



Atelier n°3

Rencontre régionale de la
logistique des circuits courts

**Optimisation des
organisations logistiques des
producteurs en circuit court :
état des lieux et perspective**

Animatrice

- Florence ROBINET-GUENTCHEFF, Logistique Seine Normandie

Intervenants

- Ludovic COUTURIER, Institut du Droit International des Transports
- Thibaut HAMEL, Freshman
- Xavier LEFEVRE, Lefevre Surgelé
- Théo LAZZARONI, Suivez la consigne !
- Suzanne FRIEDRICH, Sogaris

Institut du Droit International des Transports (IDIT)

Ludovic Couturier est le directeur de l'IDIT et un partenaire du projet CCAP-Log. Il réalise des études juridiques et réglementaires sous l'angle logistique.

Dans le cadre du projet CCAP-Log, une **analyse des différentes formes juridiques des structures accueillant des projets en CCAP** a été réalisé :

- **Les associations de producteurs** : pas de capital social mais un objet social déterminé et une possibilité de faire des bénéfices mais pas de les partager entre les membres. Il n'y a aucune limite en nombre d'adhérents
- **Les GAEC** : chaque associé doit contribuer à l'exploitation et à la production, c'est une activité professionnelle dont l'objet est de vendre ou travailler en commun avec une répartition du fruit de ce travail entre tous les associés
- **Les EARL** : société civile qui a pour objet l'activité agricole. Il peut intégrer des associés non-agricoles
- **Les Coopératives d'utilisation en commun de matériel agricole** : est à la limite de la société de moyen. Dans ces organisations, une personne possède une voix égale à celle des autres.
- **Les sociétés commerciales**
- **Les SCIC** : créée en 2001, ce sont des sociétés commerciales avec au moins 3 catégories d'associés (associés salariés ou producteurs, associés bénéficiaires et associés autres (collectivités territoriales, établissements publics, etc.)). Ce type d'organisation s'est développé avec la livraison

de la RHD notamment. Il est nécessaire d'intégrer un caractère d'utilité sociale dans son objet. La répartition du pouvoir se fait sur la base des règles des coopératives : 1 personne = 1 voix

- **Les GIE** : est une forme intéressante mais souvent oubliée. C'est une société de moyen qui permet de partager les investissements dans le prolongement de l'activité de chaque membre. Elle permet une mutualisation de service administratif, un portage de salariés et un aspect logistique avec ramasse, palettisation et livraison. Il existe par exemple le GIE Berrytouraine.fr

→ **Le cas des groupements de producteurs proposant de la vente en ligne et de la livraison**

Caractéristiques : la responsabilité entre acteurs, la facturation

Parfois ces groupements sont spécialisés sur certains types d'acheteur : vers la GMS, la RHD, etc. D'autres vont disposer de magasins ou parfois d'entrepôts mis en commun. Certains vont uniquement mutualiser des zones de chargement.

La plateforme de vente en ligne permet d'organiser l'intégralité ou une partie de la chaîne logistique.

Quelques points de vigilance :

- **L'objet social et la forme juridique du groupement** : que permet de faire telle ou telle forme sociale ? Elle peut évoluer en fonction des besoins
- **La gouvernance** : quelles obligations et quelles responsabilités assument les acteurs ? Cela se traduit dans les statuts
- **Les obligations et responsabilités** : Cela devra être organisé au niveau contractuel

→ **Sur la mutualisation des transports**

Déroptions à l'obligation d'inscription au registre des transporteurs :

- Les transports liés par un contrat (art R.3211-2 du code des transports) : transports exécutés par toute entreprise (agriculteur, artisan, commerçant, etc.) inscrite RCS ou au répertoire des métiers, dont le transport n'est pas l'activité principale et qui sont liée entre elles par un contrat en vue de la mise en commun de tout ou partie du transport
- Le transport agricole se cantonne à un rayon de 100 km
- L'entraide agricole est définie par l'Art L.325-1 du code rural et R.3211-3 du code des transports ;
- Le co-transportage de colis ou co-livraison Art. L3232-1 du code des transports (ne rentre pas dans le champ d'application des sociétés de transports)

Tous les éléments sont à retrouver dans l'étude juridique et réglementaire du projet CCAP-Log.

Freshman

Freshman est une **entreprise de transport frigorifique à destination de la région parisienne**. Elle possède environ **30 véhicules** qui acheminent les marchandises depuis la Normandie, la Bretagne et la Picardie à l'aide d'un dépôt situé à Sartrouville. Elle fait la réception en cross-docking et livre ses clients (souvent des grossistes) avant 11h.

Pour optimiser ces flux, elle tente de faire de la mutualisation, d'augmenter les taux de chargement (pas forcément optimisés car tout le monde va livrer au même endroit : souvent les taux de chargement

sont en dessous de 60%), favoriser la massification, développer une distribution capillaire (hub), faire attention à son impact carbone, etc.

En réponse à l'appel à projet de la région Normandie, Freshman a proposé **le projet Proxilogistique** qui vise à dupliquer le modèle francilien à la Normandie avec l'aide de 5 partenaires normands. Ils permettent d'avoir un maillage de **4 dépôts (hubs logistiques) à Cherbourg, Caen, Rouen et Bernay**, permettant aux producteurs de déposer leurs produits pour des livraisons en Normandie.

Ils doivent prévenir Freshman à J-2 et livrer le hub à J-1. Ensuite, les camions Freshman viennent chercher les produits sur les hubs. Une vingtaine de camions sillonnent la Normandie.

