

COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES - PLÉNIÈRE CONSEIL AGRICOLE ET ALIMENTAIRE

17 octobre 2023 – Hôtel Métropolitain

LE 17 OCTOBRE 2023 A EU LIEU LA DERNIÈRE PLÉNIÈRE DE L'ANNÉE DU CONSEIL AGRICOLE ET ALIMENTAIRE (CAA) DE BORDEAUX MÉTROPOLE. L'ÉQUIPE D'ANIMATION DU CAA A SOUHAITÉ TRAITER D'UN SUJET A ENJEUX FORTS ET TRANSVERSAUX AU SEIN DU PROJET ALIMENTAIRE TERRITORIAL (PAT) : LA LOGISTIQUE.

ORDRE DU JOUR

> Introduction

Patrick PAPADATO et Meriem BOZZO-REY, co-présidents du CAA

> Présentation des actions de Bordeaux Métropole sur les questions de logistique alimentaire

> Table ronde « la logistique au service d'une agriculture et alimentation relocalisées »

Vous retrouverez l'ensemble des documents présentés dans le diaporama associé à ce compte-rendu.

INTRODUCTION

Patrick PAPADATO introduit cette dernière plénière de l'année aux côtés de Meriem BOZZO-REY (CCAS de Floirac), élue co-présidente du Conseil Agricole et Alimentaire (CAA) lors du dernier comité technique partenarial de septembre. En effet, comme le prévoit le Règlement Intérieur de l'instance, le CAA doit être piloté par une co-présidence. Le dernier comité technique partenarial ayant statué sur la nécessité d'une parité dans les représentants, après un vote sans candidats, Meriem BOZZO-REY a été élue afin de représenter le volet « terrain » des membres du Conseil Agricole et Alimentaire et se fait « porte-parole » des acteurs (hors collectivités).

Meriem BOZZO-REY intervient donc afin de se présenter et précise qu'elle se tient à la disposition de tous pour échanger et porter la parole des acteurs du terrain.

PRÉSENTATION DES ACTIONS DE LOGISTIQUE ALIMENTAIRE MENÉES PAR BORDEAUX MÉTROPOLE

La logistique alimentaire peut se définir comme l'ensemble des processus et des activités visant à assurer l'approvisionnement, la transformation, le stockage, la distribution et la gestion des déchets alimentaires de manière efficace et durable. L'alimentaire représente entre 10 et 15% des flux de marchandises sur l'agglomération bordelaise (PCAET Bordeaux Métropole) et **17% de l'empreinte carbone de Bordeaux Métropole**. De plus, l'ADEME a montré que 19% de l'empreinte carbone de l'alimentation est liée aux transports des flux. Trouver des solutions pour réduire l'empreinte carbone du transport des denrées alimentaires semble donc pertinent et même nécessaire.

Mener une réflexion commune avec d'autres territoires sur cette question de logistique alimentaire à partir d'approches géographiques et économiques permettrait de connaître les chaînes d'approvisionnement actuelles et de trouver des solutions concrètes pour **faciliter l'approvisionnement en produits locaux de la métropole de Bordeaux et des autres territoires girondins**. La thématique de la logistique se situe au cœur des préoccupations de plusieurs directions et de plusieurs



domaines de compétences et concerne des projets divers et structurants sur le territoire : projet alimentaire territorial, schéma des mobilités, grands projets d'aménagement, Opérations d'intérêt métropolitaines, etc.

400 acteurs du territoire ont été mobilisés pour construire le Projet Alimentaire de Bordeaux Métropole. De nombreux groupes de travail, avec des acteurs très diversifiés, ont permis de co-construire le plan d'actions de la stratégie. Lors de ces temps d'échanges, les problématiques logistiques sont apparues comme prioritaires pour une majorité des acteurs présents. En parallèle de la construction du PAT, la création de la feuille de route logistique métropolitaine – issue du schéma des mobilités 2020/2030 de Bordeaux Métropole – a révélé la volonté politique de travailler sur la logistique alimentaire. L'équipe du PAT, en concertation avec l'équipe en charge de la feuille de route logistique, s'est donc lancée dans une réflexion pour construire des projets communs permettant de réduire l'empreinte carbone de la logistique alimentaire.

