FICHE ÉTAT DES LIEUX LOGISTIQUE ALIMENTAIRE - RENNES

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 rennaise.

Le territoire rennais

Rennes a acquis le statut de métropole en 2005 et compte 43 communes. Le Pays de Rennes est constitué de la métropole et de quatre communautés de communes que sont Val d'Ille, Pays d'Aubigné, Pays de Liffré et le Pays de Châteaugiron. La population de la métropole atteint 432 825 habitants (Insee 2014), la population du Pays atteint 485 328 habitants (AUDIAR Observatoire des espaces agricoles périurbains 2015) tandis que l'aire urbaine totalise 710 481 habitants (INSEE 2014).

Rennes métropole est ancrée dans un bassin de production laitière dont une large partie est tournée vers l'exportation et intégrée dans les grandes filières. La production de lait représente en effet la majorité des 981 exploitations. L'industrie agroalimentaire représente une part importante (21%) de l'emploi industriel local.

Les productions de porc, de volaille, de viande bovine et de maraîchage sont également bien développées. Les 78 600 ha de superficie agricole représentent 60% du territoire contre 16 500 ha de superficie urbanisée soit 12,5%. On note un dynamisme marqué des circuits courts via les marchés de plein vent, la vente à la ferme, les systèmes de paniers et une dynamique des magasins de producteurs soutenus par rennes métropole (1) .

A l'image de Nantes, Rennes a une structuration locale de l'emploi qui reflète le statut de grande métropole, à savoir une forte surreprésentation des cadres et professions intellectuelles supérieures et une forte sous-représentation des catégories populaires (Mischi et al., 2016 cité par Marie et. al 2017).

(1) Voir la fiche territoire témoin sur le site Frugal : http://projetfrugal.fr/wp-content/uploads/2017/02/Fiche-Territoire-Rennes.pdf

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

La politique agricole et alimentaire rennaise

La politique agricole de Rennes Métropole se structure autour du Programme local de l'agriculture (PLA) qui nait en 2008. Il s'agit d'un accord cadre qui réunit la Chambre d'agriculture, les collectivités du Pays de Rennes ainsi que la SAFER et qui vise à poser les bases d'un dialogue en fournissant des indicateurs et des données sur l'évolution de l'agriculture, du territoire et de l'urbanisation sur le Pays de Rennes. Parmi les axes de travail : un observatoire de l'agriculture, les liens urbanisme-foncier-agriculture, le renforcement des liens entre citadins et agriculteurs. En 2010, le PLA est étendu à l'ensemble des EPCI du Pays de Rennes. Récemment, la métropole rennaise a annoncé vouloir s'engager dans un Projet Alimentaire Territorial (PAT).

La Ville de Rennes est précoce en matière de politique alimentaire locale. Ce sont les agriculteurs engagés dans les initiatives pionnières pour la relocalisation, associés aux associations de développement rural autour des produits « bio et locaux », qui ont intéressé les élus à la question alimentaire. En 2015, la Ville est lauréate de l'appel à projet du Programme national de l'alimentation (PNA) et lance son Plan Alimentaire Durable (PAD) (2) qui porte sur la restauration collective scolaire et comprend une dimension environnementale importante. Plusieurs initiatives sont à noter dont la création de la marque « Eau en Saveur » avec la Collectivité des Eaux du Bassin Rennais (CEBR) qui permet de créer des approvisionnements en circuit court de la restauration collective grâce à un marché particulier lié à la préservation de la qualité des eaux du bassin versant. On note aussi la création d'un conseil de l'alimentation avec différents collèges de la ville dont l'élargissement à des actions à l'échelle de la métropole est en projet.

Au niveau régional, la Région Bretagne et la Chambre d'agriculture ont lancé récemment le programme Breizh'alim qui vise à valoriser, par la commande publique, l'achat local de denrées alimentaires dans les établissements scolaires de Bretagne. Le principe retenu est de faciliter la mise en relation entre acheteurs et entreprises locales en rapprochant l'offre et la demande, via des méthodes d'ingénierie contractuelle qui s'appuient sur des outils numériques et des données partagées.

