

La pharmacie prend goût aux voyages maritimes



Eric Hour

Les médicaments pèsent 3 à 4 % des échanges mondiaux de conteneurs réfrigérés. Ports et compagnies maritimes sont aux petits soins de ce marché de la santé très exigeant. La demande est plus forte que l'offre de reefers disponibles.

Qui aurait dit, il y a dix ans, qu'on consacrerait une matinée au transport maritime des médicaments. » Président fondateur du Pharma logistics club, le Lyonnais Serge Alezier est aux anges. Pour son séminaire Tips (transport international pharma séminaire), organisé cette année à Tours, CMA CGM et Maersk line ont dépêché leurs plus hauts gradés des conteneurs reefers. De même, des responsables des ports de Marseille et d'Haropa Le Havre sont là. Tous aux petits soins de ces flux de médicaments modestes mais à très forte valeur ajoutée et en progression.

« Traditionnellement, le médicament privilégiait la route et l'avion pour les distances lointaines. Mais l'offre maritime, dès lors qu'elle s'astreint aux contraintes spécifiques des produits, est

économiquement plus intéressante », témoigne Sophie Durand, responsable support distribution chez Sanofi Pasteur au centre de distribution de Val-de-Reuil (Eure). Le laboratoire, qui dessert 170 pays en vaccins (180 millions de pièces pour 256 000 unités de manutention) a commencé à basculer dans le maritime en 2011.

Rassurer et assurer

« Le respect de la chaîne de froid est essentiel et nous avons conçu un suremballage constitué d'une couverture d'eau à 5 °C et d'une coque en polystyrène pour protéger nos produits. En commençant par le Canada en 2011 pour terminer par le Brésil en 2020, nous avons qualifié sept destinations maritimes avec, à chaque fois, des séries de tests d'expédition pour retenir chaque route. Soit en moyenne huit mois

pour qualifier une route maritime », détaille-t-elle.

Plus encore qu'à bord des navires, c'est dans les enceintes portuaires que le risque sur la chaîne de froid se concentre en raison des ruptures de charge. Responsable pharmacie chez Maersk line, Hristo Petkov tient pourtant à rassurer avec l'exemple d'une expédition entre Rotterdam et Kattupalli, en Inde : 36 jours de mer, avec un transbordement. « Malgré une température extérieure maximale de 41,5 °C et quatre débranchements de 3 heures, la température intérieure du reefer est restée entre 19,15 et 20,7 °C pour une température requise à 20 °C. »

Dans les ports de Marseille (800 prises reefers) à Fos, 340 dans les bassins est) et du Havre (4 000 prises), on vante le suivi dédié à ces reefers. « À Marseille, les reefers ont progressé de 50 % entre 2011 et 2018, avec

86 000 EVP à Fos et 20 000 dans les bassins est. Pour ces reefers, plus encore pour les médicaments, nous avons mis une place en mai 2018 une charte qualité sur les bassins est qui garantit la continuité de la manutention en cas de conflit social. Le terminal Med Europe d'Intramar bénéficie aussi de la certification GDP (good distribution practices) », explique Guillaume Briola, responsable commercial reefer pour Fos.

Chez Haropa Le Havre, où les produits de la santé font l'objet d'un groupe de travail spécifique, avec l'appui de l'Institut supérieur d'études logistiques (Isel), on met en avant la performance des flux import-export. « Avec la nouvelle version S'One de notre cargo community system, on pourra individualiser son KPI (NDLR : key performance indicator) sur ses propres flux de conteneurs », souligne Nathalie Wagner du département commercial et marketing.

Conteneurs préinspectés

Un tracking plus fin des flux, avec notamment un suivi à distance de la température mais aussi plus de conteneurs disponibles, c'est ce que veulent les chargeurs.

Comme Maersk line, CMA CGM, qui a créé en mai 2019 son service Reefer pharma, peut s'engager sur le premier point avec l'application des GDP. Élaborés par la Commission européenne pour les produits pharmaceutiques, elles couvrent aussi bien le transport maritime que le passage portuaire.

« Notre certification, qui couvre les flux export, découle directement des GDP de CMA CGM, confirme Hugues Houze de l'Aulnoit, directeur d'Intramar. L'objectif pour 2020 est de brancher le reefer dans les 30 minutes après son arrivée sur le terminal et d'assurer la mise à bord en moins d'une heure. Ces prescriptions spécifiques à la pharmacie nous obligent à améliorer en permanence nos prestations avec une montée en gamme qui profitera à l'ensemble des trafics réfrigérés. »

À bord des navires, le suivi est plus simple, avec en général deux marins frigoristes pour superviser les conteneurs. « Les GDP pour la partie maritime reposent essentiellement sur la fourniture en amont de conteneurs en parfait état de fonctionnement, propres, sans humidité et sans odeur. C'est l'objet des « pre trip inspections » qui comptent 28 points de



Un matelas d'eau à 5 °C entoure les boîtes de vaccins afin d'apporter une protection supplémentaire.

contrôle du matériel », souligne Stéphane Nielsen, directeur de la division reefer chez CMA CGM.

