

Les flux de marchandises alimentaires vers les îles du Ponant et la circularité de leurs contenants

*Expérimentation de mise en circuit de
caisses plastiques à Belle-Île-en-mer,
Ouessant, Molène, Batz, Bréhat et Groix*

L'intérêt d'une réduction des déchets sur les îles du Ponant et les perspectives retenues

Un intérêt pour la société et l'environnement

Un intérêt pour les collectivités

- Les pics estivaux de production de déchets imposent un sur-dimensionnement des infrastructures de traitement, et donc un surcoût
- L'évacuation de certains déchets vers le continent représente également un coût additionnel

Un intérêt pour les distributeurs agro-alimentaires comme pour les commerçants et restaurateurs insulaires

- Réduire sa production de déchets peut constituer un axe fort d'une politique RSE
- Communiquer sur une initiative déployée en contexte insulaire stimule les retombées en termes d'image grâce à la forte mise en lumière des îles
- Limiter les volumes de cartons à gérer permet de libérer du temps et de l'espace

L'optique du projet : réduire les déchets par la réutilisation des emballages tertiaires des marchandises alimentaires

- Démarche initiée autour de la suppression des cartons par la mise en circuit de caisses plastiques réutilisables
- D'autres déchets sont considérés, notamment les bacs marée en polystyrène

La complexité générale de l'acheminement des marchandises vers les îles et du retour de leurs contenants consignés

Trois segments logistiques à l'aller puis au retour

ALLER

- Le *pré-acheminement* : d'un distributeur/fournisseur au port continental
- La *traversée maritime*
- Le *post-acheminement* : du port insulaire à l'espace de réception du client

RETOUR

- Le *pré-acheminement retour* du contenant réutilisable : du client au port insulaire
- La *traversée maritime retour*
- Le *post-acheminement retour* : du port continental au distributeur, en passant ou non par un centre de lavage (le lavage pouvant être internalisé par le distributeur)

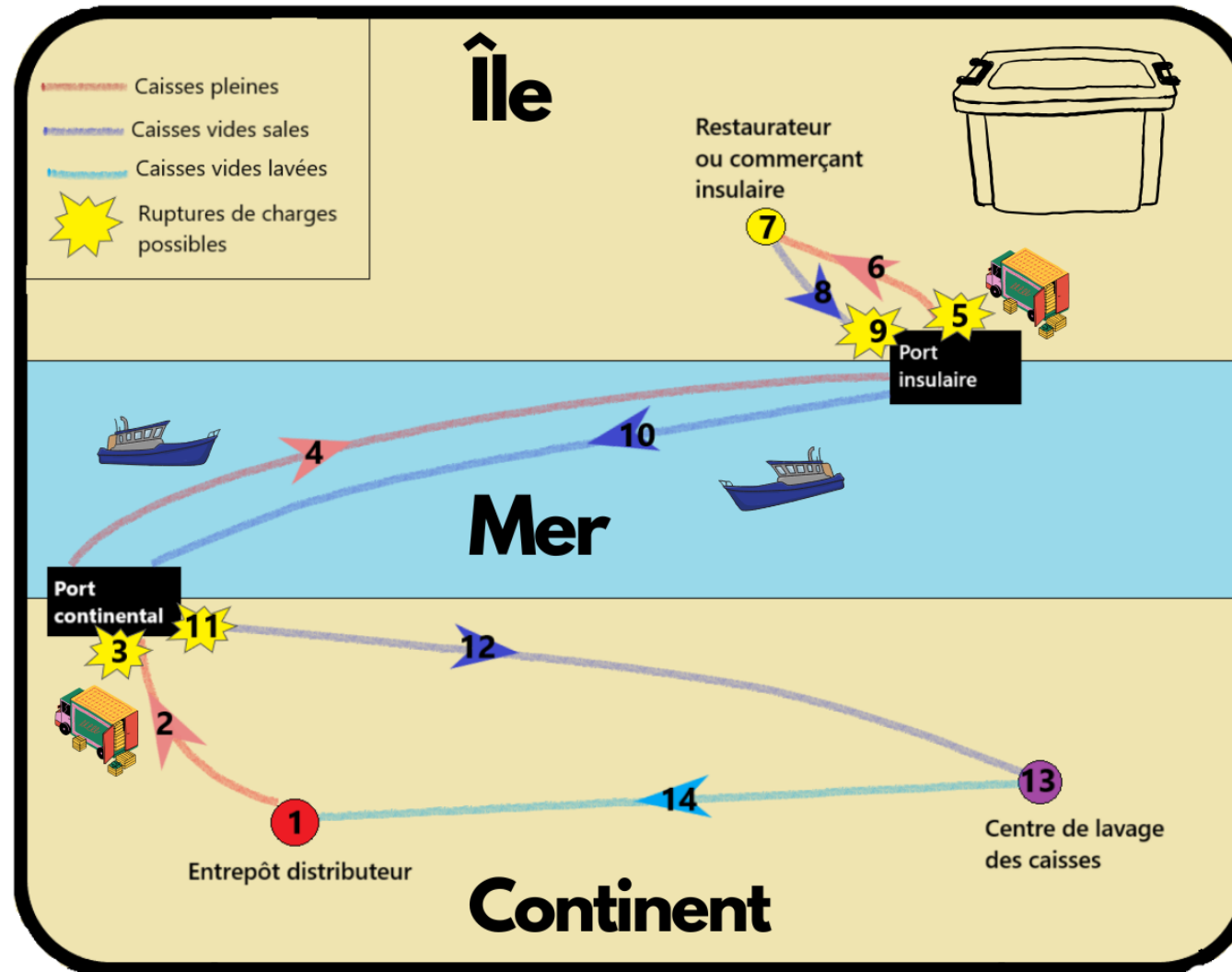
Entre ces segments et au cours de ces segments, des ruptures peuvent intervenir

