VER2O CONSULTING

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION

OPMR

ÉTUDE SUR LE NIVEAU ET LA STRUCTURE DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION

Rapport final

7 avril 2016

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION
OPMR

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES À LA RÉUNION
3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE
4. MODÉLISATION DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION ET MISE EN PLACE D'UNE MÉTHODE D'ACTUALISATION
5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS
6. GLOSSAIRE

RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Etablir un état des lieux du niveau et de la structure des coûts de passage portuaire servant de départ à une démarche régulière de suivi

1. Considérant la loi du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et les dispositions de l'article 910-F du code de commerce, il s'agit d'**« étudier le niveau et la structure des coûts de passage portuaire ».**

2. Disposer d'un **outil de suivi dans le temps** des coûts de passage portuaire.

3. Permettre la **transposition de la démarche et de l'outil associé** aux autres OPMR des DOM.

PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

- La présente étude vise à évaluer la structure et les **coûts de passage portuaire des produits de grande consommation à La Réunion**. Dans ce cadre, elle ne traite pas :
  - des produits vracs, énergétiques ou véhicules,
  - de l'ensemble des modes d'approvisionnement du territoire (aérien, terrestre…).

- **Le champ d'investigation est limité à l'origine métropole des produits**. Les produits visés sont principalement les produits alimentaires de grande consommation, et quelques produits non alimentaires de la grande distribution, notamment ceux identifiés dans le Bouclier Qualité Prix.

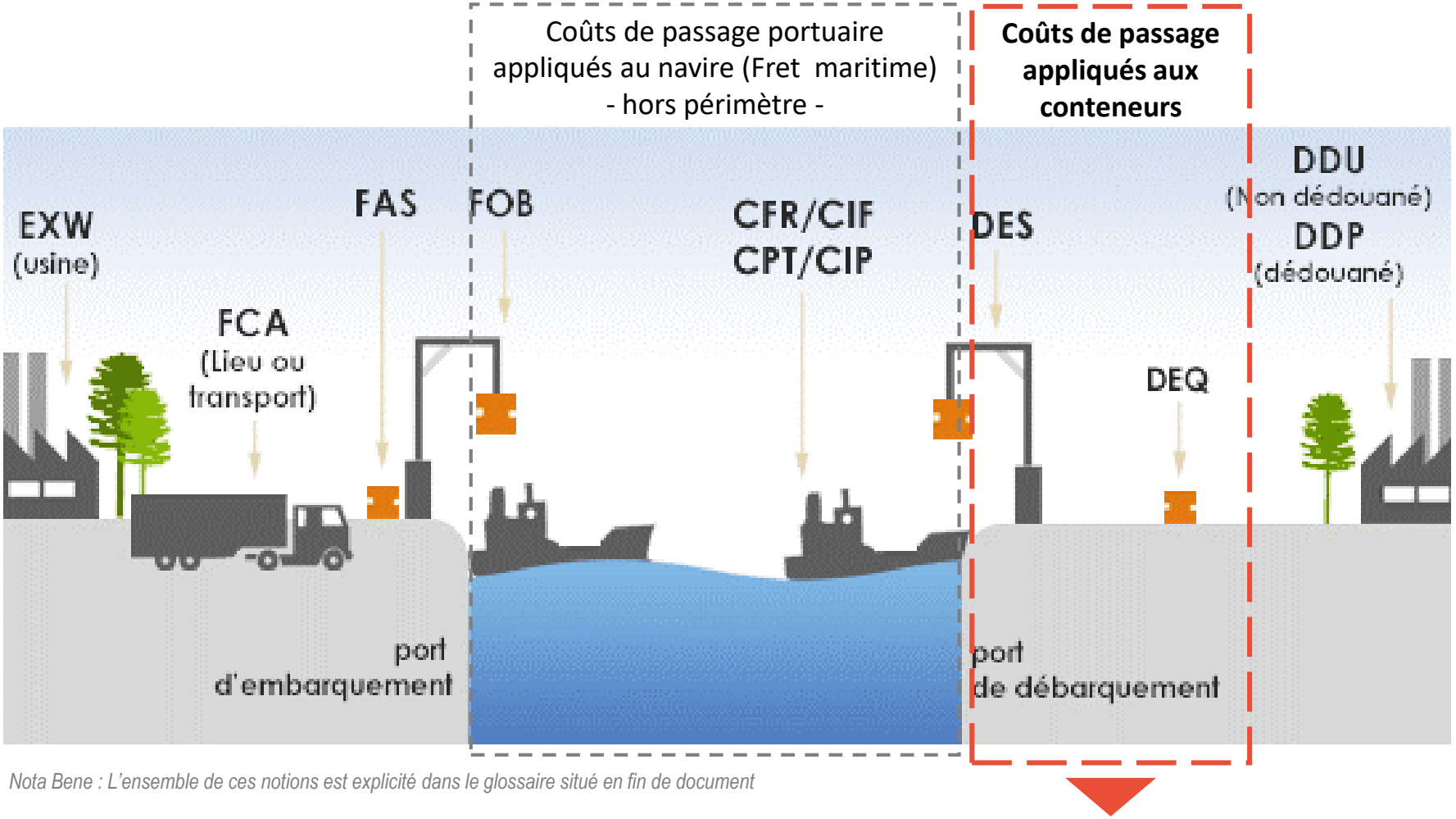
- L'étude vise avant tout, à **clarifier les différents modes d'approvisionnement**, **à en présenter la complexité et la variabilité**; elle ne vise pas à évaluer les pratiques des opérateurs concernés.

- L'approche retenue est une **approche théorique**, issue de l'observation empirique du fonctionnement du marché, des contributions des opérateurs concernés et de la réalité statistique des importations de La Réunion.

- Les simulations effectuées, notamment en partie 3, ont vocation à **illustrer l'impact des coûts de passage portuaire sur des conteneurs type et sur certains produits.** Elles ne sauraient être considérées comme une mesure figée et définitive de cet impact.

PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Précision sur la notion de coût de passage portuaire



Nota Bene : L'ensemble de ces notions est explicité dans le glossaire situé en fin de document

La présente étude porte sur les coûts de passage portuaires appliqués aux conteneurs débarqués à Port Réunion.

Mode opératoire de l'étude
3 étapes

	1 ANALYSE DES MODALITES D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES	2 DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE	3 MISE EN PLACE D'UNE METHODE D'ACTUALISATION
Objectifs	▪ Identifier et présenter les principaux modes d'approvisionnement des biens de grande consommation par voie maritime à La Réunion. ▪ Mettre en évidence leurs spécificités respectives. ▪ Appréhender la complexité de la formation des coûts de transport.	▪ Identifier le mode d'approvisionnement le plus représentatif par type d'importateur. ▪ Modéliser un « conteneur-référentiel » par opérateur (typologie et ventilation des produits,…).	▪ Mettre à jour la structure des coûts de passage portuaire selon les modes d'approvisionnement en distinguant coûts fixes et couts variables ou aléatoires. ▪ Estimer le coût de passage portuaire total de chaque conteneur. ▪ Définir un mode d'actualisation des données réaliste et fiable (récurrence, opérateurs ressources, modalités…) ▪ Mettre en place une base de données actualisable, exploitable et transposable dans d'autres territoires.
Travaux réalisés	▪ Analyse / synthèse documentaire. ▪ Consultation d'acteurs (aconiers, compagnies maritimes, transitaires / Logisticiens, importateurs dans l'industrie ou le commerce / grande distribution)	▪ Formulation des hypothèses de travail en lien avec les acteurs économiques (notamment transitaires, GMS et importateurs,…) ▪ Réunions de travail avec l'OPMR pour validation.	• Revue et mise à jour de l'étude CCIR • Modélisation d'une méthode d'actualisation et fiabilisation des données.

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

2. **ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES À LA RÉUNION**

3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE

4. MODÉLISATION DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION ET MISE EN PLACE D'UNE MÉTHODE D'ACTUALISATION

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

6. GLOSSAIRE

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES
Ce qu'il faut retenir

- L'approvisionnement de La Réunion est une fonction à part entière, qui fait appel à de nombreuses compétences métiers et des exigences spécifiques.
- Des différences structurelles par rapport à la Métropole sont à souligner :
  - Moindre fréquence d'approvisionnement
  - Absence d'approvisionnement par voie ferrée ou terrestre en provenance d'une autre région française ou d'un pays tiers.
  - Spécificités du rôle de certains opérateurs (importateurs grossistes).
- Les modes d'approvisionnement dépendent de nombreux paramètres, impactant l'organisation et le coût d'approvisionnement des marchandises à La Réunion (ex : disponibilité des produits, « transit-time » ou temps d'attente pour les opérations de chargement et de déchargement…).
- Les chargeurs sont amenés à développer une véritable « ingénierie de la chaîne d'approvisionnement » pour trouver des voies d'optimisation. Si cette quête naturelle à la rationalisation, peut tendre à une diminution de l'impact des coûts de passage portuaire sur les produits, elle rend d'autant plus complexe l'évaluation systématique des coûts d'approvisionnement.
- Les coûts de passage portuaire recouvrent des notions variables, tout comme leur portée et leur impact sur les navires, les conteneurs ou les produits. Selon les régions et les acceptions, ils incluent les opérations de manutentions, les services de transit et les taxes fiscales et parafiscales.
- Il est impossible de considérer des « justes » prix (prix « catalogue » ? prix « normaux » ?); considérer des prix moyens s'avère également risqué pour émettre des conclusions partagées par toutes les parties prenantes.

A. Principaux acteurs de l’approvisionnement à La Réunion

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

1 Compagnies maritimes

> 4 compagnies mondiales représentant près de 90% du marché à La Réunion :

- CMA-CGM
- MSC
- MAERSK
- Hapag Lloyd en VSA avec CMA-CGM sur ligne Europe depuis 2016

> 1 compagnie asiatique qui dessert les Mascareignes sur leur route vers l'Afrique :

- PIL

> 1 compagnie effectuant du cabotage dans la zone Océan Indien :

- DAL en slot (achat de volumes chez MSC et CMA-CGM)

> Les navires utilisés portent désormais jusqu'à 5 000 conteneurs (EVP ou Equivalent Vingt Pieds), sur la ligne Europe-Réunion - Australie (ligne directe ou en escale via le recours à des « feeder »).

Eléments de contexte

- Les lourds investissements réalisés par les compagnies maritimes (acquisition de grands bateaux cargos plus modernes) pour à la fois faire face à la croissance des flux d'échanges mondiaux et à la fois pour optimiser leurs coûts d'exploitation (via des économies d'échelle), ont été sérieusement remis en cause avec le ralentissement économique mondial initié en 2009. Avec de nouveaux bateaux, devenus trop gros pour les quantités de marchandises à transporter, de grandes liaisons régulières ont pu être / sont fragilisées, tout comme les compagnies maritimes.
- Les récentes restaurations tarifaires des compagnies visent entre autres, à « recouvrer » le manque à gagner de plusieurs années marquées par des coûts du fret relativement bas.

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

2

Acconiers ou manutentionnaires

5 entreprises de manutention regroupés au sein du groupement des entreprises de manutention de Port Réunion :

- **1 acteur pour le « Vrac »**
  - Coopérative Ouvrière Réunionnaise (COR)
- **2 acteurs pour le conventionnel :**
  - Rundocks
  - Coopérative Ouvrière Réunionnaise (COR)
- **4 acteurs pour les « conteneurs » chacun intervenant exclusivement pour une compagnie :**
  - Société Acconage Manutention Réunion (SAMR) qui intervient pour le compte de CMA-CGM et Happag Lloyd
  - SGM Manutention (groupe Georges Michel) qui opère pour le compte de Maersk.
  - Société Manutention Consignation maritime (SOMACOM), manutentionnaire de MSC.
  - Coopérative Ouvrière Réunionnaise (COR)

N.B : Il est à noter l'existence de l'entité SERMAT, groupement d'intérêt économique (G.I.E.) dont les membres fondateurs sont la SAMR, SGM et SOMACOM. Il est chargé de la maintenance d'engins de manutention portuaire au profit unique des membres du GIE; Le GPMR (Grand Port Maritime Réunion) compte aussi parmi les opérateurs de terminaux.

Eléments de contexte

- Jusqu'en 1987, les prix des prestations de manutention portuaire étaient fixés par arrêté préfectoral. Les tarifs pratiqués (« avec un flou juridique ») à partir de 1987 ont été sanctionnés en 2011 par l'Autorité de la Concurrence pour « entente sur les prix de manutention ».

  Depuis plus de 4 ans les tarifs sont fixés librement par chacun des acteurs mais restent encore très proches les uns des autres. Les tarifs qui ont le plus évolué sont les tarifs des 40 pieds ou les coûts du magasinage.
- Les clients des manutentionnaires sont les compagnies maritimes (et non les importateurs) qui par jeu de négociation, ont la capacité de faire évoluer quelque peu les prix. Les prestations de manutention sont refacturés à l'importateur, via les transitaires, tandis que les tarifs sont négociés avec la compagnie maritime.
- L'activité reste exposée aux stratégies et à la santé financière des compagnies maritimes (ex : préavis de 3 mois pour cesser une collaboration) ainsi qu'aux risques sociaux et de santé au travail.

