

SOMMAIRE

Les grands enjeux de la logistique

- page 1

Concilier les enjeux : quelques illustrations

- page 3

La coordination entre acteurs : un impératif pour optimiser la logistique ?

- page 4

Quelques leviers pour optimiser la logistique en s'appuyant sur la coordination entre acteurs

- page 5

Perspectives

- page 8

Bibliographie

- page 8

Les chaînes alimentaires courtes de proximité se caractérisent par la nécessité d'initier des dynamiques collectives impliquant une grande diversité d'acteurs : producteurs, artisans, commerçants, consommateurs, etc. Au cœur de la durabilité de ces chaînes, la logistique, c'est-à-dire l'organisation des flux de matières, des flux d'informations et des flux financiers, dépend tout particulièrement de cette capacité de coordination collective.

Dans le cadre du RMT Alimentation Locale et de son groupe de travail « Organisations collectives », la FNCUMA, avec l'appui de l'INRA a organisé en 2016 deux journées d'études afin d'approfondir les enjeux et leviers de l'optimisation logistique dans les chaînes alimentaires courtes de proximité (CACP), en s'appuyant sur les regards d'acteurs de terrain, de chercheurs, d'experts et d'organismes de développement. Cette synthèse reprend les éléments clefs à retenir des interventions et échanges conduits dans le cadre de ces deux journées qui se sont tenues à Paris le 4 mai et le 6 septembre 2016.

Les grands enjeux de la logistique

Les travaux menés à l'IFSTTAR par Amélie Gonçalves (INRA - UMR AGIR) ont permis d'apporter une vue d'ensemble sur ces enjeux multidimensionnels.

Qu'est-ce que la logistique ?

La logistique dépasse les simples fonctions de transport, d'emballage et d'entreposage. Elle englobe la **gestion de l'ensemble des flux matériels, informationnels et financiers** afin de mieux organiser la production, la gestion des approvisionnements et la distribution. Elle intègre également une **fonction de coordination entre l'ensemble des acteurs d'une chaîne, du producteur au client final**, acteurs dont les intérêts peuvent être divergents.

La logistique dans les CACP concerne donc :

- **la logistique « amont »**, à l'échelle de l'exploitation, intégrant la gestion de la production et des approvisionnements nécessaires à la production, la transformation s'il y en a, qu'elle soit conduite sur l'exploitation ou dans le cadre d'un atelier collectif et l'organisation de la gestion des flux matériels.

- **la logistique « aval »** : qui concerne la distribution soit directe, soit via un intermédiaire ; ce qui implique la circulation des informations liées aux commandes, aux caractéristiques du produit et à sa qualité, la gestion des approvisionnements et de la distribution du point de vente, la gestion des flux dans le point de vente lui-même, la circulation des flux financiers et le transport entre les différents maillons.

- **la « logistique « inverse »**, c'est-à-dire la gestion du retour éventuel des contenants et emballages vers l'amont et la gestion des invendus.

Quels enjeux pour les chaînes alimentaires courtes de proximité ?

Pour les chaînes alimentaires courtes de proximité (CACP), c'est surtout l'amélioration de la logistique « aval » qui cristallise les questionnements, dont découlent les principaux enjeux présentés.

D'un point de vue **économique**, les études¹ tendent à montrer que les circuits courts contribuent à stabiliser les revenus des agriculteurs et à créer de l'emploi. Mais la logistique entraîne des besoins et des coûts qui peuvent réduire voire compromettre la rentabilité de la vente en circuit court. Ceux-ci concernent le transport, le stockage et le conditionnement des produits, mais aussi la commercialisation : gestion des commandes et de la relation commerciale, présence dans le point de vente, etc.² Comment limiter les coûts et les ressources nécessaires à cette commercialisation sans pour autant affaiblir le lien positif entre CACP et emplois ?

Les études sur le **bilan environnemental** des chaînes courtes, à l'étranger ou en France³ montrent une forte variabilité de la durabilité de la logistique, en fonction de nombreux facteurs : la distance parcourue, le type de véhicule et l'environnement dans lequel il roule, son taux de chargement, le schéma d'organisation des transports, les caractéristiques du point de vente et de l'éventuel point de stockage, ainsi que les déplacements des consommateurs⁴. Mais les agriculteurs n'ont pas toujours le choix de l'organisation de leur transport ou ne souhaitent pas forcément s'organiser autrement. Quelles solutions envisager pour limiter les déplacements sans imposer trop de contraintes aux acteurs des CACP ?

