FICHE ÉTAT DES LIEUX

LOGISTIQUE ALIMENTAIRE - LORIENT

Chantier 3

Économie agricole et gouvernance alimentaire des agglomérations

Cette fiche état des lieux s'inscrit dans le cadre de l'étude-action intitulée "Intégration de la logistique et du commerce alimentaire dans les Projets Alimentaires Territoriaux des agglomérations du Grand Ouest". Co-financée par l'ADEME Pays de la Loire, elle vise un triple objectif :

- Caractériser la logistique et le commerce alimentaire des quatre agglomérations étudiées que sont Nantes, Rennes, Angers et Lorient.

- Caractériser les enjeux et les freins à une logistique alimentaire de proximité.

- Construire des solutions partagées entre acteurs publics et privés en faveur d'une logistique et d'un commerce alimentaire de proximité.

Cette fiche relève de l'état des lieux de l'étude -action et vise à caractériser la logistique alimentaire Lorientaise.

Le territoire Lorientais

Lorient Agglomération compte 25 communes pour 206 836 habitants (INSEE 2017). Le Pays de Lorient, qui correspond au périmètre de SCoT, compte 30 communes pour 218 830 habitants (AUDELOR 2017) tandis que l'aire urbaine totalise 29 communes pour 217 182 habitants (INSEE 2014).

Lorient agglomération concentre peu de fonctions métropolitaines, ce qui se ressent dans la structuration de l'emploi local: forte surreprésentation des catégories populaires, ouvriers en tête, et forte sous-représentation des cadres (Mischi et al., 2016 cité par Marie et. al 2017). A savoir un profil proche des zones rurales.

L'agriculture lorientaise est très diversifiée : maraichage, céréales mais surtout une part importante de l'élevage bovin, en témoignent les superficies importantes de prairies et de cultures fourragères et la spécialisation de la majorité des 750 exploitations (2010) dans ce secteur. Les élevages ovins, caprin et aviaires sont également présents.

Dynamique en termes économique, l'agriculture est de plus en plus sociétaire avec une production brute standard plus importante que dans le reste de la Bretagne. La diminution du nombre d'exploitations est également moins forte qu'ailleurs (70% d'exploitations en moins entre 1990 et 2010). Ce dynamisme s'appuie en partie sur de nouveaux modes de commercialisation comme les circuits de proximité, la diversification, l'importance de l'agriculture bio (le Pays de Lorient est le deuxième pays producteur de bio de Bretagne) mais également une politique locale forte.

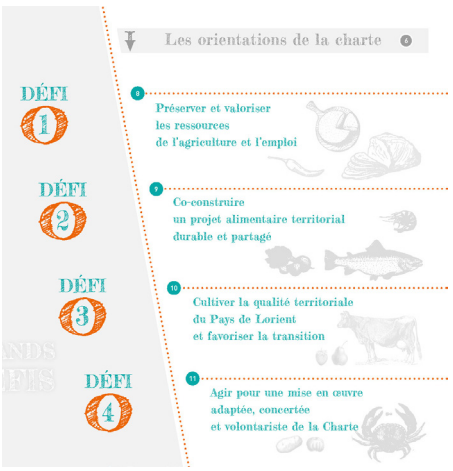
ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
DIRECTION RÉGIONALE
Pays de la Loire

Rn PAT
Réseau national
Pour un Projet Alimentaire Territorial
Co-construit et partagé

Le port constitue un pan important de l'activité (2ème port français de pêche et 1er de Bretagne) par ses activités de pêche côtière, en haute mer et d'importation de denrées agroalimentaires.
Les Industries agroalimentaires (IAA) jouent également un rôle non négligeable et relèvent de la transformation des produits de la mer (nombre d'IAA se localisent d'ailleurs à proximité du port), la transformation à base de viande (bovin et aviaire surtout), de produits laitiers et enfin de produits à base de céréales.

