



HAL
open science

Les circuits alimentaires courts ou de proximité: de la complexité logistique à la coopération logistique

Gwenaëlle Raton

► **To cite this version:**

Gwenaëlle Raton. Les circuits alimentaires courts ou de proximité: de la complexité logistique à la coopération logistique. *Multitudes*, 2023, 2023 (92), pp.79-85. 10.3917/mult.092.0079 . hal-04338954

HAL Id: hal-04338954

<https://univ-eiffel.hal.science/hal-04338954>

Submitted on 12 Dec 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les circuits courts alimentaires

De la complexité logistique à la coopération logistique

Gwenaëlle Raton

Gwenaëlle Raton est géographe, chercheuse à l'université Gustave Eiffel, au sein du laboratoire SPLOTT, une unité de recherche qui étudie le transport de marchandises et la logistique. Elle mène des travaux de recherche sur l'approvisionnement alimentaire des villes et les relations villes/campagnes dans le cadre de la distribution de marchandises en circuit court ou de proximité. Elle est co-pilote du groupe logistique du RMT Alimentation Locale et a co-construit plusieurs outils opérationnels (www.logicout.fr ; CommunVille Le serious game logistique des collectivités).

Un article qui illustre de façon concrète et détournée les relations villes-campagnes. Les circuits courts alimentaires sont considérés comme vertueux (réduction des intermédiaires et des distances, locavorisme), mais qu'en est-il vraiment de leur durabilité, compte-tenu de leur complexité logistique ? Pour le producteur, premier maillon de la chaîne, la commercialisation et le transport représentent travail et coûts supplémentaires. Les circuits courts ne sont pas moins énergivores : flux entre fermes et points de vente fragmentés en une multitude de petits volumes. L'auteur propose plusieurs formes d'organisation pour pallier à ces inconvénients : mutualiser le transport entre producteurs partenaires et promouvoir une coopération logistique territoriale, consolider le transfert de flux en déléguant à un prestataire extérieur. L'enjeu de la logistique et le rôle des intermédiaires non commerciaux sont clé.

Les *circuits courts alimentaires* sont des circuits de commercialisation, soit en vente directe du producteur au consommateur, soit en vente indirecte à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire commercial (plan Barnier, 2009). On parle aussi des *circuits de proximité*, qui sont, eux, caractérisés par la seule distance entre producteur et consommateur, sans que celle-ci ne soit l'objet d'une définition précise en km ou distance-temps.

L'engouement pour les circuits courts et de proximité a deux fondements : la proximité relationnelle entre les producteurs et les consommateurs et la proximité géographique. Les circuits courts ne répondent pas nécessairement à la demande de proximité géographique puisque seule la limitation du nombre d'intermédiaires commerciaux figure dans la définition française¹. Ils répondent par contre au besoin de proximité relationnelle : en limitant le nombre d'intermédiaires commerciaux, comme autant d'interfaces prélevant des marges et/ou opérant des transformations du produit le long de la chaîne d'approvisionnement, c'est la distance relationnelle entre producteur et consommateur mais aussi entre ville et campagne qui est sensée se réduire, favorisant alors des échanges plus étroits et des pratiques plus durables.

Si la limitation du nombre d'intermédiaires commerciaux peut paraître simple à mettre en place, elle est loin d'être anodine. En effet, en souhaitant rapprocher producteurs et consommateurs, elle remet clairement en question le modèle de la grande distribution et de l'agro-industrie, contesté pour son manque de transparence, ses scandales sanitaires et les

¹ Contrairement à la définition européenne qui inclut la proximité (Règlement de Développement Rural 2014-2020 de l'Union Européenne)

rapports de force induits avec le monde agricole. Elle questionne aussi plus largement le rôle des intermédiaires commerciaux et leur plus-value dans l'échange, la vente directe niant le rôle des détaillants, la vente indirecte niant le rôle des grossistes.

