



HAL
open science

Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité

Amélie Goncalves

► To cite this version:

Amélie Goncalves. Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité. Développement durable et territoires, 2013, 4 (3), 18p. 10.4000/developpementdurable.10054 . hal-00962231

HAL Id: hal-00962231

<https://hal.science/hal-00962231>

Submitted on 20 Mar 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

Amélie Gonçalves

Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Amélie Gonçalves, « Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 4, n°3 | octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013, consulté le 03 mars 2014. URL : <http://developpementdurable.revues.org/10054> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.10054

Éditeur : Réseau « Développement durable et territoires fragiles »

<http://developpementdurable.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://developpementdurable.revues.org/10054>

Document généré automatiquement le 03 mars 2014.

© Développement durable et territoires

Amélie Gonçalves

Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité

- 1 La demande concernant le transport de marchandises s'est considérablement modifiée depuis les années soixante, au gré des évolutions des systèmes de production et de distribution. L'internationalisation des échanges, les mouvements de concentration/spécialisation, l'accroissement du fonctionnement en juste-à-temps ou encore le changement de nature des produits transportés, sont autant de facteurs ayant contribué à modifier les attentes des entreprises en la matière (Paché et Spalanzani, 2007 ; Savy, 2007). Cela s'est notamment traduit par une augmentation des flux transportés et des distances parcourues et un recours accru au transport routier, encouragé par la baisse des prix dans ce secteur fortement dérégulé et concurrentiel (Boylaud et Nicoletti, 2001).
- 2 Tous ces facteurs ont contribué à amenuiser les effets positifs des incitations économiques publiques et des avancées technologiques en direction d'un transport plus durable, outils des politiques publiques par ailleurs peu adaptés à une hétérogénéité d'organisations et de besoins (Gacogne, 2006 ; Zeroual 2009). Les décideurs sont donc désormais confrontés à deux problématiques majeures qui sont la connaissance de cette hétérogénéité afin de proposer des outils adaptés, et l'identification et promotion d'innovations organisationnelles en complément du volet technologique.
- 3 Parmi ces dernières, la question des circuits courts est – parfois vivement – débattue sur la scène publique. Mal identifiés, ils sont communément considérés comme des organisations inscrites dans un espace géographique restreint et comptant peu ou pas d'intermédiaires entre le fabricant d'un produit et son client final (Hochedez, 2008). Ils sont particulièrement étudiés dans le secteur alimentaire, notamment par le biais des circuits dits « de proximité », souvent mis en opposition avec d'autres types de circuits courts plus proches de ceux caractéristiques de la grande distribution.
- 4 Poser la question de leur intérêt dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises (PTDM) et de la pertinence de les promouvoir, revient donc à se poser la question suivante : les circuits courts de distribution reposent-ils ou non sur des innovations organisationnelles et/ou sur des logiques qui pourraient en faire un terreau plus favorable au développement de stratégies logistiques durables ?
- 5 Pour répondre à cette question, nous commencerons par revenir sur ce que sont de notre point de vue les circuits courts et de proximité. Nous montrerons ensuite que ces circuits ont, dans leur ensemble, pour principale problématique, la gestion des espaces géonomiques et économiques (Perroux, 1961) dans lesquels ils s'inscrivent. Nous fournirons des premiers éléments sur la façon dont s'opère cette gestion qui nous conduiront à ouvrir le débat sur les logiques et les formes organisationnelles qui sous-tendent cette gestion.
- 6 Nous développerons dans la seconde partie une grille d'analyse de ces éléments. Pour ce faire, nous mobiliserons d'abord l'Économie de la Proximité comme grille de lecture de la diversité des espaces d'inscription des circuits de distribution. Nous mobiliserons ensuite l'Économie des Conventions et plus particulièrement l'approche développée par Salais et Storper (1993), afin de comprendre en quoi les logiques des circuits de proximité sont ou non différentes de celles des autres circuits courts et constituent en cela des organisations innovantes potentiellement plus porteuses de durabilité.
- 7 La troisième partie sera quant à elle consacrée à la présentation de résultats d'une démarche de terrain visant à valider la pertinence de cet appareillage théorique. Elle nous permettra notamment de démontrer que nous sommes face à une pluralité de formes organisationnelles et de logiques.

1. La gestion des espaces de coordination : un enjeu clé des circuits courts

- 8 Étudier dans le même temps les circuits courts et la sous-catégorie des circuits de proximité conduit à se demander ce qui peut rapprocher ces deux catégories aux caractéristiques – comme nous allons le voir – *a priori* différentes. Nous proposons ici de les rapprocher par le biais de deux éléments. Le premier est l'une de leurs finalités. Elles ont en effet pour but d'assurer la circulation des flux de biens, d'informations et financiers entre les agents/les firmes et d'acheminer jusqu'au client final un produit (Capt, 2008) plus ou moins associé à des informations spécifiques qui renseigneront ce client sur la qualité/nature du produit (Roux et al., 2006 ; Mollard et al., 2005 ; Renting et al., 2003). Le second élément porte sur la structure de ces circuits, plus particulièrement sur le nombre maximum d'intermédiaires qu'il peut comporter.
- 9 Suite à ce rapprochement, nous verrons que les circuits courts comme ceux de proximité ont comme problématique commune la gestion des espaces géographiques et économiques de coordination. Nous pourrions alors noter une évolution de notre questionnement de départ vers une analyse des modalités de gestion des espaces mises en œuvre dans ces circuits.

1.1. Retour sur la notion de circuit court : avant tout un circuit de distribution

- 10 Si la notion de « circuit court » occupe aujourd'hui une place significative sur la scène médiatique aussi bien qu'académique, c'est avant tout au travers de ce que l'on nomme les circuits de proximité, surtout répandus dans le secteur alimentaire. Ils regroupent des systèmes divers reposant sur des formes de coordination plus ou moins alternatives et innovantes (Amemiya et al., 2008 ; Delfosse et Bernard, 2007 ; Dubuisson-Quellier et Le Velly, 2008). Cela comprend par exemple des formes actuellement très médiatisées telles que les Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP)¹, les points de vente collectifs, la vente directe par internet ou la vente à la restauration collective. Mais cela regroupe également des formes plus « classiques » du type vente à la ferme, à la grande distribution ou sur les marchés (Chaffotte et Chiffolleau, 2007). Si ces circuits² sont parfois appelés « de proximité », c'est du fait du rapprochement entre agriculteurs et consommateurs dont ils seraient porteurs par la réduction des espaces physiques et relationnels entre les deux types d'acteurs (Torre, Filippi, 2005). Ce rapprochement est considéré comme porteur de nombreuses vertus économiques, sociales et environnementales (CERDD, 2010). Il est également considéré par les consommateurs comme un gage d'accès à des produits de meilleure qualité (Kebir, Torre, 2013).
- 11 Ce n'est cependant là qu'une vision partielle des circuits courts dans la mesure où ceux-ci sont présents dans d'autres secteurs d'activité et peuvent largement s'éloigner de la notion de circuit de proximité. C'est ce que nous rappelle la littérature en gestion et management qui considère qu'un circuit court est avant un circuit comprenant au maximum un intermédiaire entre un producteur/fabricant et un client final (Barczyk et Evrard, 2005 ; Ducrocq, 2006 ; Lendrevie et al., 2006). Il peut dès lors concerner une grande variété de produits et de formes organisationnelles.
- 12 Cette définition par le nombre d'intermédiaires se retrouve d'ailleurs dans le circuit de proximité dont un des éléments de définition est la présence d'un intermédiaire maximum (Chaffotte, Chiffolleau, 2007).