La politique agricole et alimentaire Lorientaise

Lorient Agglomération est pionnière dans les politiques agricoles et alimentaires (voir notamment les travaux FRUGAL d'A. Comery, 2017, p. 45). La charte agricole qui voit le jour en 2001 (1) témoigne de l'engagement formel de l'agglomération. La charte souligne l'importance d'une politique agricole pour la diversification des activités, diminuer la pression foncière et installer de jeunes exploitants, mais aussi pour favoriser le dialogue entre tous les acteurs de l'agriculture. En 2003 est réalisé le diagnostic de l'approvisionnement bio et de la restauration collective, en partenariat avec le GAB 56. La même année est créé « Manger Bio 56 ».
En 2009, avec la création de son premier guide des producteurs locaux (sur le périmètre de l'agglomération), l'agglomération engage une démarche de développement des filières locales. En parallèle, elle bénéficie depuis 2007 de fonds européens au travers du programme Leader. Cette démarche se poursuit en 2011 avec la mise en place d'un comité professionnel « Filière Alimentaire Locale » et l'organisation du forum «Proxim'affaires» en 2014, pour faciliter les rencontres et partenariats entre acteurs locaux de l'agriculture et de l'alimentation.
La charte de l'agriculture a ensuite été révisée en 2015 pour une mise en œuvre en 2017.
La co-construction et la mise en œuvre d'un PAT y est inscrite dans le deuxième enjeu. Il est d'ailleurs retenu à l'appel à projet du Programme National de l'Alimentation (PNA) en 2017.
Les actions envisagées dans la charte mettent l'accent sur la création de réseaux interprofessionnels, sur la structuration de l'offre en produits locaux, et sur l'approvisionnement de la restauration collective notamment en produits de la mer. Par ailleurs, le premier levier qui est choisi pour le PAT est celui de la restauration collective. Ce champ n'en est pas à ses débuts à Lorient puisqu'il avait fait l'objet d'un diagnostic en 2003, pour le bio. Un catalogue des producteurs locaux à destination de la restauration collective a aussi été élaboré en 2012 et financé par le programme Leader.



© Lorient Agglomération

(1) Charte signée en partenariat avec le département, la Chambre d'agriculture, le GAB 56 et la FDSEA.

Logistique alimentaire et outils de gestion du territoire

Les outils de planification Lorientais abordent peu la question de la logistique alimentaire. Le SCoT conforte la vocation alimentaire prioritaire de l'agriculture et son besoin de se positionner dans l'économie locale, notamment les IAA, la restauration collective et le soutien aux filières alimentaires locales. L'un des enjeux identifié dans le SCoT porte sur la définition d'une stratégie d'organisation des équipements logistiques et propose de lancer une réflexion sur le développement de certains équipements (légumerie, plateformes, atelier de découpe, de transformation, …). Cette proposition trouve un écho dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui n'exclue pas de réintroduire du foncier logistique proche des centres urbains et de créer de nouveaux équipements. Le SCoT considère cependant que les activités logistiques sont incompatibles dans leur fonctionnement avec une localisation en centre-ville.

La tendance exprimée par les documents de planification reste celle de la massification et de la mutualisation des flux. Il est suggéré que le PAT identifie les besoins en en termes de logistique (outils de première transformation et de mutualisation).

Tant le SCoT que le PDU poussent à l'intermodalité sur le fret fer/mer. Il faudra préserver le réseau ferré pour permettre de relocaliser les activités logistiques en périphérie si besoin et identifier les principaux réceptionnaires sur le port de Lorient et promouvoir le regroupement des industriels œuvrant dans la même filière. La réalisation d'une étude de faisabilité d'une bourse de fret (plateforme d'échange d'information sur les véhicules disponibles) est aussi envisagée. La charte de l'agriculture propose à ce sujet de créer des réseaux interprofessionnels de la filière alimentaire locale. Le groupement des commandes publiques pour la restauration collective est aussi une des pistes d'actions.