Au-delà de ces aspects largement débattus, nous mettrons ici l'accent sur les profondes mutations des chaînes logistiques qu'entraîne la mise en place des circuits courts.

La réduction du nombre d'intermédiaires transforme les chaînes logistiques

La première mutation notable est l'amélioration de la *transparence de la chaîne logistique*. En effet, pour identifier si un circuit est court ou long, il est nécessaire de compter le nombre d'intermédiaires commerciaux et d'identifier les étapes où il y a un transfert de propriété de la marchandise (une vente du produit et un achat). Mais pour ce faire, il faut que chacune des parties prenantes de la chaîne logistique connaisse toutes les étapes de cette même chaîne : il ne suffit plus pour le producteur de vendre sa marchandise, il doit savoir à qui le commerçant qui la lui achète destine lui aussi sa marchandise. Si le destinataire est un consommateur, alors c'est du circuit court, si non, c'est du circuit long. La commercialisation en circuit court rend nécessaire la maîtrise de la chaîne d'approvisionnement en son entier et l'identification des transferts de propriété (ventes de marchandises) réalisés par d'autres opérateurs. Ceci génère des discussions qui étaient pratiquement inexistantes jusque-là.

Du point de vue du consommateur, s'il achète en circuit court, c'est qu'il souhaite connaître la chaîne d'approvisionnement et les intervenants qui la composent, ce qui s'avère impossible dans le point de vente qui concentre la majorité des achats des français, le supermarché. Ce qui témoigne sans doute d'un changement en cours, c'est l'usage désormais abondant du terme « circuit ». Il met en lumière un vocable de la distribution et sa fonction d'intermédiation, alors même que - y compris dans les travaux scientifiques -, on s'intéressait plutôt aux deux bouts de la chaîne, à l'amont, la production agricole, et à l'aval, la consommation. Il semble émerger ainsi une appétence pour la transparence des chaînes logistiques², en témoigne les dessins de chaînes d'approvisionnement qui apparaissent sur les packs de jus de fruit ou les tablettes de chocolat.

La deuxième mutation notable est la *réduction de la longueur de la chaîne d'approvisionnement*. Concrètement, ceci implique, dans le cas de la vente directe, que les étapes de réalisation du produit soient faites par le producteur : abattage du bétail, transformation des produits bruts, prise et préparation de commande, conditionnement, livraison, entretien du lien avec la clientèle. Dans le cas où il souhaiterait déléguer l'une de ces tâches, par exemple la transformation, l'abattage ou la livraison, alors c'est sous forme d'une prestation de service, sans transfert de propriété du produit (pas de vente de la marchandise). Or, si les transporteurs ne pratiquent jamais l'achat des marchandises qu'ils transportent (ce sont des intermédiaires logistiques), il n'en va pas de même des grossistes ou des transformateurs. Ainsi, c'est dans les relations avec les transformateurs que les contraintes sont les plus fortes pour le producteur. Pour qu'un circuit soit considéré en vente directe, il ne peut déléguer la transformation de ses produits que sous forme de prestation de service : il s'agit alors de travail à façon.

² À noter que les circuits dits de proximité n'ont pas nécessairement cette vertu de transparence sur les acteurs de la chaîne. Elle n'est appliquée qu'à la distance séparant producteur et consommateur.

Si le producteur souhaite déléguer la commercialisation, il fait intervenir un intermédiaire commercial, il allonge la chaîne, c'est un circuit court avec un intermédiaire. Usuellement, les tâches qui sont déléguées à l'intermédiaire commercial peuvent être : la transformation pour les commerces de bouche, parfois la livraison, mais surtout la commercialisation et la mise en relation avec les clients. Ainsi, même si certaines tâches peuvent être déléguées, ce qui caractérise les circuits courts, c'est le grand nombre de tâches à effectuer sur la ferme par le producteur lui-même, en plus du cœur de son métier : le stockage, avec de nombreuses opérations et des procédés de stockage différents ; le transport amont (pour l'abattoir ou l'approvisionnement du point de vente à la ferme) ; la livraison aux clients finaux ou à l'intermédiaire ; la préparation ou la prise de commande ; le conditionnement.