Au niveau du département, on retient l'initiative de plateforme numérique « Manger bio 35 », groupement de producteurs bio qui livre la restauration collective sur l'Ille-et-Vilaine. La plateforme fonctionne en partenariat avec celle de BIOCAP (Biocoop) à Melesse et permet de réduire le nombre de factures à 2 (une pour les produits biocoop et une pour les produits producteurs) et s'inscrit dans un système de complémentarité entre filières longues et courtes.

PROGRAMME LOCAL DE L'AGRICULTURE

Les agriculteurs au cœur de la ville archipel

© Rennes Métropole

(2) Voir la fiche expérience sur le site du RnPAT : http://rnpat.fr/wp-content/uploads/2018/01/rnpat11-ficheexprennes-2017.pdf

Logistique alimentaire et outils de gestion du territoire

La question de la logistique alimentaire est peu présente dans les documents de l'agglomération rennaise (SCoT, PLA, PLUi-en cours, PDU-en cours, PAD). Mais le sujet n'est pas absent pour autant.

De manière générale, une ambivalence règne autour de la structuration des filières (et par là, de la logistique associée) dans les outils de gestion du territoire. D'abord sous la forme d'une volonté de structuration des filières longues de manière à subvenir aux besoins alimentaires d'une population mondiale croissante. Et d'autre part, en préconisant le passage d'une production sur le volume à une production davantage qualitative.

A l'échelle du Pays, les activités logistiques agricoles sont identifiées dans le PLA sous l'angle de la maîtrise énergétique uniquement.

La Ville de Rennes a également diagnostiqué dans son PAD le besoin d'une meilleure connaissance des pratiques logistiques urbaines sur son territoire.

Pour le volet strictement alimentaire, ce besoin porte sur les outils de transformation et leur adéquation avec les besoins (1ère ambition du PAD). Se joint à cela l'objectif de concrétiser la légumerie de l'Etablissement et Service d'Aides par le Travail (ESAT).

Les principales mesures du Plan de Déplacement Urbain (PDU) visent à réduire les nuisances des activités logistiques dans le centre urbain par la structuration du réseau périurbain qui s'appuierait sur le trafic ferroviaire, plus supportable en termes de nuisances que le trafic routier, et dont le réseau offre des opportunités d'accueil d'une plateforme logistique. Il est stipulé que les anciennes zones industrielles centrales (ZI), adaptées à l'accueil d'activités logistiques et de commerce de gros, doivent cependant être préservées. Enfin, pour encourager le décarbonage des transports de denrées alimentaires il est proposé de mettre au point une charte d'engagement pour réduire les émissions de GES.

