



Benchmark des initiatives et organisations logistiques en circuit court

Réalisé par



En partenariat avec :



Avec le soutien de :



Sommaire

Contexte et complexité de la logistique des circuits courts (proximité ou non)	p.3
Modèles de vente en circuit court de proximité	p.11
Décomposition des flux logistiques en CCAP en Normandie (BtoB ou BtoC)	p.12
Situation et initiatives nationales	p.13
Situation et initiatives régionales en Normandie	p.17
SWOT – Logistique des CCAP en Normandie	p.19
Bonnes pratiques à étudier	p.20
Conclusion du Benchmark	p.21

1. Contexte et complexité de la logistique des circuits courts (proximité ou non)

Dans la définition d'un circuit court, il y a au maximum un intermédiaire entre l'entreprise productrice et/ou de transformation et le consommateur final. Il est important de bien prendre en compte pour ce rapport, que les logisticiens ne doivent pas être considérés comme des intermédiaires supplémentaires, mais bien comme des partenaires complémentaires.

Pour les circuits courts, la logistique correspond à la gestion des flux physiques (entre lieux de production, lieux de transformation, de conditionnement, de stockage et/ou de vente), des flux d'informations (entre producteurs et consommateurs par exemple) et éventuellement des flux financiers (paiement des produits des consommateurs aux producteurs). Elle se démarque par le dynamisme que ces échanges commerciaux génèrent sur un territoire. Mais il ne faut pas perdre de vue les coûts cachés, la gestion des stocks, la préparation de commandes, l'étiquetage, la traçabilité, le conditionnement et la facturation.

Afin de rester dans l'esprit du circuit court, il faut que la logistique associée, soit également respectueuse de l'environnement (CO², optimisation du volume transporté, limiter les doubles flux et matériels adaptés aux besoins).

L'organisation collective pour optimiser la logistique se définit comme une collaboration logistique. Il existe deux façons de s'organiser collectivement pour optimiser la logistique :

- La collaboration verticale (mise en commun d'informations pour faire remonter la demande vers l'amont)
- La collaboration horizontale (partage par mutualisation de moyens logistiques entre acteurs d'un même niveau de la chaîne de distribution)

Les 3 principaux niveaux de logistique pour le CCAP :

- La logistique « amont » : pour une exploitation, cela intègre la gestion de la production et des approvisionnements nécessaires à la production, la transformation s'il y en a, et l'organisation de la gestion des flux matériels.
- La logistique « aval » : cela concerne la distribution, soit directe, soit via un intermédiaire, soit via un prestataire ; 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 » : la gestion du retour éventuel des contenants et emballages vers l'amont et la gestion des invendus.

Contexte

Les circuits courts (circuits de transformation et/ou de vente de produits alimentaires se caractérisant par la présence au maximum d'un seul intermédiaire entre les agriculteurs et les consommateurs finaux) sont en plein essor. Ces circuits alimentaires ont aujourd'hui des bénéfices et intérêts reconnus : maintien des exploitations agricoles, contribution au développement de l'emploi local, renforcement du lien producteur-consommateur, valorisation du métier d'agriculteur, etc. Cependant, ces circuits connaissent un développement tous azimuts et on semble observer un manque d'efficacité, notamment vis-à-vis des filières longues de distribution.

La logistique est perçue comme un facteur explicatif de la difficulté actuelle des circuits courts à toucher plus de consommateurs et à répondre à leurs attentes en termes de disponibilité de produits et de praticité. Il est nécessaire d'adapter l'offre à la demande sans se faire par une augmentation des coûts et une complexification des opérations pour les agriculteurs. L'enjeu est au contraire la réduction de la contrainte logistique.

La durabilité de ces circuits alimentaires est contestée, notamment par :

- **Un manque d'efficacité dû à la complexification de l'organisation du travail sur l'exploitation.** Produire, transformer et vendre constituent de nouvelles activités souvent chronophages, parfois difficiles à gérer et à organiser pour les producteurs
- **Un manque d'efficacité énergétique** avec le transfert de petites quantités de produits, la multiplication des installations sur les exploitations (comme les chambres froides), les voyages retour à vide, etc. Pour pallier ces manques d'efficacité et inscrire les circuits courts alimentaires dans un développement plus durable, il est nécessaire d'organiser et d'optimiser la logistique de la production à la commercialisation des produits. Pour les circuits courts, la logistique correspond à la gestion des flux physiques (entre lieux de production, lieux de transformation, de conditionnement, de stockage et/ou de vente), des flux d'informations (entre producteurs et consommateurs par exemple) et des flux financiers (paiement des produits des consommateurs aux producteurs)

Des éléments structurants ont été identifiés pour les CCAP : la demande des consommateurs ne cesse de croître et la volonté des territoires de s'approvisionner localement également. Les PAT (projets alimentaires territoriaux) poussent les collectivités à se repenser dans un modèle plus local, qu'il faut arriver à mettre en adéquation avec les actions auprès de la restauration collective qui apparaissent comme étant un levier essentiel permettant de structurer les filières locales et de redonner de la valeur à l'alimentation en sensibilisant les convives aux différents enjeux d'une alimentation durable et responsable.

L'organisation logistique actuelle n'est aujourd'hui pas faite pour des micro-flux du type CCAP et il est certain qu'il existe un besoin pour ces solutions. Certaines organisations ont bien identifié cet enjeu, mais encore trop peu de professionnels vont sur ce champ-là. Il s'agit d'une logistique de dentelle qui est coûteuse et l'aspect réglementaire sur la question de la mutualisation n'arrange rien. En tant que professionnel du transport, transporter des produits pour le compte d'autrui est bien encadré par la loi, mais en tant que producteur agricole, il existe encore un flou au niveau de la réglementation.

