

# FranceAgriMer

> Les synthèses de FranceAgriMer

Juin 2014 • numéro **4**

GRANDES CULTURES /



## LA LOGISTIQUE AU BRÉSIL



FranceAgriMer

ÉTABLISSEMENT NATIONAL  
DES PRODUITS DE L'AGRICULTURE ET DE LA MER

12 rue Henri Rol-Tanguy / TSA 20002 / 93555 Montreuil cedex  
Tél. : +33 1 73 30 30 00 / Fax : +33 1 73 30 30 30

[www.franceagrimer.fr](http://www.franceagrimer.fr)



## La logistique au Brésil

### Le Brésil : puissance territoriale, économique, industrielle

Son territoire représente 16 fois la France et 2 fois l'Union européenne.

- 7<sup>e</sup> puissance économique mondiale.
- 3<sup>e</sup> constructeur aéronautique, il se situe parmi les 5 premiers constructeurs automobiles.

Ce pays de 193 M d'habitants présente des perspectives de croissance significatives de l'ordre de 5 à 10 % par an sur le cycle 2010-2020 soit un niveau de création de richesse de 1 000 Md USD sur la période.

Son marché interne est dynamique avec un potentiel de consommation estimé à +1 000 Md € en 2012.

Le Brésil, puissance agricole de premier plan ou « ferme du monde »

- 280 M d'hectares exploités pour l'agriculture et l'élevage
- 104 M d'hectares disponibles
- 1<sup>er</sup> producteur pour le sucre, le café, le jus d'orange et les haricots
- 2<sup>e</sup> producteur mondial de viande bovine, d'éthanol, soja, tabac
- 3<sup>e</sup> producteur mondial de fruits
- 4<sup>e</sup> producteur mondial de poulets
- 1<sup>er</sup> exportateur de sucre, café, jus d'orange et viande bovine
- Production de céréales 2014 : 5,3 Mt de blé et 68 Mt de maïs
- Production de soja 2014 : 88 Mt.

La compétitivité de l'agriculture brésilienne tient à des facteurs naturels (variétés des sols et des climats) mais aussi à l'utilisation intensive des technologies.

Le Brésil profite aussi de la croissance rapide des pays émergents et donc de la demande en produits alimentaires qui augmente.

Le secteur agricole représente 416 Mds USD soit 23 % du PIB brésilien.

L'agro-négoce brésilien enregistre un excédent commercial important et contribue à l'excédent commercial de 50 Mds USD.

Le Brésil offre des possibilités de développement dans le secteur du vin, des produits alimentaires tels que le fromage et l'épicerie fine.

### Classement des principales sociétés exportatrices au Brésil en 2013

Le groupe Vale domine les exportations brésiliennes en 2013. Ce géant minéralier exporte 11 % de la valeur totale des exportations brésiliennes soit 26,5 Mds USD.

Petrobras (entreprise brésilienne de recherche, d'extraction, de raffinage, de transport et de vente de pétrole) arrive en seconde position avec 13,8 Mds USD soit 5,7 % des exportations brésiliennes.

La multinationale Bunge dédiée à l'agro-business occupe la 3<sup>e</sup> place et a enregistré 7,2 Mds USD à l'export soit une augmentation de 14,6 % par rapport à 2012 en raison de la récolte record de céréales. Il représente 2,9 % des exportations brésiliennes.

BFR, principal producteur et exportateur de viande de poulet se positionne en 4<sup>e</sup> position (5,1 Mds USD soit le double de 2012).

Cargill et ADM Do Brasil (agro alimentaire), Embraer (aéronautique), Louis Dreyfus (produits agricoles dont le sucre et l'éthanol) et JBS (groupe brésilien, leader mondial de la viande) suivent.

### La logistique

Le secteur de la logistique a généré un chiffre d'affaires annuel de plus de 125 Mds € dont 85 Mds € pour le transport routier en 2013. Il représente selon les années 8 à 10 % du PIB.

Il existe au Brésil plus de 160 000 entreprises de transport et logistique qui sont en majorité des PME.