La feuille de route logistique de Bordeaux Métropole

En mai 2023, Bordeaux Métropole s'est dotée d'une **feuille de route logistique urbaine** afin de permettre une meilleure prise en compte les enjeux de cette thématique, une anticipation des mutations en cours et leurs conséquences, et une relance de **la dynamique partenariale d'échanges entre la sphère publique et la sphère privée**. Il s'agit d'une déclinaison opérationnelle des orientations du **schéma des mobilités et du schéma de développement économique** et intègre les objectifs de la **feuille de route sur l'économie sociale et solidaire**. Elle comporte une cinquantaine d'actions regroupées autour de 4 axes : intégrer les flux logistiques dans la ville, limiter l'impact environnemental de la logistique, accueillir les activités logistiques sur le territoire et définir une gouvernance et des espaces d'échanges. La **logistique alimentaire** est incluse dans les différentes actions et fait aussi l'objet d'une action spécifique.

Zoom sur le fret fluvial

François LE GAC en charge de la mission Fleuve à Bordeaux Métropole est venu présenter les actions portées par Bordeaux Métropole pour relancer le fret fluvial.

Bordeaux Métropole agit en faveur du **redéveloppement du fret fluvial** à travers la **Mission Fleuve**, qui coordonne depuis 2022 au sein des services de la Métropole un groupe de travail autour de la **relance du fret par la voie d'eau**. L'activité fret fluvial, autrefois florissant à Bordeaux, est un mode de transport délaissé au profit du tout routier depuis de nombreuses années. La Mission fleuve a donc entrepris de **rechercher les moyens d'actions à mobiliser pour activer un circuit de logistique urbaine fluviale** en complémentarité des démarches Voies Navigables de France ou le Grand Port Maritime de Bordeaux. L'objectif consiste en **l'approvisionnement du cœur de la Métropole par voie d'eau** depuis des sites de massifications de marchandises implantés en entrée d'agglomération, de redynamiser l'activité portuaire avec comme perspective **la création d'un service de logistique urbaine fluviale**. L'action est portée à une échelle plus large réunissant un ensemble d'acteurs (Département de la Gironde, la région, Voies Navigables de France, le Grand Port Maritime et diverses collectivités) depuis 2 ans. Le travail porte sur les infrastructures de navigation (canal de la Garonne et du Midi), les infrastructures de manutention et la réintroduction de la logistique en cœur de ville.

Une péniche de petit gabarit correspond à 10 et 14 camions traditionnels. Même s'il reste difficile de comparer tous les flux, il est considéré que le transport fluvial **diminue par 4 ou 5 la quantité de CO2 émise** par tonne de marchandises déplacées. Par ailleurs, le transport fluvial permet également la **réduction des nuisances sonores, un impact important sur la qualité de l'air ainsi que sur les nuisances visuelles**. En parallèle, les bateaux peuvent également servir d'infrastructure pour faire de la manutention sur place et ainsi assurer une mission logistique complète. Le mode de transport est plus lent, donc pas toujours adapté à tous les flux, mais cela peut être un des maillons de la chaîne logistique. Le fret peut être une solution de transport entre l'entrée et le cœur de l'agglomération et permettre le transport de produits frais sur ce tronçon.

Les actions logistiques de la politique agricole et alimentaire de Bordeaux Métropole

La Métropole de Bordeaux dispose d'une autonomie alimentaire de 7 jours par an... Elle ne peut donc pas nourrir l'ensemble de ses habitants avec ses producteurs. En parallèle, elle est le plus gros bassin de consommation de Nouvelle-Aquitaine. A ce stade, il n'est pas possible d'identifier la provenance des produits alimentaires qui nourrissent les habitants du territoire.

Le PAT porte des objectifs ambitieux à la fois dans la réduction de l'empreinte carbone de la logistique alimentaire et dans la relocalisation de l'agriculture et de l'alimentation. Il est donc logique de se pencher sur l'identification des flux alimentaires dans un premier temps. Pour cela, une étude des flux est en cours de cadrage pour caractériser à la fois l'offre disponible localement et la demande, entre autres, sur les secteurs de la restauration collective et commerciale.