Complexité

La difficulté principale de la logistique des CCAP est sa complexité. Elle concerne des flux fragmentés, de petites dimensions, de manière aléatoire et souvent dans des endroits exigus. Il ne faut pas croire que cette logistique se résume à une logistique des circuits longs en miniature. Il est important de poser l'ensemble des éléments et de créer des modes opératoires spécifiquement dédiés aux CCAP.

La logistique de transformation n'est quasiment pas considérée comme faisant partie de la logistique des CCAP (ou traitée à part), ce qui doit être indissociable de la logistique de production, afin de mutualiser les flux et de prendre en considération toutes les exigences techniques, pour la création d'une organisation globale.

Les flux logistiques sont sous-optimisés, onéreux et souvent même peu efficaces en termes d'émission de CO₂, du fait des faibles volumes déplacés.

Dans la mise en place d'organisation logistique il est souvent évoqué des problématiques de gouvernance, de coordination, de conflits, au sein des collectifs et réseaux de distribution.

Des points de vigilance existent et accentuent la complexité de la mise en place de cette logistique CCAP, car l'alimentation locale n'est pas qu'un sujet d'organisation logistique. Chaque territoire ne pourra pas produire tout type de produit, il faut donc bien définir l'échelle du local, proposer une répartition/distribution homogène et ne pas penser à l'offre avant de penser à la demande.

La gouvernance de la logistique, qui consisterait à créer un tiers neutre pour organiser le rôle de chaque acteur de la supply-chain pourrait être confrontée à différentes problématiques : le foncier agricole (qui peut restreindre le cadre d'action logistique sur un territoire), des modalités financières à pérenniser (l'équilibre économique territorial), l'hétérogénéité de l'investissement et de la mobilisation des acteurs (dimension des exploitations et des capacités de ventes), la faible participation des acteurs économiques privés au niveau des maillons de transformation et de distribution.

De nouvelles contraintes réglementaires liées aux ZFE (zones à faibles émissions) vont également changer le visage logistique intra-urbain. Dans les agglomérations, les professionnels de la livraison et les producteurs agricoles sont particulièrement inquiets, car leurs véhicules actuels ne pourront bientôt plus rentrer dans les métropoles. Une adaptation du parc véhicules logistiques de livraison est inévitable dans les années à venir.

Étude

Il n'existe pas d'études sur la logistique CCAP du 1er kilomètre, alors même que cet item nous paraît comme essentiel et important pour pouvoir massifier les points de collecte. De plus, un constat complémentaire est ressorti de nos recherches, c'est qu'il est beaucoup plus difficile d'accéder aux circuits courts dans un milieu rural que citadin. Le rural est trop souvent uniquement pensé comme un lieu d'approvisionnement des aires urbaines. Cette analyse est à affiner par rapport au profil de territoire Normand (métropole, petite ville, rural peu dense et la diversité des solutions logistiques) et ce à différentes échelles (de l'infra-urbain à la grande région).

La dimension logistique est considérée dans la littérature comme stratégique, mais elle reste peu prise en compte, notamment dans les politiques publiques (hors la logistique urbaine pour les chaînes longues). Les peux de travaux existants portent le plus souvent uniquement sur le transport et le segment de la distribution des CCAP, bien qu'essentiel au transfert de flux, reste le parent pauvre. Le faible intérêt pour la distribution dans les travaux scientifiques peut contribuer à expliquer les difficultés d'émergence d'une littérature sur les circuits de distribution que sont les CCAP.

Les études existantes autour des CCAP se décomposent principalement en quatre grands groupes :

- La performance des organisations logistiques (performance, durabilité, efficacité, optimisation)
- Les canaux de commercialisation (structuration ou non de la logistique)
- Les collectifs intégrant l'action logistique
- La durabilité environnementale

La performance et la dimension territoriale sont rarement évoquées.

Afin de réaliser des analyses complètes, il serait nécessaire de disposer d'études complémentaires CCAP sur les items suivants : l'organisation du travail, les circuits intermédiaires, la coopération logistique, le transport de produits frais, les plateformes logistiques en milieu rural, les outils d'optimisation, les innovations, la coopération entre acteurs des chaînes d'approvisionnement et acteurs territoriaux.

Même constat, très peu d'études existent sur le sujet de la logistique en circuits courts alimentaires via les principes de la logistique des GMS.

Il faut noter que pour les études à réaliser par notre groupe de travail, le constat est que la notion de distance est loin d'être le seul facteur à prendre en compte, il faut prendre en compte : les modalités de transport (taux de chargement, type de véhicule, retour à vide, tournée ou trace directe) / les modalités et durée du stockage (conditions, moyens, réglementation) / les caractéristiques du point de vente (plus ou moins énergivore) / les temps et modalités de conservation du produit dans le point de vente / les déplacements des consommateurs (distance, volume, valeur des produits achetés, trajet dédié ou non, mode de transport) / les déplacements des employés (rarement mesurés).

Concernant les transports, à ce jour, il est constaté que dans le cadre des circuits de proximité, même si les produits parcourent une distance plus faible, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas pour autant plus faibles. Ramenées au kilogramme de produit transporté, elles sont souvent plus élevées comparativement à un approvisionnement dit « conventionnel » (kilomètre / tonne = 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).

Action / Levier

Les leviers d'action qui peuvent profiter au développement de la logistique CCAP sont des collectifs, des PAT, des réglementations, des plateformes de commercialisation déjà en place, la création de nouveaux modèles structurés (transparents, justes et pérennes économiquement) et de nouveaux partenariats, permettant aux producteurs de devenir des professionnels locaux sans devenir des logisticiens. La mutualisation est la clé pour atteindre des optimisations.

Il est important de pouvoir s'appuyer sur des réseaux logistiques existants à l'instar de ceux de la Poste par exemple ou des GMS.

