



Etat des lieux et analyse juridique de la logistique des circuits courts alimentaires de proximité

Institut du Droit International des Transports

En partenariat avec :



Avec le soutien de :



Contenu

Introduction	3
Définition des circuits courts alimentaires et de proximité (CCAP)	4
Politiques publiques en matière de CCAP	5
Programme national pour l'alimentation et Projets alimentaires territoriaux	5
Le rôle des marchés d'intérêt national (MIN)	6
Commande publique	8
Etat de l'art des travaux juridiques sur la logistique des CCAP	12
Travaux sur la logistique des CCAP	12
Travaux juridiques	15
Définition et place de la logistique dans les CCAP	16
Transition de l'agriculteur vers l'agriculteur-commerçant	17
Commande publique et CCAP	19
La coopération logistique entre producteurs	20
Mutualisation du transport entre producteurs	23
Recours aux prestataires de transport	26
Le rôle des acteurs du territoire	27
Les formes juridiques de la coopération entre agriculteurs	29
Association de producteurs	29
Groupement agricole d'exploitation en commun (GAEC)	30
Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée (EARL)	31
Société coopérative agricole	31
Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)	32
Coopérative d'utilisation en commun de matériel agricole (CUMA)	34
Groupement d'intérêt économique (GIE)	34
La réglementation sanitaire	36
Le corpus réglementaire : le « paquet hygiène »	36
Principales obligations en matière d'hygiène	37
La sécurité	37
La traçabilité	38
Le retrait et le rappel des denrées	38
Les mesures de flexibilité	39
Critères de détermination de l'attribution des mesures de flexibilité	39
Mise en œuvre d'un plan de maîtrise sanitaire adapté	40
Cas particulier de l'approvisionnement du consommateur par le producteur en petite quantité	40
La vente	42
Vente entre agriculteurs et consommateurs	43
Nature civile ou commerciale de l'activité	43
Une vente soumise au droit de la consommation	43
Vente en magasins de producteurs (ex-Points de vente collectifs)	45
Drives (soumis à autorisation commerciale) et Drives fermiers	47
Vente par un GAEC (groupements agricoles d'exploitation en commun)	47
Vente par un associé coopérateur	48
Vente entre agriculteurs et acheteurs professionnels	48
Vente et transport : sur qui pèsent le coût et les risques du transport ?	49
L'entreposage	51
Pratiques existantes	51
Responsabilité à l'égard des produits entreposés	52
Réglementation sanitaire	52
Produits bio	53
Le transport	54
Conditions sanitaires du transport des denrées périssables	54
Véhicules de transport	54
Réceptacles de véhicules / conteneurs / contenants	56
Transports simultanés ou successifs	58
Maintien de la chaîne du froid (transport et entreposage)	59
Les principales sanctions	63
Transport en compte propre	64
Mutualisation du transport	64
Dérogations à l'obligation d'inscription au registre des transporteurs	65
Documents de transport	73
Mutualisation du transport et gestion des risques	74
Responsabilité des acteurs en cas de mutualisation des transports	74
Assurance des producteurs qui ont mutualisé le transport	75
Recours à une plateforme numérique d'intermédiation	75
Caractéristiques des plateformes numériques d'intermédiation pour le transport	75
Nouvelle réglementation applicable aux plateformes numériques d'intermédiation pour le transport	76
Impact de la nouvelle réglementation sur la logistique des CCAP	78
Recours à un prestataire	80
Circulation des véhicules de transport	81
Interdictions de circulation	81

Zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m)	82
ZFE-m Métropole Rouen Normandie	86
ZFE-m Communauté urbaine du Havre	88
ZFE-m Communauté urbaine de Caen	88
ZFE-m Paris et Métropole du Grand Paris	89
Zfe.green	90
Zone à circulation différenciée	90
Aides nationales pour le verdissement des véhicules de transport de marchandises	92
Aides locales	98
Focus sur les nouvelles organisations logistiques en CCAP	102
Groupements de producteurs proposant vente en ligne et livraison	102
Caractéristiques	102
Facturation	104
Rémunération des producteurs	105
Transport	106
Traitement des litiges	107
Plateformes de vente en ligne organisant l'intégralité ou une partie de la chaîne logistique (ramasse et/ou livraison)	108
Caractéristiques	108
Facturation	109
Rémunération des producteurs	110
Transport	110
Traitement des litiges	111
Conclusion	112
Bibliographie	114

Introduction

Face à la demande croissante des particuliers et des collectivités en produits alimentaires locaux, on constate la multiplication d'initiatives visant d'une part à faciliter la rencontre entre l'offre et la demande de ces produits, notamment via des outils numériques (sites vitrines, commande en ligne) et d'autre part à améliorer la logistique des CCAP.

Ces initiatives, souvent innovantes, sont diverses et plus ou moins élaborées par les acteurs : simple entraide entre producteurs ; création d'une structure juridique ad hoc organisant pour ses membres la mutualisation des moyens logistiques (site internet, locaux, véhicules) ; recours à des prestataires logistiques ou de transport ; recours à des plateformes d'intermédiation pour trouver des partenaires et mutualiser certaines opérations (transport notamment).

Dans le cadre du projet CCAP-Log, et en tant qu'organisme spécialisé en droit du transport et de la logistique, l'IDIT a réalisé :

- *Un état de l'art des travaux, et notamment des études juridiques, précédemment réalisés sur l'organisation logistique des acteurs en CCAP*
- *Un état des lieux réglementaire des activités logistiques en CCAP (organisation, vente, transport, entreposage)*
- *Un état des lieux de l'organisation juridique / contractuelle des activités logistiques en CCAP.*

Fruit de ce travail de recherche, ce rapport présente :

- *Les dispositions légales permettant à la commande publique de privilégier les produits alimentaires locaux ;*
- *Les caractéristiques des différentes formes juridiques de coopération entre agriculteurs ;*
- *La réglementation sanitaire et consumériste à respecter en matière de vente directe ;*
- *La réglementation applicable au transport ainsi qu'à la mutualisation de celui-ci ;*
- *Les règles à respecter par les plateformes d'intermédiation producteurs / transporteurs ou cotransporteurs ;*
- *Le cadre juridique des nouvelles zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) et les différentes aides au verdissement des véhicules ;*
- *Un focus sur les nouvelles organisations logistiques.*

Définition des circuits courts alimentaires et de proximité (CCAP)

En matière de circuits de distribution, on distingue généralement :

- **le circuit direct** qui ne compte pas d'intermédiaire entre un producteur et le client,
- **le circuit court** qui compte un intermédiaire maximum entre les deux parties,
- et **le circuit long** qui compte au moins deux intermédiaires¹.

Il n'y a pas de définition légale officielle du circuit court alimentaire.

On se réfère généralement à la définition adoptée par le plan BARNIER en 2009 : « **un mode de commercialisation des produits agricoles qui s'exerce soit par la vente directe du producteur au consommateur, soit par la vente indirecte à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire.** ». Cette définition rejoint celle adoptée par les chercheurs : « Les circuits de commercialisation individuels ou collectifs comptant au maximum un intermédiaire entre l'agriculteur et le client final »².

L'intermédiaire peut prendre différentes formes : une coopérative, un grossiste, un magasin de détail, un supermarché, un professionnel de la restauration privée ou publique, voire une place de marché en ligne ou *market place*. Le circuit court impose l'absence ou la réduction d'intermédiaires puisque leur multiplication a notamment pour effet de réduire la marge du producteur.

Au niveau européen, le « *circuit d'approvisionnement court* » est défini comme « *un circuit d'approvisionnement impliquant un nombre limité d'opérateurs économiques, engagés dans la coopération, le développement économique local et des relations géographiques et sociales étroites entre les producteurs, les transformateurs et les consommateurs* ». ³

Une définition plus récente apparaît dans la Stratégie nationale bas-carbone (mars 2020) qui définit le circuit court comme un « **circuit de distribution au cours duquel intervient un minimum d'intermédiaires entre le producteur et le consommateur.** ».

La définition est souvent enrichie d'un **critère géographique** pour particulariser **les circuits courts « de proximité » ou « locaux »**. Certains se réfèrent à la limite des 80 km prévue par la réglementation sanitaire⁴ et dans laquelle le transport des produits réfrigérés ou congelés peut se faire (sans rupture de charge) sans utilisation d'un véhicule conforme à la réglementation ATP. Pour l'ADEME⁵, une distance raisonnable entre le lieu de production et celui de consommation varie selon le lieu et les produits **d'une trentaine à une centaine de kilomètres**.

Ce critère géographique est finalement fixé au cas par cas, en fonction des enjeux et des objectifs d'une politique territoriale. La Région Normandie a ainsi fixé dans ses appels à projets **un rayon de 150 km**

¹ Barczyk D. & Evrard R. (2005), *La distribution*, Paris, Armand Colin, coll. « Etapes Mémento »

² Chaffotte L., Chiffolleau Y., (2007), *Vente directe et circuits courts : évolutions, définitions, typologie*, Les cahiers de l'observatoire C.R.O.C., n° 1, 8 p.

³ Règlement (UE) n° 1305/2013 relatif au soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader), art. 2 (m)

⁴ CRPM, art. R. 231-47 complété par l'article 4 de l'arrêté du 27 novembre 2020

⁵ ADEME, 2017, *Les avis de l'ADEME : Alimentation – Les circuits courts de proximité*

maximum entre le lieu de production et le lieu de consommation⁶. Elle privilégie aussi les « marchés locaux » qui visent plusieurs intermédiaires mais dans **un rayon limité à 75 km**.



On ajoute généralement une **dimension éthique ou sociale** qui vise la création et le renforcement de liens non strictement marchands entre les acteurs, contrairement à ce qui se produit dans les circuits de distribution classiques⁷.

Pour certains chercheurs⁸, ces définitions manquent de précision. N'exprimant **aucune indication de pratique culturelle**, elles n'interdisent pas d'intégrer des pratiques intensives en provenance de fermes usines. Ces circuits n'identifient donc pas un mode de production mais d'abord un mode de commercialisation.

Politiques publiques en matière de CCAP

Programme national pour l'alimentation et Projets alimentaires territoriaux

La promotion des produits locaux et des circuits court, ainsi que la consolidation de filières territorialisées figurent parmi **les objectifs de la Politique en faveur de l'agriculture et de l'alimentation et du Programme national pour l'alimentation (PNA)** qui sont déclinés dans l'article L. 1 du Code rural et de la pêche maritime (CRPM). Et les Projets alimentaires territoriaux sont l'un des principaux outils pour atteindre ces objectifs.

⁶ G. Lebon, *Rencontre régionale dédiée à la logistique des circuits courts alimentaires et de proximité*, 9 oct. 2020, Conseil Régional de Normandie, Rouen (synthèse des échanges)

⁷ Amélie Gonçalves, Thomas Zeroual, *Analyser les impacts des circuits courts alimentaires : une étude en Nord-Pas-de-Calais*, 2016

⁸ Gabrielle Rochdi, *Le développement des circuits alternatifs de distribution des produits alimentaires*, 2012

Aux termes de l'article L.1 du (CRPM), la politique en faveur de l'agriculture et de l'alimentation a notamment pour finalité **d'encourager l'ancrage territorial de la production, de la transformation et de la commercialisation des produits agricoles, y compris par la promotion de circuits courts.**

Le programme national pour l'alimentation doit proposer des actions pour promouvoir les produits locaux, il doit encourager le développement des circuits courts et de la proximité géographique entre producteurs agricoles, transformateurs et consommateurs (CRPM, art. L.1-III).

Pour répondre à ces objectifs, ainsi qu'à ceux des plans régionaux de l'agriculture durable, des **projets alimentaires territoriaux (PAT)** peuvent être élaborés. Ils doivent viser à **rapprocher** les producteurs, les transformateurs, les distributeurs, les collectivités territoriales et les consommateurs et à développer l'agriculture sur les territoires et la qualité de l'alimentation.

Les PAT participent à **la consolidation de filières territorialisées**, à la lutte contre le gaspillage et la précarité alimentaires et au développement de **la consommation de produits issus de circuits court** (C. rur., art. L. 111-2-2).

Stimulés par le Plan France Relance, les PAT se multiplient⁹. Quelque 370 PAT étaient reconnus au 1er avril 2022 par le Ministère de l'agriculture. Si la démarche est encore portée dans le cadre du Programme national pour l'alimentation (PNA), il s'agit d'une dernière édition avant l'adoption de la future **Stratégie nationale pour l'alimentation, la nutrition et le climat (SNANC) prévue par la loi Climat et Résilience**. Cette stratégie déterminera les orientations de la politique de l'alimentation durable, moins émettrice de gaz à effet de serre, respectueuse de la santé humaine, davantage protectrice de la biodiversité, favorisant la résilience des systèmes agricoles et des systèmes alimentaires territoriaux et garante de la souveraineté alimentaire, ainsi que les orientations de la politique de la nutrition, en s'appuyant sur le PNA (Programme national pour l'Alimentation) et sur le PNNS (Programme National Nutrition Santé).

Dans une réponse à question sénatoriale¹⁰, le ministre a indiqué en janvier 2023 que la poursuite du développement des PAT reste un objectif fort du Gouvernement, concernant tant la couverture du territoire national que le champ des actions qu'ils mènent. L'approvisionnement de la restauration collective en produits durables et de qualité issus de leurs territoires et donc a fortiori locaux, doit être plus systématiquement pris en compte dans leurs plans opérationnels.

Le rôle des marchés d'intérêt national (MIN)

Face à une logistique organisée autour de grosses unités qui desservent les territoires et d'abord la GMS, les MIN apparaissent de plus en plus comme des acteurs territoriaux susceptibles de favoriser la mise en place de circuits alimentaires de proximité.

Les MIN sont « des services publics de gestion de marchés offrant à des grossistes et à des producteurs des services de gestion collective adaptés aux caractéristiques de certains produits agricoles et alimentaires. Ils répondent à des objectifs d'aménagement du territoire, d'amélioration de la qualité environnementale et de sécurité alimentaire [...] » (C. com., art. L. 761-1). On recense actuellement 17

⁹ France Relance : 65 nouveaux projets alimentaires territoriaux sélectionnés

¹⁰ Réponse du Ministère de l'agriculture et de la souveraineté alimentaire publiée dans le JO Sénat du 12/01/2023, p. 158

MIN situés à proximité de grandes villes. En y intégrant quelques marchés de gros qui n'ont pas le statut de MIN, ils représentent plus de 14 milliards de chiffres d'affaires pour 5,6 Mt de produits frais.

Une étude réalisée en 2012 pour FranceAgriMer souligne que « Les MIN et marchés de gros constituent des outils pour l'action publique sur un projet alimentaire et de développement de territoire, dès lors que l'action publique se veut volontariste, et s'intéresse à ce type d'outil. Si les sites sont éclectiques, les MIN et marchés de gros apparaissent constituer une réponse possible aux enjeux d'aménagement du territoire, d'une ville dite « durable », d'une structuration régionale et inter régionale des politiques économiques et alimentaires. »

Dans son avis de décembre 2020¹¹, le CESE souligne qu'aujourd'hui de nombreux MIN développent des activités en faveur des acteurs locaux, notamment en créant un espace (halle, carreau) dédié à ces producteurs. Ainsi, Rungis, a créé un espace réservé aux producteurs d'Ile-de-France. Autre exemple, le **MIN de Montpellier** (MERCADIS) a dédié un espace aux producteurs locaux ainsi qu'un service de distribution mutualisé dédié aux entreprises locales.



Halle des producteurs locaux au MIN de Montpellier

Sur le **MIN de Rouen**, un magasin de producteurs est présent (Le Box Fermier Normand), un prestataire logistique et de livraison mutualisées, OOFRAIS (depuis 2018) et Toutenvélo (depuis 2022) tout comme sur le Marché de Gros de Soliers à **Caen**.

Cette orientation des MIN en faveur des CCAP est généralement soutenue financièrement par les acteurs publics (Région, chambre de commerce).

Le CESE souligne l'intérêt de **créer des carreaux de producteurs** : lieux physiques sur le marché, où se réunissent les producteurs pour commercialiser directement leur production. Notons que l'enjeu reste celui de l'approvisionnement de ces lieux et de la livraison des produits ainsi vendus.

Il préconise de **rendre obligatoire dans chaque métropole, un « contrat de logistique »** associant l'ensemble des parties prenantes sur le modèle des PAT, pour rééquilibrer les approvisionnements et organiser la résilience alimentaire territoriale. Il s'appuierait sur les MIN, éventuellement renommés Marchés d'intérêt territorial, **en leur assignant réglementairement des missions de soutien, en particulier logistique**, aux filières locales et aux structures d'aide alimentaire.

Soulignons que les MIN s'engagent dans une **politique de livraison urbaine à faibles émissions** en s'alliant à des acteurs du secteur tels qu'**URBY** (ex : MIN de Toulouse), ce qui peut présenter l'intérêt

¹¹ Pour une alimentation durable ancrée dans les territoires, CESE déc. 2020

d'éviter aux producteurs de devoir investir trop tôt dans des véhicules à faibles émissions pour pouvoir accéder aux centres-villes.

Commande publique

L'apport des Loi EGALIM et Climat et Résilience

La loi EGALIM¹² de 2018 impose depuis le 1^{er} janvier 2022, dans les restaurants collectifs gérés par les personnes publiques, **au moins 50% en valeur de produits bio ou sous d'autres signes de qualité** (écolabel, etc.) et au moins 20% pour les seuls produits bio.

A partir du 1er janvier 2024, les viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et les produits de la pêche répondant à ces conditions devront représenter une part au moins égale, en valeur, à 60 % des viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et des produits de la pêche servis, ce taux étant fixé à 100 % dans les restaurants collectifs gérés par l'Etat, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales¹³.

La loi Climat et Résilience¹⁴ de 2021 a ajouté à cette liste les **produits issus des circuits courts** :

« *Produits dont l'acquisition a été fondée, principalement, sur les performances en matière de protection de l'environnement et de développement des approvisionnements directs de produits de l'agriculture, dans le respect des règles du code de la commande publique* »¹⁵.

Ce qui peut être compris comme des produits se particularisant par une diminution des émissions liées au transport et/ou une diminution des intermédiaires. Cette modification législative a pour objet de faciliter la commande publique par les restaurants collectifs de produits issus des circuits courts et locaux.

Ces obligations concerneront aussi, à partir du 1^{er} janvier 2024, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit **privé** ont la charge.

Notons qu'un amendement inséré dans la proposition de loi « pour un choc de compétitivité en faveur de la ferme France » adoptée par le Sénat le 23 mai 2023 propose de **repousser à 2025** les obligations à la charge de la restauration collective publique (not. produits bio et produits en approvisionnement direct), en motivant ce report par le fait que l'objectif n'était pas ni atteint ni atteignable, en 2022, pas plus qu'aujourd'hui. D'où l'intérêt d'améliorer notamment la logistique d'approvisionnement de ces produits. En revanche, bizarrement, l'amendement ne propose pas de repousser aussi l'échéance de 2024 pour la restauration collective privée

¹² Loi n° 2018-938 du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous

¹³ CRPM, art. L. 230-5-1-8°

¹⁴ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

¹⁵ CRPM, art. L. 230-5-1-1° bis

Comment favoriser les circuits courts ?

Guidées par la volonté d'instituer une démarche de développement durable à l'occasion du renouvellement des marchés d'approvisionnement de leurs cantines scolaires, les collectivités se sont souvent heurtées à **l'impossibilité de préférer un producteur local en raison du principe de l'égalité de traitement des candidats à l'attribution d'un contrat de la commande publique** (*C. com. publ., art. L.3*).

Favoriser les prestataires locaux en marchés publics ou en concession :

- est illégal (CE, 29 juillet 1994, n° 131562, rec. T 1035 ; CE, 14 janvier 1998, n° 168688, rec. 13 ; CAA Paris, 9 octobre 2001, n° 00PA02063 ; voir aussi CJCE, 3 juin 1992, aff. C-360/89, Commission c/ République italienne) ;
- et, même, dans certains cas, sera constitutif de favoritisme au pénal (art. 432-14 du Code pénal).

En 2019, le Gouvernement a listé **tous les outils légalement mobilisables** pour favoriser les circuits courts en toute légalité¹⁶ :

« (...) le droit de la commande publique ne fait aucunement obstacle à la mise en œuvre de critères d'attribution, et plus globalement, d'une politique d'achats, en faveur des circuits courts. Pour cela, il revient à l'acheteur d'utiliser l'ensemble des outils juridiques mis à sa disposition par le droit de la commande publique. À cet effet notamment, l'article R. 2111-1 du code de la commande publique encourage **le sourcing, qui permet à l'acheteur de mieux connaître son territoire et ses producteurs.**

« Afin de préparer la passation d'un marché, l'acheteur peut effectuer des consultations ou réaliser des études de marché, solliciter des avis ou informer les opérateurs économiques de son projet et de ses exigences.

Les résultats des études et échanges préalables peuvent être utilisés par l'acheteur, à condition que leur utilisation n'ait pas pour effet de fausser la concurrence ou de méconnaître les principes mentionnés à l'article L. 3 » (C. com. publ., art. R. 2111-1).

D'autre part, l'article L. 2113-10 du Code de la commande publique pose une **obligation de principe d'allotir les marchés publics, afin de faciliter l'accès des PME à la commande publique.** Un allotissement fin, notamment par type de denrée et par territoire, permet de susciter une large concurrence et de lever les obstacles à l'accès à la commande publique des PME, et notamment des producteurs locaux.

« Les marchés sont passés en lots séparés, sauf si leur objet ne permet pas l'identification de prestations distinctes.

L'acheteur détermine le nombre, la taille et l'objet des lots.

Il peut limiter le nombre de lots pour lesquels un même opérateur économique peut présenter une offre ou le nombre de lots qui peuvent être attribués à un même opérateur économique. » (C. com. publ., art. L. 2113-10).

Par ailleurs, l'article R. 2152-7 du Code de la commande publique prévoit que **l'acheteur peut se fonder sur les performances en matière de développement des approvisionnements directs de produits de l'agriculture pour attribuer ses marchés.** Ce critère vise à promouvoir le développement

¹⁶ Rép. min. n° 09159 : JO Sénat 23 mai 2019, p. 2755, quest. 28 févr. 2019, N. Sollogoub

des circuits courts de commercialisation dans le domaine des produits agricoles. L'acheteur prenant en considération le circuit de fourniture et non pas l'implantation géographique du producteur, un tel critère ne peut être qualifié de critère géographique.

Pour les mêmes raisons, il est également possible pour l'acheteur de prendre en compte la part de produits frais que le soumissionnaire s'engagerait à acquérir dans le cadre de l'exécution du marché. **La rapidité d'intervention d'un prestataire ou sa disponibilité peut aussi constituer un critère de choix** de l'offre au titre du délai d'exécution.

Lorsqu'il est justifié au regard de l'objet du marché ou de la nature des prestations attendues, il n'a pas nécessairement un caractère de préférence local et n'est donc pas en soi discriminatoire. En outre, l'article L. 2111-1 du code de la commande publique fait obligation à l'acheteur de déterminer ses besoins, avant le lancement de la consultation, en prenant en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale. **L'acheteur peut ainsi exiger que les fournisseurs garantissent la fraîcheur ou la saisonnalité de leurs produits**, ou garantisse un niveau minimal de produits frais à fournir dans le cadre de l'exécution du marché. Enfin, l'acheteur peut également formuler ses exigences (conformément à l'article R. 2111-12 et s. du code de la commande publique) sur la base de spécifications techniques définies soit par référence à des labels permettant de garantir la qualité des produits et de leur production, comme ceux ayant trait aux "spécialités traditionnelles garanties" ou à l'agriculture biologique. Ce cadre juridique permet ainsi de promouvoir les circuits courts dans le respect du droit de la commande publique. »

Le recours au **marché public de gré à gré** (si marché < 40.000€) permet aussi de privilégier certains producteurs locaux.

Le groupe de travail du Conseil National de la Restauration Collective (CNRC) œuvre à rassembler les outils existants qui permettent de privilégier les achats locaux en restauration collective, dans le respect du code de la commande publique, et d'accompagner la structuration des filières afin qu'elles puissent répondre à la demande. Dans ce cadre, **des guides pratiques à l'attention des acheteurs** de restaurations collectives en gestion directe ou en délégation de service public ont été publiés sur la plateforme institutionnelle <https://ma-cantine.agriculture.gouv.fr/>. Ils comprennent des recommandations pour la construction de la stratégie d'achats, permettant la candidature de fournisseurs locaux, et la rédaction des documents de consultation relatifs aux marchés publics de fourniture en denrées alimentaires. **Ils seront prochainement mis à jour** pour apporter des précisions quant à la nouvelle catégorie de produits dont l'acquisition a été fondée principalement sur la base de leurs performances en matière de protection de l'environnement et de développement des approvisionnements directs de produits de l'agriculture, qui pourront faciliter les achats locaux.

Un rapport sénatorial de 2022¹⁷ considère cependant **que les procédures sont encore très lourdes en la matière compte tenu d'un cadre juridique flou**. Or ces produits locaux doivent être mieux valorisés encore pour que, dans le respect du droit européen, les collectivités territoriales puissent davantage les mettre en avant dans l'approvisionnement des cantines. Selon ce rapport, il conviendrait de **simplifier le droit européen existant en affirmant clairement que l'approvisionnement en produits locaux doit être privilégié dans ces services de restauration collective**.

¹⁷ Rapport d'information n° 905 (2021-2022) de MM. Laurent DUPLOMB, Pierre LOUAULT et Serge MÉRILLOU, fait au nom de la commission des affaires économiques, déposé le 28 septembre 2022

Il préconise de poursuivre et intensifier la priorité donnée aux approvisionnements en produits locaux et nationaux dans la restauration collective afin de reconquérir ce circuit de distribution largement perdu au profit des importations, par la promotion d'une évolution des règles en vigueur au niveau européen pour clairement favoriser des approvisionnements issus de produits locaux.

Etat de l'art des travaux juridiques sur la logistique des CCAP

Travaux sur la logistique des CCAP

Depuis une trentaine d'années, et avec une montée en puissance depuis 2015, divers travaux ont été menés sur les CCAP, et de moindre manière sur la logistique et l'innovation dans ce domaine.

S'agissant des études récentes, on peut notamment citer :

- **Projet PromusBox**, ADEME (2021) : Une solution logistique visant la phase amont dans laquelle les producteurs amènent leurs produits dans des hubs logistiques connectés (PromusBox) situés dans un rayon de 20 à 40 km autour des exploitations, les produits étant ensuite acheminés par un prestataire vers des points de regroupement en périphérie des villes (ex : MIN) pour livraisons finales.



Figure 2 - Fonctionnement de la PromusBox



La PromusBox s'accompagne d'un travail d'optimisation des trajets logistiques : optimisation du placement des PromusBox + algorithme de priorisation des solutions de transport + optimisation des émissions des véhicules des transporteurs partenaires

- **Projet « Futur de la MArchandise »** - FUMA (2019-2022)

Ce projet de recherche dans le domaine de la logistique vise à réfléchir au transport de la marchandise de demain en prenant en compte entre autres l'accélération du commerce mondiale et l'exigence croissante du consommateur, qui demande toujours plus de traçabilité et de produits issus des circuits courts. Il est l'objet de l'étude des questions suivantes : Comment améliorer la logistique des circuits de proximité pour leur permettre d'être efficace et rentable ? Comment combiner circuits courts de proximité avec les flux globaux afin de leur offrir une rentabilité supplémentaire ? Comment instaurer de la confiance entre les producteurs et les consommateurs à propos des marchandises ?

- Collectifs logistiques et territoires dans les circuits courts alimentaires de proximité : la robustesse de la coopération analysée au prisme des communs, C. Raimbert, G. Raton (2021)

Les chercheuses ont étudié **des collectifs d'un nouveau genre (qualifiés de « collectifs logistique »)** qui émergent au sein des CCAP. Leur objectif est d'organiser la distribution de produits locaux à l'échelle du territoire. Ils renouvellent les collectifs connus jusqu'alors car ils **ne reposent pas sur des liens sociaux préexistants et impliquent de nouveaux types d'acteurs** avec qui collaborer (acteurs publics tels que des collectivités ou acteurs économiques privés à l'origine d'outils). La fonction logistique y joue un rôle plus central, alors que les actions collectives dans les CCAP se concentraient, jusqu'alors, sur la commercialisation. **Ce défi ambitieux pose un problème coopératif et appelle des modes de gouvernance renouvelés.**

- Logistique des circuits courts alimentaires de proximité : état des lieux, nouveaux enjeux et pistes d'évolution, G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard, F. Wallet (2020)

Les chercheurs ont réalisé un recensement des initiatives en matière de logistique des CCAP en France métropolitaine. Ils constatent notamment **une dynamique de développement d'offres spécifiques pour la logistique des CCAP** destinées à la fois aux circuits longs et aux circuits courts, bien que les apporteurs de services logistiques restent peu nombreux : fourniture de solutions d'externalisation du transport, de mutualisation via une bourse de fret, de suivi des produits, d'aide à la conception et à l'optimisation de la logistique des producteurs, de gestion des flux informationnels.

Ils estiment que le développement des solutions logistiques multi-acteurs va s'accompagner **d'une montée en puissance des problématiques de gouvernance**. Les enjeux en la matière pourraient être de deux ordres : l'évolution des formes juridiques des structures porteuses (plateformes numériques par ex, Loi LOM) et la construction d'organisations à la fois souples et garantissant un équilibre entre les intérêts individuels des membres et l'intérêt plus général du collectif (G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard et F. Wallet, 2020).

- OLICO-Seine - Organisations Logistiques Intelligentes des Circuits Courts en vallée de la Seine, IFSTTAR, CEREMA, Contrat de plan interrégional Etat-Région Vallée de la Seine - Appel à manifestation d'intérêt (2015-2020)

Cette étude a analysé et évalué les organisations logistiques et le transport de différents types de circuits courts dans les régions Normandie et Ile-de-France. Il a abouti à la création du logiciel de calcul des coûts logistique **LOGICOUT** et la mise en œuvre d'une **formation sur « l'optimisation logistique »** (Chambre d'agriculture de Normandie) amenant les partenaires du projet à organiser des rencontres avec les producteurs de la vallée de la Seine et des ateliers de sensibilisation aux questions logistiques (2016-2019).

- Projet de recherche-action COLCICCA (Concevoir des Organisations Logistiques Collectives et Intelligentes pour les Circuits Courts Alimentaires) – Méthodes et mises en pratique, CEREMA, IFSTTAR, Chambre d'agriculture Hauts de France (2019)

- La logistique, un vecteur pour de nouvelles trajectoires d'innovation dans les circuits courts alimentaires de proximité ? Etude de cas de formes de coopérations multi-acteurs et multi-niveaux dans les Hauts-de-France, C. Raimbert, G. Raton, L. Vaillant (juillet 2018)

- Transport et logistique des circuits courts alimentaires de proximité : la diversité des trajectoires d'innovation, L. Vaillant, A. Goncalves, G. Raton, C. Blanquart (2017)

- La logistique dans les chaînes alimentaires courtes de proximité : enjeux et leviers d'optimisation, RMT Alimentation locale (2016)

- *Projet de recherche-action ALLOCIRCO (ALternatives LOGistiques pour les CIRcuits Courts), Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais, IFSTTAR, CEREMA (2013-2015)*

Ce projet a révélé un besoin d'optimisation des tâches logistiques à l'échelle de l'exploitation : les tâches logistiques et de transport sont chronophages, peuvent être coûteuses et ce coût n'est pas toujours calculé et/ou intégré au prix de vente. Les chaînes courtes d'approvisionnement sont ainsi confrontées à une situation inédite : les producteurs portent à la fois les tâches logistiques et leurs coûts sans redistribution tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Outre la part des coûts de transport pouvant être importante, c'est la rentabilité même de certaines livraisons qui se pose. Le bilan environnemental est aussi parfois critiquable au regard de leurs émissions de GES et de polluants atmosphériques.

- *Alimenter les villes par les circuits courts : le défi de la conciliation des politiques publiques et des logiques d'acteurs, A. Gonçalves, E. Morganti, C. Blanquart (2014)*

- *Les circuits courts multi-acteurs : Emergence d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires, Messmer J.-G., Rapport INRA - Mission d'anticipation Recherche et Société (2013)*

*Cette étude s'est intéressée à une tendance empruntée par le secteur des circuits courts et qu'elle qualifie de **circuits courts multi-acteurs** : des initiatives de circuits courts pour lesquels un ou plusieurs agriculteurs sont accompagnés - financièrement mais aussi en termes de logistique, d'organisation, de communication... - par une autre structure, publique ou privée (collectivité locale, cabinet de conseil, association, groupement d'agriculteurs, prestataire de service logistique et organisationnel, entreprise de transformation de produits...), pouvant être interne ou externe au projet, et ce afin de faciliter la vente de leur production.*

- *Projet LiProCo (Liens producteurs consommateurs, 2007-2011)*

Mené dans cinq régions (Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Rhône-Alpes), ce projet a réuni des acteurs issus du monde agricole, du développement local et de la recherche, autour d'une même thématique « les démarches de valorisation des produits alimentaires et activités connexes fondées sur les proximités producteurs-consommateurs ». Cette dynamique partenariale a permis d'apporter des éclairages sur des questionnements de terrain : Comment mieux connaître les consommateurs en circuits courts ? Quels sont les impacts des circuits courts sur les métiers des agriculteurs et sur l'accompagnement de ces derniers ? Comment approvisionner en circuits courts la restauration collective ? Quelle gouvernance pour mieux développer les circuits courts ? À partir de tous ces travaux, l'ouvrage ambitionne d'articuler méthodologie de recherche, expertise et expériences des acteurs de terrain.

Une analyse bibliographique récente figure dans la première de ces études (G. Raton, A. Gonçalves, L. Gaillard, F. Wallet (2020).

Leurs auteurs y constatent **que ce sont les segments production, process de transformation et consommation qui ont été et restent le centre des préoccupations scientifiques**, que ce soit au niveau agronomique, diététique, des pratiques d'achat ou culturelles. Il semble qu'à l'instar des chaînes longues, **le segment de la distribution dans les CCAP, bien qu'essentiel au transfert de flux, reste le parent pauvre**. La logistique amont et la logistique inverse sont étonnamment absentes de la littérature (v. néanmoins J.-G. Messmer, 2013). Et les intermédiaires logistiques restent peu étudiés.

Travaux juridiques

L'étude de la logistique dans les CCAP a plus donné lieu à des travaux d'économistes, de géographes ou de spécialistes de la logistique qu'à des travaux purement juridiques. **Dans les travaux de recherche, les aspects juridiques apparaissent peu ou de façon accessoire, pour préciser certains points réglementaires ou pour soulever certaines questions.**

Ainsi, **le guide résultant du projet COLICCA** comporte une fiche faisant un focus réglementaire autour de la logistique qui a pour objectif de rappeler certains points de réglementation relatifs au transport de denrées alimentaires et d'aborder la question de la co-livraison de produits.

De même, un mémoire consacré à la place des CUMA dans la coopération logistique (*Lacombe C., 2013*) soulève un frein réglementaire à la possibilité de développer **une activité de transport de produits en CCAP grâce à une CUMA** (coopérative d'utilisation de matériel agricole).

Citons également une étude réalisée par l'**IFSTAR** (laboratoire SPLOT) pour la DGITM, spécifiquement consacrée à l'impact du facteur réglementaire en logistique et qui **questionne le droit à mutualiser les transports de marchandises en circuit court** (*G. Raton, E. Gazull, 2017-2019*).

Mentionnons enfin un travail collectif qui porte moins sur les aspects logistiques que sur **l'aspect « mise en relation » des vendeurs et acheteurs par le biais d'intermédiaires** désignés comme des « organisateurs de circuit court », sans pour autant que ces intermédiaires ne fassent de l'achat-revente et ne deviennent donc, à un moment quelconque, propriétaires des produits. L'étude investigate ainsi de façon très détaillée les différentes qualités juridiques que peut prendre cet intermédiaire : courtier, mandataire ou commissionnaire. Cet intéressant travail illustre la complexité des règles et des régimes juridiques potentiellement applicables aux nouvelles organisations qui se mettent en place pour déployer les ventes en circuits courts par le biais des solutions numériques désormais disponibles (*Modélisation juridique d'un circuit court : comprendre et choisir le modèle qui vous correspond, Open Food France, RMT Alimentation Locale, CERD, Bordeaux Sciences Agro, Me Alexis Fitzjean O'Cohtaigh, 2022*).

Pour leur part, les guides techniques élaborés par les **chambres d'agricultures** pour les acteurs des CCAP abordent souvent les aspects réglementaires. Citons par exemple les *Guides techniques circuits courts* de la Chambre d'agriculture de Bretagne qui abordent sous l'angle réglementaire certains aspects de la logistique (mutualisation des livraisons, groupement de producteurs, recours à un prestataire, réglementation commerciale...).

Si on consulte **les bases de données juridiques** (*Lamyline, Lexis360*), on constate que la doctrine (fascicules et études juridiques) aborde accessoirement le sujet des circuits courts lorsqu'elle traite des politiques publiques en matière agricole et d'utilisation des sols, de l'achat public, ou bien encore de la protection du consommateur, mais **ne s'intéresse pas ou peu au sujet de la logistique de ces circuits courts.**

Toutefois, sans qu'elles ne traitent spécifiquement des circuits courts alimentaires, des publications juridiques abordent des aspects « logistiques » qui peuvent les concerner, tels que par exemple **des articles consacrés au régime du « cotransportage »** issu de la Loi d'orientation des mobilités de 2019 (*Infrastructures, transports et logistique - Regards croisés : La LOM dans ses aspects*

responsabilité et sécurité, Stéphanie SCHWEITZER, Philippe DELEBECQUE, Énergie - Environnement - Infrastructures n° 3, Mars 2020).

Si l'aspect juridique et réglementaire de la logistique des CCAP ne constitue pas un sujet d'étude en tant que tel, certains chercheurs estiment néanmoins que les interrogations sont nombreuses et les enjeux importants, que ce soit du point de vue sanitaire, de la traçabilité ou du droit du transport. Et que si des initiatives en matière de logistique se développent, elles se trouvent notamment confrontées à « *la difficulté de se positionner par rapport à la réglementation* ». **L'inadéquation de la réglementation (adaptée aux circuits longs) est l'une des spécificités de la logistique des CCAP identifiées par les chercheurs** (G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard et F. Wallet, 2020 ; RMT Alimentation locale, 2016).