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

3 Autorité portuaire et services de l'Etat

- **Le Grand Port Maritime de la Réunion :** Etablissement public de l'Etat depuis la loi portant réforme des ports d'outre-mer du 22 février 2012. Il assure la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes , la gestion de son domaine, la construction et l'entretien des infrastructures portuaires,…

- **Douanes :** chargés de l'inspection et garantie de la bonne déclaration de conformité des marchandises importées. Elles opèrent en « symbiose » avec les acteurs portuaires avec l'appui de l'outil « Infoport » (Inspection / Détection de profils à risque par analyse des données de masse et inspections physiques).

- **Services de la DAAF (Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt) :** Direction des services vétérinaires / Direction des services de protection des végétaux. Ils opèrent sur la marchandise.

Eléments de contexte

- Grand Port Maritime (voir page suivante). Port Réunion applique des droits de Port en conformité avec les articles L.5321-1 à 4 du code des transports. Il applique à la fois des redevances sur les navires de commerce et les passagers (hors champ) et des redevances sur les marchandises (dans le champs de l'étude).

- Douanes :
  - ✓ Les moyens d'intervention des douanes sont de plus en plus numérisés. Les contrôles sont opérés en amont, avant l'arrivée de la marchandise, via des systèmes d'information permettant de passer en revue les télé déclarations en douane effectuées par la procédure DELT@ (Dédouanement en Ligne par Traitement Automatisé). Il est possible de cibler les contrôles selon la destination de l'importateur et la nature de l'importation et des conteneurs.
  - ✓ Entre 2 et 5 conteneurs par jour seraient inspectés physiquement sur le Port. Ces inspections consistent à effectuer un contrôle de conformité des marchandises aux réglementations en vigueur. Les coûts associés à ces contrôles sont aléatoires et peu élevés. Les coûts les plus conséquents seraient surtout ceux liés aux opérations effectuées par les aconiers pour acheminer et dépoter les conteneurs vers les espaces de l'enceinte portuaire qui se prêtent à ces opérations de contrôle.
  - ✓ Depuis le 1er mai 2016, le nouveau Code des douanes de l'Union (CDU) est en application. Il fixe notamment pour objectif de dématérialiser 100 % des formalités douanières au 31.12.2020.

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

Focus : Le Grand Port Maritime de La Réunion – Récentes évolutions

- Massification du transport maritime sur l'axe Asie / Afrique
- Stratégies de transbordement des compagnies maritimes dans la zone Océan Indien renouvelées
- Emergence de l'idée d'un croisement des flux entre les lignes en provenance d'Europe et celles venant d'Asie pour optimiser leurs lignes

Port Réunion avant 2016

75 % des 240 000 EVP issus d'un transbordement maritime à partir des grands ports du Moyen-Orient, de Singapour ou de Malaisie

Une desserte par les 3 premiers armateurs mondiaux et Pacific International Lines (PIL) via des services qui pour la plupart sont « feeder » ou régionaux en prolongation des lignes maritimes principales desservant l'axe Extrême-Orient / Europe.

Port Réunion à partir de 2016

La Réunion devient un centre d'activité à la croisée de lignes en provenance d'Europe, d'Afrique et d'Asie, avec des temps de transit maritimes < 16 J

Port Réunion devient la plateforme centralisatrice de CMA-CGM pour l'ensemble de l'Océan Indien. Sa connectivité est renforcée par la desserte de nouvelles lignes régulières directes dont :

- Lignes NEMO/EAX (Europe - Océanie) opérées en VSA (Vessel Sharing Agreement) par CMA-CGM et Hapag Lloyd ;
- Ligne MIDAS/AMI (Asie du Sud - Afrique de l'Ouest) opérée en VSA par les compagnies CMA-CGM et PIL ;
- Ligne régionale MASCAREIGNES de la compagnie CMA-CGM (liaison entre Port Réunion, Port Louis et Tamatave) ;
- Lignes ASAF/ FEW6 (Chine - Afrique de l'Ouest) opérées en VSA par les compagnies CMA CGM et MAERSK ;
- Extension par l'opérateur MSC de la portée de sa ligne FALCON (Asie – Moyen Orient) avec la desserte directe de plusieurs ports d'Europe du Nord ;
- Lignes MZS (Asie du Sud Est - Mozambique) de PIL, IOI (Port Réunion - Port Louis - Tamatave) de MSC, IOI-S (Moyen-Orient - Mascareignes) de MAERSK…

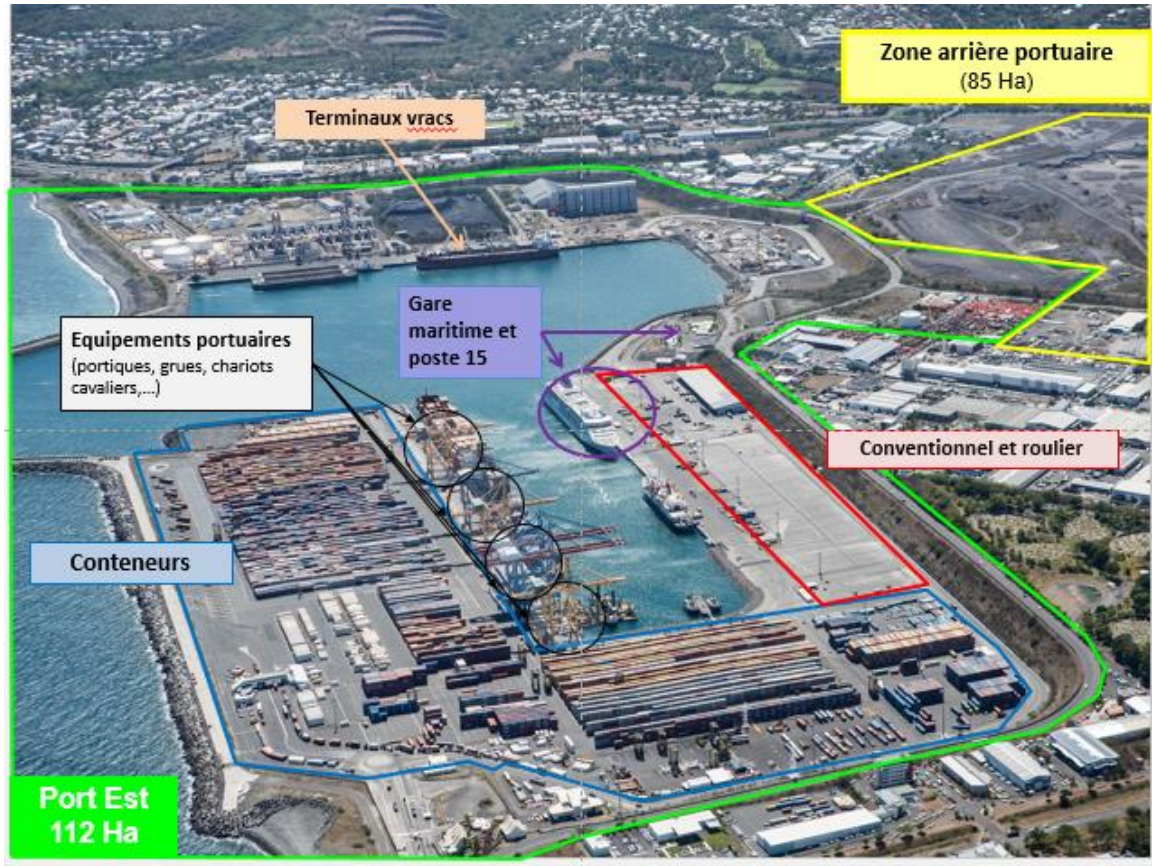
Source : Port Réunion

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

Focus : Le Grand Port Maritime de La Réunion – Organisation physique

« Le temps c'est de l'argent ». La performance du terminal portuaire de conteneurs est un maillon essentiel de la chaîne de transport des marchandises. La volumétrie croissante de conteneurs manutentionnés impose une planification et gestion extrêmement rigoureuse des opérations sur le terminal de Port Réunion pour éviter sa congestion (voire son blocage) et de fait, la moindre performance des réseaux d'approvisionnements des entreprises de La Réunion. La performance de l'organisation et de la **« compétitivité temps »** de Port Réunion est ainsi déterminante.



Source : Port Réunion

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

4 Transitaires

- Prestataires de services qui œuvrent pour le compte du chargeur. **« Agents de voyage » de la marchandise,** ils organisent la logistique d'approvisionnement de la marchandise, voire jusqu'à la livraison à l'importateur.
- Au côté des acheteurs (de la grande distribution), des agents de marque, des importateurs et des petits commerçants, leur rôle est déterminant dans les choix d'approvisionnement qui seront opérés (approvisionnement direct, groupage, etc.). Ils ont en effet pour rôle d'optimiser les chargements et donc de répartir le mieux possible les coûts d'approche, y compris les coûts de passage portuaire.
- Egalement responsables des aspects administratifs des opérations d'approvisionnement, ils garantissent également la sécurité juridique des différents maillons de la chaine. Ils s'occupent ainsi du dédouanement de marchandises (coordination de la prestation logistique) ou gestion d'une partie des taches (ex : assure les déclarations de douane et peut assurer la représentation de l'importateur pour la liquidation des droits et taxes).
- Certains transitaires sont également agents maritimes (agents représentant les compagnies maritimes).

Eléments de contexte

- A La Réunion, un très grand nombre d'entreprises font appel aux transitaires. L'article 5 du code des douanes communautaires fixe les deux modes de représentation possibles : la représentation directe (le représentant agit au nom et pour le compte d'autrui) et la représentation indirecte (le représentant agit en son nom propre, mais pour le compte d'autrui).
- Jusqu'au 30/04/2016, le statut de commissaire en douane (publié au journal officiel, pas de critère de compétence mais de probité, nomination personnelle) était requis pour faire de la représentation directe. N'importe quel acteur pouvait faire de la représentation indirecte. Depuis l'application du nouveau Code des douanes de l'Union Européenne, la représentation directe / indirecte est ouverte à tout le monde.
- Plusieurs enjeux découlent de ces évolutions, dont :
  - La professionnalisation (renouveler / étoffer l'offre de formations) et l'harmonisation des pratiques (certification, exigence de compétence professionnelle).
  - L'identification des opérateurs œuvrant en matière de déclaration (objectif de recensement exhaustif d'ici 2019)
  - Le maintien de l'activité et des métiers de transitaire à La Réunion (obligation de domiciliation de l'activité pour opérer sur l'île défendue par le syndicat des transitaires).

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

5 Autres acteurs de la logistique portuaire

- **Pilotes** : obligatoire, le pilotage intervient dans le guidage d'un navire entrant ou sortant dans le port et à sa proximité.
- **Remorqueurs** : obligatoire également, le remorquage consiste à faciliter les manœuvres d'accostage ou de départ d'un navire par l'utilisation de navires de petite taille mais de forte puissance.
- **Lamaneurs** : le lamanage est une assistance pour l'amarrage et le déhalage des navires.
- **Avitailleurs** : il s'agit des prestataires assurant l'approvisionnement du navire à l'occasion de son escale.

6 Logisticiens et transporteurs terrestres

Principales sociétés de transport routier de marchandises à La Réunion

Activités d'entreposage, transbordement, éclatement, conditionnement.

Les coûts générés par l'activité de ces acteurs s'appliquent aux navires et n'entrent donc pas dans le champ de l'étude.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION
OPMR

B. Principaux chargeurs à La Réunion

ANALYE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

B. Principaux chargeurs à La Réunion

1 Grande Distribution

- Bien que les surfaces commerciales exploitées de plus de 300 m² soient moins présentes à La Réunion qu'en métropole (533 m² exploitée pour 1 000 habitants en février 2015, contre 780 m² pour 1 000 habitants en Métropole), la plupart des grandes enseignes fournissent le marché local : Casino via Vindemia, Carrefour, Leader Price, Leclerc, Auchan, U, et leurs filiales ou franchises (Carrefour Market, Vival), …
- La Réunion dispose ainsi de 16 hypermarchés de plus de 2500 m² et 103 supermarchés (intégrés ou franchisés) avec un surface supérieure à 300 m², fournissant la grande majorité de la consommation locale.

2 Importateurs et agents de marque

- La profession d'importateurs est spécifique aux économies insulaires. Les importateurs-grossistes constituent des intermédiaires entre les fournisseurs métropolitains et le détaillant (GMS, petits commerçants). Ils peuvent fournir des gammes de produits plus ou moins étendues, correspondant à certains segments du marché (ex. produits d'entretien, produits d'hygiène, équipements HORECA) ou à certaines marques spécifiques (ex. Nestlé, Unilever…).
- Les importateurs assurent en outre certaines opérations logistiques (stockage, livraison, etc.), ainsi que, pour les agents de marque, certaines actions commerciales (promotions, etc.). A noter que les contrats d'exclusivité d'approvisionnement connaissent d'importantes évolutions depuis l'arrêt de l'Autorité de la Concurrence en mai 2015.
- Le rôle historique des importateurs dans l'approvisionnement de La Réunion leur confère à la fois un rôle privilégié dans l'économie locale mais également une grande responsabilité dans la sécurité, la régularité et l'accessibilité des approvisionnements du marché, en fonction des besoins et du pouvoir d'achat de la population.

