



Diagnostic Logistique de la filière des Fruits & Légumes Frais

Préambule

Ce diagnostic logistique a pour objectif de rappeler les grands principes de la logistique, au niveau des flux et de la logistique de Fruits & Légumes Frais sur le territoire national¹, Ainsi le diagnostic prend en considération la logistique des Fruits & Légumes Frais produits sur le territoire, et en provenance de pays tiers, qu'ils soient à destination du marché intérieur ou du marché extérieur. ce diagnostic ne prend pas en compte la logistique de ces produits en dehors des frontières françaises.

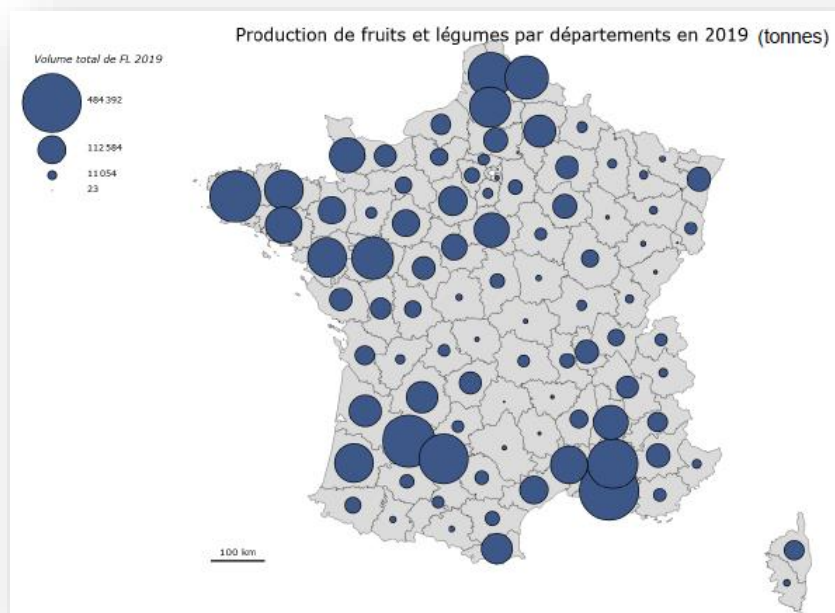
Ce diagnostic va mettre en avant à la fois des éléments en termes d'organisation, d'équipements mais aussi de pratiques dans la filière. Il s'attache également à rappeler les réflexions et travaux entrepris en collectif, ainsi que les enjeux identifiés par les professionnels, et les attentes liées, et ce en lien notamment avec les travaux du plan de souveraineté Fruits & Légumes.

1. Contexte

Tout d'abord il convient de noter que l'offre de Fruits & Légumes en France est globalement composée pour moitié de produits issus de la production nationale, et pour moitié de productions hors du territoire français (importation et introduction).

A. Des fruits et légumes frais présents sur l'ensemble du territoire national

Concernant la production nationale, il convient d'avoir en tête la variabilité de la production tant au niveau du territoire que des périodes. Ainsi, la production de Fruits & Légumes est inégalement répartie sur le territoire, certaines régions étant fortement productrices, d'autres n'ayant que peu de potentiel de production comme le montre la carte suivante² :



A titre d'exemple la Bretagne, concentrent 18 % des surfaces légumières nationales, alors que sa superficie ne représente que 5% du territoire métropolitain.³

¹ Ceci comprend tous les flux entre 2 points sur le territoire national y compris les flux liés à l'importation ou à l'exportation/réexportation à l'exception des flux à destination de la transformation.

² « Etude des pratiques et enjeux du transport dans la filière des fruits et légumes frais » Interfel - Novembre 2022

³ « Recensement Agricole 2020 Structure des exploitations fruitières et légumières Principaux résultats » - CTIFL

Quelle que soit l'origine des produits, l'offre dépend de la diversité et l'enchaînement des variétés, les zones d'approvisionnement et des modes de production et/ou de conservation qui permettent de sécuriser l'approvisionnement. Ainsi tous les produits ne sont pas forcément disponibles en quantités toute l'année sur le territoire¹ :

Fruits	Hiver			Printemps			Été			Automne		
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
ABRICOT												
ANANAS ⁽²⁾												
CERISE												
CHATAIGNE												
CITRON												
CLÉMENTINE ET MANDARINE												
COING												
FIGUE												
FRAISE ⁽¹⁾												
FRUIT DE LA PASSION ⁽²⁾												
GRENADE ⁽²⁾												
KAKI ⁽²⁾												
KIWI												
LITCHI ⁽²⁾												
MANGUE ⁽²⁾												
MELON												
NOISETTE												
NOIX												
ORANGE												
PÊCHE ET NECTARINE												
PETITS FRUITS ROUGES (framboise, myrtille, groseille)												
POIRE												
POMELO												
POMME												
PRUNE												
RAISIN												
RHUBARBE												

Légumes	Hiver			Printemps			Été			Automne		
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
AIL												
ARTICHAUT												
ASPERGE												
AUBERGINE ⁽¹⁾												
AVOCAT ⁽²⁾												
BETTERAVE ROUGE CRUE												
BLETTE												
BROCOLI												
CAROTTE												
CÉLÉRI BRANCHE												
CÉLÉRI RAVE												
CHAMPIGNON DE PARIS												
CHOU DE BRUXELLES												
CHOU-FLEUR												
CHOU POMMÉ												
CONCOMBRE ⁽¹⁾												
COURGES (citrouille, potiron, potimarron, butternut,...)												
COURGETTE												
ÉCHALOTE												
ENDIVE												
ÉPINARD												
FENOUIL												
HARICOT À ÉCOSSER												
HARICOT VERT												
HERBES AROMATIQUES												
LÉGUMES ANCIENS (panais, topinambour)												
MÂCHE												
NAVET												
OIGNON												
PATATE DOUCE												
PETIT POIS												
POIREAU												
POIVRON ⁽¹⁾												
RADIS												
SALADE												
TOMATE ⁽¹⁾												

Calendrier de consommation des fruits et légumes frais

¹ Les périodes sont données à titre indicatif car elles peuvent varier en fonction des aléas climatiques.