1.2. Le circuit de distribution : une organisation logistique dévolue à la gestion des espaces

- 13 Comme le rappelle Savy (2007), la définition de la logistique a fortement évolué au cours des dernières décennies. Elle est aujourd'hui considérée comme une activité de gestion des flux matériels, immatériels et financiers, voire un outil primordial de pilotage par les flux des relations inter et intra-firmes. Selon cette acception, le circuit de distribution peut être considéré avant tout comme une organisation logistique. En effet, sa structuration vise à

assurer la circulation des flux entre tous les acteurs concernés mais aussi à appuyer les stratégies commerciales des firmes de production et de distribution et à assurer leur bonne coordination.

14 Pour ce faire, l'organisation mise en œuvre doit permettre la gestion des espaces physiques et relationnels du circuit.

1.2.1. Les espaces géographiques : la gestion de la distance et du temps

15 De manière générale, on peut considérer que les espaces physiques des circuits de distribution poursuivent depuis plusieurs décennies une tendance à l'élargissement (Paché 2006), ce qui est particulièrement vrai pour les produits manufacturés (Savy, 2006). On peut considérer à l'image de Gereffi (1994) ou Palpacuer et Balas (2010) que cet élargissement est à la fois le fruit des stratégies des producteurs et des distributeurs, en réponse aux modifications de l'environnement économique auxquels elles sont soumises dans un contexte post-fordiste (Benko, 1990). Pour la production, cela s'est notamment traduit par une nouvelle distribution internationale des activités productives dans un contexte de concentration et spécialisation. Du point de vue de la distribution, on assiste à des stratégies internationales d'implantation des grands distributeurs et à une évolution vers l'international de la politique de « sourcing », pour des raisons de coûts et de stratégie d'enseigne (Filser et Paché, 2008). De fait, ces évolutions concernent les circuits courts puisque nombre de ces nouvelles organisations ne font appel qu'à un intermédiaire entre le réalisateur d'un produit fini et le client final.

16 Mais la distance entre acteurs qui importe aujourd'hui n'est plus seulement une distance physique, c'est aussi et surtout la distance temporelle (Veltz, 1990). En effet, la réactivité est devenue un enjeu majeur pour nombre de producteurs et distributeurs, perçue comme une source d'avantage concurrentiel permettant notamment d'appuyer des stratégies de différenciations dans lesquelles le renouvellement des gammes ou la rapidité de réapprovisionnement devenus des enjeux majeurs (Moati, 2002 ; Porter et Lavergne, 1999).

17 En termes d'organisation de la logistique et du transport, cela s'est traduit par une multiplication et « mise en tension » croissante des flux de marchandises (Sétra, 2008 ; Guilbault, Soppé, 2009). En termes de durabilité, cela a conduit à une économie globalement plus intensive en transport (Soppé, Guilbault, 2009) et à l'utilisation croissante du transport routier (Duong et al., 2008).

18 Ayant à gérer des distances généralement moins longues, tout en étant tout de même soumis à des impératifs plus ou moins importants de satisfaction de la demande, les circuits de proximité mettent pour leur part en œuvre des organisations logistiques plus simples et souvent moins optimisées (Blanquart et al., 2009, Praly et al., 2009). Cela se traduit en premier lieu par un bilan environnemental contrasté, notamment du fait d'une faible optimisation et massification des flux de marchandises des circuits les plus locaux (Pirog et al. 2001 ; Pirog, et Benjamin, 2003 ; Rizet et Keita 2005 ; Rizet 2008 ; Perez-Zapico 2008). En effet, dans les autres types de circuits, des stratégies d'optimisation et de massification des flux ont permis de compenser en partie les nuisances liées à une multiplication des envois de faible taille et poids (Gacogne, 2006) et – dans une certaine mesure – à l'accroissement du transport sur longue distance (Schlich, 2006, 2010). Nous pouvons en conclure qu'il existe un réel besoin d'amélioration de la gestion des espaces géographiques de ces circuits. Ce sentiment est renforcé par les conclusions de différents travaux pointant la plus ou moins grande difficulté de gestion des espaces géographiques par les producteurs, notamment quand ils doivent assurer la livraison (Denéchère, 2007 ; Blanquart et al., 2009 ; Chiffolleau, 2010).

19 Ainsi, la réduction des distances physiques entre producteurs et distributeurs n'annihile pas le besoin de stratégies de gestion de cette distance par les producteurs et les éventuels intermédiaires. Cela est également le cas pour les espaces économiques.

1.2.2. Les espaces économiques : la gestion intégrée d'un nombre croissant d'intervenants au sein des chaînes

20 Comme nous l'avons souligné, les producteurs et distributeurs doivent faire face à un environnement en mutation marqué par une évolution de la demande, des temporalités et de l'univers concurrentiel. Ceci a entraîné un accroissement du nombre d'acteurs dans les

chaînes logistiques. Le recours accru à des prestataires de transport et – dans une moindre mesure de logistique – procède de ce mouvement, aussi bien chez les producteurs que les distributeurs. Cependant, les acteurs sous-traitent le plus souvent de simples opérations et gardent le plus possible le contrôle du pilotage de la chaîne (Savy, 2006 ; 2007). Des tensions entre fournisseurs et distributeurs pour la maîtrise de ce pilotage sont en effet apparues, cette dernière revêtant de plus en plus une importance stratégique. En la matière, les distributeurs ont pris un pouvoir important (Paché et Sauvage, 2004 ; Savy, 2007) en intégrant le pilotage d'un nombre croissant de fonctions : fonction de gros grâce aux centrales d'achat, ou de production grâce à la prise de participation directe dans des unités de production ou via des marques de distributeurs (Sétra, 2008).

21 L'échange d'informations est désormais au cœur de la coordination intra et inter-firmes. Mais la réciprocité de ces échanges, notamment entre fournisseurs et distributeurs, et les stratégies véritablement collaboratives qui témoigneraient d'un réel équilibre des rapports restent cependant marginale (Carbone *et al.*, 2008). Ce contexte, explique en grande partie la difficulté à mettre en place des innovations organisationnelles porteuses de plus de durabilité de la logistique et du transport.

