

Circuits courts alimentaires

Court-circuit logistique ?



Décryptage
Le long
chemin
des circuits
courts

Regard
Un désir de
reconnexion
avec
l'agriculteur

En images
Du champ
à l'assiette

Quelle logistique pour les circuits courts ?

Le mot de Juliette Berthon,
directrice RSE et Innovation de Sogaris

Le constat est clair : la distribution alimentaire est en proie à une crise profonde. L'essoufflement de la grande distribution en témoigne, de même que l'irruption récente des tracteurs sur les routes françaises ou dans les rues de Bruxelles, qui nous alerte sur la capacité du système agricole à supporter les transformations nécessaires et les coûts qu'elles emportent. S'y ajoute enfin la réinvention en cours des imaginaires urbains, dans des villes où seule l'alimentation semble être un enjeu consensuel. Autant de raisons de nous saisir d'un sujet fortement médiatisé mais insuffisamment pensé : celui de la logistique des circuits courts alimentaires, pressentis comme un modèle d'avenir, voire comme les successeurs de la grande distribution.

Inondations, records de chaleur, déclin de la biodiversité...

L'actualité nous le rappelle chaque jour : le développement durable n'est plus un simple sujet de prospective. C'est une urgence qui nous impose dès aujourd'hui de changer de paradigme dans tous les domaines. Trop longtemps, nous avons cédé aux sirènes de la procrastination, réduisant la gestion de la crise climatique et environnementale à des arbitrages théoriques dont seules les générations futures observeraient (et assumeraient) les conséquences. Cette illusion a vécu. Nous le voyons désormais : c'est dès aujourd'hui que nous devons nous interroger sur ce que nous voulons pour nous-mêmes. L'intensification

et la multiplication, bien réelles, des crises et événements anormaux nous y obligent.

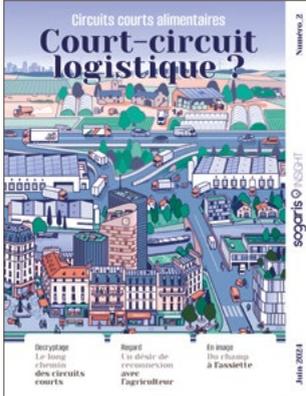
Apporter des réponses à cette interrogation implique de démêler les contradictions actuelles pour mettre au jour de nouvelles formes de développement, faisant de la prise en compte de l'environnement non plus une contrainte d'ajustement mais le début d'une trajectoire de durabilité. Un défi majeur, qui implique de reposer les termes de débats trop souvent mal abordés ou de façon incomplète. C'est précisément la vocation de la collection *Insight*, par laquelle Sogaris entend mobiliser son écosystème pour éclairer les tendances à l'œuvre et faire émerger collectivement de nouvelles pistes d'action, de nouveaux modèles.

Après *La cyclo-logistique, un accélérateur de la ville durable*, les contributions que vous découvrirez dans ce deuxième *Insight* poursuivent deux objectifs : analyser et démentir les idées reçues sur ces circuits ; éclairer, avec nuance et précision, les impacts positifs comme négatifs de ces modèles qui cherchent à réconcilier production et alimentation, dans de nouvelles équations qui révèlent le rôle essentiel de la logistique. Car si le « local » devient de plus en plus logique, il doit désormais, surtout, trouver sa logistique. Voilà tout l'enjeu de la réflexion à laquelle nous vous convions dans les pages qui suivent.

Bonne lecture !



Sommaire



Suzanne Friedrich-Kerleroux,
chargée de projet R&D/Innovation
et passionnée de géographie
urbaine, est l'auteurice
des décryptages de ce numéro issus
de ses travaux académiques.

**Juliette Berthon, directrice
RSE et Innovation de Sogaris,**
est la directrice éditoriale de
la collection Sogaris Insight.

Gabin Jouquan,
responsable communication,
est le responsable marketing
de la collection.

Vincent Mahé, illustrateur
notamment pour la presse
internationale dont La Revue
Dessinée, le magazine XXI
et The New Yorker, a réalisé
la couverture de ce numéro.

**Manifeste est une agence
éditoriale créée par Marie Baléo.**
Elle a accompagné Sogaris
pour la construction éditoriale
de la collection Sogaris Insight
et la rédaction de ce numéro.

4

COMPRENDRE

Décryptage p. 5 Le long chemin des circuits courts

Le concept du circuit court est né
au Japon dans les années 1970.
Depuis, il a essaimé : le connaissez-vous
vraiment ? Un décryptage pour tout
comprendre.

Cartographie d'écosystème p. 14 Mettre en relation logistique et mode de distribution

De l'AMAP au distributeur automatique :
la diversité des circuits courts
en un coup d'œil.

Dictionnaire des idées reçues p. 16 Les circuits courts : là où on ne les attend pas

Non, les circuits courts ne sont
pas forcément plus chers...
Et d'autres poncifs à déconstruire.



18

ANTICIPER

Regard p. 19
« Il y a un réel désir de reconnexion avec l'agriculteur »

Dans cet entretien, la chercheuse Camille Horvath, spécialiste de l'économie des circuits courts alimentaires, partage une analyse des équilibres en jeu entre offre et demande dans les espaces périurbains.

La revue de tendance p. 24
Digitalisation, internationalisation : quand les start-up disruptent les circuits courts et leur logistique.

En images p. 26
Du champ à l'assiette
La photographe Alice Bertrand en immersion dans le réseau Terroirs d'Avenir, de la production à la vente en passant par la logistique.



34

Agir

Décryptage p. 35
La logistique peut-elle faire « grandir » les circuits courts ?

Et si les circuits courts étaient d'abord une histoire de logistique urbaine, de distribution, de manutention et d'entrepôts ? Tour d'horizon.

L'objet iconique p. 42
Le POD
Il est bleu et il aide les livreurs : le point optimal de distribution est déjà une icône.

Pour aller plus loin p. 44
À lire, à écouter, à consulter : des ressources pour ceux qui ont encore faim.

COM- PRENDRE



Le long chemin des circuits courts

La définition du circuit court? Elle est simple: il s'agit d'un circuit de distribution comportant tout au plus un intermédiaire commercial entre le producteur et le consommateur. Simple, oui, mais en apparence seulement, car derrière ce terme se dissimule une réalité complexe: les circuits courts revêtent en effet une grande diversité de formes et se heurtent à d'importants défis logistiques.

Histoire(s) et territoire(s) des circuits courts

Impossible d'échapper, depuis quelques années, au fourmillement médiatique que suscite l'apparition de formes inédites de circuits alternatifs, tant au niveau de la production des aliments que du lien avec les producteurs et agriculteurs ou de la localisation de la production. L'essor de ces nouvelles façons de s'alimenter semble déjà remettre en cause le modèle de la grande distribution (commerce de détail en supermarché), lequel est pourtant relativement récent, puisqu'il ne date que de l'après-guerre.

À cet égard, le phénomène actuel apparaît donc comme un redéveloppement des circuits courts dans les pays occidentaux, ce modèle n'ayant rien de nouveau: il fut, jusqu'au début du XX^e siècle et dans de nombreuses régions, la principale façon de s'approvisionner en France.

Ce n'est qu'avec l'avènement du modèle agro-industriel que les circuits dits « alternatifs » se voient progressivement relégués jusqu'à se situer, de nos jours, aux marges du système alimentaire. Pourtant, dès les années 1970, on détecte au Japon les premiers signes d'une volonté de recréer une proximité entre producteurs et consommateurs.

Le *teikei*, littéralement « mettre un visage sur le nom du producteur », désigne ainsi un système d'association pour le maintien d'une agriculture paysanne dont les AMAP (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne) françaises constituent les dignes héritières. Il apparaît en réponse à la crainte que font naître, dans une partie de la population, l'industrialisation de l'agriculture et son corollaire, l'utilisation accrue de produits chimiques.

En France, les scandales qui entachent la grande distribution à la fin du XX^e siècle puis au début du XXI^e, de la vache folle au « Horsegate », altèrent progressivement l'image du secteur, présumé agir de façon opaque, polluer ou encore exploiter le travail des agriculteurs.

De nouveaux circuits de distribution apparaissent parallèlement, répondant à ces enjeux par une meilleure rémunération des producteurs et surtout des agriculteurs, une meilleure traçabilité et donc une transparence accrue des produits, ainsi que des modes de production plus durables.

Enfin, la pandémie de la Covid-19 modifie elle aussi les usages des consommateurs en déclenchant une prise de conscience (bien que temporaire) des origines des produits et une valorisation du « local », unique recours face à la fermeture des frontières. Malgré un retour progressif aux modes de consommation pré-2020, les deux années de pandémie auront vu une explosion de la consommation et de la production en circuits courts. En 2010, **17,5 %** des exploitations en France vendaient tout ou une partie de leur production de cette façon ; en 2020, cette proportion atteignait **23 %**.

Les circuits courts s'ancrent donc dans une histoire, mais également dans une géographie, et font appel à la notion de territoire, bien plus qu'une grande distribution souvent perçue comme hors sol.

De ce fait, ils font régulièrement appel à la notion de territoire.

Nous nous intéresserons ici au territoire grand-parisien et à l'espace qui l'entoure, l'Île-de-France.

Malgré son image de région ultra-urbanisée, accueillant l'une des capitales les plus denses d'Europe, la région francilienne reste très majoritairement agricole.



Historiquement, elle fut toujours un territoire productif, aux espaces agricoles extrêmement fertiles, à l'instar des sols du Triangle de Gonesse, réputés présenter les meilleurs rendements agricoles d'Europe. Pourtant, le profil de l'Île-de-France se prête peu à la consommation locale.

La région francilienne est donc paradoxalement une région productive sur le plan agricole mais très dépendante des régions environnantes pour son alimentation.