L'étude sera construite autour de 3 lots :

- 1 lot permettant de réfléchir sur l'offre disponible localement (définition du local PAT : région Nouvelle-Aquitaine et départements limitrophes) en réalisant un large état des lieux des bassins de production et d'aller voir les agriculteurs du territoire pour connaître leurs flux ;
- 1 lot pour identifier les flux en Restaurant Hors Domicile (RHD) ;
- 1 lot qui permettra d'identifier les flux qui n'ont pas été caractérisés dans les 2 premiers lots afin de faire le lien entre offre et demande.

L'objectif est de faire remonter les problèmes du territoire et de trouver des solutions concrètes pour améliorer les activités de logistique sur le territoire de Bordeaux Métropole.

TABLE RONDE « LA LOGISTIQUE AU SERVICE D'UNE AGRICULTURE ET ALIMENTATION RELOCALISÉES »

L'objectif de la table ronde est d'avoir le point de vue des acteurs sur la thématique de la logistique alimentaire sous l'angle de leur métier/filière ainsi que les enjeux et leviers à lever pour travailler sur la logistique alimentaire, au regard des actions portées dans le PAT.

Une table ronde avec des « experts » du sujet ou du moins des acteurs qui incluent les questions logistiques dans leur quotidien professionnel :

- **Emeline DELONG**, Civam PPML
- **Benjamin LABELLE**, Manger Bio Sud-Ouest
- **Alizé DUCOURS**, Le Chaînon Manquant
- **Clémence BARDAINE**, Garonne Fertile/Vivants
- **Wiame BENYACHOU**, L'Atelier Reménagement

Compte-rendu des prises de parole de la table ronde

La prise de parole d'Emeline DELONG, du Civam PPML

Le Civam PPML est une association de développement agricole qui appartient au réseau des Civam pour une agriculture économe qui existe depuis 2009 afin, au départ de stimuler la création des AMAP et l'installation agricole. Le cœur du travail du Civam est d'accompagner ses adhérents et non adhérents, souvent des maraîchers bio diversifiés et petits éleveurs de petits ruminant dans leurs projets de vente directe et d'accompagnement de la production en favorisant l'accent sur les leviers à trouver collectivement entre producteurs.



Depuis 4 ans, le Civam PPML mène une action spécifique pour les maraîchers diversifiés bio afin de les professionnaliser pour accéder à de nouveaux débouchés dits de « gros » afin d'arriver à dépasser la stagnation des circuits classiques, la baisse des ventes en bio et la baisse de la vente directe. Les débouchés de la vente directe sont plus compliqués actuellement et les jeunes qui s'installent se heurtent à ces difficultés d'accéder à ces nouveaux marchés.

La logistique est donc un élément important de leur temps de travail et charges. La logistique est souvent difficilement estimable pour les producteurs.

Emeline Delong a soulevé divers *constats* :

- Les débouchés commerciaux doivent être un levier de pérennité pour les producteurs ;
- Bordeaux Métropole est un fort pôle d'attraction pour les producteurs (AMAP, paniers, restaurations collectives, magasin spécialisés, MIN, transformation) ;
- Les producteurs peuvent avoir des problèmes de véhicules, avec parfois des véhicules fragiles et polluants ;
- Le seuil déclencheur de la livraison : le producteur ne peut pas toujours venir livrer sur la métropole, il est donc nécessaire d'avoir un volume et un chiffre d'affaires ;
- Il faut intégrer la partie logistique en amont du déclenchement de la livraison : connaissance du besoin du client.

Dans le projet mené actuellement, le Civam travaille sur la mise en relation entre l'offre de la production et les besoins par des outils co-construits. Certains producteurs adhérents à des structures collectives (ex Au près des Cuisiniers). Le Civam a testé la mutualisation des livraisons afin que les producteurs qui avaient déjà un circuit puissent intégrer des marchandises d'autres producteurs, et le travail a également consisté à travailler sur la répartition des livraisons dans les semaines.

