



Atouts

▼ Interne

- La présence d'un grand nombre de producteurs, avec des productions diversifiées, qui valorisent 70% du territoire régional (circuits long et court)
- Une dynamique d'acteurs préexistante côté producteurs et acteurs publics qui a déjà donné lieu à quelques exemples de travail en commun fonctionnels entre producteurs et à de nouvelles formes d'organisations logistiques qui se mettent en place sous l'impulsion notamment de l'ESS ou de grossistes
- La présence de 2 marchés de gros (Rouen et Caen) permettant de centraliser, de mettre en valeur l'offre des producteurs locaux, et de bénéficier de la présence d'acteurs de la livraison du dernier km
- Une demande de consommation locale pré-existante portée par un territoire densément peuplé, un réseau de villes moyennes, une proximité avec la région Île-de-France, par la mise en oeuvre des PAT et l'évolution de la réglementation
- Une région logistique avec un réseau d'infrastructures multimodales dense et une forte capillarité du réseau routier

Positif ▼

Opportunités

▼ Externe

- La région Normandie est un territoire logistique et agricole important bénéficiant d'une dynamique d'acteurs contribuant à l'émergence de projets et d'expérimentations. Le développement de solutions de livraison «derniers km» de produits en circuits courts à partir des marchés de gros en est un exemple
- L'intérêt des consommateurs et des intermédiaires pour les CCAP est croissant (ex : GMS pour les circuits courts). Le développement de l'économie circulaire et du «consommer local» en fait partie
- La prise de conscience de l'enjeu de la résilience alimentaire à l'échelle territoriale est réelle et mise en oeuvre par les démarches de PAT apportant une visibilité plus forte et une sensibilisation supplémentaire aux CCAP
- Des évolutions réglementaires favorisant le développement d'une demande en produits en circuits courts, notamment via la restauration collective (Loi EGALIM & Loi Climat et Résilience)
- L'application locale des ZFE et les différentes démarches de transition écologique amènent à la création de nouvelles opportunités de livraison décarbonnée vers de nouvelles zones de chalandise permettant le développement du transport pour compte d'autrui en complément de chargement
- Le développement de la standardisation des process et des outils permet la conception d'une organisation logistique plus efficiente vectrice d'un développement des circuits courts

Faiblesses

- La recherche d'optimisation logistique, d'un point de vue organisationnel et économique, n'est généralement pas une priorité pour les producteurs qui prennent rarement en compte leurs contraintes logistiques et leurs coûts dans leur organisation - le focus est généralement porté sur la production et non la distribution des produits
- Les habitudes de travail en commun sont limitées entre producteurs. Elles supposent rapidement une organisation ou une formalisation contractuelle qu'ils souhaitent peut-être éviter ou ne maîtrisent pas. La difficulté de développement de l'ESS en Normandie ne permet pas de renforcer les partenariats et l'entraide
- Le coût important des équipements logistiques, frigorifiques et de transport notamment, rend plus difficile l'amélioration des organisations logistiques des exploitants.
- L'écosystème logistique normand n'est pas adapté aux besoins et attentes spécifiques des acteurs en circuits-courts ce qui en résulte une insuffisance de l'offre logistique dédiée accentuée par la faiblesse du nombre d'acteurs logistiques locaux (présence de grands groupes spécialisés sur les circuits longs et d'importants volumes)
- Un volume de flux qui reste faible et aléatoire, y compris sur la restauration collective, entre autres, en raison des contraintes saisonnières, d'une commande publique qui reste entravée par des impératifs réglementaires et du pouvoir d'achat dédié à l'alimentation limité des consommateurs
- Une massification et une régularité des flux difficile à concrétiser à cause du caractère non-standardisé des circuits courts et de l'hétérogénéité des points de livraison qui sont nombreux, souvent à faibles volumes et avec des produits diversifiés nécessitant des besoins logistiques variés.
- La compatibilité avec la réglementation des pratiques logistiques des acteurs - de co-transportage notamment, pose des questionnements juridiques sur le transport, la chaîne du froid et les responsabilités sanitaires des parties prenantes.
- Une réglementation complexe face à laquelle les producteurs craignent de n'être pas dans les clous s'ils développent leur commercialisation en circuit court : droit de la consommation, réglementation sanitaire, réglementation du transport.

Négatif ▼

Menaces

- L'augmentation de l'inflation pourrait freiner le développement des circuits courts en augmentant les coûts de distribution des produits
- La concentration des activités logistiques régionales au sein de grands groupes ne permet pas de voir émerger une offre logistique dédiée aux CCAP, ces acteurs logistiques ayant peu d'intérêt pour ce sujet. Il existe un risque de marginalisation de la filière du fait de «l'incapacité» des acteurs logistiques à se positionner
- L'émergence à long terme de modèles de production alternatifs en milieu urbain rapprochant le lieu de production du consommateur pourrait concurrencer les modèles en circuits courts traditionnels
- L'évolution des modèles organisationnels dans la distribution des centres urbains denses (livraison par le fleuve, robotisation, cyclo-logistique, nouveaux modèles de centres de distribution urbains, etc.), poussée par la mise en place des ZFE, peut ne pas correspondre aux besoins des acteurs des circuits courts en particulier si ils ne sont pas associés à leur conception
- La standardisation des pratiques et des outils est difficile à mettre en place par les producteurs en circuits courts qui ont des organisations d'une grande souplesse pouvant être mis à mal par une standardisation excessive
- Les producteurs rencontrent des difficultés à communiquer sur leurs capacités de mutualisation et de collaboration, empêchant l'émergence de partenariats
- L'entrée en vigueur de l'encadrement réglementaire des plateformes de mise en relation producteurs / transporteurs professionnels (la colivraison entre producteurs n'est pas concernée) pourrait freiner le développement de ces plateformes alors qu'elles représentent pour les producteurs un outil numérique intéressant pour trouver facilement des prestataires sur certains trajets. La nouvelle réglementation impose en effet à ces plateformes un certain nombre d'obligations de contrôle sur les entreprises de transport qui les utilisent (inscription au registre des transporteurs, licence de transport, assurance RC professionnelle, utilisation de travailleurs détachés, travail dissimulé), voire une lourde responsabilité commerciale lorsqu'elles s'immiscent dans l'organisation des transports.

Une démarche portée par :



Avec le soutien de :