(1) Produits pouvant être cultivés sous serre

(2) Produits exotiques et tropicaux

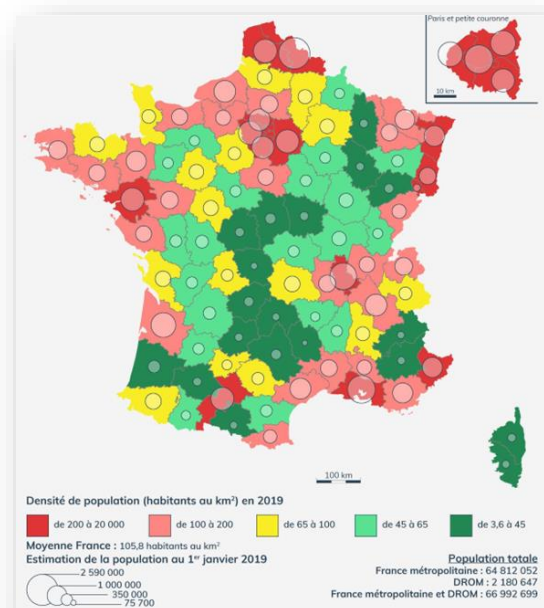
F : période de l'ail frais et de la noix fraîche

P : période de la carotte, du navet ou du poireau primeur

Source : Répartition des achats des ménages en volume moyenne 2018-2020 Kantar /AGRESTE moy. 2014-2016 et autres sources (RNM /Douanes françaises) - Elaboration Interfel/CTIFL - * hors pomme de terre et banane.

C'est ce croisement des potentiels d'offre et avec la période de disponibilité qui va générer la complexité de l'approvisionnement de la filière. Ainsi, par exemple, la production de Kiwi dans la région Nouvelle Aquitaine va générer des flux de novembre à mai, non seulement sur la région, mais également pour le distribuer sur l'ensemble du territoire national, car ce produit est consommé indépendamment de sa zone de production.

Ainsi, si l'offre de fruits et légumes frais est territorialisée et saisonnière, la consommation est, elle, plus uniforme et répartie sur l'ensemble du territoire national en lien néanmoins avec les disparités de densité de population des régions (entre 7% à 20% de la consommation de F&L frais selon les territoires) qu'il faut approvisionner quasi quotidiennement pour répondre à la demande avec à la clé des enjeux de santé public¹ et² :



Le défi logistique auquel est confronté quotidiennement notre filière est donc de mettre en place une organisation efficace afin de faire coïncider dans un temps très court lié à la périssabilité des produits l'offre et la demande :

- un approvisionnement variable en termes de provenances et de de périodes ;
- des volumes variables d'une année à l'autre en raison des aléas ;
- une consommation répartie différemment comparativement aux points d'approvisionnement ;
- un respect de la qualité des produits.

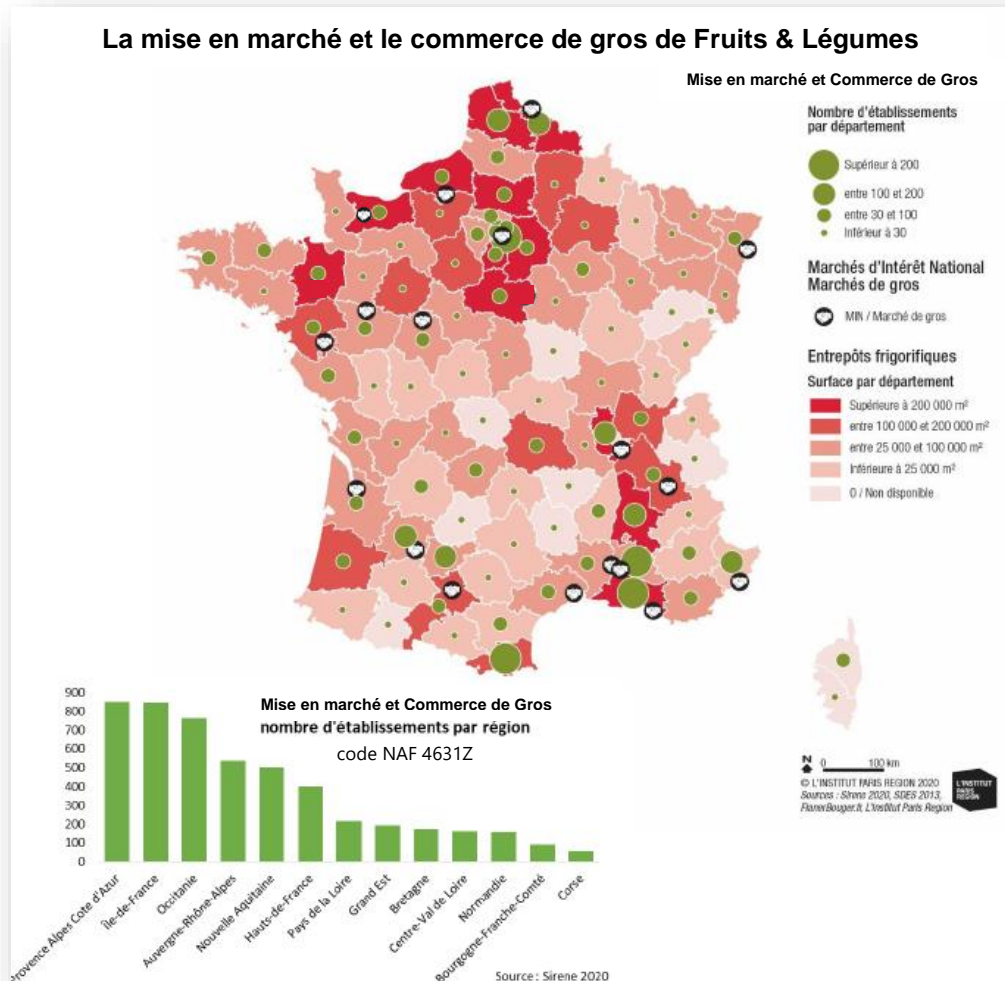
Tout cela doit enfin se faire avec un objectif d'accessibilité « prix » de produits pouvant être perçus comme trop chers par les consommateurs.

¹ Source : Données de Consommation des ménages annuelles moyennes 2020, 2021, 2022 - Kantar