3 Petits commerçants

- Un peu moins de 3 000 commerces de moins de 300 m²

Source : IEDOM

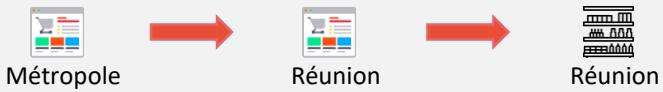
C. Principales options d’approvisionnement

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

C. Principales options d'approvisionnement

Cas de la GMS : optimisation des coûts et rythme d'approvisionnement

1 Approvisionnement direct par une centrale d'achats Métropole vers une centrale d'achats à La Réunion

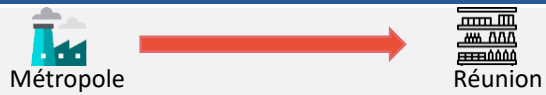


Le modèle classique d'approvisionnement de la distribution est de recourir aux centrales d'achat (ou plateformes de stockage) de l'enseigne basées en Métropole (notamment pour les produits sous marque de distributeurs). Celles-ci ont pour mission de mutualiser les approvisionnements des magasins et jouent le rôle d'intermédiaires entre ces magasins et les producteurs/industriels fournisseurs. Chaque enseigne dispose de plusieurs centrales d'achat situées dans différents bassins géographiques.
A La Réunion, les grandes enseignes disposent également de centrales d'achat (en propre ou en sous-traitance) jouant le même rôle de mutualisation des approvisionnements (SODEXPRO pour le groupe CAILLE, SAPRIM pour le groupe VINDEMIA, IMPACT pour les ex CASINO, DISTRIDOM pour les ex LEADER PRICE). Les magasins Carrefour, les magasins U se fournissent en direct auprès de leurs centrales métropolitaines. Il est probable que les futurs magasins Leclerc feront de même.

Chaque magasin conserve néanmoins une grande liberté d'approvisionnement et organise celui-ci de manière autonome.

La centrale d'achat constitue donc un outil au service de l'approvisionnement des magasins. Elle permet de bénéficier des économies d'échelle générées par la mutualisation des achats et de dégager d'importantes capacités de stockage qui représentent, au-delà du surcoût économique, un levier privilégié dans la prévention des ruptures de stocks.

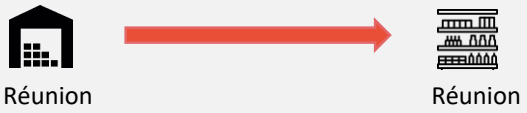
2 Approvisionnement via un importateur local



Les grandes surfaces peuvent recourir aux importateurs locaux dans les cas suivants :

- Lorsque les centrales d'achat situées en métropole ne présentent pas ou ne disposent pas des références requises par le marché réunionnais,
- Dans le cas de contrat d'exclusivité, où l'approvisionnement de certains produits doit impérativement se faire par le biais du représentant local de la marque. Cette pratique tend cependant à évoluer, notamment après l'arrêt de l'autorité de la concurrence de mai 2015.

3 Approvisionnement direct auprès d'une usine ou d'un fournisseur de Métropole



Les grandes surfaces ont enfin, la possibilité de s'approvisionner directement auprès des fournisseurs industriels en Métropole. Cette pratique est toutefois moins usitée compte tenu des volumes concernés.

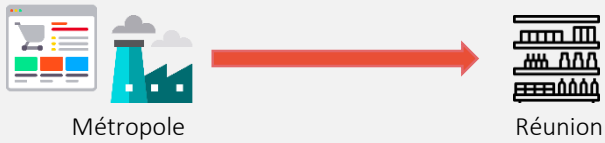
A la différence des grandes surfaces de Métropole qui peuvent être approvisionnées plusieurs fois dans une même journée, les enseignes réunionnaises sont confrontées à la quadruple contrainte de disponibilité, de prix, de délai d'acheminement et de stockage des produits. En fonction de leur niveau d'intégration et d'autonomie au sein d'un groupe de distribution, elles pourront recourir aux différentes modalités d'approvisionnement présentées ici.

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

C. Principales options d'approvisionnement

Cas des agents de marque et importateurs : négociations sur les volumes de marchandises (échelle mondiale) et optimisation de la chaîne d'approvisionnement

1 Approvisionnement direct par une centrale d'achats ou une usine de Métropole



Selon qu'ils importent des produits d'une même marque (ex. Nestlé, Unilever) ou qu'ils importent des produits d'une même gamme (ex : produits frais, vins et alcools, produits d'entretien) les importateurs et agents de marque pourront :

- Recourir aux services de la centrale d'achat de la marque correspondante. C'est notamment le cas pour des produits de multinationales, exportant dans le monde entier et disposant de plateformes d'éclatement de leurs produits.
- Recourir aux services d'une centrale d'achat spécialisée, permettant de centraliser et mutualiser les produits relevant d'un même segment de marché.
- S'approvisionner directement auprès des fournisseurs industriels, gérant eux-mêmes leurs exportations.

Pour les produits de grande consommation, ce dernier cas est toutefois moins courant du fait des volumes concernés.

2 Approvisionnement par un transitaire réunionnais

Les importateurs sont également amenés à effectuer des opérations de groupage afin de construire leurs approvisionnements en optimisant les conteneurs.

Les produits visés pouvant provenir de différentes origines (plateformes logistiques, centrales d'achat ou fournisseurs directs), des opérations de groupage peuvent être effectuées par le biais des transitaires.

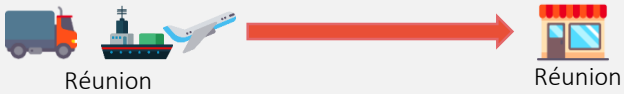
Il s'agit notamment des produits frais et réfrigérés, des boissons et spiritueux, des produits ménagers et d'hygiène, de petits matériels et fournitures, etc.

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

C. Principales options d'approvisionnement

Cas des petits commerçants : recours à un transitaire (solutions de groupage) ou approvisionnement auprès de grossistes locaux

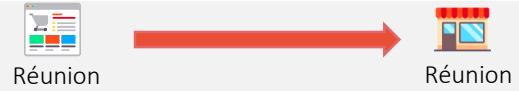
1 Approvisionnement par un transitaire réunionnais



La pratique la plus courante pour les petits commerçants consiste à s'approvisionner en recourant au service d'un transitaire effectuant des opérations de groupage. Compte tenu des petits volumes importés, le groupage permet à la fois d'optimiser et limiter les coûts des approvisionnement. Le choix du fournisseur d'origine incombe au client local, la mission du transitaire étant d'organiser l'acheminement des produits jusqu'à La Réunion.

De plus en plus, des petits commerçants s'associent pour effectuer des opérations d'approvisionnement conjointes, ce qui leur permet d'optimiser encore les coûts d'approche et de disposer d'une meilleure visibilité sur les possibilités et coûts d'approvisionnement (constitution d'un référentiel historique).

2 Approvisionnement auprès d'une centrale d'achats ou un importateur local

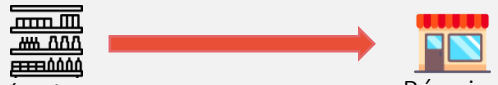


Le petit commerce à La Réunion s'approvisionne également auprès des centrales d'achat, importateurs et agents de marque locaux, dont la fonction est justement d'approvisionner ce type de réseau de distribution.

Si l'approvisionnement fait alors l'objet d'un intermédiaire supplémentaire, l'avantage pour les petits commerçants réside dans la simplicité du système, puisqu'ils n'ont pas à assumer les contraintes d'acheminement par voie maritime (notamment administratives et fiscales).

Si cette intermédiation est par nature génératrice de surcoûts, elle doit être relativisée au regard des volumes traités par les importateurs comparativement à ceux traités en direct par les petits commerçants.

3 Approvisionnement par une grande ou une moyenne surface



Enfin, il n'est pas rare que des petits commerçants ou des acteurs de la restauration s'approvisionnent directement en grande surface, à l'instar des consommateurs « personnes physiques », notamment à l'occasion d'offres promotionnelles (ex. foire aux vins) ou dans le cas de rupture de stocks qui ne peuvent être résolus en passant par les autres circuits d'approvisionnement, compte tenu des délais.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION
OPMR

D. Les variables et déterminants de la stratégie d'approvisionnement

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

D. Les variables et déterminants de la stratégie d'approvisionnement

Selon les variables les différentes opérateurs (chargeurs, transitaires) arrêtent l'option d'approvisionnement d'un produit ou d'une gamme de produits.

DISPONIBILITÉ & SÉCURITÉ

Compte tenu des délais d'acheminement, **la disponibilité des produits au moment de la commande est évidemment déterminante.** Plusieurs fournisseurs peuvent ainsi être interrogés pour un même produit. Le maintien d'importants stocks de sécurité, notamment par les centrales d'achat, représente donc un facteur de premier ordre dans la stratégie d'approvisionnement des opérateurs.

Selon l'origine du produit (producteur ou intermédiaire – centrale d'achats) il pourra être envisagé la mise en production des produits afin d'assurer leur disponibilité pour les clients (sous condition de volume suffisant). Dans certains cas, l'indisponibilité d'une référence peut conduire à se tourner vers une référence de substitution. Il s'agit alors de s'assurer qu'elle pourra être écoulée sur le marché dans les mêmes conditions.

PRIX

Le facteur prix est déterminant pour le choix du mode d'approvisionnement. Bien qu'elles peuvent générer des surcoûts (d'intermédiation, de stockage…), l'intérêt des centrales d'achat réside dans les économies d'échelle qu'elles peuvent générer en jouant sur l'effet volume auprès des producteurs/fournisseurs, du fait de leur fonction de centralisation et de mutualisation des commandes. Selon les volumes, la fréquence et la régularité des approvisionnements, le prix d'achat des produits est également variable (promotions, remises et ristournes, etc.).

CALENDRIER
(saisonnalité, rythme d'approvisionnement)

Le calendrier intervient à deux niveaux dans la stratégie d'approvisionnement:

- **Selon la régularité des opérations** : pour des produis dont la consommation est régulière, l'organisation de l'approvisionnement est conçue pour s'adapter au rythme de consommation en limitant au maximum la durée de stockage, génératrice d'importants surcoûts (base mensuelle, trimestrielle…).
- **Au cours de l'année, différents événements font l'objet de pics d'approvisionnement** (fêtes de fin d'année, rentrée scolaire, opérations promotionnelles) **sur certains produits** (produits festifs, alcools, fournitures scolaires, puériculture…). Du fait de la contre-saisonnalité de La Réunion par rapport à la Métropole, ces opérations peuvent également correspondre à un écoulement des stocks de la saison précédente de l'« hémisphère nord ».

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

D. Les variables et déterminants de la stratégie d'approvisionnement

Selon les variables, les chargeurs et transitaires arrêtent l'option d'approvisionnement d'un produit ou d'une gamme de produits.

VOLUME

L'effet volume constitue un déterminant important du prix de revient d'un produit et de son mode d'approvisionnement. La possibilité de s'approvisionner directement auprès du producteur dépend notamment des volumes acquis et de leur fréquence d'achat. Compte tenu de l'étroitesse du marché local, cette solution d'approvisionnement direct reste rare pour les produits importés.

Dans la grande distribution comme dans le petit commerce, certains produits d'appels font l'objet d'approvisionnements importants afin de permettre des économies d'échelle de nature à proposer au consommateur des promotions attractives, l'incitant à effectuer le reste de ses achats dans le magasin concerné.

CONTRAINTES PARTICULIÈRES (exclusivité, spécificité technique des produits)

Les caractéristiques liées à certains produits orientent de facto les modes d'approvisionnement :

- **Pour les importateurs représentants de marque, des produits liés à leur contrat d'approvisionnement.** Si l'exclusivité de la distribution des produits sur un territoire est de plus en plus limitée, elle demeure pour ce qui concerne les approvisionnements et ce, malgré l'arrêt de l'Autorité de la concurrence. L'agent de marque est effectivement réputé ne s'approvisionner (et donc distribuer) que des produits correspondant à la marque qu'il représente.
- **Les produits réfrigérés, les spiritueux ou les produits chimiques sont soumis à des standards de conditionnement et transpor**t qui peuvent limiter les choix des importateurs.

LIGNES & ROUTES MARITIMES

Les différentes lignes et routes maritimes affectent également les choix de mode d'approvisionnement. Elles peuvent d'abord impacter substantiellement le coût du fret, mais également le « transit time » ou temps d'acheminement nécessaire pour s'approvisionner.

