



# DOSSIER EUROMEDITERRANEE



*Dossier élaboré en collaboration avec les structures syndicales nationales : FNSEA, FNPL, FNPF  
Soutenu par les parlementaires et les Elus du département des Pyrénées-Orientales*

## Partenariat euro-méditerranéen :

# La mise en place d'une zone de libre-échange met en danger les producteurs de fruits et légumes français

Les relations de l'Union européenne avec les pays des rives Sud et Est de la Méditerranée sont encadrées depuis l'automne 1995 par le processus de Barcelone, qui prévoit la construction d'une zone euro-méditerranéenne de prospérité partagée et **l'instauration progressive d'une zone de libre-échange régionale à l'horizon de 2010**, au travers notamment de la mise en œuvre d'accords d'association avec chaque pays de la zone.

La libéralisation des échanges ne doit pas être une fin en soi et menée aveuglement. **Les études d'impact montrent les risques importants liés à cette libéralisation, en France** et en Europe comme dans les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée.

**Les effets négatifs ressentis toucheront essentiellement l'agriculture, en particulier les filières fruits et légumes.**

Il est donc nécessaire de mesurer les impacts économiques, sociaux et environnementaux positifs et négatifs avant d'agir. Les impacts négatifs doivent donc être limités autant que possible notamment par des mesures complémentaires, d'accompagnement.

### Impacts négatifs au Nord

- Vulnérabilité des producteurs de fruits et légumes (pêches, tomates) - danger pour les économies locales non seulement en France mais en Grèce, en Espagne, au Portugal et en Italie
  - > Différentiel de compétitivité, poids des charges sociales et de la législation sociale et fiscale à laquelle n'ont pas à faire face les producteurs des pays partenaires, problème d'harmonisation de la législation sociale
  - > Tentation de recours au dumping social
  - > Pertes d'emplois
- Questions sanitaires et phytosanitaires des échanges commerciaux.  
L'ouverture des marchés entre pays pose le problème de la mise en concurrence de produits qui ne sont pas soumis aux mêmes exigences sanitaires et phytosanitaires. Entre les pays méditerranéens, le problème se pose notamment sur les différences d'homologation de produits phytosanitaires pour les fruits et légumes.

**D'où la nécessité d'un dispositif législatif mettant en place les conditions d'une concurrence loyale (mêmes règles) et d'adaptation à la concurrence des producteurs via le maintien d'un système de prix d'entrée.**

**Compte tenu des conditions de production exigées par les consommateurs européens (normes environnementales, sanitaires, sociales...), la préférence communautaire doit être recherchée.**

Le développement de produits de qualité, labellisés, doit être conforté par les règles commerciales internationales qui reconnaissent la traçabilité, les terroirs et les savoirs faire.

Il faut également privilégier la complémentarité des productions et maintenir des calendriers d'importation.

Au Sud et à l'Est de la Méditerranée :

- Vulnérabilité de l'agriculture vivrière, prépondérante dans la majorité des pays partenaires, un démantèlement trop rapide donc déstabilisant de l'agriculture traditionnelle passant à une agriculture commerciale entraînera des coûts sociaux fortement dommageables :
  - Aggravation du chômage de masse, pression à la baisse des salaires
  - Exode rural
  - Déséquilibres territoriaux
- Impacts environnementaux importants : risque de mise en place de modes de production agricoles (et non-agricoles) non durables dans des zones biologiquement vulnérables :
  - Impacts d'autant plus préoccupants dans le contexte de réchauffement climatique que nous connaissons
  - Pression accrue sur les ressources hydriques. Les prélèvements en eau approchent déjà le niveau limite des ressources disponibles.
  - Pression accrue sur les sols et la biodiversité, déjà fortement soumis à pression. Selon le Plan Bleu (PNUE), 70% des terres sont touchées par la désertification, le recours aux engrais et pesticides aggravera cette situation (cas de la Turquie dont le 'grenier' se transforme en désert)
  - Accroissement du transport international : accroissement des émissions de GES, pollution de l'air et des eaux côtières
- Contexte d'accroissement démographique, plus grande ligne de fracture entre les deux rives de la Méditerranée. La population de la Rive Sud et Est a doublé en 30 ans et devrait s'accroître fortement, ce qui pose la question de la capacité des pays à satisfaire leurs besoins alimentaires.
  - Hausse des besoins et de la demande alimentaire