Le *frein* identifié par Emeline Delong est que, pour que la production soit mise en route, il est nécessaire que les producteurs aient une vision à long terme. Pour lever ce frein, Emeline Delong propose une *perspective* : une planification en amont des



besoins pour permettre à la production de mieux s'organiser sur les produits à proposer, une vision des prix et sécurisation des prix et assurer une logistique adaptée. Il est nécessaire d'avoir cette vision afin de gérer les productions et minimiser les prises de risque. L'idéal serait de travailler une solution « gagnant-gagnant » permettant à chaque maillon (producteurs, grossiste, acheteur final) d'améliorer l'organisation sur els prix et marges pour qu'un légume local soit valorisé à sa juste valeur sur le territoire.

La prise de parole de Benjamin LABELLE, de Manger Bio Sud-Ouest



Manger bio Sud-Ouest (MBSO) est une Société coopérative d'Intérêt Collectif créée en 2011 afin de distribuer des produits 100% bio locaux vers la restauration collective de l'Aquitaine. La mission de MBSO est de rassembler des producteurs bio et de structurer leur offre vers ce marché afin de :

- Commercialiser les produits de leurs producteurs : structurer, vendre, répondre à des marchés publics
- Construire de la logistique : stocker, préparer des commandes, livrer ou faire livrer pour répondre à une diversité large d'acteurs (petites communes, grosses cuisines centrales). 50% de l'activité de logistique est assurée depuis la plateforme et 50% en direct producteur vers le client.
- Coopérer : une coopérative doit travailler sur les principes démocratiques au maximum. MBSO travaille à la fois pour ses coopérateurs mais aussi pour des salariés et ses clients.

Les enjeux de la logistique soulevés par Benjamin Labelle sont les suivants :

- **La réduction de l'émission Carbone** à la fois du transport et de la production : MBSO travaille à la relocalisation d'une offre la plus vertueuse, 100% bio et la diminution des distances entre les outils de production et de commercialisation. A ce stade 70% de l'offre proposée par MBSO parcourt moins de 250km. Le schéma voulu par MBSO permet de diminuer l'empreinte mais ne répond pas à ce jour à la question de la décarbonation du transport et à la problématique du dernier kilomètre.

MBSO cherche donc à relocaliser son outil logistique afin de diminuer son impact carbone.

- **La mutualisation de la logistique** : levier essentiel pour ne pas être dépendant de grosses structures de la logistique et travailler avec plusieurs opérateurs
- **La logistique du flux « base arrière » / base avant »** : deux tests ont été réalisés avec le fret fluvial en 2019 et 2020 pour bousculer les réflexions et pousser à l'innovation. Il est nécessaire de déconstruire et reconstruire.

La prise de parole d'Alizé DUCOURS, du Chainon Manquant

Le projet du Chainon Manquant est né en 2014 à Paris à partir du constat suivant : en France on continue de jeter des tonnes de nourriture et en parallèle, 6 à 87 millions de personnes sont en situation de précarité. Aussi, la réflexion s'est portée sur l'intérêt de jeter de la nourriture alors que des acteurs de laide alimentaire pour collectent les produits. Le constat a permis de rendre compte que certains acteurs n'avaient pas de solution pour donner les excédents alimentaires car leurs produits ne correspondaient pas aux pratiques (DLC courtes, quantités aléatoires, imprévus...). En parallèle les associations d'aides alimentaires manquant de produits frais qualitatifs, le lien a été fait entre ces acteurs via la création du Chainon Manquant. La valeur ajoutée du projet est de permettre à de nouveaux acteurs de s'engager dans la lutte anti-gaspi et de rendre accessible une alimentaire saine et équilibrée à des publics en situation de précarité.



Le Chainon Manquant à Bordeaux a démarré en juin 2020 et collecte et livre via un véhicule réfrigéré livre directement aux associations en flux tendu dans le respect de la chaîne du froid selon leurs besoins. 2 circuits réguliers sont proposés par semaine.

