

La Tsingtao prend source en Bourgogne

DANIEL BASTIEN / GRAND REPORTER | LE 30/05/2014 À 09:49



De Gron, dans l'Yonne, partent chaque année des conteneurs entiers d'orge destinée aux brasseurs chinois - Pascal SITTLER/REA

Depuis Gron, petit port fluvial aux portes de Sens, la Bourgogne exporte par conteneurs entiers l'orge indispensable aux brasseurs. Destination la Chine, où la consommation de bière a décuplé en dix ans. Une enquête Enjeux Les Echos, avril 2014.

« Je vous l'emballer ? » semble proposer Didier Mercey, le patron de Logiyonne, aux malteurs chinois importateurs d'orge bourguignonne. Celle qui sert notamment à élaborer la célèbre bière **Tsingtao**. Sur les bords de l'Yonne, cette céréale his-to-ri-quement transportée en vrac voyage désormais en conteneur. Grâce à lui, depuis début 2010, une grande chaîne logistique relie la commune de Gron aux grands ports chinois de Shanghai ou Hangpou. A quelques minutes du centre-ville de Sens, le modeste port fluvial – un quai de 90 mètres de long, des bureaux tout simples, une équipe de quatre personnes, une zone de stockage de 12 000 m² – offre un formidable débouché aux 600 agriculteurs établis dans un rayon de 40 km. De là, ils peuvent exporter directement vers le premier producteur mondial de bière – et premier importateur d' **orge brassicole** – en collant à l'évolution d'un marché plus exigeant sur la qualité et réclamant du « sur-mesure ».

L'orge française a la cote

A 512 km de l'estuaire de la Seine, « nous sommes le septième quai maritime du port du Havre », s'amuse Didier Mercey. Gron est désormais un port sous douane où les compagnies comme Evergreen et MSC ont déjà leur dépôt de conteneurs. Plusieurs fois par semaine, des navettes partent vers Le Havre qu'elles rejoignent en trente-six heures sans rupture de charge, connectant Gron aux 550 destinations du port normand. Là, deux cargos quotidiens rejoignent la Chine plus rapidement que par les ports de **Marseille, Anvers ou Rotterdam**... « Une sorte de métro ! », observe un professionnel. Gron s'est vite attiré les faveurs de gros industriels implantés localement, comme Prysmian (tourements de câbles), Charlatte (réservoirs hydropneumatiques) ou l'américain FMC Technologies (équipements). Le port fluvial assure désormais 40% du trafic des « colis lourds » du Havre.

Les producteurs d'orge brassicole du nord de l'Yonne n'ont pas tardé à rejoindre ces industriels. La France est réputée pour sa **solide filière d'orge de brasserie**, un produit très technique qu'elle consomme et exporte essentiellement en Europe. « Au départ, toutes les orges se valent, explique Luc Pelcé, ingénieur chez Arvalis-Institut du végétal. Mais pour qu'une orge soit brassicole, elle doit comporter un taux précis de protéines, ces enzymes dont la fermentation donnera le malt. A défaut, la céréale part comme simple fourrage pour le bétail. » Pleine d'aléas, la culture d'orge de brasserie est donc risquée et ne peut se faire qu'en complément d'autres productions. « Il n'existe pas d'agriculteur spécialisé en orge de brasserie », rappelle d'ailleurs Hervé Le Stum, directeur général d'Intercéréales, mais l'Yonne et la Côte-d'Or assurent une bonne partie de la production française d'orge de brasserie d'hiver. Cette « spécialité » présente une qualité protéique un peu moins bonne que l'orge de printemps, mais elle a pour elle le prix, la régularité et le fait d'être produite à contre-saison sur un marché étroit.

Les chinois sont séduits

Elle intéresse la Chine qui a vu sa consommation de bière multipliée par dix en dix ans. Le pays produisant peu d'orge, le boom des importations a fait de la France le troisième fournisseur d'orge de brasserie, derrière l'Australie et le Canada. D'un excellent rapport qualité/prix, l'orge bourguignonne permet l'élaboration de **bières légères, rafraîchissantes**, qui plaisent au consommateur chinois, expliquent les professionnels. Les brasseurs chinois l'importaient déjà en vrac du sud de la Bourgogne, via le Rhône puis Fos, ou via Anvers ou Rotterdam. Mais aujourd'hui, l'option du Havre satisfait les Chinois puisqu'elle résout notamment le problème des conteneurs qui arrivaient pleins de Chine et repartaient souvent à vide. L'explosion de la consommation a fait éclore partout des brasseries chinoises de taille moyenne qui requièrent un approvisionnement plus fluide. « Le conteneur de 22 tonnes répond à cette nouvelle demande de détail, à la carte », explique Hervé Cornède, directeur commercial et marketing du port du Havre. Et « les Chinois deviennent aussi exigeants en terme de qualité et de traçabilité que les Européens et les Japonais. Avec le conteneur, le cahier des charges est rempli et contrôlé à 100%, du silo jusqu'à la malterie », poursuit Etienne Henriot, président de la chambre d'agriculture de l'Yonne.

700 conteneurs depuis 2010

Capserval, 110 Bourgogne et Cerepy, les coopératives céréalières travaillant sur le nord de l'Yonne, se sont associées au sein de l'union commerciale Cerevia et exportent **3 000 à 6 500 tonnes** d'orge d'hiver par an, via l'allemand Interbrau, l'un des plus gros négociants mondiaux de céréales. C'est ainsi que depuis 2010, plus de 700 conteneurs ont quitté le port de Gron pour l'Asie. Preuve de la **valeur ajoutée** de ce type de transport, « même quand le prix du vrac n'est pas compétitif, on continue à vendre de l'orge en conteneur. C'est un vrai segment de marché », constate Robert Bilbot, directeur général de Cerevia. Etienne Henriot, également président de la coopérative Capserval, souhaite maintenant jouer la qualité, avec des céréales destinées à l'alimentation infantile, qui réclament des contrôles et un suivi draconiens – 60% du blé qu'il commercialise est d'ailleurs déjà sous certification. La logistique permet donc aux céréaliers de l'Yonne de choisir leur « haut de gamme ». Pour, peut-être, ne pas connaître le sort des éleveurs de porcs bretons. ●

Logiyonne, une histoire en trois actes

Acte I, les investissements : En 2009, le département de l'Yonne et l'intercommunalité du Sénonais décident de construire un port fluvial de conteneurs à Gron : 7,8 millions d'euros d'investissement. Des péniches de 700 tonnes, capables d'embarquer 30 « boîtes » chacune (30 semi-remorques) rallient Le Havre, via l'Yonne puis la Seine.

Acte II, les capitaux : En 2010, création de Logiyonne, société de droit privé opératrice du port et commissionnaire de transport. Recrutement de Didier Mercey. Le capital de Logiyonne est aujourd'hui réparti entre la CCI (34%), Didier Mercey (34%) et Tramar, un poids lourd du transit international au Havre (32%).

Acte III, la croissance : En 2013, Gron intègre le réseau Haropa, groupement d'intérêt économique qui réunit les ports du Havre, de Rouen et de Paris. Econome en énergie et en CO2, le transport fluvial rafle les marchés de la route et du rail. L'activité du port monte rapidement en puissance : de 700 000 euros en 2010, le chiffre d'affaires passe à 4 millions en 2014. Des agrandissements sont en cours.

Daniel Bastien pour Enjeux Les Echos