Elle rencontre dès lors des problématiques d'approvisionnement en circuit durable auxquelles peu d'autres régions sont confrontées.

Ainsi, d'après l'Observatoire des systèmes territorialisés, l'Île-de-France se situe en dernière position du classement du nombre de points de vente en circuit court pour 100 000 habitants (10,17). S'y pose ainsi la question de l'approvisionnement en circuit court d'un territoire très urbain, entouré d'espaces agricoles peu orientés vers un modèle durable. Mais tout d'abord, qu'entend-on exactement par « circuit court » ?

Ce village de Seine-et-Marne, entouré de cultures, s'approvisionne-t-il localement ?



48 %
du territoire francilien est composé de surfaces agricoles utiles (SAU)

94 %
de grandes monocultures principalement céréalières et destinées à l'exportation



© Alice Bertrand - Studio des 2 Prairies

▲ Un point de vente de produits locaux, situé rue du Nil à Paris.

Pour essayer de faire court

En France, c'est en 2009, avec le plan Barnier du nom de l'ancien ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation, que le circuit court se dote d'une première définition institutionnelle et juridique :

Est court, un circuit au sein duquel, entre le producteur et le consommateur, se trouve au maximum un intermédiaire commercial.

Le circuit court se distingue ainsi du circuit de proximité, qui fait appel à la notion de proximité kilométrique, une distance pouvant varier en fonction du territoire et du secteur concerné.

Le circuit court n'a pas de limite géographique : s'il peut être international, il existe également des circuits à la fois courts et de proximité (les circuits courts alimentaires de proximité, CCAP - lire l'encadré pages 12-13).

L'intérêt porté au nombre d'intermédiaires comme gage de la qualité d'un produit s'explique en grande partie par l'histoire du redéveloppement de ces circuits. L'objectif étant de promouvoir un lien avec l'agriculteur, dans le respect de son métier et de sa rémunération et en vue d'un meilleur partage de valeur. Face aux scandales de l'agro-industrie et à ses chaînes de transformations longues, opaques et constituées de nombreux intermédiaires, le circuit court, lui, promeut un « trajet » transparent, avec la connaissance de l'unique intermédiaire, s'il existe.

Pourquoi cette définition, en apparence simple, regroupe-t-elle une telle diversité de circuits qu'il est difficile d'en dresser la liste exhaustive ? Tout simplement parce qu'il existe, en France, presque autant de modèles de distribution de circuits courts que d'initiatives et de structures. Ainsi, on différenciera la vente directe, du producteur au consommateur, de la vente indirecte, dotée d'un intermédiaire. Au sein de la première catégorie se trouvent aussi bien la vente directe à la ferme, qui nécessite que le consommateur se déplace jusqu'à la ferme, que la vente sur marché par des producteurs ou encore le magasin de producteurs géré collectivement par plusieurs agriculteurs. Dans la seconde catégorie, on retrouve les Associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (AMAP), nées en 2001, mais aussi des magasins de coopératives agricoles, des magasins de produits locaux ou encore de nouvelles formes de vente *via* des marketplaces (*lire l'encadré pages 12-13*) ou grâce à des intermédiaires logistiques. Malgré la diversité des circuits courts, leur unité réside dans la volonté de rapprocher producteur et consommateur et de développer une meilleure répartition de la valeur des produits.

Quels sont les effets d'une telle diversité ?

Tout d'abord, une certaine confusion autour des termes et des réalités que recouvre le circuit court. Celui-ci, malgré les différentes formes qu'il revêt, ne doit pas être déprécié par rapport à un circuit de proximité, qui lui-même ne garantit pas forcément une production biologique. La multiplication des labels aggrave encore cet effet de flou dans les terminologies. Autre conséquence, essentielle celle-là, de la diversité de modes de distribution : celle des chaînes logistiques sous-jacentes. En effet, de la vente à la ferme, qui rassemble en un même lieu toutes les activités de production

et de commercialisation à la charge de l'agriculteur, jusqu'à la marketplace impliquant un intermédiaire logistique et le transport des produits, les chaînes logistiques des circuits courts sont elles-mêmes incroyablement hétérogènes. Observer ces chaînes logistiques présente donc un intérêt majeur pour qui souhaite comprendre les enjeux auxquels font face les circuits courts mais aussi en quoi la logistique peut être non pas un frein au développement de systèmes plus durables mais un formidable levier au service de leur déploiement. Pour cela, il faut se plonger dans les rouages de la logistique et, plus spécifiquement encore, de la logistique urbaine.

■ Pour le consommateur, il s'agit d'obtenir la garantie d'une meilleure connaissance de l'origine du produit et des transformations qu'il a subies.

La logistique en ville : mode d'emploi

Secteur à part entière, la logistique a pour objectif de gérer les flux physiques et informationnels des biens, c'est-à-dire le regroupement des activités de transport et de stockage permettant de déplacer, transformer et distribuer une marchandise en l'occurrence, un produit alimentaire.

La logistique se décompose en trois domaines : l'amont (qui concerne les intrants, par exemple pour l'agriculture non biologique), l'aval (la distribution du produit jusqu'à l'achat final par le consommateur) et la logistique inverse (comme les consignes ou le recyclage).

La logistique urbaine, elle, concerne l'approvisionnement en marchandises des milieux urbains et constitue donc la dernière partie de la logistique de distribution. Elle se concentre sur l'arrivée des marchandises dans les villes, très souvent précédée d'un ou deux arrêts dans des lieux de massification des flux des plateformes de regroupement et de répartition des marchandises mais également de préparation des commandes et de division des flux (on parle de rupture de charge - lire l'encadré pages 12-13) avant l'approvisionnement final, qualifié de « dernier kilomètre ». Les spécificités de la logistique urbaine découlent en grande partie de ces contraintes. Ainsi, là où le transport et le stockage de marchandises sont pensés et organisés dans des espaces adaptés (grands ports commerciaux, axes routiers), la logistique en ville, elle, est longtemps restée impensée ; pire, elle a été reléguée en périphérie. L'exemple du déménagement des Halles de Paris vers le marché d'intérêt national de Rungis illustre parfaitement ce « desserrement logistique ». En milieu urbain dense, la logistique est contrainte à la fois dans sa dimension transport et dans sa dimension infrastructurelle.

Ainsi la congestion urbaine, particulièrement prononcée dans la région grand-parisienne, rend l'approvisionnement des marchandises de plus en plus coûteux et chronophage. Sur le plan immobilier, le bâti logistique, qui peut prendre de nombreuses formes (espace urbain de distribution, hôtel logistique) est rare et donc cher. Dans le même temps, la relégation de la logistique vers de grandes plateformes périphériques, fruit des politiques de programmation urbaine, ne permet pas une distribution massifiée dans les villes.

À cette double contrainte structurelle s'ajoute une explosion des flux logistiques au cours des dernières années : l'e-commerce a en effet entraîné une modification des habitudes logistiques, avec une augmentation très importante des flux physiques mais également un nouveau besoin d'espaces de stockage ou de *cross-docking* (lire l'encadré pages 12-13), comme a pu l'illustrer la récente polémique autour des *dark stores* (lire l'encadré pages 12-13). À cette transformation s'ajoute en outre une évolution réglementaire contraignant désormais l'accès aux centres-villes.

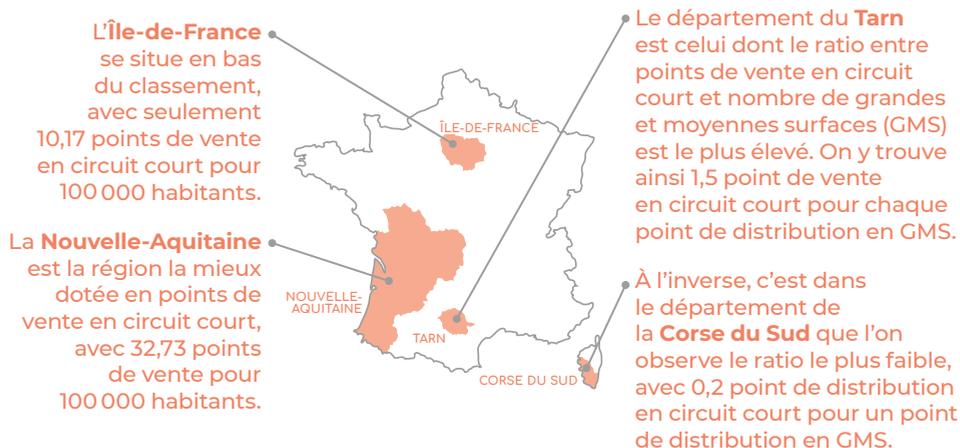
Pourtant, la logistique représente un élément central de la planification urbaine, en ce qu'elle a un impact direct sur les mobilités et, à plus vaste échelle, sur l'économie d'une ville. Lorsqu'il s'agit du domaine alimentaire, les villes sont encore plus fragiles : comme le rappelait Emmanuel Grégoire, premier adjoint à la maire de Paris en charge de l'urbanisme, la capitale ne dispose que de trois jours d'autonomie alimentaire. Il ne s'agit bien évidemment pas de penser des territoires urbains totalement indépendants mais de structurer des chaînes d'approvisionnement permettant aux villes de ne pas dépendre d'un territoire situé à l'autre bout du globe. À la clé : réancrer la ville « consommatrice » à son territoire producteur.

■ On ne peut penser une ville sans le territoire dans lequel elle évolue ; or les liens qui les unissent passent en partie par la logistique.



Point d'attention

DES TERRITOIRES INÉGAUX DANS L'ACCÈS AUX CIRCUITS COURTS



Sources : ObsAT 2022 (Observatoire du RMT Alimentation Locale), Agreste (ministère de l'Agriculture).

