

## ↳ Transport de produits pharmaceutiques : pourquoi préférer le maritime ?

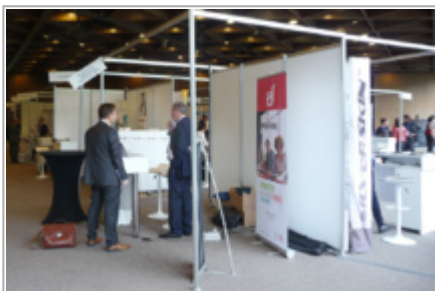
Moins cher que l'aérien, le transport maritime de produits pharmaceutiques est en plein développement. Mais les laboratoires attendent des armateurs une meilleure prise en compte de leurs attentes, notamment en termes de traçabilité et de couverture du risque.



© C. M.

L'avion préféré au porte-conteneurs ? Depuis quelques années, ce n'est plus aussi net. De plus en plus de laboratoires pharmaceutiques optent pour le transport maritime, moins cher et potentiellement moins sujet aux variations de températures du fret.

En témoigne la forte progression de ce type de trafic conteneurs au Havre : sur le premier semestre, il a bondi de 21 %, pour moitié en reefer et en dry, indique Isabelle Belloncle, responsable grands comptes Chimie et Santé pour Haropa, qui réunit les ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris).



© C. M.

Si certains laboratoires exportent leurs produits à 85 %, la moyenne est bien moindre, autour de 25 %, selon elle. «Il y a beaucoup d'interrogations dans ce domaine, liées à la réglementation, au respect des températures ou à la gestion de la pression tarifaire», observe-t-elle. «Il y a encore du chemin et beaucoup d'acteurs de la supply chain à convaincre», complète celle qui est aussi membre de la commission maritime du Pharma Logistics Club.

Merck Santé fait partie des convaincus. «Dans des conditions identiques, le coût du maritime est bien moins élevé que l'aérien», assure Ghislaine Vidal, manager Transports-Douanes pour Merck Santé. Le groupe allemand est de ceux qui ont fait le choix du maritime depuis quelques années. En 2016, la filiale française du labo allemand a exporté 78 % de

ses gélules et comprimés par la mer, essentiellement vers l'Afrique et le Moyen-Orient, vers l'Asie-Pacifique et, dans une moindre mesure, vers l'Amérique latine, soit 400 EVP par an, rapporte Ghislaine Vidal.

Le labo a fait le choix exclusif du transport par reefer. Pour limiter les risques d'incompatibilité avec d'autres marchandises, le laboratoire exclut tout groupage ; il exige une inspection avant chargement, ainsi qu'un monitoring - les sondes sont qualifiées par Merck - pour chaque conteneur, du départ à l'arrivée. Et dans le cas des reefers, l'âge maximal est de cinq ans.

Certaines compagnies maritimes ont fait le choix de se positionner sur le marché, à l'instar de CMA CGM, qui s'appuie sur des équipes et des formations dédiées au reefer, à terre comme à bord. Plus des deux tiers de sa flotte de reefer sont par ailleurs équipés de système de tracking et de monitoring, pour une réponse «adaptée à la demande des produits pharma», souligne Benjamin Bricout, manager maintenance et réparation reefers pour la compagnie basée à Marseille. Nuance, ce type de services relève d'une «offre premium».

D'autres, comme Maersk, étudient encore les opportunités. «Le marché est en croissance», admet François Van de Walle, de Maersk. Paradoxalement, «les choses sont plus compliquées avec les alliances maritimes mises en place», observe-t-il. En effet, un conteneur affrété auprès d'une compagnie pourra être embarqué à bord d'un navire d'une compagnie partenaire, qui n'aura pas forcément les mêmes règles en matière de maintenance à bord. Si les formats des conteneurs sont standardisés, il n'en va pas de même pour leur équipement frigorifique ou leur système de monitoring. «Tout se passe bien quand le conteneur est sur l'un de nos navires. S'il est chargé par un confrère, il faut l'équiper d'une antenne spéciale ; le client peut ne pas avoir de suivi en temps réel».