² Source : Insee - Population Française 2019

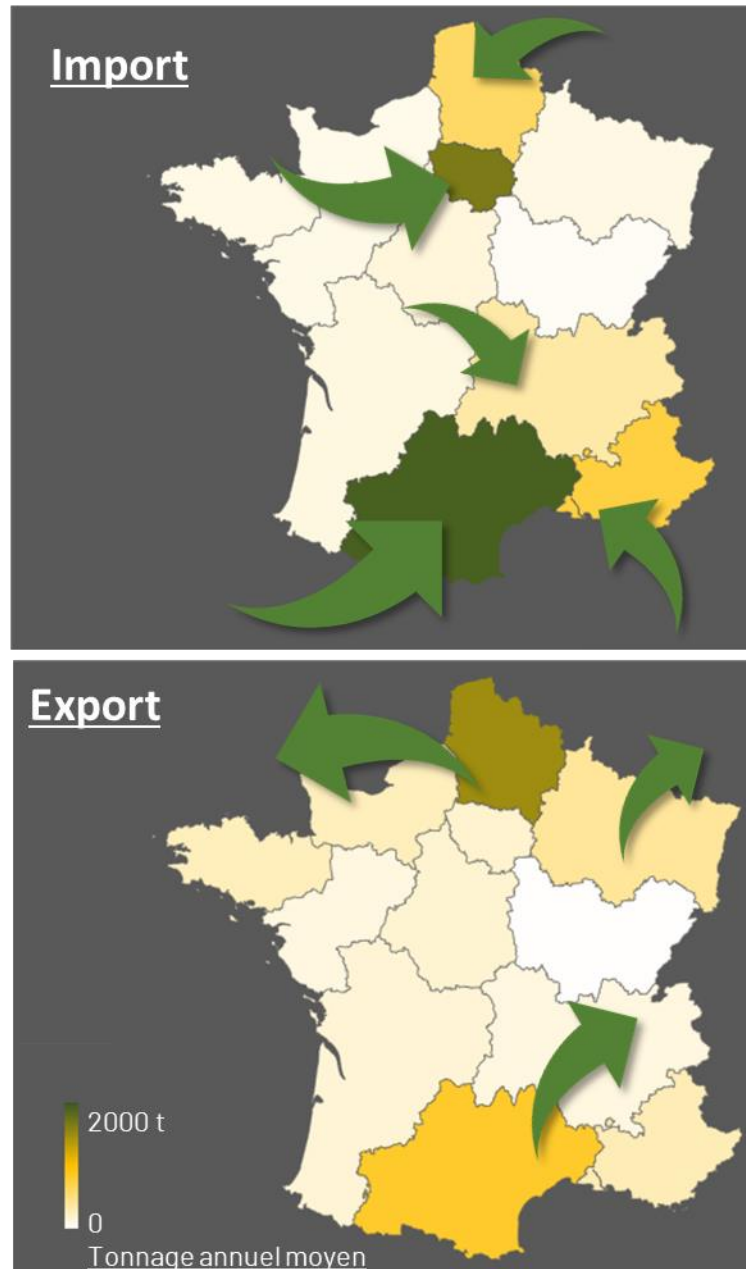
A. Une filière structurée et un transport optimisé pour massifier au mieux les flux.

La filière s'est organisée autour de points de massification permettant d'assurer cette performance logistique, à la fois proche des zones d'approvisionnement ¹ :



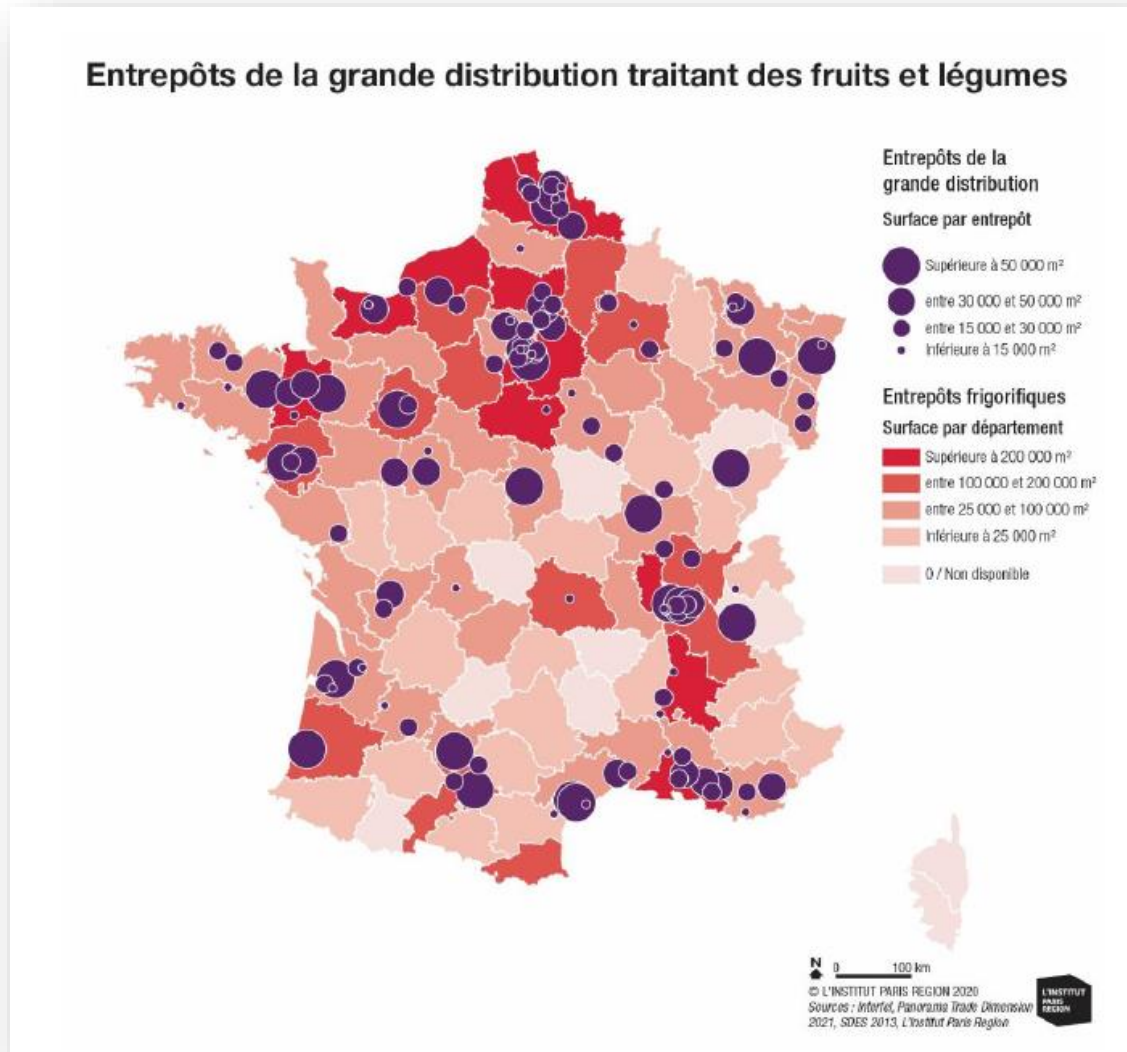
¹ «Etude des pratiques et enjeux du transport dans la filière des fruits et légumes frais» Interfel - Novembre 2022

Concernant le commerce extérieur, plusieurs plateformes d'éclatement se dessinent, notamment via le marché international de Saint-Charles ou le marché de gros de Rungis et les ports (du sud et du nord de la France et de l'Europe), l'offre en provenance de pays tiers qui, même si pour partie de ces produits il ne s'agit que d'un « transit » sur le territoire, une part importante de cette offre est consommée par les français. ¹