Quand la logistique des circuits courts n'est pas toujours logique

Pourquoi les circuits courts sont-ils plus touchés par des problèmes logistiques, alors même qu'ils réduisent le nombre d'intermédiaires et pourraient donc, en toute logique, simplifier la chaîne logistique ? Tout simplement parce qu'à l'inverse des circuits longs de la grande distribution, dont la chaîne est extrêmement structurée, avec une division des tâches logistiques entre un grand nombre d'intermédiaires, la logistique du circuit court, elle, n'est pas unique.

En d'autres termes, il n'existe pas réellement de modèle logistique standardisé pour les circuits courts qui semblent, pourtant, systématiquement se confronter aux mêmes enjeux logistiques.

Ainsi, la limitation des intermédiaires logistiques implique forcément la division des tâches entre un nombre réduit de personnes. Lorsqu'il s'agit de vente directe, le producteur effectue, de fait, l'intégralité de ces tâches.

Dans le cas d'une vente indirecte, il aura très souvent au moins une partie de ces tâches à sa charge. On parle alors de coûts invisibles pour le producteur qui doit faire la préparation des commandes, le conditionnement, parfois la transformation et possiblement la livraison. Même si la plupart des producteurs ne les comptabilisent pas, ces coûts peuvent rendre la vente en circuit court non rentable et leur ajouter une lourde charge de travail supplémentaire.

Plus loin dans la chaîne logistique, le transport, lui aussi, se complexifie dans le cas des circuits courts.

Ainsi, à l'inverse de la grande distribution, les circuits courts ne peuvent pas toujours massifier leurs flux, c'est-à-dire les regrouper au maximum au sein d'espaces de massification en vue de réaliser des économies d'échelle et de transport.

La masse de produits transportés est en effet bien moindre et les produits eux-mêmes souvent périssables, de sorte qu'ils ne peuvent être stockés ni remplir un camion entier. Le modèle de distribution, lui aussi, peut pâtir de ces flux éclatés et surtout non planifiés. Ainsi, les producteurs n'ont pas toujours accès à l'optimisation des tournées, domaine de la logistique à part entière, et qui permet pourtant d'économiser des kilomètres de transport. La faible optimisation du transport des produits en circuits courts est un problème connu depuis

vingt ans déjà, au point de conduire certains observateurs à conclure que l'empreinte carbone de ces produits peut excéder celle des produits en circuits longs précisément en raison de leur transport. Cette affirmation doit cependant être nuancée ; les deux systèmes sont en effet difficilement comparables au vu de la diversité des circuits courts et de la différence d'échelle des deux circuits. Pour autant, ces travaux démontrent la complexité du transport en circuits courts.

Enfin, la distribution en milieu urbain dense soulève également son lot de problèmes. En dehors des enjeux communs à tous les types de transports de marchandises en ville, tels que la congestion ou l'évolution de la réglementation (zones à faibles émissions), les producteurs ou distributeurs de circuits courts

Définition

LES MOTS DES CIRCUITS COURTS

1. Les circuits courts ou CC

Ce sont des circuits de distribution alimentaire comprenant au maximum un intermédiaire commercial entre le producteur et le consommateur.

2. Les circuits courts alimentaires de proximité ou CCAP

Ce sont des circuits de distribution alimentaire alliant la proximité entre producteurs et consommateurs, un intermédiaire commercial réduit à 0 ou 1 et la proximité géographique, c'est-à-dire une production faite au maximum à 250 km, ce nombre pouvant varier du lieu d'achat.

3. Le cross docking

C'est un mode d'organisation logistique dit « en flux tendus », c'est-à-dire que les produits arrivent et repartent d'un espace logistique en moins de 24 heures. La partie stockage est alors supprimée, mais ce mode nécessite une organisation logistique très rodée.

alimentaires font également face à la pression sur l'immobilier logistique.

En effet, la distribution des produits nécessite, en plus d'une flotte de véhicules, des lieux de massification et/ou de préparation des commandes avant la distribution, qu'elle soit en livraison à domicile ou dans des points de vente. Mais l'immobilier logistique en ville (notamment à Paris et en petite couronne) est rare et dès lors coûteux.

En outre, l'immobilier logistique dit classique, tel que les entrepôts en zone périphérique, n'est pas toujours approprié aux circuits courts alimentaires ; souvent trop grand car conçu pour des flux importants, marqué par des loyers en constante augmentation, il s'avère peu accessible pour des acteurs économiques plus modestes.

L'accès aux marchés de consommation importants que sont les villes est donc contraint par la faible disponibilité d'espaces logistiques, que ce soit en grande ou en proche périphérie.

Autant de problèmes irrésolus qui soulignent le besoin de penser la logistique de ces circuits, dont la viabilité économique repose en partie sur la stabilisation d'une chaîne logistique. Les coûts économiques et environnementaux associés aux tâches logistiques, au transport et aux espaces logistiques sont trop importants pour être ignorés.

Une conclusion s'impose dès lors : impossible de penser le (re)développement des circuits courts sans préparer et optimiser la logistique associée. ●

4. Les dark stores

Ce sont des lieux dédiés à la préparation de commande et au stockage des enseignes du quick commerce. Ils se sont déployés très rapidement en ville dans des locaux commerciaux, engendrant des controverses sur la dévitalisation des centres-villes.

Une décision de justice les a récemment qualifiés d'entrepôts, ce qui a conduit à la fermeture de la plupart d'entre eux.

5. Une marketplace

Est une plateforme d'achat et de vente en ligne entre professionnels (marketplace BtoB) ou entre professionnels et consommateurs (BtoC).

6. Le terme « grandes et moyennes surfaces » (GMS)

Désigne les distributeurs réalisant au moins la moitié de leurs ventes dans l'alimentaire.

En France, il s'agit essentiellement de supermarchés et d'hypermarchés.

7. Une rupture de charge

Désigne l'obligation, plus ou moins coûteuse en temps et en argent, de décharger puis recharger lors d'un changement de mode de transport physique.

8. La surface agricole utile (SAU)

Comprend les terres arables, les surfaces toujours enherbées ainsi que les cultures permanentes.

9. Une tournée

Désigne une distribution de marchandises organisée depuis un point de départ et comportant plusieurs arrêts intermédiaires dans une même zone géographique selon un itinéraire fixé à l'avance.

10. Une trace directe

Est une distribution de marchandises comportant un seul segment de transport, à savoir un aller-retour entre un point A et un point B.

Cartographie d'écosystème

Mettre en relation logistique et mode de distribution

La cartographie des acteurs n'a pas vocation à être exhaustive, car il a bien été présenté qu'il existait quasiment autant de circuits de distribution en circuits courts que de systèmes de vente associés ou encore d'organisation logistique. Il s'agit de présenter l'implication des différents acteurs logistiques dans des circuits de vente « classiques » du circuit court.

Acteurs impliqués dans la chaîne logistique

- 
Producteur
- 
Consommateur
- 
Transporteur
- 
Tiers vendeur



* Pour rappel, les activités logistiques regroupent :

En amont

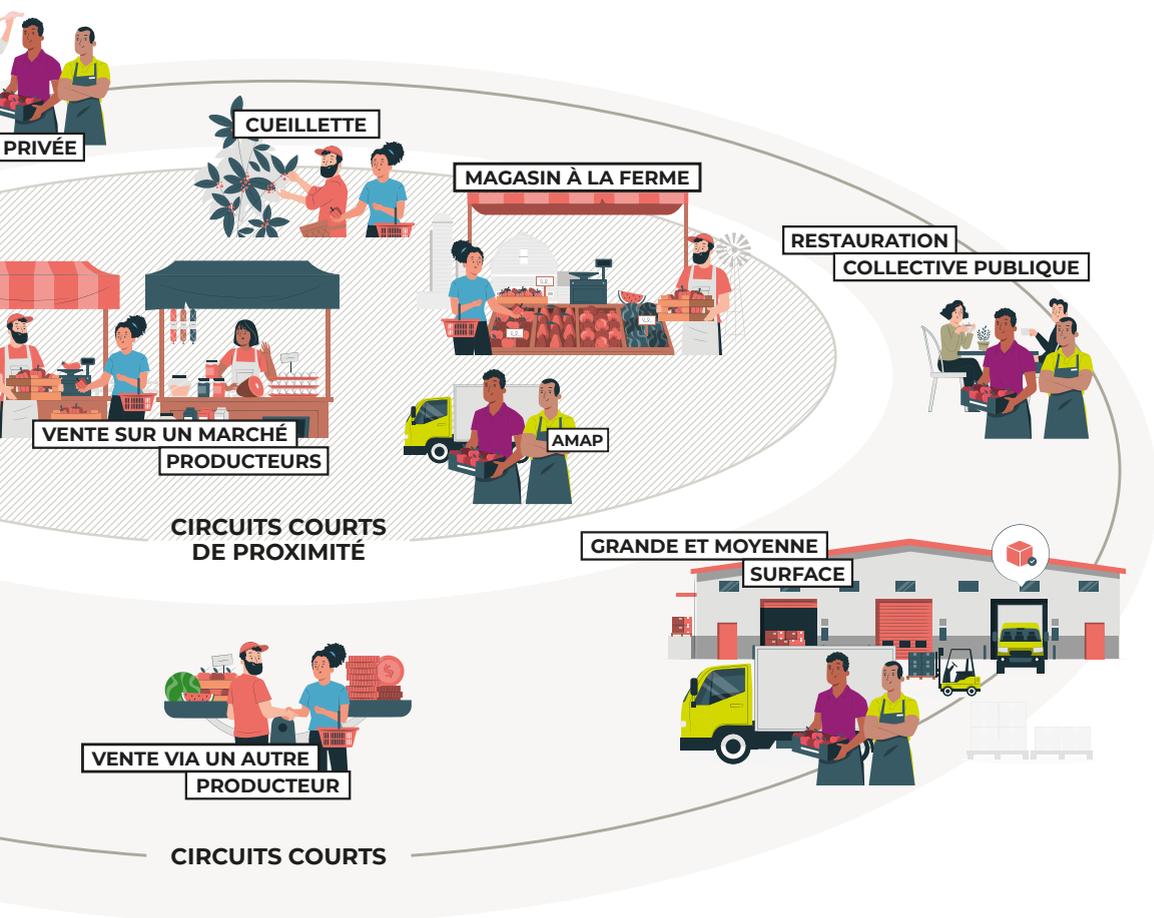
Les activités de conditionnement et/ou de possible transformation des produits, de constitution de kits ou de lots (le kitting), de préparation de commande.