C'est l'un des messages que les transporteurs maritimes ont voulu faire passer aux chargeurs qui réclament souvent des conteneurs

de moins de cinq ans. Alors qu'il y a déjà un manque de matériels, exiger des reefers quasiment neufs alors que l'obsolescence n'intervient qu'à partir de douze ans est irréalisable et infondé.

Frédéric AUVRAY

DÉFICIT DE REEFERS FACE À LA DEMANDE

Le conteneur réfrigéré a beau avoir supplanté le navire réfrigéré en vrac au cours des 20 dernières années avec une part de marché globale de 72 % dans les produits alimentaires, l'exploitation des reefers est loin d'être un long fleuve tranquille. Victimes de leur succès, ils ne sont pas toujours disponibles en temps et en nombre pour satisfaire la demande.

Directeur reefer chez CMA CGM, Stéphane Nielsen ne cache pas que la pénurie actuelle de conteneurs frigo ne va pas se résorber du jour au lendemain. « Les produits pharmaceutiques représentent 4 % de nos flux reefers. Nous souhaitons faire plus, mais la peste porcine en Chine accentue le déficit structurel de matériels disponibles. »

Cette peste porcine, apparue en 2018 dans un pays qui consomme 92 millions de tonnes de porc par an, nécessite l'importation de 16 millions de tonnes de porc équivalent à 623 000 conteneurs. « Avec ce besoin qui s'ajoute à la demande standard, nous avons besoin de 370 000 reefers là où les fabricants ne peuvent en produire au mieux que 190 000. Il y a un déficit mondial de 180 000 boîtes. »

CMA CGM, qui possède environ 400 000 reefers, a bien passé commande de 16 000 boîtes supplémentaires cette année, mais le déficit va durer tant que les taux de rotation ne seront pas meilleurs. « Sur un Fos-Shanghai avec un transit time de 40 jours, la durée d'immobilisation est de 78 jours. Idem sur un trajet Le Havre-Conakry avec 19 jours de mer. Un reefer effectue en moyenne 3,9 voyages par an. C'est ce point que nous devons améliorer, même si ce n'est pas facile. »

F. A.

27 milliards d'euros.

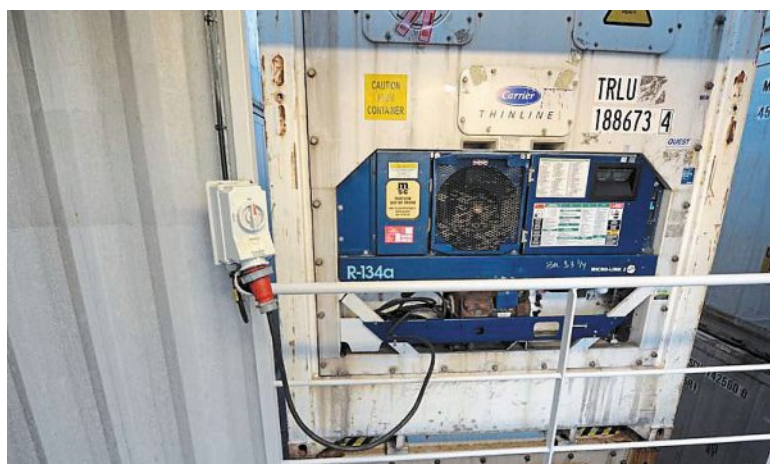
La valeur des exportations françaises de médicaments en 2018, avec un excédent de 7,7 milliards dans la balance commerciale.

Clients. Si l'Europe pèse 58 % des exportations françaises de médicaments, les États-Unis, avec 3,8 milliards d'euros, sont devenus le premier client. La Chine est au 5^e rang (968 millions d'euros).

Cluster. Réunis dans Polepharma, seul cluster pharmaceutique français, l'Île-de-France, le Centre-Val de Loire et la Normandie réalisent 25,3 milliards d'euros à l'export.

Remote control monitoring (RCM).

Le dernier outil de Maersk qui permet de suivre à distance et en temps réel température, humidité et position GPS d'un conteneur reefer.



La peste porcine chinoise accentue le phénomène de pénurie.

Eric Hour