© Terres en villes

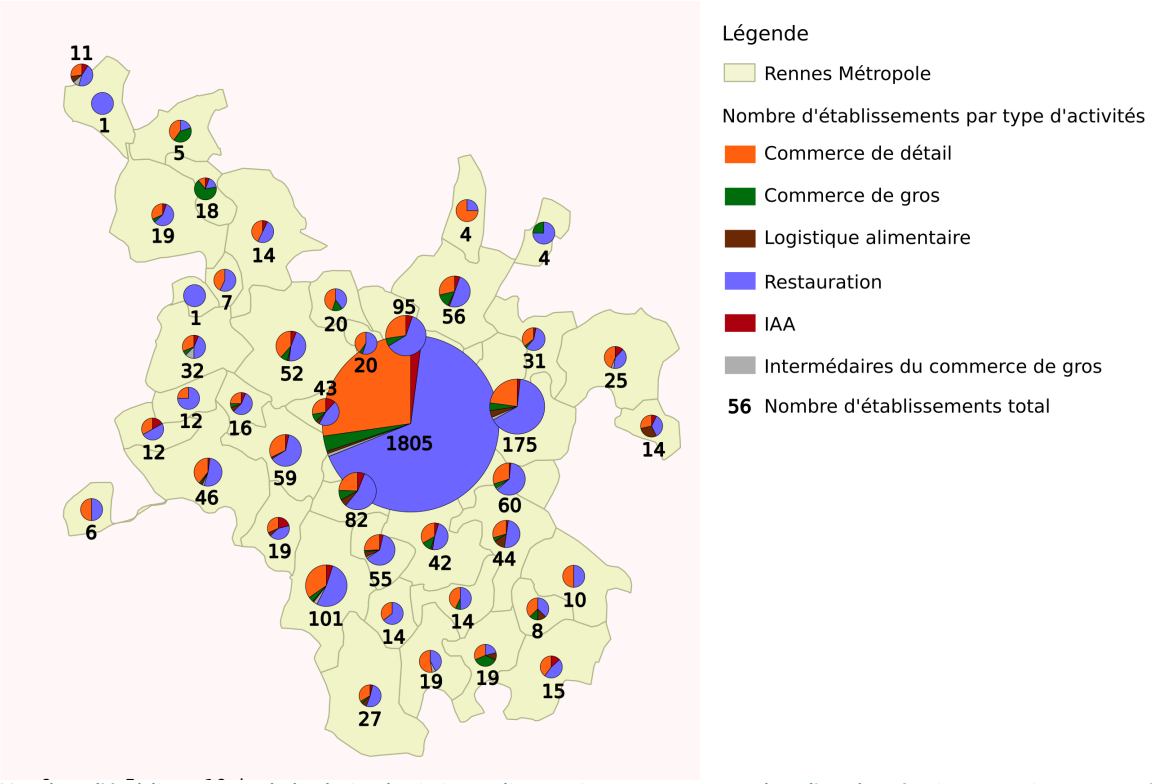
Le site Pomona TerreAzur à Rennes (Noyal-sur-Vilaine)

Caractérisation de la logistique et du commerce alimentaire

Rennes est à la fois la porte d'entrée logistique et le pôle logistique le plus important à l'échelle de la région Bretagne. Les infrastructures logistiques bretonnes y sont fortement concentrées puisqu'au niveau des entrepôts, la métropole totalise 651 km², soit 12% des surfaces bretonnes (CRCI, 2010). C'est donc un territoire qui accueille une bonne partie des flux alimentaires bretons, qu'ils y transitent ou qu'ils y soient captés. La présence de plateformes régionales comme Biocoop à Melesse, aux portes

La chaine logistique alimentaire rennaise en nombre d'établissements enregistrés en tant que :	
Exploitations agricoles, pêcheurs	1 186
IAA	96
Grossistes	138
Demi-gros	26 dont 3 centrale d'achat (+1 hors agglo à Melesse)
Logistique alimentaire	49 dont 5 entrepôts frigorifiques
Détaillants	905
Restaurateurs	1918 dont 5 cuisines centrales/communales