Le transport

Avec toutes ses activités associées de chargement/déchargement.

En aval

La gestion de l'arrivée des commandes, le stockage, la mise en rayons... On peut même considérer que le déplacement du consommateur dans un espace spécifique pour récupérer sa marchandise fait partie intégrante de la logistique.



Les circuits courts : là où on ne les attend pas

S'il est un poncif largement partagé, c'est bien que chacun pense connaître les circuits courts alimentaires. C'est bien simple, tout est dans l'intitulé ! Et pourtant, bien qu'ils ne figurent pas dans le célèbre dictionnaire de Gustave Flaubert, nombreuses sont les idées reçues, souvent tenaces, qui les accompagnent. Pas de panique, ce florilège vous aidera à y voir plus clair et à déconstruire les lieux communs les plus fréquents.

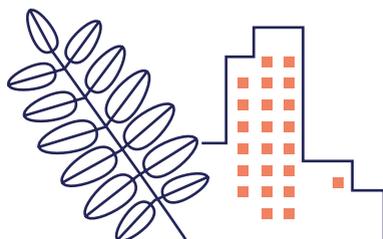
Circuit court et circuit de proximité, c'est la même chose



1. **Faux.** Il existe une différence importante entre ces deux circuits. Le circuit court fait appel à la notion de proximité relationnelle, c'est-à-dire la relation entre le producteur et le consommateur. Ici, c'est le lien direct ou proche (avec un intermédiaire au maximum) qui est promu et ne dépend pas de la distance kilométrique, et peut d'ailleurs se construire à l'échelle internationale. Le circuit de proximité, lui, se base sur la proximité géographique, c'est-à-dire la distance entre le lieu de production et le lieu de consommation. **Pourtant, aujourd'hui, il n'existe pas de limite kilométrique pour le circuit de proximité, il s'appréhende à l'aune de la situation géographique du territoire (l'accès à un espace de production n'est pas le même en Île-de-France et dans la Drôme).**

L'agriculture urbaine est un circuit court

2 ● **Faux.** Une agriculture urbaine peut commercialiser ses produits en circuits longs comme des circuits courts peuvent être produits dans des espaces ruraux. **L'agriculture urbaine concerne précisément la localisation de la production, là où le circuit court prend en compte la chaîne logistique.**



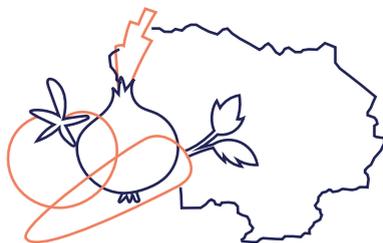
Les circuits courts sont forcément plus chers



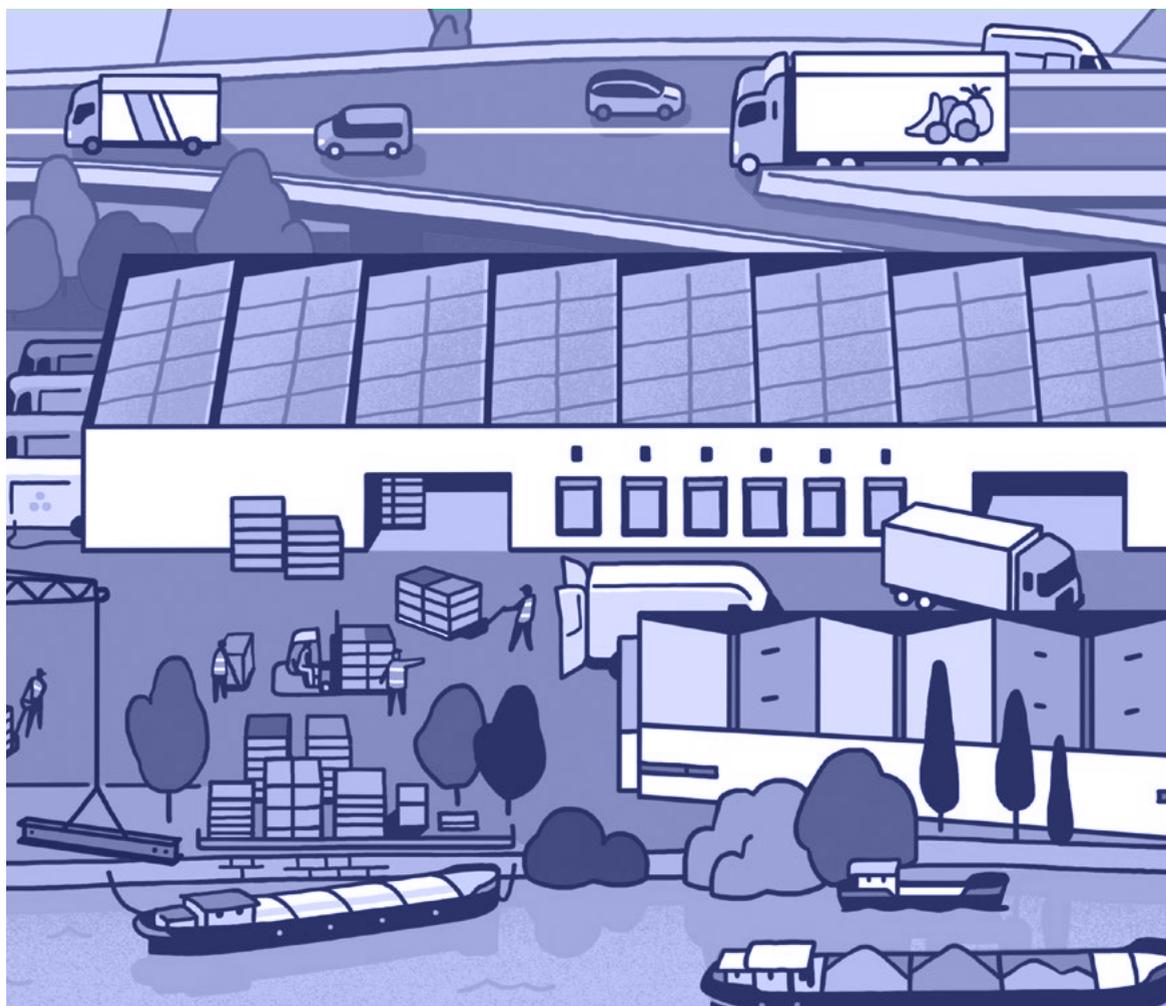
3 ● **Vrai et faux.** Cette idée reçue pose la question du juste prix du produit et de la juste rémunération des producteurs. Par exemple, le prix moyen d'un kilo de tomates est, en moyenne de **3,13€**, mais peut fluctuer entre **1,49€** et **5€**. Cela nous pousse à nous interroger sur la constitution des prix des produits alimentaires (à qui doit revenir la marge la plus importante ?). **De plus, il existe des initiatives proposant des produits en circuits courts moins chers, au prix de la grande distribution, comme Kelbongoo.**

En Île-de-France, il n'y a plus d'agriculteurs

4 ● **Faux.** **47 %** du territoire de l'Île-de-France est occupé par des exploitations agricoles. Il existe donc bien des agriculteurs qui exploitent les **559 000** hectares de surface agricole. **La production de ces terres très fertiles est principalement céréalière mais de nombreuses exploitations sont aussi dédiées aux oléagineux, au maraîchage et à l'arboriculture et certaines en agriculture biologique.**



ANTI-CIPER



— Regard —



« Il y a un réel désir de reconnexion avec l'agriculteur »

Entretien avec **Camille Horvath**, chercheuse postdoctorale à l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement.

En mars 2023, vous avez soutenu une thèse intitulée « Les circuits courts alimentaires en France : quelles adéquations entre offre et demande dans les espaces périurbains ? ». Quels en sont les principaux enseignements ? Et comment en êtes-vous arrivée à ce sujet ?

Camille Horvath : À la fin de mon cursus en école d'agronomie, j'ai effectué un stage auprès de Gwenaëlle Raton (géographe spécialiste de l'approvisionnement alimentaire des villes et des circuits courts alimentaires à l'université Gustave Eiffel) et de Martin Koning (directeur de recherche en sciences économiques à l'université Gustave Eiffel). À cette occasion, j'ai eu l'opportunité de faire du terrain auprès d'exploitations franciliennes qui commercialisaient en circuits courts.

À mesure que j'observais la localisation des producteurs qui commercialisent en circuits courts et la demande associée, je me suis posé la question de la rencontre entre offre et demande pour les produits de ces circuits. Y avait-il, dans les espaces périurbains, davantage d'occasions de rencontre entre offre et demande du fait d'un nombre plus important d'exploitations agricoles en contact avec des bassins de consommation ? C'est l'hypothèse que nous avons formulée dans un premier temps, vite contredite par les résultats de ma thèse !

Finalement, nous avons obtenu le résultat inverse : nous avons constaté qu'il y a beaucoup d'exploitations agricoles en circuits courts dans les espaces ruraux enclavés, probablement car la concurrence entre chaînes courtes et longues y est faible, mais également moins de fermes en circuits courts dans le périurbain peu dense, et beaucoup plus dans le périurbain très dense !

Cela montre à quel point on ignorait les logiques de localisation des exploitations agricoles en circuits courts. Et surtout, cela prouve la méconnaissance des mécanismes d'offre et de demande dans ce secteur.