22 Face à cette tendance, les circuits de proximité sont généralement présentés comme des organisations favorisant des rapports plus équilibrés entre offre et demande – notamment pour les formes les plus alternatives – et reposant sur des formes simples et plus souples de coordination (Dubuisson-Quellier et Le Velly, 2008). La gestion de l'espace économique y serait donc facilitée et plus équilibrée, ce qui favoriserait l'atteinte d'une meilleure performance économique, sociale et environnementale (Transrural, 2006) En outre, la réduction des distances physiques serait un facteur de facilitation des coordinations et d'émergence de démarches innovantes.

23 Dans les faits, cette durabilité accrue fait toujours débat (Kebir, Torre, 2013). On constate d'abord un primat des démarches individuelles sur les actions véritablement collectives (Blanquart *et al.* 2009). Par ailleurs, le rééquilibrage des processus de gestion de l'espace économique apparaît très variable en fonction du type de circuit, voire inexistant notamment dans des circuits mobilisant des intermédiaires qui restent prescripteurs des choix logistiques et, au-delà, commerciaux (Hochedez, 2008). Dans le même temps, les formes de coordination entre offre et demande les plus alternatives sont – pour l'heure – surtout cantonnées à des circuits très locaux offrant un bilan environnemental contrasté.

24 Enfin, les besoins de disponibilité et variété des produits restent a priori importants dans les circuits de proximité (Bernard *et al.* 2008 ; Blanquart *et al.*, 2009), ce qui pose la question du caractère alternatif des logiques présidant à la structuration des coordinations dans la chaîne.

25 Tout comme les autres types de circuits, ceux de proximité ont donc pour problématique la gestion des espaces. Toutefois moins élargis et complexes que ceux des autres circuits courts de prime abord, ils semblent appeler des organisations logistiques et donc des coordinations différentes qui pourraient servir d'exemples dans le cadre d'une PTDM même si en parallèle se pose la question de la moindre performance environnementale des circuits les plus locaux.

26 Dès lors, la question qui se pose est celle du cadre théorique qui nous permettra de rendre compte des logiques et des stratégies présidant à la gestion des espaces d'inscription des différents circuits afin de saisir en quoi les circuits de proximité présentent effectivement ou non des spécificités par rapport aux autres types de circuits de distribution, notamment courts.

2. Une pluralité d'inscriptions spatiales et d'objectifs stratégiques entraînant différents besoins

27 Nous développerons dans cette partie, un cadre d'analyse visant à rendre à la fois compte de la diversité des formes de circuits et des déterminants de la structuration de ces organisations logistiques. Ayant souligné la prégnance de la problématique spatiale dans ces circuits nous utiliserons tout d'abord une approche proximate afin de qualifier les différentes formes de circuits courts. Puis, nous chercherons à définir les modalités d'organisation de ces circuits et les logiques qui les guident, par le biais d'une grille de lecture conventionnaliste.

28 Ce cadre sera ensuite utilisé (partie 3) pour interpréter les résultats d'une étude de terrain portant sur plusieurs circuits courts et de proximité.

2.1. L'inscription spatiale des circuits : une combinatoire de proximités

29 La première question qui doit être éclaircie est celle de la qualification des espaces d'inscription des circuits. En la matière, l'Économie de la Proximité fournit une grille de lecture pertinente. Cette approche issue d'une rencontre entre l'économie industrielle et régionale (Pecqueur, Zimmermann, 2004) a en effet pour ambition première de réaffirmer le rôle de l'espace dans la compréhension des phénomènes économiques et particulièrement dans la structuration des coordinations et des innovations éventuellement issues de ces coordinations. Elle est en ce sens l'héritière des travaux de Perroux (1961), distinguant les espaces géonomiques des espaces économiques, et visant à dépasser les théories de la localisation des activités en fonction des coûts, telles qu'énoncées par Weber, Hotelling ou Von Thünen. Elle nous servira ici à rendre compte des espaces géographiques et économiques des circuits et à mettre en relief celui qui est le plus important aux yeux des acteurs de chaque type de circuit.

30 Nous rendrons d'abord compte du niveau de proximité géographique. Plus qu'une distance métrique, elle est aussi liée aux caractéristiques morphologiques des espaces, à la disponibilité des infrastructures de transport et aux conditions financières des individus utilisant ces infrastructures (Torre, 2009). Permanente ou temporaire (Torre, *op. cit.*), elle facilite la coordination entre acteurs d'un même circuit mais ne peut suffire à garantir l'émergence et la pérennité de cette coordination. Elle doit pour cela être combinée à un niveau plus ou moins élevé de proximité non géographique qui permettra d'activer cette proximité.

31 Nous nous intéresserons ensuite à la proximité relationnelle. S'il existe au sein de l'approche proximate une diversité de manières de la qualifier (Bouba-Olga et Grossetti, 2008 ; Doré, 2009 ; Herault-Fournier et *al.*, 2009) nous nous appuyerons pour notre part sur un découpage simple en termes de proximité organisationnelle et institutionnelle.

32 Parmi les multiples formes de proximités non-géographiques identifiées par les auteurs, nous retenons ici cette typologie qui renvoie à une approche plus institutionnaliste (Billaudot et Colletis-Wahl, 2006 ; Colletis-Wahl, 2008 ; Gilly et Lung, 2005) que celle qui lui généralement opposée et désigne une proximité « organisée » (Bouba-Olga et *al.*, 2008, Rallet et Torre, 2004) ou « organisationnelle » (Gilly, Torre, 2000), appuyée sur des logiques de similitudes et d'appartenance. La première, de par son approche plus hol-individualiste (Pecqueur, Zimmermann, 2004) nous semble en effet plus compatible avec l'approche conventionnaliste (Postel, 2003) dont elle partage en outre la vision des organisations et institutions (Colletis-Wahl, 2008 ; Pecqueur, Zimmermann, *op. cit.*)

33 La proximité organisationnelle, renvoie aux coordinations qui se mettent en place dans le cadre d'une activité. Elle se traduit par des relations plus ou moins formalisées et directes (Pecqueur et Zimmermann, 2004) qui permettent l'échanges d'informations, de marchandises et de savoir-faire / compétences inhérents à l'activité économique ou à la mise en œuvre d'un projet. La proximité institutionnelle désigne pour sa part le partage de codes, valeurs et représentations communes, par exemple entre acteurs d'un même circuit de distribution. En somme, elle renvoie au partage d'un même cadre cognitif (Talbot, 2001).

2.2. Des proximités associées à des mondes de production

34 Le niveau pré-existant de proximité conditionne pour partie l'organisation des coordinations et de l'activité des acteurs. Elle est aussi le résultat des choix stratégiques des acteurs qui vont rechercher des niveaux plus ou moins élevés de proximité en fonction de leurs besoins de coordination (Bellet, Kirat, 1998). Nous utiliserons une grille issue de l'Économie des Conventions pour expliquer ces choix stratégiques et en quoi ils influencent l'organisation logistique.