L'ensemble de ces variables influe sur le prix de revient des produits et détermine l'option d'approvisionnement idoine. La combinaison de ces différentes variables à chaque opération d'approvisionnement, pour chaque type d'opérateur, rend le prix de revient des produits très aléatoire. Aussi, la définition d'un prix « normal » d'une référence donnée s'avère pratiquement impossible à établir, seuls des prix moyens pouvant être observés.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION
OPMR

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES À LA RÉUNION
3. **DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE**
4. MODÉLISATION DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION ET MISE EN PLACE D'UNE MÉTHODE D'ACTUALISATION
5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS
6. GLOSSAIRE

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

Démarche générale

- Afin d'objectiver la démarche, il a été procédé à une **modélisation de l'intégralité des importations de La Réunion sur une année**, **2015 étant l'année de référence**. Le modèle permet de visualiser, en volume et en valeur, les importations par origine (France métropolitaine, un ou plusieurs pays tiers) pour des produits référencés par l'INSEE en catégorie CPF2 ou CPF4 (équivalents NC4-NC6 de la nomenclature douanière). A titre illustratif, la section CPF2 inclue les boissons et la catégorie CPF4 intègre les boissons rafraîchissantes. Les données sont présentées sur une base trimestrielle puis totalisées (volume) et pondérées (valeur) sur l'année.
- Le modèle permet ainsi de **« trier » les importations et de considérer les produits de grande consommation par ordre d'importance** (quantitative ou qualitative). Les prix moyens FOB (sans frais de transport ni assurance) /CAF (avec assurance et frais de port) des produits sont ensuite reconstitués par trimestre puis pondérés sur l'année.
- Afin de constituer l'échantillon qui permettra de constituer les conteneurs de référence, les **données sont ensuite croisées avec le Bouclier Qualité Prix (BQP).**
- Dans un premier temps, les données globales d'importation sont extraites, puis les produits retenus au titre de l'échantillon sont répartis selon qu'ils relèvent d'un conteneur sec ou réfrigéré. Dans un second temps, des simulations de composition de conteneurs sont effectuées.
- L'enjeu est ici de **constituer des conteneurs de référence selon une approche dynamique et non statique ou figée**. Le modèle théorique et représentatif étant créé, il est possible de moduler la composition des conteneurs de référence selon les gammes de produits et leurs volumes, réel et relatif.
- L'impact des coûts de passage portuaire sur chaque conteneur de référence peut ainsi être modélisé et permettre des observations par produit et par nature de conteneur**.**

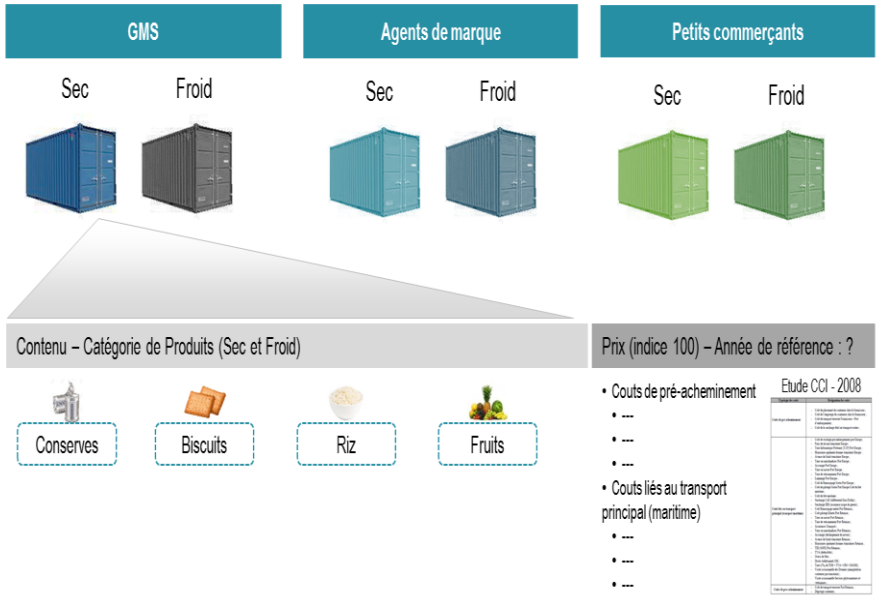
DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

Composition de conteneurs de référence

Sont considérés 4 conteneurs dits de référence :

- EVP 20' Sec (Dry) ;
- EVP 20' Froid (Reefer) ;
- EVP 40' Sec (Dry) ;
- EVP 40' Froid (Reefer) ;

La composition purement théorique des conteneurs est envisagée en mix-produits (secs ou froids).



Nota Bene :

S'agissant de conteneurs théoriques, certaines pratiques et variables ne peuvent être prises en compte alors qu'elles impactent substantiellement la composition des conteneurs et l'impact des coûts d'approvisionnement sur les produits :

- Le remplissage des conteneurs en palettisés ou non palettisés, ce qui altère naturellement les volumes contenus. Dans certains cas, il pourra être décidé par les importateurs, aux fins d'optimisation, de dé-palettiser les conteneurs au départ, ce qui génère davantage de manutention (opérations d'empotage/rempotage);
- L'affectation comptable des coûts de passage portuaire aux produits à forte valeur ajoutée contenu dans un conteneur, permettant de limiter leur impact, y compris jusqu'à la mise à la consommation.

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS (1/5)

Mode opératoire | Analyse des statistiques du commerce extérieur | Illustration des catégories de produits retenues | Comparaison avec le bouclier qualité prix 2015

- Par définition un bien de grande consommation est un bien consommé de façon massive et régulière. La liste des produits considérée dans notre étude s'appuie ainsi principalement, sur les données des statistiques du commerce extérieur qui spécifient les catégories de produits les plus importés à La Réunion pour une consommation finale des ménages de l'île.
- Les statistiques régionales du commerce extérieur utilisent la nomenclature CPF4. Afin de pouvoir identifier plus finement les produits les plus représentatifs des importations, et de les comparer avec ceux composant le BQP 2015, il a été utilisé la nomenclature CPF6. Par ailleurs, il a été fait appel à notre connaissance empirique du marché réunionnais. A titre d'illustration, pour la catégorie « Produits laitiers et fromages » (code CPF4 1051), il est possible de préciser que les produits concernés sont le lait, le yaourt et le fromage.
- Ce mode opératoire permet d'approcher au mieux la composition du BQP 2015, qui se veut une représentation du chariot type du consommateur réunionnais.
- Les données statistiques ne permettent toutefois d'isoler les produits au plus haut niveau de détail (ex: NC10) et ne permettent donc de raisonner que par catégorie de produits. Elle ne distingue donc pas les produits sensibles pour lesquels l'octroi de mer est à 0%.

Source : Douanes françaises et INSEE

PRÉFET DE LA RÉUNION

OPMR

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

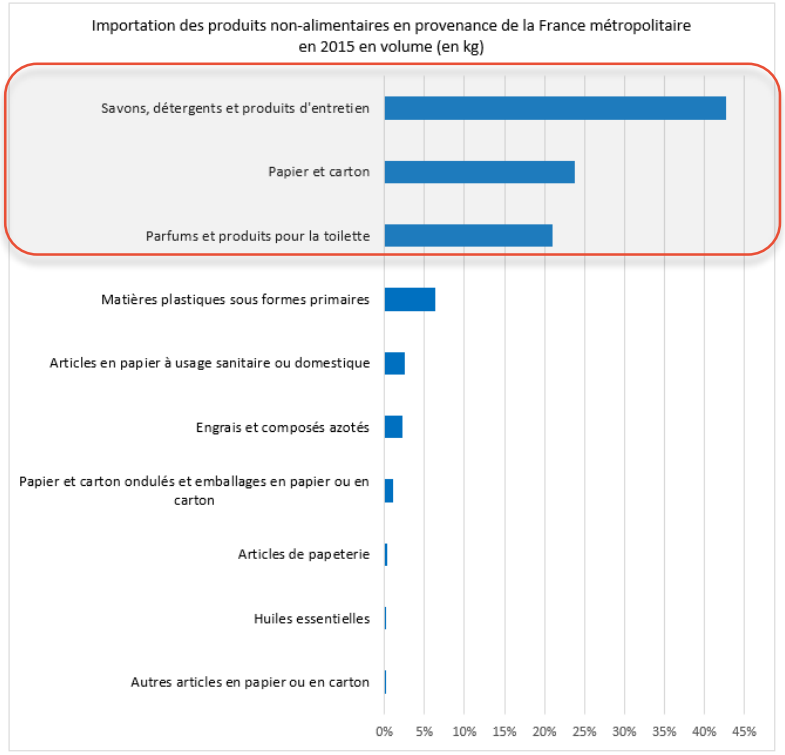
Première approche : Identifier les catégories de produits destinées à la consommation finale des ménages réunionnais, les mieux représentées dans les importations en provenance de la France métropolitaine en 2015.

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

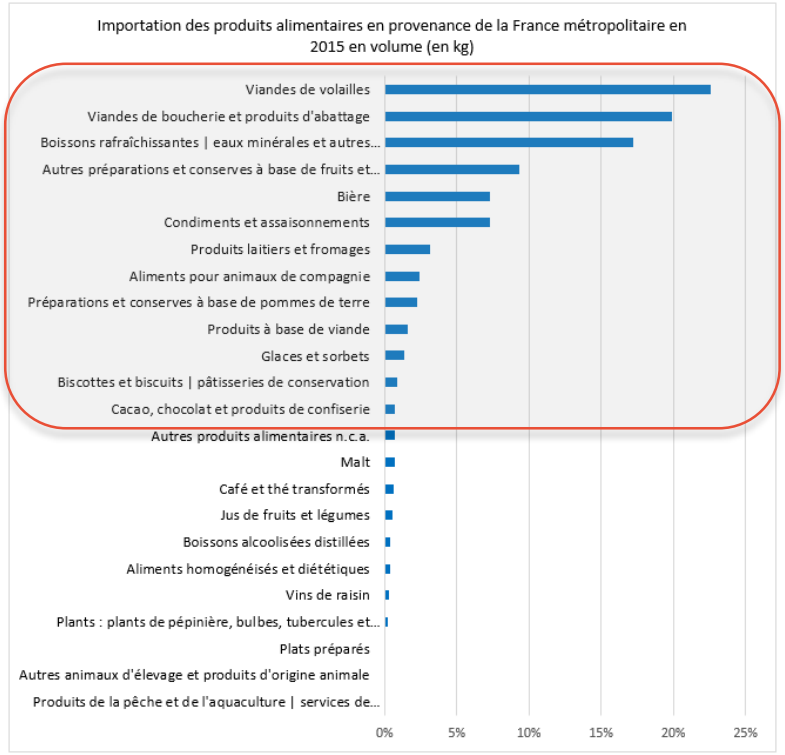
2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS (1/5)

Mode opératoire | Analyse des statistiques du commerce extérieur | Illustration des catégories de produits retenues | Comparaison avec le bouclier qualité prix 2015

Produits non alimentaires



Produits alimentaires



Source : Douanes françaises

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION
OPMR

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

Seconde approche : Illustrer les catégories retenues avec des exemples de produits obtenus via les nomenclatures de l'Insee et en s'appuyant sur la connaissance empirique du marché réunionnais et sur le bouclier qualité prix.

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS (1/5)

Mode opératoire | Analyse des statistiques du commerce extérieur | Illustration des catégories de produits retenues | Comparaison avec le bouclier qualité prix 2015

Produits froids

Catégorie	Exemple de produits (CPF6)
Préparations et conserves à base de pommes de terre 1031	▪ Pommes de terre précuites surgelées ▪ Purée de pommes de terre
Produits laitiers et fromages 1051	▪ Lait liquide et en poudre ▪ Beurre et pâtes à tartiner laitières ▪ Yaourts natures, aromatisés ▪ Fromage (frais, fondus, râpé)
Viandes de volailles 1012	▪ Poules, dindes, oies, pintades, canards entières ou découpées en portions individuelles (fraiches , surgelées, congelées)
Viandes de boucherie et produits d'abattage 1011	▪ Viande de bœuf en morceaux, parée ou hachée, fraîche ou réfrigérée ▪ Epaules, jambons, longes et autres morceaux parés de porc, frais ou réfrigérés
Produits à base de viande 1013	▪ Saucisses, boudins, andouillettes, saucisses cocktail et charcuteries diverses ▪ Saucissons secs ou cuits
Glaces et sorbets 1052	▪ Crèmes glacées, glaces et sorbets en bâtonnets, cônes ou autres conditionnements individuels
Plats préparés 1085	▪ Viandes panées cuites (nuggets, cordons bleus) ▪ Pizzas surgelées cuites , quiches.

Produits secs

Catégorie	Exemple de produits du BQP
Condiments et assaisonnements 1084	▪ Vinaigres, sauce sojas ▪ Sauces préparées (ketchup, bolognaise, mayonnaises, sauce salade)
Boissons rafraîchissantes, eaux minérales et autres eaux en bouteille 1107	▪ Limonades, boissons (colas, tonics, thés), boissons aux fruits, gazéifiées ou non, sodas, sirops de fruits ▪ Eau en bouteille minérale ou gazeuse
Biscottes et biscuits | pâtisseries de conservation 1072	▪ Biscuits secs (sablés, galettes, etc.) ▪ Biscottes, pains ou tartines grillés ou braisés
Café et thé transformés 1083	▪ Café soluble en grain ou moulu ▪ Thé noir ou thé vert
Cacao, chocolat et produits de confiserie 1082	▪ Pâtes à tartiner et cacao en poudre ▪ Chewing gum en tablettes ou en dragées
Vins de raisin 1102	▪ Vins de raisin frais ▪ Vins mousseux
Articles de papeterie 1723	▪ Enveloppes, cartes postales ▪ Cahiers, carnets, classeurs, chemises
Parfums et produits pour la toilette 2042	▪ Shampooings ▪ Parfums, eaux de toilettes, déodorants

Source : Douanes françaises et INSEE, nomenclature CPF4 et CPF6

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

Troisième approche : Comparer la liste de catégories de produits retenues pour l'étude avec le Bouclier Qualité Prix (BQP) 2015 afin de vérifier sa cohérence avec la consommation réunionnaise (1/2).