Les investissements dans le secteur sont aujourd'hui portés par 4 grandes tendances :

- la consolidation des classes moyennes qui sont passées de 45 à 145 M de personnes au cours de la dernière décennie et l'augmentation de la consommation des ménages qui représente déjà plus de 60 % du PIB.
- Le développement du commerce extérieur brésilien (383,6 Mds USD en 2010 dont 201,9 Mds d'exportations et 181,6 Mds USD d'importation) et une hausse du trafic fret dans les ports et aéroports brésiliens.
- La consolidation du secteur et la constitution de grands groupes nationaux.
- La construction de grandes plateformes logistiques à l'entrée des villes.

Cependant le Brésil souffre toujours de l'insuffisance de ses infrastructures de transport et de logistique notamment de stockage malgré de grands programmes nationaux de désenclavement :

- le projet de integração Nacional de 1970
- le programme Avanço Brasil 2000-2003
- le programme Brasil para Todos du gouvernement Lula

Ces programmes de planification pluriannuels visaient à l'intégration nationale par la construction massive d'infrastructures de transport et de communications (ports, routes, aménagement des cours d'eau).

Afin de résoudre ces problèmes récurrents de logistique, le Président Lula da Silva a lancé le premier volet du programme d'accélération de la croissance (PAC), doté de 100 Mds sur 2007-2010.

En 2011, il a lancé un ambitieux plan d'investissements de 660 Mds € sur 6 ans financés essentiellement sur fonds publics mais aussi privés. Ce PAC2 est destiné à moderniser le pays et à soutenir des perspectives économiques prometteuses. Ils concernent six secteurs prioritaires dont l'énergie, l'habitat et les transports et notamment la construction de 10 000 km de nouvelles routes (dont 7 000 sont déjà terminées), 1 500 km de chemin de fer, des travaux d'amélioration dans quatorze aéroports et de gros efforts devraient être menés dans les ports dont notamment des travaux de dragage.

Toutefois les chantiers du PAC ne tiennent pas leurs promesses en raison de la lenteur des ouvrages et de l'ampleur des lacunes en termes d'infrastructures. La deuxième phase du PAC prévoit un investissement de 1 % du PIB par an pendant 4 ans mais le Brésil aurait besoin d'investir 6 à 8 % du PIB pendant 20 ans pour rattraper le niveau des infrastructures de la Corée du Sud et 4 % pour celui du Chili selon une étude du cabinet Morgan Stanley en 2010.

Malgré les efforts entrepris, le gouvernement brésilien sait qu'il ne peut gérer seul l'ensemble des besoins en infrastructure logistique et il vient de faire appel à la participation du secteur privé pour investir 100 Mds USD dans les prochaines années afin de doubler les routes, de construire 10 000 km de rails supplémentaires, de nouveaux aéroports et ports (programme PIL : programme d'investissement en logistique) selon Pablo Sergio Passos, Président de l'Agence nationale de logistique brésilienne. Les partenaires privés pourront investir dans le cadre de Partenariat Public Privé (PPP) ou de concessions.

### Les récoltes record pèsent sur la logistique

La récolte 2013/14 devraient être une récolte record de l'ordre de 190 Mt soit une progression de plus de 1 % par rapport à l'année précédente selon les estimations de la Compagnie nationale d'approvisionnement (CONAB).

Cette augmentation est due à la progression des surfaces plantées et du rendement moyen des cultures.

Cette nouvelle récolte devrait à nouveau se heurter à des problèmes logistiques (embouteillages de camions sur les routes et à l'entrée des ports, stockage des grains au ralenti, infrastructures déficientes).

Le réseau routier qui répond à 63 % des transports internes est en mauvais état.

Le réseau ferroviaire segmenté ne permet pas d'assurer de longues distances.

L'exportation des productions se concentre dans les ports du Sud et du Sud-Est du Brésil créant tous les ans des embouteillages monstres.

Les ports du Nord et du Nord-Est, bien qu'ils soient plus proches des marchés à l'export et de la zone de production du Mato Grosso (région pionnière du Centre Ouest dominées par d'immenses domaines agro-pastoraux) commencent à se développer. Le transport par voie d'eau demeure marginal.