En outre, la réglementation, ou son évolution, peuvent être **un facteur impactant pour la logistique et le développement des CCAP** : impact de la réglementation sur la circulation et le stationnement pour les livraisons, des zones à faibles émissions sur les véhicules utilisés pour les livraisons, de la réglementation transport ou de la réglementation sanitaire sur la possibilité de mutualiser les transports, de la réglementation sur les magasins de producteurs ou sur les drives fermiers, etc.

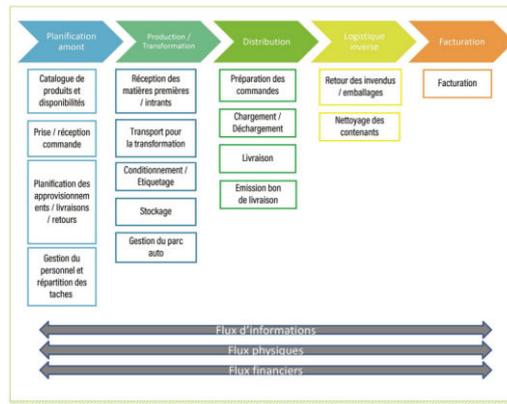
La connaissance et la maîtrise de l'outil « juridique » (la convention ou la contractualisation) pourraient permettre aux acteurs des CCAP de sécuriser leur coopération (règlement des conflits ou des litiges) ou leur activité logistique (connaissance du cadre réglementaire du transport, assurance de des activités).

Définition et place de la logistique dans les CCAP

Les « activités logistiques » liées aux CCAP couvrent non seulement **les opérations de transport** des produits de la ferme aux clients, mais aussi les opérations de **conditionnement** et de **stockage** des produits, de **prise et préparation des commandes**, de **gestion des flux** d'informations et financiers associés (L. Vaillant, A. Gonçaves, G. Raton, C. Blanquart, 2017).

La logistique dans les CACP concerne donc :

- **La logistique « amont »**, à l'échelle de l'exploitation, intégrant la gestion de la production et des approvisionnements nécessaires à la production, la transformation s'il y en a, qu'elle soit conduite sur l'exploitation ou dans le cadre d'un atelier collectif et l'organisation de la gestion des flux matériels ;
- **La logistique « aval »** : qui concerne la distribution soit directe, soit via un intermédiaire ; ce qui implique la circulation des informations liées aux commandes, aux caractéristiques du produit et à sa qualité, la gestion des approvisionnements et de la distribution du point de vente, la gestion des flux dans le point de vente lui-même, la circulation des flux financiers et le transport entre les différents maillons ;
- **La « logistique « inverse »**, c'est-à-dire la gestion du retour éventuel des contenants et emballages vers l'amont et la gestion des invendus (G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard, F. Wallet, 2020).



Source : Projet de recherche-action COLCICCA

Les travaux constatent que **le poste logistique est en général difficilement optimisé voire déconsidéré par les producteurs** qui n'ont pas toujours le temps, les compétences ou l'argent nécessaires pour le faire évoluer. Pourtant il est un des éléments clés de l'installation en circuits courts (Messmer, 2013).

De même, si **la logistique inverse** entre désormais dans la conception du terme « logistique », elle est perçue sur le terrain comme particulièrement coûteuse et complexe à mettre en place (G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard et F. Wallet, 2020).

Transition de l'agriculteur vers l'agriculteur-commerçant

Les travaux de recensement des initiatives récentes dans le domaine des CCAP montrent **qu'une forte part des services ou outils ont pour but principal de proposer des solutions de commercialisation** des produits issus des CCAP (places de marché).

La grande majorité des services logistiques s'appuient ainsi sur des outils numériques, allant de sites de vente en ligne classiques à des applications ou ensemble d'applications ad-hoc (G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard, F. Wallet, 2020). Certains sites vont au-delà de la mise en relation producteur-acheteur en proposant l'organisation du transport aval (ramasse) ou amont (ex : Pourdebon en partenariat avec le transporteur Chronopost-Chronofresh ; Promus).

Des travaux ont été menés sur **la transition de l'activité d'agriculteur à celle d'agriculteur-vendeur ou agriculteur-commerçant** qu'implique le développement de nouveaux circuits de commercialisation tels que les circuits courts (v. not. G. Rochdi, 2012 ; M. Friant-Perrot, 2015). Pour les agriculteurs, vendre via les circuits courts a une incidence directe sur l'organisation de la production et sur le temps à consacrer aux activités de commercialisation.

Cette évolution implique pour l'agriculteur la nécessité de respecter un certain nombre d'obligations réglementaires qui peuvent représenter un frein à cette diversification d'activité :

- Déclaration auprès de la Direction Départementale de la (Cohésion Sociale et de la) Protection des Populations (DDPP ou DDCSPP) du département d'implantation,
- Déclaration auprès du Centre de Formalités des Entreprises (CFE) de la chambre d'agriculture du département pour obtenir un n° de SIRET,

- Paquet hygiène le soumettant à des règles de traçabilité, d'hygiène et de respect de la chaîne du froid,
- Règles sanitaires du commerce de détail,
- Normes de protection du consommateur (étiquetage, affichage, protection des données personnelles...),
- Règles sur les marchés publics...

Des travaux ont porté sur **la qualification et les caractéristiques juridiques de la « vente directe » ou des AMAP** :

- *Qualification juridique de la vente directe, C. Lebel (2015)* : Il ressort de cette étude que la vente directe est une vente particulière, qui entre dans **la catégorie des contrats de vente entre professionnel et consommateur : elle a une nature consumériste**. Elle peut également être réalisée avec l'intervention d'un seul intermédiaire, AMAP ou plate-forme Internet dédiée à la vente directe par exemple, dont la mission est d'aider la mise en relation entre les producteurs et les vendeurs. Il ne s'agit pas d'un commerçant, réalisant un achat pour revendre, en faisant un bénéfice. La vente directe peut répondre à la définition de « vente hors établissement », mais ce n'est pas toujours le cas. Plus précisément, il semble que ce soit plus l'exception que la règle. En effet, les ventes sont réalisées soit sur les lieux de productions, soit sur des marchés ou des points destinés à cet usage. La vente directe pourrait être définie ainsi : le contrat de vente par lequel un ou plusieurs producteurs vendent aux consommateurs leur production ou des produits agroalimentaires élaborés majoritairement à partir de leur production agricole, végétale ou animale. **Étant conclue entre un professionnel et un consommateur, elle est régie par les règles du Code de la consommation tout spécialement en matière d'information du consommateur et à propos du respect des règles en matière de sécurité alimentaire ;**
- *Le système AMAP : zone de « non-droit » ? S. Grandvullemin (2015)* : En l'absence de réglementation, le mouvement AMAP a formalisé ses valeurs et principes dans une charte qui a pour vocation de fixer un cadre général, esprit de famille sur la base duquel chaque association pourra adopter un règlement intérieur adapté à ses particularités et aux besoins de chacun. Cette charte met l'accent sur le recours au contrat pour régir les relations entre agriculteurs et consommateurs. Cependant, en pratique, **la plupart des contrats sont flous, voire muets, sur plusieurs points pourtant cruciaux**, comme les conséquences de l'inexécution de ses obligations par l'agriculteur (livraisons des « paniers » non effectuées, en retard ou en quantités insuffisantes, non-respect des engagements en termes de mode de production) ou celles du désistement des consommateurs (le prix versé à l'avance est-il un acompte ou des arrhes ?). De même, les statuts associatifs et les règlements intérieurs sont en général silencieux, ou peu prolixes, sur ces questions. Pour l'auteur, le droit, et particulièrement la technique contractuelle, devrait être considéré par les « amapiens » non comme un corps étranger, mais comme un outil permettant de concilier esprit de négociation et sécurité juridique. Par exemple, une clause résolutoire pourrait être stipulée, ne faisant intervenir la résolution du contrat qu'après épuisement des négociations et/ou plusieurs problèmes identiques, avec un délai de préavis plus ou moins long. Une rédaction plus précise des contrats paraît indispensable, voire inéluctable, avec le développement du réseau et l'arrivée de consommateurs moins militants et peut-être plus procéduriers. L'auteur démontre aussi que, même si les associations « amapienne » prennent un

certain nombre de précautions pour éviter d'apparaître comme intervenant d'une manière ou d'une autre dans l'exécution des contrats entre producteurs et consommateur, leur responsabilité pourrait se trouver engagée en application du Code de la consommation. L'auteur souligne d'autres **risques juridiques pour les AMAP**, tel que celui (avéré depuis) d'être soumises aux impôts commerciaux, ou bien encore le risque de l'application du droit du travail, et plus précisément de la qualification d'emploi salarié dissimulé pour les adhérents sur les exploitations des agriculteurs partenaires.

Cette transition de l'activité purement agricole vers une activité mixte agricole et commerçante peut avoir **des conséquences juridiques et fiscales qu'il ne faut pas négliger** (imposition au titre des bénéfices industriels et commerciaux – BIC, remise en cause possible de la vocation agricole d'un bâtiment ou d'un terrain utilisé à l'activité commerciale) (*Choisir ses modes de vente en circuits courts, Ch agric. Bretagne, 2016*).

Les travaux réalisés contiennent souvent des indications sur **la formalisation des relations contractuelles entre les producteurs et leurs clients** (v. not. *Alimenter les villes par les circuits courts : le défi de la conciliation des politiques publiques et des logiques d'acteurs, Gonçalves A., Morganti E., Blanquart C., 2014*).

Commande publique et CCAP

Selon la littérature consultée, l'achat de denrées alimentaires en circuits courts rencontre un certain nombre d'obstacles réglementaires, notamment en raison de la **prohibition de tout critère de « localisme »** et des principes fondamentaux de la commande publique (*G. Rochdi, 2012*) :

- **Impossibilité de préférer un producteur local** en raison du principe d'égalité des candidats devant la commande publique. Le juge administratif limite la possibilité de restreindre géographiquement la concurrence pour des raisons exceptionnellement justifiées par l'exécution du marché¹⁸. Par exemple, l'acheteur public ne peut pas exiger des entreprises candidates, au titre des critères de choix des offres, que celles-ci aient leur siège social dans le département d'exécution du marché ou soient immatriculées au registre du commerce du département d'exécution du marché¹⁹ ;
- **Euro-incompatibilité d'un droit de préférence au profit des producteurs agricoles** (exploitant ou regroupement d'exploitants) au détriment des négociants-revendeurs

« La volonté d'élargir et de renforcer l'accès des producteurs locaux à la commande publique, ainsi que de satisfaire aux objectifs fixés par l'Etat en matière de promotion des produits de l'agriculture biologique dans la restauration collective, est longtemps demeurée une gageure pour les acheteurs publics. Ce véritable défi nécessite de combiner astucieusement l'ensemble des outils mis à disposition par le droit de la commande publique : allotissement et technique des petits lots, publicité adaptée, variantes, critères de performance en matière de développement durable, marchés à bons de

¹⁸ CE 29 juill. 1994, Cne Ventenac-en-Minervois, req. n° 131562

¹⁹ TA Montpellier 5 mars 1986, préfet Pyrénées-Orientales, voir également Rép. min. 8 avr 2002, Q. n° 69374, JOAN 8 avr. 2002, p. 1879.

commandes multi-attributaires, spécifications techniques et signes officiels de qualité, parfois à la limite de la légalité... » (G. Rochdi, 2012).

Les études indiquent que plusieurs évolutions législatives et réglementaires ont visé à dépasser ces contraintes :

- Introduction dans la liste des critères de sélection des offres d'un **critère relatif aux « performances en matière de développement des approvisionnements directs de produits de l'agriculture »** (Décret n° 2011-1000 du 25 août 2011 modifiant l'article 53 du Code des marchés publics). Ce critère permet de limiter les intermédiaires et donc les déplacements des produits, ce qui n'a cependant pas forcément pour effet de limiter l'aire géographique (G. Rochdi, 2012). Il permet aussi de privilégier les petits producteurs face aux grands acteurs du marché.

D'autres pistes (critères) ont été proposés par les juristes (G. Rochdi, 2012) pour privilégier les producteurs locaux :

- Exiger une production locale, c'est-à-dire une production rattachée à un territoire donné et surtout une production se rattachant à un cahier des charges spécifique ;
- Prévoir et imposer dans les cahiers des charges des marchés publics des « visites pédagogiques » des chaînes de production et des installations pour les utilisateurs finaux (not. Les élèves en cas de marché pour la restauration scolaire)²⁰.

La coopération logistique entre producteurs

La coopération entre producteurs apparaît comme le premier vecteur potentiel d'amélioration de la logistique des CCAP. Cette coopération peut se situer à différentes étapes de la chaîne logistique : mutualisation de la prise ou préparation de commande, mutualisation de main d'œuvre, achats groupés, mutualisation de l'espace de stockage, mutualisation des livraisons, ...

Des travaux ont étudié les formes de la coopération entre acteurs des CCAP :

- *Collectifs logistiques et territoires dans les circuits courts alimentaires de proximité : la robustesse de la coopération analysée au prisme des communs*, Céline Raimbert, Gwenaëlle Raton, 2021 ;
- *La logistique, un vecteur pour de nouvelles trajectoires d'innovation dans les circuits courts alimentaires de proximité ? Etude de cas de formes de coopérations multi-acteurs et multi-niveaux dans les Hauts-de-France*, C. Raimbert, G. Raton, L. Vaillant, juillet 2018 ;
- *Organiser les collaborations logistiques dans les circuits alimentaires de proximité : Quelle place pour le réseau Cuma et la coopération agricole de production ?* C. Lacombe, 2013.

Ils montrent une diversité des acteurs et des types de coopération :

²⁰ CE 14 janvier 1998, Sté Martin Fourquin, req. n° 168688

- Diversité des acteurs : producteurs, acteurs institutionnels et territoriaux (régions, départements, parcs naturels régionaux, lycées agricoles, etc.), acteurs professionnels (chambres d'agriculture, unions des métiers, entreprises d'économie sociale et solidaire, etc.) ;
- Diversité des niveaux de coopération :
 - Entre acteurs de même type (coopération horizontale) : les producteurs collaborent pour organiser collectivement le stockage, la transformation et le conditionnement des produits, pour mutualiser le transport selon différentes formes et pour faire circuler l'information entre eux.
 - Entre acteurs différents (verticale ou multi-acteurs) : producteurs, collectivités, chambres d'agriculture, logisticiens...

Des collectifs d'un nouveau genre (« **collectifs logistiques** »), identifiés par G. Raton et C. Raimbert dans le cadre du projet de recherche-action COLCICCA²¹, regroupent des producteurs mais aussi de nouveaux acteurs (grossistes, transporteurs, acteurs du territoire et/ou de l'économie sociale et solidaire - ESS) et ont pour objectif de faciliter et organiser la distribution de produits locaux à l'échelle d'un territoire.

Pour les chercheuses, l'objectif annoncé par ces collectifs semble ambitieux, pour trois raisons complémentaires :

- D'une part, si l'action collective est de plus en plus favorisée, elle ne va pas de soi, n'est pas toujours pérenne et nécessite pour cela **un arbitrage entre intérêt individuel et intérêt à la participation au collectif** ;
- D'autre part, la coopération porte ici sur la logistique (transfert de flux de marchandises depuis des fermes éclatées sur le territoire vers des lieux de consommation dispersés). Or, **la coopération logistique est considérée comme particulièrement difficile à mettre en place**, nécessitant la mise en commun de ressources, comme des véhicules ou des informations stratégiques et leur gestion commune. En générant des déséquilibres dans la répartition des bénéfices ou des coûts, elle peut renforcer le pouvoir d'un acteur et inciter à privilégier des démarches individuelles ;
- Enfin, ces collectifs se caractérisent par **l'implication accrue d'acteurs de territoire** (collectivités territoriales, parcs naturels régionaux, chambres d'agriculture...) qui ajoutent aux objectifs économiques de transfert de flux, un objectif de développement territorial et étendent le périmètre d'action à un territoire entier.

Les défis à relever semblent appeler **des modes de gouvernance renouvelés**, aptes à favoriser des coopérations multi-acteurs et à intégrer des enjeux multi-niveaux (économiques, sociaux, territoriaux). Dans ce contexte, la compréhension des mécanismes de coopération logistique semble à investir.

Les chercheuses ont étudié les mécanismes de coopération au sein de trois collectifs :

- **Le Drive fermier du Montreuillois** : association de 30 producteurs gérant un drive fermier avec un outil numérique, une plateforme et 5 points de retrait (sur des exploitations ou des locaux

²¹ CEREMA et Chambre d'Agriculture du Nord – Pas de Calais, Région Hauts-de-France, 2019

municipaux) ; utilisation des véhicules des producteurs, avec un tour de rôle pour la livraison et la distribution des paniers ;

- **Les Paysans du Grand Hainaut** : association de producteurs livrant collectivement la restauration commerciale et collective de l'Avesnois ; une plateforme basée dans un lycée agricole ; un véhicule ; un outil numérique Approlocal ; livraisons par le lycée remise en cause et remplacée par des livraisons réalisées individuellement par les producteurs ;
- **LeCourtCircuit.fr** : collectif de plus de 200 producteurs et une vingtaine de points de retraits sur un périmètre plus large (agglomérations de Lille, Béthune, Bailleul et Dunkerque) ; un outil numérique créé par une ESS fortement investie dans le fonctionnement du collectif ; structuration en secteurs géographiques et sous-collectifs de producteurs ; 2 plateformes localisées dans des exploitations ; points de retrait dans des exploitations ou mis à disposition par des acteurs du territoire ; livraisons mutualisées soit par un tour de service soit par un producteur-livreur assurant les trajets toutes les semaines.

Et ont interrogé leur robustesse en étudiant les modes de gouvernance, ceci au regard des « principes de conception » dégagés par l'École de Bloomington :

Tableau 2. Les principes de conception (PC), indicateurs de la robustesse des systèmes de ressources communes. *Source : à partir d'Ostrom, 1990.*

PC1. Des frontières clairement définies <i>Les frontières du système de ressources et de ses ayants-droits sont clairement définies</i>
PC2. Une équivalence proportionnelle coûts/bénéfices <i>Les règles relatives aux ressources prennent en considération les conditions et contraintes de chaque utilisateur et permettent ainsi d'atteindre une certaine forme d'équité</i>
PC3. Des règles construites collectivement <i>La plupart des individus affectés par les règles en vigueur sont inclus dans le processus d'élaboration des règles</i>
PC4. Un système de contrôle <i>Le groupe dispose d'un système de contrôle permettant de s'assurer que les règles mises en place sont appliquées ; les contrôleurs peuvent être eux-mêmes des utilisateurs et sont, dans tous les cas, redevables auprès des utilisateurs</i>
PC5. Des sanctions graduelles <i>Les utilisateurs commettant des infractions sont susceptibles d'être sanctionnés. Les sanctions reçues sont modulées en fonction de l'état de récidive, de la gravité de l'infraction et du contexte dans lequel elle est commise</i>
PC6. Des mécanismes de résolution des conflits <i>Les utilisateurs ont accès, de façon rapide et peu coûteuse, à des arènes locales de résolution des conflits</i>
PC7. Reconnaissance minimale des droits à s'auto-organiser <i>Les droits des utilisateurs à concevoir leurs propres règles ne sont pas contredits par des autorités opérant à des échelons supérieurs</i>
PC8. Des structures imbriquées <i>Pour les systèmes de ressources les plus vastes, une organisation structurée en plusieurs sous-dispositifs imbriqués doit être privilégiée</i>

Certaines caractéristiques, certains freins ou leviers ont été relevés qui peuvent impacter la pérennité de ces collectifs :

- Des comportements classiques d'**appropriation individuelle de ressources** : les clients du collectif avec lesquels on traite directement ou les ressources mises en commun qui sont soustraites au collectif (ex : utilisation du véhicule au moment où il devait servir à une livraison pour le collectif) ;
- Une **sous-utilisation de la ressource commune**, ce qui tend la rendre inopérante. Ex : refuser de participer à la mutualisation du transport peut en menacer l'existence car pour être efficace elle doit impliquer un minimum de coopérateurs et de volume transporté ;

- La **forme juridique adoptée par le collectif** (sous la forme d'une association par exemple) n'est pas déterminante dans sa pérennité qui dépend surtout de l'engagement des acteurs dans la vie de la structure : participation à l'effort collectif (paiement de la cotisation, présence aux réunions, fourniture de ressources...), du dynamisme des organes (CA, bureau, secrétaire) et d'une répartition claire des fonctions ;
- S'agissant du **respect du principe de l'équivalence coût/bénéfices**, les chercheuses relèvent l'existence de règles visant à :
 - o **Maintenir l'équité entre les producteurs** (régulation du nombre de producteurs proposant des produits identiques, équilibre des prix pratiqués) ;
 - o **Compenser les producteurs qui assurent des tâches pour le collectif** : les règles sont fixes, détaillées et en adéquation avec les besoins des acteurs impliqués. « *Ces systèmes de compensation sont d'autant plus fondamentaux qu'il existe peu de proximité sociale ou cognitive préalable, à même de compenser d'éventuels déséquilibres de coûts et/ou de bénéfices entre les membres. Ils permettent alors de jeter les bases de relations de confiance, susceptibles de favoriser l'engagement des acteurs (en fonction des ressources individuelles disponibles de chacun) et de fortifier, progressivement les lieux sociaux.* » (C. Raimbert, G. Raton, 2021).
- **La capacité des collectifs à faire évoluer les règles à moindre coût** et ainsi élaborer des organisations plus complexes et moins vulnérables aux changements ;
- **S'agissant du contrôle, de la sanction et de la résolution des conflits** : les chercheuses ont relevé l'importance des espaces de rencontre et de discussion entre les membres du collectif (réunions formelles et informelles), de personnes ou instances identifiées et légitimes à jouer le rôle d'arbitre

Dans le cadre du projet de recherche-action COLCICCA, les travaux de ces chercheuses ont permis d'élaborer une valise pédagogique à destination des structures d'accompagnement.

Mutualisation du transport entre producteurs

Les études réalisées indiquent que **les émissions de GES dues aux transports sont encore plus importantes dans les CCAP** :

« En France, 17 % des émissions de GES propres aux chaînes alimentaires seraient issues du transport, y inclus 11 % émis à l'occasion du déplacement en voiture des consommateurs pour effectuer leurs courses (CGDD, 2013). Cependant, **dans les CCAP, cette proportion serait nettement plus marquée : 43 % dont 31 % imputable au transport du consommateur** (ADDM, 2014). En effet, des livraisons effectuées en véhicule utilitaire léger (VUL) par un producteur émettent cent fois plus de CO₂ à la tonne-kilomètre transportée qu'une semi-remorque de 40t (1068 g CO₂/t.km contre 84 g CO₂/t.km selon CGDD (2013) et de grandes disparités existent selon les véhicules utilisés et les organisations logistiques » (Transport et logistique des circuits courts alimentaires de proximité : la diversité des trajectoires d'innovation, Vaillant L, Gonçalves A, Raton G, Blanquart C, 2017) ;

« Les émissions par kilomètre parcouru et par tonne transportée sont environ 10 fois plus faibles pour un poids lourd de 32 tonnes et 100 fois plus faibles pour un cargo transocéanique que pour une camionnette de

*moins de 3,5 tonnes : ils permettent de parcourir de plus grandes distances avec un impact gaz à effet de serre équivalent. **L'organisation logistique est, à cet égard, un paramètre important.** De grandes quantités, transportées sur de grandes distances, de manière optimisée, peuvent avoir un « impact effet de serre » par tonne transportée beaucoup plus faible que de petites quantités, transportées sur des distances faibles dans des camionnettes peu remplies et revenant à vide.*

*Les impacts énergétiques et effet de serre de l'alimentation sont également fortement liés au déplacement du consommateur pour acquérir les produits. **La vente directe n'implique pas systématiquement un moindre déplacement du consommateur** qui peut même être amené à se déplacer davantage en cas de dispersion des points de distribution. Il est donc nécessaire d'**organiser les points de distribution au plus près du consommateur** (par exemple, livraison de paniers sur le lieu de travail), voire de regrouper les points de distributions (sur un marché ou des points de vente collectifs), afin de présenter une offre large sur un seul point de vente. » (ADEME, 2017).*

Elles soulignent que **les stratégies de mutualisation du transport se développent** pour optimiser la logistique des CCAP (réduire les déplacements) et réduire l'impact environnemental des transports qui y sont liés :

- *L'efficacité énergétique des circuits courts : état des lieux des déplacements de producteurs, Vincent Arcusa (2011) : L'auteur a enquêté auprès de producteurs du centre Bretagne pour connaître leurs pratiques et notamment les stratégies mises en place pour rationaliser leurs déplacements. La livraison de leurs produits par des collègues est une de ces stratégies ;*

- *Les circuits courts multi-acteurs : Emergence d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires, Messmer J.G., Rapport INRA-MaR/S (2013) : L'auteur a étudié les pratiques adoptées par les producteurs.*

Pour la phase d'enlèvement, certaines initiatives mettent en place **des tournées d'enlèvement** qui permettent aux producteurs de ne pas du tout à avoir à se déplacer.

D'autres ne vont pas jusque-là mais encouragent les producteurs à **mutualiser le trajet de la ferme à la plateforme de stockage**. Il s'agit en quelque sorte d'une première mutualisation ultra locale avant une seconde mutualisation locale. Plusieurs agriculteurs peuvent par exemple apporter leurs marchandises à un autre producteur proche de chez eux. Ce producteur regroupera toutes les denrées dans un unique camion qui se rend alors à la plateforme. Autre possibilité, un producteur peut partir de son exploitation avec ses produits, passer chez d'autres agriculteurs voisins pour prendre les leur et se rendre enfin jusqu'au lieu de stockage central. Ce type de coopération implique, le plus souvent, **un nombre restreint de producteurs** (3 à 5) et se base sur une proximité relationnelle, des liens de confiance et une complémentarité de produits.

D'aucuns souhaiteraient que les collectivités mettent en place **une régie de transport** pour optimiser ces déplacements et mutualiser l'investissement dans des camions onéreux ;

Pour la phase de livraison, la méthode fréquemment utilisée et qui est aussi la moins onéreuse est de faire appel à des **points relais**. Un camion réalise alors une tournée en partant du lieu de stockage et en passant par ces "points" où sont livrés de 5 à 20 paniers à chaque fois. Lesdits points peuvent être de différentes natures : des commerces (fleuriste, caviste ou même débit de tabac...), des entreprises, des lieux publics (mairies par exemple), des structures scolaires et universitaires, des lieux qui hébergent associations, fédérations, syndicats ou même des logements de particuliers. Le choix de ces

points se fait en fonction d'une part des synergies qu'il est possible de créer (acheter des fleurs ou une bouteille en même temps que retirer le panier par exemple) et d'autre part de l'accessibilité de ces points relais. Ils doivent à la fois s'intégrer dans la tournée du transporteur et être pratique pour le client ;

- *Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court*, G. Raton, E. Gazull (2017-2019) : Au sein des chaînes alimentaires courtes de proximité, les pratiques collectives visant à optimiser la distribution des produits de la ferme aux consommateurs se développent (co-voiturage de produits, mutualisation des véhicules etc.). Elles présentent un fort potentiel innovant en favorisant la coordination entre acteurs sur un territoire, en réduisant l'impact environnemental ainsi que les coûts économiques de ces circuits.

Pourtant, **des questions réglementaires limiteraient le développement de ces pratiques de mutualisation du transport** (G. Raton, E. Gazull, 2017-2019 ; G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard, F. Wallet, 2020). La réglementation du transport de marchandises a été pointée par plusieurs des personnes qualifiées (porteurs d'initiatives et experts) interrogés par les chercheurs en ce qu'elle est jugée à la fois trop contraignante, entraînant trop de coûts et trop complexe à appréhender pour des non professionnels.

L'essor des circuits courts fait ainsi émerger des questions qui se posaient peu jusqu'alors : aujourd'hui, les agriculteurs ont-ils le droit de mutualiser le transport ? A quelles conditions ? Dans quelle mesure ces pratiques sont-elles du transport pour compte d'autrui et concurrencent-elles les activités des transporteurs ? Les travaux concluent à **un manque de clarté et d'adéquation de la réglementation des transports** face à la mutualisation souhaitée du transport entre producteurs en circuits courts. Des questions se posent notamment par rapport à l'interprétation des textes existants (Code des transports et Code rural) et à la capacité des textes à régir toutes les pratiques de mutualisation.

« La légalité ou non de la co-livraison de produits entre agriculteurs est assez complexe : le droit à mutualiser le transport entre agriculteurs est a priori soumis à **plusieurs codes non connectés entre eux** (d'une part le Code des transports, d'autre part le Code rural). Le développement des circuits courts et des pratiques de co-livraison de produits correspond à des enjeux relativement récents : **les textes réglementaires, plus anciens, n'abordent pas de manière directe ces cas de figure, ce qui laisse la place à certaines interprétations comme cela avait été le cas au sujet des pratiques de covoiturage de personnes, d'autopartage...** » (Projet COLICCA, Fiche Focus réglementaires autour de la logistique).

Certains guides institutionnels déconseillent même la mutualisation du transport (« *Attention à la législation sur le transport : un producteur ne peut pas transporter la marchandise d'un autre* », Guide MAAF²²).

Le recours à un véhicule acheté par une CUMA est une solution que l'on rencontre, cet organisme étant décrit comme une organisation pertinente pour organiser l'investissement collectif des producteurs dans des outils ou des infrastructures logistiques, et pour mettre en commun de la main d'œuvre pour professionnaliser la chaîne logistique. Avec cependant le frein réglementaire évoqué plus haut qui interdirait aux CUMA et aux coopératives agricoles de faire du transport en tant qu'activité principale (Lacombe C., 2013).

²² Utiliser les plateformes collectives pour développer l'approvisionnement local en restauration collective, oct. 2015

Les règles relatives au transport pour autrui à titre gracieux, la mutualisation ou le co-transport de produits, le plus souvent par des non professionnels du transport et de la logistique sont ainsi **jugées tantôt floues, tantôt inexistantes, et tantôt trop complexes**. Les producteurs (mais aussi les porteurs de projets) sont en demande d'accompagnement pour structurer des collaborations logistiques cohérentes et rentables (G. Raton, E. Gazull, 2017-2019 ; G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard, F. Wallet, 2020 ; Lacombe C., 2013).

Il y a également dans ce sujet un besoin d'adaptation à la réglementation de la part des acteurs des CCAP. En effet, le transport de marchandises étant très encadré, en particulier pour les produits frais, il existe un ensemble de règles valables pour les circuits longs comme pour les CCAP, que les producteurs méconnaissent souvent. Il y aurait donc **un besoin d'amélioration de la compétence des acteurs des CCAP** sur ce point (G. Raton, E. Gazull, 2017-2019 ; G. Raton, A. Goncalves, L. Gaillard, F. Wallet, 2020).

Au stade des préconisations, les chercheurs invitent à distinguer d'une part l'application de la réglementation et d'autre part les nouvelles pratiques non couvertes par la réglementation en vigueur (comme la co-livraison de produit). En ce sens, les expérimentations visent selon les cas à faire la démonstration de besoins de précisions des réglementations en vigueur aux cas des CCAP ; à progresser dans l'élaboration de dispositifs efficaces pour répondre aux exigences réglementaires ; ou plutôt à élaborer des solutions permettant d'envisager à terme la définition d'une réglementation en lien avec les nouvelles pratiques.

D'autres travaux soulignent l'importance de **bien s'informer sur les questions juridiques et réglementaires qu'implique la mutualisation et de se mettre d'accord entre producteurs sur ses modalités** (obligations, responsabilités, règlement des litiges) (*Utiliser les plateformes collectives pour développer l'approvisionnement local en restauration collective, Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, 2017*).

En outre, certains acteurs pointent l'inadéquation des standards de communication et de traçabilité, issus des circuits longs (EDI, RFID, codes-barres, etc.) là aussi jugés trop coûteux et trop complexes pour les acteurs des CCAP. Il en va de même pour les standards d'emballage et de conditionnements de transport (caisses, cartons, etc.).

Recours aux prestataires de transport

Il arrive que les études menées, notamment par le biais des entretiens réalisés, donnent des éléments d'information sur le ressenti des producteurs à l'égard du recours aux prestataires, notamment de transport :

- Une caractéristique des producteurs commercialisant en circuits courts est qu'ils ont tendance à vouloir tout maîtriser, jusqu'à la commercialisation. Ceci a pour conséquence un renforcement de l'individualisme qui est déjà présent dans le monde agricole, car toutes les étapes veulent être contrôlées ; il y a moins de place à la délégation de certaines étapes. **Cet individualisme est un obstacle à la réflexion sur la distribution, surtout qu'on constate que même dans des démarches collectives, le transport reste à la charge de chaque producteur** (*L'efficacité énergétique des circuits courts : état des lieux des déplacements de producteurs, Vincent ARCUSA, 2011*),

- **Le recours aux prestataires de transport est perçu par certains producteurs comme un frein au développement de l'activité**, dans le sens où elle ne permet ni d'avoir un retour régulier sur la perception des produits par les clients, ni de profiter des tournées pour présenter de nouveaux produits ni enfin de gérer, de manière informelle, certains problèmes comme les retards de paiement de la part des distributeurs (dans le cas d'une livraison de commerces) (*Alimenter les villes par les circuits courts : le défi de la conciliation des politiques publiques et des logiques d'acteurs*, Gonçalves A., Morganti E., Blanquart C., 2014),
- Il existe aussi un **frein "psychologique" à avoir une facture de livraison** chez des producteurs qui n'ont pas forcément évalué ou pris en compte les coûts de distribution réalisés individuellement (*Bilan du projet « Terroirs Sur la Route »*, Terroirs 44),
- **La crainte de perdre le lien avec les consommateurs ou les autres producteurs**, est aussi un point souvent évoqué (*L'efficacité énergétique des circuits courts : état des lieux des déplacements de producteurs*, Vincent ARCUSA, 2011).

Le rôle des acteurs du territoire

Des chercheuses ont investigué **le rôle des acteurs (publics et privés) du territoire** dans la naissance et l'évolution des collectifs (C. Raimbert, G. Raton, 2021). Concernant les acteurs publics, ils sont, de fait, avec l'essor des PAT et les injonctions étatiques (loi Égalim), amenés à jouer un rôle accru. Leur action a valeur d'exemplarité et se veut incitative. Les chercheuses estiment qu'**élaborer un espace relationnel stable entre producteurs et acteurs de territoire serait l'un des principaux leviers d'action, en phase d'émergence**. En phase de consolidation, et pour inciter les producteurs à s'impliquer dans les collectifs, les acteurs de territoire peuvent, d'abord, faire valoir leur capacité d'action et accomplir avec eux des tâches logistiques (ex : mobilisation d'une conseillère pour effectuer des tâches au sein d'un drive fermier).

**PRIORITÉ 2 :
CIRCUITS-COURTS, FILIÈRES LOCALES
ET APPROVISIONNEMENT LOCAL**

**Appuyer la création de MIL Perche,
plateforme pour l'approvisionnement local**

Article 11.1 – Valoriser les atouts de l'agriculture du Perche et conforter son rôle environnemental

Le Parc a organisé une formation des agents de restaurants d'écoles primaires sur 2 jours les 27/28 et 04/04/2018, établir sur les besoins de restaurants scolaires clients de MIL Perche et ouverte à tous les restaurants scolaires primaires du Perche.

Article 11.2 – Mettre en œuvre le projet territorial agricole durable pour le Perche

Il continue d'accompagner des restaurants scolaires pour favoriser l'approvisionnement local et le recours à MIL Perche (méthodologie Menu Restau Responsable) Longny-sur-Perche, Tournours, Neully-sur-Eure, Randonnai (et réunion préparatoire avec la CDC Hauts du Perche) contact avec restaurant de Rémalard... L'accompagnement de MIL Perche (via de l'association, fonctionnement...) s'est traduit par la participation à son assemblée générale et des rencontres avec le chargé de mission, DLA...

Chiffres-clés :
25 agents formés
13 cantines accompagnées

Le Parc a participé à la rencontre producteurs-acheteurs du 29 mai 2018 et à son organisation.

Autres accompagnements :

- Mise en réseau de MIL Perche et synergie avec d'autres acteurs : région CVL, projet de plateforme de Magry-le-Désert, lycées et collèges d'Eure-et-Loir... Articulation des actions de MIL Perche et du Parc avec les actions du CD28 et de la CA 28 (AGRILOCAL 28 et projet de plateforme de distribution départementale).
- Suivi administratif du projet L'APPLD 2017-2019 (PFADER 2016) - avisant, demande proposition, consultation prestation communication...
- Recherche de financements : dépôt d'une candidature commune au FEADER 16-4 Normandie (projet FMILP pour 2019-2021) pour le développement et la montée en puissance de MIL Perche, la formation des personnels de cuisine et la sensibilisation des convives.



Accompagnement du Marché d'Intérêt Local du Perche par le Parc naturel régional du Perche, Rapport d'activité 2018

Les acteurs de territoire peuvent aussi intervenir plus spécifiquement sur **l'attractivité commerciale du collectif**. L'objectif est alors d'inciter les consommateurs à recourir à ses services et de multiplier les bénéfiques produits par le collectif. La plupart des acteurs de territoire possède des ressources et compétences en matière de réseaux et communication.

Pour les chercheuses, face aux difficultés à appréhender les enjeux de la logistique et son inscription dans l'espace, regarder la *supply chain* se révèle intéressante, car elle incite à **percevoir les flux de marchandises traversant les territoires et à traiter de la question logistique à cette échelle**. Elle incite alors à faire concorder *supply chain* et système alimentaire local, car elle prend en compte l'ensemble des lieux qui composent la chaîne d'approvisionnement : les exploitations agricoles, les points de vente livrés, les bassins de consommations, mais aussi les lieux de transformation, de stockage et de conditionnement qui sont autant de points de rupture de charge qui structurent la mobilité des marchandises et donc les pratiques d'acteurs et les possibilités réelles de coopération. Elle permet ainsi une prise en considération des réalités du territoire et des points qui permettent la relation entre des bassins de production et de consommation. Elle impose néanmoins de considérer l'ensemble des caractéristiques des flux comme la saisonnalité, la fréquence, les régularités et irrégularités d'approvisionnement. En ce sens, cette échelle est sans doute la voie à privilégier mais aussi la plus difficile à mettre en place. **Elle demande d'entreprendre une connaissance du territoire centrée sur la mobilité des marchandises et la distribution, encore trop peu privilégiée et d'orienter l'action des acteurs de territoire sur la mise en réseau des acteurs et des lieux logistiques du territoire, tout en leur conférant la liberté d'organisation propres aux acteurs économiques** (C. Raimbert, G. Raton, 2021).