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



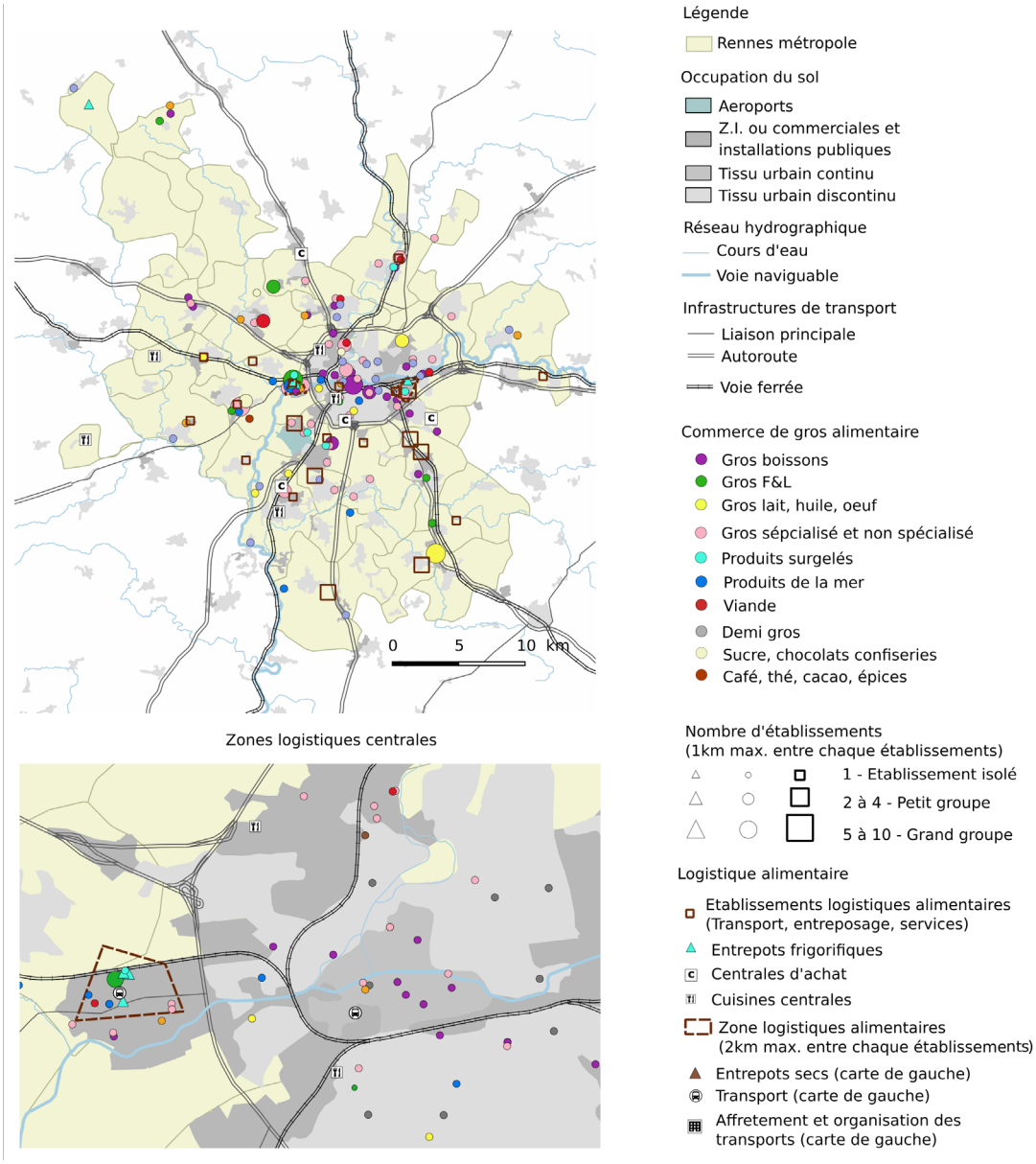
Nombre d'établissements de la chaine logistique alimentaire par commune dans l'agglomération rennaise en 2018 (réalisation H. Forestier- Terres en villes, Sources : Base SIRENE février 2018).

nord de la métropole ou Pomona Terreazur à Noyal sur Vilaine viennent conforter la position de Rennes métropole en tant que centre d'opération logistique breton.

Même si un grand nombre d'établissements de la chaine logistique soient concentrés sur le centre de Rennes et en première périphérie, ils sont relativement éclatés sur le reste du territoire comparé à Lorient ou Angers par exemple. Ce qui s'explique notamment par un foncier rare dans les ZI du tissu urbain, mais aussi par un maillage routier et ferroviaire important.

