

# **AGRICULTURE**

**GROUPE DES ELUS COMMUNISTES**

---

## **AGRICULTURE, AGROALIMENTAIRE, LOGISTIQUE ET FRET : SE RASSEMBLER ET MUTUALISER 14 SEPTEMBRE 2010**

**Par Gérard Lahellec**

Depuis l'adoption de la Loi dite de Modernisation de l'Economie (LME) qui renforce la toute puissance des centrales d'achat pour tirer les prix à la production des denrées alimentaires vers le niveau le plus bas, nous assistons à une guerre sans merci livrée par les centrales d'achat de la grande distribution à toutes les filières de productions alimentaires.

Cette offensive ultralibérale, qui se traduit par une exacerbation de la mise en concurrence des productions à l'échelle de la planète, s'accompagne aussi d'une stratégie des grands groupes pour maîtriser en aval de la production toute la chaîne de la logistique des transports, de l'acheminement et de la distribution.

Ainsi ces grands groupes, toujours pour « optimiser » la gestion de leurs stocks et renforcer leur posture de donneurs d'ordre maîtrisant la chaîne logistique « de bout en bout », non seulement utilisent la mise en concurrence mondiale pour faire pression sur les prix mais, en plus, mettent en place maintenant des centrales logistiques « tampon » dont la mission est de s'affranchir le plus possible des producteurs et de leurs transporteurs pour gérer elles-mêmes les conditions et le rythme d'acheminement des denrées dans les grandes surfaces de vente.

Dans de telles conditions, le secteur de la production n'a plus d'autre choix que de « s'aligner » sur les contraintes et conditions de dessertes qui leur sont imposées par leurs donneurs d'ordre c'est à dire à livrer plus souvent, sur des distances plus longues, ces plateformes.

Ainsi, un produit alimentaire dont la production est assurée en Bretagne sera acheminé vers un chantier logistique implanté à plusieurs centaines de Kilomètres et ces mêmes produits acheminés vers ces lieux éloignés reviendront par camion en Bretagne pour être vendus dans une enseigne de la grande distribution!

Par delà la concurrence qui tire les prix à la production vers le niveau le plus bas, le gâchis d'énergie et les surcoûts d'acheminement que représente un tel scénario sont, de fait, supportés par le secteur de la production et des transports qui lui sont liés. Les bilans économiques, écologiques, sociaux et humains d'un tel type de développement ne peuvent être que désastreux et pénalisants. Cette stratégie vient, de fait, aggraver l'exacerbation du libéralisme européen et mondial illustrés récemment encore par la flambée des cours du blé dont les effets pèsent lourdement sur les conditions de productions et sur les revenus des paysans. Il est significatif, de ce seul point de vue, de constater que l'Europe laisse faire et se révèle totalement incapable d'instaurer des mécanismes de régulations, devenus pourtant indispensables dans la situation de crise que nous connaissons.

Heureusement, dans le même temps, se développent des initiatives nouvelles, populaires et novatrices, porteuses d'espoirs et d'exigences nouvelles; ce sont les ventes en direct du producteur au consommateur de fruits et primeurs, la mise en place de marchés de produits biologiques ou encore les tentatives d'instauration de « circuits courts » de distribution rapprochant la proximité du consommateur avec le producteur. Toutes ces initiatives contribuent à féconder le débat sur l'urgence d'un nouveau type de développement aménageur du territoire, de qualité, et accessible au plus grand nombre de citoyennes et de citoyens.

Sans attendre les nécessaires changements de politique aux plans européen, mondial et national, il est urgent et possible d'activer de nouveaux leviers pour un nouveau développement agricole que pour donner une impulsion nouvelle à la mutualisation des activités de logistique favorisant le développement du fret ferroviaire. Les filières de production, les industries qui les alimentent, les collectivités locales, les Régions et Départements, peuvent et doivent conjuguer leurs efforts pour favoriser une mutualisation des activités logistiques qui permettrait, d'une part, aux producteurs de s'affranchir au moins partiellement du diktat imposé par les groupes de la grande distribution et, d'autre part, de réduire les coûts de transports en favorisant le report modal de certains trafics assuré par camions vers l'utilisation du train. Un tel dispositif, qui favoriserait aussi l'efficacité économique des productions alimentaires serait de nature à conjuguer dans un même mouvement développement durable, aménagement du territoire et préservation de l'environnement.