*Le développement de la rive sud de la Méditerranée ne passera pas par le seul accès au marché de l'Union européenne mais surtout par le développement de son marché intérieur et du commerce au sein de la zone des pays du Sud et de l'Est méditerranéen. Cela passe par la mise en oeuvre de politiques agricoles au service des citoyens de ces pays et pas seulement tournées vers l'exportation.*

## L'Union pour la Méditerranée : points essentiels et à suivre

Le Sommet de Paris du 13 juillet a consacré le lancement de l'Union pour la Méditerranée (UPM). Cette Union a pour but de " transformer la Méditerranée en un espace de paix, de démocratie, de coopération et de prospérité ". La déclaration commune adoptée à cette occasion par les 43 dirigeants précise les fins poursuivies par cette Union.

### Processus de Barcelone : reprise de l'existant

Ces projets sont, pour l'heure, les suivants : la dépollution de la Méditerranée, **la construction d'autoroutes maritimes et terrestres** pour améliorer la fluidité du commerce entre les deux rives de la Méditerranée, le renforcement de la protection civile, la création d'un **plan solaire méditerranéen**, le développement d'une université euroméditerranéenne ainsi qu'une initiative pour aider au développement des PME.

Les trois chapitres du processus de Barcelone -dialogue politique, **coopération économique et libre-échange** - et dialogue humain, social et culturel- sont maintenus. Y sont ajoutés de nouveaux domaines de coopération.

**L'objectif de formation d'une zone de libre –échange contenu dans le processus de Barcelone demeure.**

La déclaration mentionne à ce sujet que : "*Les chefs d'Etat ou de gouvernement reconnaissent les avancées et les avantages économiques liés à la création, d'ici 2010 et au-delà, d'une zone de libre-échange approfondie dans la région euro-méditerranéenne, et au renforcement de l'intégration économique régionale dans toutes ses dimensions. Ils sont favorables aux grandes lignes de la feuille de route Euromed en matière de commerce jusqu'en 2010 et au-delà et, plus particulièrement, à une réflexion sur la création d'un mécanisme de facilitation des échanges souple, efficace et favorable aux monde des affaires, qui permettrait d'accroître la transparence et les possibilités de commerce et d'investissement*".

**Les négociations visant à libéraliser et faciliter les échanges commerciaux entre l'UE et chacun des pays de la rive sud, n'ayant connues que de très faibles avancées, vont donc bénéficier d'une nouvelle impulsion sous cette nouvelle Union.**

### ***L'Egypte, 1<sup>er</sup> pays avec lequel a été conclu un accord de libéralisation des échanges***

L'Egypte est le seul pays avec lequel l'UE a d'ores et déjà conclu un accord *préliminaire* de libre-échange pour le commerce des produits agroalimentaires et de la pêche.

Début juillet a en effet été conclu un accord préliminaire qui donnera à l'UE un accès libre et immédiat au marché égyptien pour près de 90 % des exportations de produits agricoles (exceptions faite pour le tabac, les vins et spiritueux et de la viande de porc). **En contrepartie, le marché de l'UE sera libéralisé pour tous les produits, à l'exception des tomates, des concombres, des artichauts, des courgettes, des raisins de table, de l'ail, des fraises, du riz, du sucre.**

# **Annexes :**

- **Les exportations de Fruits et légumes du Maroc : Quelques chiffres**
- **Problématique du transport routier du Maroc vers l'UE**
- **Emissions de CO2 selon la provenance des produits consommés à Paris**
- **Emissions de CO2 selon le mode de transport (en grammes de CO2 par tonne/Km)**
- **Coût de la main d'œuvre :**
  - **Union Européenne**
  - **Maroc**