### Le « coût Brésil »

Selon la Banque mondiale, le coût de l'inefficacité des transports brésiliens correspondrait à 6 % du PIB par an (75 Mds USD). Un producteur de l'état du Mato Grosso estimerait perdre 40 % de la valeur brute de son activité pour acheminer ses grains jusqu'aux ports du Sud ou du Sud-Est. Selon l'association nationale des exportateurs de céréales les problèmes logistiques feront perdre 4 Mds USD aux producteurs brésiliens de soja et maïs en 2014.

Le coût d'acheminement des marchandises à travers le Brésil est très élevé. Le transport d'une tonne de céréales ou de soja pour une distance de 3 000 km est de 130 dollars soit quatre fois le coût d'acheminement d'une denrée sur une même distance aux USA (33 dollars la tonne).

La première cause du « coût Brésil » est la sous-utilisation du réseau fluvial et du rail. Seuls 11 % des grains sont transportés par péniche contre 60 % aux USA. Mauvaise utilisation des fleuves par absence de dragage (sur le fleuve Madeira, des convois de 20 000 t pourraient naviguer mais faute de dragage adéquat, ils sont limités à 9 000 t en basses eaux).

Les producteurs brésiliens se rabattent sur la route pour plus de la moitié de la récolte et se trouvent confrontés aux lois sociales et à l'état désastreux des routes.

La « loi repos » votée l'an dernier, a instauré des pauses obligatoires pour les camionneurs et se solde par un déficit de 50 000 routiers au moment des récoltes.

Certaines routes ne sont pas goudronnées, d'autres ont des trous impressionnants du fait des pluies diluviennes et le manque d'entretien oblige les camions à rouler au pas.

Selon Aprosoja, le coût du transport serait réduit de 50 dollars si on pouvait utiliser les ports du Nord (routes impraticables en camion). Il faut noter que les retards ou les surcoûts logistiques amputent la marge de la filière brésilienne.

Face à ce « coût Brésil », la présidente Dima Rouseff a annoncé en décembre 2013, 19,3 Mds € d'investissements dans les installations portuaires et l'amélioration du réseau routier. La route qui relie le Mato Grosso au fleuve Amazone doit être intégralement asphaltée d'ici la fin de l'année. Ceci permettra d'envoyer directement les camions vers le nord, plus près du canal de Panama et de gagner quatre à sept jours de bateau vers la Chine.

Ces nouveaux itinéraires permettraient de désengorger les ports du sud tel Santos qui traite 10 Mt en un mois et où les files de camions en attente de déchargement peuvent atteindre jusqu'à 25 km d'où le surnom « d'entrepôt sur roues ». Face à cela, un ensemble de mesures viennent d'être prises pour éviter ces désordres. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier au port de Santos, tous les camions transportant des céréales doivent être préenregistrés et ont un créneau horaire de six heures pour leur débarquement et doivent passer par des points de triage à proximité du port avant de gagner les terminaux et ont interdiction de stationner sur ces voies sous peine d'amendes. Ainsi l'indice des véhicules non programmés est tombé de 50 % début janvier à 6 % courant février.

La congestion logistique se double d'embouteillages administratifs. Il faut 5,5 jours démarches contre 3 jours en moyenne mondiale.

Selon le classement mondial de la logistique effectué par la Banque Mondiale sur 160 pays, le Brésil est passé au 65<sup>e</sup> rang, perdant 20 places. Sur le segment « qualité et compétence logistique », le Brésil est placé à la 50<sup>e</sup> position. En revanche sur le segment « services douaniers et douanes » le pays chute à la 94<sup>e</sup> place.



Il se trouve ainsi loin derrière le Chili qui occupe la 42<sup>e</sup> place, le Mexique (50<sup>e</sup> place), l'Argentine (60<sup>e</sup> place). Ce recul s'explique par le retard moyen dans les travaux du PAC qui est de 48 mois mais aussi l'énorme écart entre le budget annoncé des travaux et leur coût réel qui serait en moyenne de 85 % selon l'institut logistique et de supply chain (ILOS).

### Les principaux ports brésiliens

95 % du commerce extérieur brésilien passent par les ports du pays. Le trafic portuaire brésilien n'a pas cessé d'augmenter : 834 Mt en 2010, 886 Mt en 2011, 904 Mt l'année suivante et 931 Mt en 2013.