© Lorient Agglomération

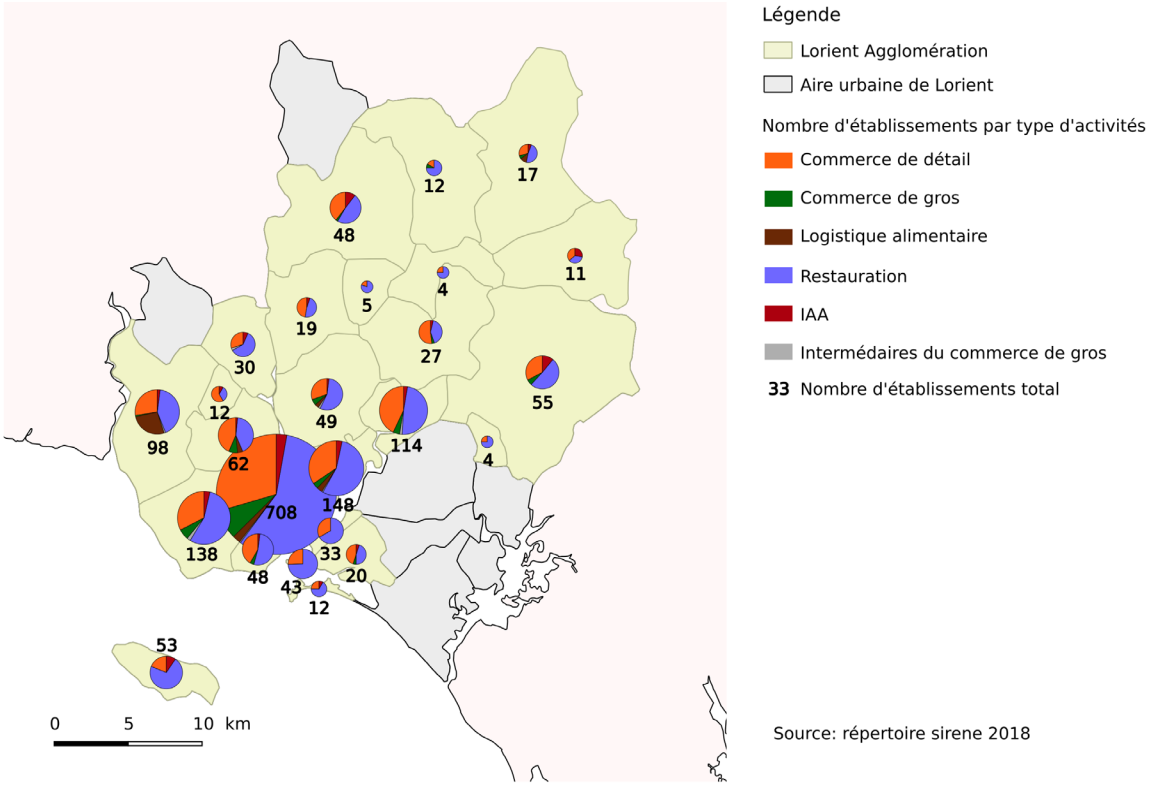
Caractérisation de la logistique et du commerce alimentaire

Restaurants et commerces de détail représentent bien sûr la majorité des établissements par commune avec une large sur-représentation sur la commune de Lorient. Cette dernière reprend également une part importante des commerces de gros et des IAA du fait de la présence du port. Au-delà de la partie centrale, on retrouve un nombre important d'établissements sur Hennebont, Ploemer et Guidel alors que le reste du territoire est plutôt démuni.

Dans le périmètre du port, on retrouve en toute

La chaine logistique alimentaire lorientaise en nombre d'établissements enregistrés en tant que :	
Exploitations agricoles, pêcheurs	1019
IAA	65
Grossistes	94
Demi-gros	11
Logistique alimentaire	53 dont 9 entrepôts frigorifiques
Détaillants	592
Restaurateurs	970 dont 4 cuisines centrales/communales