Les études menées sur les **enjeux sociaux et sociétaux** en France mettent en avant le sujet primordial du renforcement du lien social pour les acteurs des CACP, mais aussi celui de l'accessibilité des produits aux populations à faible budget. Pour la logistique, le défi est de trouver un équilibre entre l'optimisation et le maintien voire le renforcement des liens le long de la chaîne mais

aussi au sein d'une même catégorie d'acteurs (collectifs de producteurs ou de consommateurs par exemple). La question du temps de travail demeure une préoccupation centrale pour les protagonistes des CACP.

Enfin, les **enjeux sanitaires et réglementaires** sont de plus en plus forts à mesure que les CACP se développent. Des règles, plus ou moins précises, encadrent la réalisation des opérations matérielles et leur organisation collective. Comment permettre aux agriculteurs de se conformer à ces spécifications sans pour autant accroître trop les coûts logistiques ?

L'impact du cadre réglementaire

Des règles sanitaires strictes sont imposées pour le transport, le stockage et la distribution. Elles concernent notamment le **respect de la chaîne du froid** et le suivi de la température, de la fabrication jusqu'à la remise au consommateur (règlements CE 37/2005, 852/2004 et 853/2004, arrêté ministériel du 21/12/2009). Sont également concernées **la traçabilité** amont et aval des denrées alimentaires (règlement CE 178/2002), que ce soit dans le cadre d'une commercialisation avec des particuliers ou avec des professionnels et **l'étiquetage** (règlement CE 1169/2011 dit INCO et CE 426/2011 pour le bio). **Le non mélange de certaines denrées avec d'autres**, la conformité des véhicules, contenants et vitrines sont également des points d'attention.

Le transport est également un champ réglementé : émissions de gaz à effet de serres, types de véhicules (habilitations pour la conduite des véhicules de plus de 3,5 tonnes) et restrictions de circulation, code de la route et code du travail sont à prendre en compte. Certaines règles concernent les possibilités de mutualisation du transport entre producteurs avec un strict encadrement du transport pour « compte d'autrui » (transport des produits de quelqu'un d'autre), et la possibilité de transport à titre gracieux, occasionnel et dans un rayon de moins de 100 km (mais avec bon de livraison).

A partir des contributions du Laboratoire AQMC, d'IRSTEA, de la FRCivam Bretagne et d'Amélie Gonçalves.

¹ « Méthodes et approche économique en circuits courts, CERD, projet Références circuits courts, CERD (coord), 2010.

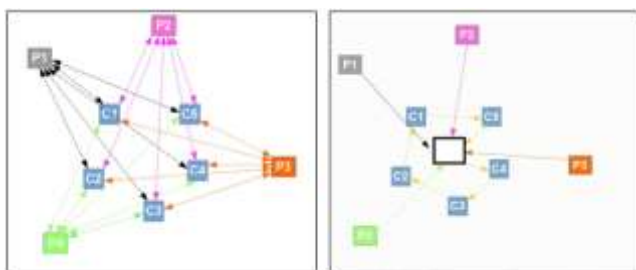
² Pour un producteur, ces tâches liées au conditionnement, à la vente et au transport correspondent à 25% du temps de travail en moyenne sur les légumes et petits fruits, « Références circuits courts ».

³ Etude de Perez-Zapico pour la FRCivam Bretagne (2008), travaux de Patrick Mundler (2012), de CEREMA/IFSTTAR (2015).

⁴ Par exemple, le simple fait de faire des tournées au lieu de la « trace directe » (livrer chaque point de vente indépendamment) peut réduire par près de 3 les émissions de CO² (CEREMA, 2015).

Des enjeux qui dépendent des types de circuit et des attentes des acteurs

La complexité de la fonction logistique varie en fonction des types de circuits et des attentes des acteurs impliqués⁵. La logistique est simple et s'optimise difficilement dans le cas de la vente à la ferme ou de la vente sur les marchés. Dans des schémas plus complexes, comme ceux de l'approvisionnement de plusieurs cantines d'un territoire par des agriculteurs locaux, les problématiques logistiques sont plus diversifiées du fait de la dimension collective, des contraintes réglementaires, des volumes concernés et de la pression plus fréquente sur les coûts.