Les formes juridiques de la coopération entre agriculteurs

La coopération entre agriculteurs peut être informelle (entraide agricole), mais elle peut aussi prendre diverses formes juridiques de regroupement dont la plus poussée est la création d'une structure juridique. Les principales structures que nous avons identifiées comme étant adoptées dans la pratique sont les suivantes.

Association de producteurs

Une association au sens de la loi 1901 est une convention qui lie plusieurs personnes ayant la volonté de mettre en commun sur le long terme, leurs connaissances ou leurs activités. Elle a la particularité de ne pas avoir de capital social, elle « n'appartient » à personne. L'association a un but non lucratif ; ses membres ne peuvent donc se partager des bénéfices, sinon l'organisme pourra être requalifié en société créée de fait. En revanche, l'association peut avoir pour objectif de faire profiter ses membres d'économies. Si son objet doit être civil, une association loi 1901 peut être amenée à effectuer des **actes de commerce**.

La forme associative permet de diversifier les sociétaires (ex : acteurs publics du territoire engagés dans un projet de territoire, clients professionnels, etc.).

Ex :

- **Le Box Fermier Normand** (Rouen) : association regroupant une quarantaine de producteurs dans un magasin de producteurs destiné aux professionnels et situé au MIN de Rouen, livraison par des prestataires de transport (Toutenvélo-Rouen, Lapeyre, Grosdoit, STG, Delanchy, STEF, Frevial) ;
- **Local et Facile** (Bois-Guillaume) : association de producteurs, artisans, transformateurs, créée en 2010 et visant à développer la commercialisation des produits de proximité, facilitateur et apporteur d'affaires, réponse groupée aux appels d'offres, restauration collective, prestations traiteurs et paniers cadeaux, approvisionnement de collectivités d'entreprises, scolaires, participe au magasin de producteurs Le Box Fermier
- **Cagette & fourchette** (Indre) : association, livraison mutualisée de produits locaux pour la restauration collective, local de massification et livraisons par l'association ;
- **Mil Perche** (Marché d'Intérêt Local du Perche, Orne) : association créée en 2016, une quarantaine de producteurs situés dans les départements 28, 61 et 72 pour la vente de produits bio à la restauration professionnelle et aux particuliers, mutualise l'offre pour répondre à la demande, centralisation de commandes, une plateforme logistique, un véhicule pour les livraisons, 3 salariés dont un préparateur de commandes et livreur, il s'est équipé avec le logiciel SOCLEO : les professionnels de la restauration peuvent y passer commande et les producteurs peuvent gérer en direct leur catalogue, livraisons en points relais pour les particuliers ;
- **Le Chardon** (Nogent-le-Rotrou, Eure-et-Loir) : association de producteurs du Perche gérant un point de vente collectif (magasin de producteurs) qui fonctionne sur le principe du dépôt-vente : les fermes définissent leurs prix et restent propriétaires de leurs produits jusqu'à la vente.

Elles assurent tour à tour des permanences pendant les ouvertures. 17 fermes associées et une vingtaine en dépôt-vente. Il ne semble pas y avoir de vente en ligne ni d'organisation logistique particulière pour la ramasse des produits qui sont apportés par les producteurs aux magasins.

- **Producteurs d'Occitanie** : association de producteurs indépendants créée en 2018, achat-revente de fruits et légumes locaux et de saison, mutualisation du service commercial et de la logistique de ses adhérents pour servir en volume et en variété des clients professionnels que les producteurs ne pourraient pas fournir individuellement, location d'un espace de stockage sur le MIN de Montpellier, deux salariés, au moins une fourgonnette.

Groupement agricole d'exploitation en commun (GAEC)

Le GAEC est une société civile associant des agriculteurs désireux d'exercer une activité agricole en commun, dans des conditions comparables à celles existant dans les exploitations familiales (*CRPM, art. L. 323-1 à L. 323-3*). **C'est essentiellement une société d'exploitation agricole.** Il se distingue en cela des groupements par lesquels les agriculteurs sont liés à des activités commerciales (V. les sociétés coopératives) et des sociétés foncières (GFA essentiellement). Ce type de groupement constitue également une formule plus élaborée que celle résultant de la simple participation familiale à l'exploitation agricole, et se distingue de l'entraide agricole ou des coopératives de culture, dès lors que le GAEC réalise une véritable fusion d'exploitations²³.

C'est une « société d'exercice professionnel » ou une société de travail, c'est-à-dire un groupement dans lequel le travail des associés a une importance particulière. Chaque associé doit être exploitant (chef d'exploitation) et doit participer effectivement à l'activité agricole sur l'exploitation²⁴ en coresponsabilité avec les autres associés, de sorte que **cette société ne convient qu'aux agriculteurs**. Contrairement aux autres sociétés civiles, et compte tenu de ce qu'il constitue un groupement privilégié, **le GAEC est une société contrôlée par les pouvoirs publics**, tant lors de sa constitution (agrément) qu'au cours de la vie sociale. Ce contrôle est effectué par « l'autorité administrative », c'est-à-dire très précisément par le préfet du département où le groupement existant ou en formation a son siège.

La responsabilité personnelle de l'associé à l'égard des tiers ayant contracté avec le groupement est limitée à deux fois la fraction du capital social qu'il possède. Les pertes éventuelles sont, dans les mêmes proportions, divisées entre les associés en fonction du nombre de parts d'intérêts qui leur appartiennent (*CRPM, art. L. 323-10*).

Le GAEC peut avoir pour objet **la vente en commun du fruit du travail des associés** (*CRPM, art. L. 323-3, al. 2*). Il doit en revanche s'abstenir de faire de l'achat-revente qui est une activité commerciale²⁵.

²³ C. Dupeyron, *Fasc. 182-10 : Groupement agricole d'exploitation en commun (GAEC)*, JurisClasseur Sociétés Traité, LexisNexis

²⁴ L'exigence qui découle de l'obligation de travail en commun dans le GAEC a toutefois été assouplie par la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche. En effet, si l'article L. 323-7, alinéa 3, du CRPM continue d'affirmer que « les associés d'un groupement total doivent y exercer leur activité professionnelle à titre exclusif et à temps complet », il prévoit désormais que « dans des conditions fixées par décret, une décision collective peut autoriser un ou plusieurs associés à réaliser une activité extérieure au groupement ».

²⁵ Une tolérance fiscale est néanmoins prévue par la loi afin de ne pas entraver une pluriactivité limitée (CGI, art. 75 et 206)

Il doit avoir entre 2 et 10 associés, lesquels doivent être des personnes physiques (*CRPM, art. L. 323-2*).

Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée (EARL)

L'EARL est une société civile ayant pour objet l'exercice d'activités agricoles au sens de l'article L. 311-1 DU CRPM. Elle peut être unipersonnelle ou pluripersonnelle mais elle ne peut réunir que 10 associés maximum. Les associés ne peuvent être **que des personnes physiques**. Il peut s'agir d'associés non exploitants. S'agissant d'une société civile à responsabilité limitée, les associés ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports (exclusion de leur patrimoine personnel)

L'EARL présente sur le GAEC l'avantage d'une plus grande souplesse, notamment dans la mesure où tous les associés ne sont pas tenus de participer aux travaux communs ; en effet, les associés exploitants doivent détenir seulement plus de 50 % des parts de capital.

Comme le GAEC, l'EARL ne peut réaliser des opérations d'achat de produits agricoles en vue de leur revente, sauf peut-être, s'il s'agit d'une activité tout à fait accessoire. Au-delà de cette activité accessoire, il est nécessaire de créer en parallèle une société commerciale (ex : SARL) ou de transformer l'EARL en une telle société.

Société coopérative agricole

Les sociétés coopératives agricoles ont pour objet l'utilisation en commun par des agriculteurs de tous moyens propres à faciliter ou à développer leur activité économique, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité (*CRPM, art. L. 521-1, al. 1*). Elles forment une catégorie spéciale de sociétés, distinctes des sociétés civiles et des sociétés commerciales (*CRPM, art. L. 521-1, al. 2*). Ce statut particulier se justifie par le fait que, malgré le caractère agricole de leur activité, il est nécessaire de prendre en compte le fait que la coopérative agricole a la possibilité, dans une certaine limite, de réaliser des opérations avec des tiers. Ces opérations qui peuvent être des achats en vue de la revente, ont un caractère purement commercial.

L'article R. 521-1 du Code rural et de la pêche maritime énumère quatre catégories d'activités, correspondant à quatre types de coopératives :

- coopératives de production et de vente (a),
- coopératives d'approvisionnement (b),
- coopératives de services (c) (les CUMA),
- coopératives d'exploitation en commun (d).

Tous les membres ont les mêmes droits (« un membre = une voix »). Ainsi, **ce n'est pas l'apport au capital ou le travail effectué qui donne un droit de vote mais simplement la personne physique**. L'objectif est de renforcer l'économie sociale et solidaire en permettant aux salariés de posséder une partie du capital social.

Il existe différents types de sociétés coopératives, tels que la société coopérative de production (SCOP) ou la société coopérative d'intérêt collectif (SCIC). On se limitera ici à la présentation de cette dernière qui est souvent utilisée dans les initiatives de coopération logistique.

Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC)

La SCIC est une nouvelle forme de société coopérative dont le régime a été créé en 2001²⁶. Son objet est strictement limité par la loi : elle doit avoir pour objet « **la production ou la fourniture de biens et de services d'intérêt collectif, qui présentent un caractère d'utilité sociale** »²⁷. Pour apprécier le caractère d'utilité sociale du projet, il y a lieu de tenir compte notamment de la contribution que celui-ci apporte à **des besoins émergents ou non satisfaits**, à l'insertion sociale et professionnelle, au développement de la cohésion sociale, ainsi qu'à l'accessibilité aux biens et aux services²⁸. C'est un modèle adapté aux projets de développement local (environnement, culture, énergies, santé...) ou d'utilité sociale.

Malgré cette limite posée par la loi à l'objet des SCIC, ce sont **des sociétés commerciales**. Les pouvoirs publics ont en effet voulu créer **un statut permettant à des activités ayant une utilité sociale d'échapper aux limites du statut associatif**. Une association peut être transformée en SCIC sans qu'il y ait création d'une personne morale nouvelle²⁹.

C'est donc un statut de société commerciale³⁰ (SARL, SAS ou SA) qui permet **d'associer toutes les parties prenantes d'un projet ayant pour partie une activité commerciale**. Car en effet, la SCIC regroupe (contrairement aux coopératives classiques) **au minimum trois catégories d'associés** (5 max.) pour produire, au profit d'un territoire, des biens ou des services d'intérêt collectif :

- Des associés salariés ou des producteurs, artisans (personnes physiques ou morales)
- Des associés bénéficiaires (ex : clients, usagers, fournisseurs)
- Des associés autres selon les ambitions de la SCIC (ex : collectivités territoriales, établissements publics, bénévoles, associations, entreprises privées)

Contrairement aux sociétés commerciales où le pouvoir est réparti en fonction de la détention du capital social, **la SCIC respecte les règles des coopératives : répartition du pouvoir sur la base du principe 1 personne = 1 voix**, implication de tous les associés dans la vie de l'entreprise et dans les principales décisions de gestion, maintien d'au moins 57,5% des excédents dans l'entreprise sous forme de réserves impartageables (non distribués en profits).

Ce statut est particulièrement adapté aux projets d'approvisionnement de la restauration collective en produits locaux.

Ex :

- Inter Bio Normandie Services : SCIC SARL à Capital variable (Caen et Bois-Guillaume), coopérative de producteurs (70), transformateurs et distributeurs bio, organisés pour

²⁶ Art. 36-I de la loi n° 2001-624 du 17 juill. 2001. Circ. DIES, n° 2002-316, 18 avr. 2002, relative à la société coopérative d'intérêt collectif

²⁷ Art. 19 quinquies, alinéa 2, de la loi du 10 septembre 1947. V. Pierre Le Vey, Hélène Azarian, *Sociétés coopératives d'intérêt collectif*, JurisClasseur Sociétés Traités, fascicule 170-90, éditions LexisNexis

²⁸ Décr. 2002-241, 21 févr. 2002, art. 3-I, al. 2

²⁹ Art. 28 bis de la loi du 10 septembre 1947

³⁰ Art. 19 quinquies, alinéa 1er, de la loi du 10 septembre 1947

approvisionner la restauration collective en Normandie (not. la cuisine centrale des villes de Rouen et Bois-Guillaume). Les commandes se font via son site internet ;

- BIO A PRO : SCIC SAS regroupant 60 producteurs bio et employant 15 salariés ; elle s'adresse uniquement aux professionnels de la restauration ; département du Rhône ; commandes par internet ; livraisons en direct par les producteurs ou par un transporteur partenaire ;
- Créée par l'Association d'Aide Rurale du Pays de Bray (AARPB) « La Brèche », la SCIC Coop De La Brèche (bénévoles, salariés, collectivités, bénéficiaires) est à l'origine de la création de la SAS FAST BRAY. Les personnes d'un ESAT préparent les produits à destination des collectivités : cantines, EHPAD, hôpitaux et tiennent le magasin ;
- SCIC SAS Sur le champ ! : créée en janvier 2019 à Chartres sous l'impulsion de la chambre d'Agriculture d'Eure-et Loir et de la Société coopérative agricole d'Eure-et-Loir (SCAEL), elle vise à développer le lien entre les producteurs et les professionnels par la mise en œuvre d'outils permettant aux professionnels de la restauration et de la distribution alimentaire de s'approvisionner localement, de faciliter la logistique, la commercialisation et la gestion administrative pour les producteurs. Elle correspond à une volonté d'associer tous les acteurs dans une dynamique de développement de l'économie locale. Elle se compose de cinq collèges représentés par sept membres élus : la SCAEL, la chambre d'agriculture, les producteurs agricoles (près de 90 producteurs issus de l'Eure-et-Loir, de l'Eure, de l'Indre-et-Loire, des Yvelines, de l'Essonne et de l'Orne, donc 40 sociétaires), les clients et bénéficiaires (gestionnaire du lycée Marceau à Chartres) et les collectivités territoriales (Conseil départemental). Elle propose aux acheteurs une commande simplifiée auprès de plusieurs producteurs, une seule livraison pour l'ensemble des produits achetés et une facture unique pour tous les produits. Les commandes reçues par chaque producteur, une fois confirmées sont livrés sur l'entrepôt situé à Chartres. Les produits des différents producteurs sont ensuite préparés suivant les commandes avant d'être livrés par un transporteur. Le minimum de livraison est fixé à 100€ ;
- Signalons aussi la prochaine SCIC qui sera créée par la Chambre d'agriculture des Alpes-Maritimes et le Département, et qui gèrera dans le cadre du PAT la plateforme « 06 à Table » d'approvisionnement en produits frais créée pour la restauration collective (not. les collèges du département, EHPAD, hôpitaux). La SCIC regroupera les agriculteurs, les clients et les collectivités. Cette plateforme se situe sur le MIN où le service assure la réception des commandes et la logistique de livraison aux clients

La SCIC peut aussi être destinée à approvisionner les particuliers :

Ex :

- Le Producteur Local : SCIC SAS, associe producteurs, clients et salariés (180 producteurs, 30 salariés, des magasins : Le Havre, Elbeuf, Bois-Guillaume, Mont Saint Aignan, Caen, Belbeuf, Paris, Beauvais) qui se partagent les charges en s'acquittant d'une contribution fixe annuelle quel que soit le volume de leurs ventes.

- AlterConso : SCIC SARL à Lyon, les acheteurs de paniers deviennent sociétaires de la SCIC
- Alancienne : SCIC SAS active en région parisienne, Lyon et Bordeaux, vente en ligne aux particuliers de produits en agroécologie et livraison en 24h à domicile ou en point relais (si client en dehors de la zone de livraison), commande jusqu'à 22 h pour une livraison le lendemain, ramasse avec les véhicules de la coopérative des seuls produits commandés dans les fermes partenaires dans un rayon de 200 km, emballage des commandes dans un local urbain (ex : pour Paris, local à Levallois-Perret) et livraison dans la journée à partir de 16h, livraisons en scooters électriques par des livreurs salariés. Logistique inverse : emballages (sac isotherme + poche eutectique) consignés.

Coopérative d'utilisation en commun de matériel agricole (CUMA)

La CUMA est une forme de société coopérative agricole permettant aux agriculteurs de mettre en commun leurs ressources afin d'acquérir du matériel agricole. La CUMA doit fournir du matériel à ses adhérents alors que ces derniers s'engagent à l'utiliser. Les statuts de la CUMA ainsi que son règlement intérieur prévoient les modalités d'utilisation du matériel par chaque adhérent.

Sur le plan réglementaire, les CUMA sont régies par les dispositions du CRPM relatives aux Sociétés coopératives agricoles et par d'autres dispositions éparses (CGI, Code du travail, Code de la route, etc.).

Groupement d'intérêt économique (GIE)

Le GIE permet à plusieurs entreprises préexistantes de se regrouper pour faciliter ou développer leur activité économique, tout en conservant leur indépendance. L'activité du GIE doit être **le prolongement de l'activité économique de ses membres**. Elle ne doit pas s'y substituer. C'est ce qui la différencie fondamentalement de la société qui peut avoir une activité sans rapport avec celle de ses associés. Le GIE jouit d'un régime juridique très souple ; sauf quelques règles impératives prévues par le Code de commerce, les constituants disposent d'une très grande liberté pour en établir les modalités de fonctionnement. Il peut avoir une nature civile ou commerciale. La nature civile ou commerciale du GIE est fonction de sa seule activité. S'il a pour activité la revente de fruits et légumes produits par ses membres, son activité est commerciale, peu important que ceux-ci exercent une activité civile.

Un GIE de producteurs/d'exploitations permet de mutualiser le coût lié à la vente ou certains investissements en matériel. Il peut aussi permettre de regrouper l'offre (gamme plus large), de toucher plus de clients et d'optimiser les frais de transport grâce à des commandes plus importantes par le client.

Ex :

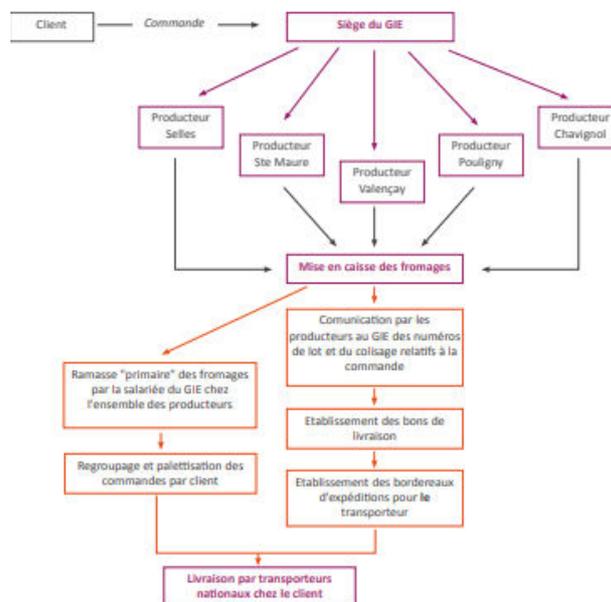
- Le Collectif Percheron (Orne) : GIE ayant mandat pour représenter, commercialiser et facturer au nom de ses membres (30 producteurs). Il n'intervient pas comme un intermédiaire mais comme un représentant de ses membres. Le GIE a un coordinateur salarié. Le collectif livre des groupements de consommateurs en région parisienne, principalement des AMAP, qui sont

eux-mêmes coordonnés par des coordinateurs bénévoles qui transmettent les informations du collectif, réceptionnent les produits, envoient les paiements au collectif... Le collectif fonctionne avec les cotisations de ses membres, lesquelles ne peuvent excéder 16,6% du prix de vente. Il dispose de deux camions, d'un local, et de deux salariés.

- BIO DIVERS CITÉS (Cérences dans la Manche) : GIE de producteurs en BIO ou en cours de certification qui se sont réunis pour faciliter l'approvisionnement de leurs produits en région parisienne au plus grand nombre. Mise en commun de véhicules pour livrer.
- GIE BERRY TOURAINE (Indre, région Centre-Val de Loire) : 17 producteurs de fromages de chèvre (not. Valencay, Pouligny Saint Pierre, Crottin de Chavignol...) réunis pour mutualiser les moyens de commercialisation, le GIE achète les fromages à chaque producteur en fonction des commandes et les revend (activité commerciale). Il établit une seule facture aux clients (notamment la GMS ou des fromagers ne pouvant se fournir à Rungis). Trois salariés sont dédiés à la ramasse chez les producteurs (location d'un camion : transport en compte propre puisque produits achetés par le GIE) et à la logistique (regroupage et palettisation des commandes par client, établissement des bons de livraison et des bordereaux d'expédition), les livraisons sont prises en charge par un unique transporteur sous température dirigée (Transports BESNIER, Villedieu-sur-Indre qui met à disposition un local froid). Ce regroupement leur permet de contourner le problème des tailles critiques de colis demandés par les transporteurs.

GIE BERRY TOURAINE (suite)

SCHEMA LOGISTIQUE DU GIE BERRY TOURAINE :



Contact :
 - Gie Berry Touraine - 36230 Buxières d'Allac - Tél 02.54.36.30.17 - berry.touraine@wanadoo.fr - www.berrytouraine.fr

On peut aussi rencontrer **des formes juridiques purement commerciales** (ex : une SAS pour Les Fermes d'ici qui a racheté la SARL Potimarron).

La réglementation sanitaire

Le corpus réglementaire : le « paquet hygiène »

Les textes de base de la législation sont rassemblés dans un ensemble législatif européen appelé « Paquet hygiène³¹ » :

- **Règlement (CE) n°178/2002** : Il édicte les principes généraux du corpus réglementaire et est applicable à tous les acteurs des filières alimentaires et de l'alimentation animale. Il définit des obligations spécifiques : obligation de **traçabilité**³², obligation de **retrait de produits** susceptibles de présenter un risque pour la santé publique, obligation d'**information des services de contrôle**... Il s'applique à toutes les étapes de la production, de la transformation et de la distribution des **denrées alimentaires**³³ et des aliments pour animaux.

Ce règlement est complété par le **Règlement d'exécution (UE) n° 931/2011** relatif aux exigences de traçabilité en ce qui concerne les denrées alimentaires d'origine animale.

- **Règlement (CE) n°852/2004** : Il fixe les règles générales en matière d'hygiène des denrées alimentaires pour toutes denrées, y compris végétales.

Il exclut de son champ d'application l'**approvisionnement direct par le producteur**, du consommateur final ou du commerce de détail local fournissant directement le consommateur final, **en petites quantités de produits primaires** (art. 1^{er}, 2.c). On entend par *produits primaires* les produits issus de la production primaire, y compris les produits du sol, de l'élevage, de la chasse et de la pêche. Les produits primaires comprennent notamment : les produits d'origine végétale, tels que les céréales, les fruits, les légumes, les fines herbes, les champignons et les graines germées ; les produits d'origine animale, tels que les œufs, le lait cru, le miel, les produits de la pêche et les mollusques bivalves vivants ; les produits sauvages récoltés, d'origine végétale ou animale, tels que les champignons, les baies, les escargots, etc.³⁴.

Selon le *Document d'orientation concernant l'application de certaines dispositions du règlement (CE) n° 852/2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires*³⁵, la notion de « petites quantités » devrait être suffisamment large pour permettre notamment :

³¹ Entré en vigueur le 1er janvier 2006, cet ensemble de textes réglementaires concerne l'ensemble de la filière agroalimentaire depuis la production primaire, animale et végétale jusqu'au consommateur en passant par l'industrie agroalimentaire, les métiers de bouche, le transport et la distribution (« de la fourche à la fourchette »). Son objectif est d'harmoniser le niveau de sécurité sanitaire en impliquant l'ensemble des acteurs de la chaîne alimentaire, soumis ainsi aux mêmes exigences, en officialisant la responsabilité des professionnels et en optimisant les contrôles des autorités sanitaires. Le paquet hygiène se compose de six textes : la *Food Law* (Règlement n° 178/2002), base de toute la réglementation du secteur des denrées alimentaires, qui a ensuite été complété par cinq autres règlements (Règlement (CE) n° 853/2004, Règlement (CE) n° 882/2004, Règlement (CE) n° 852/2004, Règlement (CE) n° 854/2004, Règlement (CE) n° 183/2005).

³² La traçabilité est la capacité de retracer, à travers toutes les étapes de la production, de la transformation et de la distribution, le cheminement d'une denrée alimentaire, d'un aliment pour animaux, d'un animal producteur de denrées alimentaires ou d'une substance destinée à être incorporée ou susceptible d'être incorporée dans une denrée alimentaire ou un aliment pour animaux.

³³ Denrée alimentaire (ou « aliment ») : toute substance ou produit, transformé, partiellement transformé ou non transformé, destiné à être ingéré ou raisonnablement susceptible d'être ingéré par l'être humain (Règl. (CE) 178/2002, art. 2)

³⁴ Document d'orientation concernant l'application de certaines dispositions du règlement (CE) n° 852/2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires, 2018

³⁵ Commission européenne, Dir. gén. de la santé et de la sécurité alimentaire, 2018

- aux exploitants agricoles de **vendre des produits primaires (légumes, fruits, œufs, lait cru, etc.)** directement au consommateur final, notamment par la commercialisation des produits à la ferme, la vente sur des marchés locaux ou la vente à des commerces de détail locaux pratiquant la vente directe au consommateur final et à des restaurants locaux ;
 - aux particuliers qui cueillent **des produits sauvages tels que des champignons et des baies** de livrer leur récolte directement au consommateur final ou à des points de vente locaux pratiquant la vente directe au consommateur final et à des restaurants locaux.
- **Règlement (CE) n° 853/2004** : il établit, à l'intention des exploitants du secteur alimentaire, des règles spécifiques applicables aux **denrées alimentaires d'origine animale**. Ces règles viennent en complément de celles qui sont fixées dans le règlement (CE) n° 852/2004. Elles sont applicables aux produits d'origine animale transformés ou non transformés. Comme le règlement (CE) n° 852/2004, il exclut de son champ d'application :
 - **L'approvisionnement direct** par le producteur, du consommateur final ou du commerce de détail local fournissant directement le consommateur final, en **petites quantités de produits primaires**
 - **L'approvisionnement direct** par le producteur, en petites quantités de **viande de volaille et de lagomorphes** abattus dans l'exploitation, du consommateur final ou du commerce de détail local fournissant directement cette viande au consommateur final
 - Aux **chasseurs** qui fournissent de petites quantités de gibier sauvage ou de viande de gibier sauvage directement au consommateur final ou au commerce de détail local fournissant directement le consommateur final

Toujours selon le *Document d'orientation concernant l'application de certaines dispositions du règlement (CE) n° 852/2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires*, et conformément à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 852/2004, il incombe aux États membre de définir plus précisément la notion de « petites quantités » en fonction de la situation locale, et d'établir, dans le cadre de leur législation nationale, les règles qui concourent à garantir la sécurité des denrées alimentaires (évaluation des risques).

En France, cette réglementation est fixée aux articles R. 2231-14 à R. 231-16 et s. du CRPM. Sont également applicables les dispositions de l'article R. 233-4, celles de la section 2 du chapitre II et du chapitre IV du titre I ainsi que de la section 1 du chapitre III du titre II sont applicables à ces approvisionnements.

Principales obligations en matière d'hygiène

La sécurité

Aucune denrée alimentaire ne doit être mise sur le marché si elle est **dangereuse**.

Une denrée alimentaire est dite dangereuse si elle est considérée comme préjudiciable à la santé et / ou impropre à la consommation humaine. A contrario, sont considérées comme **sûres** les denrées alimentaires conformes aux dispositions communautaires spécifiques régissant la sécurité des denrées alimentaires.

Pour déterminer si une denrée alimentaire est dangereuse, il est tenu compte des conditions de son utilisation normale par le consommateur à chaque étape de la production, du traitement et de la

distribution ; et de l'information fournie au consommateur (y compris des informations figurant sur l'étiquette) concernant la prévention d'effets préjudiciables à la santé propres à une denrée alimentaire particulière ou à une catégorie particulière de denrées alimentaires.

Si une denrée alimentaire dangereuse fait partie d'un lot ou d'un chargement de denrées alimentaires de la même catégorie ou correspondant à la même description, il est présumé que la totalité des denrées alimentaires de ce lot ou chargement sont également dangereuses, sauf si une évaluation détaillée montre qu'il n'y a pas de preuve que le reste du lot ou du chargement soit dangereux.

La traçabilité

Elle est établie à toutes les étapes de la production, de la transformation et de la distribution. Elle est possible grâce à trois règles :

- L'enregistrement des fournisseurs,
- L'enregistrement des destinataires
- L'identification des produits : les denrées alimentaires mises sur le marché sont étiquetées ou identifiées de façon adéquate pour faciliter leur traçabilité, à l'aide des documents ou informations pertinents conformément aux prescriptions applicables prévues par des dispositions plus spécifiques.

Le règlement d'exécution (CE) n° 931/2011 définit les exigences de traçabilité, c'est-à-dire « les informations concernant les expéditions de denrées alimentaires d'origine animale [qui doivent être] mises à la disposition de l'exploitant du secteur alimentaire auquel les denrées sont livrées. »

Le retrait et le rappel des denrées

Si un exploitant du secteur alimentaire considère ou a des raisons de penser qu'une denrée alimentaire³⁶ ne répond pas aux prescriptions relatives à la sécurité des denrées alimentaires, il engage immédiatement les procédures de retrait du marché et en informe les autorités compétentes. Lorsque le produit peut avoir atteint le consommateur, l'exploitant informe les consommateurs de façon effective et précise des raisons du retrait et, au besoin, rappelle les produits déjà fournis aux consommateurs.

Les obligations de retrait et de rappel sont fixées par les articles 19 et 20 du règlement n°178/2002.

Le droit français complète la réglementation européenne avec :

- Les modalités de réalisation des opérations par l'exploitant (CRPM, art. L. 205-7-1) et les sanctions pénales associées (5.000 € d'amende, CRPM, art. L. 237-4) ;
- Les modalités de retrait et de rappel par l'autorité compétente³⁷ en cas de défaillance de l'exploitant (CRPM, art. L. 232-1 et R. 232-1).

³⁶ Qu'il a importée, produite, transformée, fabriquée ou distribuée

³⁷ Le préfet du lieu d'implantation de l'établissement de l'exploitant

Les sanctions pénales en cas de refus de réaliser le retrait ou le rappel d'un produit dangereux (article L237-2) ou d'un produit impropre à la consommation (article R237-2 du CRPM).

Les mesures de flexibilité

Les règlements du paquet hygiène prévoient qu'une souplesse suffisante doit exister pour que ces dispositions puissent s'appliquer dans toutes les situations, y compris dans les petites entreprises.

L'**instruction technique DGAL/SDSSA/2018-924** a donc pour objectif de définir les établissements qui peuvent bénéficier de flexibilité en matière de mise en œuvre du plan de maîtrise sanitaire d'une part, et de présenter quelles sont les adaptations possibles dont ils peuvent disposer d'autre part.

La flexibilité a pour but de permettre la mise en place de mesures de maîtrise des risques **adaptées à la nature et à la taille de l'établissement**. Elle ne doit cependant pas compromettre la sécurité sanitaire des aliments. Elle peut permettre des adaptations en matière documentaire ou dans la conception et l'utilisation des locaux. Elle n'est pas d'application obligatoire par les exploitants du secteur alimentaire : ils peuvent choisir de ne pas mettre en œuvre ces mesures et de définir et appliquer un plan de maîtrise sanitaire (PMS) sans allègement.

Si des manquements sont constatés et qu'ils compromettent la réalisation des objectifs fixés par la réglementation, certaines mesures de flexibilité pourront être suspendues à l'issue de contrôles officiels jusqu'à un retour de maîtrise de la sécurité des denrées dans l'établissement.

Critères de détermination de l'attribution des mesures de flexibilité

Les mesures de flexibilité s'appliquent si le volume de matières premières travaillées ou de produits fabriqués, est **inférieur à un seuil défini**, ou, lorsque aucun volume n'a été défini, si le nombre de personnes travaillant directement au contact des denrées (cuisine, laboratoires, atelier de transformation, vente) est inférieur ou égal à 5 personnes physiques.

Seuils par secteur

Secteur d'activités / denrées	Volume maximum (Vm)
Lait et produits laitiers Affinage et crèmeries	2 000 000 litres transformés / an 100 tonnes de fromages
Découpe de viande fraîche	100 tonnes / an toutes espèces confondues
Produits carnés (produits à base de viande, Préparations de viande et viandes hachées)	50 tonnes / an (produits finis)
Abattoirs de boucherie : bovins	750 tonnes / an (pesée fiscale)
Abattoirs de boucherie : ovins/caprins	500 tonnes / an (pesée fiscale)
Abattoirs de boucherie : porcins	1500 tonnes / an (pesée fiscale)
Abattoirs de boucherie : multi-espèces	750 tonnes / an (pesée fiscale)
Atelier de traitement de gibier	50 tonnes / an (produits finis)
Abattoirs de volailles et lagomorphes (dont EANA)	500 équivalent poulet / semaine et 25000 équivalent / an
Produits de la pêche	200 tonnes / an (produits finis)
Manipulation de produits de la pêche frais	50 tonnes / an (produits finis)
Transformation de produits de la pêche	

Coquillages et mollusques bivalves 500 tonnes / an	Coquillages et mollusques bivalves 500 tonnes / an
Escargots, cuisses de grenouilles 1 tonne / an (produits finis)	Escargots, cuisses de grenouilles 1 tonne / an (produits finis)
Restauration collective (y compris traiteurs fournissant des repas ou des fractions de repas à destination d'établissements de restauration collective)	1000 repas hebdomadaires
Centre d'emballage d'œufs Œufs frais	Pas encore déterminés

Mise en œuvre d'un plan de maîtrise sanitaire adapté

Le plan de maîtrise sanitaire (PMS) est un ensemble de mesures préventives et d'autocontrôle ayant pour but de maintenir l'hygiène alimentaire. C'est un outil permettant le contrôle de l'environnement de la chaîne de production alimentaire pour garantir la sécurité des produits.

Il repose sur :

- Un programme de prérequis, que sont les premières mesures d'hygiène à mettre en place pour maintenir l'hygiène alimentaire³⁸ ;
- Des procédures fondées sur le système HACCP (*Hazard analysis critical control point*) ;
- La communication et la traçabilité des produits.

Une personne dans l'établissement doit être désignée comme responsable de la mise en œuvre du PMS : elle doit disposer de toutes les informations nécessaires concernant les produits, leur production (fabrication, entreposage, distribution), leur utilisation prévisible et les dangers qui y sont associés.

Les établissements éligibles peuvent mettre en œuvre un « **PMS adapté** ». En d'autres termes, le système documentaire de maîtrise des risques peut être allégé. Sauf dans les cas où une procédure écrite est nécessaire l'exploitant du secteur alimentaire peut choisir de mettre en œuvre des procédures orales. Ces procédures orales doivent être expliquées à l'inspecteur lors d'un contrôle officiel. L'incapacité par un opérateur d'expliquer oralement la méthodologie qu'il emploie pour la réalisation de tâches pour lesquelles aucune procédure écrite n'est exigée est considérée comme une non-conformité.

Il faut souligner ici l'importance des **outils, des guides de bonnes pratiques sectorielles et des formations que peuvent délivrer des organismes tels que fédérations professionnelles ou les chambres d'agriculture**, tant la réglementation est abondante, multiforme (avec des textes européens et nationaux) de sorte qu'il n'est pas facile pour un producteur d'identifier les règles applicables à son activité.

Cas particulier de l'approvisionnement du consommateur par le producteur en petite quantité³⁹

La réglementation concernant l'approvisionnement du consommateur par le producteur en petites quantités de produits primaires d'origine animale est fixée par les articles R.231-14 à R.231-16 du

³⁸ Ces prérequis sont détaillés dans l'annexe I du règlement CE n°852/2004 et l'annexe III du règlement CE n°853/2004 (pour les denrées animales ou d'origine animale)

³⁹ Document opposable : Instruction technique DGAL/SDSSA/2022-430 du 8 juin 2022 relative aux activités de commerce de détail de produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant.

CRPM. Ces règles s'appliquent tant au producteur fermier de fromage que de volailles ou lapins dont toute la production est remise au consommateur ou au commerce de détail.

- **Protection contre les contaminations** : Lors du transport, de l'entreposage et de la manipulation des produits primaires sur le lieu de production, les exploitants doivent, dans la mesure du possible, veiller à ce que les produits primaires soient protégés contre toute contamination, notamment celles provenant de l'air, du sol, de l'eau, des aliments pour animaux, des médicaments vétérinaires, des produits phytosanitaires, des biocides et des déchets.

Les exploitants du secteur alimentaire qui produisent des denrées d'origine animale doivent :

- S'assurer que **l'agencement des locaux** permet l'exécution du travail dans des conditions d'hygiène satisfaisantes ;
- **Nettoyer et, au besoin, désinfecter** toute installation et tous les équipements utilisés dans le cadre du transport, de l'entreposage et de la manipulation de ces denrées ;
- S'assurer que les enveloppes, **conditionnements et emballages** ne sont pas employés ou réemployés dans des conditions telles que l'état sanitaire de ces denrées en soit altéré ;
- Utiliser de **l'eau potable** conforme aux dispositions du code de la santé publique ou, lorsque la réglementation le prévoit, de l'eau propre, de façon à éviter toute contamination⁴⁰ ;
- Empêcher, dans la mesure du possible, que les animaux et les organismes nuisibles soient source de contamination ;
- Entreposer et manipuler les déchets et les substances dangereuses de façon à éviter toute contamination ;
- S'assurer que les denrées respectent les normes fixées par la législation alimentaire ;
- Conserver les denrées à **des températures** qui n'affectent pas leurs caractéristiques en matière de sécurité.

Les personnes appelées, en raison de leur emploi, à manipuler les denrées, tant au cours de leur collecte, préparation, traitement, transformation, conditionnement, emballage, transport ou entreposage que pendant leur exposition ou mise en vente, sont astreintes à la plus grande propreté corporelle et vestimentaire.

La manipulation de ces produits est interdite aux personnes atteintes ou porteuses d'une maladie ou d'une affection susceptible d'être transmise par les aliments, s'il existe un danger de contamination, directe ou indirecte, des aliments non-maîtrisable par l'application des bonnes pratiques d'hygiène. Le personnel peut être soumis à des obligations de formation dans ce domaine.