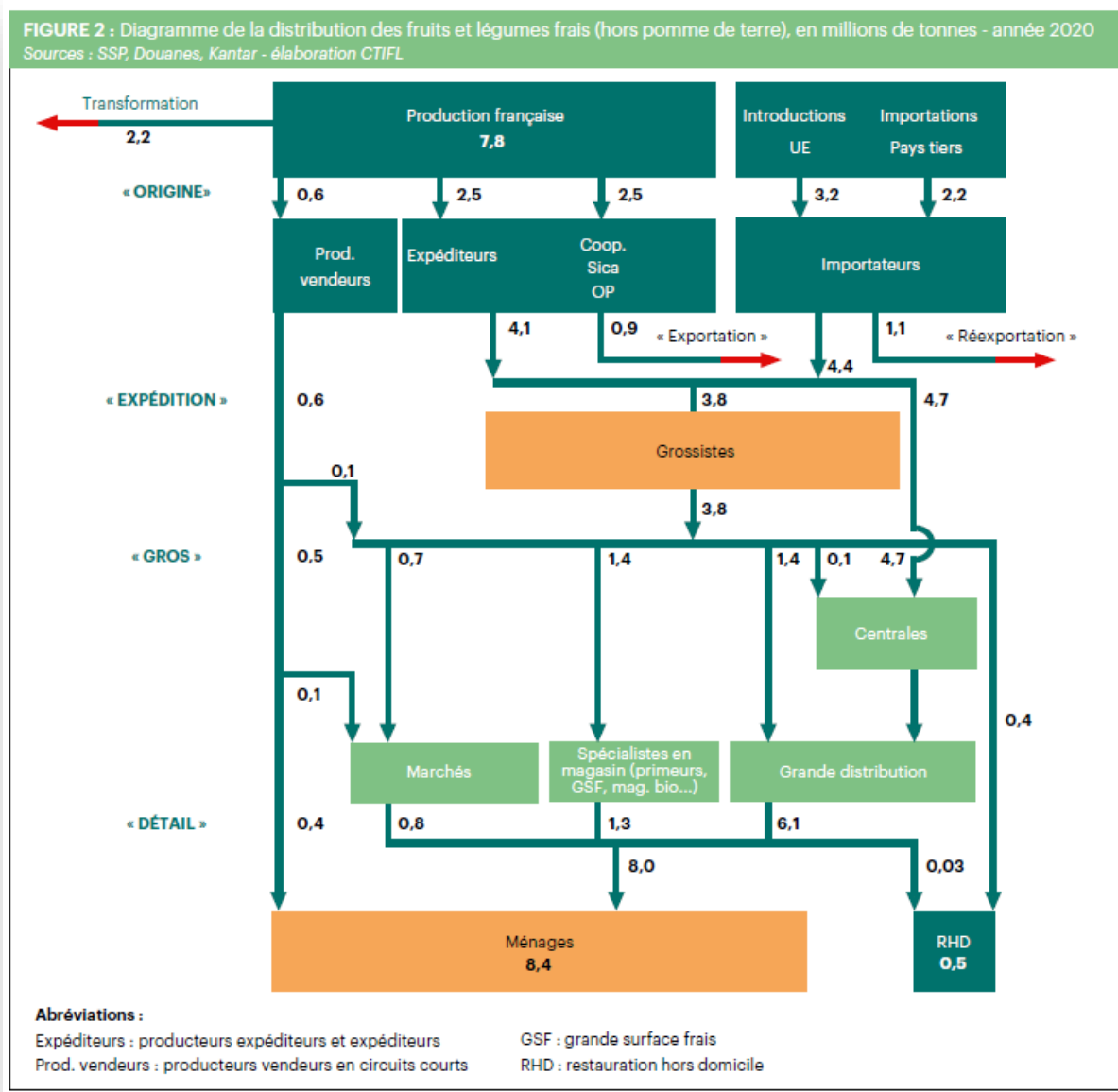
¹ Source : Interfel d'après CTIFL/Douanes - Données du commerce extérieur français, par région (flux d'échanges des régions avec les autres pays) - Moyenne 2019-2021

La filière s'est aussi organisée autour de points de massification afin d'assurer la livraison sur les zones de consommation¹ :



¹ «Etude des pratiques et enjeux du transport dans la filière des fruits et légumes frais» Interfel - Novembre 2022 - y compris GSF et Cash&Carry

Compte tenu des éléments présentés précédemment, on peut alors caractériser de manière globale l'organisation de la filière par des flux entre les différents acteurs, et des points de massifications (groupage/dégroupage) et de stockage selon le schéma suivant :



Circuits logistiques de la filière fruits et légumes sur le territoire national¹

La logistique est ainsi depuis longtemps un point central de l'organisation de la filière. Ainsi, hormis les 6% des volumes qui sont commercialisés par des producteurs vendeurs (directement au consommateur via les ventes à la ferme, sur marchés ou directement aux primeurs ou directement auprès de la restauration), 94% des flux en fruits et légumes sont aujourd'hui optimisés via des acteurs (grossistes et centrales) qui massifient l'offre en provenance des différentes provenances pour approvisionner les différents circuits de distribution sur tout le territoire².

¹ Source : Diagramme de la distribution 2020 - Les flux de la filière Fruits et Légumes Frais - INFO CTIFL - Décembre 2021

² Source : Diagramme de la distribution du CTIFL -2018

En premier lieu, en amont de la chaîne, les acteurs de la première mise en marché (expéditeurs, coopératives/SICA, jouent un rôle central pour regrouper l'offre d'un bassin de production et la répartir selon les débouchés les plus adaptés à leur commercialisation (marché local, régional, national, exportation ou transformation). A ce même stade, au niveau de la première mise en marché les importateurs/introducteurs centralisent les flux en provenance d'origines spécifiques pour répartir l'offre selon les besoins des marchés (marché national / Europe pour le frais et/ou le transformé)

C'est également pour répondre à cet enjeu de regrouper sur un même lieu l'offre (grossistes, producteurs, prestataires de service) et la demande (primeurs, GMS, restaurateurs) dans les secteurs de l'alimentaire et de l'horticulture que les Marchés d'Intérêt Nationaux (M.I.N) ont été créés en 1962 dans les grandes villes de France par le Général de Gaulle. Si certains sont devenus des entités privées, il n'en demeure pas moins que ce que l'on appelle communément « Marchés de Gros » remplissent la même fonction dans l'organisation de la filière, et ce quelle que soit leur forme juridique.



Carte des Marchés de Gros¹

Les centrales d'achats et réseaux de distribution permettent également de massifier et répartir les flux à destination des magasins. Une chaîne logistique qui s'est structurée au fil du temps. Les premiers « grands-magasins » ont vu le jour à la fin du 19^e siècle et les premiers magasins libre-service ont été lancés dans les années 50. La première centrale d'achats alimentaires a été créée en 1930.

¹ Source : ministère de l'Économie et des finances

B. Le transport des fruits et légumes frais

Tout d'abord, il convient de noter que la périssabilité des fruits et légumes frais nécessitant une température le plus souvent inférieure à 10°C (idéalement entre 6°C et 8°C pour une bonne préservation de la majeure partie des espèces), va conditionner l'offre de transport. Ainsi celle-ci s'est concentrée autour de 3 acteurs majeurs du secteur qui disposent de leurs propres plateformes de groupage/ dégroupage au plus près des grandes zones de collecte et réalisent la majorité des flux entre ces 2 extrémités^{1 2}. Le transport en compte propre quant à lui plutôt pratiqué aux 2 extrémités de la filière.