Chaque producteur livre chaque cantine (à gauche) / passage par une plate-forme (à droite) - Sources : CEREMA, 2015

Améliorer la logistique implique également de concilier les attentes divergentes des acteurs impliqués :

- les agriculteurs, qui sont souvent impliqués dans plusieurs circuits, ont intérêt à ne pas multiplier trop de solutions techniques différentes, à limiter les ressources nécessaires à la distribution et à pouvoir planifier leur activité (tout en conservant de la souplesse) ;
- les consommateurs souhaitent avoir des produits accessibles en proximité, diversifiés, peu chers, frais, de qualité, dans les bonnes quantités ;
- les intermédiaires souhaitent globalement des livraisons fréquentes et à l'heure dite, la possibilité de commander des volumes fluctuants ou d'avoir des garanties de volumes (pour la restauration collective), des prix attractifs, avec parfois une reprise des invendus.

A noter que de nouveaux acteurs apparaissent dans ces chaînes, avec leurs propres intérêts : des prestataires logistiques et de transport dédiés (issus des chaînes longue, de l'Internet, nouveaux entrepreneurs, etc.) – voir p7.

Comment prendre en compte ces enjeux ?

L'amélioration de la logistique des CACP passe donc par trois familles de solutions :

- des **solutions techniques** (dimensionnement et conception des plateformes, choix de conditionnements réutilisables, véhicules permettant le transport simultané de plusieurs familles de produits, etc.) ;
- des **solutions technologiques** (en particulier des systèmes d'information pour la gestion de commandes ou l'organisation de livraisons) ;
- des **solutions organisationnelles et de gouvernance**, pour la structuration de collectifs d'agriculteurs et l'élaboration de solutions concertées entre producteurs, éventuels intermédiaires et consommateurs.

Enfin, en fonction des attentes des acteurs et des types de circuits, il semble important de **se demander jusqu'où il est pertinent d'optimiser la logistique**.

Concilier les enjeux : quelques illustrations

Concilier équité sociale et pérennité

Le programme **UNITERRES de l'ANDES** a été initié en 2012 face à une double préoccupation sociale : donner l'accès à une alimentation de qualité aux personnes bénéficiaires de l'aide alimentaire et permettre à des petits producteurs fragilisés de bénéficier d'un débouché sécurisé afin de franchir un cap difficile. Au cœur de ce programme : un service logistique intégré, avec l'embauche de coordinateurs dotés de véhicules qui récupèrent les produits et les livrent aux épiceries solidaires, ainsi qu'un logiciel garantissant la traçabilité, le calcul du coût carbone, et surtout la facturation des produits. L'aide alimentaire permet de rémunérer les producteurs à un prix « loyal ». Mais l'offre logistique n'est à ce jour viable que grâce à des subventions. Afin de rechercher des solutions plus pérennes, Uniterres Equitable a été initié en décembre 2015, pour des agriculteurs qui ne sont pas ou plus en urgence. Mais l'objectif de générer de l'excédent grâce à cette nouvelle offre est difficile à atteindre, à court terme du moins.

⁵ Par exemple à partir de la typologie des circuits courts élaborée par Chaffotte et Chiffolleau (2007).

Mobiliser l'infrastructure et les compétences logistiques existantes sur les territoires

Dans le Lot, la **coopérative Fermes de Figeac** travaille au développement de l'alimentation de proximité. Pour valoriser au mieux leurs produits, les éleveurs coopérateurs ont commencé par investir les magasins « Fermes de Figeac » (sous marque « Gamm Vert »), qui s'étendent aujourd'hui à plus de 1500 produits très diversifiés, dont des rayons de boucherie traditionnelle.