# Les exportations de F&L du Maroc : quelques chiffres...

1/ Evolution des exportations de fruits et légumes Marocains

Exportations (en tonnes)	Moyenne 95-96/97-98	Exportations totales (en %)	Moyenne 02-03/04-05	Exportations totales (en %)	Taux de croissance
<b>Agrumes</b>	<b>583 123</b>	<b>68,5</b>	<b>470 788</b>	<b>49,5</b>	<b>- 19,26</b>
<b>Tomates</b>	<b>182 086</b>	<b>21,4</b>	<b>214 564</b>	<b>22,6</b>	<b>+ 17,84</b>
<b>Pommes de terre</b>	<b>44 575</b>	<b>5,2</b>	<b>45 534</b>	<b>4,8</b>	<b>+ 2,15</b>
<b>Légumes divers :</b>	<b>20 612</b>	<b>2,4</b>	<b>151 003</b>	<b>15,9</b>	<b>+ 632,5</b>
Dont h. verts	6 918	0,8	72 641	7,6	+ 950,1
Dont courgettes	3 873	0,5	28 849	3,0	+ 644,8
Dont poivrons	2 755	0,3	22 833	2,4	+ 728,6
<b>Fruits divers :</b>	<b>21 367</b>	<b>2,5</b>	<b>68 755</b>	<b>7,2</b>	<b>+ 221,7</b>
Dont melons	11 015	1,3	33 215	3,5	+ 201,5
Dont fraises	7 960	0,9	23 328	2,5	+ 193,0
Dont raisins	254	0,0	6782	0,7	+ 2573,7
<b>Total</b>	<b>851 763</b>	<b>100</b>	<b>950 644</b>	<b>100</b>	<b>+ 11,6</b>

2/ Exportations de primeurs Marocains par moyens de transport

	Moyenne 1995-1996		Moyenne 2004-2005	
	En tonnes	En %	En tonnes	En %
<b>RO/RO</b>	<b>16 165</b>	<b>6,5</b>	<b>23 364</b>	<b>4,3</b>
<b>Conventionnel</b>	<b>90 867</b>	<b>36,5</b>	<b>4 226</b>	<b>0,8</b>
<b>Camion frigo.</b>	<b>131 083</b>	<b>52,7</b>	<b>49 2171</b>	<b>91,3</b>
<b>Avion</b>	<b>2 623</b>	<b>1,1</b>	<b>507</b>	<b>0,1</b>
<b>Camion bâché</b>	<b>8 190</b>	<b>3,3</b>	<b>9 024</b>	<b>1,7</b>
<b>Porte-conteneurs</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9 668</b>	<b>1,8</b>
<b>Total</b>	<b>248 928</b>	<b>100</b>	<b>538 958</b>	<b>100</b>

Source : calculs d'après EACCE (site : [www.eacce.org.ma](http://www.eacce.org.ma))

3/ Exportations de primeurs Marocains par destination = 85 % vers UE

# Problématique du transport routier du Maroc vers l'UE

## 1/ Les différents segments du coût d'un transport frigorifique Agadir-Perpignan

Les segments	Distance (en km)	Prix (en €)	Prix (en €/km)	Poids du segment (en %)
Agadir-Tanger	905	905	1,00	25,28
Frais divers Maroc	-	220	-	6,15
Traversée	15	650	43,33	18,16
Frais divers Espagne		120		3,35
Algésiras-Perpignan	1 320	1 100	0,83	30,73
Marge Transporteur		585		16,34
<b>Total</b>	<b>2 240</b>	<b>3 580 *</b>	<b>1,60</b>	<b>100</b>

Source : La Logistique du Commerce et la Compétitivité du Maroc, Banque mondiale et Ministère du transport, mai 2006, p. 25 \* 4 000€ courant 2007

## 2/ Quelques problèmes rencontrés...

- \* goulot d'étranglement au niveau du passage du détroit : temps d'attente (clandestins, drogues...), absence de traçabilité et respect de la chaîne du froid aléatoire, coût prohibitif...
- \* coûts de transport coûteux comparé aux concurrents sur une distance identique (deux fois plus élevé pour une entreprise Marocaine que pour une entreprise Turque)
- \* renforcement des contrôles lors de la traversée de l'Espagne....