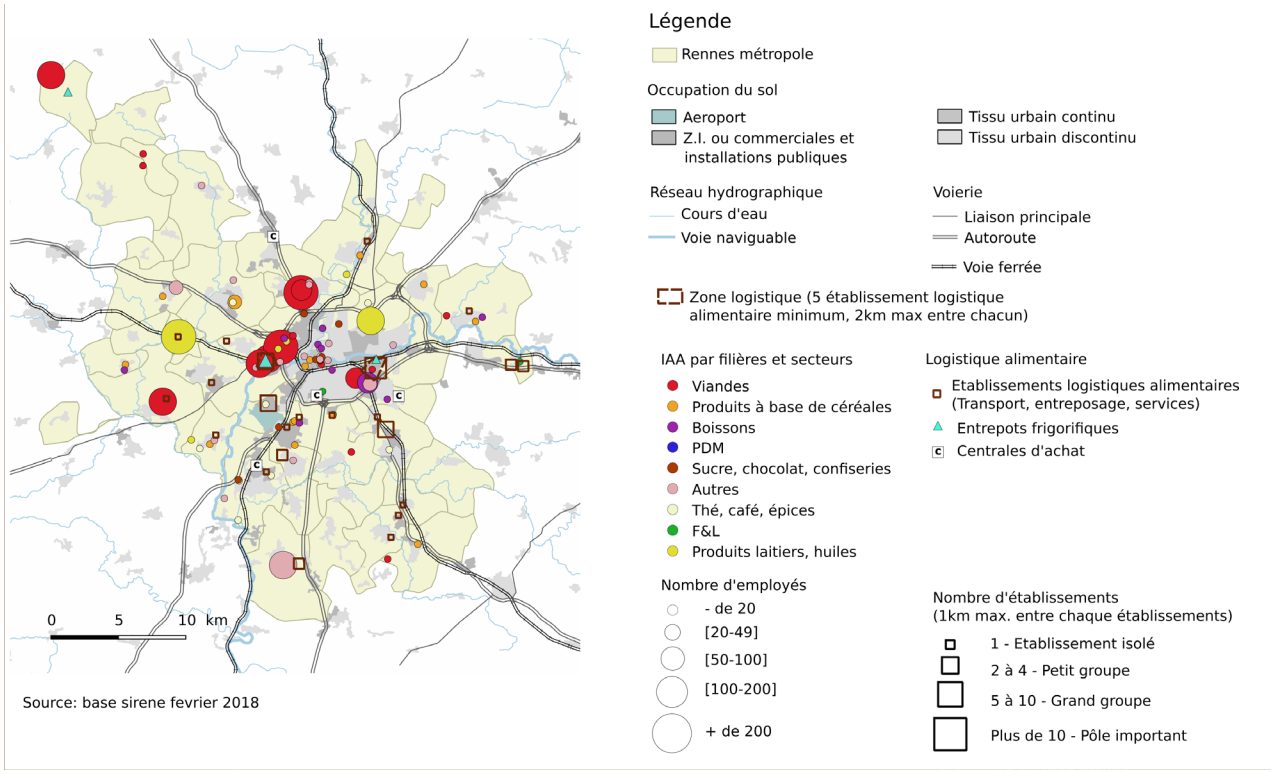
Deux zones logistiques denses sont à distinguer : une autour du marché de gros et une autre à l'est de l'agglomération, légèrement plus importante, et proche de l'axe vers Paris. Le nord est moins couvert, les axes menant vers Lorient, Nantes ou Paris étant privilégiés.

L'implantation des grossistes sur le territoire est également éclatée. Certaines filières sont cependant plus centralisées que d'autres : c'est le cas du lait avec Lactalis (Bourgbarré) qui concentre une grande partie des établissements sur son site. Le constat est valable également pour la filière des fruits et légumes, dont les équipements autour du marché de



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

gros et sur La-Chapelle-des-Fougeretz. On constate aussi une part d'intermédiaires du commerce de gros plus importante que dans les autres agglomérations.



Industries agro alimentaires rennaises par filière et par nombre d'emplois (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).

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

De manière générale, les acteurs confirment la position de Rennes Métropole comme stratégique pour les plateformes de distribution régionales, celles-ci ayant la possibilité de toucher toute la région du Grand Ouest. En tant que pôle logistique, la métropole rennaise reçoit des produits de toute la Bretagne mais aussi de toute la France, dans les centrales et les plateformes régionales qui s'y trouvent.