Autre enseignement inattendu : les consommateurs (et a fortiori les consommateurs urbains) recherchent vraiment le lien avec le producteur ; il y a chez eux un réel désir de reconnexion avec l'agriculture, que, dans certaines villes, ils ne voient d'ailleurs presque plus.

À l'inverse, et c'est là que j'ai été surprise, les agriculteurs interrogés ne valorisent pas du tout le lien avec le consommateur et ne le recherchent pas, dans le sens où ce n'est pas important pour eux – certains augmentent même leurs prix de vente s'ils doivent échanger avec les consommateurs, car ils considèrent cela comme une autre tâche logistique !

Enfin, j'ai débuté ma thèse en 2019, quelques mois seulement avant la pandémie de la Covid-19. On a vu la demande exploser pendant le confinement puis diminuer rapidement après, avec des agriculteurs qui se demandaient ce qu'il se passait.

 ... on a vu
la demande exploser
pendant le confinement
puis diminuer
rapidement après.

Comment ont évolué les réflexions des chercheurs sur les circuits courts au cours des dernières années ?

C. H. : Quand j'ai commencé ma thèse, la littérature était très axée sur la dimension agronomique du sujet. Il s'agissait principalement de chercheurs de l'INRAE qui s'intéressaient aux circuits courts en tant que points de vente mais sans nécessairement prendre en compte la question de la logistique sous-jacente.

Sur les aspects logistiques (comment gère-t-on ces circuits ?, comment les coûts logistiques sont-ils intégrés par les agriculteurs ?), il n'y avait pas vraiment de littérature. À part bien sûr les travaux de Gwenaëlle Raton, qui a beaucoup étudié ces sujets ! Mais la crise de la Covid-19 a contribué à relancer ces questions : il a fallu comprendre ce qu'il se passait au niveau de l'offre et de la demande dans un contexte d'accroissement des initiatives en circuits courts.

Malgré cela, il existe toujours un décalage entre, d'une part, une forte demande de connaissance de la part des collectivités et des acteurs concernés, qui veulent comprendre le fonctionnement des circuits courts et savoir comment les développer ; et, d'autre part, la recherche académique, qui reste plutôt éloignée du thème de la logistique.

Plus spécifiquement, les chercheurs en agronomie ont tendance à étudier les circuits courts en tant que débouchés commerciaux, tandis que les chercheurs en logistique, eux, ne se saisissent pas vraiment du sujet et s'intéressent plutôt aux chaînes longues. On peut dire qu'il y a en quelque sorte un « trou dans la raquette » sur l'aspect logistique des circuits courts, même si de plus en plus de recherches sont en cours.

Lorsqu'on aborde les enjeux logistiques des circuits courts, on retrouve une sorte de triptyque : les tâches logistiques invisibles pour les producteurs, la difficulté d'accès au foncier logistique et la gestion de la distribution de flux éclatés.

Avez-vous retrouvé ces trois sujets dans vos observations de terrain ? Si oui, y en avait-il un qui était plus important que les autres ?

C. H. : Dans les enquêtes à choix multiples que j'ai réalisées, je me suis surtout concentrée sur l'aspect logistique. L'objectif était de demander à des consommateurs et des maraîchers à quelles conditions ils accepteraient, respectivement, d'acheter dans un point de vente en circuit court et de vendre en circuit court. Différents points de vente leur étaient proposés, avec différentes caractéristiques associées. On leur proposait également différents prix de vente et d'achat, des temps de trajet variables pour aller livrer ou acheter des produits en circuit court, ainsi que des caractéristiques plus particulières – des paniers bio, des événements visant à faire se rencontrer producteurs et consommateurs et à créer de la proximité relationnelle.

Pour les agriculteurs, on avait rajouté une autre variable : une entraide (conseils, mutualisation de matériel et de livraison) pour aller livrer le point de vente. Ce dernier élément a permis d'identifier un important besoin d'entraide chez les agriculteurs, qui étaient prêts à diminuer leurs prix de vente s'il y avait des pairs pour les aider. Nous avons également observé que les agriculteurs sous-évaluaient fortement les coûts de transport. Ils les prenaient en compte dans la mesure où ils n'allaient pas livrer des produits à une heure de chez eux sans intégrer financièrement cette distance, mais ils les sous-estimaient néanmoins beaucoup : nous avons ainsi des prix de l'ordre de 0,10 centime

par minute de trajet. Cela venait appuyer ce que le travail de Gwenaëlle [Raton] a démontré, à savoir que les comptes des agriculteurs intègrent très peu ces coûts. Pour eux, la livraison n'est pas une activité qu'il faut faire payer ; ils ne la valorisent donc pas assez et ne la répercutent pas sur leurs prix de vente.

Concernant les choix de localisation, les stratégies différaient entre les espaces ruraux, périurbains et urbains denses. Je me suis concentrée sur les agriculteurs et les consommateurs ; je n'ai donc pas étudié d'intermédiaires logistiques. Les principales différences entre les territoires sont largement fonction des motivations des consommateurs. En milieu rural, par exemple, ces derniers cherchent à venir voir les fermes et à soutenir les agriculteurs, sûrement car ce sont des gens qu'ils connaissent.

Chez les agriculteurs en milieu rural ou périurbain dense, l'activité en circuit court semble vraiment développée ; les agriculteurs y connaissent donc les tâches logistiques associées. En revanche, dans le périurbain peu dense, où il y a beaucoup d'export à l'international, et donc une inscription dans les filières longues car les exploitations agricoles sont plus grandes, la connaissance des circuits courts est bien moindre.

Chez ces exploitants, il y a une plus grande appréhension à commercialiser dans ces points de vente. Ils survalorisent l'entraide et sont prêts à diminuer de beaucoup le prix. Cependant, en l'absence d'entraide, ils ne sont dans l'ensemble pas disposés à vendre en circuits courts.



Comment avez-vous construit la typologie présentée dans votre thèse ?

C. H. : Nous avons proposé cinq types de points de vente : la vente directe à la ferme, la vente sur un marché de producteurs, la vente dans un supermarché (beaucoup de consommateurs n'ont pas compris cette catégorie), la vente en drive et enfin la vente dans une association de consommateurs. Il y avait de petites disparités en fonction de la localisation mais rien de significatif.

Les agriculteurs préféraient la ferme et l'association de consommateurs car celle-ci était le seul lieu témoignant d'une forme d'engagement du consommateur envers les agriculteurs. Les consommateurs s'abonnaient en effet à des paniers pour une durée de trois mois, ce qui garantissait aux agriculteurs une certaine stabilité financière. Ensuite, il y avait le marché, puis le supermarché et enfin le drive. Dans notre énoncé, c'est ce dernier qui était le plus compliqué logistiquement : une application recevait une notification quand les consommateurs passaient commande et il fallait livrer des casiers deux jours plus tard. C'était trop compliqué, cela a donc été le point de vente le moins apprécié des agriculteurs.

Il y avait également des différences de préférence de points de vente en fonction des profils des agriculteurs : ceux qui commercialisaient complètement en circuits longs ne voulaient pas vendre à la ferme car ils ne voulaient pas que les consommateurs s'y rendent. Ils ont préféré le drive et le supermarché, certainement parce que c'est ce qui ressemble le plus aux points de vente dans lesquels ils vendent en chaîne longue. À l'inverse, les agriculteurs qui sont à 100 % en circuits courts préféraient l'association de consommateurs ; le supermarché arrivait en dernière position de leur classement. C'est une affaire de convictions : pour eux, l'idée de vendre dans un supermarché n'est pas compatible avec la production en circuits courts.

Comment avez-vous construit cette méthodologie ? Quelles sont ses limites et à quels obstacles s'est-elle heurtée durant votre thèse ?

C. H. : Ce qui me tenait à cœur, sur le plan méthodologique, c'était de mêler approches quantitatives et qualitatives, en allant voir des agriculteurs. Hélas, la Covid-19 a surgi en plein milieu de nos travaux et nous a contraints à annuler ce terrain. Ma méthodologie s'en est trouvée très quantitative et s'est concentrée sur la compréhension de la localisation des fermes et des modèles économiques à l'échelle de la France ; pareil pour les consommateurs.

La première limite méthodologique réside dans le fait que, dans nos enquêtes, nous ne pouvions pas trier les répondants en fonction de leur localisation. Nous avons proposé à des consommateurs urbains d'aller acheter des produits en circuits courts à la ferme à cinq minutes de chez eux. Dans les résultats, on constate que si les consommateurs urbains pouvaient aller à la ferme, ils le feraient ; c'est leur point de vente préféré. Même s'il s'agit de déclaratif, cela peut peut-être expliquer qu'ils soient prêts à acheter plus cher – les urbains étant ceux qui consentent à payer le plus cher.

La deuxième limite réside dans la compréhension des circuits courts par les consommateurs, même si nos questionnaires prenaient soin de définir les termes. Je pense à cet égard qu'il y a des résultats à prendre avec des pincettes. Par exemple, lorsqu'on demandait aux consommateurs de nous dire où ils faisaient leurs courses, certains, au lieu de cocher la case « Supermarchés », cochaient la case « Autre(s) » en précisant une marque de supermarché, comme si ce n'était pas du tout lié. Je pense qu'il y a encore beaucoup de confusion dans les esprits entre circuits courts et locaux, voire sur la définition de la grande distribution.

Enfin, la dernière limite réside dans le fait que nous proposons aux consommateurs un panier de légumes tandis que les questions destinées aux agriculteurs évoquaient juste « des légumes », alors que le prix peut largement varier d'un type de légume à l'autre.

Au terme de votre recherche, pouvez-vous conclure que les circuits courts sont plus durables sur le plan environnemental que les circuits traditionnels ?