35 Dans la lignée de l'analyse proposée par Salais et Storper (1993) nous pouvons en effet considérer que la diversité de formes organisationnelles à laquelle renvoie la notion de circuit court est liée à leur inscription dans une diversité de mondes. Ils sont à la fois des « mondes de

production » et des mondes de coordination de l'offre – et des ressources qui lui nécessaires – et de la demande. Il en existe plusieurs – non pas du fait d'obstacles à la diffusion des meilleures pratiques permettant de tendre vers un modèle optimal – mais parce que les acteurs économiques ne sont pas tous à la recherche d'un même produit. En d'autres termes, « *la particularité d'un produit par rapport aux autres devient [...] le moteur des actions de production et de demande, leur visée commune. C'est alors le produit qui construit l'espace stratégique critique de l'économie pour ces acteurs* » (Salais, Storper, 1993 : 13).

36 Les auteurs distinguent quatre mondes qui vont donc se différencier par les produits mais aussi par la manière dont se structurent la production et le marché. Des critères tels que la façon dont sont traités les aléas et l'incertitude, la façon dont est évaluée la qualité des produits et les dimensions sur lesquelles portent la concurrence (Burmeister, 2000 ; Salais et Stroper, 1993 ; Savy, 2007). Il s'agit des mondes industriel, flexible, professionnel et immatériel³.

37 Il est à noter que ces mondes ne sont en rien exclusifs les uns des autres et qu'un même producteur ou distributeur peut être inscrit dans un plusieurs mondes simultanément.

2.3. Des mondes de production déterminant des conventions de performance

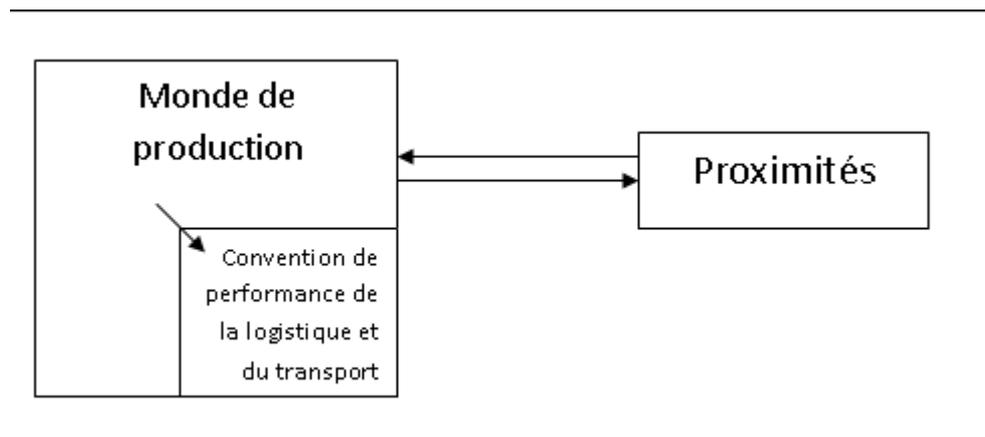
38 À chaque monde est associé un ensemble de conventions. La coordination, y compris lorsqu'elle relève de la seule coordination marchande, n'est ici possible que grâce à une « norme constitutive » (Bourque, 2006). De manière plus précise, la convention peut être définie comme « *un système d'attentes réciproques concernant les compétences et les comportements des autres [relatif] à l'activité de travail (de production) et à l'activité d'échange* » (Salais, Storper, 1993 : 31).

39 Son existence est liée au fait que la coordination repose sur les interprétations des individus qui vont leur permettre de guider leur action (notamment, qu'est ce que l'autre attend de moi ? Que peut-il m'apporter ?). Un conflit d'interprétation peut alors survenir et conduire à une mauvaise coordination, qui nécessitera alors l'éclaircissement des règles de structuration de la relation – les conventions – règles pouvant prendre un caractère plus ou moins explicite (Revue Économique, 1989 ; Eymard-Duvernay, 2006).

40 Si les conventions concernent plusieurs domaines de l'activité économique, nous nous intéresserons pour notre part aux conventions de performance de la logistique et du transport dans les circuits de distribution étudiés. Plusieurs écrits (Blanquart et Burmeister, 2008 ; Blanquart et al., 2009 ; Savy 2007) ont démontré la variété de besoins en termes de logistique et de transport, en fonction des mondes dans lesquels s'inscrit l'activité. Ainsi, la nature de la demande, des ressources mobilisées ou encore l'échelle de la production, sa variété ou la part plus ou moins grande de production en juste-à-temps, vont nécessiter des opérations logistiques plus ou moins complexes et des modalités de coordination différents au sein des firmes et entre-elles. Par conséquent, la performance de l'organisation logistique va dépendre de l'adaptation aux objectifs des firmes – notamment de coordination – et contraintes qui sont les leurs. Notre démarche de terrain interrogera donc ces conventions de performance et leur articulation avec les combinatoires de proximités et mondes de production mis au jour. Elle questionnera aussi la mesure dans laquelle la taille de la firme va jouer sur ses besoins et capacités de maîtrise logistique, dans le prolongement des constatations de Savy (2007) en la matière.

41 Ceci nous permettra de mieux comprendre encore les logiques prédisant à la structuration de ces circuits et les attentes des acteurs en termes de gestion des espaces de coordination.

Figure 1. Schéma simplifié de la relation entre mondes de production, convention de performance et espaces de coordination



Source : auteur

- 42 Nous pouvons donc considérer que les circuits de distribution sont inscrits selon leur taille dans différentes échelles spatiales qui peuvent être caractérisées en termes de proximité. Ces combinatoires sont liées aux stratégies mises en œuvre par les producteurs et distributeurs, qui vont être déterminées par le monde dans lequel s'inscrit le circuit. Ce monde va induire des attentes spécifiques en termes de performance de la logistique et du transport, des conventions de performance. Nous considérons pour notre part que le niveau de proximité recherché mais aussi en partie préexistant à l'activité – notamment pour la proximité géographique – va également déterminer en partie cette convention.
- 43 Du point de vue des PTDM, la connaissance de ces différents éléments nous permettra de questionner la mesure dans laquelle les circuits de proximité reposent sur des besoins spécifiques de logistique et transport et sur des modes de coordination potentiellement porteurs de plus de durabilité.

3. Une approche empirique

- 44 Afin d'appuyer notre approche, nous avons mené une enquête qualitative auprès d'acteurs impliqués dans des circuits de proximité et d'autres types de circuits courts. Interrogeant à la fois le producteur et distributeur, nous avons abouti à des monographies. La première section de cette partie décrira la méthode utilisée, alors que la seconde montrera des résultats issus de l'étude de 14 circuits.