- En cas de **transfert des marchandises** entre deux camions, lorsque différents transporteurs routiers sont mobilisés
- La traversée maritime implique des possibles **ruptures de charges** lorsque la marchandise est débarquée des camions puis embarquée dans les bateaux : des phases de grutage et de manutention chronophages, parfois sources de pertes ou dégradations, sont ici à noter
- La traversée maritime est moins contraignante lorsque les véhicules, chargés de leurs marchandises, embarquent directement dans les navires. Néanmoins, cette **rupture « modale »** peut aussi être chronophage

La complexité générale de l'acheminement des marchandises vers les îles et du retour de leurs contenants consignés

CYCLE D'USAGE DES CAISSES PLASTIQUES

- CAISSES PLEINES**
- 1 : Préparation de la caisse par distributeur
 - 2 : Pré-acheminement aller
 - 3 : Chargement caisse bateau
 - 4 : Transport maritime
 - 5 : Déchargement caisse bateau
 - 6 : Post-acheminement aller



- CAISSES VIDES**
- 7 : Immobilisation caisse vide (stockage)
 - 8 : Préacheminement retour
 - 9 : Chargement caisse bateau
 - 10 : Transport maritime
 - 11 : Déchargement / rechargement retour
 - 12 : Transport vers centre de lavage
 - 13 : Lavage caisse
 - 14 : Transport caisse lavée

Trois schémas logistiques types pour l'acheminement des marchandises alimentaires vers les îles

→ **Schéma A** : le distributeur assume l'intégralité du trajet via sa propre flotte de camions, depuis son entrepôt jusqu'à son client

→ **Schéma B** : Un transporteur routier tiers récupère la marchandise sur le continent, traverse à bord d'un navire et livre son client

→ **Schéma C et C'** : Les camions ne passent pas sur le navire, les marchandises sont disposées à bord des navires puis réceptionnées au port de l'île par un transporteur (ou le client directement) qui assurent la livraison

Schéma A : le distributeur assume l'intégralité du trajet via sa propre flotte de camions