Dans la réflexion de transport éco-responsable, il est important que la réflexion soit orientée autour, des distances faibles réalisées par les camionnettes (souvent peu remplies et revenant à vide), des déplacements du consommateur pour acquérir les produits (nécessité d'organiser des points de distribution au plus près du consommateur). Si la logistique est optimisée (adéquation moyenne de transport / volume transporté, optimisation du circuit de livraison, remplissage du camion, véhicule « propre » ...), les circuits de proximité peuvent s'avérer très performants du point de vue du transport jusqu'au point de distribution

La réduction des emballages : la réduction des distances de distribution entre les lieux de production et de consommation permet de réduire les emballages des produits. Il est plus facilement envisageable, pour les produits bruts, d'être peu ou pas emballés et/ou la mise en place de conditionnements réemployables (consigne). Ce réemploi permet une économie pour les producteurs et les consommateurs, mais aussi tant pour la production des emballages, qu'en termes de déchets.

Développer des travaux sur des sujets à enjeux, jusqu'ici peu ou pas traités : la réglementation (enjeu majeur du point de vue sanitaire, traçabilité et droit du transport), la place du consommateur (adapter les offres aux besoins), l'intégration de la logistique aux politiques alimentaires et régionales, la logistique inverse et de l'économie circulaire.

Définir des standards de communication et de traçabilité, profitant de retour d'expérience issus des circuits longs. Il en va de même pour les standards d'emballage et de conditionnements de transport (caisses, cartons, bacs, etc.).

Profiter de l'existence d'opérateurs logistiques qui gèrent à la fois et de plus en plus des flux en B to B et B to C, de petits et de gros volumes, des flux locaux et non locaux voire le couplage du transport de produits alimentaires et d'autres types de produits.

Mise en place de différents niveaux de collaborations logistiques entre producteurs :

- **1^{er} niveau** : Investissement collectif dans des outils ou infrastructures logistiques (exemple : les producteurs peuvent investir dans des camionnettes frigorifiques pour transporter les produits, dans un atelier collectif de découpe, de transformation, conditionnement et stockage des produits. Ces investissements leur permettent de réduire les coûts logistiques)
- **2^{ième} niveau** : Organisation d'un système de vente collectif : (exemple : les producteurs peuvent proposer leurs produits au milieu d'une gamme élargie et mettre en commun la clientèle)

- **3^{ème} niveau** : Mise en place d'une structure intermédiaire pour gérer la chaîne logistique de distribution (exemple : structure permettant de centraliser tous les flux d'informations logistiques, ce qui permet d'avoir des salariés dédiés à ces fonctions métiers)
-

Points forts :

- 21% d'exploitations agricoles en circuit court (10% en Normandie) => en augmentation
- Vente directe, entre 5 à 10% de la consommation alimentaire totale => en augmentation
- 55% sur les marchés / 30% en magasins / 15% à la ferme

Points faibles :

- Méconnaissance de la logistique par le milieu agricole (périmètre et enjeux)
- Producteurs non formés à la logistique, ni aux enjeux économiques
- Investissements matériels de stockage et de livraison non pris en compte
- Confusion entre partenaire et intermédiaire
- Organisation logistique existante non adaptée au besoin des CC
- Difficultés de la mise en relation entre les Producteurs, les Prestataires logistiques et les Consommateurs
- Empreinte écologique élevée (CO² lié au rapport poids/km transporté)

Compléments d'informations :

Les collaborations logistiques en circuits courts permettent aux producteurs de réduire leur temps et leur charge de travail, ainsi que leurs coûts logistiques par la répartition des tâches, la mutualisation d'outils logistiques. L'organisation logistique collective permet d'accéder à de nouveaux marchés, comme la restauration collective par exemple, en groupant les livraisons et les volumes.