C. H. : C'est une idée reçue qui a la vie dure. Bien qu'on puisse associer circuits courts avec local et réduction de la distance entre agriculteurs et consommateurs, des chercheurs ont montré que les émissions de CO₂ pouvaient être plus importantes dans le cadre des circuits courts.

En effet, transporter peu de marchandises dans un véhicule non rempli sur de courtes distances peut conduire à un bilan carbone plus élevé que de transporter des tonnes de produits dans un cargo rempli, même sur des distances beaucoup plus longues.

Néanmoins, d'autres chercheurs pensent qu'il ne faut pas regarder que le transport en lui-même, mais prendre aussi en compte les pratiques logistiques réelles des agriculteurs (mutualisations, utilisation des trajets de livraison pour réaliser d'autres tâches, etc.), ce qui peut rendre le bilan des circuits courts étudiés meilleur que celui des circuits longs.

Afin de participer à la production de connaissances sur la durabilité environnementale des circuits courts, je travaille actuellement en post-doctorat au sein de la Chaire Logistics City sur leur empreinte carbone, à travers l'étude des trajets des consommateurs pour acheter dans des points de vente en circuits courts. J'ai choisi ce sujet car une interrogation que j'ai souvent entendue lors de ma thèse portait sur l'impact des pratiques des consommateurs

sur le bilan carbone des circuits courts, à travers un exemple qui revenait souvent : on s'inquiète beaucoup des trajets de livraison des agriculteurs des circuits courts, mais quand 50 personnes vont acheter des produits à la ferme dans leur voiture individuelle, est-ce que cela n'impacte pas encore plus négativement le bilan carbone de ces circuits ? Cet angle m'intéresse, car il existe peu d'études sur les trajets réels des consommateurs des circuits courts, alors qu'ils peuvent aussi jouer sur l'empreinte carbone de ces circuits.

... les consommateurs recherchent le lien avec le producteur ; il y a chez eux un réel désir de reconnexion avec l'agriculture, que, dans certaines villes, ils ne voient d'ailleurs presque plus. À l'inverse, les agriculteurs interrogés ne valorisent pas du tout le lien avec le consommateur et ne le recherchent pas, dans le sens où ce n'est pas important pour eux – certains augmentent même leurs prix de vente s'ils doivent échanger avec les consommateurs, car ils considèrent cela comme une autre tâche logistique !



La revue de tendance

Souvent à l'origine d'innovations de rupture, les jeunes pousses s'intéressent aussi aux circuits courts alimentaires et tentent d'en transformer les codes et l'image. Mieux connectés, plus partagés, plus globalisés? À quoi ressembleront les circuits courts de demain? *Sogaris Insight* explore les tendances du moment, à travers quelques exemples identifiés par Paris & Co, agence de développement économique et d'innovation de la Ville de Paris et de la Métropole du Grand Paris, grâce à leur programme spécialisé Alimentation durable.

1

Des transporteurs et agriculteurs mieux connectés

Comment donner accès à une cartographie des acteurs de la « logistique locale », à des conseils et formations, ainsi qu'à des modèles logistiques adaptés, proposés à chaque circuit? C'est ce que propose, depuis 2016, la Charrette, une bourse de fret prenant la forme d'une plateforme de mise en relation des producteurs avec les transporteurs, et, par extension, avec les facilitateurs de filières locales et de débouchés ●

lacharrette.org



© Alice Bertrand - Studio des 2 Prairies

2

La logistique en commun

Agriflux offre aux producteurs, artisans et transformateurs un service de ramassage direct à la ferme et de livraison en circuits courts.

Créée en 2022 près de Toulouse, l'entreprise propose dans plusieurs métropoles françaises un service de mutualisation du transport et d'un centre logistique, afin de desservir au mieux les territoires en circuits courts.

Agriflux s'adresse également aux collectivités en leur offrant un accompagnement dans la mise en place de filières de proximité et une optimisation des chaînes de transport locales. ●

www.agriflux.fr

3

Le digital pour mieux outiller les circuits courts

La transformation digitale des habitudes de consommation s'applique aussi aux circuits courts. Lisy propose aux producteurs de s'y adapter en gérant en temps réel leurs commandes et ventes en circuits courts grâce à un outil numérique simple, semblable à une boîte mail. Fondée en 2021, la start-up permet également de disposer d'un catalogue de produits en ligne depuis lequel les professionnels de l'alimentaire (restaurants, commerces de bouche, épiceries et supermarchés, cantines...) peuvent passer commande directement au producteur ●

www.lisy.co

4

Une distribution B2C plus agile

Née en 2019, la start-up Casier Français propose des distributeurs automatiques connectés grâce auxquels les producteurs peuvent vendre leurs produits aux consommateurs en direct et faire ainsi des économies de temps. Déployée dans toute la France, l'innovation réside dans la proposition d'un objet original adapté aux nombreuses contraintes du stockage de produits alimentaires ●

lecasierfrancais.fr



21%

des Parisiens choisissent d'être livrés en point relais

5

Des circuits courts « internationaux »

L'idée ? Proposer aux consommateurs des productions locales d'autres pays, en valorisant le soutien à des producteurs indépendants. L'achat peut aller jusqu'à une forme de partenariat avec la possibilité d'« adopter » un arbre ou un plant chez l'agriculteur en contrepartie de l'achat d'une partie de sa production. La plateforme Crowdfarming, créée en ligne en Espagne, développe ce modèle de circuit direct depuis 2017. En se chargeant notamment d'organiser le transport et les lieux de mutualisation nécessaires à l'acheminement des produits ●

www.crowdfarming.com/fr



AU CŒUR DU CIRCUIT AVEC TERROIRS D'AVENIR

Du champ à l'assiette

Au-delà des schémas logistiques et de l'analyse universitaire, les circuits courts sont avant tout une affaire qui rassemble des femmes et des hommes engagés et bien souvent passionnés par leur activité.

Que ce soit dans les maraîchages du Vexin, dans les entrepôts du Val-de-Marne, ou en boutique au cœur de Paris, Terroirs d'Avenir nous a ouvert les portes de son réseau pour une immersion photographique signée Alice Bertrand, du Studio des 2 Prairies.

18.09.2023

Tous engagés

Terroirs d'Avenir est, depuis 2008, un réseau permettant à des agriculteurs, paysans ou pêcheurs, tous engagés dans une démarche durable, de vendre leurs produits au prix juste aux consommateurs urbains, dans des boutiques de proximité, et ce avec le moins d'intermédiaires possible ●





18.09.2023

Paysan résistant

Philippe Nantois est maraîcher à Morainvilliers (Yvelines), aux portes du Vexin. Il produit, avec son épouse Dominique, des fraises et des framboises, perpétuant une tradition centenaire. Malgré les difficultés d'accès à l'eau, il tient à maintenir ses cultures en pleins champs. Il est aujourd'hui l'un des derniers à défendre son modèle d'exploitation familiale et paysanne sur son terroir ●





19.09.2023
**Et au milieu,
la logistique**

Dans leur entrepôt de Vitry-sur-Seine (94), les équipes de Terroirs d'Avenir centralisent les arrivages des producteurs de leur réseau. Fruits et légumes, produits carnés, marée, fromages, épicerie sont conditionnés, tracés, puis réexpédiés vers les boutiques du centre-ville, ou les restaurateurs partenaires. C'est cette étape logistique unique qui rend possible l'existence d'un circuit court ●





19.09.2023
Proximité

C'est rue du Nil, à Paris, que Terroirs d'Avenir a ouvert ses premières boutiques. Les bouchers, crémiers, primeurs – et même boulangers – y valorisent le travail des producteurs tout en accompagnant les clients dans leurs choix et parfois leur (re)découverte de produits de saison ●





www.terroirs-avenir.fr

Agir



La logistique peut-elle faire « grandir » les circuits courts ?

Synonyme de contraintes mais aussi d'opportunités, la ville peut offrir aux circuits courts des opportunités de développement significatives dans un espace concentré. Il s'agit de mettre en lumière comment, par ses dimensions multiples, comme par la diversité des territoires qu'elle relie (de l'espace agricole à l'espace urbain) et des activités qu'elle regroupe (manutention, stockage, préparation, livraison...), la logistique, par défaut souvent un écueil, doit constituer un levier pour les circuits courts, qui nécessite de recomposer les approches de l'ensemble des parties prenantes.

La logistique urbaine, à la fois problème et solution des circuits courts

Ces dernières années, la prise en compte de la logistique urbaine a connu un fort essor, tant dans les politiques publiques que dans les médias. La croissance fulgurante de l'e-commerce (avec des

externalités négatives bien identifiées : explosion des flux logistiques non planifiés, controverse des dark stores...) a précipité une prise de conscience : la logistique est indispensable pour l'approvisionnement des villes. Et la montée en puissance des enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques en ville (lutte contre la pollution atmosphérique, volonté de piétonnisation et « d'apaisement » des centres-villes...) conforte cette nécessaire prise de conscience :

une organisation maîtrisée et durable de la logistique, vitale pour l'évolution de nos villes.

En parallèle, le développement des circuits courts émerge comme un enjeu important des politiques publiques alimentaires. Plusieurs lois et applications à l'échelle des collectivités favorisent le déploiement dans les territoires de ces circuits (voir « *Le long chemin des circuits courts* » page 5).

Mettre en parallèle l'évolution politique des secteurs de l'alimentation et de la logistique permet de penser des solutions adaptées aux circuits courts pour faciliter l'acheminement de produits en centre-ville tout en garantissant la viabilité économique, l'efficacité et la durabilité de cet acheminement. Il convient donc de penser une logistique urbaine adaptée aux circuits courts et, inversement, des circuits courts capables de se saisir de la question logistique.