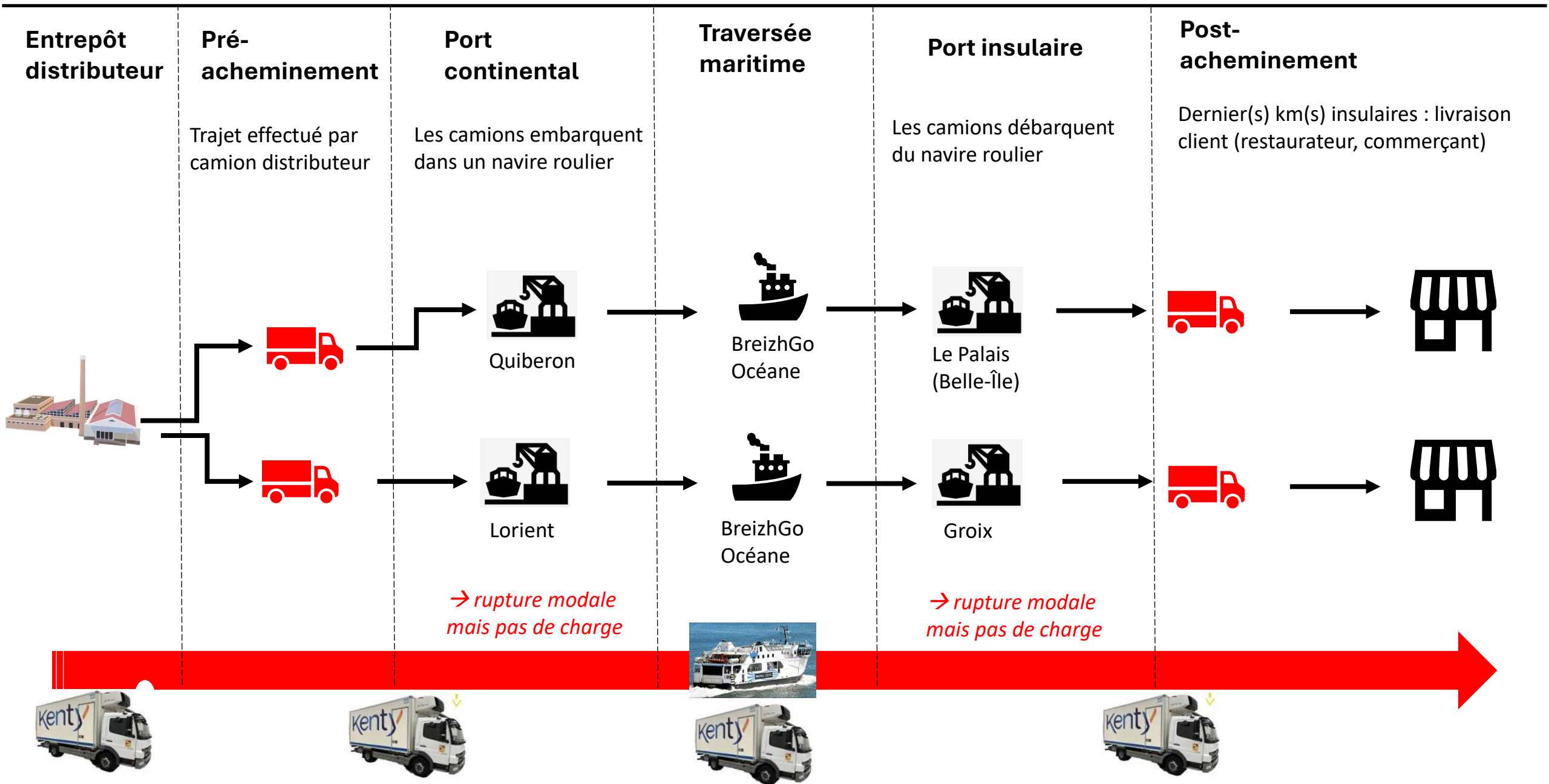


Schéma B : Un transporteur routier récupère la marchandise sur le continent et livre le client (restaurant, commerce)