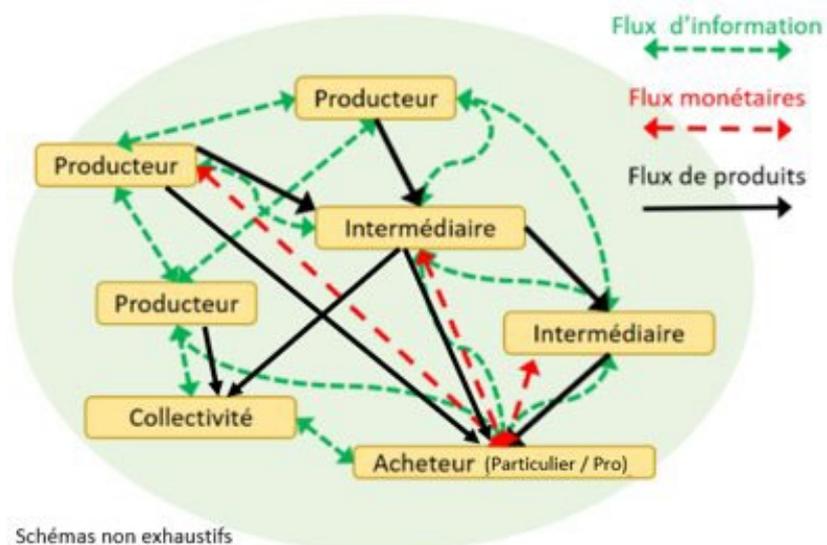
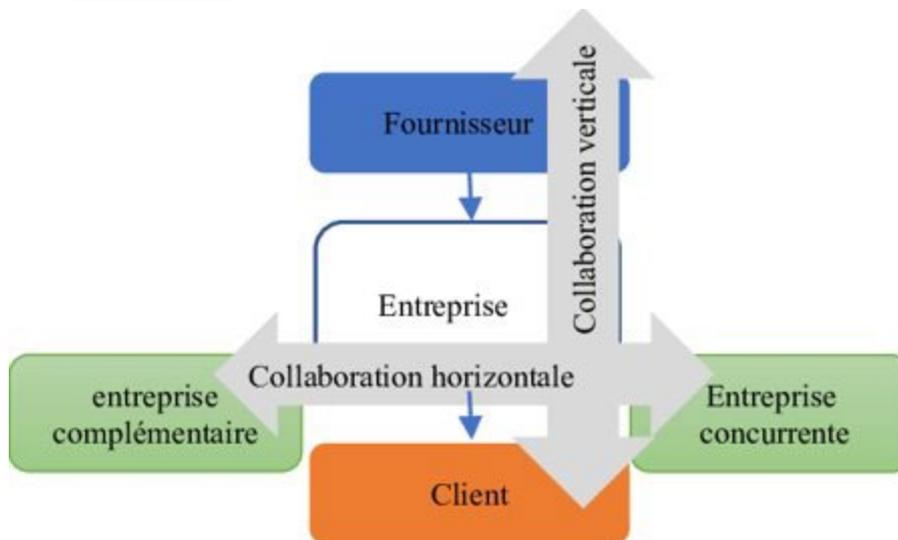
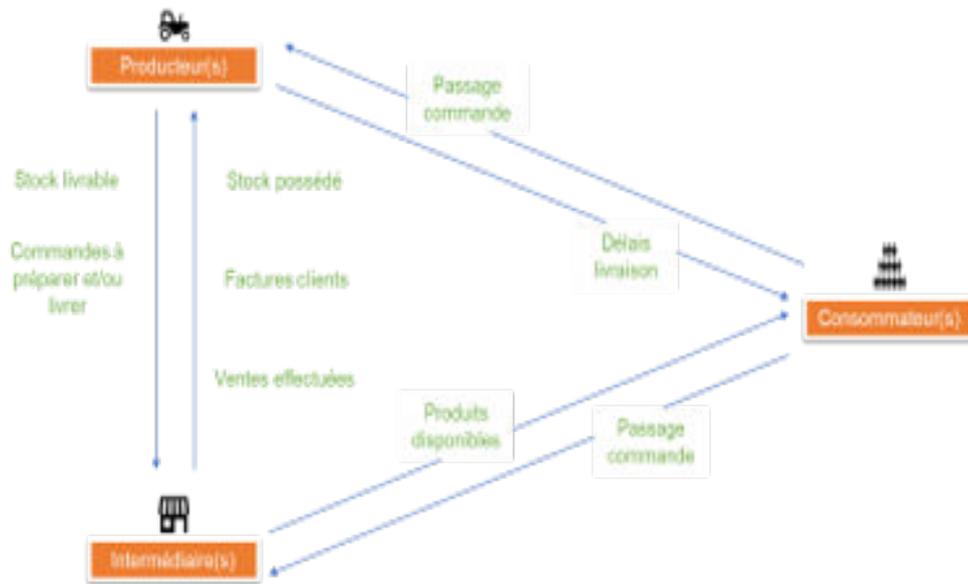
La présence des métropoles permet de massifier les livraisons, tout en profitant d'un tissu rural dense

La concurrence des GMS peut être perçue comme une opportunité et/ou une menace, selon les opinions

Transport : Plus de proximité ne signifie pas nécessairement moins d'émissions de gaz à effet de serre, mais lorsque que les tournées sont optimisées et sous certaines conditions, les CCAP présentent un potentiel très intéressant de réduction de gaz à effet de serre. Un quart à un tiers du transport routier en France est lié au transport de produits agricoles et alimentaires. Réduire ces transports pourrait donc permettre de réduire significativement les nuisances liées (pollution atmosphérique, nuisances sonores, consommation d'énergie...)

Manque de rentabilité des organisations logistiques en circuit court dès lors que l'ensemble des coûts et du temps passé sont pris en compte (12h d'opération logistique par semaine, 23% du CA.). 75 % des producteurs n'ont pas chiffré la valeur logistique au travers de leur exploitation.

L'augmentation des coûts de livraison pèse de plus en plus sur la rentabilité (cf. augmentation du prix des carburants).