Depuis la crise Covid, les dons sont très aléatoires ; soit ce sont de grosses quantités, soit de tout petits reliquats. Le Chainon Manquant doit donc jongler entre les différents dons et doit donc être réactif pour capter l'ensemble des reliquats. Le Chainon Manquant arrive à petite échelle à réaliser l'ensemble de ses missions, avec les contraintes de fluctuation des volumes, formation et l'accompagnement des bénévoles.

Les enjeux de la logistique identifiés par Alizé Ducours sont :

- **Avoir les soutiens financiers** nécessaires pour être partout et tout le temps afin de répondre aux contraintes du métier ;
- Créer des mini circuits dans tous les quartiers afin d'arriver à faire le lien entre les surplus et les besoins des associations et répondre à la demande au plus près des besoins afin de ne pas déplacer le gaspillage alimentaire.

La prise de parole de Clémence BARDAINE, de Garonne Fertile/Vivants



Clémence Bardaine est fondatrice du restaurant Casa Gaïa créé en 2018 sur la base d'un constat simple : accompagner la transition écologique de Gironde, être en relation avec les producteurs afin de travailler des produits ultras frais. 80% des approvisionnements sont en direct producteurs. La logistique a un coût à Casa Gaïa afin de répondre aux enjeux de la livraison. Casa Gaïa se positionne en tant que transformateur de produits frais et souhaite réduire la distance entre les fermes et l'outil et ainsi s'intégrer dans un schéma de filière.



La construction du modèle s'est faite par la très bonne connaissance des producteurs qui venaient livrer en direct. Casa Gaïa s'intégrait alors dans une dynamique de construction et soutien de l'offre et non comme client « simple ».

La question de la logistique a été apportée naturellement par l'origine des bassins de production avec lesquels Casa Gaïa travaillait : Libournais, Sud-Gironde, Lot-et-Garonne afin de comprendre la problématique et la sensibilité des producteurs au fleuve. Ainsi le projet Garonne Fertile est né afin de créer une expérimentation sur le transport de marchandises via le fret fluvial.

Le *frein* qui a été identifié est que des collectivités locales doivent être proactives et prêtes à mettre des fonds pour structurer les ports, les producteurs sont intéressés malgré la lenteur que cela engendre et un besoin de la gestion du flux qui est nécessaire. Il y a une grosse attente sur le fret fluvial et volonté des producteurs.

L'ensemble des actions menées par Casa Gaïa, en lien avec les producteurs, les acteurs de la cyclo logistique bordelaise et le restaurant implanté dans le cœur du quartier des Chartrons a permis de soulever des *constats* sur la logistique. Il y a un **manque de hubs logistiques en arrivant à Bordeaux Métropole**, les quais et les bateaux ne pouvant pas assurer le stockage et la réception dans les conditions optimales, ce qui a amené à travailler sur un projet « Espace Fertile » qui a 3 fonctions : stocker/transformer et livrer sur la Métropole de Bordeaux. Ce projet doit permettre aux producteurs de livrer directement sur une plateforme urbaine.

La logique est multiple car elle mêle à la fois le travail de la restauration commerciale, de la logistique, pour favoriser l'acheminement de produits issus de fermes mais aussi pour bénéficier d'un support logistique en ville permettant de livrer un certain nombre de denrées en restauration collective via le partenariat avec Manger Bio Sud-Ouest. En parallèle, via la structure « Vivants » un atelier de transformation en plats cuisinés est aussi partie prenante sur projet.

Les *enjeux* liés à la logistique soulevés par Clémence Bardaine sont :

- Permettre aux producteurs de livrer sur le territoire de la métropole ;
- Assurer de la ramasse chez le producteur ;
- Travailler la logistique du dernier kilomètre ;
- Gérer la fluidité et le coût de la logistique via la coopération logistique.

La prise de parole de Wiame BENYACHOU, de L'Atelier Remuménage

La logistique est le parent pauvre de toute activité économique et l'alimentation écologique durable et locale doit se saisir de la question de la logistique.