## 3/ Questions ?

- \* est-ce que le camion est capable de s'adapter (y compris à la diversification des produits et des marchés) ?
- \* est-ce que le transport maritime peut constituer une alternative ?

## Emissions de CO2 selon la provenance des produits consommés à Paris

Produits frais	Provenance	Transport	Distance (en km)	CO2 émis (en g/kg)
1 kg de haricots verts	Provence	Camion	800	64
	Andalousie	Camion	1600	128
	Kenya	Avion	6000	3948
1 kg d'oranges	Andalousie	Camion	1600	80
	Maroc	Camion	2000	100
	Afrique du sud	Bateau + train	13000	9
1 kg de poisson	Bretagne	Camion	500	80
	Maroc	Camion	2000	320
	Sénégal	Bateau + camion	4000	83 (navire seul = 3g)

Sources : WWF France, le Figaro (18/04/2007)

## Emissions de CO2 selon le mode de transport (en grammes de CO2 par tonne/km)

Bateau : 15 à 30 gr

Train complet : 20 gr

Transport combiné rail-route : 40 gr

Camion avec 20 t de charge utile : 50 gr

Camion avec 15 t de charge utile : 70 gr

Camion avec 3 t de charge utile : 180 gr

Véhicule de livraison : 1.210 gr

Avion : 570 to 1.580 gr

	Salaire mensuel brut moyen Ouvrier Agricole (€)	Durée légale ou conventionnelle du travail agricole (heure)	Salaire Horaire brut moyen Ouvrier Agricole (€)
Bulgarie	122,00	40	0,75
Roumanie	217,00	40	1,35
Lituanie	293,50	40	1,83
Pologne	337,00	40	2,10
Hongrie	342,00	40	2,13
Lettonie	345,00	40	2,15
Estonie	360,00	40	2,25
Slovaquie	345,00	37,5	2,30
Rép. Tchèque	455,00	40	2,84
Portugal	497,33	40	3,10
Chypre	730,00	40	4,56
Malte	796,00	40	4,97
Grèce	937,50	40	5,85
Espagne	949,80	40	5,93
Italie	956,50	39	6,13
Slovénie	1018,00	40	6,36
Autriche	1192,00	40	7,45
Allemagne	1290,00	40	8,06
<b>France</b>	<b>1 254,31</b>	<b>35</b>	<b>8,27</b>
Irlande	1320,00	39	8,46
Luxembourg	1514,00	40	9,46
Royaume Uni	1585,50	39	10,16
Finlande	1670,00	37,5	11,13
Belgique	1720	38	11,31
Pays-Bas	1862,70	38	12,25

**Le coût du travail en Europe :  
éléments de comparaison**

<b>Suède</b>	2041,00	40	12,75
<b>Danemark</b>	2268,50	37	15,30

Source : Ubifrance, novembre 2006

## **COMPARAISON Coût de la Main d'œuvre Maroc/France : QUELQUES CHIFFRES.**

	<b>MAROC</b>	<b>FRANCE</b>
Coût horaire	0.55 € / H	10 € / H
Coût Main- d'Œuvre / m2 En serre, tomates vrac	0.70 € / m2	7 à 8 € / m2
Coût des produits phytosanitaires	0.80 € / m2	0.20 € / m2
Coût du chauffage	/	8 à 10 € / m2
Coût d'une serre plastique, charpente bois	2.60 € / m2	/
Coût d'une serre plastique, charpente métallique	3.80 € / m2	38 € / m2 (serre verre)
Coût du crédit	10 %	5 à 6%
Coût des plants greffés	0.20 € / plant, en greffé 2 têtes sur beaufort	1.25 € / plant greffé 1 tête sur beaufort.
Coût du transport	0.18 € / kg, pour Agadir /Perpignan	/
Rendement / m2, pour tomate vrac	23 à 25 kg/m2	45 à 55 kg/m2
Kg récoltés/heure, en tomate vrac	75 à 100 kg/ heure	200 à 300 kg/heure

Location d'un hectare	4 000 dirams = 382 euros	
Achat d'un hectare	100 000 dirams = 9 550 euros	