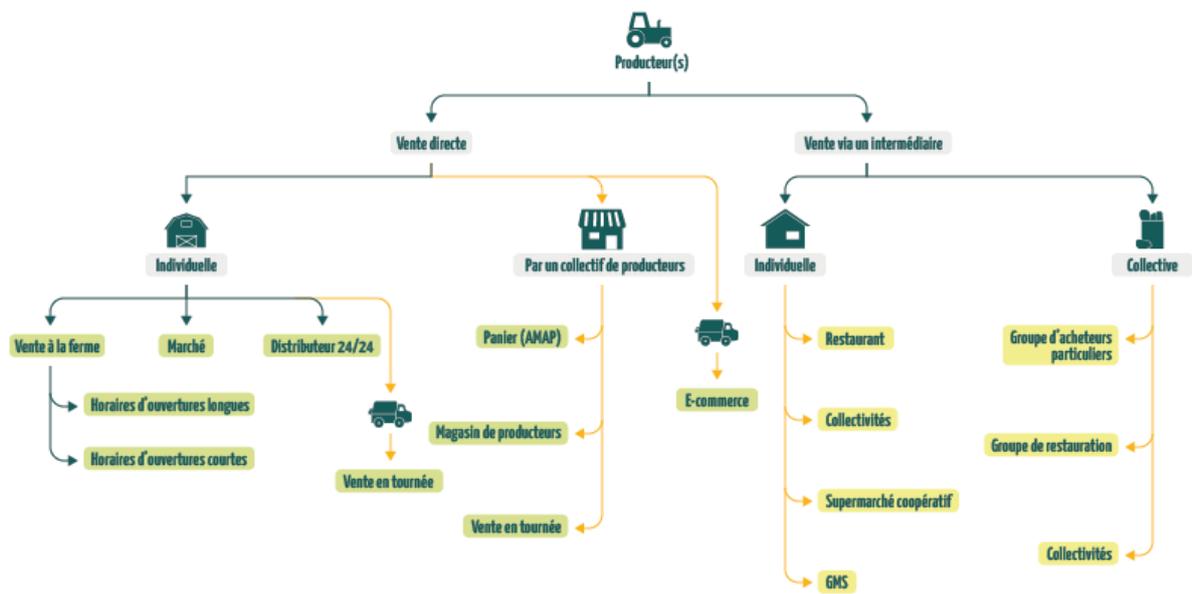


Schémas non exhaustifs

Caractéristique	Chaîne d'approvisionnement régionale	Chaîne d'approvisionnement mondiale	
		Part du transport maritime	Part du transport routier
Distance de transport	100 km	20 000 km	400 km
Moyen de transport	camionnette	Porte-conteneurs avec 2 500 conteneurs, dont 97 réfrigérés avec viande d'agneau à destination du port de Hambourg	Poids lourd avec conteneurs réfrigérés
Quantité transportée	200 kg par transport	20 000 kg par conteneur	20 000 kg
Retour sans charge	oui	non	oui
Consommation de carburant	15 kg pour 100 km	1 000 000 kg pour 20 000 km	25 kg pour 100 km
Consommation de carburant spécifique	15 kg de carburant par 100 kg de viande d'agneau	400 kg de carburant par conteneur = 2 kg de carburant pour 100 kg de viande d'agneau	200 kg de carburant par conteneur = 1 kg de carburant pour 100 kg de viande d'agneau
Consommation d'énergie finale spécifique*	1,5 kWh/kg	0,2 kWh/kg	0,1 kWh/kg

*Calculée avec une valeur approchée de 10 kWh d'énergie finale par kg de carburant.

2. Modèle de vente en circuit court de proximité



Vente directe

Vente via un intermédiaire

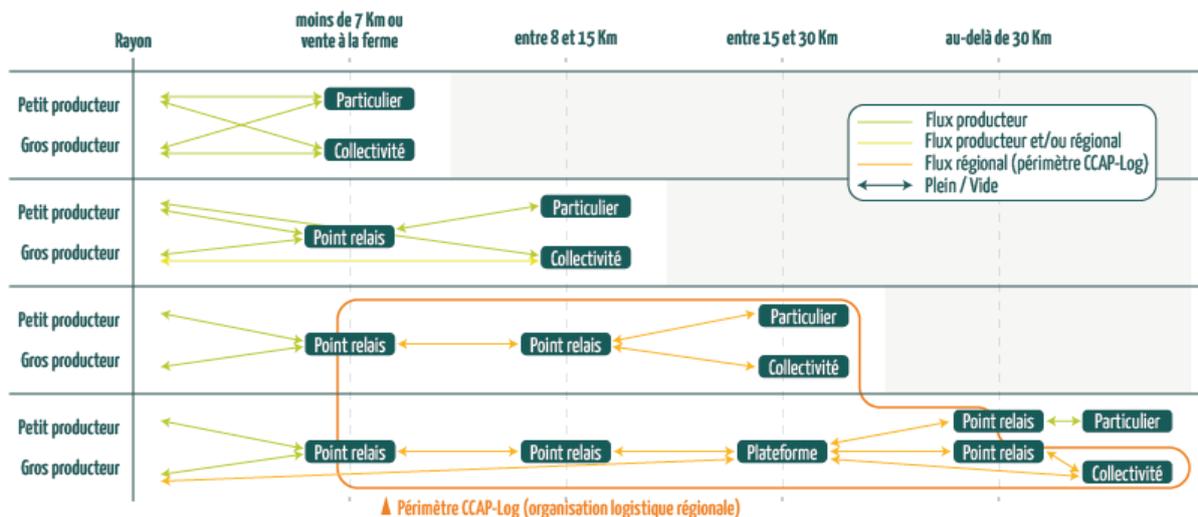


Livraison pouvant être effectuée par un prestataire logistique

3. Décomposition des flux logistiques en circuit court alimentaire et de proximité en Normandie

Le groupe de travail propose de focaliser les travaux à venir sur les circuits de commercialisation qui pourraient potentiellement faire appel à un prestataire logistique de quelque nature qu'il soit, à savoir : la vente directe par un collectif de producteur, la vente directe de type « e-commerce » et la vente via un intermédiaire. On peut considérer par ailleurs qu'en deçà de 7km, les producteurs ne se montreront pas intéressés par une solution logistique.

C'est sur ce périmètre d'étude que l'impact « logistique » peut être le plus important en termes de coûts et d'optimisation. Les travaux se focaliseront par la suite sur une étude exploratoire pour la mise en place d'un réseau logistique normand dédié aux CCAP intégrant plateformes régionales et points relais locaux. Ce réseau pourrait également bénéficier à certaines catégories d'artisans qui pourraient avoir un intérêt pour bénéficier de ce réseau logistique.



4. Situation et initiatives nationales

L'étude des initiatives à l'échelle nationale amène plusieurs constats :

- La logistique de collecte et de distribution est quasi inexistante sur le territoire national.
- Très peu d'études et de solutions pour la logistique du premier kilomètre (collecte)
- Les principaux services proposés pour la logistique Circuit Court sont :
 - Distribution du dernier kilomètre en milieu urbain (métropoles)
 - Livraison directes et communes vers Rungis et les autres MIN de France
 - Livraison des points de ventes / livraison des particuliers en messagerie (Chronopost/ChronoFresh)
- Pas de services et/ou de solution pour la logistique de distribution rurale

On constate qu'il n'existe pas au niveau national de solutions qui intègrent l'ensemble des fonctions logistiques dédiées aux circuits courts. Plusieurs acteurs proposent des solutions mais toujours qu'un « bout » de la chaîne, et jamais le flux complet. Ces solutions sont par ailleurs souvent contraignantes et peu flexibles au regard des besoins des producteurs et des attentes des consommateurs.