Nos enquêtes auprès de 180 producteurs en Vallée de Seine (Île-de-France et Normandie) montrent que les temps consacrés à ces tâches sont sous-estimés par les producteurs, que ces tâches sont coûteuses et que ces coûts sont rarement intégrés au prix de vente³. La réduction du nombre d'intermédiaires commerciaux a donc une conséquence directe : elle permet la maîtrise du produit, de sa valeur et de la chaîne d'approvisionnement, mais elle fait porter sur le producteur un ensemble de tâches chronophages et coûteuses, avec une faible répartition de ces coûts le long de la chaîne, certes courte.

La troisième mutation notable est liée au point précédent, la réduction de la taille de la chaîne d'approvisionnement : il s'agit de la *modification de la mise en relation offre/demande*. Les circuits courts, par définition, font peu ou pas appel aux commerçants. Or, les commerçants, quels qu'ils soient, construisent des réseaux de mise en relation de l'offre et de la demande. Ils rendent possible l'échange commercial par de multiples stratégies : en investissant dans l'urbanisme commercial et des magasins ayant pignon sur rue, en mutualisant leur force d'attractivité via les enseignes, en pratiquant des stratégies de fidélisation ou en investissant des places commerciales historiques, par exemple. Dans le cas de la vente directe, c'est l'ensemble de ces réseaux de relation permettant l'échange marchand qui sont à construire. Et si la proximité géographique entre un consommateur et un producteur peut permettre la rencontre, les travaux de recherche montrent qu'elle n'est pas suffisante. Pour qu'elle le soit, il est nécessaire que soit activée un autre type de proximité, la proximité dite organisée, soit « la capacité qu'offre une organisation de faire interagir ses membres »⁴. Ainsi, l'appartenance à une même organisation, qui peut être informelle, territoriale ou de communauté, renforce la mise en relation offre/demande et l'effectivité de l'échange. Dans le cas des circuits courts, ces organisations sont encore largement à construire. Ainsi, par exemple, nos travaux sur les fermes urbaines montrent que la localisation urbaine, lieu de forte concentration de consommateurs, ne conduit pas systématiquement, ni à une co-visibilité entre producteurs et consommateurs comme escompté, ni à une proximité organisée, et qu'à Paris, les intermédiaires commerciaux

³ RAIMBERT C., RATON G., DELABRE M., TELLIER C., VAILLANT L., *Concevoir des organisations logistiques collectives et intelligentes pour les circuits courts alimentaires. Méthodes et mise en pratique*, Projet COLCICCA, CEREMA/IFSTTAR/Chambre d'Agriculture des Hauts-de-France/ Région Hauts-de-France, 39 p., 2019, <https://www.logicout.fr/couts/ressources/>

⁴ RALLET A., TORRE A., « Proximité et localisation », *Économie Rurale*, n°280, pp. 25-41, 2004.

jouent un rôle important de mise en relation offre/demande des produits de l'agriculture urbaine⁵.

Une logistique loin des standards : la complexité de la gestion des petits volumes et des courtes distances

La réduction du nombre d'intermédiaires commerciaux via l'essor des circuits courts induit ainsi de profondes mutations dans les chaînes logistiques. Parler de « logistique des circuits courts » suppose de réinventer les standards attribués à ce vocable. En effet, la logistique, définie comme « l'ensemble des opérations nécessaires au transfert de flux depuis le lieu de conception / préparation / production jusqu'au lieu de consommation »⁶, revêt une finalité économique, constitue un avantage compétitif pour les entreprises et est régulièrement évoquée comme vecteur de mondialisation⁷. Penser la logistique des circuits courts, c'est alors se positionner en rupture avec certains principes fondateurs de la logistique et de son évolution récente, soit rendre opérationnelle, dans la théorie comme la pratique, *la fonction logistique comme vecteur de proximités*.