Pour l'approvisionnement des magasins, la logistique est réfléchi par produits et en fonction de l'offre plus ou moins proche, pour s'appuyer sur les compétences existantes et ne pas réinventer des circuits courts plus longs que les circuits existants. Dans un rayon de 15-20 km, ce sont les producteurs qui livrent. Au-delà, les Fermes de Figeac s'appuient sur l'infrastructure existante. Pour les produits frais (viande, charcuterie, fromage) qui génèrent le plus de chiffre d'affaires, l'optimisation de la logistique qui coûte très cher est essentielle, raison pour laquelle il importe de s'appuyer sur l'existant. C'est un grand groupe coopératif (Arcadie Sud-Ouest) qui assure l'acheminement de la viande. Le territoire est encore en manque de production de fruits et légumes et la coopérative s'appuie donc sur un groupement de producteurs de Haute-Garonne ainsi qu'un grossiste du MIN de Toulouse pour ce type de produits.

Massifier l'approvisionnement local de la restauration collective grâce à une plateforme territorialisée

La **SCIC « Terroirs Ariège Pyrénées »** (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) est née en 2011 d'un constat partagé entre les collectivités et la Chambre d'agriculture sur le besoin de massifier l'offre de débouchés sécurisés à un prix juste pour des produits de qualité des agriculteurs du territoire. Pour cela, la restauration collective publique a été identifiée comme un levier à fort potentiel. Cette plateforme assure une fonction d'animation à travers la sensibilisation des acheteurs et l'appui au positionnement dans les marchés publics pour les producteurs locaux. Mais surtout, elle gère la distribution : elle achète auprès de producteurs locaux, vend et livre à la restauration collective. Ainsi, elle porte en interne les fonctions commerciales et logistiques. Pour le transport, elle s'appuie sur solution externalisée : une société de transport en froid et sec, qui héberge par ailleurs les bureaux de la SCIC. Cela a permis de limiter les investissements et de travailler sur les complémentarités avec les itinéraires de dernier km déjà développés par cette société. Néanmoins l'autofinancement de cette fonction logistique dépendra de la capacité de la SCIC à développer ses marchés sur de nouvelles cantines.

La coordination entre acteurs : un impératif pour optimiser la logistique ?

Gwenaëlle RATON (Géographe à l'IFSTTAR - SPLOTT) a livré un panorama des enjeux de la coordination entre acteurs dans les CACP.

Alors que les travaux montrent l'intérêt de solutions collectives pour la réduction des coûts et temps de transport (Cerema, 2015 ; Raton et al 2015), des initiatives de coordination entre acteurs se développent. L'intensité des relations nouées et les activités concernées sont variées. La logistique étant par « essence collaborative » (PIPAME, 2011), elles peuvent relever :

- de simples coordinations entre acteurs d'une même chaîne, dans un objectif de bonne circulation des flux ;
- de démarches d'action collective, par la mutualisation des moyens (partage de véhicule et de main d'œuvre, stockage commun), de l'entraide (covoiturage de produits) ;

- du développement de collectifs autour de plateformes territorialisées.

Coordination, coopération, collaboration

Les opérations logistiques étant le plus souvent gérées en interne par les producteurs et de façon individuelle, l'essor de ces pratiques peut entraîner des changements organisationnels plus ou moins importants au sein des exploitations et dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

- La **collaboration « verticale »** concerne les membres d'une même chaîne d'approvisionnement. Elle est principalement centrée sur les échanges d'informations, dans le but d'améliorer la performance de la logistique en CACP. Son développement vise généralement à travailler collectivement sur une réduction des coûts logistiques.
- la **collaboration « horizontale »** fait intervenir des acteurs concurrents ou complémentaires. Elle est surtout axée sur la mutualisation de moyens, dans le but de massifier les flux, afin de réduire les investissements et le temps de travail. Son optimisation vise plutôt à travailler collectivement sur l'amélioration des revenus.

Des solutions multi-acteurs qui ne vont pas de soi

La coordination de chaînes multi-acteurs est particulièrement délicate à construire. En effet, elle implique une coordination à la fois entre producteurs et avec les clients qui ont des intérêts différents. Elle implique de trouver un équilibre entre optimisation, rentabilité et lien entre acteurs. Par ailleurs, les producteurs ne sont pas nécessairement prêts à s'engager dans des schémas de coordination et ce pour différentes raisons : crainte de perdre la relation au client ou d'une concurrence accrue entre producteurs, coût perçu de la prestation, inégalités dans le partage des gains, difficulté à gérer les exigences parfois contradictoires des intermédiaires, etc. Au-delà, des freins sont pointés : réglementaires (limites dans les possibilités offertes aux agriculteurs de mutualiser leurs transports), socio-culturels (la nécessité de s'appuyer sur des collaborations antérieures pour avancer) ou encore géographiques sur certains territoires (enclavement, absence de producteurs avec qui collaborer à proximité).