De plus en plus d'initiatives s'appuient sur des réseaux logistiques existants à l'instar de ceux de la Poste par exemple ou des GMS. Par exemple pour les GMS, elles intègrent de manière importante, du bio et du vrac, avec des provenances plus locales qu'auparavant (augmentation de 28% en deux ans). Les obligations réglementaires poussent les GMS à un verdissement de leur Juste-à-temps et donc à repenser leur logistique de proximité (transport + conditionnement retournable) (→ « organisations écologisantes »)

Les organisations collectives présentes sur le territoire national pour l'optimisation de la logistique se définissent comme de la collaboration logistique. Ce type d'organisation pour la logistique des circuits courts se traduit par des collaborations entre les producteurs pour mettre en place les phases de stockage et de conditionnement des produits, des collaborations autour du transport partagé et de la mise en commun du système de vente et de la clientèle.

Mise en place d'outils et de collaboration logistique entre acteurs pour organiser la remontée de la demande jusqu'aux producteurs et mettre à disposition des consommateurs l'offre collective de produits.

Partage des coûts du transport avec les consommateurs ou une structure intermédiaire (amélioration de la performance logistique de distribution des circuits courts).

Vente collective avec transport individuel : la première partie du transport depuis les exploitations reste le point faible de ce type d'organisation, les moyens de transport sont mutualisés, mais il existe très rarement une organisation collective de leur utilisation : chacun livre ses produits avec le camion collectif, alors qu'une planification du transport des produits au départ de chaque exploitation permettrait de réaliser des économies. Certains producteurs tentent de mettre en place un service de tournée collective, mais il est compliqué de définir le coût de ce service, d'autant plus si les produits transportés ont des caractéristiques très différentes.

Exemple du modèle CUMA :

Mutualisation des moyens et des investissements dans des outils logistiques. Les producteurs optimisent collectivement la chaîne logistique de leurs produits. La Cuma se charge de la transformation et/ou du conditionnement. Elles peuvent constituer un premier élément structurant de la chaîne logistique des CCAP. Elles permettent aux agriculteurs de transformer, stocker, et conditionner leurs produits et d'être un premier lieu de rassemblement des produits, que ce soit ensuite pour les vendre collectivement ou les livrer collectivement.

- Le statut « Cuma / point de vente collectif » autorise l'investissement collectif dans une structure et dans les équipements nécessaires à la mise en place d'un point de vente collectif à partir de 4 producteurs. Etant une coopérative de service, le transfert de propriété entre les adhérents et la coopérative est impossible, chaque producteur adhérent à la Cuma reste propriétaire de ses produits jusqu'à cession au consommateur final.
- Le statut « Cuma / Transport » autorise le partage d'un camion pour le transport des produits, ainsi que l'embauche d'un salarié chauffeur. Cependant, la réglementation en vigueur ne permet pas aux Cuma et aux coopératives agricoles de faire du transport en tant qu'activité principale. Un régime de tolérance pour le transport de marchandises est appliqué au sein des groupements agricoles lorsque l'activité reste accessoire et est nécessaire à l'activité du groupement et de ses membres. Par exemple, il est possible de mutualiser un outil de transport et un chauffeur dans une Cuma de transformation en organisant des tournées de rapatriement ou d'enlèvement des produits entre les exploitations et l'atelier mutualisé.
- Le point fort de ce type d'organisation, c'est que le réseau Cuma est doté d'outils de gestion de planning et d'organisation qui peuvent être utilisés pour optimiser la logistique en circuits courts. Les compétences du réseau Cuma tant pour l'organisation de l'utilisation collective des outils, la structuration des groupes de producteurs que pour le calcul des coûts de revient sont à disposition des agriculteurs même lorsque les outils ne peuvent être investis sous le statut Cuma.
- La limite est qu'une Cuma ne peut pas être une structure d'approvisionnement, il faut parfois créer un GIE en parallèle pour la gestion des achats des fournitures et consommables.

Exemple du modèle Promus :

Société qui propose des solutions supply-chain pour faciliter la vente de proximité. Plusieurs innovations ont été mises en place, comme des « mini hubs logistiques autonomes », une « tour de contrôle de gestion » et « une plateforme d'organisation transport ». L'ensemble est piloté à distance par des outils digitaux, au plus près des agriculteurs, dans le but d'améliorer drastiquement la performance logistique des circuits courts, tant sur le plan économique qu'environnemental. Les PromusBox (hub de 13m²) connectés permettent de consolider les flux locaux sans contraintes pour les producteurs.

Sur une phase test, avec une cinquantaine de producteurs (rayon de 20 à 40 km), le hub a permis d'économiser près de 13 000 kilomètres de transport routier, représentant plus de 3,6 tonnes d'émissions de CO₂ évitées. Le constat est qu'il est nécessaire pour la rentabilité, de passer par des points de regroupement de plus grosses tailles et permettant au moins deux températures distinctes dans le but de

pouvoir correctement stocker les différents produits alimentaires. Cette organisation s'adresse aux petites et moyennes exploitations qui n'ont pas capacité à avoir un outil logistique en propre. L'objectif est pour l'exploitant de gagner du temps de production, de la flexibilité et sans se soucier de la logistique aval de la ferme.