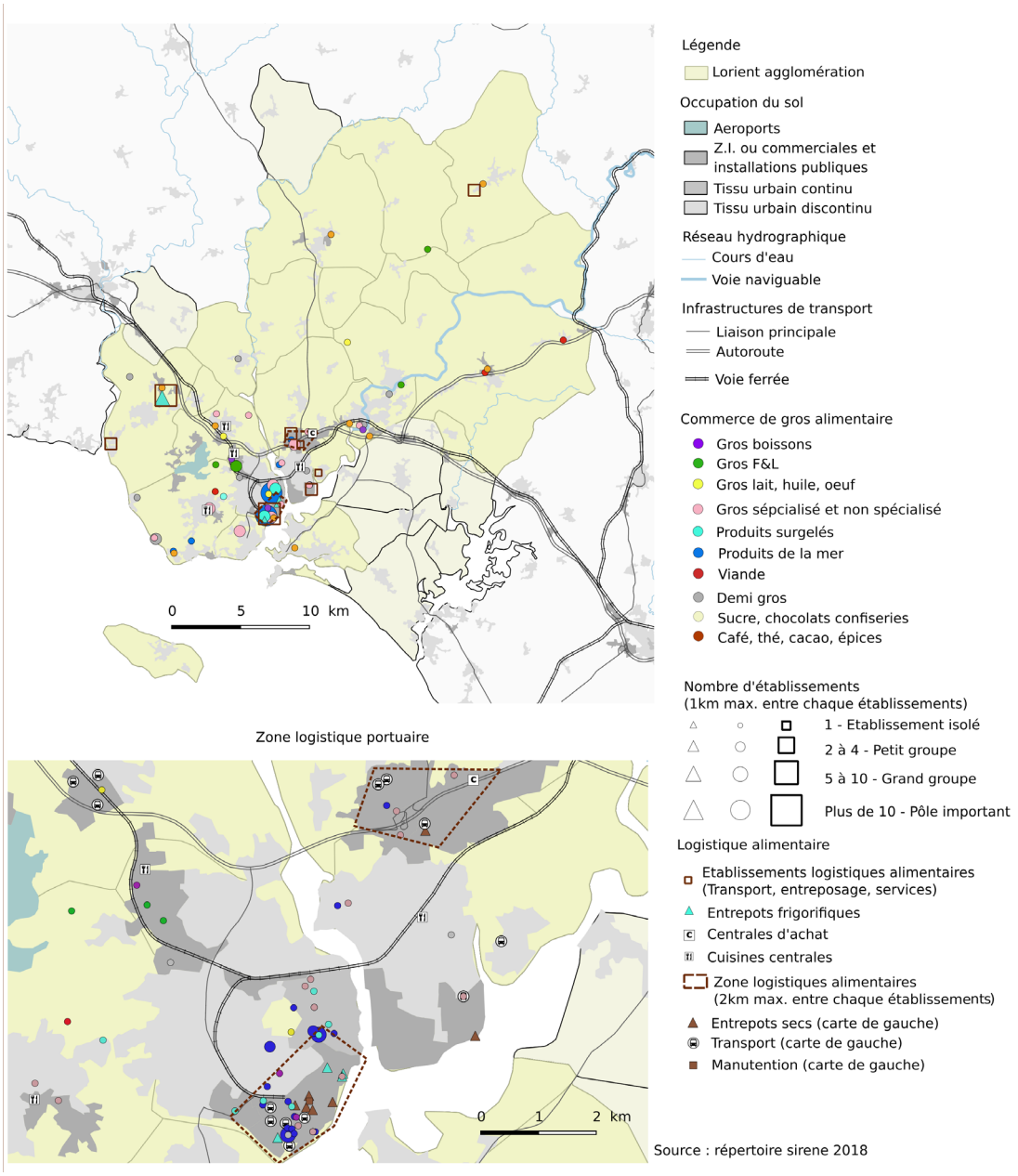
Tableau 1. Chaine logistique alimentaire lorientaise. (sources : base SIRENE février 2018)



Nombre d'établissements de la chaine logistique alimentaire par commune dans l'agglomération lorientaise en 2018 (réalisation H. Forestier- Terres en villes, Sources : Base SIRENE février 2018).

logique les grossistes liés aux produits de la mer ainsi que plusieurs entrepôts frigorifiques et commerces de gros en produits surgelés. C'est la zone logistique alimentaire principale de l'agglomération. Les établissements logistiques localisés dans le port relèvent surtout du transport, de la manutention et de l'entreposage, notamment frigorifique. Ensemble, ils forment une zone logistique alimentaire plutôt dense. Le long de l'autoroute (N165), la zone de Kerbaudrec forme une zone logistique à part entière, qui fait office de porte d'entrée pour le cœur urbanisé (qui reprend une cuisine centrale, un mandataire pour les IAA et des transporteurs). On peut noter un deuxième noyau plus à l'ouest (zone industrielle de Mourillon) avec les deux cuisines centrales dont celle de Kerlétu.