Des leviers, sous réserve d'adapter les solutions à la diversité des circuits

Au vu des nombreuses barrières existantes, certains circuits et certains produits semblent plus favorables que d'autres à la diffusion de pratiques collectives. Les rencontres régulières de producteurs lors des distributions sont propices à la mise en place de co-voiturage de produits, de lieux de stockage communs. En outre, le co-voiturage peut faire sens pour des produits distribués en petite quantité, comme le miel. La propension à s'inscrire dans ces coopérations dépend également du profil des producteurs et de leurs aspirations, de leur appartenance à des réseaux, des évolutions à l'œuvre dans leur exploitation. La littérature montre également que les coopérations perdurent davantage lorsque les relations sont symétriques et non hiérarchiques.

Les **acteurs de territoire** ont un rôle essentiel à jouer dans l'émergence et la consolidation de ces coopérations. Les projets de territoire autour de l'alimentation constituent des espaces sociaux et géographiques de concertation et peuvent fournir des équipements collectifs essentiels. Dans le Nord-Pas-de-Calais,

l'émergence de projets de territoire dans le domaine de la restauration collective a contribué à la mutualisation des flux logistiques. Toutefois, les solutions logistiques collectives ne sauraient être mises en place de manière systématique. Pour optimiser ces chaînes logistiques complexes, **l'objectivation des gains possibles grâce à la collaboration pour chacun des acteurs** est essentielle, car elle permet de visualiser l'intérêt à poursuivre la collaboration et à lever les difficultés organisationnelles.

Peut-être serait-il intéressant d'inverser la problématique et de **considérer l'optimisation logistique comme un vecteur de développement de pratiques collaboratives au sein des territoires** ? L'optimisation de la logistique pourrait ainsi être un levier pour favoriser l'innovation sociale et le développement local durable.

Quelques leviers pour optimiser la logistique en s'appuyant sur la coordination entre acteurs

Des outils de simulation et d'évaluation des coûts et externalités de la logistique

Différentes démarches d'évaluation des coûts et externalités de la logistique dans les CACP proposent un appui : sensibilisation, accompagnement, aide à la décision (pour les producteurs, les collectivités...).

Sensibiliser les producteurs pour les accompagner

L'**outil LOCal** développé par la **FRCIVAM Bretagne** est issu de la réflexion d'un groupe de producteurs bretons qui souhaitaient concevoir une démarche d'optimisation de leurs déplacements. Un tableur a été constitué pour modéliser les flux des producteurs (multi produits et multi débouchés) et évaluer pour chacun d'entre eux le coût du carburant, le coût d'utilisation des véhicules, la valeur du temps de travail associé et l'efficacité énergétique.

L'approche permet dans un premier temps de sensibiliser les producteurs et de lancer une réflexion sur l'optimisation à l'échelle individuelle, puis de travailler à des mutualisations de trajets et de débouchés. Cet outil a été utilisé par des groupes de producteurs et des accompagnateurs à travers des formations.

Évaluer les coûts des organisations logistiques en circuits courts

Dans le cadre du **projet de recherche ALLOCIRCO** (associant le Cerema, l'IFSTTAR et la Chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais), l'outil LOGICOUT a été conçu pour évaluer les coûts économiques et environnementaux des organisations logistiques. Celui-ci calcule non seulement les coûts relatifs à l'utilisation du véhicule de livraison et au temps consacré à la remise des produits aux clients, mais aussi les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Il permet d'évaluer de multiples scénarios de livraison : tournées réalisées individuellement, livraisons mutualisées, etc. Chaque producteur peut ainsi avoir connaissance du coût de ses livraisons, de même que les groupes de producteurs qui s'entraident pour regrouper leurs livraisons. L'intention à terme est de proposer un outil d'aide à la décision pour les producteurs et ceux qui les accompagnent, qui sera utilisable via une application web.