3.1. Méthodologie de l'enquête qualitative

- 45 Nous avons mené des entretiens auprès de responsables logistiques d'entreprises de production et de distribution ayant recours aux circuits courts afin de distinguer le niveau de proximité entre les acteurs, le monde d'appartenance du circuit et la convention de performance de la logistique et du transport.
- 46 Outre l'étude de circuits de proximité et d'autres types de circuits courts, nous avons choisi de prendre en compte des circuits alimentaires et non-alimentaires afin d'interroger le rôle du type de produits dans la définition des besoins logistiques.
- 47 Le dénominateur commun de toutes ces formes organisationnelles est qu'elles mettent en rapport un producteur réalisant tout ou partie de sa production en propre et disposant d'un site de production ou au moins d'approvisionnement en France et un distributeur distribuant ses produits sur le territoire français. L'autre condition était une vente directe du produit fini du producteur au distributeur, sans que les caractéristiques intrinsèques de ce dernier ne soient modifiées par le distributeur ou un intermédiaire tiers. Outre le secteur alimentaire, nous avons retenu celui du bricolage/jardinage – dans lequel les stratégies d'optimisation logistique se mettent actuellement en place – et celui de l'habillement, *a priori* plus mature sur le plan logistique et ouvert de longue date aux circuits longue distance.
- 48 Pour chaque circuit, les questionnaires nous ont permis de recueillir les informations suivantes :

49 - Monde de production associé au circuit : nous appuyant plus particulièrement sur les travaux de Salais et Storper (1993) et Burmeister (2000) nous avons sélectionné des critères clé de discrimination des mondes d'inscription des organisations logistiques étudiées. Une partie des questions posées aux producteurs et distributeurs ont donc porté sur ces points. Nous résumons les principales caractéristiques de chaque monde dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Les critères discriminants des mondes de production

	Industriel	Flexible	Professionnel	Immatériel
Production	Logique d'économies d'échelle Grandes séries	Logique d'économies d'échelle Grandes et moyennes séries	Logique d'économie de variété Petites séries, production à l'unité	Logique d'économie de variété Petites séries, production à l'unité
Biens généralement concernés	Bien intermédiaires standards	Biens de consommation standards particuliers à la situation	Biens intermédiaires spécifiques	Biens nouveaux (produits/services)
Demande	Peu à pas différenciée	Différenciée	Très différenciée	Mal connue au moment de la création du bien, de peu à très différenciée
JAT	Partiel, tendance à la réduction des stocks	Majoritaire	Majoritaire	?
Flux stratégiques	Biens	Biens Informations	Savoir Biens	Savoir
Élément de concurrence entre les firmes	Prix	Prix, qualité	Qualité	Apprentissage
Incertitude	Risque probabilisable Traitement par la prévision à court moyen terme	Futur immédiat Traitement par disponibilité immédiate du produit	Vis-à-vis de l'autre Traitement par le développement d'un espace cognitif commun	Sur le futur/les débouchés Traitement par le développement de la confiance réciproque

Source : auteur

50 - Combinatoire de proximités : nous avons distingué la proximité géographique et non-géographique, en divisant cette dernière en proximité organisationnelle et institutionnelle. La proximité géographique a d'abord été évaluée au regard de la distance physique entre producteur et distributeur. Nous avons également interrogé la proximité au client final (proximité aval) et la proximité amont, c'est-à-dire le lieu de provenance des produits lorsque ceux-ci n'étaient pas à 100 % réalisés sur le site depuis lequel le distributeur est approvisionné. Nous avons ensuite questionné le niveau de proximité géographique temporaire, c'est-à-dire la fréquence des rencontres entre fournisseur et distributeur.

51 La proximité institutionnelle a été interrogée au regard des institutions assurant la coordination dans le circuit, c'est-à-dire en questionnant les acteurs sur les organismes (association, fédération...) dont ils font partie, et leur rôle sur la structuration des coordinations dans leur secteur d'activité.

52 La proximité organisationnelle a pour sa part été évaluée au regard des échanges entre producteur et distributeur dans la cadre de leur activité commerciale. Nous avons pris en compte la fréquence, les modalités et la nature des échanges de produits et informations, les modalités de contractualisation, les modes de gestion des aléas et le recours ou non à la sous-traitance ;

53 - Conventions de performance : pour finir, nous avons interrogé chacun sur la performance attendue de la logistique et du transport. Nos questions ont porté sur les termes utilisés pour qualifier cette performance, les critères principaux et modalités d'évaluation de cette performance, ainsi que les critères de choix des prestataires et l'évaluation de leur performance, le cas échéant.

3.2 Résultats : des circuits gouvernés par des impératifs de flexibilité, gérés de différente manière en fonction du niveau de proximité et des volumes concernés

54 Parmi les 14 circuits présentés ici, 6 concernent le secteur alimentaire, 4 le secteur de l'habillement et 4 celui du bricolage/jardinage. Les 6 circuits alimentaires peuvent être considérés comme circuits de proximité du fait de leur inscription spatiale. Ils peuvent concerner des volumes assez différents.

3.2.1. Les mondes de production

55 Le premier trait caractéristique de ces circuits est leur inscription dans le monde flexible, confirmant ainsi que ce dernier est bien caractéristique des biens alimentaires et de consommation. Bien entendu, l'exclusion des circuits sans intermédiaires, donc de certaines formes de vente, contribue à expliquer cette inscription. Cela montre cependant une certaine convergence de logique entre les circuits courts et de proximité étudiés ici. .

56 L'inscription peut cependant se faire dans un monde hybride qui ne relève que partiellement du circuit flexible, notamment du fait d'une application parfois très limitée du modèle de production en juste-à-temps propre à ce monde⁴.

57 De notre point de vue, nous pouvons distinguer trois formes hybrides de mondes :

58 - Le monde Flexible-Industriel : ce monde concerne 4 circuits du secteur alimentaire ou de l'habillement, dont un est un circuit de proximité. Leur 1^{er} dénominateur commun est d'être des circuits de vente à la grande distribution à dominante alimentaire, le distributeur pouvant être un grand groupe ou une enseigne bien plus modeste. Les producteurs sont également différents : petit producteur ou groupement pour l'alimentaire, groupes industriels pour l'habillement. Ce monde est hybride d'abord car l'incertitude peut porter sur le futur immédiat comme sur le plus long terme et qu'il va en découler des formes hybrides de traitement. La disponibilité immédiate des marchandises va donc caractériser ce circuit mais on y trouve en même temps une organisation de la production plus caractéristique du modèle fordiste, notamment un recours plus ou moins important à la logique de stock. Les produits y sont généralement de type standard pour une demande peu diversifiée, une différence existant cependant entre les circuits alimentaires et de l'habillement, ces derniers proposant une offre plus diversifiée. Le prix et la qualité sont deux éléments majeurs de caractérisation de la concurrence.