Pour illustrer cela, il est nécessaire de chercher à caractériser ce que la proximité et la réduction du nombre d'intermédiaires commerciaux engendre comme contraintes logistiques sur les fermes. Nos enquêtes déjà citées en Vallée de Seine montrent que les tâches à réaliser sont nombreuses et que plusieurs facteurs tendent à en augmenter le poids ou la complexité. Tout d'abord, la logistique des circuits courts se caractérise par la complexité de la gestion des petits volumes et des courtes distances. Dès lors, il s'agit d'une logistique plus fragmentée : de petits volumes émanant d'une ferme, à destination d'une multitude de points de vente souvent relativement proches mais pas toujours concentrés, avec une diversité de produits. Ces faibles volumes et ces courtes distances peuvent multiplier les déplacements. Ceci peut être accentué par des pratiques de dépannage entre producteurs et intermédiaire commercial, par exemple lorsqu'il s'agit de répondre à une demande de réassort d'un supermarché ou d'un restaurant. S'ajoutent des tâches de planification et de coordination des opérations logistiques sur la ferme : répartir les tâches auprès des salariés, les planifier et lesordonner pour permettre le transfert de flux de produits aux délais indiqués.

Les stratégies de diversification des points de vente des produits, qui sont courantes dans les circuits courts et permettent la gestion des incertitudes, ont également tendance à multiplier les tâches logistiques dédiées : par exemple, la vente en grande distribution peut demander un conditionnement et un packaging spécifique et une livraison en magasin ; la vente en ligne la saisie hebdomadaire du catalogue de produits ; la vente dans un point de vente collectif la réalisation de tâches de permanence et de commercialisation. La réalisation de tâches dédiées pour chacun de ces débouchés complexifie les organisations. Cela peut être amplifié lorsque les débouchés ne sont pas encore stabilisés, où les livraisons s'effectuent à la demande ou de manière irrégulière, ne permettant pas l'installation de routines et d'organisations stables. Enfin, l'optimisation de certaines livraisons peut être difficile à mettre en place. Elle est

⁵ PROVENT F., RATON G., « La localisation urbaine : atout ou contrainte pour la logistique de l'agriculture urbaine ? Etude de cas à Paris », *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement* [En ligne], mis en ligne le 18 novembre 2022, URL : <http://journals.openedition.org/tem/9449>

⁶ DAMIEN M.M., *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3ème édition, Dunod, 594 pages, 2010.

⁷ MASSON S., PETIOT R., « Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation », *Géographie, économie, société*, 2013/4 (Vol. 15), pp 385-412.

structurelle pour certains points de vente qui rendent difficile la réalisation de tournées, comme le marché et les points de vente collectifs, du fait des temps de commercialisation. Elle est conjoncturelle lorsque la négociation avec les clients/intermédiaires commerciaux ne permet pas de regrouper les livraisons dans le temps et dans l'espace et favorise les traces directes et la multiplication des trajets.

L'ensemble de ces éléments concourt à en faire une logistique plus complexe, plus difficile à améliorer, pour laquelle la massification est plus malaisée à activer. Le fait qu'elle soit réalisée par des non professionnels, pour qui c'est une activité, certes nécessaire, mais qui ne constitue pas le cœur de métier, en fait une logistique éloignée des standards auxquels sont habitués les intermédiaires commerciaux et, dans une certaine mesure, les consommateurs.

Pourtant, on observe une montée en compétence des producteurs sur ce sujet. Avec l'expérience et la stabilisation des débouchés, les producteurs enquêtés parviennent davantage à concentrer les points à livrer près de la ferme et à négocier avec leurs clients les jours de livraison et les délais. C'est ce qu'on appellera ici, l'effet de la « maturité logistique ». Néanmoins, tous les producteurs ne sont pas égaux. Nos travaux montrent que ce sont les producteurs situés près des aires urbaines qui parviennent le mieux à concentrer les points de vente à livrer à proximité de la ferme, et à négocier les conditions de la distribution⁸.