- Innovation organisationnelle : création d'une « Tour de contrôle PROMUS », ayant pour but que les producteurs et clients finaux puissent bénéficier d'une logistique optimisée en termes de coût et de service, en toute simplicité et en toute transparence.
- Innovation technique : une fois la partie organisationnelle réalisée, un outil d'aide à la décision permet de proposer en quelques clics des schémas de transports optimisés aux producteurs. Ils peuvent également bénéficier d'une traçabilité complète sur tous les déplacements des produits.
- Innovation technologique : PromusBox, chambre froide mobile et connectée, simplifiant la collecte des marchandises (créneaux horaires libres)

Autres exemples :

- ***Agriflux (ex chemin des mûres)*** : Entreprise d'Occitanie, qui déploie un service de transport destiné aux circuits courts alimentaires, de la ramasse chez les producteurs, artisans et petits transformateurs, jusqu'à la livraison. Principe : Collecte en palette, avec quantité mini et lieux de livraisons chez des revendeurs et/ou grossistes (intermédiaires). Elle se considère comme une interface entre un besoin et les transporteurs. Pour optimiser la distribution de ces flux égrenés, Agriflux a mis en place une application qui permet de planifier les commandes transports. L'équivalent d'une tour de contrôle qui est ensuite capable de traiter toutes ces informations et de proposer des tournées de collecte et de livraison.
- ***Codicaux*** : Entreprise Bretonne de co-livraisons entre producteurs. L'objectif est la mise en relation entre acteur, afin de favoriser la co-logistique. Ce modèle a pour but d'améliorer et de faciliter la distribution des productions, mais également d'étendre le périmètre de chalandise.

Mutualiser les flux et les moyens sont les maîtres mots de cette démarche, afin de partager les frais économiques et de ne pas doubler les flux.

- ***La Charrette*** : Entreprise rayonnant sur toute la France mais majoritairement en Bretagne et Rhône Alpes, spécialisée en bourse de fret. Elle permet d'identifier des producteurs et des transporteurs pros, qui sont en mesure de transporter la marchandise non loin du trajet recherché. Les demandes doivent être relancées à chaque besoin.

Exemples de réseaux de distribution nationaux présents sur le territoire Normand (liste non exhaustives) :

- ***La Ruche qui dit Oui (enseigne en cours de fermeture par manque de rentabilité)*** : Collectes réalisées par le sociétaire de la Ruche, les produits ne sont pas intégralement en proximité et le retrait se fait en point relais, à date et horaire d'ouverture limitée (ex : 1 fois par semaine, sur un créneau de 2h)

- ***Pour de Bon***: Vente en E-commerce, articles autres que de production locale et livraison à domicile et/ou en point relais via Chronopost
- ***Bienvenue à la ferme*** : pas de vente en ligne, information des producteurs par localisation géographique, pas de livraison, ni de logistique pour le transport de la marchandise. Il faut enlever directement sa commande sur un point de vente.
- ***Grandes et Moyennes Surfaces (GMS)*** : Sélection de produits locaux vendus dans tous les magasins en proximité, mise en place d'organisations logistiques, accès facile pour toutes les classes sociales

5. Situation et initiatives régionales en Normandie

L'étude des initiatives normandes en matière de logistique des circuits courts alimentaire et de proximité amène à plusieurs constats :

- Logistiques inexistantes et/ou inadaptées pour les CCAP. Celles en place ne répondent pas aux besoins des producteurs, ni aux attentes des consommateurs.
- Nécessité de mettre en relation l'ensemble des acteurs régionaux, afin de définir des organisations logistiques cohérentes, viables et pas disparates.
- Envisager des rencontres avec les acteurs logistiques locaux et régionaux, afin de créer des massifications de flux sur le territoire.
- Réaliser une cartographie logistique des flux CCAP pour modéliser des business model
- Anticiper l'usage de cette logistique CCAP pour les Artisans des métiers de bouche

Comme au niveau national, aucune logistique « globale » et « massifiée », n'a été identifiée, sur l'ensemble du territoire normand pour répondre aux exigences du CCAP, aussi bien pour les métropoles que pour les campagnes (particuliers ou collectivités).

Quelques démarches commerçantes locales sont proposées, intégrant à chaque fois leur propre logistique, plus ou moins efficace et efficiente. Ces organisations sont complexes, aussi bien pour les producteurs que pour les consommateurs.

Voici les principales présentées sur le territoire (liste non exhaustives) :

- Potimarron (ex les fermes d'ici) : mission, rapprocher les producteurs des consommateurs
- Box Fermier Normand (via le Marché d'Intérêt National de Rouen)
- Mil Perche (Marché d'Intérêt Local)
- PAT du Cotentin

Des initiatives de transports mutualisés sont actuellement testées (Grosdoit, STEF, Oofrais, ...) mais difficilement exploitables et pérennes dans le temps sans une démarche collective de mutualisation régionale.

Des études dans le cadre d'initiatives du type PAT (Projet Alimentaire Territorial) commencent à voir le jour (Cotentin)

Ce que l'on peut souligner, c'est que la région Normandie fait partie des institutions, sur le plan national, des plus actives sur le sujet CCAP Log. Pour exemple, la participation au développement du logiciel « LOGICOUT », qui est à aujourd'hui une référence. Cette application permet de réaliser des calculs de manière automatique en prenant en compte les temps passés aux différentes tâches logistiques et les coûts d'exploitation de différents véhicules. Elle donne aussi les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques pour penser une nouvelle organisation.



Fonctionnement d'une promusBox



Préparez vos colis à partir de notre logiciel promus ou directement à partir de votre logiciel.

Déposez vos colis quand vous le souhaitez dans la promusBox grâce à votre accès personnel.

Un transporteur choisi et négocié collecte vos colis et les regroupe pour réduire le coût de livraison.

À réception nos partenaires logistiques trient les colis pour les différents points de livraison.

Et livrent chaque colis à son destinataire.