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS (1/5)

Mode opératoire | Analyse des statistiques du commerce extérieur | Illustration des catégories de produits retenues | **Comparaison avec le bouclier qualité prix 2015**

	Produits de la liste de l'étude		Produits de la liste bouclier qualité-prix 2015	
	Catégorie	Produits (CPF6)	Similitude	Produits du BQP
Produits alimentaires	1031	▪ Pommes de terre précuites surgelées ▪ Purée de pommes de terre	✓	▪ Frites ▪ Purée en flocons
	1051	▪ Lait liquide et en poudre ▪ Beurre et pâtes à tartiner laitières ▪ Yaourts natures, aromatisés ▪ Fromage (frais, fondus, râpé)	✓ ✓	▪ Lait demi-écrémé vitaminé / Lait infantile 2e âge ▪ Beurre doux / Beurre salé ▪ Yaourt nature non sucré ▪ Fromage fondu nature / râpé emmental
	1012	▪ Poules, dindes, oies, pintades, canards entières ou découpées en portions individuelles (fraiches , surgelées, congelées)	✓	▪ Poulet entier frais
	1011	▪ Viande de bœuf en morceaux, parée ou hachée, fraîche ou réfrigérée ▪ Epaules, jambons, longes et autres morceaux parés de porc, frais ou réfrigérés	✓ ✓	▪ Steak Haché Origine 15% MG ▪ Jambon supérieur découenné ▪ Epaule cuite
	1013	▪ Saucisses, boudins, andouillettes, saucisses cocktail et charcuteries diverses ▪ Saucissons secs ou cuits	✗	
	1052	▪ Crèmes glacées, glaces et sorbets en bâtonnets, cônes ou autres conditionnements individuels	✓ ✓	▪ Glace, cône, parfum vanille
	1052	▪ Viandes panées cuites (nuggets, cordons bleus) ▪ Pizzas surgelées cuites , quiches.	✗	

Source : Douanes françaises et INSEE, nomenclature CPF4 et CPF6

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

Troisième approche : Comparer la liste de catégories de produits retenues pour l'étude avec le Bouclier Qualité Prix (BQP) 2015 afin de vérifier sa cohérence avec la consommation réunionnaise (2/2).

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS (1/5)

Mode opératoire | Analyse des statistiques du commerce extérieur | Illustration des catégories de produits retenues | **Comparaison avec le bouclier qualité prix 2015**

	Produits de la liste de l'étude		Produits de la liste bouclier qualité-prix 2015	
	Catégorie	Produits CPF6	Similitude	Produits associés du BQP
Produits alimentaires	1084	▪ Vinaigres, sauce sojas ▪ Sauces préparées (ketchup, bolognaise, mayonnaises, sauce salade)	✓ ✓	▪ Vinaigre ▪ Sauce soja / Moutarde forte
	1107	▪ Limonades, boissons (colas, tonics, thés), boissons aux fruits, gazéifiées ou non, sodas, sirops de fruits ▪ Eau en bouteille minérale ou gazeuse	✓	▪ Sirop de citron / Sirop de tamarin
	1072	▪ Biscuits secs (sablés, galettes, etc.) ▪ Biscottes, pains ou tartines grillés ou braisés	✓ ✓	▪ Biscuits secs pur beurre / Biscuit fourré chocolat ▪ Biscotte nature
	1083	▪ Café soluble en grain ou moulu ▪ Thé noir ou thé vert	✓ ✓	▪ Thé vert ▪ Café moulu torréfié localement
	1082	▪ Pâtes à tartiner et cacao en poudre ▪ Chewing gum en tablettes ou en dragées	✓	▪ Poudre chocolatée
	1102	▪ Vins de raisin frais ▪ Vins mousseux	✗	
Produits non-alimentaires	1723	▪ Enveloppes, cartes postales ▪ Cahiers, carnets, classeurs, chemises	✓	▪ Enveloppes classiques blanches
	2042	▪ Shampooings ▪ Parfums, eaux de toilettes, déodorants	✓ ✓	▪ Shampoing ▪ Déodorant femme en atomiseur
	1712	▪ Articles domestiques (nappes, serviettes) ▪ Papiers de toilette et mouchoirs	✓ ✓	▪ Serviette hygiénique / Essuie Tout ▪ Mouchoirs / Papier toilette 2 plis

Source : Douanes françaises et INSEE, nomenclature CPF4 et CPF6

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

PRISE EN COMPTE DES CAPACITÉS MAXIMALES DES CONTENEURS « SECS » ET « FROIDS »

CONTENEUR SEC VENTILLE

Adaptables à toutes les marchandises sèches, ce sont les plus utilisés. Les principales dimensions sont Sec 20' / 40'

	CONTENEUR 20'	CONTENEUR 40'
DIMENSIONS EXTERIEURES	L: 6 058 mm ; l: 2 438 mm ; H: 2 591 mm	L: 12 192 mm ; l: 2 438 mm ; H: 2 591 mm
DIMENSIONS INTERIEURES	L: 5 900 mm ; l: 2 350 mm ; H: 2 390 mm	L: 12 035 mm ; l: 2 350 mm ; H 2390 mm
VOLUME	33 m^3	67 m^3
POIDS VIDE	2,2 tonnes	3.7 tonnes
OUVERTURE DE PORTES	l: 2 290 mm ; H: 2 280 mm	l: 2 290 mm ; H: 2 280 mm

CONTENEUR FROID

Construit pour le transport de produits avec une durée de vie limitée, avec un groupe frigorifique.

	CONTENEUR 20'	CONTENEUR 40'
DIMENSIONS INTERIEURES	L: 5 495 mm ; l: 2 275mm ; H: 2 231 mm	L: 11 584 mm ; l: 2 275 mm ; H: 2 231 mm
VOLUME	28,3 m^2	57,8 m^2
POIDS VIDE	3,2 tonnes	4,5 tonnes
OUVERTURE DE PORTES	l: 2 280 mm ; H: 2 240 mm	l: 2 280 mm ; H: 2 240 mm

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

INFORMATION DU PRIX UNITAIRE MOYEN ANNUEL / KG DES 7 CATÉGORIES DE PRODUITS COMPOSANT LE CONTENEUR « VIRTUEL » FROID

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS

Description des caractéristiques techniques des conteneurs | Calcul des prix moyens CAF sur l'année | Répartition des produits dans les conteneurs

Conteneur froid						
CPF4	Produits	Prix moyen TR1	Prix moyen TR2	Prix moyen TR3	Prix moyen TR4	Prix CAF moyen annuel
	Préparations et conserves à base de pommes de terre					
1031	Pommes de terre précuites surgelées Purée de pommes de terre déshydratées Produits apéritifs à base de pommes de terre Pommes chips à base de pommes de terre	1,13 €	1,02 €		0,77 €	0,97 €
	Produits laitiers et fromages					
1051	Lait liquide et crème de lait Lait et crème de lait en poudre Beurre et pâtes à tartiner laitières Yaourts natures, aromatisés ou aux fruits Fromage (frais, fondus, pâte molle, de chèvre)	0,48 €	0,51 €	0,66 €	4,56 €	1,55 €
	Viandes de volailles					
1012	Poules, dindes, oies, pintades, canards entières ou découpées en portions individuelles, ou en morceaux (fraiches , surgelées, congelées)	1,45 €	2,07 €	2,22 €	1,93 €	1,92 €
	Viandes de boucherie et produits d'abattage					
1011	Viande de bœuf en morceaux, parée ou hachée, fraîche ou réfrigérée Epaules, jambons, longes et autres morceaux parés de porc, frais ou réfrigérés Carcasses et demi-carcasses de porc, fraîches ou réfrigérées	2,13 €	2,39 €	2,58 €	2,29 €	2,34 €
	Produits à base de viande					
1013	Saucisses, boudins, andouillettes, saucisses cocktail et charcuteries diverses Saucissons secs ou cuits Pâtés de foie et autres préparations à base de foies Pâtés, rillettes, galantines, produits en croûte		3,03 €	2,71 €		2,85 €
	Glaces et sorbets					
1052	Crèmes glacées, glaces et sorbets en bâtonnets, cônes ou autres conditionnements individuels Crèmes glacées, glaces et sorbets en vrac ou en conditionnement familial	2,93 €	7,79 €		5,58 €	5,43 €
	Plats préparés					
1085	Viandes panées cuites (nuggets, cordons bleus) Pizzas surgelées cuites Quiches, tartes, tourtes, feuilletés, crêpes avec garniture à base de viandes				5,88 €	5,66 €

Moins cher

Plus cher

Source : Douanes

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

INFORMATION DU PRIX UNITAIRE MOYEN ANNUEL / KG DES 14 CATÉGORIES DE PRODUITS COMPOSANT LE CONTENEUR « VIRTUEL » SEC

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS

Description des caractéristiques techniques des conteneurs | Calcul des prix moyens CAF sur l'année | Répartition des produits dans les conteneurs

Conteneur sec						
CPF4	Produits	Prix moyen TR1	Prix moyen TR2	Prix moyen TR3	Prix moyen TR4	Prix CAF moyen annuel
	Condiments et assaisonnements					
1084	Vinaigres Sauces préparées au soja ou à la tomate (ketchup, bolognaise, etc.), émulsionnées (mayonnaises, sauce salade, etc.) ou cuisinées (béarnaise, sauce madère, etc.) et sauces vinaigrette	0,52 €	0,27 €	0,24 €	0,29 €	0,33 €
	Boissons rafraîchissantes | eaux minérales et autres eaux en bouteille					
1107	Limonades, boissons (colas, tonics, thés), boissons aux fruits, gazéifiées ou non, sodas Sirops de fruits Eaux de source et eaux minérales, naturelles ou non, gazeuses ou plates	0,56 €	0,54 €	0,54 €	0,59 €	0,56 €
	Papier et carton					
1712	Articles domestiques (nappes, serviettes) Papiers de toilette et mouchoirs	0,81 €		0,72 €	0,84 €	0,79 €
	Savons, détergents et produits d'entretien					
2041	Détergents et produits de nettoyage	0,86 €	0,95 €	1,01 €	1,18 €	1,00 €
	Bière					
1105	Bières, gueuze, panachés, bières sans alcool	1,17 €	1,41 €	0,90 €	1,04 €	1,13 €
	Autres préparations et conserves à base de fruits et légumes					
1039	Amandes et noix de cajou salées, cacahuètes et pistaches grillées	2,41 €	1,73 €	1,76 €	1,08 €	1,74 €
	Articles de papeterie					
1723	Enveloppes, cartes-lettres, cartes postales non illustrées et cartes pour correspondance. Cahiers, carnets, classeurs, reliures, chemises.	1,59 €			1,98 €	1,79 €
	Parfums et produits pour la toilette					
2042	Shampooings Parfums, eaux de toilettes, déodorants	1,84 €	1,11 €	2,37 €	2,69 €	2,00 €
	Aliments pour animaux de compagnie					
1092	Aliments pour chiens et chats, conditionnés pour la vente au détail	0,95 €			3,50 €	2,22 €
	Biscottes et biscuits | pâtisseries de conservation					
1072	Biscuits secs (sablés, galettes, palets, etc.) Biscottes (avec ou sans sel), toasts, pains ou tartines grillés ou braisés		1,94 €		3,28 €	2,61 €
	Vins de raisin					
1102	Vins de raisin frais, à l'exclusion des vins mousseux Vins mousseux		8,90 €	1,98 €	4,07 €	4,98 €
	Café et thé transformés					
1083	Café soluble, extraits et essences de café Thé noir (fermenté) ou thé vert (non fermenté) Café torréfié, en grain ou moulu		9,27 €		4,82 €	7,04 €
	Cacao, chocolat et produits de confiserie					
1082	Pâtes à tartiner Chewing gum en tablettes ou en dragées Cacao en poudre		5,05 €		9,22 €	7,13 €

Moins cher

Plus cher

Source : Douanes

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE

CONSTITUTION DU CONTENU DES CONTENEURS VIRTUELS AVEC LA LISTE DES PRODUITS RETENUS, EN VARIANT LA RÉPARTITION DE CES DERNIERS DANS LES CONTENEURS.

1 ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2 CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS

Description des caractéristiques techniques des conteneurs | Calcul des prix moyens CAF sur l'année | Répartition des produits dans les conteneurs

Il est supposé que chaque conteneur contient tous les produits des listes « froid » et « sec ».