Il est aujourd'hui estimé que plus de 90% des volumes de Fruits & Légumes Frais passent par la route sur le territoire national avec³ différents types de moyens de transport selon le stade de la filière et le niveau de massification des volumes transportés⁴ :

TYPES DE VÉHICULES EMPRUNTÉS EN FONCTION DU STADE DE LA FILIÈRE		
Stade	Type de véhicule	
Du champ à la l'exploitation	Tracteur, le plus souvent (1)	 1
Du producteur à la coopérative ou la première station de groupage/dégroupage	Camions de ramasse : porteur ou camion bâché (2)	 2
De la première station de groupage/dégroupage au stade de gros	Semi-remorque (3)	 3
De la plateforme de distribution au point de vente	Semi-remorque (3) ou parfois porteur (4)	 4
Du grossiste au point de vente	Tous véhicules, de la semi-remorque (3) au Véhicule Utilitaire Léger (5) voire parfois le véhicule particulier	 5

On peut néanmoins citer également le ferroviaire avec la ligne Rungis Perpignan. Si le rail est peu utilisé compte tenu d'un manque de souplesse relatif pour des produits périssable, la ligne Rungis Perpignan a été rétablie pour redéployer un transport alternatif et décarboné à la route, avec des ambitions à terme de la moderniser pour notamment mieux permettre une gestion multimodale des flux.

L'approvisionnement des grands bassins urbains de consommation, depuis les zones de production, est réalisé le plus fréquemment par les circuits nationaux moyenne et longue distance, qui représentent les volumes transportés les plus importants. La plupart des camions (type 35 tonnes) sont équipés d'un groupe froid mécanique (à compresseur/ évaporateur) mais quelques-uns sont équipés d'un groupe cryogénique (technologie cryofridge à l'azote liquide qui procure un refroidissement plus rapide et homogène, selon les utilisateurs). Cette partie de la logistique est, compte tenu de la complexité, et du besoin d'adaptation quotidien, aujourd'hui organisée de façon efficace, pour permettre l'approvisionnement de produits, à la fois frais et de qualité, jusqu'au consommateur.

¹ A noter que ces acteurs travaillant en compte d'autrui ne sont pas affiliés à l'Interprofession des fruits et légumes frais (ils peuvent être adhérents de fédérations de transporteurs)

² «Etude des pratiques et enjeux du transport dans la filière des fruits et légumes frais» Interfel - Novembre 2022

³ «Etude des pratiques et enjeux du transport dans la filière des fruits et légumes frais» Interfel - Novembre 2022

⁴ Source Interfel d'après l'Etat des lieux des pratiques et des équipements de transport - Info CTIFL Mai 2020

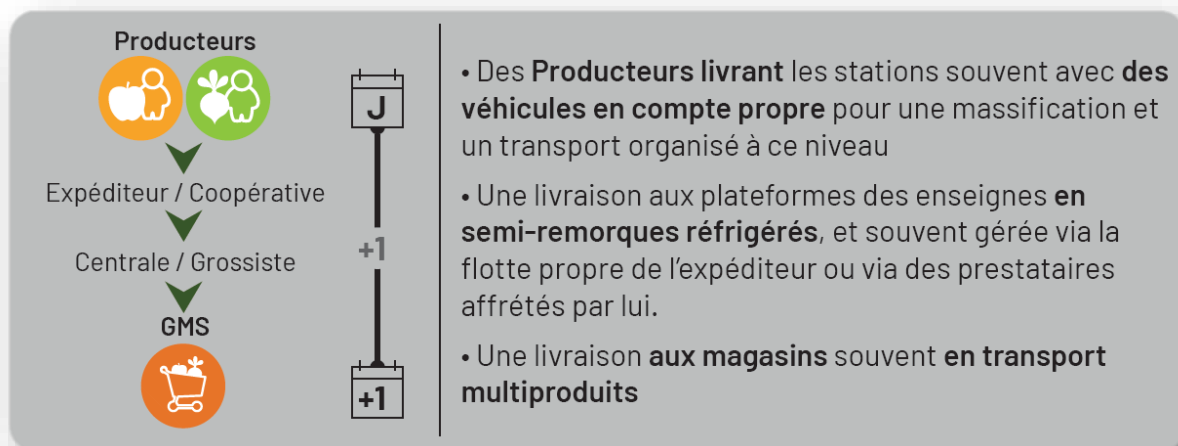
Le transport aux « extrémités » de la filière, est souvent réalisé avec des véhicules légers. Au niveau de l'amont, on observe l'utilisation de camions bâchés de ramasse ou de camionnettes par les producteurs pour livrer les stations qui ne sont pas nécessairement réfrigérés.

A l'autre extrémité de la filière, il convient de distinguer les véhicules en compte propre au stade de gros pour assurer la distribution de proximité (tournées quotidiennes moyenne entre 50km et 200 km) avec une gamme de véhicules (VUL, porteur < 19 tonnes) engagés dans des démarches de transition et de planification environnementale utilisant des énergies adaptées et alternatives au gazole (électrique, biogaz, biocarburant, etc.)

En complément, le parc de véhicules utilisés par les primeurs confrontés à l'évolution des normes environnementales plus strictes (ZFE) constitue un défi pour changer progressivement leurs flottes sans perturber leur activité, tout en prenant en compte leurs spécificités et leurs enjeux.

Pour résumer, le type de flux présenté ci-dessous permet d'illustrer de grands principes d'organisation logistique dans la filière, à savoir que :

- l'organisation est souvent segmentée en plusieurs stades : producteur, expéditeur et coopérative, grossistes/centrales de distribution, point de vente ;
- les flux nécessitent un ou plusieurs passages par des zones de groupage/dégroupage. Le groupage, souvent proche des zones de production, est le plus fréquent. Entre chaque stade, le transport est bien optimisé (flux tendu) ;
- entre la zone de groupage et celle de dégroupage, sont généralement utilisés des semi-remorques réfrigérées (c'est globalement le type de transport utilisé à la sortie des stations de conditionnement).



NB. : d'autres schémas types sont disponibles en Annexe I. 1

C. Les pratiques logistiques dans la filière

Concernant les chargements, si la massification permet le plus souvent des chargements assez homogènes au niveau de la première mise en marché, avec des palettes / demi-palettes complètes souvent mono-produits, force est de constater que des optimisations sont peut-être à trouver dans certaines situations de réapprovisionnement afin de la rendre plus durable.

Les chargements depuis les centrales de la distribution et à destination des points de ventes de l'aval peuvent être beaucoup plus hétérogènes et réalisés en fonction des commandes. Ces palettes de l'aval sont alors plus basses et plus hétérogènes dû à la diversité des produits livrés et des colisages correspondants. Une des solutions identifiées par les professionnels de l'aval pour palier à cette diversité de colisage, peut résider dans une uniformisation des colis, caisses plastiques.