Sur ce total, les ports organisés ont enregistré 338 Mt et les terminaux d'usage privatif (TUP) 593 Mt.

Le cabotage a représenté plus de 141 Mt en 2013 et les exportations au long cours ont totalisé plus de 532 Mt.

Les importations ont représenté 152 Mt.

Les matières premières constituent plus de la moitié des exportations brésiliennes (soja, maïs, sucre, blé...).

En décembre 2012, Dilma Rousseff a lancé un programme d'investissement de 20 Mds € en cinq ans pour moderniser les infrastructures de la façade maritime du Brésil et améliorer la performance des ports. Il vise également à encourager les investissements privés dans ce secteur.

Les investissements prévus entre 2014 et 2017 vont notamment concerner des opérations de location et de construction de terminaux privés. Les principaux ports concernés seront Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, Porto Alegre, Itaquí, Pecém et Suape.

Un nouveau port de marchandises doit être construit à Manaus en Amazonie. Un port en eau profonde est prévu sur l'Atlantique dans l'état d'Espirito Santo (état producteur de pétrole).

De nouvelles concessions seront accordées pour draguer les ports.

### Les ports du Sud

#### > Santos

Santos occupe la première place parmi les ports brésiliens soit le quart du commerce extérieur brésilien. Son trafic total en 2013 devrait être de 114 Mt, soit une progression en volume de 9,4 %. Les vrac solides tirés par le négoce agricole devraient enregistrer une hausse de 12,4 % et correspondre à 50 % du total.

Les marchandises générales dont le conteneur devraient augmenter de 8 % et représenter plus de 35 % du volume total.

La croissance des liquides est estimée à 2,9 % soit 14 % du volume total.

Les principales marchandises embarquées ont été le pétrole (21,6 %), le sucre (16,9 %), le soja (16,7 %), le maïs (15 %).

Les marchandises débarquées sont dominées par le gaz de pétrole liquéfié (38,3 %), le minerai (27,9 %), le blé (16,9 %), les engrais (7,3 %).

Les opérations de conteneur ont atteint 3,1 MEVP. La société Santos Brasil, leader dans les opérations de conteneurs en Amérique du Sud compte tripler le nombre de conteneurs de céréales transitant dans son terminal de Santos. Ils passeraient de 5 % à 15 % soit 195 000 conteneurs.

Le port de Santos a assuré plus de 25 % de la balance commerciale brésilienne. L'ensemble des exportations ont atteint 56,9 Mds USD. Les principales destinations des exportations sont la Chine, les USA et l'Argentine.

Les importations ont comme origines principales la Chine, les USA et l'Allemagne.

On prévoit une croissance de trafic de 7 % pour 2014 favorisée par le trafic de conteneur.

Par ailleurs, le terminal d'Emraport à Santos accueille un nouveau service de cabotage. Les 4 navires de cabotage de LOG In reliant Fortaleza (Nordeste) à Buenos Aires d'une capacité de 2 800 EVP chacun passeront deux fois par semaine par ce terminal ainsi qu'à Suape, Salvador, Vitoria et Itaguai, et Sao Francisco do Sul, Rio Grande do Sul et Montevideo. Le terminal espère transporter 700 000 EVP en 2014 soit 60 % de sa capacité.

#### > Le port de Rio Grande Do Sul

2013 a été une année record pour le port de Rio Grande avec 33 Mt de marchandises transportées (21,4 Mt de vrac solides, 4,5 Mt de vrac liquides et 7,2 Mt de marchandises diverses). Le port a exporté 8,2 Mt de soja et 2,5 Mt de farine de soja, 0,9 Mt de maïs et 800 000 t de blé. Le port exporte vers les marchés chinois, sud coréens, japonais, espagnols et américains. Il importe (2,9 Mt) de la potasse, de l'urée, du phosphate de calcium naturel et du blé (474 000 t).

Le port de Rio Grande Do Sul investit face à la l'augmentation de la production de soja, il prévoit de passer à 7 bassins dédiés au transport du soja contre 5 actuellement. Il compte transporter 34 Mt en 2014 et franchir le cap des 60 Mt en 2030. Il pense transporter 9,5 Mt de soja en 2014. En parallèle, le terminal Tergrasa va construire un bâtiment de stockage pour accueillir 150 000 t de céréales.