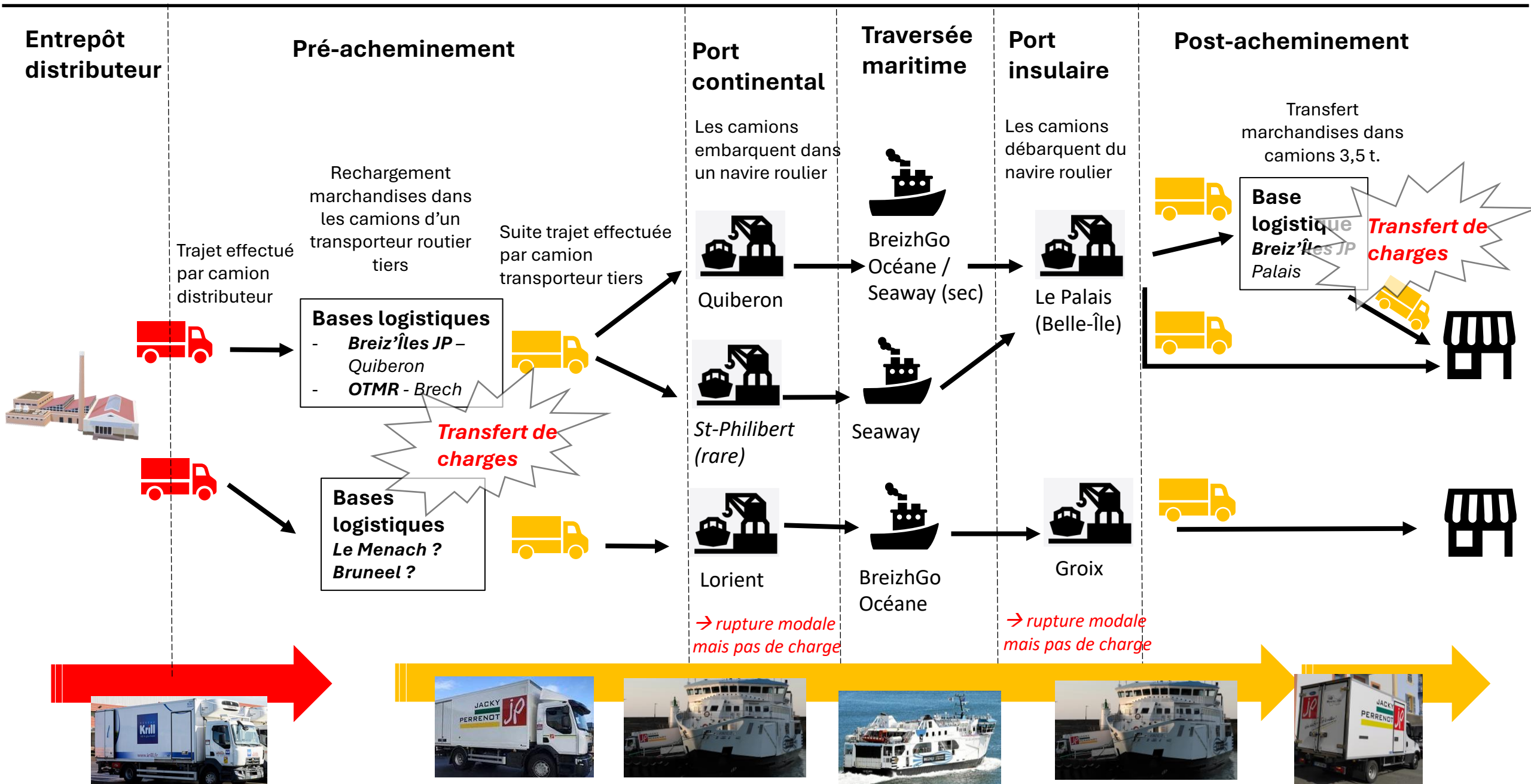