⁴⁰ En cas d'utilisation d'une eau potable de ressource privée, l'exploitant devra obtenir, par arrêté préfectoral, une autorisation d'utilisation d'eau destinée à la consommation humaine, conformément aux dispositions de l'article R. 1321-6 du code de la santé publique

La vente

En circuit court, la vente se réalise :

- Soit entre le producteur et l'acheteur final (restaurant, collectivité, établissement public, particuliers) par différents canaux :
 - o en direct (vente à la ferme, sur marchés de plein vent, commande publique)
 - o via une AMAP
 - o via un magasin de producteurs
 - o via une plateforme de mise en relation / un drive fermier, le paiement se faisant soit à la commande (ex : la « Ruche-Qui-Dit-Oui ! »⁴¹), soit lors du retrait des commandes

- Soit entre le producteur et un intermédiaire qui va revendre les produits achetés (ex : centrale d'achat de la GMS, magasin de la GMS, commerce de détail, grossiste...).

Tous ces canaux de vente en circuit court impliquent le respect de certaines réglementations et l'application de règles fiscales particulières.

Ex. :

- o Vente à la ferme : Réglementation en matière d'**accueil du public** et d'**accessibilité**, réglementation sanitaire, affichage des prix ...
- o Vente sur les marchés : dénomination des produits, étiquetage, affichage des prix, respect de la chaîne du froid...

En principe, la vente de sa production par l'agriculteur est une activité agricole et l'inscription à la chambre d'agriculture suffit :

« Sont réputées agricoles toutes les activités correspondant à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique de caractère végétal ou animal et constituant une ou plusieurs étapes nécessaires au déroulement de ce cycle ainsi que les activités exercées par un exploitant agricole qui sont dans le prolongement de l'acte de production ou qui ont pour support l'exploitation. » (C. rur., art. L. 311-1).

Mais si la vente concerne des produits appartenant à d'autres agriculteurs (**dépôt-vente**) ou acheté pour être revendus (**achat-revente**), il s'agit d'une activité commerciale et l'agriculteur doit s'inscrire au Centre de formalité des entreprises de la CCI. Les bénéficiaires sont susceptibles d'être imposés dans la catégorie des bénéficiaires industriels et commerciaux (BIC)⁴²

⁴¹ V. description du processus de vente in *Transport et logistique des circuits courts alimentaires de proximité : la diversité des trajectoires d'innovation*, Vaillant L., Gonçalves A., Raton G., Blanquart C., Innovations, 2017

⁴² Pour plus de détails, voir https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/1760-PGP.html/identifiant=BOI-BA-CHAMP-10-10-20-20180704#I_Activites_extra-agricoles_10

Vente entre agriculteurs et consommateurs

Nature civile ou commerciale de l'activité

Juridiquement et fiscalement, **vendre directement sa production au consommateur**, après transformation ou non, est une activité reconnue comme faisant partie à part entière de l'activité agricole. A ce titre, l'exploitation individuelle ainsi que les sociétés civiles agricoles (GAEC, SCEA, EARL) sont tout à fait aptes à s'engager vers un tel mode de commercialisation, dès lors qu'il s'agit des seuls produits issus de l'exploitation.

En revanche, **l'achat puis la revente de produits non issus de l'exploitation est une activité de nature commerciale** et, de ce fait, relève non plus du régime d'imposition du « bénéfice agricole » (BA) mais du régime du « bénéfice industriel et commercial » (BIC).

Certaines exploitations, soucieuses de rentabiliser leur investissement de vente directe en augmentant leur gamme de produits proposés, sont très vite confrontés à ces deux régimes d'imposition. Dès lors, la création d'une structure juridique appropriée (ex : SCIC) ou de deux structures juridiques distinctes (ex : GAEC/SCEA/EARL + SARL) peut être envisagée.

Une vente soumise au droit de la consommation

La réglementation n'impose pas la conclusion d'un **contrat de vente sous forme écrite** en cas de vente directe au consommateur (*C. rur., art. L. 631-24-I, al. 2*).

La vente conclue entre un agriculteur et un consommateur est un **contrat de consommation** qui se définit comme un contrat conclu entre un professionnel et un consommateur et qui porte sur un bien de consommation⁴³.

Le professionnel étant défini comme « *toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui agit à des fins entrant dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole, y compris lorsqu'elle agit au nom ou pour le compte d'un autre professionnel* » ;

Le consommateur étant défini comme « *toute personne physique qui agit à des fins qui n'entrent pas dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale, libérale ou agricole* » (*C. cons., art. liminaire*) ;

En outre, la vente par le biais d'un site internet est un **contrat à distance**, lequel se définit comme « *tout contrat conclu entre un professionnel et un consommateur, dans le cadre d'un système organisé de vente ou de prestation de services à distance, sans la présence physique simultanée du professionnel et du consommateur, par le recours exclusif à une ou plusieurs techniques de communication à distance jusqu'à la conclusion du contrat* » (*C. cons., art. L. 221-1-1°*).

Il en résulte que l'agriculteur qui vend directement sa production à des consommateurs, que ce soit en face à face ou à distance, **se trouve soumis au droit de la consommation et aux obligations qui en résultent**.

⁴³ G. Raymond, *Contrats conclus hors établissement*, JurisClasseur Concurrence – Consommation, Fasc. 903

L'agriculteur a ainsi une **obligation d'information précontractuelle** : il doit communiquer au consommateur, de manière lisible et compréhensible, les informations nécessaires sur les caractéristiques essentielles du produit, sur son prix, éventuellement sur la date de livraison, sur son identité (nom ou dénomination sociale, adresse, numéro de téléphone et adresse électronique) (*C. cons., art. L. 111-1 et R. 111-1*).

Le Règlement INCO (*information to consumers*)⁴⁴ prévoit des obligations en matière d'**information sur les denrées alimentaires** (v. art. 9) : dénomination de la denrée alimentaire, liste des ingrédients, allergènes, quantité nette, date de durabilité minimale ou date limite de consommation, conditions particulières de consommation, titre alcoométrique volumique etc.

Ces informations doivent être fournies et rendues facilement accessibles. Pour les denrées alimentaires préemballées, les informations doivent figurer directement sur l'emballage ou sur une étiquette attachée à celui-ci (*Règl. INCO, art. 12.2*). En cas de **vente à distance**, ces informations (sauf la date de durabilité minimale ou la date limite de consommation) doivent être fournies avant la conclusion de l'achat et figurer sur le support de la vente à distance.

La liste des ingrédients n'est pas requise notamment :

- Pour les **fruits et légumes frais**, y compris les pommes de terre, qui n'ont pas fait l'objet d'un épluchage, d'un découpage ou d'autres traitements similaires ;
- Pour les **fromages, le beurre, les laits et crèmes fermentés** pour autant que n'aient pas été ajoutés d'autres ingrédients que des produits lactés, des enzymes alimentaires et des cultures de micro-organismes nécessaires à la fabrication ou, dans le cas des fromages autres que frais ou fondus, que le sel nécessaire à leur fabrication ;
- Les produits ne comportant qu'**un seul ingrédient** (*Règl. INCO, art. 19*).

Cette obligation ne concerne pas les **produits non préemballés** (fruits, légumes, fromages...), emballés sur le lieu de vente à la demande du consommateur ou préemballés en vue de leur vente immédiate (*Règl. INCO, art. 2*).

Les obligations d'information sont renforcées en cas de **vente à distance** via un site internet par exemple (*voir les articles L. 221-11 et s. du C. cons.*).

Ne sont pas considérés comme des ventes à distance, les contrats conclus au moyen de **distributeurs automatiques** (*C. cons., art. L. 221-2-10°*).

En cas de vente en ligne ou hors établissement, l'acheteur ne peut faire jouer le **droit de rétractation** s'il s'agit de denrées périssables (« biens susceptibles de se détériorer ou de se périmérer rapidement » *C. cons., art. L. 221-28-4°*, ex : fruits, légumes ou produits laitiers). Dans les autres cas (ex : lentilles, quinoa, pâtes...), il dispose d'un délai de 14 jours francs à compter de la réception des produits pour exercer ce droit.

⁴⁴ Règlement (UE) n° 1169/2011 concernant l'information du consommateur sur les denrées alimentaires

La vente directe suppose l'**absence d'intermédiaire** et les produits issus de l'achat-revente ne peuvent donc être commercialisés sous l'appellation « vente directe » sous peine d'être qualifié de pratique commerciale trompeuse (*C. cons., art. L. 121-2*).

Vente en magasins de producteurs (ex-Points de vente collectifs)

Ex : Le Producteur Local (Rouen, Le Havre), Le Box Fermier (MIN de Rouen), Le Chardon (Perche).

Définition

Les magasins de producteurs regroupent plusieurs exploitants agricoles dans un point de vente collectif (PVC).

La loi du 17 mars 2014 *relative à la consommation* (« loi HAMON ») a défini et réglementé les magasins de producteurs :

*« Dans une optique de valorisation de leur exploitation et de leur terroir, **les producteurs agricoles locaux peuvent se réunir dans des magasins de producteurs afin de commercialiser leurs produits dans le cadre d'un circuit court organisé à l'attention des consommateurs.***

*Ils ne peuvent y proposer **que des produits de leur propre production, qu'elle soit brute ou transformée. Ces produits doivent représenter en valeur au moins 70 % du chiffre d'affaires total de ce point de vente.***

Pour les produits transformés ou non, non issus du groupement, les producteurs peuvent uniquement s'approvisionner directement auprès d'autres agriculteurs, y compris organisés en coopératives, ou auprès d'artisans de l'alimentation, et doivent afficher clairement l'identité de ceux-ci et l'origine du produit. » (Code rural et de la pêche maritime, art. L. 611-8).

Le fait de ne pas respecter ces obligations constitue une pratique commerciale trompeuse.

Réglementation

La réglementation sur les points de vente collectifs était explicitée dans une note de 2010 (note de service n°2010-8103 - *Points de vente collectifs*) de la Direction générale de l'alimentation (DGAL) qui prévoyait une définition avec des exemples d'utilisations collectives de locaux par des exploitants agricoles (ateliers de découpe, espaces d'entreposage, etc.).

Cette note de service a cependant été abrogée par une note de service de 2020 (note de service n° DGAL/SDSSA/2020-289 - *Activités de commerce de détail de produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant*), elle-même abrogée par la note de service n° DGAL/SDSSA/2022-430 - *Activités de commerce de détail de produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant*.

Ces deux dernières notes de service précisent uniquement la réglementation sanitaire spécifique aux activités de commerce de détail et de transport des produits d'origine animale et des denrées alimentaires en contenant.

Selon ces notes de service, les magasins de producteurs, tels que définis par la loi du 17 mars 2014 relative à la consommation, entre dans la catégorie de la « remise directe », tout comme la vente dans les magasins attenants à des établissements de transformation, la vente en marché couverts ou de plein air, ou bien encore la vente à distance.

Ces magasins doivent respecter la réglementation en matière d'accueil du public (sécurité du public et accessibilité de personnes handicapées...), d'hygiène et de conditions de vente (affichage des prix, dénominations...).

Agrément et fonctionnement

Selon la note de service de 2010, les points de vente collectifs sont des structures ayant un fonctionnement particulier permettant aux producteurs de commercialiser leurs produits dans un circuit court sans que cela leur impose l'obligation d'être agréés, sous réserve du respect de certaines conditions. Celles-ci sont définies dans un cahier des charges sur lequel les producteurs s'engagent. Ils ont notamment l'avantage de réduire les coûts de transport et les intermédiaires.

En tant que « commerces de détail », les PVC sont soumis aux dispositions du règlement (CE) n° 852/2004, relatif à l'hygiène des denrées alimentaires. A ce titre, ils doivent être enregistrés auprès des autorités compétentes, à savoir le préfet du département d'implantation de l'établissement.

Tout point de vente collectif doit rédiger un cahier des charges et établir un règlement intérieur permettant de répondre point par point aux exigences prescrites.

Le cahier des charges précise que les producteurs et le point de vente doivent avoir effectué leur déclaration d'activité auprès des autorités compétentes. Il décrit les modalités de fonctionnement du PVC, notamment :

- la notion de permanence à la vente ; présence des salariés de l'exploitation et présence éventuelle de salariés du point de vente ;
- les outils permettant le maintien du lien direct entre producteur et les consommateurs (modalités de la vente des produits sans intermédiaire) ;
- Les conditions de maîtrise sanitaire : équipements frigorifiques, plan de nettoyage, formation des personnes présentes à la vente.

Le règlement intérieur décrit les conditions d'organisation propres au point de vente collectif, notamment :

- Présence des producteurs à la vente : modes de répartition des temps de présence, modalités, plannings ;
- Mise en place du plan de maîtrise sanitaire : procédures appliquées en termes d'autocontrôles, missions et responsabilités de chacun.

Ces deux documents doivent être présentés sur demande aux services de contrôle.

Fin de l'obligation de présence des producteurs à la vente (depuis 2014)

Avant 2014, la réglementation imposait la présence des producteurs à la vente (producteur, membre direct de la famille, salarié de l'exploitation). Un règlement intérieur précisant cette organisation ainsi qu'un planning devaient pouvoir être présentés en cas de contrôle. Si le PVC pouvait embaucher un

salarié, celui-ci ne pouvait assurer seul la vente, mais seulement en présence d'un producteur ou de son remplaçant, et il était placé sous la responsabilité de ce dernier.

La note de service de 2022 précise que, suite à l'adoption de la définition figurant dans la loi du 17 mars 2014 *relative à la consommation*, **l'obligation de présence à la vente n'existe plus.**

Mode de commercialisation des produits

Selon la note de 2010, les producteurs restent propriétaires de leurs produits jusqu'à leur cession au consommateur final, le fruit de la vente leur étant attribué directement (**dépôt-vente**). Ils n'effectuent par conséquent pas de vente à la structure collective.

La note précisait cependant que le point de vente, en tant que commerce de détail, peut revendre des produits achetés à des producteurs, sans que ceux-ci ne soient tenus au respect du Cahier des charges dans la mesure où ces produits, lorsqu'ils sont d'origine animale, sont issus d'ateliers agréés ou bénéficiant d'une dérogation à l'obligation d'agrément.

En revanche, la fourniture de denrées à ces magasins de producteurs et aux drives fermiers relève des règles classiques relatives à l'agrément et à la dérogation.

La structure, souvent une association, prélève une commission pour assurer les frais de fonctionnement du magasin (loyer, charges, salaires, etc.).

Drives (soumis à autorisation commerciale) et Drives fermiers

Selon la réglementation, les drive sont des « *points permanents de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisés pour l'accès en automobile, les installations, aménagements ou équipements conçus pour le retrait par la clientèle de marchandises commandées par voie télématique ainsi que les pistes de ravitaillement attenantes.* » (Code de commerce, art. L. 752-3, III).

Les drives sont soumis à autorisation commerciale, sauf ceux qui étaient accolés à un magasin de détail ouvert avant la publication de la loi ALUR (26 mars 2014) et si la surface plancher ne dépasse pas 20 m². Depuis la loi Climat et Résilience, l'autorisation commerciale peut être refusée dans les cas de projets engendrant une artificialisation des sols (*C. com., art. L. 752-6-V et R.752*).

Il faut distinguer le « drive » ainsi défini par le Code de commerce et qui concerne plutôt les magasins qui développent le drive comme un nouveau service de retrait des marchandises commandées sur internet, du « drive fermier » qui (après commande en ligne) organise le retrait des produits d'agriculteurs de façon diverses (à la ferme, en point retrait : marché, parking, place etc.), sauf peut-être s'il y a aménagement d'un magasin permettant le retrait des produits en voiture. Il semble que le législateur ait souhaité exclure les circuits courts du monde agricole de ces dispositions relatives aux drives⁴⁵.

Vente par un GAEC (groupements agricoles d'exploitation en commun)

Le GAEC peut avoir pour objet la vente en commun, à frais communs, du fruit du travail des associés (*CRPM, art. L. 323-3*). S'il dispose d'un point de vente directe, **il ne peut acheter des produits d'autres exploitations, l'activité d'achat-revente étant une activité commerciale.** En effet, le GAEC est une

⁴⁵ A. Dutoit, S. Encinas, G. Le Fouler, *Aménagement commercial - Obtention et mise en œuvre de l'autorisation d'aménagement commercial*, *JurisClasseur Construction – Urbanisme*, 2020

société civile dont l'activité pratiquée doit être de nature civile. Une activité non agricole au regard de l'article L. 311-1 du CRPM n'entre pas dans l'objet exclusivement civil des GAEC. Elle ne peut donc pas être pratiquée au sein même du groupement, lequel perdrait son agrément. La seule possibilité pour les associés d'un GAEC pour pratiquer une activité commerciale est **de créer une structure annexe qui pourra réaliser des activités commerciales**. En revanche, un GAEC peut vendre sa production à un autre exploitant bénéficiant d'un « point de vente à la ferme »⁴⁶.

Vente par un associé coopérateur

Les règles régissant les coopératives peuvent freiner la diversification des circuits de commercialisation. **Si la règle choisie par la coopérative est celle de l'apport total**, les associés coopérateurs s'engagent à livrer à la coopérative la totalité de leur production et ne peuvent dès lors vendre autrement une partie de leur production.

Les coopératives peuvent prévoir dans leurs statuts ou leur règlement intérieur **une dérogation à cette règle d'apport total** en particulier pour le lait utilisé en vente directe ou transformé à la ferme selon les cas, la vente directe étant alors limitée à la commercialisation par le producteur, sans intermédiaire. Cette dérogation éventuelle est le résultat du choix de l'ensemble des associés-coopérateurs de la coopérative qui ont la possibilité d'en décider son étendue en assemblée générale.

Dans le cas où la dérogation ne porte que sur la vente directe, l'associé coopérateur ne dispose pas de la possibilité de s'engager dans un projet de transformation à la ferme en partenariat avec un intermédiaire, car il contreviendrait au droit coopératif en particulier à la règle d'apport fixée par la coopérative. En conséquence et en respect des modèles de statuts des coopératives agricoles, le producteur s'expose à des risques de sanctions financières, voire d'exclusion à terme du producteur en cas de récidive⁴⁷.

Vente entre agriculteurs et acheteurs professionnels

Dans les relations entre producteurs et acheteurs, des études relativement anciennes indiquent un **faible degré de formalisation ou de contractualisation** entre les acteurs, que ce soit entre les producteurs ou entre les producteurs et leurs clients (*Gonçalves, Zeroual, 2016 ; Gonçalves, Morganti, Blanquart, 2014*).

Il s'agit plutôt d'**engagements oraux** de la part des deux parties, voire d'échanges par **mail/fax/téléphone**, mais la relation n'est pas formalisée ou encadrée par une sorte de « contrat-cadre ».

Pourtant, tout contrat de vente de produits agricoles livrés sur le territoire français doit en principe **être conclu sous forme écrite**, excepté notamment en cas de vente directe au consommateur (*C. rur., art. L. 631-24-I*). Si les produits sont destinés à la revente ou à la transformation, la conclusion du contrat doit être précédée d'une proposition du producteur agricole (*C. rur., art. L. 631-24-II*).

⁴⁶ Réponse du ministre de l'agriculture à la question écrite n° 27737 du 31 mars 2020

⁴⁷ Réponse du ministre de l'agriculture à la question écrite n° 39647 du 22 juin 2021, publiée au JO du 27 juillet 2021

C'est en matière de **commande publique** que la formalisation de la relation producteurs / acheteurs apparait la plus poussée.

Les obligations d'information sur les denrées alimentaires prévues par la réglementation européenne (*Règlement INCO n° 1169/2011, art. 1, §3*) s'appliquent aux denrées alimentaires servies par les collectivités (restaurants, cantines, écoles, hôpitaux ou services de restauration) ou destinées à leur être livrées.

Vente et transport : sur qui pèsent le coût et les risques du transport ?

Il résulte des dispositions de l'article 1583 du Code civil que « *la vente est parfaite entre les parties, et la propriété est acquise de droit à l'acheteur à l'égard du vendeur, dès qu'on est convenu de la chose et du prix* », alors même que la chose n'a pas encore été livrée ni le prix payé.

Certaines des conditions générales de vente que nous avons pu consulter rappelle ce principe, tout en précisant que les produits resteront la propriété du vendeur jusqu'au complet paiement du prix, ce qui est licite (ex : CGV d'Alancienne).

La règle de droit commun **est que le vendeur doit livrer la marchandise en application de son obligation de délivrance** (*Code civil, art. 1604 et s.*).

En cas de vente « franco », le coût du transport est à la charge du vendeur. Son prix est donc en principe inclus dans le prix.

Si nécessaire, c'est donc à lui de conclure le contrat de transport (*CA Paris 8 juin 2005, IDIT 22644 ; CA Metz 27 fév. 2001, IDIT 9062*).

Dès lors que le contrat de vente a été conclu (accord sur la chose et sur le prix), le principe est que **la marchandise voyage aux risques de l'acheteur**. Car, en effet, le transfert de propriété emporte transfert des risques de la chose (« *res perit domino* », *C. civ., art. 1196*).

De la même façon, l'article L. 132-7 du code de commerce prévoit que « *La marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y a convention contraire, aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport.* »

En cas d'avarie ou de perte due au transport, l'acheteur n'a donc pas de recours contre le vendeur et doit payer le prix du produit endommagé, sauf si les parties en ont convenu autrement. En cas de dommages ou de retard de livraison résultant du transport confié à un prestataire, l'acheteur pourra se retourner contre le prestataire sur le fondement du contrat de transport ou de location de véhicule avec conducteur.

Une clause du contrat de vente peut mettre les risques du transport à la charge du vendeur.

Même si, en cas de vente « franco », le transport est à la charge du vendeur, ce terme de vente ne diffère pas le transfert de propriété qui intervient dès l'accord sur la chose et sur le prix (*Cass. com. 6 juill. 1983, IDIT 9074 ; Cass. com. 20 mai 1986 - n° 85-10.304*). Ce terme de vente n'a donc pas d'effet

sur la répartition des **risques du transport qui restent (sauf convention contraire) sur l'acheteur** (*Cass. com. 27 oct. 1998, n° 96-20.158 ; Cass. 19 mars 1991, IDIT 9070 ; Cass. 20 mai 1986, IDIT 9071 ; CA Lyon 10 mai 1996, IDIT 9066*).

En cas de recours à un transporteur, le principe est celui du « **port payé** » : le prix du transport est payé par le client expéditeur après livraison et sur facture. Mais il est possible de prévoir que l'envoi sera en « **port dû** » (coût du transport réglé par le destinataire-acheteur au moment de la livraison).

On peut aussi convenir d'un envoi en « **contre remboursement** » (**COD**). Dans ce cas le coût du transport est ajouté au prix de vente de la marchandise et est exigible par le transporteur auprès du destinataire lorsqu'il reçoit la livraison.

Les producteurs tendent à ne pas inclure le coût du transport dans le prix de vente.

Avec les acheteurs publics (restauration collective not.), le prix est fixe quel que soit le volume livré. C'est au producteur d'intégrer le coût du transport dans son prix de vente s'il veut atteindre une certaine rentabilité⁴⁸.

⁴⁸ C. Raimbert, G. Raton, *Favoriser l'approvisionnement local de la restauration collective sur un territoire : Un jeu de rôle semi-coopératif comme moteur d'interconnaissance et de co-construction*, 2019, p. 10

L'entreposage

Pratiques existantes

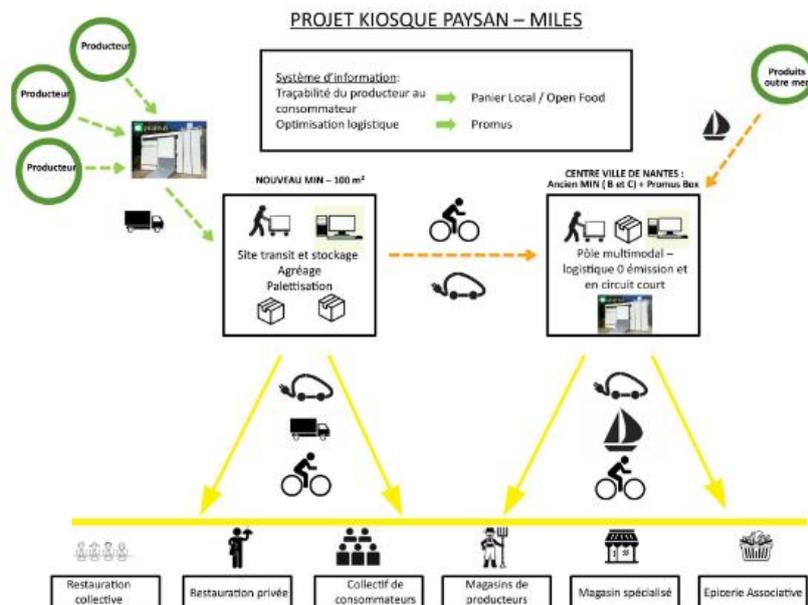
Il existe différentes pratiques d'entreposage des produits alimentaires en circuits courts :

A une petite échelle, on voit se développer **l'entreposage à la ferme** de produits appartenant à d'autres producteurs : en tant que **lieu de livraison**, un producteur appartenant à un réseau/groupement entrepose les produits des autres producteurs du réseau/groupement. Les acheteurs (généralement des particuliers) viennent chercher les produits (commandés sur internet ou non) chez ce producteur. Le lieu de livraison peut alterner entre les producteurs du réseau/groupement.

A une plus grande échelle, on assiste depuis quelques années à la création de **plateformes physiques** (entrepôts) qui permettent de rassembler les produits en un lieu central pour ensuite les redistribuer. Ces plateformes sont souvent destinées à fournir la restauration collective qui nécessite l'apport de volumes importants et réguliers de produits.

Ex :

- Le Kiosque Paysan dans la région nantaise : projet lauréat 2019 de l'appel à projet FLUX de Nantes Métropole, association (producteurs, coopérative de consommateurs, asso de transport à vélo, restaurateurs, épicerie locale) avec une plateforme logistique mutualisée (pas d'info sur son lieu d'implantation -nouveau MIN de Nantes ?- et son fonctionnement réel), un responsable logistique + un préparateur-livreur, un site internet de commande, un entrepôt de livraison (2 rue du Sénégal à Nantes)



Il peut aussi s'agir aussi de **centres de distribution urbaine** adaptés aux produits de circuits courts (*food-hubs*) dont l'expérimentation s'est développée dans certaines villes européennes (v. *Alimenter les villes par les circuits courts : le défi de la conciliation des politiques publiques et des logiques d'acteurs*, Amélie Gonçalves, Eleonora Morganti et Corinne Blanquart, 2014).

Des **plateformes d'intermédiation** se spécialisent dans la mise en relation de producteurs ou de « sites de consommation » (site de restauration collective, épicerie, etc.) pour la réalisation de **co-stockage**.

Responsabilité à l'égard des produits entreposés

S'agissant de l'**entreposage à la ferme** de produits appartenant à d'autres agriculteurs, c'est en principe l'agriculteur « dépositaire » qui en répondra.

En cas de **co-stockage** sur une **plateforme mutualisée**, la responsabilité à l'égard des produits entreposés dépendra de la convention ou le règlement qui aura été conclue entre les partenaires.

Si un **prestataire** est chargé de la gestion de la plateforme / de l'entrepôt, c'est lui qui assumera en principe la responsabilité contractuelle à l'égard des marchandises entreposées. Mais les obligations et responsabilités liées à l'utilisation de la plateforme / de l'entrepôt peuvent être précisées dans des conditions générales d'utilisation (convention, règlement, charte).

La responsabilité du détenteur du local (propriétaire, bailleur) pourra éventuellement être engagée, notamment sur le fondement du contrat de location liant ce détenteur et les utilisateurs, si un dommage aux produits a été causé par un défaut de ce local.

Réglementation sanitaire

L'entreposage des produits alimentaires en circuits courts est soumis au **Paquet hygiène européen**, complété par des textes nationaux, notamment :

- Pour les **produits d'origine animale et les denrées alimentaires en contenant** : [l'arrêté du 21 décembre 2009](#) relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant⁴⁹ ;
- Pour les **produits et denrées alimentaires autres que les produits d'origine animale** et les denrées alimentaires en contenant : l'arrêté du 8 octobre 2013 relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de produits et denrées alimentaires autres que les produits d'origine animale et les denrées alimentaires en contenant

⁴⁹ Les règles pertinentes figurent dans la partie *Conditions sanitaires du transport des denrées périssables*, p. 54

Ces arrêtés s'appliquent également à l'entreposage de ces produits dans des **distributeurs automatiques**. Le nom de la personne responsable du distributeur, ainsi que son adresse et son numéro de téléphone, doivent être apposés lisiblement à l'extérieur des appareils⁵⁰.

Produits bio

Stockage des produits

Dans l'Union européenne, le règlement européen (UE) 2018/848 précise l'ensemble des règles à suivre concernant la production, la transformation, la distribution, l'importation, le contrôle et l'étiquetage des produits biologiques. Il est applicable depuis le 1er janvier 2022. Il abroge les deux anciens règlements (CE) n°834/2007 et les règlements (CE) n°889/2008 et (CE) n°1235/2008. Lorsqu'il n'existe pas encore de règles spécifiques à l'échelon européen, les Etats membres peuvent définir des cahiers des charges nationaux. Les dispositions qui y sont inscrites deviennent alors obligatoires à l'égard de quiconque prétendrait commercialiser en bio les produits qu'elles couvrent précisément.

Le stockage des matières premières et des produits finis bio doit être réalisé dans un endroit clairement identifié, et tenu à l'écart des autres produits. Cela n'entraîne pas systématiquement un autre local. Les zones destinées au stockage des produits bio sont gérées de façon à **assurer l'identification des lots** et à **éviter tout mélange ou toute contamination**⁵¹ par des produits ou substances non conformes aux règles de la production biologique. Les produits biologiques et en conversion doivent pouvoir être clairement identifiés à tout moment.

En récapitulatif si des produits bio et non bio sont stockés dans le même local :

- les produits biologiques ou en conversion sont **tenus à l'écart des autres denrées alimentaires** ou produits agricoles;
- toute mesure nécessaire est prise pour **assurer l'identification des lots et éviter tout mélange** ou échange entre des produits biologiques, en conversion ou non biologiques;
- un **nettoyage approprié**, dont l'efficacité a été contrôlée, est effectué avant le stockage des produits biologiques ou en conversion et l'opérateur tient des registres de ces opérations.

⁵⁰ Arr. 21 déc. 2009, Annexe V, sect. II, point 2, Arr. 8 oct. 2013, Annexe III, point 2

⁵¹ Annexe III du R(UE) 2018/848

Le transport

Le transport est une opération logistique à forts enjeux : enjeu de temps, de coûts, de contraintes sanitaires et d'impact environnemental.

Conditions sanitaires du transport des denrées périssables

Les denrées périssables sont définies par le Code rural et de la pêche maritime (CRPM) comme les denrées alimentaires qui peuvent devenir dangereuses du fait de leur instabilité microbiologique lorsque la température d'entreposage n'est pas maîtrisée (*art. R. 231-44*).

Leur transport est réglementé par les dispositions du CRPM (*art. R. 231-44 à R. 231-50*) complété par :

- l'[arrêté du 27 novembre 2020](#) relatif aux conditions techniques du transport des **denrées périssables sous température dirigée**
- l'[arrêté du 21 décembre 2009](#) relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de **produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant**
- l'[arrêté du 8 octobre 2013](#) relatif aux règles sanitaires applicables aux activités de commerce de détail, d'entreposage et de transport de produits et **denrées alimentaires autres que les produits d'origine animale et les denrées alimentaires en contenant**⁵²

Il existe aussi des **instructions techniques** telles que la DGAL/SDSSA/2020-749 du 3 décembre 2020 relative au contrôle des engins de transport terrestre de denrées périssables sous température dirigée. Elle rappelle les exigences réglementaires applicables au secteur des transports routiers de denrées alimentaires et décrit les modalités de mise en œuvre des contrôles des engins utilisés pour ces transports. Elle fait donc le lien entre les obligations de résultats découlant du paquet hygiène et les obligations de moyens introduites par l'accord ATP et sa généralisation en France.

Certaines sont spécifiques à l'entreposage ou au transport de certains produits, telle que par exemple l'instruction technique DGAL/SDSSA/2019-8 09/01/2019 sur les normes de commercialisation des **œufs** et leurs contrôles.

Véhicules de transport

Conformément aux dispositions de l'article R. 231-45 du CRPM, les engins de transport de denrées périssables doivent être choisis dans des catégories et classes d'engins permettant de respecter pendant toute la durée du transport les températures de conservation fixées pour les différentes catégories de denrées (congelé, réfrigéré, liaison chaude).

⁵² Ces textes sont complétés par l'instruction technique DGAL/SDSSA/2022-124 du 08 fév. 2022

Attestation de conformité

Pour les transports nationaux, la réglementation impose l'utilisation d'engins de transport de denrées périssables disposant d'une **attestation de conformité technique** ATP ou d'une attestation nationale (v. *CRPM, art. R. 231-45-II, R. 231-48 et arr. 27 nov. 2020, art. 3*). Des autocollants de marquage sont apposés en haut et à l'avant, de part et d'autre des faces latérales de la caisse (bleus pour l'ATP, rouges pour les attestations nationales).

La codification du marquage permet de reconnaître la technique de production de froid des engins, leur isothermie et leur classe.



La **première lettre** signale si la caisse du véhicule est équipée d'un groupe frigorifique « F », d'équipements réfrigérants « R » ou non.

La **deuxième lettre** qualifie l'isolation des parois : elle peut être normale « N » ou renforcée « R ».

La **troisième lettre** définit la température minimale susceptible d'être atteinte dans la caisse (0 °C pour « A » ou « D » et -18 °C pour « C »).

Une **quatrième lettre** « X » est ajoutée pour signaler que le groupe frigorifique est lié au moteur principal du véhicule. Il ne fonctionne pas si ce moteur est coupé.

Depuis le 1er octobre 2020, les règles de marquage des engins multi-compartiments ont évolué comme suit :

- Dans le cas d'un engin à températures multiples divisé en deux compartiments, le marquage apposé sur l'engin est composé des marques d'identification de chaque compartiment (par exemple : FRC-FRA ou FRC-IR) en commençant par le compartiment situé sur la partie avant et sur la gauche de l'engin.
- Dans le cas d'un engin à températures multiples divisé en trois compartiments ou plus, la marque d'identification ne doit être choisie que pour la classe ATP la plus élevée et complétée de la lettre M (par exemple : FRC-M).

Ce marquage est **obligatoire pour tous les engins fabriqués après le 1er octobre 2020**. Les systèmes de marquage des engins à températures multiples déjà mis en place sur des engins existants peuvent être conservés⁵⁴.

Le système d'information **DATAFRIG®** centralise les demandes d'attestations. Ces dernières sont délivrées par le CEMAFROID, **autorité compétente ATP** pour la France par délégation du Ministère en charge de l'Agriculture.

En cas de changement de propriétaire ou modification du véhicule, une nouvelle attestation ATP doit être demandée.

⁵³ Exemple de marque ATP, source Cemafroid

⁵⁴ Accord ATP, Annexe 1, appendice 4

Contrôle technique

À 6 ans, puis à 9 ans, s'il est frigorifique, le véhicule doit passer un test de descente ou de maintien en température dans un centre de tests habilité par l'autorité compétente sur la base d'un référentiel.

Au-delà de 12 ans, il doit passer en station officielle ATP pour un renouvellement de 6 ans. L'attestation peut ensuite être renouvelée tous les 6 ans.

Les véhicules qui ne satisfont plus aux contrôles techniques obligatoires peuvent néanmoins être utilisés sous couvert de la dérogation prévue par l'article R. 231-47 du CRPM et de l'article 4 de l'arrêté du 27 novembre 2020 (v. ci-dessous), c'est-à-dire à condition qu'ils maintiennent la température adéquate, dans une limite de 80 km du point de départ et sans rupture de charge. Ils ne peuvent pas sortir de la France, même à moins de 80km. Le groupe frigorifique doit toujours fonctionner.

Dérogations à l'obligation d'attestation de conformité

L'article R. 231-47, complété par l'article 4 de l'arrêté du 27 novembre 2020, prévoit les cas dans lesquels l'utilisation d'engins dépourvus d'attestation de conformité est possible en raison de la distance parcourue, de conditions climatiques particulières, ou, pour des catégories de produits ayant une inertie thermique suffisante, de la durée du transport.

Il s'agit notamment :

- du transport d'**aliments à l'état réfrigéré ou congelé** sur une distance depuis le lieu de chargement inférieure à **80 km** sans rupture de charge ;
- du transport de **produits de la pêche congelés** d'un entrepôt frigorifique vers un établissement agréé pour y être décongelés dès leur arrivée, en vue d'une préparation, lorsque la distance à parcourir n'exécède pas 80 km et lorsque la durée du trajet est inférieure à une heure.

Le transport sans rupture de charge signifie que le transport s'effectue sans ouverture des portes, en dehors des phases de chargement au point de départ et de déchargement au point d'arrivée. Cela exclut tout chargement ou déchargement intermédiaire dans le cadre de tournées de collecte, de ramasse ou de distribution.

Il est obligatoire de maintenir la température et l'hygiène du transport.

Réceptacles de véhicules / conteneurs / contenants

Les réceptacles de véhicules et/ou conteneurs servant au transport des denrées alimentaires doivent être **propres et en bon état d'entretien** de manière à protéger les denrées alimentaires contre toute contamination et doivent, en cas de besoin, être conçus et construits de manière à pouvoir être convenablement nettoyés et/ou désinfectés⁵⁵.

⁵⁵ Règlement (CE) n° 852/2004, annexe II, chapitre IV « Transport », §1

Isotherme : Le matériel (véhicule ou contenant) est isolé (simple ou renforcé), ses parois sont adaptées de manière à limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse, mais le véhicule ne dispose pas d'une source de production de froid.

Réfrigérant : le matériel est isotherme et est pourvu d'un système susceptible de maintenir une température donnée grâce à un dispositif qui emmagasine le froid préalablement avant de la restituer pendant le transport (par exemple des plaques eutectiques).

Frigorifique : le matériel est isotherme normal ou renforcé et est pourvu d'un dispositif susceptible d'abaisser et de maintenir une température donnée grâce à un système de production de froid ventilé.

Ils doivent être réservés au transport de denrées alimentaires si celles-ci sont susceptibles d'être contaminées par des chargements d'autre nature⁵⁶.

Les contenants (glacières, caissons, remorques, véhicules) doivent **respecter durant toute la durée du transport les températures de conservation** fixées pour les différentes catégories d'aliments. Le choix de la nature de l'isolant (simple ou renforcé) doit être réalisé en fonction de la nature des produits transportés (réfrigérés ou congelés).