Concernant les pratiques logistiques, la palettisation est un sujet d'importance pour les acteurs de la filière. Deux accords interprofessionnels portant sur cette thématique ont été mis en œuvre afin de rationaliser les pratiques, le premier a pour vocation d'avoir un socle uniformisé d'informations contenues sur les étiquettes apposées sur les palettes afin d'optimiser les flux interne ("FIFO"¹ notamment) et externe des entrepôts (réduire les erreurs de commandes). Le second accord a quant à lui vocation à définir les pratiques les plus pertinentes en matière de « standards » de palettes, et les conditions de leur valorisation dans la filière.

D. L'entreposage, une composante logistique importante pour la filière

Si certains produits supportent, au stade de la première mise en marché, une immobilisation sur plusieurs jours, semaines voire mois pour des questions de stockage (pomme, raisin,...), ou pour permettre au produit d'atteindre un niveau de maturité optimal (mûrissage), la plupart des produits sont quant eux livrés dans un délai de 1 à 2 jours après leur cueillette/ramassage sur les exploitations. Néanmoins, il se peut que ces produits, même s'ils sont gérés en flux tendus, nécessitent parfois, au stade de gros, ou en distribution, un stockage dit de courte durée (quelques heures à quelques jours) le temps que le produit trouve un acquéreur.

Au niveau de la production, le stockage peut aller de simples entrepôts ouverts à température ambiante (pour des temps très court durant la récolte), à des aires fermées pour assurer leur protection (nuisibles) et le plus souvent réfrigérées afin de proposer une rapide descente en température des produits. Par la suite dans la chaîne logistique, le stockage est quasiment toujours réfrigéré assurant une chaîne du froid ininterrompue jusqu'au consommateur. Tout au long de la filière, ces zones de stockages vont être conçues, et organisées pour répondre au mieux à des enjeux de températures et hygrométries propres à chaque produit. On peut ainsi trouver des zones de stockage adaptés à certains produits tels que, par exemple, des produits exotiques nécessitant des températures supérieures à 12 °C, alors que les feuillus vont préférer des zones plus fraîches et saturée en humidité pour éviter leur déshydratation.

Ces zones de stockage réfrigérées sont un maillon essentiel dans le maintien de la qualité des produits jusqu'au consommateur et font l'objet de réflexions en termes de sobriété et de transition énergétique (organisation du picking, isolation, pilotage et surveillance des températures et fermeture, de l'hygrométrie, rotations,...).

E. Une utilisation de matériel ne se résumant pas aux seuls véhicules

Sur les lieux d'entreposage, les deux principaux engins de manutention utilisés sont le transpalette et le chariot élévateur. Les deux permettent le déplacement de palettes, et sont utilisés à tous les stades de la filière. Enfin, le transpalette et le chariot autoporté sont employés chez les grossistes et au stade de détail pour transporter des colis empilés sans palette. De façon très anecdotique la traîne peut être utilisée Pour décharger de la marchandise en quantité et la transporter sur une courte distance, (cas également pour le chargement/déchargement du train de marchandises de la ligne Rungis-Perpignan).

¹ FIFO : First In First Out : méthode de gestion comptable et physique des stocks, visant à faire sortir d'abord les marchandises et matières premières acquises en premier.

2. Attentes des professionnels

Comme nous l'avons vu avec les éléments précédemment présentés, les professionnels de la filière ont d'ores et déjà initié des réflexions collectives sur la logistique qui ont conduit à divers travaux (étude, groupe de travail, séminaire) en complément des actions menées par les entreprises de la filière (investissement, chartes,...).

Ainsi, dans des travaux menés récemment par l'Interprofession (étude transport, séminaire Commission économie, groupe de travail Logistique et Emballage), un certain nombre d'enjeux ont été identifiés en lien avec le transport dans la filière :

- la maîtrise de la température et de la traçabilité ¹;
- l'optimisation économique, environnemental et sociétale de la logistique dans un contexte inflationniste et d'évolution climatique
- la gestion du 1^{er} et du dernier kilomètre,
- la gestion du foncier, notamment sur des besoins de lieux de groupage ou dégroupage dans des zones de production agricoles.

Les professionnels souhaitent désormais aller plus loin et pour ce faire engager sans plus tarder un travail interprofessionnel sur l'optimisation/rationalisation logistique. Ainsi, si la logistique est globalement performante dans la filière, ce travail a néanmoins vocation à améliorer la compétitivité de la filière en identifiant des « poches » d'optimisation, et ce afin réduire l'empreinte carbone globale de l'acheminement de la production de fruits et légumes frais jusqu'au rayon.

Pour cela, l'interprofession initie des réflexions actuellement sur :

- un état des lieux en matière de pratiques logistiques ;
- une identification de tous les endroits où la logistique peut être améliorée / optimisée (y compris en termes de réduction des pertes) ;
- une réflexion sur le potentiel d'optimisation concernant les colis, la palettisation et la part de transport à vide ;
- une extension des accords interprofessionnels en termes de logistique ;
- l'optimisation des flux et du nombre de km parcourus ;
- l'évolution technologique et humaine des métiers de la logistique dans les fruits & légumes frais ;
- l'empreinte carbone de la filière en terme logistique et le potentiel de réduction offert par l'évolution des équipements (chambres froides, transport, système de pilotage, digitalisation de la traçabilité) et des pratiques logistiques.

¹ Voir par ailleurs « Etat des lieux des pratiques et des équipements de transport » - Info CTIFL Mai 2020

Ces attentes ont notamment été reprises dans la note blanche rédigée par la filière en amont de l'élaboration du plan de souveraineté Fruits & Légumes :

« 5. Doter les entreprises de la filière d'infrastructures innovantes et performantes

5.1 L'investissement dans la traçabilité et la digitalisation pour améliorer la compétitivité de la supply chain et la valorisation des produits jusqu'au consommateur/convive

Les attentes sociétales, en convergeant vers plus de transparence et d'information sur le cycle de production et de mise en marché des fruits et légumes, offre un cadre propice au renforcement et à l'amplification de la digitalisation au sein de la filière F&L. En effet, **la traçabilité et la digitalisation représentent aujourd'hui un enjeu majeur de compétitivité** et de responsabilité pour la filière des fruits et légumes frais. Dans une optique d'accroissement de la valeur ajoutée des produits et d'une meilleure réponse aux attentes du consommateur (en termes de traçabilité et d'amélioration du parcours d'achat...), **il convient d'accélérer les transformations digitales** au sein de la filière afin de continuer à garantir et à sécuriser une alimentation en fruits et légumes de qualité et durable.