Cette notion d'adaptabilité est particulièrement prégnante en matière de logistique des circuits courts : faut-il adapter les circuits courts aux modèles logistiques de la grande distribution ou penser de nouveaux modèles taillés sur mesure pour les circuits courts ? Réductrice, cette question a cependant le mérite de rappeler l'existence d'une logistique ultra-structurée. Une logistique de la grande distribution, caractérisée par une séparation physique et organisationnelle des lieux et des activités logistiques tout au long de la chaîne d'approvisionnement et jusqu'en cœur de ville. Un modèle auquel les circuits courts n'ont qu'un accès réduit.



Il s'agit donc de mettre en rapport la programmation alimentaire, levier important de déploiement de filières en circuits courts (comme le montrent les objectifs fixés par la région Île-de-France de 100 % des cantines des lycées approvisionnées par des circuits courts) et la planification logistique. Cela implique de sécuriser l'accès tant à des espaces logistiques qu'à des solutions de transport adaptées, en accompagnant la structuration des acteurs émergents, bref, en optimisant la rencontre entre ces offres et les consommateurs finaux.

Mettre en parallèle l'évolution politique des secteurs de l'alimentation et de la logistique permet de penser des solutions adaptées aux circuits courts pour faciliter l'acheminement de produits en centre-ville tout en garantissant la viabilité économique, l'efficacité et la durabilité de cet acheminement.

L'infrastructure logistique : organiser les circuits courts dans l'espace urbain

Dans le panorama des infrastructures urbaines, l'immobilier logistique est un objet tout à fait particulier, qui ne se résume pas qu'à des fonctions d'entrepôt. Il constitue un support essentiel à la chaîne logistique dite des derniers kilomètres, en ce qu'il permet d'opérer les nombreuses tâches associées à la distribution, et, dans le cas qui nous intéresse, la distribution en circuits courts. Pour être le plus adapté possible aux activités qu'il accueille, il doit réunir plusieurs caractéristiques.

La première: l'accessibilité, qui dépend à la fois de sa localisation au sein d'un territoire, de sa connexion aux axes de transport et de sa configuration *in situ*. Si l'accessibilité routière constitue un point névralgique, le rattachement aux axes de transport ferroviaire et fluvial est également important dans un contexte de décarbonation des flux et de transition énergétique, et particulièrement pour (re)connecter certains pôles métropolitains avec leurs bassins productifs.

La dimension de l'infrastructure en revanche, deuxième considération essentielle pour l'immobilier logistique, doit être appréhendée de manière spécifique pour les circuits courts. Tant les politiques publiques que les pressions sur le développement immobilier en zone urbaine dense ont généré un desserrement logistique avec la relocalisation des fonctions logistiques hors des centres urbains et le développement de grandes infrastructures logistiques (plus de 10 000 m²) en périphérie de plus en plus éloignée des villes. Or l'échelle des circuits courts ne correspond pas à celle d'entrepôts de plusieurs centaines voire milliers de mètres carrés. Ils n'en ont pas la capacité, tant en termes de volumes d'activités, s'agissant d'acteurs opérant souvent à des échelles réduites, que parce que les loyers logistiques, à alléger, restent élevés pour les acteurs des circuits courts.

Comment surmonter ces deux obstacles et permettre aux circuits courts de se saisir des infrastructures logistiques qui leur ouvriront l'accès aux bassins de consommation urbains ?

Outre le développement d'une offre de plus petite échelle, une solution semble émerger, déjà étudiée depuis quelques années par des chercheurs dans le domaine de la logistique et même favorisée par les évolutions législatives dans le domaine du transport: la mutualisation, ici entendue comme le partage d'espaces logistiques par plusieurs acteurs des circuits courts.

Dans le transport, les agriculteurs ont depuis plusieurs années le droit de transporter, en plus de leur production, celle d'autres agriculteurs. Il s'agirait ici d'appliquer le même modèle à un espace logistique, en permettant à plusieurs acteurs de partager un espace logistique au moyen d'une division de l'espace et donc des coûts. Loin de constituer une réponse universelle, la mutualisation présente l'intérêt de repenser le modèle organisationnel et économique de l'espace logistique. Son déploiement nécessiterait une adaptation des acteurs de l'immobilier logistique et de la conception des espaces d'entrepôt mais aussi la recherche de nouveaux modèles économiques et contractuels facilitant l'accès d'acteurs moins robustes, avec une possibilité d'associer, en un même lieu, diverses activités et différents niveaux de loyers. La mutualisation au sein d'un espace logistique fait émerger de nouveaux acteurs « tiers gestionnaires », capables de gérer une pluralité d'utilisateurs d'une infrastructure unique, voire de prendre en charge la production et les tâches logistiques associées. À la clé, une massification de la production et la distribution en circuits courts sur un territoire. Il faut veiller cependant à ne pas perdre l'essence même du circuit court en réintroduisant les intermédiaires qui en sont par définition absents. Il s'agit surtout de repenser les métiers et rôles qui entourent l'infrastructure logistique, afin qu'elle puisse accueillir au mieux la production en circuits courts et favoriser sa distribution optimisée en milieu urbain.

Loin de constituer une réponse universelle, la mutualisation présente l'intérêt de repenser le modèle organisationnel et économique de l'espace logistique.

Le maillage logistique : organiser les circuits courts dans leurs territoires

L'infrastructure logistique dialogue donc avec des infrastructures de transport et des modèles logistiques, avec comme problématique majeure la maîtrise spatiale des flux, condition d'intégration pérenne dans les territoires. On peut ainsi considérer le maillage logistique comme l'ensemble des lieux et points qui couvrent un territoire et sont organisés en réseau, reliés par des flux. Ces lieux sont hiérarchisés dans leur utilisation. Appréhendé par le prisme des circuits courts, ce maillage doit permettre, en amont de la chaîne logistique, de massifier la production si elle provient de plusieurs lieux et, en aval, de répartir les flux afin de distribuer le bassin de consommation *via* des lieux de vente ou des services de livraison. Entre cet amont et cet aval, en fonction de la distance et de la nature des produits, d'autres lieux de massification ou de transformation peuvent s'avérer nécessaires.

Or, on le comprend de mieux en mieux, en se concentrant sur les circuits courts en milieu urbain (c'est-à-dire en excluant la vente directe à la ferme), le modèle logistique des circuits courts n'existe pas, notamment du fait de la grande diversité des circuits courts et de leurs modèles de distribution. Dès lors, c'est un maillage réfléchi et maîtrisé qui peut permettre de déployer sur un territoire une organisation logistique efficiente du producteur au consommateur. Faire le lien entre modèle logistique et maillage logistique pour les circuits courts, c'est se demander si les modèles logistiques de ces circuits doivent s'adapter au maillage existant (bien qu'incomplet) ou bien si le maillage logistique doit se (re)penser à l'aune de nouveaux modèles.

Pour les circuits courts, ce maillage logistique ne nécessite pas forcément la construction de nouvelles infrastructures car il existe déjà des lieux permettant la distribution

de l'alimentation dans les villes. L'exemple le plus connu en est le marché d'intérêt régional (MIN) de Rungis, haut lieu de la logistique alimentaire de la région parisienne. Il existe à Rungis un « carreau des producteurs », où ceux-ci peuvent vendre directement leurs produits à des restaurateurs. D'autres espaces logistiques, souvent pensés initialement pour les chaînes longues, s'ouvrent aux producteurs et permettent une simplification de la distribution logistique. Dans les métropoles dépourvues de MIN, plusieurs acteurs des circuits courts prônent la création de ces marchés réservés aux professionnels de l'alimentation à la porte de grands bassins de consommation. L'idée est évidemment pertinente, mais il faut mesurer sa portée : le « carreau des producteurs » représente 14 % de la vente des fruits et légumes du MIN de Rungis, et on ne constate pas une progression significative de cette part dans le temps. Si ce type de solution répond à une partie des besoins de la filière, elle ne suffit pas à les couvrir en totalité. Ouvrir les infrastructures logistiques des circuits longs aux circuits courts tout en pensant des infrastructures dédiées : seule cette solution nuancée semble à même d'apporter des réponses adaptées et diversifiées aux contraintes logistiques des circuits courts. Car si certains acteurs s'affirment en proposant d'ores et déjà des infrastructures dédiées aux circuits courts, ces innovations, conçues sur mesure, cherchent encore leur marché et un modèle économique attractif.

Faire le lien entre modèle logistique et maillage logistique pour les circuits courts, c'est se demander si les modèles logistiques de ces circuits doivent s'adapter au maillage existant (bien qu'incomplet) ou bien si le maillage logistique doit se (re)penser à l'aune de nouveaux modèles.

Les parties prenantes : organiser l'écosystème des circuits courts

Les parties prenantes d'un projet, ou dans notre cas de la logistique des circuits courts, peuvent être définies comme « un individu ou un groupe d'individus qui peut affecter ou être affecté par la réalisation des objectifs organisationnels ». Cette définition s'applique particulièrement bien à l'enjeu qu'est la rencontre entre la logistique et le développement territorial et urbain. S'intéresser aux parties prenantes c'est donc s'interroger sur le rôle que doit jouer chaque acteur pour soutenir la logistique des circuits courts, et plus généralement pour soutenir le déploiement d'infrastructures logistiques permettant le développement de chaînes logistiques efficaces.

La puissance publique peut actionner deux leviers pour soutenir, à défaut de pouvoir organiser elle-même, les chaînes logistiques des circuits courts. Le premier réside dans l'identification et la protection des gisements d'espaces logistiques, notamment dans les espaces urbains denses, où la rareté du foncier disponible a pour effet premier l'augmentation des loyers et donc l'éviction des centres-villes des acteurs les moins compétitifs. De nombreux territoires urbains n'intègrent pas la logistique à leur plan local d'urbanisme



et ne sont pas favorables à ces infrastructures, sachant que tout espace dense a besoin d'une infrastructure organisant la desserte des marchandises et que les projets logistiques développés avec les collectivités sont le plus à même de servir les habitants. Le second levier relève, lui, de l'aide financière aux acteurs des circuits courts pour leur installation et les potentiels travaux d'aménagement et équipements nécessaires à une exploitation optimale des espaces logistiques. Il s'agit ici de promouvoir l'installation de ces circuits courts tout en prenant en compte la question logistique.