Aider la décision des acteurs des territoires

Le **laboratoire G-SCOP** (Univ. Grenoble Alpes / CNRS / Grenoble INP), spécialisé dans la conception des systèmes de production et des systèmes logistiques a développé, sous la direction de Van-Dat Cung (professeur Grenoble INP – Génie industriel), des démarches de modélisation à la demande d'acteurs des territoires souhaitant développer ou optimiser des circuits alimentaires de proximité. Une étude pour le Département et la Chambre d'agriculture de l'Isère a ainsi permis de confirmer un emplacement pertinent pour une plateforme logistique à partir de la localisation des producteurs et les sites de restauration collective dans les collèges. Pour la Chambre d'agriculture régionale Auvergne Rhône-Alpes qui souhaite accompagner les producteurs dans leur capacité à répondre aux appels d'offre collectivement, le laboratoire développe un outil d'optimisation des pratiques d'achats permettant de concevoir des allotissements adaptés en tenant compte des coûts logistiques.

Eclairer la stratégie de production et de commercialisation de l'exploitant

Dans le cadre d'une **thèse de doctorat CIFRE du laboratoire G-SCOP et des Fermes de Gally**, Nicolas Brulard développe un outil qui vise à conseiller les producteurs dans leurs recherches de nouveaux marchés, et ce en fonction des caractéristiques techniques et des potentialités de production de l'exploitation. À titre d'exemple, un producteur peut se demander s'il est préférable d'investir dans une chambre froide ou dans une serre. En fonction de la situation de départ du producteur, différents scénarios peuvent alors être simulés.

Si les outils d'évaluation et de modélisation peuvent éclairer la décision, ils sont surtout utiles pour accompagner une prise de recul puis, éventuellement, permettre un changement de pratique. Aussi, il convient de veiller à ce que leur utilisation soit simple, à les inscrire dans une démarche d'accompagnement, et de toujours s'assurer que les acteurs visés restent maîtres de leurs décisions.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que peu d'outils sont à ce jour développés pour comprendre ou éclairer les choix des consommateurs, notamment au regard des externalités que génère également leur inscription dans les chaînes alimentaires courtes de proximité (émission de GES...).

Des démarches de sensibilisation, formation et accompagnement à l'optimisation logistique en collectif

Réseaux de développement agricole, collectivités territoriales, acteurs de l'enseignement et de la formation développent des démarches pour former et accompagner des collectifs d'agriculteurs voire des dynamiques collectives plus larges sur les territoires.

Former des conseillers pour accompagner des groupes d'agriculteurs à la mutualisation logistique

Conçu dans le cadre du **projet REALISAB**, le guide méthodologique « Organiser une logistique collective de proximité » propose des clefs de lecture opérationnelles pour accompagner ces organisations collectives. Il a ensuite été décliné dans une formation de conseillers des Chambres d'agriculture qui accompagnent des démarches collectives d'agriculteurs dans les circuits courts.

La **Chambre d'agriculture d'Ille et Vilaine** qui avait été partenaire de ce projet a également mis en place des formations à destination des agriculteurs, pour les aider à faire le point sur leurs pratiques individuelles et les amener progressivement vers le collectif. La formation cherche à réinterroger l'approche des producteurs : leur permettre de comprendre leur territoire, de travailler leur stratégie commerciale, de comprendre les motivations de chacun, pour préparer la mutualisation. L'enjeu est que les producteurs soient maîtres de leurs projets, individuels et collectifs, y compris sur des territoires où les collectivités territoriales sont motrices de projets alimentaires territorialisés intégrés.

Accompagnement d'entreprises locales et de démarches collectives autour de la logistique

L'enseignement professionnel agricole s'engage dans la formation et dans l'accompagnement des acteurs à l'optimisation de la logistique. Dans le cadre d'un projet financé par la DATAR sur le Massif Central, **le CFPPA Rodez – La Roque** a ainsi contribué à développer une méthodologie pour cartographier les flux logistiques, appréhender les attentes et les besoins d'entreprises locales. Conduit auprès de différentes entreprises, ce diagnostic permet au final de formuler des préconisations de mutualisation logistique. Le CFPPA conduit également des accompagnements de collectifs d'agriculteurs et développe des formations autour de la logistique.