#### > Le port de Paranaguá

En 2013, le port de Paranaguá a exporté 5,3 Mt de farine de soja soit 100 000 t de plus qu'en 2012. Il a également enregistré de bons résultats en engrais et véhicules. Par contre la prévision de transporter 2 Mt de maïs n'a pas été atteinte en raison de prix non adéquats.

Si les deux ports du Paraná (Paranaguá et Antonina) ont dépassé le volume total des marchandises enregistrées en 2012, ils ont souffert de difficultés liées au dragage et des pluies diluviennes qui ont stoppé les opérations portuaires pendant plus d'une centaine de jours.

#### > Sao Francisco do Sul

Sao Francisco do Sul est le 4<sup>e</sup> port brésilien en termes de trafic céréalier. Il a transporté 4,7 Mt de céréales en 2011 et 7,8 Mt en 2013 à partir d'un seul bassin et 3 terminaux dédiés aux céréales en vrac. Cette progression est essentiellement due à Marubeni,

compagnie japonaise. Cette société va construire un nouveau bassin pour doubler le volume de céréales transporté par celle-ci via le port de Sao Francisco do Sul (Marubeni a embarqué 3,9 Mt de grains en 2013). Elle va également construire de nouvelles structures de stockage (trois silos soit une capacité de stockage de 182 000 t contre 107 000 t aujourd'hui. Les voies de chemin de fer desservant le terminal seront modernisées.

#### > Itapoà

Il est l'un des principaux opérateurs de conteneurs de l'Etat de Santa Catarina. Il va investir 153 M€ pour quadrupler sa capacité d'ici la fin de l'année 2015 et atteindre 2 M EVP. Les investissements consisteront en l'aménagement d'une aire de 450 000 m<sup>2</sup> et un bassin d'accostage de 1 200 m. Le port étudie la possibilité d'approfondir le canal qui relie la mer au port jusqu'à 16 m car aujourd'hui seuls les navires ayant un tirant d'eau de 11 m peuvent accéder en raison d'une courbe à angle droit malgré la profondeur de 14 m.

En 2013, le port a écoulé 487 000 EVP soit une croissance de 70 % par rapport à l'exercice antérieur. Il est à noter que ce port est tout jeune, il a été inauguré en 2011.

Itapoà souhaite pouvoir recourir aux conteneurs reefers notamment utilisés pour l'agroalimentaire. Par ailleurs il travaille avec BMW qui charge en retour des véhicules, évitant ainsi des retours à vide (1 000 conteneurs par mois depuis octobre 2013).

### Les Ports du nord

#### > Port de Fortaleza

Le port de Fortaleza a enregistré une hausse de 10 % de ses transports en 2013 et atteint 5Mt transportées. Les vracs liquides occupent la première place, 2,5 Mt (pétrole, diesel, kérosène huile de palme...). Les vracs solides suivent avec 1,3 Mt (Blé, soufre, engrais, et maïs) et enfin les marchandises générales (riz, sel ciment, produits chimiques).

L'activité conteneur de 91 000 EVP a connu une progression de 24 % par rapport à 2012. Le port a investi l'équivalent de 31 M€ dont la construction d'un nouveau quai d'accostage et d'un arrière port et la mise en place de la dématérialisation des démarches administratives portuaires.

#### > Port de Suape

Odebrecht Transport, spécialisé dans les infrastructures au sein du groupe Odebrecht a acquis une participation majoritaire dans le terminal sucrier de l'opérateur logistique Agroviva situé dans le port de Suape. Ils vont former une société et investir l'équivalent de 46 M€ pour développer le terminal sucrier dans le but d'agrandir la capacité du terminal à 738 000 t de sucre par an et permettre d'embarquer le sucre en 5 jours dans des navires d'une capacité de 35 000 t (aujourd'hui le port de Recife embarque le sucre dans des navires d'une capacité maximale de 10 000 t et pour une durée de 15 jours). L'ambition du groupe est de devenir un compétiteur de poids dans la logistique des produits agricoles. Il souhaite construire un tronçon de 850 Km de la route BT 163 et opérer des transbordements de soja par le biais des voies d'eau et de terminaux portuaires montant de ce dernier investissement 249 à 311 M€.