- Calcul de la composition relative d'un conteneur, i.e. pour 1 kg de marchandises.
  - Les conteneurs simulés sont classés du moins cher et moins diversifié au plus cher et plus diversifié.
  - Exemple du calcul des compositions relatives des conteneurs froids :
    - Ces conteneurs contiennent **7 catégories de produits CPF4** allant du moins cher au plus cher ; on les nommera P1,…,P7.
    - **Le conteneur le moins cher contient dans sa quasi-totalité le produit le moins cher**, soit P1.
      - La masse relative de P1 est : (6/7) * 1kg = 0,86 kg
      - La masse relative de chacun des autres produits est de : [(1/7) / 6] * 1kg = 0,024 kg.
    - **Le conteneur le plus cher et le plus diversifié est celui pour lequel tous les produits de la liste y sont équitablement répartis en volume**.
      - La masse relative de chacun des produits qui y sont intégrés est : (1/7) * 1kg = 0,143 kg.
    - **Les conteneurs « intermédiaires » voient diminuer progressivement la masse relative de P1.**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION
OPMR

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES
3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE
4. **MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS**
5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS
6. GLOSSAIRE

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

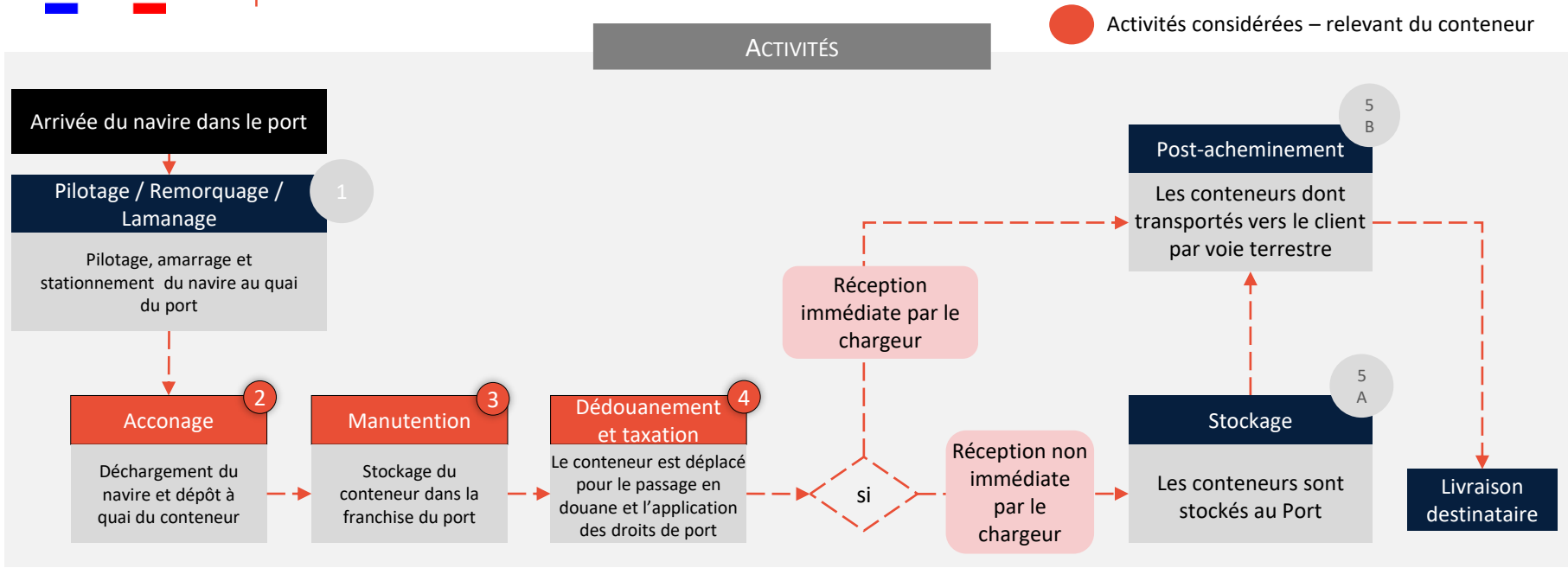
Ce qu'il faut retenir :

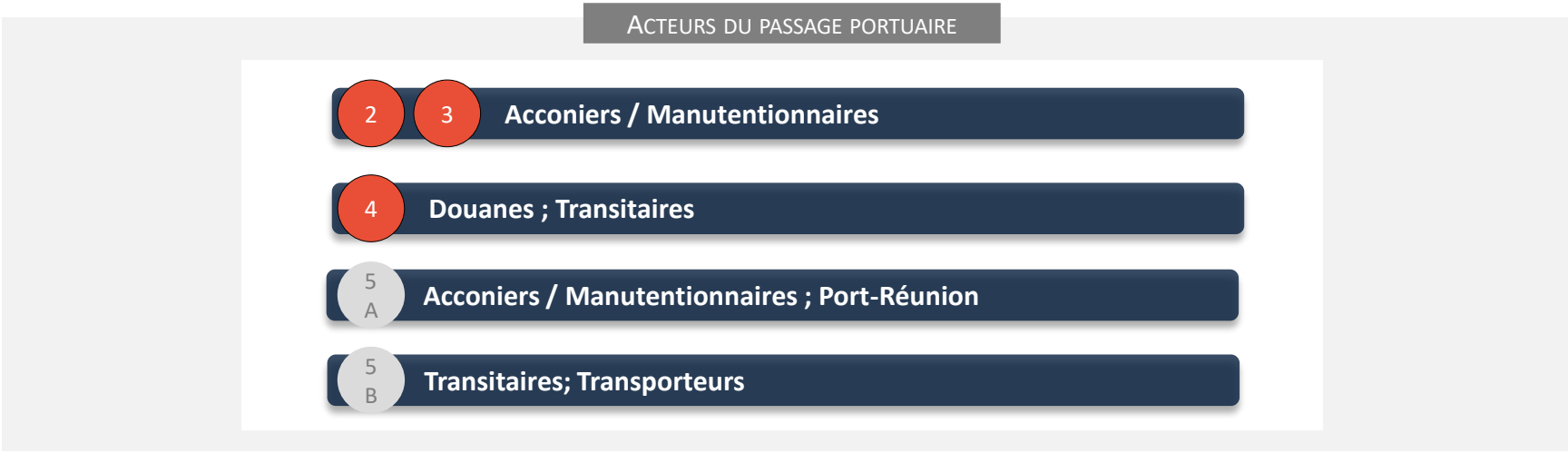
- Une prise en compte des coûts de passage portuaire selon :
  - Qu'ils relèvent du navire ou des marchandises conteneurisées

    => sont ici pris en compte les coûts de passage portuaire imputés directement au container (les opérations de pilotage, remorquage, lamanage, imputées au navire et répercutées dans le coût de fret, ne sont donc pas quantifiées ici).
  - Qu'ils sont exprimées en valeur relative ou absolue
  - Qu'ils sont systématiques ou aléatoires.
- Une **conception variable des coûts de passage portuaire**, pouvant inclure les opérations logistiques et la fiscalité appliquée sur les produits débarqués (droits de douane, Octroi de Mer, TVA)
- Une **difficulté à caractériser les fluctuations des coûts de passage portuaire (fréquence, cause)** et l'impossibilité de prendre en compte certaines pratiques commerciales entre opérateurs (remises et ristournes, primes…) ainsi que les coûts masqués (comme les temps d'attente pour la récupération d'un conteneur).
- Une **difficulté à systématiser l'actualisation des données**, mais une bonne disposition des partenaires à y contribuer.
- L'intérêt de la modélisation selon une approche théorique et dynamique :
  - Mesurer des évolutions sur la durée.
  - Ne pas juger à l'instant « t » mais apprécier des tendances.

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Chaine des activités et acteurs impliqués dans le passage portuaire des marchandises





MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Structure des couts de passage portuaire

FORMATION DU COÛT DE PASSAGE PORTUAIRE AU DÉBARQUEMENT

	Postes de coût	Types de coût	Unité de mesure utilisée	Tarifs moyens constatés			
				20' Sec	40' Sec	20' Froid	40' Froid
2 Acconage — Acconiers	Déchargement du navire : dépôt du conteneur sur le quai	Forfaitaire	€/ conteneur	344	554	344	544
3 Manutention — Manutentionnaires	Magasinage à quai	Franchise variable selon la durée	€/ 5 jours	6	12		
	Terre Plein Froid		€/ 2 jours			125	
Transitaires	Taxe Informatique Portuaire (TIP)	Forfaitaire	€/ conteneur	Entre 6 et 12			
	Forfait transit			150	300	150	300
4 Dédouanement et taxation — Douanes	Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) (0;2,10%; 8,5% ; NPR)	Variable selon la marchandise	% de la valeur CAF marchandise	Cf. Tableau TVA 2016			
	Octroi de mer (OM)			Cf. Tableau OM et OMR 2016			
	Octroi de mer régional (OMR)						
Port-Réunion	Redevances sur marchandises			Cf. Tableau sur les redevances Port Réunion 2016			
Douanes, DAAF	Visites occasionnelles Douanes	Aléatoire	€ / conteneur	110			
	Visites occasionnelles Services phytosanitaires et vétérinaires			110			
Livraison destinataire — Transitaires	Frais de transitaire	Variable négociée forfaitaire	% de la valeur CAF	< 1 %*			
	Assurances						
	Avance de fonds transitaire						

* L'estimation du montant des prestations de transitaires est très complexe car ce dernier dépend d'une multitude de facteurs (composition en produits des conteneurs ou positions douanières, du niveau d'assurance choisi par les clients (tous risques ou partielles,….). Selon les acteurs, le montant de ces frais serait inférieur à 1% de la valeur CAF.

Sources : Etude CCI 2008 mise à jour par le biais d'une enquête menée par Verso Consulting auprès des acteurs concernés en 2016

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base du total des importations réunionnaises de biens de consommations conteneurisés enregistrées en 2015

Hypothèses de travail

Total marchandises enregistré par le Port Réunion (en kg)	Total marchandises de la liste des produits étudiés (en kg)		
	Total	Marchandises froides	Marchandises sèches
1 435 150 000	79 100 689	21 922 311	57 178 378
Données GPMR 2015	6%	28%	72%

Nombre de EVP enregistré par le Port Réunion	Nombre de EVP estimé
114 812	6 328

Données GPMR 2015

Estimation EVP Froid	1 754
Estimation EVP Sec	4 574

Choisir la répartition des conteneurs en %			
20" Reefer	**50%**	*Hypothèse 2 : 1EVP = 20" et 2EVP = 40"*	877
40" Reefer	**50%**		438
20" Dry	**50%**		2287
40" Dry	**50%**		1144

Source : GPMR (Port Réunion) 2015

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base du total des importations réunionnaises de biens de consommation conteneurisés enregistrées en 2015

Résultat de la simulation – Présentation en valeur absolue

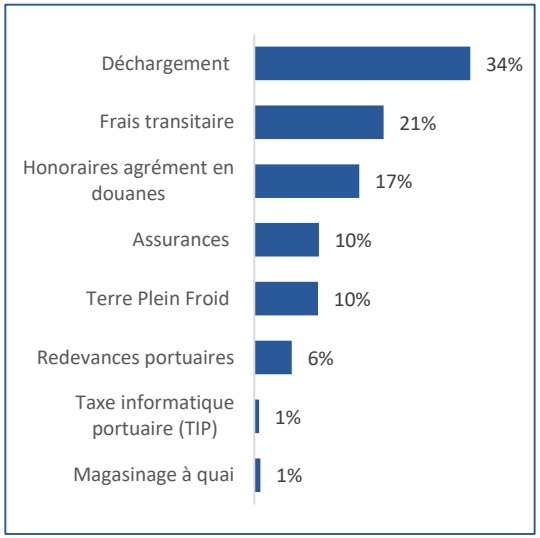
Coûts de passage portuaire et fiscalité du total des biens de consommation conteneurisés importés en 2015 Les marchandises concernées sont celles de la liste élaborée pour la présente étude	Total des imports 2015	Sur 1 euro de marchandises importées
VALEUR CAF	**116 673 398,00 €**	**1,00 €**
PASSAGE PORTUAIRE		
POSTES FIXES	**4 738 049,50 €**	**0,04 €**
Déchargement	1 949 040,98 €	0,02 €
Magasinage à quai	54 891,24 €	0,00 €
Terre Plein Froid	575 460,66 €	0,00 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	42 714,37 €	0,00 €
Honoraires agrément en douanes	949 208,27 €	0,01 €
Frais transitaire	1 166 733,98 €	0,01 €
POSTES VARIABLES	**923 208,68 €**	**0,01 €**
Redevances portuaires	339 841,69 €	0,00 €
Assurances	583 366,99 €	0,01 €
TOTAL HT	**5 661 258,18 €**	**0,05 €**
FISCALITE		
Octroi de mer (OM)	9 090 540,52 €	0,08 €
Octroi de mer régional (OMR)	2 716 703,60 €	0,02 €
TVA	4 487 873,20 €	0,04 €
TOTAL FISCALITE	**16 295 117,32 €**	**0,14 €**

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

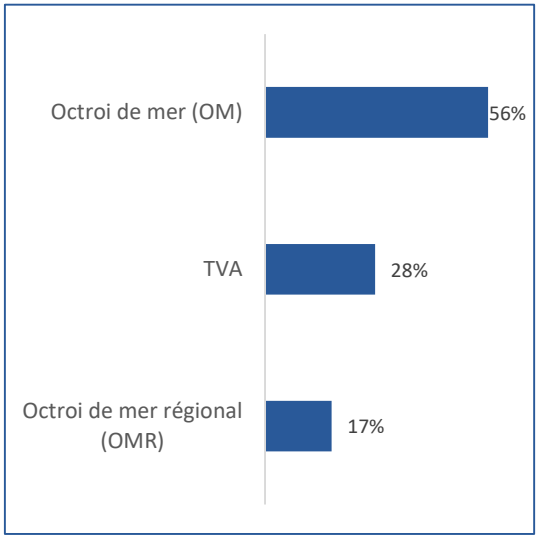
Simulation des couts de passage portuaire sur la base du total des importations réunionnaises de biens de consommation conteneurisées enregistrées en 2015