Ces caractéristiques propres à la logistique des circuits courts ont plusieurs impacts économiques et environnementaux. Tout d'abord, le poids des coûts et des temps logistiques peut influencer la poursuite dans la voie des circuits courts, l'organisation du travail à la ferme et sa viabilité économique. Nos enquêtes montrent que certains agriculteurs réalisent des livraisons dont le coût du transport est supérieur à la valeur de la marchandise transportée, sans toujours en avoir conscience. Ensuite, à l'échelle de la collectivité, la multiplication des trajets en petits véhicules peut poser des problèmes de congestion et d'impact environnemental. La littérature scientifique a ainsi montré depuis les années 2010 que, ramenés au km parcouru et à la tonne transportée, certains trajets en circuit court, bien que réduits en distance, n'émettaient pas systématiquement moins de GES que certains circuits longs. Le levier d'action est donc celui de l'optimisation des taux de chargement, la réduction des trajets, ceci concourant à la fois à de meilleurs bilans économiques et environnementaux.

Comment s'inventent des coopérations à toutes les échelles

L'enjeu actuel réside dans la structuration d'organisations qui permettraient de rendre plus efficiente la distribution des marchandises en circuit court et avec elle, la mise en relation offre /demande. Ces organisations peuvent se faire simultanément à plusieurs échelles.

À l'échelle individuelle, sur les exploitations agricoles, c'est le rôle stratégique de la logistique qui est à questionner. Pour ce faire, le *calcul des coûts* du transport et de la logistique représente un levier intéressant. Il permet d'objectiver les coûts, les temps passés et d'orienter les stratégies commerciales. En ciblant les débouchés irréguliers ou coûteux, il permet d'ajuster le choix des débouchés, de pointer un besoin de renégocier les délais/horaires/prix de livraison pour faciliter l'organisation de tournées, ou de repérer un intérêt à déléguer la livraison à des professionnels. Les calculs réalisés avec les producteurs montrent que toute tentative

⁸ RATON G., RAIMBERT C., « Livrer en circuits courts : les mobilités des agriculteurs comme révélateur des territoires alimentaires émergents. Étude de cas dans les Hauts-de-France », *Géocarrefour* [En ligne], 93/3, mis en ligne le 17 janvier 2020, URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/13993>

d'optimisation des trajets permet non seulement des gains en temps ou en coût, mais aussi la réduction de l'impact environnemental⁹. Ainsi, le calcul des coûts est à prendre comme une aide à la décision, l'optimisation des trajets n'ayant pas pour objectif d'être concurrentiel, mais d'atteindre la viabilité économique et la « vivabilité » sur la ferme, tout en valorisant les relations de proximité nouées.

À l'échelle du tissu productif local, l'enjeu est la structuration d'une communauté de pratiques qui puisse constituer un support aux activités quotidiennes. Dans un contexte de fortes incertitudes, l'entraide agricole s'ouvre aux activités logistiques de manière plus ou moins formalisée. Dans la lignée des habitudes rurales, il s'agit par exemple de se rendre des services quand c'est possible. Or, la vente en circuit court favorise des rencontres hebdomadaires d'agriculteurs sur les points de vente (marché, AMAP, point de retrait pour la vente en ligne), ce qui constitue autant d'arènes régulières permettant aux acteurs agricoles de se connaître, de connaître leurs produits et leurs habitudes de livraison. C'est ainsi que, sur de nombreux points de retrait de paniers en France, on voit se nouer des pratiques d'entraide logistique : les premiers temps, chaque producteur vient livrer ses produits séparément, progressivement ils se connaissent et échangent, puis ils commencent à s'organiser pour récupérer la marchandise de l'un des producteurs et livrer à sa place, et enfin, ce qui était de l'ordre du dépannage se formalise en habitude hebdomadaire, jusqu'à parfois constituer des systèmes assez complexes mais efficaces de mutualisation du transport entre producteurs.