L'Atelier Remuménage est un acteur de la logistique urbaine qui existe depuis 2001. La base de sa création c'est de proposer une solution logistique solidaire, sociale et écologique. La première création de L'Atelier Remuménage était de créer une activité de déménagement social et solidaire accessible aux personnes en situation de précarité afin d'accéder à une mobilité en Nouvelle-Aquitaine. L'Atelier Remuménage utilise des véhicules électriques et au biogaz et une parti cyclo-logistique.

L'Atelier propose des solutions de manutention, de livraison, du premier et dernier kilomètre, mais aussi de collecte, de la reverse logistique... mais aussi de l'enjeu de la distribution et stockage.

L'Atelier Remuménage c'est 75 salariés dont une quarantaine en parcours d'insertion par l'activité économique, 13 000 points par an livrés, 60 tonnes de produits alimentaires livrés par an.

Sur l'alimentation, les actions proposées consistent à avoir une logistique de cohésion sociale en vue de proposer avec des collectivités, mais aussi la restauration collective une redistribution des surplus aux foyers de familles et aux centres sociaux qui ont intégré des frigos solidaires. Une des parties de logistique importante c'est, en lien avec les commerces de proximité, de proposer une solution de livraison et de stockage déporté avec les acteurs locaux (ex Les Nouvelles Fermes). En faisant appel à la cyclo-logistique. Cette activité de cyclo logistique est quotidienne en vue d'acheminer en centre-ville dans les commerces et restaurants les produits.

L'Atelier a une volonté de développer une activité de logistique locale et au service d'une offre 100% bio sur le territoire local. Les rencontres avec les acteurs du territoire permettent également d'expérimenter et coopérer ; c'est le cas avec le projet Garonne Fertile et la complémentarité des actions à mettre en place.

Les *enjeux* sur la logistique identifiés par Wiame Benyachou sont :

- **La mutualisation de la logistique** : permet à différents acteurs de regrouper leur offre via les solutions proposées par la cyclo-logistique afin de maintenir les commerces de proximité et le soutien aux acteurs des filières locales
- **La coopération entre acteurs** : la logistique demande des moyens à la fois fonciers et financiers. L'enjeu de la mutualisation permet de baisser la question du coût de la logistique et de développer la culture du collectif
- **L'impact carbone de la logistique** : les solutions apportées par l'Atelier permettent de réunir une offre mutualisée et donc réduire par le biais d'un regroupement de l'offre mais aussi via le type de transport utilisés l'impact environnemental
- **La cyclo-logistique** est possible pour les projets alimentaires et accessible financièrement



- **Encourager l'exemplarité de la commande publique** : véritable levier pour l'alimentation locale. Encourager l'allotissement pour développer l'alimentation locale et permettre aux agriculteurs et opérateurs locaux d'accéder à la commande publique.
- **Amplifier les aides financières** : pour développer la distribution et la consommation locale, entre autres sur des outils de distribution favorisant une offre locale
- **Créer un consortium dans la logistique urbaine pour réunir tous les maillons de la chaîne** : agriculteurs, acteurs de la logistique...

Résumé des freins et enjeux de la logistique alimentaire sur le territoire

L'ensemble des interventions nous permet de poser les éléments de constats ci-dessous.

	Freins	Leviers
Sur les filières agricoles et alimentaires	Méconnaissance des besoins par les producteurs Surcoût de la logistique	Planification des besoins Professionnaliser les opérateurs et créer des partenariats durables La commande publique comme facilitateur et création de filière
Sur les acteurs de la logistique	Méconnaissance des flux et acteurs sur la métropole	Créer une coopération entre acteurs Identifier les aides possibles

Questions et échanges autour de ces interventions

Anna FAUCHER – Let's Food

Où se situe le MIN dans l'organisation de la logistique et les travaux du PAT ?

Réponse : Le MIN est intégré directement aux réflexions de Bordeaux Métropole. Patrick PAPADATO ajoute que les élus ont conscience du rôle du MIN tant dans sa posture que son positionnement géographique. Les élus ont la volonté d'en faire un pôle de référence agricole et alimentaire qui sera au cœur des préoccupations de différentes stratégies métropolitaines et entre autres celle du PAT.

Comment sont menées les réflexions avec les autres bassins de consommation et avec d'autres acteurs de la consommation, par exemple la Grande Distribution ?