Au-delà de ces leviers, et loin de prôner une approche descendante, un facteur incontournable de succès réside dans le fait de penser un dialogue entre les opérateurs et les décideurs publics. L'objectif est d'intégrer dans ces réflexions l'intégralité des parties prenantes de la chaîne logistique des circuits courts alimentaires, du producteur et à l'acheteur final, en passant par les transporteurs, les groupes de distributions des restaurations scolaires et collectives, les professionnels du commerce alimentaire et de la restauration, etc. On peut donner l'exemple de l'Appel à Manifestation d'Intérêt de la Banque des Territoires remporté par la Ville de Paris et d'un consortium (regroupant territoires, foncière logistique, réseau de producteurs) nommé « Seine Nourricière¹ ».

Au-delà de l'objectif premier de proposer un démonstrateur territorial des transitions agricoles et alimentaires, il s'agit de regrouper les différents acteurs du territoire, de la production alimentaire et de la logistique, afin de créer ensemble des systèmes de distribution efficaces. Même si la logistique n'était pas ciblée précisément dans l'Appel à Manifestation d'Intérêt, la réponse du consortium insiste sur l'importance de prendre en compte la logistique pour développer ce système.

1. Opération soutenue par l'État dans le cadre du dispositif « Démonstrateurs territoriaux des transitions agricoles et alimentaires » de France 2030, opéré par la Caisse des Dépôts.

L'Appel à Manifestation d'Intérêt de la Banque des Territoires « Démonstrateurs territoriaux des transitions agricoles et alimentaires » et surtout la réponse du consortium organisé autour de la Ville de Paris est un bon exemple de la volonté de rassembler autour de la table les acteurs à la fois institutionnels, les collectivités, les opérateurs immobiliers mais également des transporteurs et logisticiens pour proposer des modèles d'organisation logistique viables pour les circuits courts alimentaires. Cet appel au dialogue vise tous les jalons territoriaux, depuis l'échelle européenne jusqu'au niveau le plus local.

Les opérateurs gestionnaires comme développeurs d'espaces logistiques doivent également prendre connaissance et conscience de ces « nouveaux clients » dans la logistique, et être acteurs à part entière de ces échanges.



Alternatifs ou complémentaires aux autres modèles de distribution alimentaire, les modèles des circuits courts en ville ne pourront se pérenniser à la fois pour les producteurs et pour les consommateurs sans penser le maillon urbain de cette logistique. Dès lors, il convient de se représenter la logistique urbaine comme un phénoménal levier et un enjeu incontournable de développement, pour soutenir des infrastructures et des organisations qui restent à imaginer et à pérenniser. En parvenant à aligner la vision des acteurs directs comme indirects de ces modèles.



L'objet iconique

Le POD

Point optimal de distribution

Le POD est une forme d'immobilier logistique originale développée par l'entreprise Collectiv' Food. Il s'agit d'un conteneur réaménagé et frigorifié qui permet le stockage de produits alimentaires. Placé en entrée des villes, il favorise une livraison urbaine efficace et décarbonée, permettant à des véhicules motorisés de venir remplir le POD et à des livreurs à vélo cargo de distribuer les marchandises aux restaurateurs.

Chaque chambre froide
a son propre code qui permet
d'être livré indépendamment
du reste du POD

Sécurisé

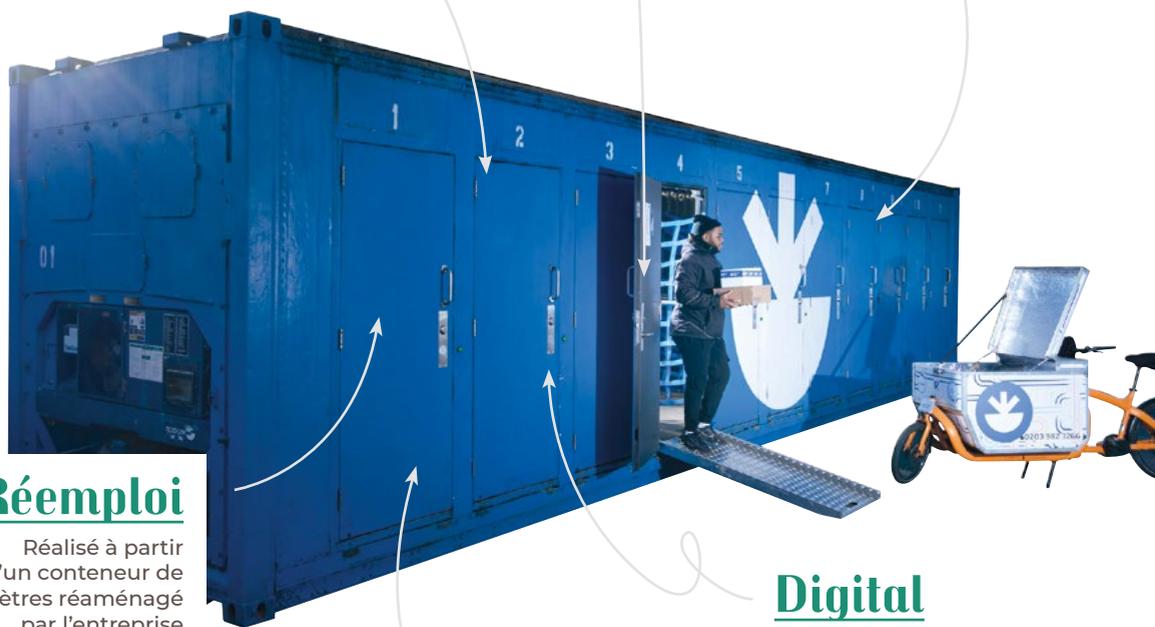
Utilisation des interstices
de la ville sous-utilisés
comme les friches, les zones
d'aménagement

Tactique

Optimisation du bilan carbone
des livraisons de marchandises
par rapport au système de la
tournée en véhicule motorisé
(-40 à -50 %)

Durable

© Les Lucioles, Christopher Hibbert



Réemploi

Réalisé à partir
d'un conteneur de
12 mètres réaménagé
par l'entreprise
CAPSA

Digital

Onze mini chambres
froides, 100 %
digitalisées

Transitoire

Pour 8 semaines de construction,
une demi-journée d'installation

POUR ALLER PLUS LOIN

à lire

1.

UNE THÉORIE GÉNANTE ?

ELMAR SCHLICH

Ed. Les Savoirs Ambulants

Une BD en ligne, signée du studio Les Savoirs Ambulants, spécialisé dans la médiation et l'accompagnement des projets par l'illustration et la bande dessinée, à travers laquelle les auteurs reviennent sur les thèses d'Elmar Schlich, chercheur allemand dont les travaux déconstruisent l'idée souvent admise que les aliments produits localement sont écologiquement préférables. Au-delà de la polémique suscitée par Schlich, ce travail de vulgarisation scientifique permet de donner accès aux enjeux soulevés par la logistique dans l'approvisionnement alimentaire et son impact écologique.

↘ ACCESSIBLE GRATUITEMENT
EN LIGNE



2.

CIRCUIT COURT, UNE HISTOIRE DE LA PREMIÈRE AMAP

TRISTAN THIL
ET CLAIRE MALARY

Ed. Futuropolis, 04/10/2023

Cette bande dessinée retrace l'histoire du site des Olivades, ferme familiale depuis deux siècles à proximité de Toulon, mais également celle de la paysannerie et de l'évolution des modèles d'approvisionnements alimentaires. À travers l'histoire d'un lieu et grâce à une remise en perspective historique et géographique des circuits courts, ce roman graphique se lit comme un plaidoyer pour une nourriture saine et une économie plus solidaire.

à écouter

« LA RÉVOLUTION TRANQUILLE DES CIRCUITS COURTS »

Podcast de la série « Face à la catastrophe : le pire n'est jamais sûr ». France Culture, 22/05/2019

Cet épisode, centré sur le témoignage de Yuna Chiffolleau, agronome et sociologue spécialiste des circuits courts alimentaires, revient à la fois sur l'histoire des circuits courts mais également sur les possibilités de développement et les freins de ce mode d'approvisionnement.

↘ ACCESSIBLE GRATUITEMENT
EN LIGNE



à consulter...

1.

« LE MONDE D'APRÈS : LES PREMIERS CIRCUITS COURTS »

Retour vers l'info - INA

Ce condensé d'images d'archives retrace l'émergence des circuits courts lors de la pandémie de Covid-19 et s'intéresse au premier circuit court créé en France dans le Var, entre volonté de mieux manger et engagement des agriculteurs.

↘ ACCESSIBLE GRATUITEMENT
EN LIGNE



2.

OBSERVATOIRE DES SYSTÈMES ALIMENTAIRES TERRITORIALISÉS (OBSAT)

Cet outil de visualisation des données relatives aux circuits courts alimentaires sur le territoire français est produit par l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE) et le Réseau technologique Alimentation locale. Il permet d'observer sous différentes formes graphiques et cartographiques de nombreuses données à toutes les échelles du territoire.

↘ ACCESSIBLE GRATUITEMENT
EN LIGNE



Il existe un décalage entre une forte demande de connaissance de la part des collectivités et des acteurs concernés, qui veulent comprendre le fonctionnement des circuits courts et savoir comment les développer, et la recherche académique, qui reste plutôt éloignée du thème de la logistique.

Camille Horvath
Chercheuse

***Teikei* : mot japonais signifiant « mettre un visage sur le nom du producteur ».**

On ne peut penser une ville sans le territoire dans lequel elle évolue : or, les liens qui les unissent passent en partie par la logistique.

Sogaris