Cet exemple illustre bien que l'intérêt des circuits courts n'est pas seulement le renforcement des proximités entre producteurs et consommateurs, mais bien le renforcement de dialogues entre pairs. Des travaux récents ont montré que la proximité relationnelle entre agriculteurs est d'ailleurs recherchée¹⁰. Dans un contexte de multiples incertitudes sur le marché comme sur les conditions de production, cette proximité se présente comme un moyen de réassurance mais aussi, comme une source de réduction des coûts et des temps passés aux activités logistiques. Néanmoins, s'il existe une appétence pour ces formes d'organisation, l'action collective ne va pas de soi et une grande vigilance est nécessaire pour qu'elle perdure. Dans ce cadre, l'objectivation des temps et coûts portés par chacun des membres du collectif peut là aussi jouer un rôle¹¹. Elle permet la recherche d'une forme d'équité dans le partage des tâches (qui fait quoi, qui apporte quoi, qui gère quoi) et le réajustement des actions de chacun pour aboutir à un système de compensation (celui qui ne donne ni du matériel, ni du temps peut compenser en part du chiffre d'affaires).

La structuration de communautés de pratiques comme support aux activités quotidiennes des agriculteurs peut se décliner aux relations consommateurs/producteurs, les consommateurs étant de plus en plus encouragés à participer aux tâches logistiques, que ce soit comme fondement de l'organisation (supermarché coopératif) ou élément de l'engagement des consom'acteurs (distribution des paniers en AMAP). Ces communautés de pratiques ont tout

⁹ www.logicout.fr

¹⁰ HORVATH Camille, *Les circuits courts alimentaires en France : quelles adéquations entre offre et demande dans les espaces périurbains ?* Thèse de doctorat en économie, Université Gustave Eiffel, SLOTT, 2023.

¹¹ RAIMBERT C, RATON G., « Collectifs logistiques et territoires dans les circuits courts alimentaires de proximité : la robustesse de la coopération analysée au prisme des communs », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 12, n°1 | Mai 2021, mis en ligne le 26 mai 2021, URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/18754>

intérêt à inclure progressivement les intermédiaires logistiques, comme c'est le cas de certaines entreprises de cyclo-logistique, entreprises d'insertion, ou commissionnaires de transport en circuit court, qui agissent pour optimiser les derniers km.

À l'échelle territoriale, les organisations collectives sont très appréciées et plébiscitées par les collectivités car elles permettent non seulement d'initier la structuration d'une logistique alimentaire locale, mais aussi la création de nouvelles ressources relationnelles sur le territoire, propices au développement local. Dans le cadre des plans alimentaires territoriaux (PAT), des collectivités favorisent l'interconnaissance des acteurs de l'alimentation. La construction de dispositifs de gouvernance alimentaire peut favoriser des coopérations de tous types entre les acteurs, y compris logistiques.

Finalement, la fonction logistique présente de nombreux atouts dans la structuration de systèmes alimentaires durables. L'engagement de l'ensemble des acteurs sur le sujet apparaît essentiel. La fonction logistique permet de structurer les liens entre bassins de production et de consommation, de valoriser ces liens, et constitue une focale idéale pour questionner les rapports de force entre ville et campagne. Elle valorise les pratiques *d'acteurs* du territoire : en acheminant le produit, ces acteurs lui apportent une valeur ajoutée ; par les choix de localisation des lieux de production, de livraison, de fournisseurs, de clients et de gestion des flux, ces acteurs des circuits courts impactent le fonctionnement territorial et contribuent à le penser de façon systémique. Enfin, la fonction logistique illustre des collaborations à l'œuvre dans la chaîne d'approvisionnement : le transfert de flux est par essence collaboratif, impliquant la coordination d'acteurs multiples aux intérêts divers. En cela, elle peut être perçue comme un vecteur de coopérations locales.