Transporteurs professionnels et nouveaux services logistiques pour les chaînes alimentaires courtes de proximité

La mobilisation de transporteurs professionnels dans les CACP apparaît comme un facteur potentiel d'optimisation. Mais, là encore, la pertinence et l'impact de cette mobilisation dépendent des configurations logistiques spécifiques à chaque chaîne et, surtout, des intérêts des parties prenantes.

Mutualisation entre producteurs et recours à un transporteur professionnel

Un groupe de producteurs dans la Manche a initié à partir de 2006 des livraisons auprès de consommateurs groupés en associations locales en Ile-de-France. Réunis depuis 2007 au sein du **GIE Paysans et Fermes Bio de Normandie**, ces 12 producteurs (22 en 2016) aux systèmes très variés (viande, produits laitiers, légumes, fruits...) ont vu la demande se développer très rapidement (15 associations regroupant environ 2000 consommateurs en 2016). Ils ont d'abord supporté eux-mêmes toute la logistique qui occasionnait des déplacements sur la région parisienne une fois par mois, avec jusqu'à 6 camions. En 2015, posant le constat d'une surcharge de travail et de difficultés d'organisation collective grandissantes, ils ont souhaité expérimenter le recours à des prestataires. Aujourd'hui, ce sont eux qui préparent les palettes localement et qui assurent la livraison finale aux points de regroupement locaux en Ile-de-France, conservant ainsi le contact avec les consommateurs. Mais ils font désormais appel à un professionnel pour le transport des palettes jusqu'à un entrepôt frigorifique qu'ils louent à Rungis.

Messagerie entre producteurs et clients dans le cadre d'une plateforme Internet de mise en relation

Avec la plateforme Internet « **Produits locaux en Somme** » initiée en 2012 à destination des clients professionnels en semi-gros, puis à destination des clients particuliers, la **Chambre d'Agriculture de la Somme**, avec l'appui du Département, a souhaité faciliter la mise en relation entre producteurs locaux et clients en circuits courts de proximité. Elle a proposé le recours à un transporteur professionnel pour l'acheminement des produits auprès des clients professionnels et de points relais de retrait pour les particuliers. Le transport est facturé pour 25% au point relais et pour 75% au producteur. Dans le cas du transport auprès de clients professionnels, chaque producteur contractualise s'il le souhaite avec la société qui lui facture la prestation. En 2016, le dispositif mobilisait 143 producteurs et 227 acteurs professionnels dans la Somme. Un système comparable a été mis en place à l'échelle de la Picardie.

De nouveaux acteurs émergent dans les CACP, qui tendent à développer une offre logistique intégrée à destination des producteurs et /ou des consommateurs. Ces acteurs sont issus des filières longues, des grands groupes logistiques ou encore naissent d'initiatives entrepreneuriales mobilisant le levier d'Internet. Leur place à venir dans ces chaînes et leur articulation avec les autres acteurs en présence (producteurs, consommateurs et acteurs des territoires) restent encore en grande partie à étudier.

Vers de nouveaux services pour l'interconnexion entre chaînes alimentaires courtes de proximité ?

Drive des Champs s'est positionné depuis 2013 sur les circuits courts en Ile-de-France, proposant aux consommateurs un système de prise de commande sur Internet et assurant les retraits auprès de producteurs, ainsi que les livraisons auprès de Drive fermiers. En 2017, ses fondateurs ont choisi de réorienter le projet. Pour mutualiser la logistique des commandes, des partenariats ont été noués entre autres avec La Ruche qui dit Oui. La partie livraison est confiée à plusieurs professionnels de ce secteur et des plateformes de préparation de commandes à partir de produits franciliens voient le jour. En complément de ce hub physique, une offre de hub digital développée par IMALEO permet aux producteurs de mobiliser ces solutions de transport externalisées en fonction des contraintes spécifiques de chaque produit, pour tous les circuits qu'ils mobilisent.