La fonction logistique de Lorient semble plutôt orientée vers le relais entre régional et local : les sièges et centres de décisions étant plutôt situés à Rennes, centre logistique régional. L'absence de Marché d'intérêt national (MIN) et de centrale d'achat accentue cette situation. Lorient n'en reste pas moins la deuxième agglomération bretonne en termes de surfaces d'entrepôts toutes marchandises confondues (CRCI, 2012)

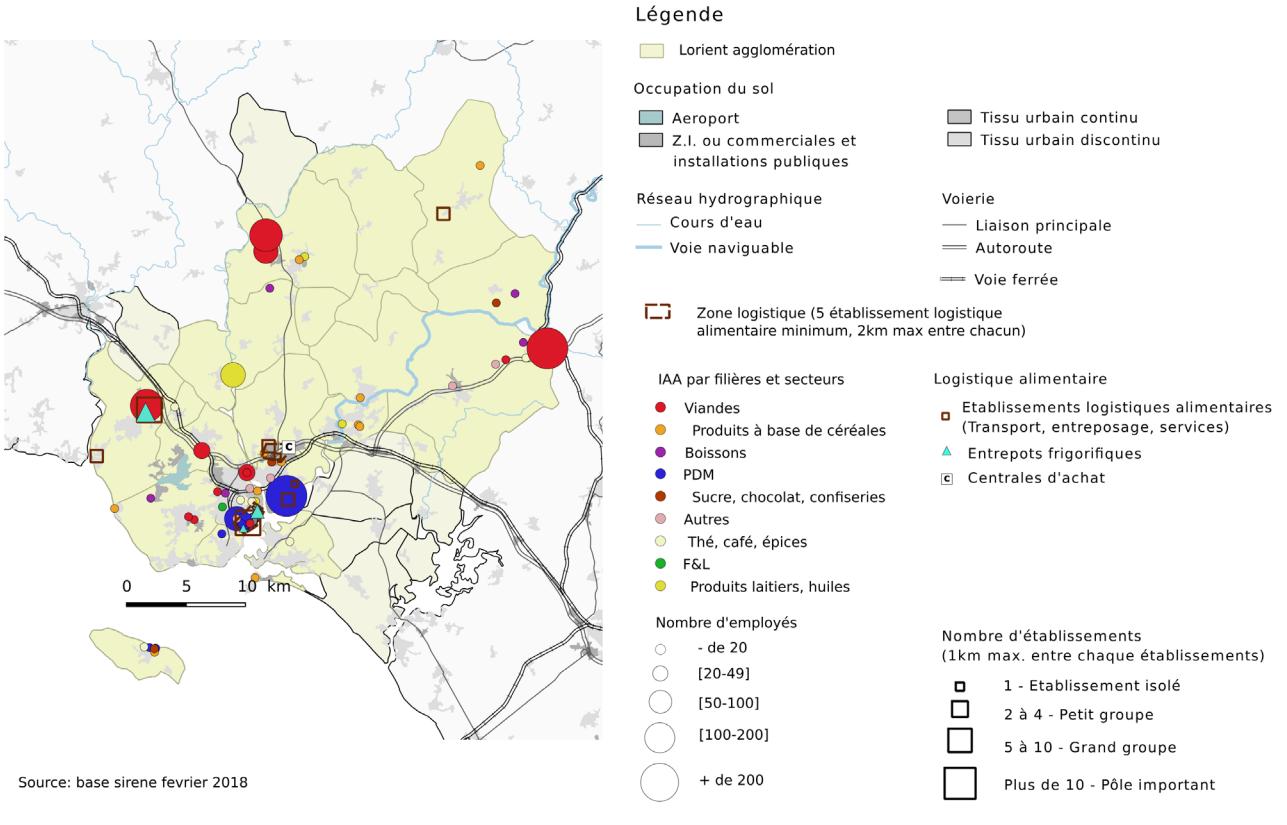


Grossistes et équipements de logistique alimentaire lorientais (réalisation H. Forestier- Terres en villes, Sources : Base SIRENE février 2018).