Résultat de la simulation – Présentation en pourcentages

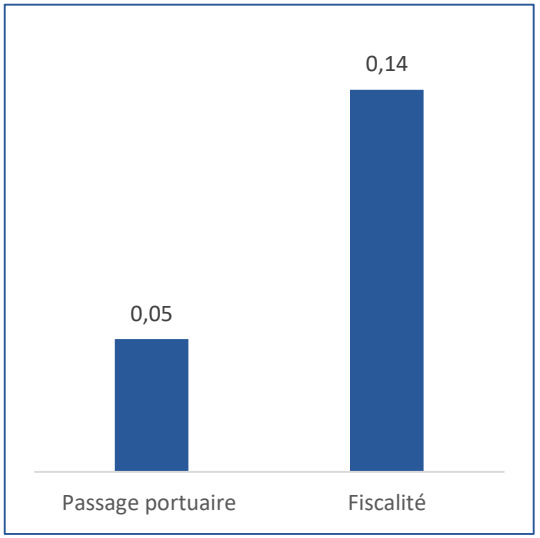
PASSAGE PORTUAIRE



FISCALITÉ



SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTÉES



- Compte tenu de l'origine métropolitaine des importations, aucun droit de douane n'est perçu ; ce poste de coût n'apparait donc pas dans le tableau. Toutefois, avec la libéralisation des échanges, les droits de douane s'érodent progressivement et n'impactent plus que marginalement les importations d'origine non européennes.
- **En 2015, les coûts de passage portuaire hors taxe impactent de 5% la valeur totale des importations conteneurisées objets de l'étude.**
- La fiscalité appliquée ensuite sur la valeur CAF (TVA, octroi de mer, octroi de mer régional), impacte de 14% la valeur des produits importés, en considérant uniquement des produits taxés (attendu que l'octroi de mer et l'octroi de mer régional sont à 0% pour de nombreux produits sensibles (cf. tarif externe de l'octroi de mer 2015-2016).

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Démarche

1. CALCUL DE LA COMPOSITION ABSOLUE D'UN CONTENEUR AVEC UNE ESTIMATION DU POIDS MOYEN D'UN CONTENEUR
2. CALCUL DU MONTANT DE CHAQUE PRODUIT AINSI QUE LA VALEUR GLOBALE DU CONTENEUR SIMULÉ
3. CALCUL DES POSTES DE COÛT DE CHAQUE CONTENEUR

ELEMENTS DE TRAFIC - PORT REUNION	Unité	2013					2014					2015					Variations 2014/2013		
Agrégats économiques		Entrées	Sorties	Transbo Entrées	Transbo Sorties	Total	Entrées	Sorties	Transbo Entrées	Transbo Sorties	Total	Entrées	Sorties	Transbo Entrées	Transbo Sorties	Total	Entrées	Sorties	Transbo
Conteneurs (EVP)	EVP	104 453	102 366	3 052	3 118	212 989	113 149	112 789	7 562	6 561	240 061	114 812	111 474	11 878	11 499	249 663	1,5%	-1,2%	65,5%
dont Pleins	EVP	104 453	19 637	3 049	3 118	130 257	112 892	18 184	7 538	6 561	145 175	114 812	18 296	11 878	11 499	156 485	1,7%	0,6%	65,8%
dont vides	EVP		82 729			82 729	257	94 605	24	0	94 886		93 178		0	93 178		-1,5%	
Conteneurs (T)	Tonnes	1 289 488	439 781	47 226	48 839	1 825 334	1 387 523	458 117	153 824	134 809	2 134 273	1 435 150	451 648	179 358	173 635	2 239 791	3,4%	-1,4%	22,3%
RO-RO	Tonnes	41 873	48			41 921	48 778	200	467	0	49 445	53 677	216			53 893	10,0%		
Break bulk	Tonnes	33 971	1 772			35 743	41 672	309	0	0	41 981	42 693		0	0	42 693	2,5%		
Vrac solide	Tonnes	1 238 696	107 778	0	0	1 346 474	1 173 379	111 632	0	0	1 285 011	1 234 383	102 450	0	0	1 336 833	5,2%		
Sucre	Tonnes		107 778			107 778	0	111 632	0	0	111 632	0	102 450	0	0	102 450		-8,2%	

Le poids moyen d'un EVP = Total des marchandises conteneurisées importées en tonne enregistré par le GPMR / Nombre de EVP entrées = 1 435 100 / 114 812

Le poids moyen d'un EVP = 12,50 tonnes

La TARE d'un EVP = 2 tonnes

Le poids réel du contenu d'un EVP = 12,5 – 2 = 10,50 tonnes

Il convient par la suite de calculer la masse absolue de chaque produit à l'aide des masses relatives calculées auparavant afin d'obtenir la **composition absolue de chaque conteneur**.

Source : GPMR (Port Réunion) 2015

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Démarche

1. CALCUL DE LA COMPOSITION ABSOLUE D'UN CONTENEUR AVEC UNE ESTIMATION DU POIDS MOYEN D'UN CONTENEUR
2. CALCUL DU MONTANT DE CHAQUE PRODUIT AINSI QUE LA VALEUR GLOBALE DU CONTENEUR SIMULÉ
3. CALCUL DES POSTES DE COÛT DE CHAQUE CONTENEUR

A l'aide des prix unitaires (euros /kg), un montant total de chaque produit ainsi qu'une valeur globale de chaque conteneur peuvent être obtenus.

	Contenu conteneur froid	Prix moyen unitaire	Composition relative	Composition absolue	Montant
P1	**Préparations et conserves à base de pommes de**	0,97	0,86	24 000,00	23 310,43
P2	**Produits laitiers et fromages**	1,55	0,02	666,67	1 033,60
P3	**Viandes de volailles**	1,92	0,02	666,67	1 273,47
P4	**Viandes de boucherie et produits d'abattage**	2,34	0,02	666,67	1 562,96
P5	**Produits à base de viande**	2,85	0,02	666,67	1 899,17
P6	**Glaces et sorbets**	5,43	0,02	666,67	3 623,26
P7	**Plats préparés**	5,66	0,02	666,67	3 770,34
			1,00		
	Valeur statistique de conteneur :				36 479,29
	Poids réel du conteneur à			28 000,00	

Masse absolue du produit dans le conteneur

Masse relative du produit (sur un 1kg de marchandises)

Montant en euros du produit dans le conteneur

Valeur globale du conteneur en euros

Charge maximale du conteneur

Source : Douanes

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Démarche

1. CALCUL DE LA COMPOSITION ABSOLUE D'UN CONTENEUR AVEC UNE ESTIMATION DU POIDS MOYEN D'UN CONTENEUR
2. CALCUL DU MONTANT DE CHAQUE PRODUIT AINSI QUE LA VALEUR GLOBALE DU CONTENEUR SIMULÉ
3. **CALCUL DES POSTES DE COÛT DE CHAQUE CONTENEUR**

A partir du tableau de la structure des coûts de passage portuaire (page 41), pour chacun des conteneurs virtuels constitués, calcul du cout de passage portuaire + fiscalité applicable pour 1 € de marchandises conteneurisées.

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP) | CONTENEUR SEC 40' (2 EVP) | CONTENEUR FROID 20' (1 EVP) | CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	5 124,86 €	5 851,97 €	7 594,78 €	10 111,32 €	13 322,07 €	25 001,74 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	**566,25 €**	**573,52 €**	**590,95 €**	**616,11 €**	**648,22 €**	**765,02 €**
Déchargement	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €
Magasinage à quai	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €
Frais transitaire	51,25 €	58,52 €	75,95 €	101,11 €	133,22 €	250,02 €
POSTES VARIABLES	**26,00 €**	**29,49 €**	**38,30 €**	**50,97 €**	**7,18 €**	**126,03 €**
Redevance	0,38 €	0,23 €	0,32 €	0,41 €	0,52 €	1,02 €
Assurance	25,62 €	29,26 €	37,97 €	50,56 €	6,66 €	125,01 €
TOTAL HT	**592,25 €**	**603,01 €**	**629,24 €**	**667,08 €**	**655,40 €**	**891,05 €**
FISCALITE						
OM	315,50 €	421,07 €	755,17 €	896,43 €	1 361,79 €	2 228,53 €
OMR	128,58 €	152,23 €	195,80 €	258,71 €	338,98 €	630,97 €
TVA	185,34 €	247,48 €	407,99 €	563,83 €	838,81 €	1 535,43 €
TOTAL FICALITE	**629,42**	**820,79**	**1 358,96**	**1 718,98**	**2 539,58**	**4 394,94**
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	**0,116 €**	**0,103 €**	**0,083 €**	**0,066 €**	**0,049 €**	**0,036 €**
POSTES FIXES	0,110 €	0,098 €	0,078 €	0,061 €	0,049 €	0,031 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,001 €	0,005 €
FISCALITE	**0,123 €**	**0,140 €**	**0,179 €**	**0,170 €**	**0,191 €**	**0,176 €**

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP) | **CONTENEUR SEC 40' (2 EVP)** | CONTENEUR FROID 20' (1 EVP) | CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	10 249,72 €	11 703,94 €	15 189,57 €	20 222,64 €	26 644,15 €	50 003,47 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	**979,50 €**	**994,04 €**	**1 028,90 €**	**1 079,23 €**	**1 143,44 €**	**1 377,03 €**
Déchargement	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €
Magasinage à quai	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €
Frais transitaire	102,50 €	117,04 €	151,90 €	202,23 €	266,44 €	500,03 €
POSTES VARIABLES	**52,00 €**	**58,98 €**	**76,59 €**	**101,94 €**	**134,25 €**	**252,06 €**
Redevance	0,75 €	0,46 €	0,64 €	0,83 €	1,03 €	2,05 €
Assurance	51,25 €	58,52 €	75,95 €	101,11 €	133,22 €	250,02 €
TOTAL HT	**1 031,50 €**	**1 053,02 €**	**1 105,49 €**	**1 181,17 €**	**1 277,69 €**	**1 629,10 €**
FISCALITE						
OM	631,00 €	842,15 €	1 510,34 €	1 792,87 €	2 723,58 €	4 457,06 €
OMR	257,16 €	304,46 €	391,60 €	517,43 €	677,97 €	1 261,95 €
TVA	370,69 €	494,97 €	815,99 €	1 127,67 €	1 677,61 €	3 070,87 €
TOTAL FICALITE	**1 258,84**	**1 641,58**	**2 717,93**	**3 437,97**	**5 079,16**	**8 789,88**
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	**0,101 €**	**0,090 €**	**0,073 €**	**0,058 €**	**0,048 €**	**0,033 €**
POSTES FIXES	0,096 €	0,085 €	0,068 €	0,053 €	0,043 €	0,028 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €
FISCALITE	**0,123 €**	**0,140 €**	**0,179 €**	**0,170 €**	**0,191 €**	**0,176 €**

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP) | CONTENEUR SEC 40' (2 EVP) | **CONTENEUR FROID 20' (1 EVP)** | CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	13 679,73 €	15 070,96 €	17 138,37 €	20 061,35 €	24 225,80 €	31 086,69 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	**1 077,30 €**	**1 091,21 €**	**1 111,88 €**	**1 141,11 €**	**1 182,76 €**	**1 251,37 €**
Déchargement	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €
Magasinage à quai	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €
Frais transitaire	136,80 €	150,71 €	171,38 €	200,61 €	242,26 €	310,87 €
POSTES VARIABLES	**68,77 €**	**75,73 €**	**86,06 €**	**100,68 €**	**121,50 €**	**155,81 €**
Redevance	0,37 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €
Assurance	68,40 €	75,35 €	85,69 €	100,31 €	121,13 €	155,43 €
TOTAL HT	**1 146,07 €**	**1 166,94 €**	**1 197,95 €**	**1 241,79 €**	**1 304,26 €**	**1 407,17 €**
FISCALITE						
OM	695,19 €	773,71 €	793,46 €	870,09 €	1 313,25 €	1 876,49 €
OMR	315,35 €	344,80 €	334,51 €	341,65 €	445,76 €	617,28 €
TVA	287,27 €	316,49 €	359,91 €	421,29 €	508,74 €	652,82 €
TOTAL FICALITE	**1 297,81**	**1 435,00**	**1 487,88**	**1 633,03**	**2 267,75**	**3 146,59**
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	**0,084 €**	**0,077 €**	**0,070 €**	**0,062 €**	**0,054 €**	**0,045 €**
POSTES FIXES	0,079 €	0,072 €	0,065 €	0,057 €	0,049 €	0,040 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €
FISCALITE	**0,095 €**	**0,095 €**	**0,087 €**	**0,081 €**	**0,094 €**	**0,101 €**

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des couts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP) | CONTENEUR SEC 40' (2 EVP) | CONTENEUR FROID 20' (1 EVP) | **CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)**