Perspectives

Ces journées d'étude ont réuni une soixantaine de participants, issus de réseaux développement agricole et rural, de la recherche, des collectivités territoriales, mais également du monde de l'entreprise. Grâce au croisement des expertises et expériences, ces journées ont permis de proposer des perspectives pour approfondir la compréhension des caractéristiques et des leviers d'optimisation de la logistique dans les chaînes alimentaires courtes de proximité (CACP) :

- **Approfondir la connaissance des différents modes d'organisation logistique** ainsi que l'analyse de leur performance et de leurs conditions d'optimisation.

- **Développer, capitaliser des démarches et outils supports à la coordination entre acteurs** et à l'accompagnement de ces schémas collectifs : outils d'évaluation des coûts et externalités des organisations logistiques, démarches de sensibilisation, d'animation, etc.

- **Renforcer les compétences des acteurs** : la logistique constitue un nouveau métier dans les chaînes alimentaires courtes de proximité et les besoins de formation sont importants.

- **Mobiliser les acteurs des territoires** pour soutenir le développement de ces chaînes et explorer des leviers permettant de dépasser les contraintes liées à une réglementation très segmentée : transports, traçabilité, chaîne du froid, agrément, emballages, informations, etc.

- **Outils de mesure de la performance** pour initier un cadre d'évaluation et d'action avec des points de repères.

- **Adapter aux CACP des solutions efficaces** éprouvées issues des organisations logistiques « circuits longs » voire s'en inspirer pour créer des démarches originales.

Pour diffuser les connaissances relatives à ces enjeux, le RMT Alimentation Locale poursuivra la réflexion sur la logistique en organisant une veille sur le sujet à travers le groupe de travail Organisations collectives.

Bibliographie

Blanquart C., Gonçalves A., Raton G., Vaillant L., 2015, Vecteurs et freins d'une logistique plus durable dans les circuits courts : le cas du Nord – Pas-de-Calais, 52ème colloque de l'ASRDLF, Montpellier, 7-9 juillet 2016.

Chambre Régionale d'Agriculture Rhône-Alpes, Trame, 2013, Innovation dans les circuits courts. Facteurs de réussite, points de vigilance, Référence Circuits Courts, 124 p.

Chiffolleau Y., Prevost B., 2012, Les circuits courts, des innovations sociales pour une alimentation durable dans les territoires, Norois, 224, pp. 7-20.

Gonçalves A., 2013, Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des politiques de transport durables de marchandises : la question des circuits de proximité, Développement Durables et Territoires.

Messmer J.G., 2013, Les circuits courts multi-acteurs : Émergences d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires, Rapport de recherche INRA, 69 p.

Mundler P., Laughrea S., 2016, Les bénéfices des circuits alimentaires de proximité. Une revue critique de la littérature, In : Mundler P. et Rouchier J. (Coord.), Alimentation et Proximités. Jeux d'acteurs et territoires, Educagri Éditions, Dijon, pp.29-58.

Perez-Zapico B., 2008. L'impact énergétique des circuits courts, 2p.

Lanciano E, Poisson M, Saleilles S, 2016, Comment articuler projets individuels, collectif et de territoire ? Le cas d'un collectif de transformation et de commercialisation en circuits courts, Revue gestion 2000, pp.75-93.

Raton G., Blanquart C., Gonçalves A., Vaillant L., 2016, Logistiques des exploitations en circuits courts : fondement d'une typologie pour un meilleur ciblage des solutions d'amélioration, Communication au 53ème colloque de l'ASRDLF, Gâtineau, 25 p.

Raton G., Gonçalves A., Vaillant L., Blanquart C., Loeuilleux P., Tellier C., 2015, ALLOCIRCO - Alternatives logistiques pour les circuits courts en Nord – Pas-de-Calais, Rapport final, Villeneuve d'Ascq, 275 p.

REALISAB, 2013, Organiser une logistique collective de proximité. Clés de réussite et points de vigilance pour structurer et optimiser la distribution des produits agricoles vers la restauration, 28 p

Ed. scientifique : Frédéric Wallet (INRA)

Auteurs : Pour le RMT Alimentation Locale au sein du GT Organisations collectives, Anne Claire PIGNAL, FNCuma. **Contacts** : anne-claire.pignal@cuma.fr

Novembre 2017

Pour plus d'informations, rendez-vous sur http://www.rmt-alimentation-locale.org/pages/Organisation_collectives