Les grands opérateurs tels Pomona et Biocoop, de par leur insertion dans des schémas régionaux et nationaux, mettent en évidence la difficulté de différencier les flux (de ramasse et de livraison) pour une destination locale de ceux relevant du régional et du national.

En résonnance aux enjeux identifiés dans les outils de gestion du territoire, la question du dernier kilomètre est centrale. Le centre de Rennes est difficile d'accès et les transporteurs en véhicules lourds préfèrent y éviter les livraisons. Ce qui joue sur les stratégies d'implantation à l'image de la plateforme régionale Biocoop qui, en 1998, s'est installée à Melesse, qui constitue une meilleure opportunité foncière en termes de coûts et de potentialités d'agrandissement. Aujourd'hui arrivée à la limite d'extension du site, elle projette de déménager davantage en périphérie.

Plusieurs ateliers techniques d'échanges ont été organisés à l'échelle de la métropole et de la ville pour travailler sur la question de la logistique urbaine. La métropole adopte depuis une approche d'accompagnement des acteurs privés (plutôt que de portage de projets), notamment par un accompagnement foncier.

Certains opérateurs sont demandeurs de plateformes logistiques urbaines et souhaitent un accompagnement en la matière. Les discussions portent sur la combinaison de ces plateformes à des triporteurs en vue d'une desserte facilitée du centre-ville. Les triporteurs se développent en effet sur la métropole rennaise (dont STEF TFE constitue un client important).

Il est prévu dans la règlementation des dérogations pour les véhicules vertueux en termes de GES. Les transporteurs creusent dès lors cette piste notamment avec les camions à gaz ou électriques. Pomona Terreazur est à ce titre en train de tester la faisabilité d'une livraison complète en camion électrique.

Il y a 3 ans la métropole a initié un travail sur la logistique de la restauration collective au niveau du Pays de Rennes en partenariat avec les acteurs économiques et la Chambre d'agriculture. Ces travaux n'ont pas porté leurs fruits et les crédits ont été réaffectés sur de la sensibilisation à l'alimentation bio et locale dans la restauration scolaire.

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. Dans une volonté de diagnostiquer le territoire, l'information récoltée vient compléter et conforter l'analyse cartographique.

Zoom sur le marché de gros

Le marché de gros de Rennes est un ancien Marché d'Intérêt Régional (MIR), déclassé et privatisé en 2014, considérant qu'il ne fournit qu'une faible part des fruits et légumes consommés dans la métropole et qu'il a un faible taux d'occupation (3) . En 2015 le marché comptait 250 acheteurs pour environ 25 000 tonnes de marchandises à l'année (4). Le site est loué à Subéry qui l'exploite désormais, avec un bon réseau de distribution pour les fruits et légumes et les produits de la mer (TEV, 2014). La société Subéry est bien implantée en Bretagne (avec des filiales de produits de la mer) mais aussi dans les pays de la Loire avec sa filiale "Vivy Fruits" implantée sur la station fruitière de Vivy. Le marché de gros n'est pas intégré dans la politique alimentaire de la métropole, ni dans la fédération des marchés de gros dont ils sont sortis. La zone de l'ancien MIR rassemble toujours un certain nombre de grossistes, d'entrepôts frigorifiques et de transporteurs, mais aussi des IAA pour les produits à base de viande.

(3) et (4) Source : http://metropole.rennes.fr

Bibliographie

- 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.

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

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

- MISCHI et al., (2016) Les classes populaires en milieu rural, in BLANCARD S., DETANG-DESSENDRE C., RENAHY N. (coord.), Campagnes contemporaine. Enjeux économiques et sociaux des espaces ruraux français, Paris, Ed. Quae, pp. 23-33

- Terres en villes (2014), « Analyse des stratégies des agglomérations Terres en Villes en matière de plateformes de logistique alimentaire »

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