59 - Le monde Flexible-Immatériel : nous avons choisi de le qualifier comme tel car il correspond à un circuit où s'est mise en place une forme de vente innovante ou relativement peu répandue (vente à distance, nouveau type de point de vente). Celle-ci est adressée à une demande en partie différenciée et il existe une incertitude sur la façon dont sera accueillie et se développera cette activité. La concurrence se joue sur l'apprentissage mais aussi les prix et la qualité. Cela concerne les distributeurs mais aussi les producteurs, qui soutiennent plus ou moins ces innovations leur permettant de diversifier leurs débouchés. Le caractère flexible du monde est par ailleurs lié à l'organisation de la production et de la distribution selon une logique de juste-à-temps et d'ajustement à court terme. Dans notre panel, 5 circuits relèvent de ce monde, 4 concernant le secteur alimentaire et 1 celui du bricolage. Ce sont des organisations portant sur de faibles volumes, notamment car ce sont des activités naissantes ;

60 - Le Flexible-industriel-Immatériel : Il concerne 5 circuits de notre panel répartis dans les secteurs de l'habillement et du bricolage. Il s'agit de circuits dans lesquels les distributeurs sont de grandes enseignes spécialisées ou des détaillants indépendants, ce qui explique des volumes de marchandise variables d'un circuit à l'autre. Les producteurs sont pour leur part des industriels, parfois leaders sur leur marché. Nous avons qualifié ce monde ainsi car en plus des caractéristiques propres au 1^{er} monde que nous avons décrit il se caractérise par une forte importance de l'innovation, de la création de nouveaux produits et parfois de nouveau

concepts de vente (notamment dans le secteur du bricolage). Ces nouveaux produits ou services vont être dédiés selon les cas à une demande plus ou moins différenciée et la concurrence va avant tout porter sur la qualité, la quantité et les facultés d'apprentissage et de gestion des connaissances. Parallèlement, les logiques productives peuvent recourir plus ou moins fortement au stock, ce qui contribue à expliquer l'ancrage partiel dans le monde industriel.

61 Nous avons donc pu dépasser la diversité d'organisations rencontrée pour établir une première typologie des mondes d'appartenance des circuits. Si ceux-ci relèvent sans surprise plutôt du monde flexible, nous considérons que cette flexibilité n'est que partielle et ces circuits renvoient à des mondes hybrides, tous flexibles mais plus ou moins associés à des logiques propres aux mondes immatériel et industriel.

3.2.2. Les combinatoires de proximité des circuits courts

62 Afin d'appréhender ces combinatoires, nous avons choisi de voir dans quelle mesure ils recoupaient les mondes que nous avons distingués. Nous avons pu observer une concordance en la matière.

63 La proximité organisationnelle une caractéristique clé de l'espace des circuits Flexible Industriel et Flexible-Industriel-Immatériel : la coordination dans ces mondes se fait autour de la circulation des marchandises, des informations et – pour le second – de la connaissance, ce qui nécessite un assez haut niveau de proximité organisationnelle. Celle-ci va se traduire par une circulation fréquente de marchandises entre fournisseur et distributeur et des contacts très réguliers. La diversité et complexité des systèmes de communication et d'information va varier en fonction de la taille du circuit, le téléphone et fax restant les outils majeurs des petits circuits alimentaires.

64 Entre les deux mondes, le contenu des informations échangées va cependant varier car si dans le premier les informations sont surtout relatives à une relation commerciale assez classique (présentation de produits, prix, volumes, quantités,...), les seconds vont reposer sur des échanges plus poussés concernant l'amélioration de la logistique et du transport ou les retours sur les produits. On peut ainsi considérer que la proximité organisationnelle sera en général un peu plus élevée dans le circuit Flexible-Industriel-Immatériel. On rejoint ici l'analyse de Paché (2006) sur l'importance de la proximité organisationnelle dans les circuits courts les plus répandus.

65 Ceci est couplé à une proximité géographique temporaire (c'est-à-dire des rencontres en face à face) au moins deux fois par an – voire beaucoup plus fréquentes surtout pour les circuits de grande taille du secteur bricolage ou des circuits du secteur alimentaire⁵ – portant sur les points présentés dans le paragraphe précédent. La proximité institutionnelle entre fournisseur et distributeur apparaît en revanche faible dans ces circuits où la concurrence est forte tant du point de vue des distributeurs que des producteurs, et où les relations relèvent de transaction marchandes assez classiques. La proximité géographique est pour sa part très variable d'un circuit à l'autre.

66 - La proximité géographique permanente et temporaire, caractéristique du monde Flexible - Immatériel : la coordination dans ce monde tend à s'inscrire dans des espaces géographiques régionaux ou plus restreints. Cela est généralement lié aux choix des distributeurs de valoriser des produits locaux ou « Made in France » et des fournisseurs de trouver ou conserver des distributeurs locaux pour des raisons stratégiques ou de contrainte logistique. Toutefois, la proximité au client final est très variable, dans la mesure où certains sont des circuits de e-commerce. Le niveau de proximité géographique temporaire est en général assez élevé, souvent plus fort que dans les autres mondes.

67 La proximité institutionnelle est, elle, assez variable. En moyenne plus élevée que dans le circuit Flexible-Industriel, son niveau est souvent comparable à celui du monde Flexible-Immatériel-Industriel.

68 Le niveau de proximité organisationnelle sera lui plus faible que dans les autres circuits, avec des échanges moins fréquents et intenses de produits et informations, généralement hebdomadaires. Les échanges d'information se font le plus souvent par des moyens simples permettant une certaine souplesse (téléphone, fax, face à face) et vont porter dans la majorité des cas sur les points classiques de l'échange commercial.

69 Cette catégorisation rejoint dans une certaine mesure celle en termes de mondes. Nous voyons ainsi que le monde Flexible-Immatériel est d'abord lié à des espaces géographiques de coordination resserrés, alors que les deux autres mondes fondent d'abord leur coordination sur la proximité organisationnelle entre les acteurs. La proximité institutionnelle est, elle, généralement peu élevée quel que soit le monde, et n'est pas forcément caractéristique du monde Flexible-Immatériel. Cela pourrait révéler un niveau faible de partage du cadre cognitif par les acteurs du circuit. Ce serait cependant une conclusion hâtive. D'abord, car cette conclusion est possiblement liée à l'indicateur retenu mais aussi et surtout car l'inscription des acteurs dans un même monde et leur partage de la convention de performance témoignent déjà à leur manière du partage d'un même cadre cognitif (Boyer et Orléan, 1991 ; Orléan, 1994, Postel 2003).

3.2.3 Les conventions de performance du circuit court

70 Nous avons ensuite cherché à voir dans quelle mesure les conventions observées rejoignent le découpage présenté ci-dessus. Nous avons là aussi observé un recoupement, même s'il y aura quelques variations au sein d'un même monde en fonction de la taille du circuit.

71 - Le délai au cœur de la performance du circuit Flexible – Industriel.