Comment ont-été construites ces cartes ?

Ces cartes répertorient les activités de commerce et de logistique alimentaire. Les données sont issues de la Base Sirene qui rassemble des informations économiques et juridiques relatives aux entreprises et établissements, quel que soit leur secteur d'activité (adresse, numéro SIREN/SIRET, code APE caractérisant son activité principale, effectifs par tranches). Les informations directement liées à l'alimentation en ont été extraites (restauration, commerce de détail, demi-gros). Pour la catégorie «logistique» de la base SIRENE, une sélection a été effectuée de manière à déterminer dans quelle mesure ces activités sont effectivement en lien avec l'alimentation en utilisant les sites internet des entreprises, des articles de journaux locaux ou les pages Facebook des établissements. Un adressage a ensuite été effectué de manière à localiser précisément les activités (pour plus de détail, voir la note méthodologique produite par Terres en villes).

Les IAA représentent un secteur d'activités important du territoire, le département est en effet le troisième employeur dans les IAA en France et compte pour ¼ de l'emploi breton dans ce secteur (Agreste Bretagne, 2017). Les établissements relevant de l'IAA sont relativement polarisés, mais moins que les autres activités logistiques. Les activités relèvent de la transformation des produits de la mer (un nombre important d'IAA se localisent d'ailleurs à proximité du port), de la transformation à base de viande (bovin et aviaire surtout), de produits laitiers et enfin de produits à base de céréales.



Industries agro alimentaires lorientaises par filière et par nombre d'emplois (réalisation H. Forestier- Terres en villes, Sources : Base SIRENE février 2018).

La logistique et le commerce alimentaire vus par les acteurs du territoire

La position de l'agglomération Lorientaise comme porte d'entrée de la Bretagne se traduit par un réseau routier performant et de nombreux équipements. Les besoins logistiques, en termes d'infrastructures, sont largement couverts.

A cela s'ajoute un centre-ville accessible suite à la reconstruction d'après-guerre qui fait la part belle à l'automobile. Les livraisons s'y font plutôt en compte propre, en flux tendu avec des livraisons quotidiennes.

Des groupes importants sont présents sur l'agglomération, comme Pomona et Top Atlantique. Leurs établissements locaux servent de plateforme relais pour le groupe, et font le lien entre logistique locale et régionale en termes de distribution.

Pour la marée, le port de pêche est très actif et représente «le cœur du système». Une bonne partie des produits provient de la pêche locale. Le recours à l'importation concerne les produits non locaux très demandés comme le saumon (Europe du Nord, Ecosse) ou les crevettes (Amérique centrale, Asie, Afrique) qui peuvent représenter jusqu'à 50% des ventes. D'autres produits sont importés car mieux adaptés à la transformation industrielle (plats préparés) comme les coquilles Saint-Jacques d'Amérique du sud. Tous les produits de la mer importés ne viennent cependant pas du port de Lorient et peuvent venir d'autres ports.

Les autres filières alimentaires ne disposent pas d'un lieu aussi structurant que le port. Les producteurs prennent le relais des grossistes pour le commerce en gros de produits locaux. Les producteurs livrant les détaillants, comme les biocoops par exemple, s'organisent en tournée : ils livrent quand ils vont faire les marchés. La réflexion sur la mutualisation des moyens logistiques des producteurs, menée avec le GAB 56, est pour le moment entravée par la position concurrente qu'ils adoptent entre eux.

Les grossistes sont tout de même présents et sont les fournisseurs privilégiés des artisans (bouchers, traiteurs, boulangers, etc.). Des rencontres ont été organisées par la Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) pour encourager les relations directes entre producteurs et artisans. Celles-ci ont cependant donné peu de retours.

Les artisans ne veulent pas prendre de risque en changeant leur mode d'approvisionnement habituel et ont des doutes sur la capacité des producteurs locaux à produire suffisamment.