5.2 **L'investissement dans une logistique durable** (verdissement des flottes, robotisation, automatisation...) de la première mise en marc é jusqu'au dernier kilomètre

La logistique représente un point d'attention de plus en plus important pour les professionnels de la filière. Maîtriser et comprendre le schéma logistique tout au long de la filière, c'est aujourd'hui un levier déterminant pour s'assurer de la qualité des produits, et d'accessibilité tant en terme géographique qu'économique. Ainsi, **l'investissement dans une logistique optimisée, durable, en cohérence avec son temps et adaptée aux exigences des fruits & légumes frais, est un vrai enjeu collectif** de la filière, mais également de gestion des territoires.

....

5.4 **L'investissement dans d'autres pratiques durables** et de sobriété énergétique (ex : bilan carbone)

Les systèmes de production ou les itinéraires en commercialisation visant à réduire l'émission de Gaz à Effet de Serre (GES) et favorisant le stockage du carbone dans le sol sont à accompagner techniquement et financièrement. Plus généralement, **des investissements sont nécessaires à tous les stades de la filière, comme par exemple au niveau des zones et entrepôts de stockage, du transport** ou de la mise à disposition en points de ventes pour améliorer leur efficacité énergétique. De même, les équipements ayant recours à des énergies fossiles devront être accompagnés pour une transition vers des énergies alternatives (renouvelable, biogaz...). Enfin, il pourrait être intéressant d'envisager un dispositif de plafonnement des prix de l'énergie à certaines périodes, pour les entreprises agricoles qui s'engagent dans des programmes d'investissements induisant des économies d'énergie.

6. Investir massivement dans la recherche et l'innovation (collective)

6.3 **L'innovation dans les techniques de production et de la supply chain** (automatisation, robotisation cobotique...) pour rester compétitif dans un marc é mondialisé

La filière fruits et légumes doit avoir la capacité de développer et intégrer les nouvelles technologies dans un objectif d'efficience et de compétitivité. Pour cela, il est nécessaire de s'appuyer sur des outils permettant de piloter les itinéraires en production et lors de la commercialisation, mais aussi en développant des solutions automatisées et de **robotisation-cobotique (robots collaboratifs), notamment pour les opérations les plus exigeantes en main d'oeuvre**, de la récolte jusqu'à la préparation pour le consommateur. Les gains attendus les plus importants portent sur la récolte, sur le tri et le conditionnement pour les stations de conditionnement et d'expédition, et sur la découpe et la préparation des produits aux stades de gros et de vente ainsi qu'au niveau de l'agrégation. L'innovation devra aussi porter sur la recherche et le test de nouveaux dispositifs d'accompagnement des consommateurs dans leurs parcours d'achat pour rendre les fruits et légumes frais plus facile d'accès. Des projets pilote doivent pouvoir être financés par des crédits nouveaux ayant trait à l'innovation. »

3. Les leviers pour accompagner la filière dans ses démarches

Interfel a d'ores et déjà identifié un certain nombre de leviers à activer pour accompagner à la fois les structures collectives et les opérateurs de la filière dans leurs ambitions en termes de logistiques.

Ceux-ci, sans être exhaustifs peuvent être d'ordre financier ou réglementaire, à l'échelon des acteurs et/ou du collectif en accompagnant les parties en termes :

- de financement d'équipements de transport plus vertueux ;
- de financement dans des équipements de stockage également plus vertueux¹ ;
- réglementaire (notamment d'accompagnement dans les enjeux d'extension des accords interprofessionnels portant sur la logistique) ;
- de financement pour des réflexions et l'accompagnement sur la mise en place du ferroviaire, et/ou de zone de groupage/dégroupage, visant à optimiser la logistique du 1^{er} et dernier kilomètre.²
- de financement collectif, comme le projet F&LIN visant à créer un référentiel ouvert de traçabilité des Fruits & Légumes Frais portant à la fois sur les données et leur gestion (cf Annexe 2) ;

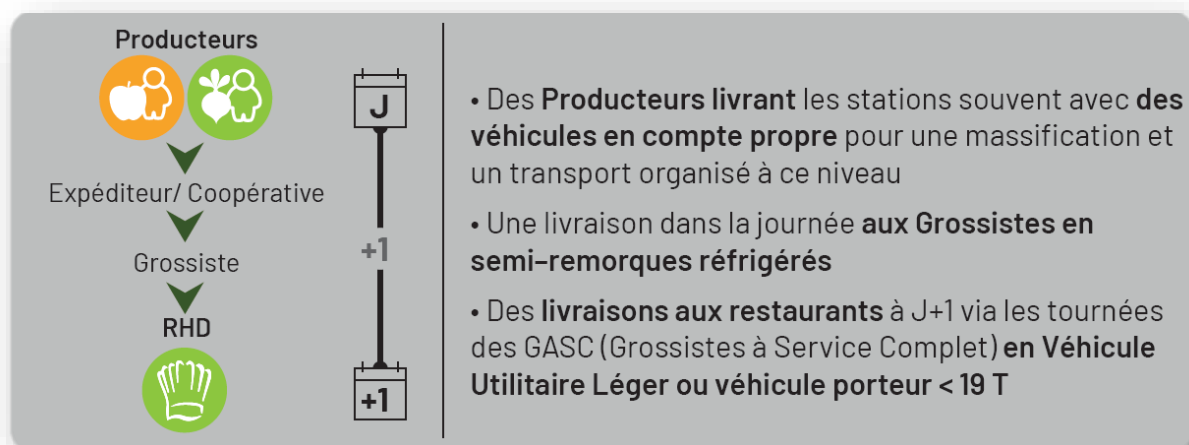
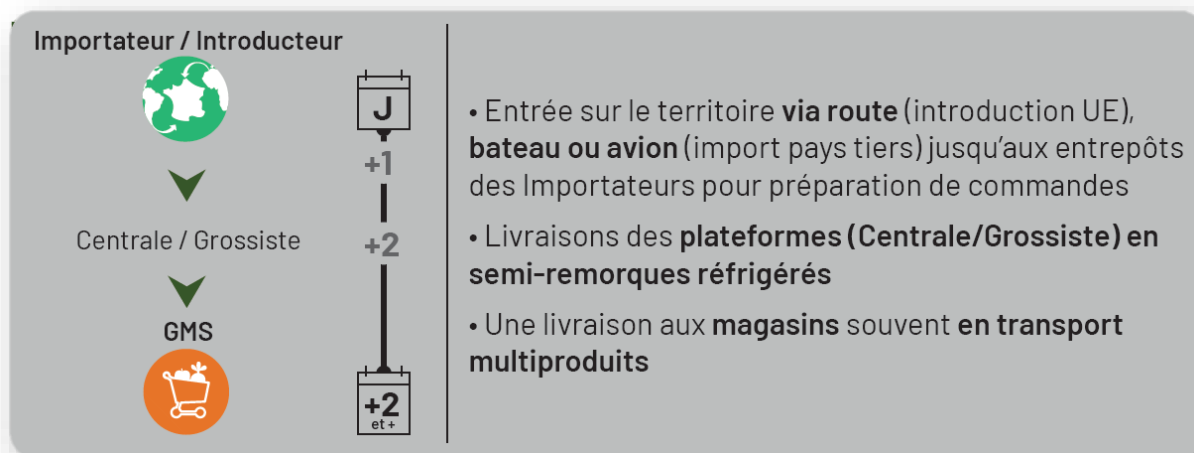
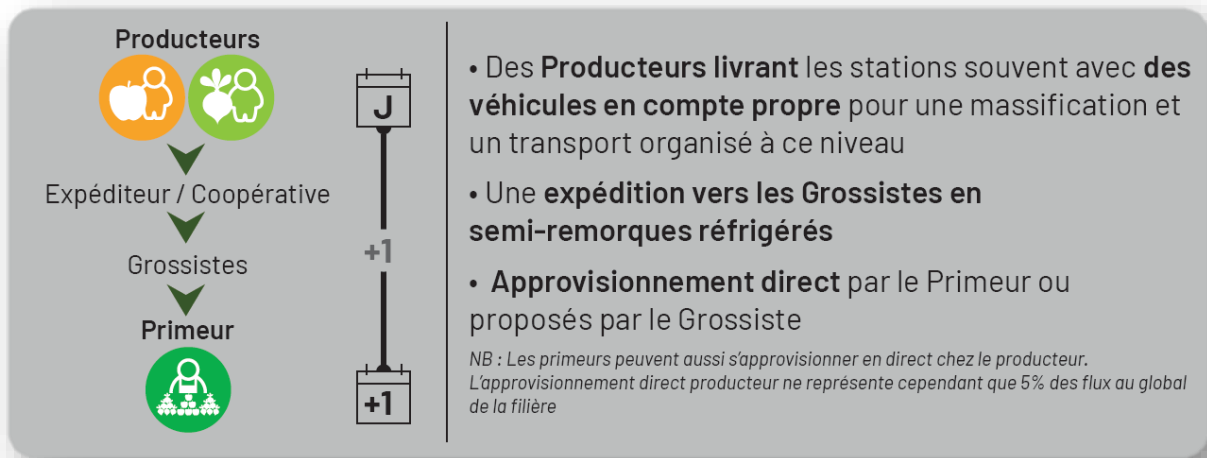
Les travaux également en cours sur l'optimisation logistique et les potentiels de réduction des GES, notamment sur le volet logistique, sont autant d'éléments qui devraient permettre de calibrer de futurs besoins dans la filière dans les années à venir, et ce en lien avec la dynamique initiée par le plan de souveraineté fruits et légumes.