72 Dans ce monde, la convention de performance est avant tout construite autour de la notion de délai qu'il s'agisse de leur respect ou du fait qu'ils soient le plus court possible. En effet, le premier objectif des distributeurs est d'assurer un taux maximal de présence des produits en magasin, c'est-à-dire de s'assurer que le client final trouvera en permanence le produit dans les linéaires. Ce dernier ayant parallèlement à cœur de diminuer au maximum le niveau de stock, il va donc falloir mettre en œuvre une logistique amont et aval permettant un approvisionnement fréquent et rapide des points de vente. Le producteur doit, pour travailler sur ce marché, se conformer à ces objectifs quitte à supporter une hausse de ses dépenses de logistique et de transport. Si chacun cherche à diminuer ses dépenses, leur réduction n'est cependant pas le premier guide des choix logistiques propres à ce monde, même s'il ne doit être négligé. Les modalités d'évaluation de la performance seront plus ou moins complexes et formelles en fonction de la taille du circuit et donc du volume de flux à gérer.

73 - Flexibilité et délai, les maîtres mots de la performance du circuit Flexible-Immatériel :

74 Le caractère flexible du monde fait que l'on retrouve ici aussi l'impératif de respect – et, dans une moindre mesure, de réduction – des délais d'acheminement. La problématique centrale est ici la structuration, la montée en puissance et la pérennisation du circuit, d'abord pour le distributeur qui a mis en place cette nouvelle forme de vente, ensuite pour le producteur/fabricant pour lequel elle constitue un nouveau débouché. L'organisation doit donc faire face à un certain degré d'imprévisibilité et de variation des flux nécessitant des ajustements réguliers. Mais ces ajustements ne portent pas seulement sur les quantités et concernent également le type d'offre, c'est-à-dire les prix et le type de produits proposés. Contrairement aux autres circuits la logistique n'est donc pas forcément ici la première préoccupation des distributeurs qui ont pour but premier d'ajuster leur offre à la demande. Elle est en revanche considérée comme un peu plus stratégique pour les producteurs car la compétence en la matière est pour eux une condition pour travailler avec les distributeurs, au même titre que la qualité des produits ou leur caractère novateur. La réduction des coûts est une problématique importante de ce type de circuits aux moyens souvent limités qui devront trouver d'autres leviers en la matière que l'optimisation, du fait de leur faible échelle et de la faiblesse des volumes concernés.

75 Ici aussi le formalisme de l'évaluation de la performance du circuit sera variable en fonction de sa taille, bien que généralement peu élevé

76 - Le circuit Flexible-Industriel-Immatériel où l'importance de la qualité de service, de la fluidité de circulation des flux et des délais.

77 Dans ce monde, la logistique du circuit va être dédiée à la proposition au client final d'un assortiment large et plus ou moins innovant et spécifique afin de maintenir sa part de marché ou d'en conquérir de nouvelles. On retrouve ici bien sûr l'impératif de délai lié au monde flexible, mais il n'est pas le point le plus mis en avant pas les acteurs, à quelques rares exceptions près. Ce qui est en effet mis en avant par les fabricants et distributeurs est la notion de qualité de service. Nous désignons par ce terme autre chose que les critères standards de performance

de la logistique et du transport souvent regroupés dans l'indicateur de taux de service⁶ Ici cela renvoie à la volonté des acteurs de construire une logistique qui ne sert pas uniquement à acheminer les produits d'un point A à un point B mais qui sera couplée à des services plus ou moins élaborés dont le but premier est de « faciliter la vie du partenaire ». On vise ici une gestion plus transversale de la chaîne logistique avec une volonté de meilleure articulation des opérations de la production à la vente au client final. Tout l'enjeu est d'avoir une logistique qui permettra certes de réagir en cas de problème mais surtout qui anticipe et évite ces derniers par une plus grande fluidité dans la circulation des flux, ce qui va jusqu'à un travail conjoint des acteurs du circuit sur la création et la gestion de tout le cycle de vie d'une gamme de produits. Signalons toutefois que, comme dans le monde Flexible – Industriel, la réduction des stocks et des coûts n'est bien sûr pas absente des objectifs des acteurs et notamment des distributeurs.

78 Les modalités d'évaluation de la performance et les modalités de gestion des aléas et du on respect des objectifs sont plus formels et complexes que dans les autres mondes.

Tableau 2 : Typologie des différents circuits en termes de conventions et proximités

Monde	Proximité dominante	Déterminant de la convention de performance	Critères principaux de performance
Flexible-Industriel (ex. grande distribution alimentaire)	Proximité organisationnelle	Taux de présence en magasin	Déla Coûts
Flexible-Immatériel (ex. circuit de panier ou produits locaux)	Proximité géographique	Structuration et pérennisation de l'activité	Flexibilité Déla Coûts
Flexible-industriel-Immatériel (ex. distribution spécialisée non-alimentaire)	Proximité organisationnelle	Spécificité et richesse de l'assortiment	Qualité de service Fluidité Déla

Source : auteur

79 Le tableau ci-dessus résume nos différents résultats. Il montre une certaine relativité de la spécificité des logiques des circuits de proximité même s'ils sont dans leur majorité inscrits dans le second monde. Si ce dernier est, comme les autres, marqué par la recherche de flexibilité, il est en revanche caractérisé par une convention assez spécifique inscrite dans une échelle spatiale particulière, d'abord caractérisée par la proximité géographique. Leur dimension immatérielle en fait des organisations plus propices à l'innovation et au questionnement des logiques et coordinations au sein des chaînes. Ceci en fait des organisations potentiellement prometteuses dans le cadre des PTDM, mais qui ne vont pas sans soulever un certain nombre de questions.

Conclusion

80 Les circuits dits « de proximité » peuvent donc bien constituer un outil de soutien des PTDM. Cependant, les mobiliser tels quels pourrait conduire à s'appuyer sur des organisations locales à l'impact environnemental mitigé et à l'impact économique parfois incertain du fait des ressources nécessaires, notamment aux producteurs. Il y a donc pour ces circuits des besoins d'amélioration de la performance de la logistique et du transport, qui pourraient pour partie tirer enseignement des stratégies d'optimisation et de regroupement des flux propres aux autres types de circuits. Ils sont donc eux aussi concernés par des besoins d'innovation technique, technologique et organisationnelle. Mais leur fort potentiel du point de vue des politiques va justement résider dans leur capacité à faire émerger et tirer partie de ce dernier type d'innovations pour se structurer et constituer une offre non plus complémentaire mais alternative aux autres circuits. À ce titre, on remarque que leur faible échelle – notamment géographique – si elle peut être problématique, constitue aussi une force. Elle permet en effet des coordinations plus souples dans lesquels chacun va essayer de mieux prendre en compte les contraintes et nécessités des partenaires. Cette meilleure coordination externe lui est même nécessaire pour améliorer sa performance, et va passer par des chemins différents de ceux des autres types de circuits qui laissent présager d'une plus grande réceptivité quant aux stratégies

de mutualisation et collaboration, innovations organisationnelles indispensables aux PTDM, mais dans les faits difficiles à mettre en œuvre dans les autres types de circuits.