Réponse : l'alimentation et l'agriculture sont des sujets des coopérations. Dans le cadre de la réponse à l'AMI Démonstrateurs Territoriaux, les réflexions sont de fait menées avec les territoires voisins afin d'avoir une réelle concertation des enjeux qui sont similaires. Pour la grande distribution, ils étaient historiquement impliqués dans les premiers temps d'échange du PAT, mais n'ont pas été réimpliqués ces dernières années. Le travail actuel de la nouvelle instance est de les réimpliquer et des contacts sont en cours avec le réseau Système U et Auchan. Ils sont d'ailleurs intéressés par les travaux autour de la logistique.

Jean-Marc THOUY – AGRIFLUX

Les solutions existent et beaucoup de territoires s'emparent de la question. Néanmoins, si à l'échelle de la Métropole de Bordeaux, Gironde voire de l'Aquitaine, il serait nécessaire d'intégrer les 3 éléments suivants :

- La logistique doit être globale : amener une solution globale qui permette à un producteur de venir livrer l'ensemble de ses flux sur et hors métropole et toutes les solutions doivent être pensées indépendamment les unes des autres.
- La logistique doit être gérée au quotidien : raisonner large pour intégrer à la fois la récolte mais aussi l'acheminement du produit...
- La logistique ne peut pas être un métier de « gagne petit »

Marine HURTAUD – PETR Cœur Entre Deux Mers

Quel est le modèle économique du Chainon Manquant ?

Réponse : Il y a 1 salarié et 1 alternant. La collecte et la redistribution sont gratuites qui créent une vraie chaîne de solidarité. La Chainon Manquant répond à des appels à projets et est soutenu par des fondations. L'objectif est de garder un modèle souple. La structure fonctionne également avec une trentaine de bénévoles dont un noyau dur d'une dizaine de personnes.

Agnès DE CARRERE – La Coopération Agricole

Quid du fret ferroviaire ?

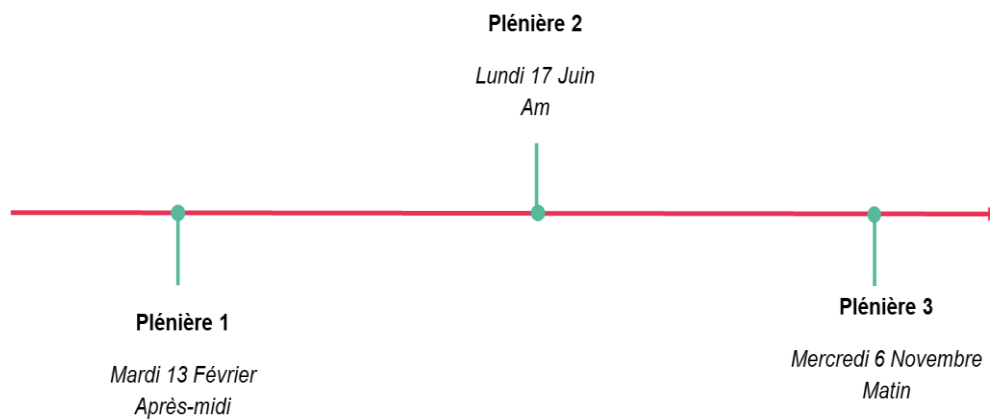
Réponse : François LE GAC apporte quelques éléments. La question est similaire à celle du fluvial. Pour qu'économiquement ce soit rentable de faire circuler un train il est nécessaire de massifier le volume de marchandise. Par ailleurs se pose la question des infrastructures. Le port de Bordeaux se pose la question de réhabiliter ses infrastructures ferroviaires pour permettre d'ouvrir une plateforme multimodale, mais les opérateurs du ferroviaire misent plutôt sur le transport de voyageurs. Les infrastructures de transport de flux de trains sur ce type de transport ne sont plus à jour.



Les temps forts 2024

Vous trouverez ci-contre les dates des plénières du Conseil Agricole et Alimentaire qui auront lieu en 2024.

A vos agendas !



Pour tout contact avec l'équipe PAT : pat@bordeaux-metropole.fr