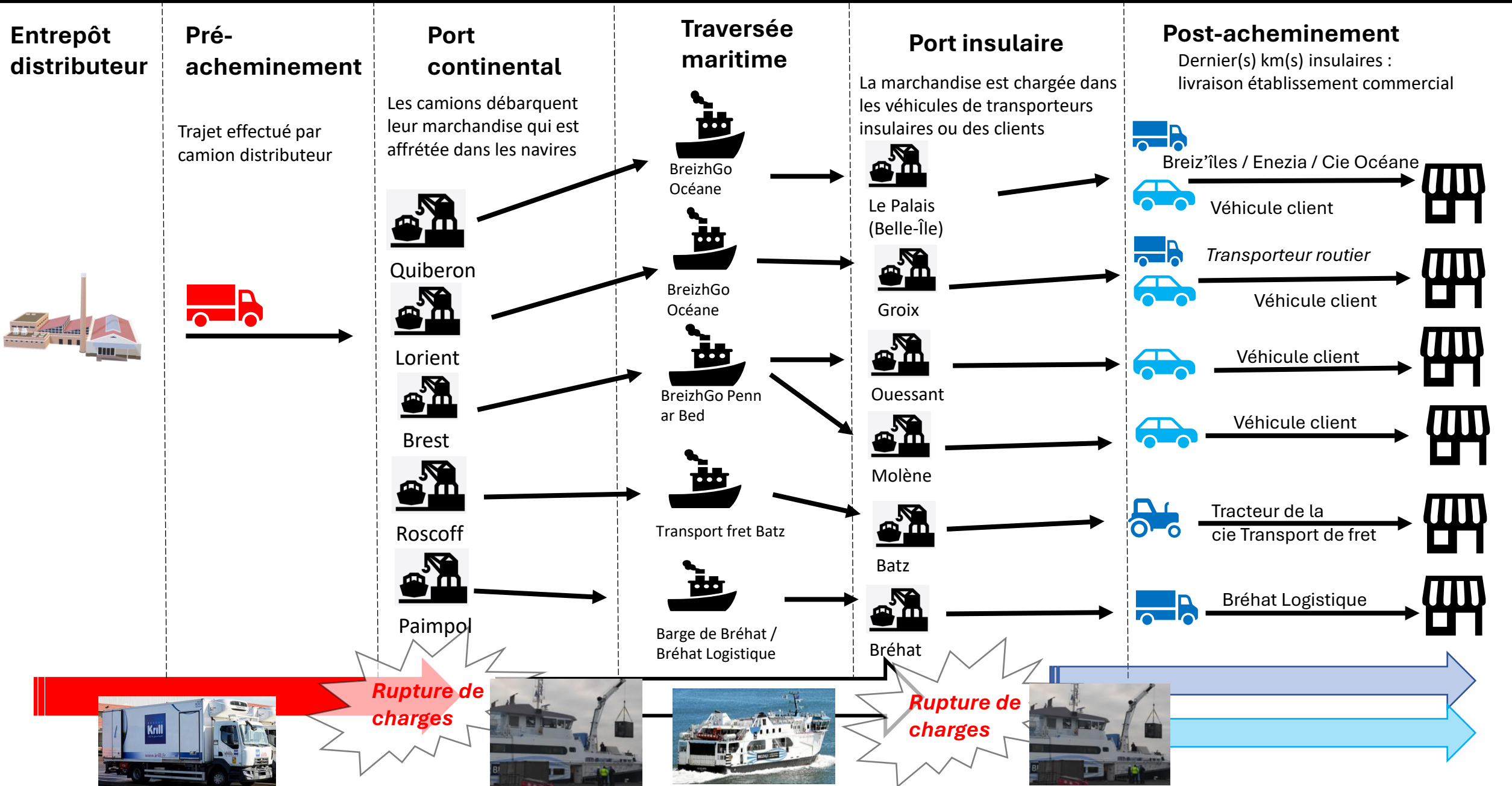