¹ Notamment Plan de souveraineté Fruits & Légumes - Fiche 4 « Modernisation et développement des capacités de stockage et de transformation de fruits et légumes » et Fiche 6 « Adaptation au changement climatique et atténuation »,

² Notamment Plan de souveraineté Fruits & Légumes - Fiche 7 « Accompagner la chaîne logistique à l'aval pour l'optimiser et la rendre plus durable »

ANNEXE I



ANNEXE II – Projet F&LIN

? CONTEXTE

La transformation numérique est à l'œuvre depuis plus de 60 ans dans de nombreux secteurs économiques : l'automatisation, l'interconnexion puis l'intégration au réel sont les 3 grandes phases de cette transformation.

Le secteur agricole et alimentaire poursuit sa mutation avec la nécessité de répondre aux besoins des consommateurs-citoyens (adéquation de l'offre à la demande, transparence sur les pratiques et les produits), tout en préservant et si possible développant la compétitivité de la filière et de ses entreprises.

Les Etats Généraux de l'Alimentation, la loi EGalim et les nouvelles attentes sociétales, en convergeant vers plus de transparence sur les produits agricoles et alimentaires, offre un contexte actuel propice à la digitalisation des filières alimentaires. Dans ce cadre, la stratégie pour la filière des F&L frais, est de répondre collectivement à l'enjeu d'une traçabilité performante grâce à la transition numérique. Pour ce faire, le projet F&LIN qui a été pensé collectivement par la filière apparaît comme le moyen idéal pour répondre à cet enjeu de traçabilité tout en tenant compte des spécificités de la filière F&L frais.

🎯 AMBITION ET OBJECTIFS DU PROJET

A travers le projet F&LIN, l'ambition pour la filière F&L frais est d'apporter une réponse commune, coconstruite par les acteurs de la filière, pour une traçabilité renforcée et créatrice de valeur via une qualification de solutions et process fiables.

Le projet F&LIN a pour objectif d'optimiser la chaîne de valeur en rendant accessible à tous les opérateurs, des solutions de traçabilité :

- Adaptées aux spécificités de la filière et de ses métiers ;
- Interopérables tout au long de la filière des F&L frais ;
- Permettant de valoriser l'information qui sera collectée et partagée.

Cet objectif global, se décline en objectifs spécifiques (techniques, économiques, sociétaux et environnementaux) développés dans la note descriptive du projet.



LES ETAPES ET ATTENDUS DU PROJET

Sur une durée totale d'environ 40 mois, le projet s'articulera en 3 étapes :

- **Etape 1 : La mise en place de tests/diagnostics dans les entreprises partenaires (20 entreprises sélectionnées sur appel à candidatures) du projet et un benchmarking des pratiques et des cas d'usage (autres filières et pays de l'UE) :**

Cette phase a pour but d'identifier et déterminer les données « socles » nécessaires pour une traçabilité adaptée aux F&L. Elle permettra d'appréhender la façon dont se construit et s'organise la traçabilité au sein des entreprises de la filière et d'identifier les process et outils les plus pertinents pour répondre aux spécificités de celle-ci ;

- **Etape 2 : Formalisation d'un référentiel traçabilité F&L :**

Sur la base des conclusions de la phase terrain, il s'agira de rédiger un référentiel traçabilité fonctionnel identifiant le type de données et les moyens de traçabilité tenant compte des exigences et spécificités (données et outils/process) de la filière F&L frais.

Ce référentiel sera soumis à l'approbation des familles professionnelles afin d'en faire un document interprofessionnel validé par tous ;

- **Etape 3 : Potentialité de mise en place d'un système d'évaluation/auto-évaluation voire de labellisation des solutions de traçabilité.**

Le projet F&LIN n'a pas pour but d'imposer un système/outil de traçabilité ou de se substituer aux solutions déjà en place mais plutôt de **proposer un cadre collectif permettant de construire la traçabilité d'un bout à l'autre de la filière** sur la base des observations et des travaux qui seront conduites avec les entreprises partenaires et l'ensemble des acteurs de la filière.

L'objectif du projet F&LIN est donc **d'inscrire la globalité de la filière Fruits & Légumes dans une démarche de progrès** en identifiant les exigences minimales nécessaires pour une **traçabilité renforcée, efficace, efficiente et créatrice de valeur à l'échelle** des entreprises et plus globalement de la filière.