Les produits à maintenir entre 0 et 10°C peuvent être transportés dans un matériel isotherme, réfrigérant ou frigorifique, pourvu que la température soit maintenue convenablement pendant tout le transport et que le matériel soit conforme. Il est nécessaire d'effectuer régulièrement un contrôle manuel de la température de l'air et de la noter (plan de maîtrise de la chaîne du froid).

Transport des denrées alimentaires

Type de produits	Matériel autorisé	Maîtrise de la chaîne du froid	Conformité du matériel
Entre 0°C et 10°C	Matériel isotherme, réfrigérant ou frigorifique	Température maintenue pendant le transport, contrôlée et enregistrée régulièrement	Attestation ATP*
			Dérogation**
Viandes hachées	Matériel isotherme et réfrigérant ou frigorifique	Idem + Enregistrement automatique de la température de l'air au-delà d'une heure de transport	Attestation ATP obligatoire (dérogation non applicable)
Produits surgelés	Matériel isotherme, réfrigérant ou frigorifique (isolation renforcée)	Enregistrement automatique de la température de l'air obligatoire	Attestation ATP*
			Dérogation**

Sources : *Outils d'accompagnement des projets de productions fermières et d'accueil à la ferme, Chambre d'agriculture Loire*

⁵⁶ Règlement (CE) n° 852/2004, annexe II, chapitre IV « Transport », §2

Transports simultanés ou successifs

Le règlement (CE) n° 852/2004 définit les conditions générales d'hygiène à respecter lors du transport de denrées. Celui-ci doit notamment « protéger les denrées alimentaires contre toute contamination »⁵⁷.

Transport simultané

Le transport simultané de denrées alimentaires et d'autres produits est possible sous réserve qu'ils soient « séparés efficacement ». En pratique, la **présence simultanée de denrées alimentaires et de sous-produits animaux SPAN de catégorie 3** (denrées à DLC dépassée, produits détériorés lors du renversement d'une palette, ...) est possible dans le même camion, sous réserve d'un étiquetage clair et d'une absence de risque de contamination croisée.

De même, le camion qui s'apprête à livrer une GMS (grande et moyenne surface) peut transporter simultanément des denrées alimentaires et des marchandises classées dangereuses au sens de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) telles que des boissons alcoolisées, des produits d'entretien, de droguerie ou d'hygiène sous réserve qu'elles soient conditionnées en unités de vente pour l'utilisateur final. ». Naturellement, ce transport doit se faire dans le respect des températures réglementaires de transport des denrées réfrigérées ou congelées.

Produits conventionnels

Lorsque des réceptacles de véhicules et/ou des conteneurs sont utilisés pour transporter d'autres produits en plus des denrées alimentaires ou pour transporter différentes denrées alimentaires en même temps, les produits doivent, au besoin, **être séparés efficacement**. Un **nettoyage efficace** doit être effectué entre deux chargements pour éviter le risque de contamination.⁵⁸

Il est par exemple possible de transporter des légumes frais et des produits laitiers :

- en même temps avec des séparations efficaces (transport simultané),
- à des moments différents avec un plan de nettoyage/désinfection efficace entre les chargements.

Produits biologiques

La collecte, l'emballage, le transport et le stockage des produits biologiques (et ceux en conversion) sont réglementés par l'annexe III du Règlement (UE) n° 2018/848.

➤ Collecte et transport vers les unités de préparation

Pour procéder à la **collecte simultanée de produits biologiques, en conversion et non biologiques**, les opérateurs doivent prendre des mesures appropriées pour **prévenir tout risque de mélange ou**

⁵⁷ Règles reprises dans l'instruction technique DGAL/SDSSA/2022-124 du 8 fév. 2022 relative au contrôle des engins de transport terrestre de denrées périssables sous température dirigée

⁵⁸ Règlement (CE) n° 852/2004, annexe II, chapitre IV « Transport », §3 et 4

d'échange entre ces produits et pour **garantir l'identification** des produits biologiques et en conversion.

L'opérateur doit tenir à la disposition des autorités les informations relatives aux jours, heures, circuits de collecte et dates et heures de réception des produits (*Règl. 2018/848, Annexe III, 1*).

➤ **Emballage des produits et transport vers d'autres opérateurs ou unité (y compris les grossistes et les détaillants)**

Les produits biologiques et les produits en conversion doivent être transportés dans des emballages, conteneurs ou véhicules appropriés, **fermés de manière que toute modification, y compris la substitution, du contenu soit impossible sans manipulation ou endommagement du cachet**, sauf si :

- Le transport s'effectue directement **entre deux opérateurs qui sont tous les deux soumis au régime de contrôle relatif à la production biologique**, et
- Le transport comprend **uniquement des produits biologiques** ou uniquement des produits en conversion, et
- Les produits sont accompagnés d'un document fournissant les informations suivantes : nom et adresse de l'opérateur, nom du produit, nom ou numéro de code de l'autorité de contrôle ou de l'organisme de contrôle dont l'opérateur dépend, marque d'identification du lot), et
- Tant l'opérateur expéditeur que l'opérateur destinataire tiennent les documents afférents à ces opérations de transport à la disposition des autorités de contrôle (*Règl. 2018/848, Annexe III, 2*).

À la réception d'un produit biologique ou en conversion, **l'opérateur doit vérifier la bonne fermeture de l'emballage, du conteneur ou du véhicule lorsque celle-ci est requise**.

La **certification bio des prestataires de transport** n'est pas requise par la réglementation.

Transports successifs

Le transport successif de produits non alimentaires et de denrées nécessite « un nettoyage efficace [...] entre [les] deux chargements pour éviter le risque de contamination. » Cette obligation est d'autant plus importante que le transport antérieur aura concerné des produits alimentaires ou non alimentaires susceptibles de créer un danger de contamination croisée. L'efficacité des protocoles de nettoyage-désinfection doit être validée et vérifiée périodiquement.

Maintien de la chaîne du froid (transport et entreposage)

Les températures des **produits d'origine animale** et denrées alimentaires en contenant doivent être conformes en tous points du produit aux températures définies dans le tableau figurant à **l'Annexe I de l'arrêté du 21 décembre 2009**.

Les températures des produits et denrées alimentaires (réfrigérés ou congelés et non préemballés) destinés à l'alimentation humaine, **autres que les produits d'origine animale** et denrées alimentaires en contenant, doivent être conformes au tableau figurant à l'Annexe I de l'arrêté du 8 octobre 2013.

TEMPÉRATURE MAXIMALE DES DENRÉES CONGELÉES

NATURE DES DENRÉES	TEMPÉRATURE de conservation au stade de l'entreposage ou du transport	TEMPÉRATURE de conservation dans les établissements de remise directe ou de restauration collective
Glaces, crèmes glacées	- 18 °C	- 18 °C
Viandes hachées et préparations de viandes congelées	*	- 18 °C
Produits de la pêche congelés	*	- 18 °C
Poissons entiers congelés en saumure destinés à la fabrication de conserves	*	- 9 °C
Autres denrées alimentaires congelées	- 12 °C	- 12 °C

Nota. — La température indiquée est la température maximale de la denrée alimentaire sans limite inférieure.
(*) Voir les températures du règlement (CE) n° 853/2004.

Source : Annexe I de l'arrêté du 21 décembre 2009.

TEMPÉRATURES MAXIMALES DES DENRÉES RÉFRIGÉRÉES

NATURE DES DENRÉES	TEMPÉRATURE de conservation au stade de l'entreposage ou du transport	TEMPÉRATURE de conservation dans les établissements de remise directe ou de restauration collective
Viandes hachées	*	+ 2 °C
Abats d'ongulés domestiques et de gibier ongulé (d'élevage ou sauvage)	*	+ 3 °C
Préparations de viandes	*	+ 4 °C
Viandes séparées mécaniquement	*	+ 2 °C
Viandes de volailles (y compris petit gibier d'élevage à plumes), de lagomorphes (y compris petit gibier d'élevage à poils), de ratites et de petit gibier sauvage	*	+ 4 °C
Viandes d'ongulés domestiques, viandes de gibier ongulé (d'élevage ou sauvage)	*	+ 7 °C pour les carcasses entières et pièces de gros + 4 °C pour les morceaux de découpe
Produits de la pêche frais, produits de la pêche non transformés décongelés, produits de crustacés et de mollusques cuits et réfrigérés	* (1)	+ 2 °C
Produits de la pêche frais conditionnés	* (1)	* (1)
Ovoproduits à l'exception des produits UHT.	+ 4 °C	+ 4 °C
Lait cru destiné à la consommation en l'état	+ 4 °C	+ 4 °C
Lait pasteurisé	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur

Fromages affinés	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur
Autres denrées alimentaires très périssables	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	+ 4 °C
Autres denrées alimentaires périssables	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	+ 8 °C
Préparations culinaires élaborées à l'avance	+ 3 °C	+ 3 °C

Nota. — La limite inférieure de conservation des denrées alimentaires réfrigérées doit se situer à la température débutante de congélation propre à chaque catégorie de produits
(*) Voir les températures du règlement (CE) n° 853/2004
(1) Température de la glace fondante : 0 à + 2 °C.

Source : Annexe I de l'arrêté du 21 décembre 2009.

TEMPÉRATURES MAXIMALES DES DENRÉES CONGELÉES		
Nature des denrées	Température de conservation au stade de l'entreposage ou du transport	Température de conservation dans les établissements de remise directe ou de restauration collective
Glaces et sorbets	- 18 °C	- 18 °C
Autres denrées alimentaires congelées	- 12 °C	- 12 °C
Nota. – La température indiquée est la température maximale de la denrée alimentaire sans limite inférieure.		

TEMPÉRATURES MAXIMALES DES DENRÉES RÉFRIGÉRÉES		
Nature des denrées	Température de conservation au stade de l'entreposage ou du transport	Température de conservation dans les établissements de remise directe ou de restauration collective
Denrées alimentaires très périssables	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	+ 4 °C
Denrées alimentaires périssables	Température définie sous la responsabilité du fabricant ou du conditionneur	+ 8 °C
Préparations culinaires élaborées à l'avance	+ 3 °C	+ 3 °C
Nota. – La limite inférieure de conservation des denrées alimentaires réfrigérées doit se situer à la température débutante de congélation propre à chaque catégorie de produits.		

TEMPÉRATURE MINIMALE EN LIAISON CHAUDE	
Plats cuisinés ou repas livrés chauds ou remis au consommateur	+ 63 °C

Source : Annexe I de l'arrêté du 8 octobre 2013

La chaîne du froid ne doit pas être interrompue.

Toutefois, et pour autant que la sécurité des produits soit assurée, il est admis de soustraire les produits aux températures mentionnées dans les tableaux ci-dessous⁵⁹ :

- a) Dans la mesure où la différence de température n'excède pas + 3 °C en surface, lorsque cela s'avère nécessaire, **pour de brèves périodes**, lors du chargement-déchargement de ces produits aux interfaces entre l'élaboration, le transport, le stockage et l'exposition des produits d'origine animale et denrées alimentaires en contenant et lors de leur présentation à la vente
- b) Lors de l'exposition des glaces et crèmes glacées pour leur consommation immédiate dans la mesure où leur approvisionnement s'effectue en quantités adaptées aux besoins du service.

⁵⁹ Arr. 21 déc. 2009, Annexe I ; Arr. 8 oct. 2013, Annexe I

Peut être autorisé le transport de **produits de la pêche congelés** à une température supérieure à - 18 °C lorsqu'ils sont transportés d'un entrepôt frigorifique vers un établissement agréé pour y être décongelés dès leur arrivée et préparés ou transformés, et que la distance à parcourir est courte, n'excédant pas 50 km ou une heure de trajet, sans rupture de charge⁶⁰.

Les produits stables à température ambiante peuvent être transportés sans maintien d'une température spécifique. C'est le cas des **légumes et fruits frais**, du **pain** et des **viennoiseries**, de l'**épicerie** et des **produits de viande ou de poisson stabilisés par salaison, fumage ou séchage**.

Par contre, il est obligatoire de transporter sous température dirigée (cad maintenue et contrôlée) les **légumes et fruits** en 4ème gamme (prêts à l'emploi), les **jus de fruits frais**, les **produits traiteurs**, la grande majorité des **produits d'origine animale** (viande, charcuterie non stabilisée, produits laitiers, œufs).

Les **produits congelés et produits surgelés** doivent également être systématiquement transportés au froid.

La température pendant le transport doit être enregistrée pour les produits surgelés (règlement 37/2005).

⁶⁰ Arr. 21 déc. 2009, Annexe III, I

Les principales sanctions

LES PRINCIPALES SANCTIONS APPLICABLES

Le tableau ci-après reprend des infractions liées au transport de denrées périssables.

CODE	LIBELLÉ DU CODE	CLASSE	ART
26745 V 2 *	Transport de denrée alimentaire animale ou d'origine animale sous température dirigée sans attestation de conformité valide	C4	R237-7
466 V 5 *	Transport de denrées animales ou d'origine animale avec un engin sans marque d'identification conforme	C4	R237-7
29531 V 1 *	Transport de denrées animales ou d'origine animale dans un véhicule dépourvu d'équipement nécessaire à leurs bonnes conservations	C5	R237-2
28933 V 1 **	Transport de produits et denrées alimentaires d'origine non animale dans un véhicule dépourvu d'équipement nécessaire au maintien et à la vérification des températures	C3	L214-2
26742 V 2 *	Transport de denrées alimentaires animales ou d'origine animale périssables à l'état congelé dans un engin n'appartenant pas aux catégories frigorifiques ou réfrigérants	C4	R237-7
3678 V 7 *	Utilisation d'un engin de transport de denrées animales ou d'origine animale pour un fret prohibé	C5	R237-2
21326 V 5 *	Transfert de lot de coquillages vivants sans document d'enregistrement	C5	R237-2
26743 V 2 *	Transport de denrées alimentaires animales ou d'origine animale périssables à l'état réfrigéré dans un engin n'appartenant pas à la catégorie isotherme	C4	R237-7
27260 V 2 *	Transport sans autorisation de produits d'origine animale ou de denrées alimentaires en contenant consignées ou retirées du marché	Délit Pénal (1)	R237-2
27631 V 1 ****	Transport de denrées alimentaires autres que d'origine animale non conformes aux prescriptions des mesures nationales spécifiques	C5	ART.5 AL.1
28916 V 1 **	Exercice d'activités de production primaire de produits et denrées alimentaires d'origine non animale sans prendre de mesure	C3	L214-22
3676 V 6 *	Transport de denrées animales ou d'origine animale dans un véhicule mal aménagé ou mal entretenu pouvant constituer un risque de contamination, d'altération ou de souillure	C5	R237-2
20278 V 6 *	Chargement ou déchargement de denrées animales ou d'origine animale avec un matériel créant un risque de contamination, altération ou souillure	C5	R237-2

28929 V 2 **	Transport de produits et denrées alimentaires d'origine non animale dans des réceptacles ou conteneurs mal entretenus	C5	R.451-1 AL.1
28930 V 2 **	Transport simultané non séparé de produits et denrées alimentaires d'origine non animale avec d'autres produits	C5	R.451-1 AL.1
28931 V 2 **	Transport en vrac à l'état liquide, granulaire ou poudreux de produits et denrées alimentaires d'origine non animale dans un conteneur utilisé pour des produits non alimentaires	C5	R.451-1 AL.1
28932 V 2 **	Transport en vrac de produits et denrées alimentaires d'origine non animale dans un conteneur ne comportant pas la mention « uniquement pour contact alimentaire » ou équivalent	C5	R.451-1 AL.1
11241 V 4 ***	Transport routier de marchandises dangereuses en colis non séparées des denrées alimentaires ou objets de consommation	C5	R1252-9
11489 V 4 ***	Transport routier alterné ou simultané de marchandises dangereuses et de denrées alimentaires dans une même citerne	C5	R1252-9
20834 V 2 ***	Transport routier de denrées alimentaires ou objet de consommation dans une citerne agréée pour le transport de marchandises dangereuses	C5	R1252-9
26993 V 1 *	Transport sur le territoire national de denrées alimentaires périssables dans un engin ne présentant pas de garanties techniques équivalentes à celles des engins spéciaux	C4	R237-7
21841 V 5 *	Refus d'immobiliser ou de désinfecter des moyens de transport d'animaux, de denrées alimentaires animales ou aliments pour animaux non conformes pour importation, exportation, échange intracommunautaire	Délit Pénal (2)	R237-3
20014 V 4 *	Production, transformation, distribution de denrées animales ou d'origine animale dans des locaux où règne une température inadaptée	C5	R237-2
28933 V 2 **	Transport de produits et denrées alimentaires d'origine non animale dans un véhicule dépourvu d'équipement nécessaire au maintien et à la vérification des températures	C5	R.451-1 AL.1
28939 V 1 **	Conservation de produits et denrées alimentaires d'origine non animale à des températures pouvant entraîner un risque pour la santé	C3	R214-22
12025 V 3	Usage frauduleux des sceaux, timbre ou marque d'une autorité publique	Délit Pénal (3)	444-4

(*) Infraction au Code rural et de la pêche maritime (**) Infraction au Code de la consommation (***) Infraction au Code des transports (****) Infraction au Décret 2009-1121 du 16/09/2009

Sources : CEMAFROID

Transport en compte propre

Du point de vue de la réglementation du transport, toute personne physique ou morale peut transporter librement ses produits, notamment pour les vendre. Il s'agit d'un transport « organisé pour son propre compte », encore appelé transport « en compte propre » (C. transp., art. L. 1000-3).

Il n'existe pas, dans la réglementation, de définition officielle du transport en compte propre. On peut néanmoins se référer à une définition qui figurait dans une circulaire du 10 mars 2000⁶¹ désormais abrogée :

*« Le transport en compte propre est établi lorsque la marchandise est la **propriété de l'entreprise** ou a été **vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée ou réparée** par elle et est transportée par cette entreprise pour ses besoins propres à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur, **le transport doit rester une activité accessoire de l'entreprise** ».*

En cas de contrôle, un lien entre la personne qui transporte et la marchandise transportée doit donc pouvoir être établi : elle la vend, elle l'a achetée, elle l'a produite ou bien encore elle l'a transformée.

Autre condition : le transport ne doit être qu'une activité accessoire de l'entreprise, et non son activité principale puisque dans ce cas l'activité tomberait dans la définition du transport public.

Celui qui prétend faire du transport en compte propre doit être en mesure de le prouver en ayant à bord du véhicule un justificatif en cas de contrôle⁶² (commande ou bon d'enlèvement, bon de livraison, facture, autre...). A défaut, il y aura présomption de transport public.

Le producteur qui transporte ses produits, ainsi que ceux d'un ou plusieurs autres producteurs qu'il est chargé de vendre sur un marché de plein vent ne sera pas, à notre avis, tenu de justifier quoi que ce soit en cas de contrôle.

Le risque peut éventuellement exister en cas de transport de volumes importants. En cas de contrôle, la personne qui transporte peut devoir justifier du lien existant entre elle - ou son employeur ou son groupement - et les marchandises présentes dans le véhicule. Elle devra pouvoir démontrer, soit qu'elle en est propriétaire, soit qu'elle les a achetées, vendues, produites, transformées ou réparées.

A défaut, elle ne pourra revendiquer le régime du compte propre.

D'autres régimes, cette fois résultant de dérogations expressément inscrites dans le Code des transports, peuvent être revendiqués, mais à condition d'en remplir toutes les conditions.

Mutualisation du transport

Lorsque les producteurs se regroupent, différentes solutions pour mutualiser le transport peuvent être observées :

⁶¹ Circ. n°2000-17 du 10 mars 2000 sur les titres et documents de transport

⁶² Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises

- Réalisation des transports par l'un des membres du groupement inscrit au registre des transporteurs : un des membres du groupement possède des véhicules (ex : grossiste) et est inscrit au registre des transporteurs, ce qui l'autorise à faire du transport public et donc à transporter aussi bien les produits des autres membres du groupement que les produits de personnes tiers au groupement⁶³. Ce cas de figure suppose que ce membre du groupement soit assuré d'avoir une importante activité de transport (dans et/ou en dehors du groupement) pour rentabiliser les contraintes de l'inscription au registre des transporteurs ;
- Utilisation du véhicule d'un producteur (non inscrit au registre des transporteurs) pour transporter les produits des autres producteurs, avec une alternance possible entre producteurs. Il peut y avoir mutualisation avec ou sans formalisation de cette coopération par un accord quelconque. Souvent, le transport des produits est fait gratuitement ou à tour de rôle⁶⁴ ;
- Acquisition ou location par le groupement (non inscrit au registre des transporteurs) d'un véhicule conduit par les membres du groupement ou par un salarié du groupement.

C'est dans ces deux dernières situations, où les producteurs/le groupement ne sont pas inscrits au registre des transporteurs, que la question du régime applicable peut se poser. Dans la mesure où il ne s'agit pas de transport en compte propre (le producteur-transporteur n'est ni propriétaire, ni acheteur ou vendeur, ni transformateur des marchandises), il faut que l'organisation adoptée par les producteurs ou le groupement s'insère et respecte les conditions fixées par l'un des cas dérogatoires prévus par le Code des transports⁶⁵.

Dérogations à l'obligation d'inscription au registre des transporteurs

Les entreprises liées par un contrat : article R.3211-2 du Code des transports

Cette dérogation générique⁶⁶ concerne les transports exécutés par toutes entreprises (agriculteurs, artisans, commerçants) inscrites au RCS ou au répertoire des métiers, **dont le transport n'est pas l'activité principale** et qui sont **liées entre elles par un contrat en vue de la mise en commun d'une partie de leur activité**.

⁶³ Ex : SAPAM (grossiste à Strasbourg inscrit au registre des transporteurs) livre les produits de la plateforme (située au Marché Gare de Strasbourg) utilisée par la coopérative alsacienne SOLIBIO dont il est membre, et distribue (à la restauration collective) les produits de la coopérative sur deux départements alsaciens ainsi que sur le Territoire de Belfort, les Vosges, la Haute Saône et le Doubs.

⁶⁴ *L'efficacité énergétique des circuits courts : état des lieux des déplacements de producteurs*, Vincent ARCUSA, 2011

⁶⁵ C. transp., art. R. 3211-2 et s. et circ. n° 2000-92 du 21 décembre 2000 relative à l'application de l'arrêté du 21 décembre 2000 fixant les modalités selon lesquelles sont accordées les dérogations prévues au 1° de l'article 17 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises. Les dispositions de ce décret ont été introduites dans le Code de transports, notamment aux articles R. 3211 et s. (*Décr. N° 2016-1550, 17 nov. 2016*).

⁶⁶ Précisé par *arrêté du 21 décembre 2000 fixant les modalités selon lesquelles sont accordées les dérogations prévues à l'article R. 3211-2 du code des transports* et *Circulaire n° 2000-92 du 21 décembre 2000 relative à l'application de l'arrêté du 21 décembre 2000 fixant les modalités selon lesquelles sont accordées les dérogations prévues au 1° de l'article 17 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises*

La dérogation peut aussi être demandée par une association, une collectivité territoriale ou une coopérative agricole visée à l'article L. 521-1 du code rural (liste non exhaustive)⁶⁷.

Les conditions suivantes sont à remplir :

1° Les véhicules utilisés doivent appartenir à ces entreprises ou avoir été pris en location par elles. Il peut s'agir de véhicules appartenant à plusieurs de ces entreprises ;

2° Les marchandises transportées doivent être **la propriété de l'une des parties du contrat**. La circulaire n° 2000-92 précise que « Par définition, les marchandises transportées n'appartiennent pas à l'entreprise qui est chargée de les transporter », car dans ce cas il s'agit de transport en compte propre pour lequel il n'est pas besoin de s'appuyer sur ces dispositions dérogatoires ;

3° Le transport doit être nécessaire à la réalisation, par l'une des autres parties contractantes, d'une activité de transformation, de réparation, de travail à façon **ou de vente**.

Selon la circulaire n° 2000-92, ce cas vise notamment « les situations où, pour que la vente puisse se réaliser, les marchandises doivent préalablement être acheminées sur le lieu de vente par l'entreprise qui a **un mandat de vente**. » (2.4.2.).

Soulignons que le transport doit être nécessaire à l'exécution du contrat de vente des marchandises transportées⁶⁸. Cette condition soulève deux questions :

- la question de l'application de la dérogation au **cas de la ramasse**, la vente n'étant pas l'objet premier du transport dans un tel cas,
- la question de l'application de la dérogation au **cas d'une marchandise déjà vendue**, ce qui est généralement le cas lorsqu'un producteur va livrer un acheteur de la restauration par exemple.

4° Le transport doit être **accessoire à l'activité principale définie par le contrat**.

Pour s'insérer dans le cadre de cette dérogation, certaines formalités sont nécessaires⁶⁹ :

☞ Il faut établir entre tous les producteurs **un contrat** détaillant l'activité et les transports envisagés ainsi que la nature des marchandises transportées ;

Selon la circulaire n° 2000-92, les contrats qui prévoiraient exclusivement des prestations de transport (ou de livraison), ou qui feraient apparaître une activité de transport trop importante comparée aux autres activités à effectuer par l'entreprise concernée, ne pourront être pris en compte (*art. 2.2.*). Elle indique aussi que « s'il apparaît que la plus-value apportée par l'entreprise serait constituée majoritairement par du transport, la dérogation ne doit pas être accordée » (*art. 2.5.*). Cela peut constituer un obstacle dans le cas où le contrat liant des producteurs n'a d'autres but que de mutualiser les livraisons. Le transport ne devant être qu'accessoire à l'activité principale définie par le contrat, il convient de définir de façon adéquate cette activité.

⁶⁷ Circ. 2000-92, 2-1

⁶⁸ Arr. 21 déc. 2000, art. 2-b

⁶⁹ Arrêté du 21 décembre 2000 fixant les modalités selon lesquelles sont accordées les dérogations prévues à l'article R. 3211-2 du code des transports

Toujours selon cette circulaire, « la dérogation susceptible d'être accordée restera limitée aux transports des marchandises faisant l'objet du contrat ; il ne s'agit donc en aucun cas d'une dérogation générale qui pourrait s'appliquer à tous les transports de marchandises organisés entre les entreprises cocontractantes. ». Les services de contrôles sont chargés de vérifier que les produits transportés correspondent à ceux décrits dans le contrat (*art. 2.6.*).

☞ Il faut faire une **demande d'autorisation de transport** adressée à la DREAL : formulaire CERFA n° 11550 et notice explicative CERFA n° 50734. Une seule entreprise peut faire la demande de dérogation pour toutes les autres⁷⁰. L'autorisation est délivrée pour une durée équivalente à celle du contrat, sans toutefois excéder deux ans ;

A cette demande doivent être joints :

- L'acte de constitution ou l'extrait, datant de moins de trois mois, du registre du commerce et des sociétés ou, le cas échéant, du répertoire des métiers, de chacune des entreprises cocontractantes. Pour les agriculteurs non constitués en société, il semble envisageable de fournir l'inscription au registre des actifs agricoles créé depuis 2018. Dans le cas d'une association, pourra être jointe toute pièce officielle comportant les renseignements nécessaires pour identifier le demandeur ;
- Le contrat liant ces entreprises et détaillant l'activité et les transports envisagés ainsi que la nature des marchandises transportées.

La DREAL délivre à l'entreprise qui a présenté la demande une autorisation de transport et autant de copies conformes que de véhicules utilisés dans le cadre de la dérogation. L'autorisation énumère les entreprises qui en bénéficient.

☞ Des documents doivent être présents à bord du véhicule : copie conforme de l'autorisation de transport + document d'accompagnement (facture, bon d'enlèvement ou bon de livraison)

Nous avons relevé dans les bases de jurisprudence des cas de condamnation pour exercice illégal de l'activité de transporteur public routier. Les conditions posées par l'article R.3211-2 du Code des transports (plus précisément par la réglementation existante avant la codification de 2010⁷¹) n'étaient pas remplies. Soulignons toutefois que **ces condamnations n'ont pas été prononcées contre des producteurs agricoles** :

- *Cass. Crim. 22 juin 2010, n° 10-80.192* : transport de deux palettes de fruits réalisé par un grossiste en fruits et légumes, absence de contrat liant les deux entreprises et établissant le caractère accessoire du transport par rapport à l'activité principale
- *CA Poitiers 28 avril 2005, BTL 2005.575* : transport réalisé par une entreprise pour le compte du propriétaire des marchandises (matelas), absence de contrats liant les entreprises et de dérogation administrative conforme à ce que requiert la réglementation (C. transp., art. R. 3211-2) ;
- *CA Paris 13 avril 1992, n° 5202/91* : transport de véhicules accidentés par une garagiste à destination de plusieurs autres garagistes, absence de preuve que les garagistes étaient liés par un

⁷⁰ Arr. 21 déc. 2000, art. 5-I

⁷¹ Articles 25 II de la loi de finances du 14 avril 1952, 5, 8 et 36 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, 1er et 17 du décret du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises

contrat en vue de l'exécution d'un travail commun ou de la mise en commun d'une partie de leur activité (C. transp., art. R. 3211-2)

Il est permis de se demander si cette dérogation pourrait être invoquée par une structure (association, coopérative, société) qui regrouperait des agriculteurs et/ou des artisans, et qui organiserait la vente en ligne des produits appartenant à ses membres, ainsi que la partie logistique : ramasse et centralisation des produits sur une plateforme, puis livraisons aux acheteurs finaux avec un ou des véhicules appartenant à la structure ?

Les transports agricoles dans un rayon de 100 km : article R. 3211-3 du Code des transports

L'article R. 3211-3 du Code des transports prévoit une dérogation pour les « *transports exécutés dans un rayon de 100 kilomètres autour de la commune dans laquelle ce transport a son origine* :

1° Au moyen de véhicules et matériels agricoles tels que définis à l'article R. 311-1 du code de la route pour les besoins d'une exploitation agricole ;

*2° A titre non onéreux, excepté, le cas échéant, le **partage de frais**, pour les besoins d'une exploitation agricole, au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation agricole ;*

Le transport exécuté par un grossiste en fruits et légumes au profit d'un autre grossiste ne rentre pas dans cette dérogation car il ne s'agit pas d'exploitations agricoles (*Cass. Crim. 22 juin 2010, n° 10-80.192*)

3° Pour la collecte du lait lorsque cette activité est le complément d'une activité agricole. »

Ces trois conditions sont alternatives. Le 1° se limitant à l'utilisation de véhicules (tracteurs, remorques et semi-remorques) et matériels agricoles, et le 3° étant peu pertinent pour les circuits courts, **c'est le 2° qui paraît permettre une dérogation pour les transports mutualisés en circuits-courts**. Cependant, cette dérogation se limite aux produits agricoles et ne semble pas pouvoir s'appliquer aux **transports réalisés par des artisans** (ex : boulanger), ni au transport de **produits artisanaux** (ex : confitures faites à partir de fruits achetés).

Ces transports doivent être réalisés à titre non onéreux ou avec partage des frais. Avant la modification de la réglementation en 2020⁷², les transports devaient être réalisés à titre gracieux et à titre occasionnel. Ces deux restrictions ont donc été levées.

Dans tous les cas, les transports doivent être exécutés dans un rayon de 100 kilomètres autour de la commune d'origine du transport, ce qui peut constituer un frein mais est cohérent avec le principe de la « proximité » des produits fournis en circuit court.

La jurisprudence témoigne de l'application de cette dérogation sans concerner toutefois le transport de produits alimentaires par des producteurs :

⁷² Décret n° 2020-1088 du 24 août 2020

- *CA Pau 1^{er} mars 2011, n° 168/2011* : transports d'enrobés, remblais, roches, gravats, réalisés par un exploitant agricole au moyen d'un tracteur agricole et d'une remorque

[Les transports réalisés par des groupements d'entreprises agricoles : article R.3211-4 du Code des transports](#)

L'article R. 3211-4 du Code des transports prévoit une dérogation pour les « *transports exécutés dans le cadre des groupements d'entreprises agricoles dans les conditions suivantes* :

1° Les véhicules utilisés appartiennent au groupement ou à ses membres ou encore ont été pris en location par ceux-ci ;

*2° Les marchandises sont transportées pour les besoins de la production agricole à destination d'une exploitation pour l'approvisionnement nécessaire à sa production ou **au départ de celle-ci pour la collecte et l'expédition de ses produits** ;*

3° Le transport n'est que l'accessoire et le complément de l'activité du groupement ou de celle de ses membres. »

Cette dérogation vise les transports réalisés par des **exploitations regroupées au sein d'une structure juridique** telle une association, un GIE, une SARL, une SCIC, etc.

Elle nous paraît s'adapter, mais **seulement dans le cas du regroupement d'agriculteurs au sein d'une structure juridique**, aux cas de la collecte ou de l'expédition des produits. On peut néanmoins s'interroger sur la pertinence de cette dérogation dans le cas des livraisons à partir de lieu de consolidation (plateformes, magasins de producteurs) lorsqu'ils ne sont pas des « exploitations ».

Le transport doit n'être que **l'accessoire et le complément de l'activité du groupement** ou de celle de ses membres.

La question a été posée⁷³ de la possibilité, pour les membres d'une **coopérative d'utilisation de matériel agricole (CUMA)**, d'invoquer cette dérogation lorsqu'ils utilisent les véhicules appartenant la CUMA pour transporter communément leurs produits vers les points de vente ou de livraison. Selon la Fédération nationale des coopératives d'utilisation de matériel agricole (FNCuma) et Coop de France, les CUMA étant des coopératives agricoles de « services » (au sens de l'article R. 521-1-c du CRPM⁷⁴) et non des coopératives d'« approvisionnement ou de vente » (au sens du a de ce même article), les transports réalisés par leurs adhérents avec des véhicules utilitaires appartenant aux CUMA, afin de transporter leurs marchandises vers les points de ventes ou de livraison, n'entrent pas dans le cadre de cette dérogation. De même, il n'y a pas de transfert de propriété des produits des membres vers la CUMA, aussi, elle ne peut rentrer dans ce cadre. Enfin, si un agriculteur A part de son exploitation pour aller chercher les produits de l'exploitation d'un agriculteur B au moyen d'un

⁷³ G. Raton, E. Gazull, 2019, *Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court*, p. 24

⁷⁴ CRPM, art. R. 521-1-c : « fournir à leurs seuls associés coopérateurs et pour l'usage exclusif de leurs exploitations agricoles et forestières tous services nécessaires à ces exploitations, notamment en mettant à leur disposition du matériel, des machines agricoles, des moyens d'entretien et de réparation, des animaux, des moyens de perfectionnement technique et de formation professionnelle, des organismes d'études, d'expérimentation et d'analyse, ainsi que le personnel spécialisé correspondant. »

véhicule de la CUMA, il récupère les produits et repart de l'exploitation de l'agriculteur B. Aussi, il ne part plus de son exploitation mais de celle d'un autre donc il ne rentre pas dans la dérogation.

L'entraide agricole : articles L. 325-1 du Code rural et R.3211-3 du Code des transports

L'article L. 325-1 du Code rural prévoit que l'entraide « est réalisée entre agriculteurs par des échanges de services en travail et en moyens d'exploitation, y compris ceux entrant dans le prolongement de l'acte de production.

Elle peut être occasionnelle, temporaire ou intervenir d'une manière régulière.

L'entraide est un contrat à titre gratuit, même lorsque le bénéficiaire rembourse au prestataire tout ou partie des frais engagés par ce dernier.

Lorsqu'elle est pratiquée dans une exploitation soumise au régime d'autorisation des exploitations de cultures marines, l'entraide doit donner lieu à l'établissement d'un contrat écrit. »

L'échange de services mentionné dans l'article L. 325-1 peut concerner le transport (ramasse ou livraisons) si l'on considère qu'il entre *dans le prolongement de l'acte de production.*

Selon le rapport de l'IFFSTAR sur le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court⁷⁵, pour l'Administration (entretien DGITM) l'entraide agricole serait implicitement visée par le 2° de l'article R. 3211-3 du Code des transports (v. ci-dessus) et donc constituerait une activité de transport dérogatoire à l'obligation d'inscription au registre des transporteurs.

Cependant, le lien entre les dispositions du Code rural et celles du Code des transports n'est pas clairement affirmé par les textes qui ne sont pas harmonisés :

- L'article R. 3211-3 du Code des transports **limite les transports à un rayon de 100 kilomètres** autour de la commune dans laquelle ce transport a son origine, alors que l'article L. 325-1 du Code rural ne fixe pas de limite géographique ;
- Selon l'article L. 325-1 du Code rural, pour qu'il y ait entraide agricole, il faut **des échanges de services**, c'est-à-dire une réciprocité que ne prévoit pas l'article R. 3211-3 du Code des transports ; les agriculteurs doivent être en mesure de prouver cet échange de services (conduite du véhicule, mise à disposition du véhicule, ...).

Par ailleurs, l'entraide agricole ne vise **que les agriculteurs** et ne permet donc pas la co-livraison entre agriculteurs et artisans. Et, pour qu'il y ait entraide il est nécessaire qu'il y ait un échange de services, donc **une réciprocité**. Dans le cas contraire, le transport pourra être considéré comme une prestation de services non autorisée pour les structures agricoles dont l'objet est civil⁷⁶.

Conclusion : Comme le montre le schéma suivant réalisé dans le cadre du projet COLCICCA, et comme l'ont relevé les chercheurs dans le cadre des études consacrées à la logistique des circuits courts, le cadre réglementaire dérogatoire pour la mutualisation des transports n'est pas des plus simples, chaque cas dérogatoire impliquant des conditions particulières, et mériterait soit une explication

⁷⁵ Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court, Rapport final dans le cadre du projet de recherche DGITM, Sujet 4 « Mutualisation du transport en circuits courts », IFSTTAR, Gwenaëlle RATON, Département AME, Laboratoire SPLOTT

⁷⁶ v. Rép. Min. à question écrite n° 11727, JO 09/10/2018, Mme Bélangère

d'intermédiation, destinées aux producteurs de denrées alimentaires, se sont développées en se fondant sur ce régime (ex : La Charrette, Coclicaux).

Ce nouveau régime juridique prévoit cependant certaines conditions qui peuvent en restreindre l'intérêt :

- **Sont exclus du régime du cotransportage, les déplacements autres que celui que le conducteur doit faire pour son propre compte.** « *Comme pour le covoiturage, le trajet réalisé doit exister indépendamment de l'acte de cotransportage, la logique étant l'optimisation du taux d'occupation du véhicule et non la création de nouveaux déplacements* » (I. Bon-Garcin, 2020).