Le projet en est à sa phase expérimentale sur la commune de Bernay (avec les entreprises partenaires : les petites louches, intercom Bernay, freshman et délices du palais)

Le travail de Freshman amène à la **création de fiches techniques** pour rappeler les règles d'emballage (produits terreux), à la **recherche d'une optimisation du taux de chargement** des véhicules et à une phase de mobilisation des producteurs locaux. Aujourd'hui **la solution est opérationnelle**.

→ **Les difficultés**

- **La difficulté d'atteindre les producteurs** : cela nécessite d'avoir une posture commerciale et de prospection, or il est compliqué de trouver des informations sur internet il faut donc entrer directement en contact avec eux, ce qui prend beaucoup de temps.
- **Le coût de revient** au transporteur pour une tournée de livraison frigorifique (VL+ gasoil+ chauffeur) est d'environ 250 à 290 euros HT/jour. Il existe une forte latence pour atteindre une masse critique justifiant l'équilibre financier d'une exploitation de transport
- Il existe aussi une **disparité de profils de producteurs face à un coût logistique unique** (produits transformés avec VA et produits brut sans VA) : risque de devoir écriémer car certains producteurs ne pourront pas payer les coûts d'un transporteur

Quelles sont les moyens/politique de la région pour accompagner les entreprises de transport dans le ciblage des producteurs ?

→ **Sur le respect de la chaîne du froid**

La traçabilité de la température est assurée grâce aux entrepôts frigorifiques qui oscillent entre 0 et 4 degrés, ce qui impose une sélection dans les producteurs. Entre le chargement de la marchandise chez le producteur à la livraison à l'entrepôt, il y a une **prise de température et un suivi avec des sondes tout au long de l'acheminement** (alerte en cas de panne).

Le problème survient généralement au moment de la réception, après l'étape du transport car peu de salariés sont formés à la réception de produits frais.

Il existe plusieurs solutions pour contrôler la température sur le transport frigorifique, notamment une pastille qui s'active quand la température dépasse un certain seuil.

Maison Lefevre

La Maison Lefevre est une **PME familiale spécialisée dans l'élevage de truites**. Elle est certifiée ISO 22000 et produit 800 tonnes de marchandises annuellement, dont 500 tonnes de produits transformés. Elle a différents circuits de distribution et des difficultés variées en fonction des moyens de transport utilisés.

Pour les filets de truites surgelées, le frais et les conserves, il n'y a aucune difficultés particulières puisqu'un **contrat avec Picard permet de déléguer les tâches de transport**.

La livraison des petits clients et des restaurateurs est cependant plus compliquée puisque l'entreprise n'a pas forcément de solution de transport adaptée, ce sont à chaque fois des petits volumes et les clients n'ont pas nécessairement de structures ou de quais pour être livrés par des poids lourds.

Pour le frais vient s'ajouter la contrainte du temps pour éviter de dégrader la qualité du poisson. Le poisson a aussi une contrainte très spécifique, il ne peut pas être transporté avec un autre type de produit puisqu'il « coule » et risque de détériorer les autres marchandises.

Suivez la consigne !

Suivez la consigne est **une entreprise proposant de remettre au goût du jour la consigne**. Elle propose **une prestation de solution de collecte en magasin, de tri et de redistribution aux producteurs**. L'objectif pour l'entreprise est de :

- Optimiser le moindre coût (le verre étant une économie du centime)
- Assurer une pertinence écologique
- Développer la filière de la consigne sur l'ensemble du territoire (à l'aide des gros industriels comme des plus petits)

L'entreprise a mis en place un **outil de traçabilité** pour optimiser les tournées de collecte qui a été mis en lien avec le développement d'une multimodalité urbaine grâce à un partenariat avec Toutenvélo. L'entreprise de logistique urbaine à vélo utilise l'outil pour aller collecter les bouteilles dans le centre-ville de Caen puis utilise ses entrepôts afin de stocker les bouteilles le temps que Suivez la consigne ! les prenne en charge.

L'objectif est de s'insérer dans les flux existants et de valoriser chaque transport (voir avec les producteurs pour qu'ils puissent devenir collecteurs). L'entreprise travaille aussi avec des prestataires dédiés (exemple : La Poste) mais il est **difficile de trouver une rentabilité pour un contenant vide qui est peu valorisable**.

Les outils de lavage des bouteilles sont internes aux producteurs, il n'y a pas de solutions de laverie centralisée à cause de la difficulté qu'engendre l'uniformisation des contenants, chaque bouteille étant différente.

SOGARIS

SOGARIS est **une société d'économie mixte** située en face de Rungis **spécialisée dans la construction d'immobilier logistique.**

L'entreprise a commencé à parler de logistique alimentaire après avoir fait le **constat que les acteurs peinaient à trouver des espaces logistiques adaptés à la logistique alimentaire dans Paris** à cause du **coût du foncier** et de **l'inadaptation de l'offre immobilière**. À la sortie du COVID, les entreprises en CCAP se sont multipliées et pour contrecarrer ce manque de bâti, elles ont dû innover.

Certaines entreprises ont pour exemple développé des organisations permettant d'utiliser l'espace public sur des horaires décalés, d'autres ont inventé leur propre mobilier logistique grâce au réemploi de conteneurs frigorifiques, etc.

Il est nécessaire de **sécuriser les espaces logistiques pour tous**, de limiter l'augmentation des coûts afin de donner la possibilité aux acteurs d'accéder à des espaces moins chers. Les foncières logistiques qui n'ont pas l'habitude de travailler avec les acteurs des CCAP doivent repenser leur modèle.

Vous souhaitez aller plus loin ?

Les livrables du projet CCAP-Log sont disponibles en téléchargement sur la page dédiée au projet du site www.logistique-seine-normandie.com

Jetez-y un œil ! →