Schéma C et C': Les camions ne passent pas sur le navire, la marchandise est réceptionnée au port insulaire, puis livrée



Distributeurs --> en vert si déploiement en cours de la circularité des caisses ; en <i>gras italique</i> si discussions initiées en ce sens		Types de produits distribués				Entrepôts de départ vers les îles bretonnes	Présence de clients sur les îles et nombre de clients					
		Sec	Frais	<i>dont mer</i>	Surgelés		Ouessant	Molène	Batz	Belle-île (liée par navires rouliers)	Groix (liée par navires rouliers)	Bréhat
A	A.1				X	Vannes ; Plougastel	X (4)		X (6)	X (23)	X (13)	X (12)
	A.2	X	X	X	X	Kervignac ; Ploudaniel	X (12)	X (4)	X (10)	X (49)	X (16)	X (1)
B	B.1		X	X	X	Nantes	X		X	X (18-24)		
	B.2		X			Lorient ?			X	X		
	B.3	X				Rennes (St-Jacques)	X (EHPAD)		X	X (15-22)		X
	B.4				X	?			X	X		
C	C.1	X	X		X	Quimper	X	X	X	X		
	C.2		X			Guipavas ; Vannes	X	X	X	X		
	C.3			X		Lorient		X		X		
D	D.1			X		Nantes				X		
	D.2		X			?				X		
E (prod. Laitiers)	E		X			Rennes (L'hermitage)				X (19-20)		
										X (19-20)		
F		X	X	X	X	Quimper ; Nantes		X	X	X		
G	G.1	X	X	X	X	Rennes ; St-Brieuc	X	X	X	X	X	X
	G.2	X	X	X	X	Brest	X (5)	X	X	X		
H		X	X	X	X					X		
I (grande distri)		X	X	X	X	Tinténiac				X		
J (grande disitri)		X	X	X	X					X		
K (grande distri)		X	X	X	X					X	X	
L (grande distri)		X	X	X	X					X		
M				X		Roscoff			X			
N			X			Brest ; Lannion		X	X			
O		X	X	X		Vannes (Theix)				X		
P			X							X		
Q		X	X			Bédée (Rennes)				X		
R		X				Plougoumelen				X		
S (boissons)		X						X		X		
T (boissons)		X							X	X		
U (boissons)		X								X		
V (hôpitaux)		X	X							X		

Tableau récapitulatif des trois schémas logistiques types en fonction des informations obtenues à ce jour

Schéma A [cases rouges] : le distributeur assume l’intégralité du trajet via sa propre flotte de camions

Schéma B [cases orange] : Un transporteur routier récupère la marchandise sur le continent et livre l’établissement commercial

Schéma C et C’ [cases bleues]: Les camions ne passent pas sur le navire, des transporteurs réceptionnent au port insulaire et livrent

→ NB : Les cases cochées mais non-colorées signifient que nous n’avons pas suffisamment de données pour définir le schéma logistique

→ NB : A ce jour (9 oct. 2025), les îles de Groix et de Bréhat n’ont pas encore été directement investiguées dans le cadre du projet, d’où le manque d’informations à leur sujet

Les problématiques de la circularité en contexte insulaire et ses pistes de solution

La coordination logistique du retour des caisses vides

- Si les transporteurs récupérant les caisses ne sont pas ceux qui les livrent (*cas potentiel à Belle-Île*), comment rendre leur tournée de récupération moins chronophage ?
- Les clients pourraient-ils dans ce cas leur faciliter la tâche (colisage/palettisation préalable des caisses vides, apport en un lieu de récupération unique) ?
 - *Des commerçants à Batz préparent en effet leur lot de caisses vides (palettisation et filmage) avant que le tracteur ne les récupère*
- Si les clients ramènent eux-mêmes les caisses au port (*cas de Ouessant*), peut-on envisager des solutions collectives d'optimisation de ces trajets via la mutualisation ?

Les problématiques de la circularité en contexte insulaire et ses pistes de solution

La traçabilité

- La digitalisation (exemple : QR code) est-elle la panacée pour suivre au mieux la circularité des caisses ou des solutions plus simples peuvent-elles se révéler efficaces (exemple : stickers sur caisses) ?

L'enjeu du lavage des caisses : entre internalisation, externalisation et mutualisation

- Le client peut-il procéder lui-même à un lavage satisfaisant sans lui faire perdre le temps gagné sur la gestion des cartons jetables ?
- Les distributeurs peuvent-ils laver eux-mêmes les contenants, notamment via des mutualisations intra- ou inter-groupes ?
- Des sociétés spécialisées dans le lavage existent en Bretagne. Les solliciter conduirait à alourdir le schéma logistique et le nombre d'intermédiaires à coordonner. Comment conserver de l'agilité dans un tel contexte ?