En d'autres termes, **il faut que les produits soient transportés dans le cadre d'un déplacement que le conducteur doit faire pour son propre compte.** Ne peuvent donc être couverts par ce régime, des déplacements ou des détours pour aller chercher les produits chez d'autres producteurs, ou bien encore pour aller livrer d'autres lieux que celui que le conducteur doit livrer. Il pourra certainement être toléré un faible détour pour aller chercher les produits d'un producteur voisin mais sûrement pas un allongement de plusieurs dizaines de kilomètres ;

- Le déplacement des produits d'autrui doit être fait « **à titre non onéreux, excepté le partage des frais** » :
 - L'article L. 3232-1 ne détaille pas **quels frais peuvent être pris en considération.** On peut sans doute se référer à **la liste donnée par l'article R. 3132-1 pour le partage des frais en covoiturage** : frais de dépréciation du véhicule, de réparation et d'entretien, dépenses de pneumatiques et de consommation de carburant, primes d'assurances, frais de péage et frais de stationnement afférents au déplacement. Ces frais peuvent être évalués à partir du barème forfaitaire mentionné au 3° de l'article 83 du code général des impôts ;
 - L'article L. 3232-1 prévoit la fixation par arrêté d'un **plafond annuel** des contributions financières qui sont reçues par le conducteur, au-delà duquel son activité pourrait être requalifiée en activité professionnelle de transport public routier de marchandises. **Or, ce plafond n'a pas encore été fixé par voie réglementaire, ce qui place les cotransporteurs dans une certaine insécurité juridique.** Notons qu'à notre connaissance aucune condamnation n'a encore été prononcée pour cotransportage « abusif ».

Pour la doctrine, si toutes les conditions fixées par l'article L. 3232-1 du Code des transports sont respectées (not. le caractère non onéreux du transport), **on ne peut qualifier le cotransportage de « contrat de transport », mais tout au plus y voir un contrat de « louage d'ouvrage » (ou prestation de service).**

Cette qualification est très favorable au cotransporteur car elle écarte le régime spécial du contrat de transport prévu dans le code de commerce (*art. L.133-1 et s.*), lequel rend le transporteur responsable de plein droit et sans faute des dommages que pourrait subir la marchandise. Cette responsabilité est de plus d'ordre public et interdit au transporteur de s'en exonérer par avance par une clause contractuelle.

Si le cotransportage est qualifié de « louage d'ouvrage », la responsabilité contractuelle du cotransporteur ne pourra être engagée que sur la **preuve d'une faute** de sa part, auquel s'ajoute la preuve du dommage subi et un lien de causalité entre la faute et le dommage. Par ailleurs, le

cotransporteur peut parfaitement prévoir des clauses de non-responsabilité qui sont valables, sous réserve de son dol ou de sa faute lourde.

Toujours selon la doctrine juridique, on ne doit pas, en tout cas, oublier que le cotransporteur rend avant tout un service : sa responsabilité devrait donc rester *sui generis* et donc exceptionnelle (vol, retard systématique, marchandise volontairement endommagée...) (Stéphanie SCHWEITZER, Philippe DELEBECQUE, *Énergie - Environnement - Infrastructures* n° 3, Mars 2020). A notre connaissance, aucune décision de justice ne s'est encore prononcée sur ce nouveau régime juridique.

Documents de transport

Que ce soit en transport pour propre compte ou dans le cadre des autres dérogations énoncées ci-dessus (sauf le cotransportage), **le conducteur du véhicule doit être en mesure de présenter un document d'accompagnement**⁷⁷ (facture, bon d'enlèvement ou bon de livraison).

Cette obligation découle de l'arrêté du 9 novembre 1999 *relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises*, qui prévoit s'appliquer notamment aux transports réalisés par des entreprises liées par un contrat (*C. transp.*, art. R.3211-2), transports agricoles dans un rayon de 100 km (*C. transp.*, art. R.3211-3), transports réalisés par des groupements d'entreprises agricoles (*C. transp.*, art. R.3211-4).

Les transports réalisés dans le cadre de l'**entraide agricole** (*C. rur.*, art. L. 325-1) ne sont pas spécifiquement visés par cet arrêté, mais si l'on considère que l'entraide agricole est implicitement visée par le 2° de l'article R. 3211-3 du Code des transports, les transports réalisés sous ce régime sont susceptibles de devoir être justifiés par un document d'accompagnement.

Selon l'arrêté de 1999, le document d'accompagnement doit être **une facture, un bon d'enlèvement ou un bon de livraison**, comportant obligatoirement les indications suivantes :

- a) Date de l'expédition ou de l'enlèvement
- b) Nom et adresse de l'entreprise qui effectue le transport
- c) Nom et adresse de l'expéditeur s'il est différent de l'entreprise qui effectue le transport
- d) Nom et adresse du destinataire s'il est différent de l'entreprise qui effectue le transport
- e) Lieu de chargement
- f) Lieu de déchargement
- g) Nature et quantité ou poids ou volume de la marchandise

Lorsqu'il s'agit d'une opération de transport d'un produit de même nature, réalisée pour le compte d'expéditeurs ou de destinataires multiples, le document peut comporter les indications suivantes :

- a) Date du premier enlèvement ou de la première livraison
- b) Date et heure de début de l'opération de transport
- c) Nom et adresse de l'entreprise qui effectue le transport

⁷⁷ Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises, art. 2

- d) Nom et adresse du premier expéditeur s'il est différent de l'entreprise qui effectue le transport
- e) Nom et adresse du dernier destinataire s'il est différent de l'entreprise qui effectue le transport
- f) Premier lieu de chargement
- g) Dernier lieu de déchargement
- h) Nature des marchandises

Ce document de bord n'est pas exigé pour les transports effectués pour la **vente ambulante** ou la démonstration de produits, ni pour les transports effectués par des **commerçants itinérants pour se rendre sur les marchés et les foires**⁷⁸.

L'absence de document de transport n'est pas sanctionnée en tant que telle mais l'entreprise peut être considérée comme exerçant illégalement une activité de transport public routier. **Il peut s'avérer lourd et compliqué, pour les agriculteurs mutualisant leurs transports, d'établir un tel document d'accompagnement à chacun des déplacements.**

Mutualisation du transport et gestion des risques

Responsabilité des acteurs en cas de mutualisation des transports

Dans le cas d'un litige consécutif à un transport mutualisé (avaries, pertes, retard de livraison), peuvent se poser des questions de responsabilités respectives des acteurs (ex : responsabilité du producteur qui a livré les produits d'un confrère).

Le litige doit tout d'abord se résoudre entre le producteur et son acheteur (contrat de vente), puis entre ce producteur et le producteur-livreur (accord entre les producteurs qui mutualisent le transport).

Il faut donc distinguer deux niveaux de responsabilité :

☞ 1^{er} niveau: la relation entre le producteur et son acheteur : ils sont liés par un contrat de vente. Même si ce n'est pas le producteur-vendeur (mais un confrère) qui a acheminé les produits, le litige doit se régler entre ce producteur-vendeur et son acheteur en appliquant les clauses de la convention qui les lie (ex : conditions générales de vente utilisées par une plateforme de producteurs⁷⁹) ou tout autre contrat (ex : commande publique)

☞ 2nd niveau: la relation entre les producteurs qui ont mutualisé : la responsabilité du producteur-livreur à l'égard du producteur-vendeur ne peut être engagée que dans les termes du droit commun de la responsabilité civile ou du contrat d'entreprise : prouver une faute du producteur-livreur + prouver le préjudice du producteur-vendeur + prouver le lien de causalité entre les deux.

⁷⁸ Arrêté du 9 novembre 1999 relatif aux documents de transport ou de location devant se trouver à bord des véhicules de transport routier de marchandises, art. 3

⁷⁹ v. CGV du Kiosque Paysan

A partir d'une certaine taille de mutualisation, il est conseillé d'**établir une convention** entre les producteurs (et éventuellement avec des tiers s'ils interviennent dans l'acheminement), laquelle fixera :

- L'objet de la mutualisation : qu'est-ce qu'on mutualise et comment ?
- Les obligations de chacun notamment au regard du respect de la réglementation transport et sanitaire,
- Le périmètre de responsabilité de chacun : à partir de quand et jusqu'à quand le producteur-livreur est responsable des produits transportés,
- Les modalités de règlement des éventuels litiges (indemnisation du producteur-vendeur par le producteur-livreur, autre forme de réparation, compensation par un transport gratuit, etc.).

Une solution peut aussi consister à prévoir, dans la convention liant les producteurs, **une clause de renoncement à recours** par laquelle chacun s'interdit d'exercer un recours contre les autres en cas de dommages causés à sa marchandise.

Assurance des producteurs qui ont mutualisé le transport

Les agriculteurs et les artisans ont en principe une assurance responsabilité civile professionnelle.

La question est de savoir si leur police d'assurance couvre les marchandises appartenant à des tiers qu'ils sont amenés à transporter dans le cadre de transports mutualisés. L'extension de la garantie d'assurance à ces produits peut encherir le coût de l'assurance, voire être refusée par l'assureur.

Recours à une plateforme numérique d'intermédiation

Caractéristiques des plateformes numériques d'intermédiation pour le transport

Une évolution intéressante pour l'amélioration de la logistique des circuits courts est celle du développement sur internet de quelques plateformes d'intermédiation **mettant en relation les offreurs et les demandeurs de transport dans le domaine particulier des produits alimentaires locaux** (pas d'aspect « vente en ligne » ici).

Ce modèle s'inspire de celui des bourses de fret qui jusqu'alors mettait en relation plutôt des expéditeurs professionnels (des « chargeurs », ex : industriels, centrales d'achat, coopératives, etc.) et des transporteurs professionnels. La démocratisation du modèle, permise par l'émergence de start-up et d'acteurs de la tech sur ce marché, ouvre cette possibilité de mise en relation aux acteurs particuliers que sont les producteurs agricoles.

La mise en relation peut se faire entre, d'une part, des producteurs et d'autre part :

- des transporteurs professionnels ou des logisticiens locaux ;

- d'autres producteurs (cotransportage) ;
- des particuliers (cotransportage).

Parmi ces plateformes, on peut citer La Charrette, Coclicaux (colivraison et costockage),

Si la mise en relation aboutit à un accord entre le demandeur et l'offreur de transport, le transport qui sera réalisé (ramasse ou livraison) peut se trouver soumis, selon ses caractéristiques, soit au régime du contrat de transport soit au régime du cotransportage. La distinction n'est pas toujours aisée à faire, tant les possibilités sont multiples (exemple du grossiste qui profite de sa tournée pour charger et livrer d'autres produits que ceux qu'il achète).

Soulignons que **certaines de ces plateformes ont évolué dans leurs propositions de services**, s'écartant de la colivraison, pour se concentrer davantage sur la mise en place de tournées au moyen d'un réseau de transporteurs professionnels formés aux enjeux du local (ex : La Charrette), d'autres s'impliquant encore davantage dans l'organisation de transports locaux pour les producteurs et allant, pour cela, jusqu'à prendre le statut de **commissionnaire de transport** (ex : Agriflux by Chemin des Mûres : prestations de transport, dispose de locaux sur le MIN de Toulouse).

Nouvelle réglementation applicable aux plateformes numériques d'intermédiation pour le transport

Jusqu'à présent, toutes ces plateformes se sont développées de façon relativement libre, mais avec l'adoption de la loi du 8 octobre 2021⁸⁰ et de l'ordonnance du 21 avril 2021⁸¹ leur activité est devenue plus encadrée, notamment afin de protéger le marché des transporteurs ou des commissionnaires de transport professionnels.

Qualifiées d'**opérateurs de plateforme d'intermédiation numérique de transport public routier de marchandises**, ces plateformes sont désormais divisées en deux catégories dans le Code des transports :

1°) Les "opérateurs de bourse numérique de fret " (OBNF) : il s'agit des opérateurs de plateformes qui proposent un service d'intermédiation, fourni à distance par voie électronique, entre des entreprises de transport public routier de marchandises et des clients, **présentant un caractère dissociable de la prestation de transport** proprement dite, dans la mesure où cette intermédiation tend uniquement à faciliter, éventuellement au moyen de prestations annexes de recherche, de localisation, de comparaison ou de paiement, la conclusion de contrats portant sur de futures prestations de services de transport, sans sélectionner le transporteur retenu par le client, ni exercer d'influence décisive sur les conditions essentielles des services de transport, leur exécution ou leur prix (*C. transp., art. L. 3261-1-4°*) ;

2°) Les " opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises " (OSN) : il s'agit des opérateurs de plateformes qui proposent un service

⁸⁰ Loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances

⁸¹ Ordonnance 2021-487 du 21 avril 2021 relative à l'exercice des activités des plateformes d'intermédiation numérique dans divers secteurs du transport public routier (modification du Code des transports : art. L.3161-1 et s.)

d'intermédiation, fourni à distance par voie électronique, entre des entreprises de transport public routier de marchandises et des clients, **présentant un caractère indissociable de la prestation de transport** proprement dite, dans la mesure où cette intermédiation tend à donner à des clients l'accès à une offre de services de transport sur le contenu de laquelle l'opérateur exerce une influence décisive en définissant les conditions essentielles de ces services, de leur exécution ou de leur prix ou en sélectionnant le transporteur retenu (*C. transp., art. L. 3261-1-5°*).

Tout d'abord, depuis le 1^{er} juin 2023, **ces deux catégories d'opérateurs doivent vérifier régulièrement que les entreprises de transport respectent bien la réglementation** :

- Inscription au registre des transporteurs et détention d'une licence de transport intérieur ou d'une licence communautaire,
- Assurance RC professionnelle,
- Utilisation de travailleurs détachés dans des conditions régulières,
- Ne pratiquent pas de travail dissimulé,
- N'emploient pas de salariés non autorisés à exercer une activité professionnelle sur le territoire français (*C. transp., art. L. 3261-2, L. 3261-3, amende administrative de 675€⁸²*).

Ensuite, d'autres obligations et responsabilité incomberont à l'une ou l'autre de ces deux catégories de plateformes :

➤ S'agissant des **opérateurs de bourse numérique de fret**, ils doivent **se déclarer auprès de l'autorité administrative** (*C. transp., art. L. 3263-1-I*). Une liste sera tenue à jour et publiée. Leurs utilisateurs (clients professionnels et entreprises de transport) doivent s'assurer que la plateforme a bien déclaré son activité (*C. transp., art. L. 3263-1-II*).

➤ S'agissant des **opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises**, ils doivent être inscrits à un **registre électronique national public** tenu par l'autorité administrative et, pour cela, **respecter des garanties financières et d'honorabilité professionnelle** (*C. transp., art. L. 3263-2*)⁸³. Les clients professionnels et les entreprises de transport doivent s'assurer que la plateforme est inscrite sur ce registre (amende administrative de 675€⁸⁴).

En outre, ces plateformes doivent veiller au respect, par les entreprises de transport étrangères, du respect des règles sur le cabotage (*C. transp., art. L. 3263-9 et L. 3421-4*).

Elles doivent également s'assurer que **les recommandations** qu'elles émettent à l'attention des entreprises de transport, **les outils** qu'elles mettent à disposition de ces dernières et **les clauses des contrats** à la formation desquels elles contribuent ne sont pas de nature à compromettre la sécurité des biens et des personnes.

Mais surtout, un nouveau régime de responsabilité est entré en vigueur pour ces mêmes opérateurs (*C. transp., art. L. 3263-5 et L. 3263-6*) :

⁸² C. transp., art. L. 3264-2-II, 1°

⁸³ Décret à venir

⁸⁴ C. transp., art. L. 3264-2-II, 2°

- Ils sont **responsables de plein droit** à l'égard du client (ex : un producteur ayant eu recours à la plateforme pour faire transporter ses produits) de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ces obligations soient à exécuter par l'opérateur de la plateforme lui-même ou par d'autres prestataires de services ;
- Ils disposent d'un **droit de recours contre l'entreprise de transport** public routier de marchandises qui a réalisé la prestation de transport ;
- Ils sont **garants de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai** déterminé dans le cadre du contrat
- Ils sont **responsables des avaries ou pertes** de marchandises ;
- Ils peuvent s'exonérer de tout ou partie de leur responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est **imputable soit au client, soit au destinataire** ou à l'expéditeur de la marchandise lorsqu'il n'est pas client au sens du 2° de l'article L. 3261-1, soit au **fait imprévisible et insurmontable d'un tiers** étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit en cas de **force majeure**.

Toute clause contraire insérée dans les conditions générales d'utilisation ou les conditions générales de vente pour les contrats formés dans les conditions énoncées au 5° de l'article L. 3261-1 est nulle. Cette disposition n'interdit pas aux opérateurs de plateformes de prévoir des clauses limitant le montant de l'indemnité en cas d'avarie, perte ou retard.

Ce régime de responsabilité est similaire à celui des **commissionnaires de transport** (*C. com., art. L. 132-3 et s.*), à la différence que ces derniers peuvent en principe atténuer leur responsabilité ou même s'en exonérer par avance (par une clause du contrat de commission de transport). Alors que les opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale ne peuvent atténuer ou s'exonérer de leur responsabilité puisque toute clause contraire est nulle.

Opérateur de bourse numérique	Opérateur de service numérique	Commissionnaire de transport
Présentant un caractère dissociable de la prestation de transport	Présentant un caractère indissociable de la prestation de transport	
Aucune responsabilité personnelle quant à la livraison des marchandises Aucune réparation des dommages	Responsable de la bonne exécution du transport / garant de l'arrivée / responsable des pertes et avaries (Dispositions d'ordre public) Quid de la réparation ?	Garant de l'arrivée des marchandises dans le délai / garant des pertes / garant des avaries (Obligation de résultat) Mais validité de clause contraire
N'est pas garant du transporteur	Garant du transporteur / sans préjudice de son droit de recours	Garant du transporteur substitué
	Exonération : faute du client / destinataire / expéditeur / fait d'un tiers / force majeure	Exonération : force majeure / faute de l'expéditeur / destinataire

Comparatif des responsabilités selon les types d'opérateurs

Source : F. LETACQ (IDIT), Plateformes d'intermédiation numérique

Impact de la nouvelle réglementation sur la logistique des CCAP

Dès lors qu'un organisme -quelle que soit sa forme sociale- gère un site internet / une application mettant en relation des producteurs/agriculteurs et des entreprises de transport routier qui effectuent

à titre onéreux une prestation de transport routier de marchandises, au moyen d'un véhicule motorisé ou non, cet organisme se trouve soumis à ces nouvelles règles : déclaration administrative et vérification du respect de la réglementation par les entreprises de transport qui utilisent la plateforme (inscription au registre des transporteurs, licence de transport, assurance RC professionnelle, utilisation de travailleurs détachés, travail dissimulé).

En outre, comme indiqué ci-dessus, si cet organisme s'imisce dans l'organisation des transports (*opérateur de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises*), la nouvelle réglementation fait peser sur lui **une lourde responsabilité commerciale** définie par le Code des transports.

Ces nouvelles règles, mises en place pour aligner le régime de certaines plateformes d'intermédiation avec celui des commissionnaires de transport traditionnels, pourrait représenter **un frein au développement des plateformes qui se créent pour développer la logistique des CCAP**.

D'une part, parce que cette réglementation leur impose de **réaliser des contrôles** qui peuvent s'avérer relativement lourds administrativement (vérification de l'inscription au registre des transporteurs, vérification de l'assurance, etc.) et complexe (vérification des clauses des contrats) avec le risque de sanctions administratives en cas de mise en relation sans exercer ces contrôles.

D'autre part, parce que **les garanties** (garanties financières et d'honorabilité professionnelle) qu'elle requiert et **la responsabilité commerciale** qu'elle fait peser sur des organismes qui proposent d'organiser les transports pour le compte de petites structures (agriculteurs/artisans) risque de décourager le développement de telles initiatives.

Peut-être faudrait-il adapter la réglementation pour exempter de ces obligations et responsabilités les plateformes qui proposent des services à de petites ou moyennes structures agricoles (mise en relation avec des transporteurs ou organisation de transports).

Soulignons toutefois que **ces nouvelles règles ne s'appliqueront pas aux plateformes d'intermédiation qui mettent en relation des producteurs mutualisant leurs transports contre le seul partage des frais (cotransportage)**, le transport n'étant pas réalisé à titre onéreux (pas de marge du producteur-transporteur). Reste que le plafond des frais au-delà duquel l'activité du cotransporteur tombe dans le champ du transport public, n'a pas encore été fixé par voie réglementaire.

S'agissant de la notion même de « partage des frais », elle a été définie pour le covoiturage (*C. transp., art. R.3132-1*) et on peut s'en inspirer :

- frais de dépréciation du véhicule,
- frais de réparation et d'entretien,
- dépenses de pneumatiques
- dépenses de consommation de carburant
- primes d'assurances.

Ces frais peuvent être évalués à partir du barème forfaitaire mentionné au 3° de l'article 83 du code général des impôts. Ils comprennent également les frais de péage ainsi, le cas échéant, que les frais de stationnement afférents au déplacement.

Recours à un prestataire

Pour optimiser la logistique des CCAP, une autre solution est celle du recours à un prestataire de transport. Les types de prestataires et de prestations sont divers. Certains acteurs, tels qu'**URBY** ou **AGRIFLUX** proposent des prestations adaptées aux producteurs en CCAP.

En fonction de la prestation proposée, le contrat s'analysera en un contrat de transport, un contrat de location de véhicule industriel avec conducteur, ou même un contrat de commission de transport.

Avantages :

- Il s'agit de recourir à un professionnel du transport dont la profession est réglementée, notamment du fait de l'obligation d'inscription à un registre national⁸⁵ et –pour cela- l'obligation de respecter des **conditions de capacité professionnelle, de capacité financière et d'honorabilité** ;
- Cette solution peut s'avérer plus économique que de réaliser soi-même les livraisons : temps consacré, entretien et usure du véhicule, essence, éventuellement recours à un salarié ;
- Elle permet de préserver sa marge qui serait amoindrie en cas de recours à un négociant ou à un grossiste.

Il faut souligner que **la relation contractuelle avec le transporteur professionnel** se trouve automatiquement régie par les **conditions générales de ventes (CGV)** du prestataire (ex : CGV de Chronofresh⁸⁶) ainsi que par des textes réglementaires qu'on appelle les « **contrats types** ».

En fonction de la prestation convenue, différents contrat types s'appliqueront, notamment :

- **Contrat type « transport des marchandises périssables sous température dirigée »** : contrat de transport conclu avec un transporteur (véhicule frigo)
- **Contrat type dit « général »** : contrat de transport conclu avec un transporteur (véhicule non frigo)
- **Contrat type « animaux vivants »** : contrat de transport conclu avec un transporteur d'animaux vivants
- Contrat type « commission de transport » : contrat conclu avec un commissionnaire de transport (type AGRIFLUX)
- **Contrat type « location de véhicule industriel avec conducteur »** : contrat conclu avec un loueur de véhicule avec conducteur

La particularité de ces « contrats types » est qu'ils sont d'application supplétive. En d'autres termes, leurs dispositions (leur contenu) « **font la loi des parties** » (client et transporteur / commissionnaire de transport / loueur de véhicule avec conducteur). Les parties peuvent déroger à ces dispositions en concluant un contrat contenant des dispositions différentes. C'est généralement le cas en cas

⁸⁵ Sauf si les transports sont réalisés au moyen de vélos, même à assistance électrique

⁸⁶ v. une description du service in VAILLANT L, GONÇALVES A, RATON G, BLANQUART C, *Transport et logistique des circuits courts alimentaires de proximité : la diversité des trajectoires d'innovation. Innovations, 2017*

d'acceptation par le producteur ou le groupement de producteurs des CGV du prestataire. Ce sont celles-ci qui prévaudront sur les dispositions du contrat type.

Si, au contraire, le producteur ou le groupement n'a pas accepté les CGV du prestataire, ou bien si celles-ci sont muettes sur un point en litige, ce seront les dispositions du contrat type qui s'appliqueront pour régler un éventuel litige.

L'intérêt de ces contrats types est de préciser les obligations respectives de l'expéditeur (producteur), du prestataire (transporteur, commissionnaire de transport) et du destinataire (restaurant, magasin, ...):

- informations et documents à fournir au transporteur,
- conditionnement, emballage, étiquetage et vérification de l'état des marchandises,
- chargement, calage, arrimage, sanglage et déchargement
- modalités de la livraison et réserves
- indemnisation pour pertes, avaries ou retard
- délai de prescription

Il est donc important de bien étudier tous ces textes (contrats types, CGV) qui feront la loi des parties et éventuellement **d'en négocier ou d'en aménager les dispositions en rédigeant un contrat écrit particulier et adapté à la prestation**. Ce qui peut se justifier amplement par le fait qu'une relation contractuelle entre un producteur et un prestataire de transport est très différente de celle entre un industriel et un prestataire de transport. Or, les contrats types sont plutôt adaptés à ce second type de relation contractuelle. Des aménagements contractuels, notamment pour de petits envois, s'avèreront nécessaires.

Circulation des véhicules de transport

Interdictions de circulation

La réglementation⁸⁷ fixe un certain nombre d'interdictions générales et complémentaires de circulation pour les **véhicules de plus de 7,5 tonnes de PTAC** à certaines périodes (week-ends, jours fériés).

Les véhicules transportant des produits issus des CCAP ne sont généralement pas concernés par ces interdictions puisque des dérogations sont prévues notamment pour les :

- Véhicules transportant exclusivement des animaux vivants, des **denrées ou produits périssable** ;

⁸⁷ Arrêté du 16 avril 2021 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes

- Véhicules spécialement agencés pour la **vente ambulante** des produits transportés, dans la région de départ du véhicule et ses régions limitrophes ;
- Véhicules de commerçants pour la vente de leurs produits **dans les foires ou les marchés**, dans la région de départ du véhicule et ses régions limitrophes.

Pour l'ensemble de ces véhicules, la **circulation à vide** est également autorisée :

- Dans la région du premier chargement du véhicule et ses régions limitrophes ;
- Dans la région du dernier déchargement du véhicule et ses régions limitrophes.

Zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m)

Premier cas : ZFE-m volontaires (C. gén. des collectivités territoriales, art. L. 2213-4-1-I, al. 1)

Une ZFE-m **peut être créée** dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un **plan de protection de l'atmosphère (PPA)** a été adopté. La Haute-Normandie est concernée par un PPA⁸⁸ (Seine-Maritime et Eure).

Second cas : ZFE-m LOM (C. gén. des collectivités territoriales, art. L. 2213-4-1-I, al. 2)

Une ZFE-m **doit être créée** (que l'agglomération se trouve sous un PPA ou pas) lorsque les normes de qualité de l'air (dioxyde d'azote (NO₂), particules PM₁₀ ou particules PM_{2.5}) ne sont **pas respectées de manière régulière** et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

Ces agglomérations en dépassement régulier étaient au nombre de 11 en 2019 : Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

Selon la nouvelle sémantique adoptée par le gouvernement⁸⁹, il s'agit des « **Territoires ZFE effectifs** » qui ne sont actuellement plus qu'au nombre de 5 : Paris, Marseille, Lyon, **Rouen** et Strasbourg.



⁸⁸ Arrêté inter préfectoral du 30 janvier 2014 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Haute-Normandie

⁸⁹ Comité ministériel qualité de l'air en ville, 10 juill. 2023

Dans ces *Territoires ZFE effectifs*, **des mesures de restriction de la circulation doivent être prises** à l'égard des véhicules automobiles **construits pour le transport de personnes ou de marchandises** dont le poids total autorisé en charge est **≤ 3,5 tonnes** et disposant d'au moins quatre roues (*CGCT, art. L. 2213-4-1-VI, al. 1*).

Bien que l'obligation d'adopter des restrictions ne concerne légalement que les **VP ou les VUL**, la loi laisse le champ libre pour en adopter aussi à l'égard des **véhicules lourds**, ce qu'ont fait dans un premier temps la majorité des collectivités (not. Rouen).

Certaines catégories de véhicules tels que les **véhicules agricoles** ou les engins de chantier ne peuvent faire l'objet de restrictions car ils n'entrent pas dans la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques (arrêté du 21 juin 2016) ; il n'existe donc pas de certificat qualité de l'air pour ces véhicules.

Ces mesures de restriction **doivent interdire** la circulation des véhicules suivants :

1° Depuis **le 1er janvier 2023** : les véhicules **diesel** et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules **essence** et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 (**Crit'Air 5**) ;

2° Au plus tard **le 1er janvier 2024** : les véhicules **diesel** et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 (**Crit'Air 4**) ;

3° Au plus tard **le 1er janvier 2025** : les véhicules **diesel** et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules **essence** et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 (**Crit'Air 3**).

Véhicules diesel et assimilés : désignent les véhicules ayant une motorisation au gazole ainsi que les **véhicules combinant une motorisation électrique et une motorisation au gazole**.

Véhicules essence et assimilés : désignent les véhicules ayant une motorisation à l'essence ainsi que les **véhicules combinant une motorisation électrique et à l'essence**.

Dans ces zones, l'autorité compétente doit **s'assurer du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques** nécessaires au respect des normes de circulation (*CGCT, art. L. 2213-4-1-VII, al. 1*).

La **Métropole Rouen Normandie** est allée au-delà de ce qu'impose cet échéancier puisqu'elle interdit depuis septembre 2022 **les Crit'Air 4, 5 et les « non classés »** (immatriculés avant le 1^{er} janvier 1997) dans les catégories véhicules légers, véhicules utilitaires légers, poids lourds (camions, cars, autobus). Des exemptions temporaires générales et des dérogations temporaires individuelles sont prévues (v. ci-dessous).

S'agissant des **deux-roues, tricycles, quadricycles à moteur, cyclomoteurs et motocycles**, l'exemption temporaire a pris fin le 31 août 2023.

[Troisième cas : ZFE-m Loi Climat et Résilience \(C. gén. des collectivités territoriales, art. L. 2213-4-1-I, al. 3\)](#)

Une ZFE-m doit être créée, avant le 31 décembre 2024, dans toutes les agglomérations (ou unités urbaines) de **plus de 150.000 habitants, soit 42 agglomérations**.

La liste des agglomérations potentiellement concernées et les communes incluses dans celles-ci a été fixée par un arrêté du 22 décembre 2021. Les EPCI restent libres (en respectant certaines conditions) de fixer le périmètre de la ZFE-m parmi ces communes.

En Normandie, les ZFE-m peuvent ainsi concerner les agglomérations et les communes suivantes :

Rouen :

27 : Alizay, Bosroumois, Grand Bourgtheroulde, Igoville, Martot, Saint-Ouen-du-Tilleul

76 : Amfreville-la-Mi-Voie, Belbeuf, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Boos, Canteleu, Caudebec-lès-Elbeuf, Cléon, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Elbeuf, Fontaine-sous-Préaux, Franqueville-Saint-Pierre, Freneuse, Grand-Couronne, Grand-Quevilly (Le), Houlme (Le), Isneauville, Londe (La), Malaunay, Maromme, Mesnil-Esnard (Le), Mont-Saint-Aignan, Montville, Moulineaux, Notre-Dame-de-Bondeville, Oissel, Orival, Petit-Couronne, Petit-Quevilly (Le), Quincampoix, Rouen, Saint-Aubin-Epinay, Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Saint-Etienne-du-Rouvray, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Saint-Martin-du-Vivier, Saint-Pierre-lès-Elbeuf, Sotteville-lès-Rouen, Sotteville-sous-le-Val, Tourville-la-Rivière, Val-de-la-Haye, Vaupalière (La).

Caen : Baron-sur-Odon, Biéville-Beuville, Bretteville-sur-Odon, Caen, Carpiquet, Colombelles, Cormelles-le-Royal, Cuverville, Démouville, Epron, Fleury-sur-Orne, Fontaine-Etoupefour, Giberville, Grainville-sur-Odon, Grentheville, Hérouville-Saint-Clair, Iffs, Mondeville, Mondrainville, Mouen, Rots, Saint-Germain-la-Blanche-Herbe, Tourville-sur-Odon, Verson.

Le Havre : Cauville-sur-Mer, Epouville, Fontaine-la-Mallet, Fontenay, Gainneville, Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, Havre (Le), Manéglise, Montivilliers, Notre-Dame-du-Bec, Octeville-sur-Mer, Rolleville, Saint-Laurent-de-Brèvedent, Saint-Martin-du-Bec, Saint-Martin-du-Manoir, Sainte-Adresse, Turretot.

Si l'EPCI le plus peuplé de l'agglomération possède déjà une ZFE-m et que celle-ci couvre plus de la moitié de sa population, alors l'obligation est satisfaite⁹⁰. C'est le cas de la Métropole Rouen Normandie.

S'agissant de ces agglomérations de plus de 150.000 habitants, le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 prévoit **deux situations dans lesquelles la ZFE-m n'a pas à être instaurée** :

Premier cas de dérogation (C. gén. des collectivités territoriales, art. D. 2213-1-0-5.-II) : L'obligation d'instaurer une ZFE-m est écartée lorsqu'il est démontré, au moins trois années sur les cinq dernières années, par des mesures réalisées ou par de la modélisation que les concentrations moyennes annuelles en **dioxyde d'azote (NO2)**, sont inférieures ou égales à 10 µg/ m3 :

- sur l'ensemble des stations fixes de mesures de la qualité de l'air de l'agglomération ;
- ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération.

Second cas de dérogation (C. gén. des collectivités territoriales, art. D. 2213-1-0-5.-III) : Les autorités compétentes ne sont pas tenues d'instaurer une ZFE-m lorsqu'elles démontrent par évaluation modélisée, au plus tard dix-huit mois avant l'échéance d'obligation d'instauration, que les actions mises en place permettent d'atteindre les concentrations en **dioxyde d'azote** sur l'ensemble de l'agglomération ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération, dans des délais plus courts ou similaires à ceux procédant de la mise en place d'une ZFE-m.

⁹⁰ C. gén. des collectivités territoriales, art. L. 2213-4-1-I, al. 5

Par conséquent, seules les agglos qui ne remplissent pas ces conditions doivent avoir mis en place une ZFE avant le 31 décembre 1924.

Parmi les 42 agglomérations de plus de 150.000 habitants, le ministère distingue :

- les **5 « Territoires ZFE effectifs »** : ceux qui sont encore en dépassement régulier
- les **37 « Territoires de vigilance »** qui se divisent entre :
 - **Les 6 ZFE déjà mises en place** mais qui n'ont pas d'obligation à renforcer leurs restrictions actuelles puisqu'elles ne sont plus en dépassement régulier des normes de qualité de l'air (Reims, Saint-Étienne, Grenoble, Nice, Montpellier et Toulouse),
 - **Les 31 agglomérations sans ZFE** (dont Caen et Le Havre), qui doivent uniquement mettre en place une ZFE d'ici le 1er janvier 2025 et restreindre la circulation des **véhicules particuliers immatriculés avant le 31.12.1996 (non classés)**.



L'arrêté ZFE

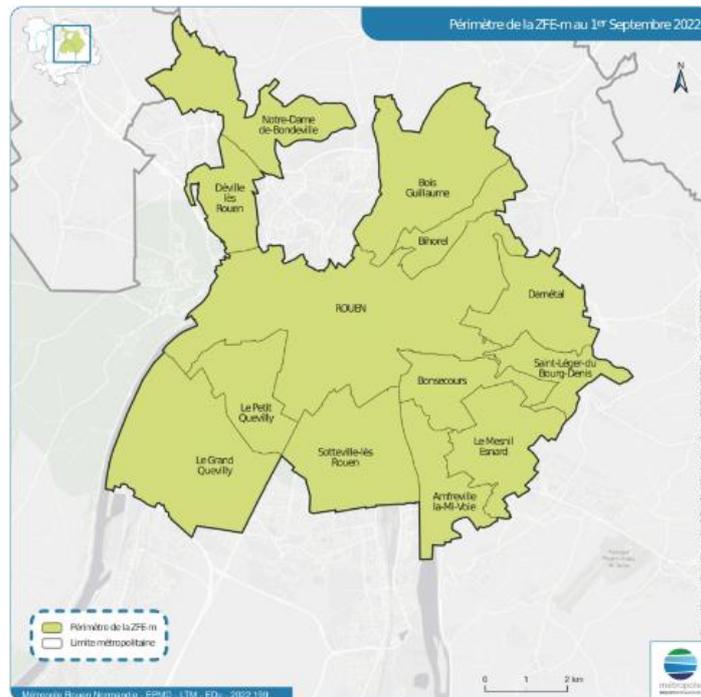
L'arrêté pris par l'EPCI doit fixer :

- les **catégories de véhicules concernés** ;
- la **période d'application des restrictions** : en permanence ou à certaines périodes (ex : pour les VP et VUL, du lundi au vendredi de 8h à 20h, pour les PL, tous les jours de 8h à 20 h, ou bien de façon permanente 24h/24 et 7j/7) ;
- les **exemptions et dérogations** :

- Exemptions nationales obligatoires : véhicules d'intérêt général, véhicules du ministère de la défense, véhicules affichant une carte « mobilité inclusion » (personnes handicapées), certains véhicules de transport en commun (*C. gén. des collectivités territoriales, art. R. 2213-1-0-1*) ;
- Dérogations individuelles locales temporaires (*C. gén. des collectivités territoriales, art. R. 2213-1-0-1*)

ZFE-m Métropole Rouen Normandie

En 2021, La ville de Rouen a instauré une ZFE-m qui se limitait à la zone intra-boulevard du centre-ville. **En 2022**, la ZFE-m a été étendue par la Métropole Rouen Normandie à une partie de son territoire, c'est-à-dire au territoire des communes d'Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Bois-Guillaume, Bonsecours, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Le Grand-Quevilly, Le Mesnil-Esnard, Notre-Dame-de-Bondeville, Le Petit-Quevilly, Rouen, Saint-Léger-du-Bourg-Denis et Sotteville-lès-Rouen. D'ici la fin de l'année 2024, en fonction des taux de pollution, cette ZFE-m pourra être étendue aux autres communes mentionnées plus haut et listées par l'arrêté du 22 décembre 2021.



Périmètre de la ZFE-m de la Métropole de Rouen Normandie

Certaines portions de voies sont exclues de la ZFE-m : les voies ou parties de voies délimitant deux communes dont l'une n'est pas incluse dans la ZFE-m.

Véhicules concernés : outre les **véhicules légers des particuliers** (depuis septembre 2022), sont visés par la ZFE-M les véhicules à moteur de **catégorie N1, N2 et N3** (VUL et poids lourds) depuis janvier 2022.

Ceux « **non classés** » et ceux de classes **Crit'Air 5 et 4** (en fonction de la source d'énergie et de la norme Euro) ne peuvent circuler ou stationner sur l'ensemble des voies ouvertes à la circulation de ces communes (7j/7 24h/24).