### Nouvelle loi portuaire

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi portuaire en 2013 (nouveau système de concessions, autorisation de nouveaux terminaux privés), des nouvelles installations portuaires privées ont été accordées.

- Estaleiro Brasa pourra investir 18M€ pour un terminal de 7 000t par an à Niteroi (état de rio de Janeiro).
- Saipem do Brasil va investir 5M€ dans un terminal à Guarujà (112 000 t annuelles chargées).
- Flexibràs-TUP Technip va investir à Sao João da Barra (État de Rio de Janeiro) pour un terminal de 44 000 t de trafic par an
- Projets de Porto Sul et Bamin à Ilhéus.
- Estaleiro Jurong pourra s'installer à Aracruz (terminal de 10 000 t par an).
- Amaggi Exportação e importação pourra construire un terminal de 5Mt de vracs solides annuels à Porto Velho (État du Rondônia).
- Un projet passager à Porto Belo.
- Manabi Logística à Linhares (Espírito Santo) pour un terminal d'une capacité de 25 Mt par an de vracs solides soit un investissement de 470 M€.
- Ronav va pouvoir construire un poste de transbordement à Manaus (État d'Amazonas).
- Bertolini va pouvoir construire 3 autres postes de transbordement à Juruti (Etat du Pará), Manaus et Porto Velho.

### Création d'un futur géant logistique RUMO et ALL

Rumo logística (entreprise logistique de COSAN, le plus grand producteur brésilien de sucre et d'éthanol a fait une offre de 3MDS de dollars pour s'associer à ALL (América Logística SA) pour créer une compagnie de logistique intégrée conjuguant voies ferrées, réseau routier et terminaux portuaires. Cette nouvelle société regrouperait les huit terminaux (transbordement et portuaire) de RUMO ainsi que le réseau ferroviaire de ALL qui opère 13 000 km de voies ferrées au Brésil soit la moitié du réseau ferré national. Ce réseau relie la principale région productrice de soja (Etat du Mato Grosso) à Santos et Paranagua (ces deux ports concentrent la plus grande part des exportations sucrières. Ce géant logistique concentrerait et optimiserait le transport du sucre, de l'éthanol et du soja dans un pays où le coût du fret est bien trop élevé.



## Conclusion

Malgré la réforme portuaire brésilienne, les principaux goulets d'étranglement du pays ne seraient pas éradiqués selon le centre national de navigation (Centronave).

En 2013, les armateurs ont comptabilisé 83 300 heures d'attentes pour accoster dans les ports soit une perte de 175 Mds de dollars pour les compagnies de navigation affiliées à Centronave, soit une flotte de 10 porte-conteneurs arrêtés pendant une année entière. Ceci est dû à l'inefficacité des accès terrestres et par voie d'eau ainsi que l'opération « 24 heures » censée assurer un fonctionnement 24h/24 des principaux ports du pays. Cependant le problème des dragages est en train d'être pris en main. Par ailleurs, la réforme portuaire n'a pas donné ces résultats car les concessions ne sont pas encore lancées.

Le souhait du Président de l'agence nationale de logistique brésilienne, Paolo Sergio Passos n'est pas encore atteint : « Pour un pays de dimension continentale tel que le Brésil, il est impératif que l'on puisse disposer d'une logistique avec les mêmes standards que les pays les plus développés ».



Source : ABC-Latina

*La logistique au Brésil* / LES SYNTHÈSES de FranceAgriMer / édition 2014

Directeur de la publication : Éric Allain / Rédaction : Unités Grandes Cultures / Antoinette Manouso / Conception et réalisation : FranceAgriMer,  
Service de la Communication, studio PAO / Impression : atelier d'impression de l'Arborial / Fin de rédaction : juin 2014

Sources principales : FranceAgriMer – établissement national des produits de l'agriculture et de la mer

Crédits photos : Phovoir, caractéristiques / Droits réservés

© tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de FranceAgriMer