L'une des demandes récurrentes de la filière pharma, justement, porte sur le contrôle des marchandises, à bord et lors de ruptures de charges. Un reefer débranché trop longtemps, un conteneur dépoté à l'extérieur sur un port des tropiques plutôt que dans le magasin du client, et c'est le risque de perdre tout ou partie de la marchandise.

### Un problème : le respect des températures

«Ce qui nous pose problème, c'est le respect des températures», avance Ghislaine Vidal, de Merck. Avec le transport par reefer, «on limite les risques de variation de température, qui sont plus importants dans l'aérien». Des compagnies maritimes, Merck exige «une expérience dans le transport de produits pharmaceutiques, un parc de conteneurs adapté et disponible, des départs réguliers», résume Ghislaine Vidal.

"Dans des conditions identiques, le coût du maritime est bien moins élevé que l'aérien"

Le coût ? Pas forcément la priorité, glisse Serge Alezier, président et fondateur du Pharma Logistics Club, dont les adhérents, assure-t-il, sont plus attentifs aux indicateurs-clés de performances (KPI) : disponibilité de la flotte, incidents de navigation, respects des délais...

Autre demande des chargeurs, dans cette filière soumise à une réglementation importante : l'échange rapide de données. «Les compagnies doivent comprendre nos besoins en matière de transparence, de réclamation et de litiges», appuie Ghislaine Vidal, de Merck. «Nous avons des comptes à rendre aux autorités sanitaires».

A l'image de ce qui a été réalisé dans l'aérien, la Pharma Logistics Club plaide pour la mise en place de standards mondiaux maritime, sur le modèle de la certification CEIV Pharma (Center of Excellence for Independent Validators) de l'Association internationale du transport aérien (IATA).

### Les produits de santé entre la France et l'Afrique

Le deuxième jour du salon Tips organisé les 26 et 27 septembre à Lille par le Pharma Logistics Club, le régime juridique applicable pour le transport et la logistique des produits de santé entre la France et l'Afrique a fait l'objet d'un atelier. Il s'agit d'un transport multimodal. L'absence d'une convention internationale régissant un transport de bout en bout signifie sur le plan juridique une succession de textes, de contrats de transport, de responsabilités, tous différents. La convention CMR s'applique à la partie transport international par la route avec un franchissement de frontière. La CMR envisage le transport combiné. Les règles de La Haye (1924), de Visby (1968), de Hambourg (1978) s'appliquent à la partie transport maritime. Il faut citer les règles de Rotterdam (2008) qui ne sont pas en vigueur en l'absence de ratification par un nombre suffisant de pays. Les conventions de Varsovie (1929) et de Montréal (1999) s'appliquent au transport aérien. Dans tous ces textes, le transporteur a une obligation de résultat et une présomption de responsabilité. La réparation est limitée par des plafonds qui sont différents selon les conventions. Pour Philippe Grilh, directeur d'exploitation Ubipharm Planet Parma, il y a trois exigences pour le médicament et son transport : qualité, intégrité et sécurité. Un transport multimodal multiplie les risques vu le nombre d'intervenants différents. Les risques sont la perte, la casse, le vol, la contrefaçon, la malversation, le blocage lors des passages de frontières, un déficit d'équipement à l'arrivée. Il faut veiller aux conditions de température et d'humidité particulières pour les produits de santé pendant le transport et une fois sur place. Il faut prendre en compte les spécificités locales et la problématique des pays enclavés.

Mathieu Hébert et Clotilde Martin

Lundi 9 Octobre 2017

**Tags :** aérien, benjamin bricout, cma cgm, cmr, françois van de walle, ghislaine vidal, haropa, isabelle belloncle, maersk, maritime, merck, multimodal, pharma logistics club, pharmacie, philippe grilh, produits pharmaceutiques, reefer, salon tips, serge elezier, tips, ubipharm planet parma

Source :  
<http://www.lantenne.com>