Les producteurs locaux, quant à eux, sont d'avantage intéressés par le marché des particuliers ou des restaurateurs.

Comment a été collecté le point de vue des acteurs ?

Une vingtaine d'entretiens a été menée entre février et juin 2018 auprès de différentes personnes impliquées dans les questions de logistique : grossistes, transporteurs, responsables de MIN… Mais aussi des acteurs publics : chambres consulaires, métropoles... La grille d'entretiens visait d'une part à faire l'état des lieux de la logistique alimentaire sur le territoire et d'autre part à explorer des pistes pour une meilleure relocalisation. L'information récoltée vient compléter et conforter l'analyse cartographique.

Zoom sur le port de Keroman

Une filière est un peu à part dans l'agglomération: celle des produits de la mer, qui s'appuie sur le port de Keroman. Il s'agit du premier port de pêche français, avec environ 80 000 tonnes de produits de la mer traités chaque années et 26 000 tonnes vendues à la criée . Cette filière bien implantée a été identifiée comme un atout par l'agglomération, qui en a fait un objet d'attention dans son projet alimentaire territorial. Le port tient le triple rôle de bassin de production, de marché de gros et de zone logistique. C'est la zone logistique la plus importante au niveau alimentaire pour l'agglomération, par son nombre d'établissements présents (notamment transporteurs et entrepôts frigorifiques) et sa position au sein du tissu urbain et proche du centre-ville. Le port est géré par une Société d'Economie Mixte (SEM) dont Lorient Agglomération est l'actionnaire principal. Les produits de la mer ne sont pas les seuls produits échangés sur le port : au total en 2015 c'est 752 000 tonnes de produits agricoles et alimentaires qui transitent par le port dont 97% d'import (ORTB, 2017). Certains acteurs voient dans ce port importateur une opportunité : le bilan carbone pour les importations de produits non locaux est meilleur par la mer.

Bibliographie

- Agreste, DRAAF Bretagne (2017), « Mémento des industries agroalimentaires en Bretagne », édition 2017, disponible à http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/R5317C01.pdf

- CRCI Bretagne (2010), «Potentialités et conditions de redéploiement pérenne du fret ferroviaire en Bretagne»

- CORMERY A. (2017), « La restauration collective, quels outils pour la gouvernance alimentaire des villes ? Chronologie de la gouvernance alimentaire à Caen, Lorient et Rennes et approche de cette gouvernance par une étude systémique de la restauration collective », mémoire de fin d'étude, Agrocampus-Ouest.

- ESNAULT M, (2017), Les flux alimentaires de la restauration collective. Étude à Caen, Rennes et Lorient pour le programme FRUGAL. Mémoire de stage

- FRUGAL/RnPAT (2015), fiches territoires

- GIGAN G., Fontaine Touchard B., Lafont M., Lemarquand D. (2017), « Caractérisation des flux alimentaires dans le pays de Lorient, sur la base d'observations et d'enquêtes directes dans 5 échelons de la chaîne alimentaire: marchés, boutiques spécialisées, magasins de proximité, GMS, IAA », projet tutoré de M2, Université de Caen.

- MARIE et. al (2017), Evaluation de la consommation alimentaire de onze aires urbaines françaises, ASRDLF.

Rédaction :

Marc NIELSEN - Chargé de mission Terres en villes

Hugo FORESTIER - Stagiaire

Contact :

Marc NIELSEN

marc.nielsen@terresenvilles.org

01 40 41 84 12

AVEC LE SOUTIEN FINANCIER DE :

ADEME

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

DIRECTION RÉGIONALE
Pays de la Loire

RéseauRural Français 2014 - 2020

Cette action est cofinancée par le Fonds européen agricole pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales.

UNION EUROPÉENNE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

l'Europe s'engage en France avec le FEADER

Terres en villes

Terres en villes

Le réseau français des acteurs des politiques agricoles et alimentaires d'agglomérations

www.terresenvilles.org

40, avenue Marcelin Berthelot
CS92608 - 38036 Grenoble Cedex 2

22, rue Joubert
75009 Paris