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	27 359,46 €	30 141,93 €	34 276,75 €	40 122,71 €	48 451,60 €	62 173,39 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	1 564,09 €	1 591,92 €	1 633,27 €	1 691,73 €	1 775,02 €	1 912,23 €
Déchargement	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €
Magasinage à quai	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €
Frais transitaire	273,59 €	301,42 €	342,77 €	401,23 €	484,52 €	621,73 €
POSTES VARIABLES	137,54 €	151,46 €	172,13 €	201,36 €	243,00 €	311,61 €
Redevance	0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €
Assurance	136,80 €	150,71 €	171,38 €	200,61 €	242,26 €	310,87 €
TOTAL HT	1 701,64 €	1 743,38 €	1 805,40 €	1 893,09 €	2 018,02 €	2 223,85 €
FISCALITE						
OM	1 390,37 €	1 547,42 €	1 586,93 €	1 740,19 €	2 626,50 €	3 752,98 €
OMR	630,69 €	689,59 €	669,02 €	683,29 €	891,52 €	1 234,56 €
TVA	574,55 €	632,98 €	719,81 €	842,58 €	1 017,48 €	1 305,64 €
TOTAL FICALITE	2 595,61	2 870,00	2 975,76	3 266,06	4 535,50	6 293,18
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	0,062 €	0,058 €	0,053 €	0,047 €	0,042 €	0,036 €
POSTES FIXES	0,057 €	0,053 €	0,048 €	0,042 €	0,037 €	0,031 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €
FISCALITE	0,095 €	0,095 €	0,087 €	0,081 €	0,094 €	0,101 €

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES
3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE
4. MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS
5. **CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**
6. GLOSSAIRE

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

- Du point de vue des produits

Les coûts de passage portuaire en tant que tels, c'est-à-dire hors fret et logistique terrestre**, n'impactent qu'à hauteur de 5% la valeur des importations des produits de grande consommation dans les simulations réalisées**. La fiscalité applicable (TVA, octroi de mer et octroi de mer régional) n'est pas considérée ici comme un coût de passage portuaire. Son impact sur les produits de grande consommation est de 14% de la valeur des produits, sans considérer les produits de première nécessité non taxés pour lesquels la collectivité régionale fixe le taux d'OM et d'OMR à 0% (soit, un impact inférieur à la fiscalité appliquée en métropole)

Les simulations mettent par ailleurs en exergue le principe naturel selon lequel **l'importance des coûts de passage portuaire est inversement proportionnelle à la valeur des produits**.

- Du point de vue des conteneurs

Bien qu'il ne fasse pas l'objet d'analyse au titre de la présente étude**, le principal poste de coût reste le fret, dont la valeur nominale est plus importante rapportée au conteneur.** Il est cependant difficile de disposer de visibilité sur la réalité des coûts de fret supportés pour chaque opération d'approvisionnement par les différents opérateurs; ceux-ci sont en effet variables selon les origines, les compagnies et les volumes de conteneurs traités. **Le fret varie donc parfois très substantiellement du « prix catalogue » des compagnies maritimes**.

Rapporté au conteneur, le coût de manutention peut apparaître également plus important : il résulte cependant du modèle socio-économique et de l'organisation de la profession. Le coût de manutention peut être comparé à des ports de pays tiers (Maurice, Asie) ou d'Europe, mais il doit alors être considéré au regard de l'environnement réglementaire applicable (coûts salariaux, obligations environnementales) et de l'organisation et de la performance logistique des ports concernés,...

De nombreuses études préexistent sur ce sujet.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

- Concernant l'actualisation des données

Les coûts présentés ici sont à considérer par rapport à l'année de référence (2015). **Afin d'observer leur évolution dans le temps, les postes de coûts pourraient être convertis en indice (base 100 = 2015) et appliqués aux données d'importation actualisées des produits traités sur l'année concernée (N+1, N+2,…).** Cette actualisation permettra d'apprécier les tendances, d'une part des différents postes de coûts individuellement et collectivement, d'autre part de leur impact sur la valeur des importations en biens de consommation selon leurs propres évolutions.

L'outil numérique généré pour établir les simulations permet par ailleurs de moduler le « panier » de produits retenus pour constituer les conteneurs de référence. Ceci permet de constituer des conteneurs différents et d'observer l'impact et l'évolution des coûts de passage portuaire sur ces nouveaux produits.

- Les conditions de l'actualisation

L'actualisation des données pourrait également passer par un engagement des parties prenantes (syndicats des transitaires, représentant des acconiers…), via conventionnement ou décision collégiale, à communiquer chaque année à l'OPMR, à date fixe, les montants des postes de coûts identifiés dans la présente étude pour actualisation du tableau de la page 41 et de l'outil numérique. De même, l'intégration des statistiques douanières d'importation de l'année concernée à l'outil numérique pourra être effectuée à cette même date par l'OPMR permettant ainsi d'actualiser les simulations. Cette proposition pourrait être formulée aux parties prenantes de l'OPMR élargi, suite à la modification récente du Code de Commerce.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

En parallèle, l'OPMR pourrait proposer à des opérateurs individuels (importateurs, GMS) de devenir « référent-partenaire », pour confronter les données collectées lors des mises à jour à leurs propres données, afin de mettre en perspective les simulations réalisées à la réalité de leurs pratiques d'approvisionnement.

- Un intérêt réel à approfondir le sujet de l'approvisionnement de La Réunion

Enfin, l'intérêt d'organiser un suivi générique étendu, intégrant les variations des cours du fret maritime sur la durée, a été mis en exergue par de nombreux interlocuteurs pendant la réalisation de l'étude. Les coûts de la logistique terrestre (après sortie du Port) mériteraient également d'être étudiés dans l'optique de la reconstitution de la chaine d'approvisionnement de La Réunion.

De même**, la création par les transitaires d'un référentiel historique des coûts d'approvisionnement constituerait, notamment pour les petits commerçants, un outil déterminant pour gérer leur stratégie d'achat et d'approvisionnement.**

De tels outils existent chez certains transitaires et pourraient facilement être étendus à l'ensemble de la profession.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉUNION
OPMR

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES
3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COUTS DE PASSAGE PORTUAIRE
4. MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS
5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS
6. **GLOSSAIRE**

GLOSSAIRE
A-C

- **Aconier (p6) :** Manutentionnaire maritime qui assure notamment le chargement, l'arrimage ou le déchargement des navires de commerce
- **BQP, Bouclier Qualité Prix (p4)** : Liste de produits de consommation courante vendus à un prix réduit afin de lutter contre la « vie chère ». Mis en place dans le cadre de la loi relative à la régulation économique des Outre-mer du 20 novembre 2012, cette liste est négociée chaque année avec les acteurs économiques locaux
- **CAF, Cout Assurance Fret (p28) :** Somme du prix du produit (coût), du montant de l'assurance et de celui du port qui représente le prix d'importation d'une marchandise
- **CDU, Code des Douanes de l'Union (p12) :** Règlement-cadre relatif aux règles et régimes douaniers applicables dans l'ensemble de l'Union Européenne
- **CFR, Cost and Freight ou « Coût et fret » (p5) :** Le vendeur doit payer les coûts de transport nécessaires pour amener les biens jusqu'au port de destination et supporte les risques de perte ou dommage des biens jusqu'à ce qu'ils passent la rambarde du bateau dans le port d'origine
- **CIF, Cost, Insurance, Freight ou « Coût, assurance et fret » (p5) :** En plus des conditions CFR, le vendeur doit aussi fournir une assurance maritime pour couvrir l'acheteur contre le risque de perte ou de dommage pendant le transport
- **CIP, Carriage and Insurance Paid To ou « Port payé, assurance comprise jusqu'à » (p5) :** En plus des conditions CPT, le vendeur doit aussi fournir une assurance pour couvrir l'acheteur contre les risques de perte et dommages pendant le transport
- **Conditionnement (p16) :** Action de pose d'un emballage primaire pour préserver le produit et faciliter son transport
- **Conteneur dry ou « sec » (p29) :** Conteneur à usage généraliste conçu pour l'acheminement de marchandises ne réclamant pas de conditions particulières de transport ou de manutention
- **Conteneur reefer ou « froid » (p29) :** Conteneur frigorifique thermiquement isolé qui permet e transport de marchandises sous température contrôlée
- **CPT, Carriage Paid To ou « Port payé jusqu'à » (p5) :** Le vendeur livre les biens au transporteur de son choix. Il doit payer les coûts de transport jusqu'au lieu de destination désigné et supporte tous les risques de perte ou dommage aux biens jusqu'à destination

GLOSSAIRE
D-F

- **DAAF (p12) :** Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
- **DDP, Duty Paid ou « Rendu droits acquittés » (p5) :** Le vendeur livre à l'acheteur les biens dédouanés, non déchargés. En plus des coûts de transport et d'assurance des biens jusqu'à destination, le vendeur assure les formalités d'importation dans le pays de destination (ce qui inclus les formalités administratives, le payement des droits de douane, des taxes et autres charges)
- **DDU, Delivered Duty Unpaid ou « Rendu droits non acquittés » (p5) :** Le vendeur livre quand la marchandise est mise à disposition non déchargée au lieu convenu dans le pays d'importation. Le vendeur supporte les frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise jusqu'à ce lieu, à l'exclusion des formalités d'importation, droits, taxes et autres charges officielles exigibles du fait de l'importation
- **Dépoter (p12) :** Action de décharger un conteneur maritime des lots de marchandises qu'il contient
- **DEQ, Delivered Ex Quay ou « Rendu sur le quai» (p5) :** Le transfert de responsabilité se fait lorsque les marchandises ont été déchargées au port de destination
- **DES, Delivered Ex Ship ou «Rendu sur le navire » (p5) :** Le vendeur a dûment livré dès lors que la marchandise non dédouanée à l'importation, a été mise à la disposition de l'acheteur à bord du navire au port de destination convenu. Le vendeur doit supporter tous frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise ayant son déchargement au port de destination convenu
- **Eclatement (p16) :** Action de répartir des colis ou le contenu d'une palette reçue d'un fournisseur sur les palettes à destination des magasins
- **Empotage (p29) :** Opération de chargement de marchandises à l'intérieur d'un conteneur
- **Entreposage (p16) :** Action de mettre en entrepôt
- **EXW, ExWorks ou « Départ Usine » (p5) :** Le vendeur met à disposition de l'acheteur des marchandises emballées pour l'export et fournit une facture commerciale. L'acheteur a à sa charge tous les coûts et risques liés au transport des biens depuis l'établissement du vendeur
- **FAS, Free Alongside Ship ou « Franco le long du navire » (p5) :** Le vendeur doit effectuer les formalités douanières à l'export et livre quand les biens sont placés le long du navire dans le port d'embarquement désigné. L'acheteur supporte tous les coûts et risques de perte ou dommage des biens à partir de ce moment

GLOSSAIRE
F-Z

- **FCA, Free Carrier ou « Franco Transport » (p5) :** Le vendeur livre les marchandises, au transporteur désigné par l'acheteur à l'endroit désigné, avec les formalités douanières à l'export réglées
- **Feeder (p13) :** Nom donné à un navire de petit tonnage qui effectue le pré et le post transport de conteneurs vers des ports où n'escale pas le navire mère. Il permet donc l'éclatement sur différents ports d'une cargaison apportée sur un port principal par un grand bâtiment faisant peu d'escales ou inversement collecter les marchandises pour les regrouper sur le port principal
- **FOB, Free On Board ou « Franco à bord » (p5) :** Le vendeur doit effectuer les formalités douanières à l'export et livre quand les biens passent sur le bateau dans le port d'embarquement désigné
- **Fret (p5) :** Prix du transport de marchandises par air, par mer, par navigation intérieure ou par route
- **GMS, Grandes et Moyennes Surfaces (p6) :** Grandes surfaces alimentaires réalisant à minima 50% de leurs ventes dans l'alimentaire, c'est-à-dire essentiellement les supermarchés et hypermarchés.
- **GPMR (p11) :** Grand Port Maritime Réunion
- **Groupage (p22) :** Action de regrouper des marchandises d'un expéditeur avec d'autres marchandises pour compléter le chargement d'un conteneur vers la même destination
- **HORECA (p18) :** Sigle désignant le secteur d'activité des hôtels, des restaurants et des cafés
- **Lamanage (p16) :** Assistance pour l'amarrage et le stationnement du navire au quai du port
- **SLOT (p10)** : Terme utilisé pour désigner l'espace réservé à un partenaire sur un navire
- **Transit Time (p13) :** Délais de transport auxquels s'ajoutent les attentes au départ et à l'arrivée pour le chargement et déchargement, les formalités douanières...
- **Vrac (p4) :** Marchandises qui ne demandent pas à être fixées ou emballées
- **VSA, Vessel Sharing Agreement (p13) :** Alliance de transporteurs maritimes pour partager des ressources : porte-conteneurs, lignes, terminaux... En organisant la mutualisation des moyens disponibles, cet accord vise à dégager des économies d'échelles tout en augmentant les fréquences ou le nombre de destinations couvertes

VERSO CONSULTING

CONTACTS

Germain GULTZGOFF

Directeur Associé
Tel : 0692 777 090
g.gultzgoff@verso-consulting.fr

Pascal REMBLIN

Manager
Tel : 0692 560 454
p.remblin@verso-consulting.fr