6. SWOT – logistique des CCAP en Normandie

Rappel : Une analyse SWOT est définie comme « un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, avec celle des atouts et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> - Grand nombre de producteurs - Près de 70% du territoire valorisé par l'agriculture - Forte diversité des produits proposés 	<ul style="list-style-type: none"> - En moyenne, par producteur, 12 heures par semaine de préparation et de livraison, pour 16 points de distribution - 2/3 des producteurs ont des coûts de trajet supérieurs à 50% du montant des recettes de la livraison effectuée
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Emergence de nombreux projets pour favoriser les circuits courts - Présence de grandes métropoles sur le territoire + population rurale - Réseau routier dense et acteurs logistiques déjà implantés 	<ul style="list-style-type: none"> - Concurrence des GMS - Augmentation des coûts de distribution - Fatigue des producteurs - Effet de société ou de contexte - Taxation CO²

7. Bonnes pratiques identifiées et à étudier

La multiplication des sensibilisations aux problématiques logistiques dans tous les cursus qui touchent de près ou de loin à l'alimentation (cursus agricoles, école de management travaillant sur les pratiques des consommateurs, transporteurs, etc.). Le besoin de montée en compétences de la part des agriculteurs sur les différentes fonctions logistiques en CCAP est régulièrement identifié. Cela passe par la mise en place de formations à l'optimisation logistique, l'organisation de groupes de dialogue et d'échanges d'expériences.

Emballages durables : si les emballages primaires (au contact direct du produit) sont souvent indispensables pour transporter les aliments, afin d'éviter les contaminations et d'augmenter les DLC, il n'en est pas forcément de même au niveau des emballages secondaires et/ou tertiaires (fonction logistique). L'utilisation de contenants retournables est donc une opportunité pour diminuer les déchets.

Les régions doivent aider à mettre en place des stratégies globales afin de rendre accessible, aux collectivités locales, le respect de la loi Egalim.

Créer une communauté « Logistique des CCAP Normandie » : structure dédiée au CCAP Log permettant de collecter les bonnes pratiques et enjeux réglementaires (institutions), partager sur l'aménagement des territoires, échanger avec les législateurs et les praticiens logistiques et décloisonner les relations amont/aval pour favoriser le développement de stratégies communes (producteurs, transporteurs...).

Analyse des coûts cachés : Chiffrer la logistique inverse (ne pas rentrer à vide) / Mutualiser la logistique entre producteurs / Passer par un transport classique / Utiliser des plateformes produits locaux / Usage véhicule adapté / Rémunération Main d'œuvre directe / Calculer les temps d'activité Main d'œuvre indirecte

8. Conclusion du Benchmark

Les différentes investigations que nous avons menées nous ont offert une meilleure compréhension des différents leviers pour optimiser les flux logistiques locaux.

Le travail sur l'optimisation des collectes et des livraisons constitue un moyen d'améliorer l'efficacité logistique et énergétique des flux locaux, mais ce n'est que l'un des axes à prendre en compte. En effet, nous avons réalisé qu'un grand potentiel d'optimisation serait permis par un meilleur pilotage de la demande, des transports, des stockages, des livraisons et des conditionnements.

Ce rapport confirme le potentiel en termes, de dynamisme territorial apporté par l'accroissement des flux opérés par des acteurs économiques locaux, de réduction des émissions de CO2 causées par le transport, de gain de temps pour les agriculteurs et de développement économique pour les études d'optimisation de la logistique des CCAP. À cela vient se rajouter le souhait de proposer un service logistique régional afin que les producteurs du territoire puissent vendre sur leur territoire de manière simplifiée et peu onéreuse.

De plus en plus de territoires, collectivités, regroupements d'agriculteurs souhaitent être accompagnés dans cette transition vers des schémas de distribution locaux. Cela confirme le besoin de solutions logistiques physiques innovantes et ouvre la voie vers la réussite du modèle logistique de la fourche à la fourchette. La réussite de ces projets réside dans la capacité des territoires à mettre en œuvre et/ou à faciliter la mise en œuvre de solutions physiques et opérationnelles. La finalité est de créer un écosystème vertueux pour le territoire incluant tous les acteurs de la chaîne alimentaire locale et logistique.

La notion de « prévisionnel » est également un sujet à faire accepter par les acheteurs (collectif ou individuel), car cela permet de tendre vers une « slow logistique », plus facilement pilotable et plus vertueuse.

Le modèle de logistique capillaire sur les premiers kilomètres des exploitations agricoles est le facteur déterminant pour libérer le développement des circuits courts territoriaux. L'investissement nécessaire n'est pas forcément élevé au regard du bénéfice pour la population, mais il doit être porté par un acteur tiers qui doit accepter les pertes du démarrage le temps que le système « se remplisse ».

3 recommandations qui paraissent clefs pour que le modèle se mette en place :

- Permettre aux producteurs de prendre conscience des coûts : méconnaissance des coûts liés aux livraisons, de l'impact écologique et de la perte de temps qui peut impacter la bonne gestion de l'exploitations.
- Confier la gestion à un ou des acteurs tiers sur le territoire : optimisation des flux par des professionnels de la logistique.
- Développer des solutions de collecte dans les campagnes, des solutions de regroupement dans les villes : intérêt de placer des points de collectes en campagne et des points de regroupement auprès des zones de consommation.

Sources :

CUMA France, Le journal des entreprises, Chambres d'agriculture, IFSTARR, VOXLOG, ADEME, PROMUS, RMT Alimentation Locale, Université Gustave Eiffel, CIVAM, INRAE



CCAP-LOG

Logistique des circuits courts alimentaires et de proximité

Une démarche portée par :



Avec le soutien de :



Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
L'Europe investit dans les zones rurales

Pour en savoir plus :



Le projet CCAP-Log a pour ambition de contribuer à la mise en place d'une organisation logistique régionale adaptée aux circuits courts alimentaires et de proximité en créant un pool de compétences et savoir-faire régional autour de la logistique des CCAP et en mettant en place les conditions de dialogue nécessaires à une meilleure acculturation des parties prenantes permettant la création d'une offre logistique adaptée. La mise en oeuvre du projet CCAP-Log a été confiée à Logistique Seine Normandie (LSN), l'Institut du Droit International des Transports (IDIT), le pôle TES, BDM Conseil et la Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie (CRAN) dans le cadre d'un appel à projet financé par le fonds européen FEADER et par la Région Normandie.