L'arrêté métropolitain⁹¹ prévoit :

- des exemptions permanentes, notamment pour les transports exceptionnels et les transports de grumes ;
- des exemptions temporaires (jusqu'au 30 juin 2024) à caractère général :
 - **Pour certaines catégories de véhicules, notamment les fourgons à température dirigée.** Notons que, contrairement à ce qui était prévu dans la ZFE-m de Rouen, ne sont plus exemptés les véhicules d'approvisionnement des marchés alimentaires ;
 - **Pour les véhicules ayant certains usages, notamment :**
 - Aide alimentaire,
 - Événements ou manifestations se déroulant sur la voie publique,
 - **Commerçants ambulants non sédentaires,**
 - Véhicule des sociétés agricoles ou de l'exploitant (micro-entreprise) munis d'un extrait Kbis (ou K ou L ou D1) indiquant un **code NAF (ou APE) entre 01.10 et 01.29 inclus (not. légumes et fruits),**
 - Transport d'animaux vivants (y compris les chevaux).

Des dérogations temporaires (12 mois renouvelable deux fois, la loi limite à 3 ans) et individuelles peuvent être demandées notamment :

- En raison des délais de livraison du véhicule commandé (prouver la commande du véhicule),
- par les entreprises en cessation de paiement et faisant l'objet d'une procédure de redressement judiciaire,
- pour les véhicules utilisés en l'attente d'un véhicule de remplacement,
- pour les véhicules spécifiques présentant des caractéristiques particulières, ...

Les livraisons réalisées en fourgons à température dirigée ou bien par des maraichers sont donc exemptés jusqu'au 30 juin 2024 (exemption générale temporaire).

Les producteurs peuvent aussi demander une dérogation temporaire à caractère individuel (seulement jusqu'au 29 juillet 2025) s'ils se trouvent dans l'un des cas énumérés ci-dessus.

⁹¹ Arrêté n°SA 22.293 du 29 juillet 2022 modifié par l'arrêté n° EPMD 23.253 du 15 mai 2023

ZFE-m Communauté urbaine du Havre

En tant qu'agglomération de plus de 150.000 habitants (« Territoire de vigilance »), la Communauté urbaine du Havre (275.000 hab.) est soumise à l'obligation d'instaurer une ZFE-m avant le 31 décembre 2024.

Les communes pouvant être concernées par cette zone sont Cauville-sur-Mer, Epouville, Fontaine-la-Mallet, Fontenay, Gainneville, Gonfreville-l'Orcher, Harfleur, Le Havre, Manéglise, Montivilliers, Notre-Dame-du-Bec, Octeville-sur-Mer, Rolleville, Saint-Laurent-de-Brèvedent, Saint-Martin-du-Bec, Saint-Martin-du-Manoir, Sainte-Adresse, Turretot.

ZFE-m Communauté urbaine de Caen

En tant qu'agglomération de plus de 150.000 habitants (« Territoire de vigilance »), la Communauté urbaine de Caen La Mer (276.000 hab.) est soumise à l'obligation d'instaurer une ZFE-m avant le 31 décembre 2024.

Les communes pouvant être concernées par cette zone sont Baron-sur-Odon, Biéville-Beuville, Bretteville-sur-Odon, Caen, Carpiquet, Colombelles, Cormelles-le-Royal, Cuverville, Démouville, Epron, Fleury-sur-Orne, Fontaine-Etoupefour, Giberville, Grainville-sur-Odon, Grentheville, Hérouville-Saint-Clair, Ifs, Mondeville, Mondrainville, Mouen, Rots, Saint-Germain-la-Blanche-Herbe, Tourville-sur-Odon, Verson.

Les critères des aides de la collectivité ne sont pas encore définis. Pour l'heure, la communauté urbaine propose uniquement une aide pour l'achat d'un VAE.

Nb : pour les deux communautés urbaines du Havre et de Caen, le Ministre des transports a indiqué le 10 juillet 2023 qu'en tant que « Territoires de vigilance » elles ont **pour seules obligations d'instaurer une ZFE et d'interdire au 1^{er} janvier 2025 les voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996** (non classés).

Soulignons néanmoins que, selon l'article D. 2213-1-0-5 du CGCT, les agglomérations de plus de 150.000 habitants **n'ont pas à créer de ZFE si :**

- il est démontré, au moins trois années sur les cinq dernières années, par des mesures réalisées ou par de la modélisation conformément à l'article R. 221-3 du code de l'environnement que les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote (NO₂), sont inférieures ou égales à 10 µg/m³ :

- sur l'ensemble des stations fixes de mesures de la qualité de l'air de l'agglomération ;
- ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération.

- il est démontré par évaluation modélisée, au plus tard dix-huit mois avant l'échéance d'obligation d'instauration, que les actions mises en place permettent d'atteindre les concentrations en dioxyde d'azote mentionnées ci-dessus sur l'ensemble de l'agglomération ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération, dans des délais plus courts ou similaires à ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité.

ZFE-m Paris et Métropole du Grand Paris

Textes : arrêté n° 2021P110297 du 28 mai 2021 instaurant une zone à faibles émissions mobilité à Paris

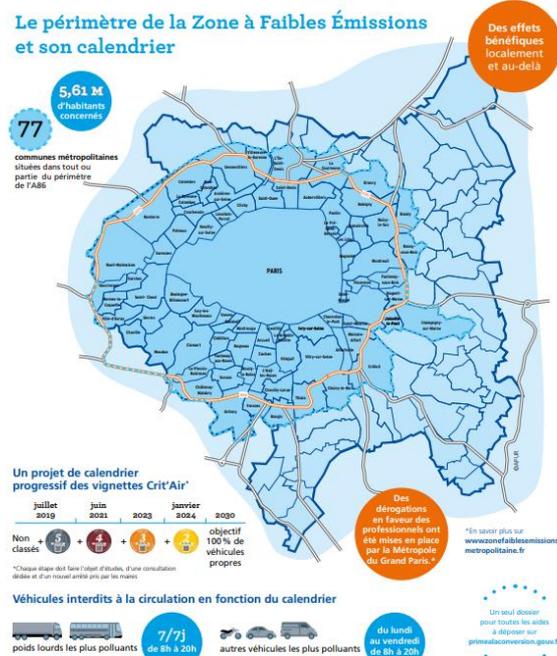
Un arrêté unique du Président de la Métropole du Grand Paris est en préparation puisque c'est lui qui exerce les compétences et prérogatives liées à la ZFE (loi Climat et Résilience).

Depuis le 1^{er} juin 2021, les **véhicules légers et les VUL classés 4, 5 et non classés** ne peuvent plus circuler dans :

- Paris intra-muros,
- le boulevard périphérique et les bois de Vincennes et de Boulogne,
- les communes incluses dans le périmètre de l'A86 (A86 exclue).

Cette interdiction s'applique sur les plages horaires suivantes :

- pour les véhicules légers et les VUL : de 8h à 20h, du lundi au vendredi,
- pour les poids lourds et les autocars : de 8h à 20h, 7 jours sur 7.



ZFE de la Métropole du Grand Paris

Quelques dérogations sont prévues, notamment :

- les véhicules d'approvisionnement des marchés (détenir une autorisation de la commune),
- les **véhicules frigorifiques** dont le certificat d'immatriculation porte la mention FG TD (fourgon à température dirigée).

Initialement, il était prévu d'interdire dans la ZFE-m du Grand Paris les véhicules **Crit'air 3 le 1^{er} juillet 2023** et les véhicules **Crit'air 2 en 2024**. Cependant, la Métropole a indiqué conditionner ces mesures à la mise en place effective par l'Etat du prêt à taux zéro garanti et du contrôle sanction automatisé. En juillet 2023, constatant que les mesures nécessaires n'avaient pas été prises, le Conseil métropolitain du Grand-Paris a voté ce report de l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 après les Jeux olympiques de 2024, au 1er janvier 2025 (délibération du 13 juill. 2023).

Précisons que pour l'heure le prêt à taux zéro ne peut concerner que les personnes physiques ou morales (sous conditions de ressources) domiciliées dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une ZFE-m.

Zfe.green

Le site zfe.green permet de déterminer, sur un territoire donné, et en fonction d'un type de véhicule et/ou d'une activité, quelles sont les interdictions (catégorie de vignette Crit'Air interdites, horaires d'interdiction), les dérogations permanentes ou temporaires applicables, et de consulter l'arrêté applicable à ce territoire.

Zone à circulation différenciée

Lors des épisodes de pollution atmosphérique, des mesures d'urgence peuvent être prises par **les préfets** (*C. envir., art. L. 233-1*). Ces actions graduées, allant de la recommandation à la prise de mesures contraignantes, sont définies dans des arrêtés interdépartementaux ou inter préfectoraux.

Nous avons ainsi relevé deux arrêtés applicables dans le périmètre de l'étude CCAP-Log :

- Ile-de-France : Arrêté 2016-01383 du 19 décembre 2016 relatif aux procédures d'information-recommandation et d'alerte au public en cas d'épisode de pollution en région d'Ile-de-France,
- Seine-Maritime : Arrêté 2022-1109 du 9 novembre 2022 relatif à la mise en œuvre de mesures de restriction de circulation en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant.

L'une des mesures pouvant être mise en œuvre par le préfet lors de pics de pollution de l'air consiste en la limitation de la circulation de certaines catégories de véhicules sur une zone géographique définie, appelée Zone à circulation différenciée (ZCD). **Dans le département de la Seine-Maritime, une ZCD est désormais identifiée⁹²**. La mise en place de la Zone à circulation différenciée, et des restrictions de circulation qui y sont associées, est strictement encadrée par un arrêté signé par préfet de la Seine-Maritime. Dans l'objectif que la mesure soit la plus efficace pour lutter contre les pics de pollution, et

⁹² Arrêté 2022-1109 du 9 novembre 2022 relatif à la mise en œuvre de mesures de restriction de circulation en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant (dite circulation différenciée), Communiqué de presse de la Préfecture de la Seine-Maritime

la plus claire et cohérente pour les usagers, cette zone correspond au périmètre d'application des 13 communes de la Zone à faibles émissions-mobilité, ou ZFE-m.

Au-delà du périmètre géographique, cet arrêté précise les catégories de véhicules (définies par les vignettes Crit'air) qui seront concernées lors de l'activation de la ZCD. S'agissant de la Métropole Rouen Normandie, **seuls les véhicules les moins polluants, équipés de certificats Crit'air 0, 1 ou 2 seront autorisés** à rouler en cas d'activation par le préfet de la circulation différenciée durant un épisode de pollution aux particules fines, à l'ozone ou au dioxyde d'azote. Les véhicules Crit'air 3, 4, 5 et non classés ne pourront donc pas rouler dans la zone lors de pics importants de pollution.

Des dérogations générales sont prévues par l'arrêté, notamment pour :

- les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires titulaires d'une carte en cours de validité ou d'une autorisation valide délivrée par une des communes de la Métropole Rouen Normandie ;
- les véhicules des maraîchers munis d'une autorisation d'exploiter ;
- les véhicules de transport frigorifique ou alimentaire.

Le Préfet peut également délivrer des autorisations de circulation dérogatoires spécifiques pour des véhicules sur demande motivée au préfet. Cette autorisation devra être affichée derrière le pare-brise de manière visible.

La circulation différenciée c'est quoi ?

La circulation différenciée s'étend sur :

- Paris ;
- les communes entre Paris et l'autoroute A86.

Pendant la circulation différenciée peuvent être interdits :

- les véhicules non classés ;
- les véhicules Crit'air 5, et 4, voire 3 selon l'intensité et la durée de l'épisode de pollution.

De 5H30 à 00h00.

Tous les véhicules roulant dans ce périmètre sont concernés, y compris ceux de province et de l'étranger.

Pour quelle efficacité ?

Circulation différenciée avec interdiction des véhicules non classés, Crit'air 5 et Crit'air 4	Circulation différenciée avec interdiction des véhicules non classés, Crit'air 5, Crit'air 4 et Crit'air 3
12 % des kilomètres parcourus	36 % des kilomètres parcourus
32 % de NO_x émis par le transport routier à l'intérieur de la A86	66 % de NO_x émis par le transport routier à l'intérieur de la A86
25 % des PM_{10} émises par le transport routier à l'intérieur de la A86	61 % des PM_{10} émises par le transport routier à l'intérieur de la A86

Vignette Crit'Air obligatoire

Quelles sanctions pour non apposition du certificat Crit'air ?

- 135€ pour les poids lourds
- 68€ pour les autres véhicules

Demandez votre certificat : <https://www.certificat-air.gouv.fr/>

Aides nationales pour le verdissement des véhicules de transport de marchandises

Bonus écologique « véhicule neuf »

Cette aide, accordée aux personnes physiques et morales, vise l'achat ou la location longue durée (≥ 2 ans) des véhicules neufs suivants :

- Voitures particulières (catégorie M1) utilisant **l'électricité, l'hydrogène** ou une combinaison des deux comme source exclusive d'énergie (C. énergie, art. D. 251-1) ;
- Camionnettes (catégorie N1) utilisant **l'électricité, l'hydrogène** ou une combinaison des deux comme source exclusive d'énergie (C. énergie, art. D. 251-1-1) ;
- Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises (catégorie N2 avec un PTAC $\leq 3,5$ t) utilisant **l'électricité, l'hydrogène** ou une combinaison des deux comme source exclusive d'énergie (C. énergie, art. D. 251-1-1) ;
- Véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycle à moteur (catégorie L) utilisant **l'électricité** comme source exclusive d'énergie (C. énergie, art. D. 251-1-3) ;
- Cycle, cycle à pédalage assisté, remorque électrique pour cycle (C. énergie, art. D. 251-1-4).

Montant du bonus écologique en 2023

Source : Avere-France

	Conditions	Motorisation	Personne physique	Personne morale
Voitures particulières neuves (M1)	Prix TTC < 47 k € Poids < 2,4 t	Electrique (batterie ou hydrogène)	27 % du coût d'acquisition dans la limite de 5 000 €	27 % du coût d'acquisition dans la limite de 3 000 €
Camionnettes neuves (N1)		Electrique (batterie ou hydrogène)	40 % du coût d'acquisition dans la limite de 6 000 €	40 % du coût d'acquisition dans la limite de 4 000 €
Deux ou trois roues et quadricycles à moteur neuf (L)	Pas de batterie au sans plomb Puissance supérieure à 2 kW	Electrique	250 € par kilowattheures d'énergie de la batterie, à la condition de ne pas être supérieur à 27 % du coût d'acquisition TTC et à 900 €	
	Pas de batterie au sans plomb Puissance inférieure à 2 kW	Electrique	100 €	

Notons que le décret n° 2022-1761 du 30 décembre 2022 n'a pas prolongé le bonus écologique (ni la prime au rétrofit électrique) pour les véhicules lourds (catégories M3 et N3).

Pour bénéficier du bonus écologique, le véhicule ne doit pas être cédé avant un certain délai qui dépend de sa catégorie. Par exemple, pour les camionnettes ou les véhicules de catégorie N2, ils ne doivent pas être cédés par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location dans l'année suivant leur première immatriculation ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 kilomètres.

Bonus écologique « véhicules d'occasion »

Prévue par l'article D. 251-2 du Code de l'énergie, cette aide, accordée uniquement aux personnes physiques majeures, vise l'achat ou la location longue durée (≥ 2 ans) des véhicules suivants :

- Voitures particulières

- Camionnettes
- Véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises (catégorie N2 avec un PTAC \leq 3,5 t)
 - ayant fait l'objet d'une première immatriculation depuis au moins deux ans à la date de facturation du véhicule ou de versement du premier loyer ;
 - n'étant pas cédé par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location dans les deux ans suivant la date de facturation du véhicule ou de versement du premier loyer ;
 - utilisant l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux comme source exclusive d'énergie (exit les hybrides rechargeables).

L'aide est limitée à 1.000 €.

Prime à la conversion

Cette aide, accordée aux personnes physiques (sous conditions de revenu⁹³) et morales, vise l'acquisition ou la location longue durée des mêmes catégories de véhicules que ceux éligibles au bonus écologique (à l'exception des remorques électriques pour cycles), à la condition qu'il soit « peu polluants ».

Pour connaître les véhicules « peu polluants » (électricité, hydrogène, combinaison électricité-hydrogène, véhicules dont les émissions sont \leq 122g ou 132g) dont l'acquisition ou la location ouvre droit à la prime à la conversion, se reporter aux articles D. 251-4-III (voiture particulière), D. 251-4-1-III (camionnette et catégorie N2 avec un PTAC \leq 3,5 t), D. 251-4-2-I (acquisition d'un véhicule à moteur à deux ou trois roues ou d'un quadricycle à moteur), D. 251-4-3 (acquisition d'un cycle à pédalage assisté).

Le véhicule ne doit pas être cédé avant dans l'année suivant son acquisition ni avant d'avoir parcouru 6.000 km (1.000 km pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycle à moteur).

Cette aide est attribuée lorsque cette acquisition ou cette location s'accompagne du **retrait de la circulation**, à des fins de destruction, d'un véhicule correspondant aux conditions édictées aux articles :

- D. 251-4-II pour la prime à la conversion destinées à l'acquisition ou à la location d'une voiture particulière peu polluante ;
- D. 251-4-1-II pour la prime à la conversion destinée à l'acquisition ou à la location d'une camionnette ou d'un véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises (catégorie N2 avec un PTAC \leq 3,5 t) peu polluants ;
- D. 251-4-2 pour la prime à la conversion destinée à l'acquisition ou à la location d'un véhicule à moteur à deux ou trois roues ou d'un quadricycle à moteur peu polluant ;

⁹³ Revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 22 983 euros

- D. 251-4-3-II pour la prime à la conversion destinée à l'acquisition ou à la location d'un cycle à pédalage assisté.

Le montant de la prime varie en fonction de différents critères : revenus, motorisation, distance domicile-travail, nombre de km parcourus dans l'année.

Prime à la conversion 2023					
Source : Avere-France					
	Conditions	Motorisation	Personne physique		Personne morale
			RFR < 6 358 €	RFR < 14 089 € et gros rouléurs	
Voitures particulières (M1)	Prix TTC < 47 k € Poids < 2,4 t	Electrique (batterie ou hydrogène)	80 % du prix d'acquisition dans la limite de 6 000 €		2 500 €
	Prix TTC < 50 k €	Hybride rechargeable	80 % du prix d'acquisition dans la limite de 4 000 €		1 500 €
Camionnettes (N1)	Classe I (masse de référence < 1 305 kg)	Electrique (batterie ou hydrogène)	40 % du prix d'acquisition dans la limite de 5 000 euros (6 000 euros pour RFR < 6 358 € et RFR < 14 089 € et gros rouléurs)		
	Classe II (masse de référence comprise entre 1 305 kg et 1 760 kg)		40 % du prix d'acquisition dans la limite de 7 000 euros (8 000 euros pour RFR < 6 358 € et RFR < 14 089 € et gros rouléurs)		
	Classe III (masse de référence < 1 760 kg)		40 % du prix d'acquisition dans la limite de 9 000 euros (10 000 euros pour RFR < 6 358 € et RFR < 14 089 € et gros rouléurs)		
	Prix TTC < 50 k €	Hybride rechargeable	80 % du prix d'acquisition dans la limite de 4 000 €		1 500 €

Quel que soit le nombre de véhicules remis pour destruction, l'acquisition ou la prise en location d'un véhicule ne peut donner lieu au versement que d'une prime à la conversion.

A noter que le montant de la prime à la conversion est **majoré** lorsque le bénéficiaire de ces aides (personne physique ou morale) **est domicilié, dispose d'un établissement ou travaille** dans une commune dont une partie du territoire est située au sein d'une **zone à faibles émissions mobilité**. Lorsqu'une aide similaire est attribuée par une collectivité territoriale située dans la ZFE-m. Lorsqu'une aide ayant le même objet a été attribuée par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales sur le territoire duquel se trouve la zone à faibles émissions mobilité considérée, le montant de la majoration défini à l'alinéa précédent est augmenté du montant de l'aide attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales susmentionnés, dans la limite de 2 000 euros.

Prêt à taux zéro

La loi Climat et Résilience de 2021 (modifiée par la loi de finances pour 2023) a instauré l'expérimentation (2023-2025) d'un prêt à taux zéro pour l'acquisition de véhicules légers peu polluants par les personnes physiques et morales domiciliées dans ou à proximité d'une ZFE-m LOM (en dépassement régulier des seuils) :

- **L'achat d'une voiture particulière ou d'un véhicule dont le PTAC est ≤ 2,6 t.** et dont les émissions sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre (véhicules électriques et hybrides rechargeables). Il peut s'agir aussi d'une **location de longue durée ou avec option d'achat** dans le cadre d'un contrat d'une durée supérieure ou égale à deux ans,

- **La transformation** d'un véhicule à motorisation thermique en véhicule à **motorisation électrique** répondant au même critère de poids.

Il concerne :

- les **personnes physiques** : revenu fiscal de référence par part ≤ 14.089 € selon le dernier avis d'imposition disponible,
- les **personnes morales** : microentreprises de moins de 10 salariés avec chiffre d'affaires annuel ou total du bilan annuel du précédent exercice comptable ≤ 2 m€),
- domiciliées ou exerçant une activité professionnelle dans ou à proximité d'une ZFE-m.

Attention, le véhicule acheté ou rétrofité ne peut être utilisé par une **personne morale** pour réaliser du **transport pour compte d'autrui**⁹⁴. Le prêt pourra donc concerner notamment les véhicules acquis ou transformés par des agriculteurs, des artisans ou des commerçants :

- soit n'étant pas inscrit au RCS ou au répertoire des métiers,
- soit étant inscrits à ces registres mais n'ayant pas une activité de transport public de marchandises.

Le coût d'acquisition du véhicule doit être inférieur ou égal, avant déduction des aides de l'État et le cas échéant des collectivités territoriales, à 45.000€ pour une voiture particulière et à **60.000 € pour une camionnette**⁹⁵.

Le montant du prêt ne peut excéder le coût d'acquisition du véhicule, aides publiques déduites. Il est **plafonné à 30.000€ dans le cas d'un achat et 10.000 € dans le cas d'une location**. Il est cumulable avec les aides à l'acquisition de véhicules peu polluants (bonus écologique et prime à la conversion).

L'établissement de crédit ou la société de financement appréciera sous sa propre responsabilité la solvabilité des emprunteurs et les garanties de remboursement qu'ils présentent.

Un arrêté du 12 juin 2023 définit les documents à fournir par l'emprunteur pour justifier de son lieu de domiciliation ou d'exercice de l'activité professionnelle, de ses conditions de ressources et des caractéristiques du véhicule faisant l'objet d'un achat, d'une location longue durée, ou d'une transformation en véhicule électrique.

En 2025, à l'issue de l'expérimentation, un rapport d'évaluation sera établi par le ministre chargé de l'économie et le ministre chargé des transports.

⁹⁴ v. arr. 12 juin 2023 relatif aux modalités de justification des conditions d'éligibilité à l'expérimentation d'un prêt ne portant pas intérêt pour financer l'acquisition d'un véhicule dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre ou la transformation d'un véhicule léger à motorisation thermique en véhicule à motorisation électrique, art. 3, 5°, b, JO 17 juin 2023

⁹⁵ Décret n° 2022-615 du 22 avril 2022 relatif à l'expérimentation d'un prêt ne portant pas intérêt pour financer l'acquisition d'un véhicule dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre

Micro-crédit « véhicules propres »

En complément du bonus écologique et de la prime à la conversion, un microcrédit véhicules propres, dont le montant a été augmenté en février 2022 pour atteindre jusqu'à 8 000 €, a été mis en place pour diminuer l'avance de trésorerie à réaliser pour **les ménages**, privés d'accès au réseau de crédit bancaire classique, souhaitant acquérir un véhicule peu polluant. Il est garanti par l'Etat à hauteur de 50%.

Véhicules concernés :

- voitures particulières et camionnettes Crit'Air 0 : électriques ou hybrides rechargeables,
- voitures particulières et camionnettes thermiques classées Crit'Air 1 (véhicule essence depuis le 1er janvier 2011) dont le taux d'émission de CO2 est inférieur ou égal à 132g/km1,
- véhicules à deux ou trois roues et quadricycles à moteur électrique.

Prime au rétrofit électrique

Cette aide aux personnes physiques et aux personnes morales s'applique en cas de transformation d'une motorisation thermique en **motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible**.

Son périmètre a évolué⁹⁶ puisque le décret n° 2022-1761 du 30 décembre 2022 a supprimé la prime au rétrofit électrique pour les véhicules lourds (catégories M3⁹⁷ et N3⁹⁸).

La prime est dorénavant réservée au rétrofit des :

- Voitures particulières (sous conditions de revenus pour les personnes physiques),
- Véhicules de catégorie M2 (plus de huit places assises et ayant un PTAC ≤ 3,5 tonnes),
- **Camionnettes**,
- **Véhicules de catégorie N2** (transport de marchandises et ayant un PTAC ≤ 3,5 tonnes), ex : Renault KANGOO, Renault Trafic
- Véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur.

Des acteurs du rétrofit commencent à être homologués pour rétrofiter les VUL ex : TOLV (ex-Phoenix MOBILITY) a obtenu la première homologation pour le rétrofit électrique des Renault Trafic 2 phase 1 (2000-2006) et bientôt des Trafic 2 phase 2 (2006-2014).

⁹⁶ Décret n° 2022-1761 du 30 décembre 2022 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants – JO 31 déc. 2022

⁹⁷ Catégorie M3 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal supérieur à 5 tonnes

⁹⁸ Catégorie N3 : véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal supérieur à 12 tonnes



Trafic 2 phase 1



Trafic 2 phase 2

A noter que, depuis l'adoption de la loi de finances pour 2023, le rétrofit électrique peut bénéficier du prêt à taux zéro (voir ci-dessus).

Le montant de la prime au rétrofit électrique est majoré lorsque le bénéficiaire de ces aides (personne physique ou morale) est domicilié, dispose d'un **établissement** ou travaille dans une commune dont une partie du territoire est située au sein d'une zone à faibles émissions mobilité. La majoration (1.000 €) peut être cumulée avec les aides locales dans une limite de 2 000 euros.

Suramortissement véhicule neuf

Le dispositif du suramortissement permet aux entreprises soumises à l'IS ou à l'IR de déduire fiscalement une fraction de la valeur d'origine, hors frais financiers, de leurs investissements éligibles. Il s'applique notamment à **l'acquisition d'un véhicule neuf** dont le PTAC est $\geq 2,6t$ qui utilise exclusivement une ou plusieurs des énergies énumérées par l'article 39 decies A du Code général des impôts.

Il s'applique aussi aux véhicules neufs faisant l'objet d'un **contrat de crédit-bail** ou d'un **contrat de location avec option d'achat** (LOA). Mais il ne s'applique pas aux frais financiers associés.

Il a été prorogé jusqu'en 2030 par la Loi Climat et Résilience.

Les sources d'énergies à utiliser sont :

- Gaz naturel (GNV, GNL) et biométhane carburant (bioGNV et bio GNL),
- Une combinaison de gaz naturel et de gazole nécessaire au fonctionnement d'une motorisation bicarburant de type 1A aussi appelé dual fuel type 1A (depuis le 1er janvier 2020),
- Carburant éthanol ED95 composé d'un minimum de 90% d'alcool éthylique d'origine agricole,
- Energie électrique,
- Hydrogène (pas de différence entre hydrogène bas-carbone et renouvelable). Le code des impôts ne distinguant pas entre l'emploi ou non d'une pile à combustible, on peut envisager son application à un moteur à combustion utilisant de l'hydrogène,
- Carburant B100 constitué à 100% d'esters méthyliques d'acides gras (depuis le 1^{er} janvier 2020) à condition que la motorisation du véhicule soit conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.

Le taux de suramortissement varie entre 20 et 60% en fonction du PTAC du véhicule, de sa date d'acquisition et de la source d'énergie (v. art. 39 decies A, I.2).

La déduction est de **20%** pour les véhicules dont le poids autorisé en charge est \geq à 2,6 tonnes et $<$ à 3,5 tonnes :

- acquis à compter du 1er janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant le gaz naturel et le biométhane carburant, le carburant ED95, l'énergie électrique et l'hydrogène,
- acquis à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant le carburant B100 et une combinaison de gaz naturel et de gazole.

La déduction est de **40%** pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge est \geq à 3,5 tonnes :

- acquis à compter du 1er janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant le gaz naturel et le biométhane carburant et le carburant ED95,
- acquis à compter du 1er janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant l'énergie électrique et l'hydrogène,
- acquis à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant le carburant B100 et une combinaison de gaz naturel et de gazole.

La déduction est de **60%** pour les véhicules dont le poids autorisé en charge est \geq à 3,5 tonnes et \leq à 16 tonnes :

- acquis à compter du 1er janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant le gaz naturel et le biométhane carburant, le carburant ED95, l'énergie électrique et l'hydrogène,
- acquis à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2030 pour ceux utilisant le carburant B100 et une combinaison de gaz naturel et de gazole.

Pour le calcul de la déduction, la valeur d'origine du bien s'entend hors frais financiers.

La déduction est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation des biens. En cas de cession du bien avant le terme de cette période, la déduction n'est acquise à l'entreprise qu'à hauteur des montants des déduits du résultat à la date de la cession, qui sont calculés prorata temporis.

Le suramortissement est cumulable avec le bonus écologique ou la location longue durée (LLD) des véhicules électriques et à hydrogène.

Aides locales

Région Normandie

Dispositif *Idee action « mobilité durable »*

Bénéficiaires : notamment les entreprises (micro entreprise, TPE, PME, ETI et grands groupes) et les associations. Pas d'aides aux particuliers.

Véhicules concernés :

- **Véhicules hydrogène**, à prolongateur d'autonomie pour lesquels la source de production électrique est mixte, assurée à la fois par des batteries et une pile à combustible, les véhicules tout hydrogène pour lesquels l'alimentation électrique est exclusivement d'origine hydrogène. Pour les véhicules hydrogène : **25% du montant hors taxe du véhicule, plafonné à 50 000 € par véhicule.**
- **Véhicules à motorisation gaz naturel pour véhicule (GNV/BioGNV) : 1 500 € par véhicule, dans la limite de 5 véhicules par bénéficiaire**

Conditions :

- Acquisition (neuf) ou location longue durée, avec ou sans option d'achat,
- Véhicule de type utilitaire et véhicules de catégorie N1 au sens de l'article R311-1 du Code de la Route (camionnette, fourgonnette, fourgon, châssis-cabine, ...), PTAC ≤ 3,5 t,
- Le bénéficiaire doit conserver dans son patrimoine le(s) véhicule(s) subventionné(s) pendant une période de 5 ans.

Ce dispositif ne peut être sollicité qu'une seule fois.

Département de la Seine-Maritime

Les aides du Département concernent notamment :

- L'acquisition / la location d'un VUL neuf ou d'occasion électrique, hydrogène, essence, gaz naturel, GPL, éthanol ou superéthanol comme source partielle ou exclusive d'énergie dont la date de 1ère immatriculation est postérieure au 1er janvier 2011 (Crit'Air 1, prix < 50.000€),
- Le retrofit électrique/hydrogène ou GNV.

Bénéficiaires : que les **personnes physiques**, sous conditions de ressources.

Conditions : résider en Seine-Maritime (mais en dehors du territoire de la Métropole Rouen Normandie) et justifier d'une activité professionnelle sur le territoire de la ZFE-m de la MRN.

Métropole Rouen Normandie

Bénéficiaires : particuliers, associations, entreprises (micro-entreprises, TPE – de 10 sal. et CA < 2M€, commerçants non sédentaires type producteur vendant sur les marchés) **domiciliés dans une des 71 communes de la Métropole Rouen Normandie.**

Conditions : remplacement ou retrofit d'un véhicule particulier, d'un VUL (Catégorie N1 -≤ 3,5t- sur le certificat d'immatriculation ou Catégorie CTTE sur les anciennes cartes grises), de Crit'Air 3, 4 ou 5 ou non classé mis au rebut. Le véhicule doit appartenir à l'entreprise depuis au moins un an.

Si remplacement : acquisition d'un véhicule de Crit'Air vert ou 0 (électrique ou hydrogène) ou 1 (hybride rechargeable, GNV, gaz ou essence⁹⁹), neuf ou d'occasion de type véhicule particulier, VUL, deux-roues, tricycle ou quadricycle, vélo cargo assisté ou non.

Véhicule à acquérir ou à louer :

Type de véhicule	Motorisation	Certificat de Qualité de l'Air	Type d'acquisition
VP VUL VASP - Handicap	Électrique	Crit'Air 0	Occasion, Neuf, LOA*, LDD**
	Hydrogène	Crit'Air 0	
	GNV	Crit'Air 1	
	Hybride rechargeable	Crit'Air 1	
	Essence	Crit'Air 1	-
	Rétrofit Électrique	Crit'Air 0	-
	Rétrofit GnV	Crit'Air 1	-
2/3 RM Quadricycle	Électrique	Crit'Air 0	Occasion, Neuf, LOA, LDD
	Essence	Crit'Air 1	
VAE Cargo	Assistance électrique	-	Occasion, Neuf,
Vélo Cargo	-	-	Occasion, Neuf,

* LOA : Location avec Option d'Achat

** LDD : Location Longue Durée

Véhicule à détruire :

Type de véhicule	Motorisation	Certificat de Qualité de l'Air	Normes EURO	Date maximale de 1 ^{ère} mise en circulation
VP – VUL – VASP-Handicap	Essence	NC, Crit'Air 5, 4 ou 3	0 à 3	31/12/2005
	Diesel		0 à 4	31/12/2010

Si rétrofit électrique ou GNV : transformation d'un véhicule particulier ou d'un VUL thermique détenu depuis au moins un an, de Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé. Il doit être transformé par un professionnel pour obtenir la vignette Crit'Air verte (électrique, hydrogène) ou Crit'Air 1 (GNV).

Aide limitée à trois véhicules pour toute la durée du dispositif.

L'aide financière de la Métropole est cumulable avec les aides de l'État (bonus écologique et prime à la conversion). Elle permet également d'obtenir la surprime ZFE de l'État. Le cumul des aides de l'État et de la Métropole est plafonné à 80% du montant d'achat du nouveau véhicule ou de la modification du véhicule.

Ville de Paris et Métropole du Grand Paris

Des aides sont prévues pour les professionnels, notamment :

- Pour l'acquisition d'un VUL électrique ou hydrogène de moins de 3,5 tonnes : forfait de 6 000 €,

⁹⁹ Voir les conditions dans le Règlement d'aides aux personnes morales, Métropole Rouen Normandie

- Pour l'acquisition d'un PL électrique, gaz ou hydrogène : forfait de 9 000 €.



Professionnel, je veux remplacer mon utilitaire non classé par un utilitaire neuf électrique.

Utilitaire neuf (électrique)	29 000 €
Aide Région ou Ville de Paris	- 6 000 €
Prime à la conversion	- 2 500 €
Bonus écologique	- 4 000 €
Reste à charge	16 500 €

<https://www.zonefaiblesemissionsmetropolitaine.fr/>

Dans le cadre de son **plan *Nouvel Air*** annoncé en mars 2023, la Métropole a annoncé vouloir faire évoluer le règlement d'intervention afin d'accélérer le remplacement des véhicules des artisans et des petites entreprises ainsi que celui des utilitaires polluants des entreprises de livraison en augmentant le plafond de véhicules subventionnés à 5 par entreprise pour les premières et 10 pour les entreprises de livraison. La Métropole va également renforcer son soutien à l'acquisition des véhicules utilitaires et lourds fonctionnant à l'hydrogène.

Dorénavant, elle accompagnera les collectivités de moins de 10 000 habitants afin qu'elles puissent remplacer un véhicule polluant par un équivalent plus propre. Véhicules éligibles : camionnettes, et véhicules spécialisés, à motorisation électrique ou à hydrogène, de moins de 3,5 tonnes.

Elle renforcera le montant de ses subventions aux petites et moyennes entreprises pour l'achat de véhicules hydrogène jusqu'à 15 000€ pour une voiture et 30 000€ pour un utilitaire.

Focus sur les nouvelles organisations logistiques en CCAP

Ne sont pas étudiées les plateformes d'intermédiation qui proposent uniquement la mise en relation entre demande et offre de transport et/ou de stockage.

Groupements de producteurs proposant vente en ligne et livraison

Caractéristiques

On voit se développer des initiatives de groupements de producteurs proposant un catalogue de produits locaux avec la possibilité de commander en ligne (ou éventuellement par d'autres modes : téléphone, courriel ou courrier postal), et permettant aux membres du groupement de mutualiser les livraisons ou le retrait des produits (magasins), éventuellement avec l'utilisation d'un espace intermédiaire de consolidation/massification.

Ex :

- **Box Fermier Normand** (MIN de Rouen) : association de producteurs disposant d'un magasin de producteurs sur le MIN de Rouen à destination de la restauration professionnelle
- **SAS Potimarron-Les Fermes d'ici** (MIN de Rouen) : catalogue en ligne, livraison
- **MIL Perche** (Orne) : association de producteurs livrant la restauration professionnelle et les particuliers, soutenu par le Parc naturel régional du Perche. Collabore avec le **GIE Collectif Percheron** (Orne) pour les livraisons sur Paris
- **SCIC SAS Inter Bio Normandie Services** : (Caen), coopérative de producteurs (70), transformateurs et distributeurs bio, organisés pour approvisionner la restauration collective en Normandie ; Pas de logistique si ce n'est un partenariat avec Grosdoit
- **Le Producteur Local** : SCIC associant producteurs, clients et salariés (50 associés dont 38 producteurs), réseau de magasins (Le Local : Le Havre, Elbeuf, Rouen, Bois-Guillaume) qui se partagent les charges en s'acquittant d'une contribution fixe annuelle quel que soit le volume de leurs ventes
- **SAS Fast Bray** créée par la **SCIC Coop De La Brèche** (Saumon-La-Poterie) et soutenu par l'Association d'Aide Rurale du Pays de Bray (AARPB) « La Brèche », la SAS Fast Bray est une **entreprise d'insertion** inscrite dans l'économie sociale et solidaire. Les entreprises d'insertion sont **conventionnées** par l'administration emploi de l'Etat, les Directions Régionales de Entreprises de la Concurrence de la Consommation du Travail et de l'Emploi, qui leur permet de prétendre à un financement réglementé. Elles doivent uniquement salarier des personnes agréées par Pôle emploi. Elles innovent par les services, les produits, les modes de distribution qu'elles créent, expérimentent et développent. Pionnières dès leur apparition dans les années 1970, elles se positionnent sur des marchés de niche ou en devenir, défrichent de nouvelles activités souvent à fort contenu environnemental. Atelier de transformation (personnes d'un ESAT préparent les produits

à destination des collectivités : cantines, EHPAD, hôpitaux) + magasin à Neufchâtel en Bray depuis avril 2023 ("Jalonne Fermière et Solidaire" avec équipement logistique pour massification et conditionnement) et site de e-commerce (en construction pour proposer les produits de l'ESAT et de producteurs locaux, centraliser les commandes)) + distributeur à Saumont La Poterie. 2 camions frigo, 4 chauffeurs livreurs, rayon de 140 km, proposent de la **location avec chauffeur pour des liaisons régulières** (prévues en 2023) Rouen, Beauvais, Dieppe, 7 salariés formés HACCP, stock sec, chambre froide, congélateur, achat-revente, production de légumes bio par 2 salariés sur un terrain acheté par l'AARPB

- **SCIC SAS Sur le champ !** : créée en janvier 2019 à Chartres sous l'impulsion de la chambre d'Agriculture d'Eure-et Loir et de la Société coopérative agricole d'Eure-et-Loir (SCAEL), elle vise à développer le lien entre les producteurs et les professionnels par la mise en œuvre d'outils permettant aux professionnels de la restauration et de la distribution alimentaire de s'approvisionner localement, de faciliter la logistique, la commercialisation et la gestion administrative pour les producteurs. Elle correspond à une volonté d'associer tous les acteurs dans une dynamique de développement de l'économie locale. Elle se compose de cinq collèges représentés par sept membres élus : la SCAEL, la chambre d'agriculture, les producteurs agricoles, les clients et bénéficiaires (gestionnaire du lycée Marceau à Chartres) et les collectivités territoriales (Conseil départemental)
- **GIE Bio Divers Cités** (Cérences, Manche) : 17 producteurs en BIO ou en cours de certification qui se sont réunis pour faciliter l'approvisionnement de leurs produits en région parisienne
- Association **Cagette & fourchette** (Indre) : association, livraison mutualisée de produits locaux pour la restauration collective, local de massification et livraisons par l'association
- **Producteurs d'Occitanie** : association de producteurs sur le MIN de Montpellier
- **GIE Berry Touraine** (Indre, région Centre-Val de Loire) : 17 producteurs de fromages de chèvre réunis pour mutualiser les moyens de commercialisation, le GIE achète aux producteurs en fonction des commandes, organise-la ramasse, le traitement et la préparation des commandes, et confie les livraisons à un transporteur
- **A voir : La coopérative Bio d'Ile de France est une société dont la propriété est collective et où le pouvoir est exercé démocratiquement. Elle collecte et distribue la production de ses agriculteurs-coopérateurs (notamment fruits, légumes et produits laitiers)**

Il peut s'agir d'une **initiative territoriale prenant la forme d'une SCIC** regroupant producteurs, acteurs publiques et clients avec une volonté d'associer tous les acteurs dans une dynamique de développement de l'économie locale et visant par exemple la restauration collective (écoles, EPHAD, hôpitaux) et/ou la distribution (ex : **SCIC SAS Sur le champ ! ; SCIC Le Producteur Local ; SCIC Coop De La Brèche** ou bien la prochaine SCIC en création par la Chambre d'agriculture et le Département Alpes Côte d'Azur pour l'exploitation de la **plateforme « 06 à Table »**).

Ces groupements sont spécialisés sur certains types d'acheteurs (GMS, commerce de détail, restauration collective, restauration commerciale, particuliers) ou bien en visent plusieurs.

Par exemple, **Le Box Fermier**, **MIL Perche** et **Sur le champ !** visent la restauration professionnelle et la distribution (pour **Sur le champ !**) tandis que **Potimarron Les Fermes d'ici**, **Le Producteur Local**, **Bio Divers Cités** et le **Collectif Percheron** visent les consommateurs. Le **GIE Berry Touraine** vise quant à lui le commerce de détail et la GMS.

Certains disposent d'une plateforme de regroupement ou de consolidation des produits et/ou de préparation des commandes avant livraison (local, entrepôt, espace sur un MIN).

Ex :

- **Potimarron-Les Fermes d'ici** et **Le Box Fermier Normand** : au MIN de Rouen
- **Sur le champ !** : sur le site de la coopérative SCAEL associée de la SCIC

D'autres disposent de magasins de producteurs (ex : **Le Producteur Local**, **Fast Bray** à Neufchâtel-en-Bray).

D'autres encore se contentent d'un lieu de regroupement avant chargement d'un véhicule (ex : **GIE Bio Divers Cités**, sur le parking de Rouffigny).

Les délais de commande sont variables :

MIL Perche : commander avant le dimanche soir pour une livraison le vendredi.

GIE Bio Divers Cités : commander dix jours avant livraison

Sur le champ ! : Les commandes doivent être passées au minimum à J-3 jours

Facturation

Les modalités de paiement des produits sont diverses selon les groupements : lors de la commande (le plus souvent), à la livraison (plus rarement, ex : **GIE Bio Divers Cités**), sur facturation ponctuelle (ex : **Sur le champ !**) ou de façon globale et périodique pour les commandes régulières (ex : tous les mois pour la restauration collective).

Certains sites proposent une facturation globale de tous les produits commandés aux producteurs référencés (ex : **Sur le champ ! GIE Berry Touraine**).

Bien que certains groupements se désignent expressément comme « vendeur » (ex : **Cagette et Fourchette** ; **Potimarron-Les Fermes d'ici**), il n'est pas facile de déterminer si le groupement achète préalablement aux producteurs pour revendre ensuite en ligne. Certes, certains groupements achètent aux producteurs pour revendre en fonction des commandes qu'ils reçoivent (ex : **GIE Berry Touraine**).

Mais, plutôt qu'une activité d'achat-revente, il nous semble que la plupart des groupements interviennent en qualité de mandataires des producteurs pour encaisser le prix de la vente via une plateforme sécurisée en ligne et le leur reverser ensuite, le plus souvent avec déduction d'une commission. Certains sites indiquent en effet que la facturation est effectuée par le groupement (et non par les producteurs) ou que les producteurs « délèguent » la commercialisation au groupement.

Il faut souligner que, dans les CGV, il existe souvent un flou entre le site marchand et les producteurs. Certaines CGV mentionnent en effet le « Vendeur » sans le définir, alors que d'autres le définissent en indiquant qu'il s'agit du groupement. Il serait préférable d'insérer des définitions claires dans ces CGV pour identifier qui est qui, qui fait quoi, qui est responsable de quoi.

Au prix du produit sont ajoutés des frais de livraison (ex : 5€ pour **MIL Perche**) ou bien le prix de la livraison est inclus dans le prix de vente (franco de port).

La livraison peut être gratuite à partir d'un certain montant de commande.

Ex : **Sur le champ !** : livraison gratuite à partir de 250€, 10€ entre 150 et 250€, 15€ en dessous de 150€

Certaines CGV prévoient une échéance de paiement (30 jours à compter de la date d'émission de la facture) et des pénalités de retard. Mais le plus souvent le paiement a lieu à la commande, notamment dans le cas de ventes aux consommateurs.

Une commission peut être ajoutée pour financer le fonctionnement du groupement (gestion du site, gestion des commandes, etc.).

Un minimum de commande peut être requis pour commander ou pour être livré.

Ex :

- **MIL Perche** : 50€ minimum
- **Sur le champ !** : 100€ de commande pour être livré

Rémunération des producteurs

Cet aspect est peu détaillé dans les informations disponibles.

Dans la plupart des cas, le groupement encaisse le prix des produits et le reverse aux producteurs sous déduction d'**une commission** correspondant à leur participation aux frais de la structure (coût des véhicule, location de véhicule, péages, carburant, frais de comptabilité, frais bancaire, coût du site internet, coût des salariés, ...).

Certains fonctionnent uniquement avec les **cotisations / contributions** de leurs membres.

- **Le Collectif Percheron** : une cotisation ne pouvant excéder 16,6% du prix de vente
- **Le Producteur Local** : une contribution fixe annuelle indépendante du volume de vente du producteur
- **GIE Bio Divers Cités** : une commission de 15% retenue sur le prix de vente
- **GIE Berry Touraine** : déduction d'une commission de 20% (incluant le prix du transport) sur le prix d'achat

Certains groupements demandent aux producteurs de s'engager à vendre prioritairement leurs produits aux adhérents du groupement (ex : **Cagette et Fourchette**) et aux acheteurs professionnels d'acheter les produits des producteurs uniquement via le groupement.

Transport

Ramasse

De ce que nous avons pu voir, **peu de ces groupements proposent une mutualisation de la ramasse**. Les producteurs amènent individuellement leurs produits sur le site de consolidation.

Certains groupements assurent néanmoins la ramasse :

- **FAST BRAY** qui dispose de chauffeurs -personnes en insertion- se déplaçant dans les fermes,
- **GIE Berry Touraine** qui ramasse chez les producteurs avec un salarié et un véhicule frigo loué.

D'autres y réfléchissent en vue de diminuer le coût du transport pour les producteurs et de rendre le groupement plus attractif (ex : **Sur le champ !**).

Livraison

Selon les catégories d'acheteurs (consommateurs, acheteurs professionnels), les livraisons se font à domicile ou en point relais (consommateurs) ou sur le site de l'acheteur pro (ex : cantine, EHPAD, hôpital).

En fonction des groupements, les **modes de livraison** sont divers mais l'objectif est généralement de regrouper les commandes et d'organiser les livraisons de la façon la plus rationnelle et économique possible (ex : tournée hebdomadaire ou bi-hebdomadaire). Certains proposent une livraison unique de tous les produits commandés sur le catalogue (**Sur le champ ! GIE Berry Touraine**).

Le mode de livraison proposé peut être :

- Unique :
 - o Livraison par **les producteurs eux-mêmes** avec leur propre véhicule ou **à tour de rôle avec les véhicules du groupement** (ex : **GIE Bio Divers Cités**)
 - o Livraison par **les salariés** et le(s) véhicule(s) du groupement (ex : **Alancienne, Cagette & fourchette, Le Collectif Percheron, MIL Perche, Sur le champ ! Potimarron Les Fermes d'ici** pour les livraisons à Rouen et alentours). C'est le mode le plus souvent observé pour les structures de petite taille, débutantes ou bien celles qui livrent des acheteurs professionnels (ex : restauration collective)
 - o Livraison par **un prestataire de transport** : c'est le cas des groupements de producteurs installés sur les MIN, Ex : **Box Fermier Normand** recourt à des transporteurs ou grossiste-transporteur (**GROSDOIT**) ; **Potimarron** recourt à **Toutenvélo, Chronopost** ou **Chronofresh** (livraisons partout en France) ; **GIE Berry Touraine** recourt à un transporteur pro.

- Diversifié en proposant différentes modalités de livraison au choix du client ou en fonction de la zone de livraison (ex : **Potimarron Les Fermes d'ici**). On peut même voir proposée une livraison via une solution de cotransportage assurée par des particuliers (ex : **Shopopop** proposé par **Potimarron Les Fermes d'ici**)

Le choix entre livraison par les moyens propres du groupement et livraison par un prestataire semble se faire en fonction de l'importance des flux à livrer, du périmètre desservi (plus les livraisons sont éloignées et plus on recourt à des prestataires), et du lieu d'implantation du groupement. Les groupements implantés sur un MIN auront plutôt tendance à recourir à des prestataires également implantés sur le MIN.

Généralement, lorsque ces groupements réalisent eux-mêmes les livraisons, ils n'apparaissent pas comme étant inscrits au Registre national des entreprises de transport par route. Rappelons que cette inscription (qui implique le respect de certaines conditions financières et professionnelles) est en principe obligatoire dès lors que l'on réalise du transport « public », également appelé « transport pour compte d'autrui » (transporte de biens appartenant à autrui). Cependant, tant que l'activité de transport reste accessoire à l'activité principale du groupement (qui est la vente), puisqu'elle consiste à **ne livrer que les produits achetés au groupement ou par son intermédiaire (encaissement pour le compte du producteur)**, il nous semble qu'il n'y a pas d'obligation pour le groupement d'être inscrit à ce registre et qu'il ne devrait pas y avoir de risque de voir ces transports qualifiés de « transports publics ». Au regard de la réglementation, cela peut en effet s'apparenter :

- Soit à du **transport pour compte propre** en cas d'achat-revente par le groupement,
- Soit à du transport réalisé par des **entreprises liées par un contrat** (art. R.3211-2 du Code des transports) : transports exécutés par toutes entreprises (agriculteurs, artisans, commerçants) inscrites au RCS ou au répertoire des métiers, dont le transport n'est pas l'activité principale et qui sont liées entre elles par un contrat en vue de la mise en commun d'une partie de leur activité. Notons qu'un contrat doit être conclu et qu'une autorisation de transport doit être demandée à la DREAL (voir p. du rapport) ;

Il est recommandé d'avoir à bord du véhicule tout document permettant d'attester que les produits sont transportés par un salarié ou un membre du groupement dans le cadre d'une vente (ex : bon de livraison, facture).

Lorsque le fonctionnement du groupement prévoit à la fois le prélèvement d'une commission sur le prix de vente et l'implication des producteurs dans les livraisons mutualisées (tournées), il faut rechercher un juste équilibre pour que chaque producteur s'y retrouve financièrement et soit compensé d'une manière ou d'une autre pour son implication (temps passé) dans les tournées de livraison.

Traitement des litiges

La plupart de ces groupements affichent des conditions générales de vente (CGV) plus ou moins élaborées, voire inconsistantes (modèle type non adapté).

Certaines interdisent d'une façon générale l'annulation de commande ou le droit de rétractation en invoquant l'interdiction de l'exercice de ce droit pour les denrées périssables (*C. cons., art. L. 221-28-4°*).

En revanche, la plupart prévoient la possibilité pour le groupement d'annuler, de modifier ou de reporter la commande en cas d'indisponibilité du produit auprès du producteur.

En cas de livraison non conforme, de dommages, de manquants ou de défaut de livraison, les groupements proposent généralement, selon les cas :

- Un avoir
- Une régularisation lors de la prochaine commande (ex : en cas de poids inférieur à celui indiqué lors de la commande)
- Un remboursement (pas toujours)
- Un remplacement du produit

Les CGV excluent généralement toute autre indemnité ou dommages et intérêts (ex : **Potimarron-Les Fermes d'ici**).

Il arrive qu'un délai de réclamation soit fixé dans les CGV (ex : **Potimarron-Les Fermes d'ici** : dans les deux jours de la livraison pour les produits frais).

Des clauses d'exonération sont prévues dans les CGV du groupement à l'égard des produits frais qui ne seraient pas réceptionnés ou retirés par le client dans le délai de livraison prévu. Ou bien en exonérant le groupement en cas de :

- problème sanitaire lié à une **mauvaise préparation des produits** commercialisés (ex : **Potimarron-Les Fermes d'ici**),
- force majeure incluant notamment l'impossibilité d'être approvisionné ou de livrer (ex : **Potimarron-Les Fermes d'ici**).

Plateformes de vente en ligne organisant l'intégralité ou une partie de la chaîne logistique (ramasse et/ou livraison)

Caractéristiques

Ce type d'organismes se différencie du précédent en ce qu'**il n'est pas créé et géré par des producteurs mais par des acteurs entrepreneuriaux**, éventuellement liés à l'économie sociale et solidaire (ESS, not. Kelbongoo).

Ils sont encore peu nombreux, mais on constate plusieurs initiatives de ce type ces dernières années :

- **SAS Alancienne** : Livraison de la région parisienne, ramasse en camionnette / livraison en scooters ou véhicules électriques

- **SAS Kelbongoo** : Livraison de la région parisienne, ramasse chez les producteurs en Picardie jusqu'à l'entrepôt de Montreuil (a été en liquidation judiciaire puis plan de cession)
- **La Ruche qui dit Oui ! (SAS EQUANUM)** : réseau national de vente en ligne mais ramasse limitée à la région parisienne. Les autres ruches sont livrées par les producteurs. Implanté en Normandie : 8 ruches en Seine-Maritime, 2 dans l'Eure, 3 dans le Calvados, 1 dans la Manche.

Ils sont souvent tournés vers la vente aux particuliers et interviennent plutôt dans les grandes agglomérations (**Alancienne, Kelbongoo, La Ruche qui dit Oui !**).

Les délais de commande sont variables :

- **Alancienne** : La commande peut être passée jusqu'à 22h la veille de la livraison, elle est ensuite envoyée aux producteurs de proximité appartenant au réseau pour une ramasse le lendemain matin.
- **Kelbongoo** : demande une commande une semaine à l'avance.

Pas de stock : les produits qui arrivent sur le site de consolidation sont ceux qui ont été commandés.

Entreposage : réception, consolidation et/ou préparation de commande avant livraison

Alancienne : local à Levallois-Perret (en recherche d'un nouveau local)

Kelbongoo : local à Montreuil

La Ruche qui dit Oui ! : local Ecolotrans à Chilly-Mazarin

Leurs CGV sont généralement plus précises et plus complètes que celles des groupements de producteurs (v. not. les CGU de **La Ruche qui dit Oui !**).

Facturation

Kelbongoo : les CGV indiquent que les produits sont achetés et revendus par Kelbongoo qui se qualifie expressément de « Vendeur ». Elles indiquent que « La Vente est conclue entre le Client et KELBONGOO ».

Alancienne : ne se qualifie pas expressément de vendeur mais la formulation des CGV la font apparaître comme tel.

La Ruche qui dit Oui ! indique dans ses CGU que la vente est conclue directement entre les membres (consommateurs) et les producteurs avec un paiement via le site internet même si la commande est passée physiquement dans une Ruche. **La Ruche qui dit Oui !** indique intervenir en qualité de **courtier** mettant à disposition des Membres une plateforme, ainsi que des outils et moyens techniques permettant la rencontre entre les Membres et les Producteurs en vue de la conclusion entre eux de contrats de vente. Elle précise qu'elle n'est **pas partie au contrat de vente** entre les Membres et les

Producteurs et, de manière générale, ne saurait en aucun cas voir sa responsabilité engagée au titre des difficultés pouvant intervenir lors de la conclusion ou de l'exécution de ce contrat.

Le paiement des produits se fait soit au moment de la commande en ligne par carte bancaire (**La Ruche qui dit Oui !**), soit lors du retrait de la commande dans les cas de livraison en point de retrait (**Kelbongoo** qui est une entreprise sociale). Sur certaines plateformes, le montant du prix n'est débité qu'une fois la livraison réalisée.

Le coût de la livraison dépend des plateformes et de leur organisation (en magasin, en point relais, à domicile...). Il est soit intégré dès le départ dans le prix de vente (transparent, notamment en cas de retrait en magasin) ou distingué du prix de vente.

Un minimum de commande peut être requis. Chez **La Ruche qui dit Oui !** c'est le producteur qui fixe ce minimum de commande car c'est généralement lui qui livre la Ruche.

La plateforme édite les factures, bons de livraison et de remise (**La Ruche qui dit Oui !**).

Certaines plateformes demandent aux producteurs de s'efforcer d'être présents lors des distributions (**La Ruche qui dit Oui !**).

Rémunération des producteurs

Ces organismes affichent une part importante du prix pour le producteur :

- **Alancienne** : 60%, les 40% restant : rémunération salariés, loyer, logistique, packaging
- **Kelbongoo** : 70%
- **La Ruche qui dit Oui !** : 80%, 8,35% pour le responsable de ruche, 11,65% pour le service (plateforme internet, support technique et commercial, développement des ruches). Le producteur est payé dans les 15 jours suivants de la distribution des produits.

La commission est généralement incluse dans le prix de vente (**La Ruche qui dit Oui !**).

Transport

Ramasse

Ces organismes se particularisent par une prise en charge de la ramasse, d'où leur intérêt :

Alancienne : camionnettes + salariés allant chez les producteurs

Kelbongoo : 3 camions loués avec chauffeur (ex : Fraikin), ramasse par 8 tournées/sem des produits commandés. Particularité logistique : les producteurs amènent les produits sur des points dépôt (fermes à Amiens, Compiègne) situés dans un rayon de 30 km autour de chez eux. Le camion vient y chercher les produits pour les ramener au local de Montreuil.

La Ruche qui dit Oui ! : uniquement sur Paris et la petite couronne, propose un service de collecte chez le producteur et de livraison sur les lieux de distribution (ruches) après passage sur entrepôt géré par

le prestataire logistique (ECOLOTRANS) : « Service Comptoir Parisien » (MIPDCV, filiale de La Ruche qui dit Oui !). Propose aussi aux producteurs d'envoyer par le biais d'un partenariat avec Chronofresh.

Livraison

Modalités diverses :

Alancienne : scooters/véhicule de l'organisme + salariés ou prestataires

Kelbongoo : véhicules loués avec conducteur, livre seulement des lieux de retrait de commandes (dans leurs boutiques ou sur des points mobiles)

La Ruche qui dit Oui ! : propose, uniquement sur Paris et la petite couronne, un service de dépôt et livraison : le producteur dépose (ou fait livrer par le partenaire Chronofresh) les commandes à l'entrepôt d'un prestataire de La Ruche qui dit Oui ! (transporteur Ecolotrans, à Chilly-Mazarin, 91, véhicules électriques et GNV) qui livre les Ruches. Le service est facturé 12 à 15 % HT du volume d'affaires HT transporté pour la livraison aux Ruches (en fonction des produits transportés). Sur le reste du territoire, les producteurs livrent en Ruche ou à domicile moyennant des frais de livraison dans ce dernier cas facturés lors de la commande.

Livraison à domicile, en boutique ou en point partenaire.

Les produits étant à la fois ramassés, préparés et vendus par le même organisme, il nous semble pouvoir être envisagé qu'il s'agit de **transports pour compte propre** ne nécessitant pas d'inscription au registre des transporteurs.

Ces organismes ne nous semblent pas être concernées par la nouvelle réglementation sur les plateformes d'intermédiation pour le transport car elles ne mettent pas en relation des clients et des transporteurs.

Traitement des litiges

Les CGV interdisent d'une façon générale l'annulation de commande ou le droit de rétractation en invoquant l'interdiction de l'exercice de ce droit pour les denrées périssables (C. cons., art. L. 221-28-4°). Certaines plateformes distinguent entre les produits périssables et les autres, pour ces derniers un délai de 14 jours est prévu pour se rétracter.

Le client est généralement informé du fait que certains produits sont des denrées alimentaires fraîches, telles que notamment les fruits et légumes, dont la production est tributaire de facteurs extérieurs, notamment météorologiques, ce qui peut conduire à faire varier les stocks et donc la disponibilité. Le montant correspondant au produit manquant est déduit du prix total de la commande.

En cas de livraison non conforme ou de dommages, la plateforme propose le remplacement du produit ou un remboursement si le remplacement n'est pas possible.

Des clauses d'exonération sont prévues à l'égard des produits frais qui ne seraient pas réceptionnés ou retirés par le client dans le délai de livraison prévu. Ou bien en cas de force majeure,

d'indisponibilité du produit ou lorsque le montant de commandes minimal requis par le producteur ou par la plateforme n'est pas atteint.

Certaines plateformes rappellent qu'elles ne sont pas les producteurs des produits et qu'en conséquence, en cas de dommages causés à une personne ou un bien par un défaut du produit, la responsabilité du producteur devra être recherchée par le client soit sur la base des informations figurant sur l'emballage dudit produit soit sur demande des informations auprès de la plateforme si les produits ne contiennent pas ce type d'information.

Dans la même philosophie, **La Ruche qui dit Oui !** indique qu'elle ne pourra voir sa responsabilité engagée s'agissant (i) de la conformité des Offres aux lois et règlements en vigueur (ii) de la conformité des Produits, de leur conditionnement et/ou étiquetage aux dispositions légales et réglementaires (iii) de la conformité de la livraison des Produits aux stipulations contractuelles et de l'existence de possibles vices cachés, (iv) des risques liés au transport, au stockage, à leur conservation et la remise des Produits, ou encore (v) du respect des règles d'hygiène et d'entretien., ces responsabilités incombant au seul Producteur.

Conclusion

Ces groupements innovent en matière d'organisation logistique tout en s'organisent de façon empirique. Or, il y a certains points sur lesquels il leur sera nécessaire d'être vigilants.

Notamment :

- Sur la **forme juridique du groupement** : que permet de faire telle ou telle forme sociale ?
- Sur la **gouvernance** : Notamment quelles obligations et quelles responsabilités assument les acteurs, que ce soit entre eux ou à l'égard des tiers (not. leurs clients).

Ces obligations et responsabilités peuvent varier selon la façon dont les acteurs se seront organisés sur le plan contractuel.

Entre eux, elles découleront de la convention qu'ils auront conclue, quelle qu'en soit la forme (un contrat, une charte, un règlement, ...).

Avec les tiers, les obligations et responsabilités découleront des conditions générales établies par le collectif. A cet égard, les CGV affichées par certains de ces organismes nous semblent parfois manquer de précision.

A défaut d'organisation contractuelle précise, le juge pourra appliquer aux différents activités le régime juridique propre à chacune de ces activités : c'est-à-dire le régime du contrat de transport, du contrat de dépôt ou du contrat de vente.

Il est donc important d'avoir une bonne analyse juridique des différentes activités du groupement, et d'anticiper dès le départ tout événement qui pourrait survenir afin de le solutionner contractuellement, notamment par le biais de conditions générales bien bordées.

Ces remarques peuvent sembler excessivement alarmantes pour une simple organisation regroupant quelques producteurs, mais la mise en place d'organisations logistiques d'une certaine taille, réalisant différentes activités, devra tenir compte de ces points de vigilance afin de solutionner à l'avance les éventuelles difficultés ou litiges pouvant survenir entre les acteurs du collectif ou avec les tiers.

Bibliographie

- ADEME, 2021, Deroo M., Raymond C., Pulcini A., *Optimisation de la logistique des circuits courts alimentaires : optimiser la logistique des circuits courts alimentaires grâce à la mise en place de points de regroupements autonomes*. 31 pages (projet PROMUSBOX)
- ADEME, 2017, *Les avis de l'ADEME : Alimentation – Les circuits courts de proximité*
- Allain B., 2015, [Les circuits courts et la relocalisation des filières agricoles et alimentaires](#), Rapport d'information de la Commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale
- Apelbaum R., Clot E., 2012, [Marchés publics - Agriculture : la mise en œuvre de circuits courts](#), La Gazette 9 avril 2012
- Arcusa V., 2011, [L'efficacité énergétique des circuits courts : état des lieux des déplacements de producteurs](#)
- Aubin-Brouté R.-J., 2017, *Contrats de vente de produits agricoles et droit commun des contrats*, Droit rural n° 457, Nov.2017, étude 33
- Aubin-Brouté R.-J., Grimonprez B., 2021, *La relocalisation des systèmes alimentaires : un défi pour le droit*, EAN : 9782381940090
- Aubry C., Chiffolleau Y., 2009, [Le développement des circuits courts et l'agriculture péri-urbaine : histoire, évolution en cours et questions actuelles](#)
- Bavec S., Chaïb K., Bouroullec M., Raynaud E., 2015-2018, [Les déterminants de la participation des agriculteurs dans les plateformes collectives : de l'adhésion à la participation pro-active](#), Projet « Circuits Alimentaires de Proximité – Les Plateformes d'Approvisionnement territorialisées » (CAPPAP)
- Bertrand J., 2015, *L'offre de transport et de services logistiques pour les circuits courts alimentaires. Enquête exploratoire sur les offres existantes et applicables dans le Nord – Pas de Calais*, Rapport de stage, IFSTTAR/SPLOTT sous la direction de G. Raton, Champs-sur Marne
- Blanquart C., Vaillant L., Metayer B., 2019, *La performance de la logistique des circuits courts alimentaires : une typologie en mondes de distribution*
- Blanquart C., Kebir L.Y., Petit C., Traversac J.B., 2009, *Les enjeux logistiques des circuits courts*, Rapport pour le PIPAME
- Blanquart C., Gonçalves A., Raton G., Vaillant L., 2015, [Vecteurs et freins d'une logistique plus durable des circuits courts alimentaires : le cas du Nord-Pas-de-Calais](#), 52^e colloque de l'ASRDLF
- Bon-Garcin I., 2020, *Covoiturage et cotransportage : la LOM ne règle pas tout !* AJ contrat 2020, Dalloz, p.56

Bouchez P., Faure J., Gallard L., Hardy-Metayer E., Metayer B., Raton G., Rios M., Tran-Thanh A., Vaillant L., Zogall B., 2017, *Organisations logistiques intelligentes en Vallée de la Seine*, Projet OLICO-Seine, ADEME, Région Ile-de-France, Région Normandie

Cantillon G., *Marchés publics et développement durable*, Fasc. 610 du JurisClasseur Collectivités territoriales

Carbone V., Meunier C., Zeroual T., 2008, *Vers des organisations logistiques durables*, Rapport du projet DURLOG pour le Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer, INRETS

Carpentier M., 2011, *Efficacité énergétique des livraisons en circuits courts : perception des producteurs et bonnes pratiques*, FR CIVAM Bretagne

Chambres d'agriculture de Bretagne, 2016, [Recueil d'expériences : organisation du travail : des solutions à partager 2015-07 ; Choisir ses modes de vente en circuits courts, 2016](#)

Chiffolleau Y., 2017, [Dynamique des identités collectives dans le changement d'échelle des circuits courts alimentaires](#), Revue Française de Socio-Économie », Vol.1, N° 1, p. 123-141

CUMA France [Organiser des circuits courts agricoles en Scic : une solution adaptée, mais exigeante](#),

Dupeyron C., Fasc. 182-10 : *Groupement agricole d'exploitation en commun (GAEC)*, JurisClasseur Sociétés Traité, LexisNexis

Dutoit A., Encinas S., Le Fouler G., 2020, *Création ou extension d'un point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé pour l'accès en automobile (Drive)*, 2020, Extrait du fasc. « Aménagement commercial - Obtention et mise en œuvre de l'autorisation d'aménagement commercial », JurisClasseur Construction – Urbanisme

Fédération Nationale d'Agriculture Biologique (FNAB), 2015, [Plateformes de producteurs bio approvisionnant la restauration collective : Pourquoi et comment se transformer en Société Coopérative d'Intérêt Collectif ?](#)

Friant-Perrot M., *Vente directe et information du consommateur*, 2015, Droit rural n° 436, dossier 21

Galichet T., [L'intégration de logiques de circuits courts en restauration collective](#), 2013-2014, Mémoire de MASTER

Gaubert E., Guerrero D., [Modèles d'organisation logistique : une typologie d'activités](#), 2014, 51^e colloque de l'ASRDLF

Gonçalves A., Zeroual T., 2016, [Analyser les impacts des circuits courts alimentaires : une étude en Nord-Pas-de-Calais](#), 2016, Revue de la régulation 20 | 2^e semestre / Autumn 2016

Gonçalves A., Morganti E., Blanquart C., 2014, [Alimenter les villes par les circuits courts : le défi de la conciliation des politiques publiques et des logiques d'acteurs](#), *Géocarrefour* 4/2014 (vol. 89), p. 247-259

Goncalves A., 2013, *Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité*, 2013, *Développement*

durable et territoires, Réseau « Développement durable et territoires fragiles », 2013, 4 (3), 18p. [\(10.4000/developpementdurable.10054\)](#). [\(hal-00962231\)](#)

Goncalves A., Zeroual T., 2014, [Les circuits courts alimentaires : vers une logistique plus verte ?](#) fhal-01073035f

Gonzalez-Feliu J., Morana J., 2010, [À la recherche d'une mutualisation des livraisons en milieu urbain : le cas du groupe NMPP](#), Revue française de gestion industrielle, 29 (2), p.71-92

Graine L., *Les circuits courts alimentaires et leur intégration au développement durable : des enjeux aux limites de leur mise en œuvre : exemple de la logistique des circuits courts en Vallée de la Seine*, sous la direction de L Vaillant

Grandvullemin S., 2015, [Le système AMAP : zone de « non-droit » ?](#) La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 24, 11 Juin 2015, 1279

Grimonprez B., 2019, *Exploitation agricole - L'agriculture urbaine : une agriculture juridiquement comme les autres ?* 2019, Droit rural n° 475, août 2019, étude 18

Hardy Metayer E., *Comment sensibiliser les producteurs à optimiser la logistique des transports et favoriser la mutualisation pour limiter les coûts économiques et environnementaux des transports en circuits-courts ?* Mémoire de stage sous la direction de Bouchez P. et Rollet A.-J.

Horvath C., 2022, *Légumes en circuit court : pour quels prix et quelles distances maraîchers et consommateurs acceptent-ils d'échanger ? Deux expériences de choix discrets*, Séminaire SPLOTT

Lacombe C., 2013, [Organiser les collaborations logistiques dans les circuits alimentaires de proximité : Quelle place pour le réseau Cuma et la coopération agricole de production ?](#), Mémoire fin d'études, Ecole Supérieure d'Agriculture d'Angers

Lasserre V., Moreno D., 2017, *Coopérative de développement économique - Proposition d'un modèle de contribution à la nouvelle économie de proximité*, La Semaine Juridique Entreprise et Affaires n° 37, 14 Septembre 2017, 1477

Latour M., 2015, *Enjeux juridiques de la promotion des circuits courts en Loire-Atlantique : L'exemple de l'aménagement d'une logistique de proximité sur le Pays de Châteaubriant*, mémoire de master 2 « Droit du Marché », Parcours Agroalimentaire, Faculté de Droit et des Sciences Politiques de Nantes

Lebel C., 2015, *Qualification juridique de la vente directe*, Droit rural n° 436, Octobre 2015, dossier 20

LiProCo, *Projet « Liens producteurs consommateurs »*, [Au plus près de l'assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires](#), Dijon/Versailles, Educagri/Quae, p. 138-167

Long M., *Restauration scolaire*, JurisClasseur Collectivités territoriales, Fasc. 475

Messmer J.G., 2013, [Les circuits courts multi-acteurs : Emergence d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires](#), Rapport INRA-MaR/S

Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, 2015, [Utiliser les plateformes collectives pour développer l'approvisionnement local en restauration collective](#),

Perez Zapico B., 2004, *Evaluation du transport de produits alimentaires pour une comparaison entre circuits courts et circuits longs*, Mémoire de fin d'étude

Poisson M., Saleilles S., 2012, [À chaque collectif de producteurs sa recette](#), *Post-Print* halshs-00718200, HAL

Raton G., Gazull E., 2019, [Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court](#), Rapport final dans le cadre du projet de recherche DGITM, Sujet 4 « Mutualisation du transport en circuits courts », IFSTTAR, Département AME, Laboratoire SPLOTT

Raimbert C., Raton G., 2021, [Collectifs logistiques et territoires dans les circuits courts alimentaires de proximité : la robustesse de la coopération analysée au prisme des communs](#),

Raimbert C., Raton G., Delabre M., Tellier C., Vaillant L., 2019, [Concevoir des organisations logistiques collectives et intelligentes pour les circuits courts alimentaires. Méthodes et mise en pratique](#), IFSTTAR

Raimbert C., Raton G., 2019, [Favoriser l'approvisionnement local de la restauration collective sur un territoire : Un jeu de rôle semi-coopératif comme moteur d'interconnaissance et de co-construction](#), Projet COLCICCA, 8^e Colloque du réseau Des Outils pour Décider Ensemble : Comment adapter et hybrider les démarches participatives dans les territoires ? Oct. 2019, Clermont-Ferrand, France

Raimbert C., Raton G., Vaillant L., 2019, [La logistique, un vecteur pour de nouvelles trajectoires d'innovation dans les circuits courts alimentaires de proximité ? Etude de cas de formes de coopérations multi-acteurs et multi-niveaux dans les Hauts-de-France](#), Projet « Concevoir des Organisations Logistiques Collectives et Intelligentes pour les Circuits Courts Alimentaires » (COLCICCA)

Raton G., Raimbert C., 2020, [Livrer en circuits courts : les mobilités des agriculteurs comme révélateur des territoires alimentaires émergents](#), Étude de cas dans les Hauts-de-France. *Géocarrefour*, 2020, 93 (3), 23 p.

Raton G., Goncalves A., Gaillard L., Wallet F., 2020, [Logistique des circuits courts alimentaires de proximité : état des lieux, nouveaux enjeux et pistes d'évolution](#), Rapport pour la Fondation Carasso et le RMT Alimentation Locale

Raton G., Blanquart C., Goncalves A., Vaillant V., 2016, [Logistique des exploitations en circuits courts : fondements d'une typologie pour un meilleur ciblage des solutions d'amélioration](#), 53^{ième} colloque de l'ASRDLF, Gatineau, Québec, Canada. 3p.

Raymond G., *Contrats conclus hors établissement*, JurisClasseur Concurrence – Consommation, Fasc. 903

Réponse ministérielle, *Exonération de la TVA sur les opérations de vente directe par les agriculteurs*, Rép. min. n° 41277 : JOAN 15 févr. 2022, p. 995, Droit rural n° 503, Mai 2022, alerte 127

Réponse ministérielle, *Marchés publics : Quelles solutions face au manque d'accès des entreprises locales à la commande publique ?* Rép. min. à QE n° 24584, JOAN Q. 25 févr. 2020, p. 1485, Lamyline

RMT Alimentation locale, Open Food France, CERD, Bordeaux Sciences Agro, Alexis Fitzjean O'Coibhthaigh, [Modélisation juridique d'un circuit court : comprendre et choisir le modèle qui vous correspond](#), 2022

RMT Alimentation locale, 2016, [La logistique dans les chaînes alimentaires courtes de proximité : enjeux et leviers d'optimisation](#),

Rochdi G., 2012, [Le développement des circuits alternatifs de distribution des produits alimentaires](#)

Romeyer C., 2012, *La coopération logistique : une solution pour développer les circuits courts de proximité dans la restauration collective*, Symposium final PSRD : Les chemins du développement territorial, Clermont-Ferrand

Roy, Landry et Beaulieu, 2006, [Collaborer dans la chaîne logistique : où en sommes-nous ?](#) Gestion, volume 31, numéro 3, pp. 71-76

Schweitzer S., Delebecque P., 2020, *Infrastructures, transports et logistique - Regards croisés : La LOM dans ses aspects responsabilité et sécurité*, Énergie - Environnement - Infrastructures n° 3, Mars 2020, dossier 10

Vaillant L., Gonçalves A., Raton G., Blanquart C., 2017, [Transport et logistique des circuits courts alimentaires de proximité : la diversité des trajectoires d'innovation](#). *Innovations*, Innovations 2017/3, Projet « ALternatives LOGistiques pour les CIRcuits Courts » (ALLO CIRCO, 2013-2015), Chambre d'Agriculture, IFSTTAR, CEREMA

Vaillant L., 2017, *Circuits courts la logistique ça s'organise*, Revue PREVENTIQUE, N°153, juillet, pp 58-59