81 Ceci appelle à la poursuite d'un travail de définition plus précis des leviers qui pourront être mobilisée pour œuvrer dans ce sens. Mais cela conduit également à se demander comment le potentiel de durabilité de ces circuits, lié à leur échelle mais aussi au fait que ce sont des organisations émergentes va résister à la probable « consolidation » de ces organisations.

Bibliographie

Amemiya H., Bénézech D., Renault M., 2008, « Les circuits courts : un « monde de commercialisation » interpersonnel ? », in Maréchal G., (Coord.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon, Educagri, collection « Références », p. 113-125.

Barczyk D, Évrard R., 2005, *La distribution*, Paris, Armand Colin, collection « Étapes Mémento ».

Bellet, T. Kirat, 1998, « La proximité, entre espace et coordination », in M. Bellet, T. Kirat, C. LARGERON (coord.), *Approches multiformes de la proximité*, Paris, Éditions Hermès, collection « Interdisciplinarité et nouveaux outils », p. 23-40.

Bernard C., Dufour A., Mundler P., 2008, « Pratiques collectives de vente directe : approche comparée des PVC et des AMAP en Rhône-Alpes », in Maréchal G., (Coord.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon, Educagri, collection « Références », p. 141-160.

Billaudot B., Coletti-Wahl K., 2006, « Un réexamen de la proximité : de la nécessité de distinguer deux types de going concern, le territoire et l'organisation », *Les cinquièmes journées de la proximité*, « La proximité entre interactions et institutions », Bordeaux 28-30 juin, 31 p.

Blanquart C., Burmeister A., 2008, "Evaluating the performance of freight transport: a service approach", *European Transport Review Research*, Volume 1, Issue 3, p. 135-145.

Blanquart C., Kebir L., Petit C., Traversac J. B., 2009, *Les enjeux logistiques des circuits courts*, rapport pour le PIPAME.

Bouba-Olga O., Carrincazeaux C., Coris M., 2008, « Avant-propos », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2008/3, p. 279-287.

Bouba-Olga O., Grossetti M., 2008, « Socio-économie de proximité », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 3, p. 311-328.

Bourque G., 2006, « Économie des conventions », in Laville J. L., Cattani A. D. (dir.), (2^{ème} Édition), *Dictionnaire de l'autre économie*, Paris, Gallimard, collection « Folio actuel », p. 201-209.

Boyer R. et Orléan A., 1991, « Les transformations des théories salariales entre théorie et histoire », *Revue Economique*, 42 (2), mars, p. 233-272.

Boylaud O., Nicoletti G., 2001, « La réforme de la réglementation dans le secteur du transport routier de marchandises », *Revue économique de l'OCDE*, volume 1, n° 32, p. 255-279.

Burmeister A., 2000, *Familles logistiques. Propositions pour une typologie des produits transportés pour analyser les évolutions en matière d'organisation des transports et de la logistique*, Rapport pour le PREDIT, INRETS.

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.

Chaffotte L., Chiffolleau Y., 2007, « Vente directe et circuits courts : évaluations, définitions, typologie », *Les cahiers de l'observatoire C.R.O.C.*, n° 2.

Capt D., 2008, « Permanence et changement dans la production et la commercialisation des produits fermiers en France. Une approche économique », *Séminaire Filières courtes de distribution développement durable et territoires*, INRA, AgroParisTech, Paris, 8 avril.

CERDD, 2010, *Explorez le développement territorial durable avec les circuits courts alimentaires. Une guide pour approche territoriale des projets de circuits courts*, Loos-en-Gohelle, Centre Ressource du Développement Durable.

Coletti-Wahl K., 2008, « Micro-institutions et proximités : quelles lectures des dynamiques territoriales ? », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2008/2, p. 251-264.

Delfosse C., Bernard C., « Vente directe et terroir », *Méditerranée*, n° 109, p. 23-29.

- Denéchère F., 2007, *Repère pour une approche économique des circuits courts dans leur territoire : Concepts et méthodes pour leur compréhension et évaluation*, École Supérieure d'Agronomie de Rennes, septembre, 89 p.
- Doré G., 2009, « La proximité au prisme du débat entre "conventionnalistes" et "régulationnistes" », 6^{èmes} Journées de la Proximité, Poitiers, 14-16 octobre.
- Dubuisson-Quellier S., Navarrete M., Pluvinage J., 2006, « Les organisations de producteurs au cœur de la valorisation de la qualité des fruits. Une diversité de stratégies en Rhône-Alpes », *Économie rurale*, n° 292, p. 17-34.
- Dubuisson-Quellier S., Le Velly R., 2008, « Les circuits courts : entre alternative et hybridation » in : Maréchal G., (Coord.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon, Educagri, collection « Références », p. 105-111.
- Ducrocq C., 2006 (2^{ème} édition), *La nouvelle distribution. Marketing, management, développement des modèles à réinventer*, Paris, Dunod.
- Duong P., Savy M., Theys J., Watcher S., 2008, *Prospective fret 2030*, Rapport pour le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable.
- Dupuy Jean-Pierre, Eymard-Duvernay François, Favereau Olivier, Salais Robert et Thévenot Laurent, 1989, « Économie des conventions », *Revue économique*, vol 40, n° 2.
- Eymard-Duvernay F. (dir), 2006, *L'économie des conventions, méthodes et résultats. Tome 1, débats*, Paris, La Découverte, collection « Recherches ».
- Filser M., Paché G., 2008, « La dynamique des canaux de distribution. Approches théoriques et ruptures stratégiques », *Revue française de gestion*, volume 2, n° 182, p. 109-133.
- Fischer A., 1990, « Contribution à l'étude des nouvelles relations de l'entreprise industrielle à l'espace géographique », in Benko G.B (dir), *La dynamique spatiale de l'économie contemporaine*, Paris, Éditions de l'Espace Européen, collection « Géographies en liberté ».
- Gacogne V., 2006, *Tendances logistiques, croissance de la mobilité des marchandises, et émissions de GES des véhicules. Intégration de la démarche Bilan Carbone® de l'ADEME au modèle de dynamique des systèmes SANDOMA*, Rapport final provisoire, 30 p.
- Gereffi G., 1994, "The organisation of buyerdriven global commodity chains: how US retailers shape overseas production networks", in Gereffi G., Korzeniewicz M. (eds), *Commodity Chains and Global Capitalism*, Praeger, p. 95-122.
- Gilly J.P., Lung Y., 2005, « Proximités, secteurs et territoires », *Cahiers du GRES*, n° 2005-09, 21 p.
- Gilly J.P., Torre A., 2000, « Introduction générale », in Gilly J.P. et Torre A. (dir.), *Dynamiques de proximité*, Paris, L'Harmattan, Collection Emploi, Industrie et Territoire, pp. 9-33.
- Guilbault M., Soppé M., 2009, *INDECO. Enquête ECHO : indicateurs de tendance des systèmes logistique et transport*, INRETS, 54 p.
- Herauld-Fournier C., Merle A., Prigent Simonin A. H., Amil C., 2009, « Les points de vente collectifs de produits alimentaires : au croisement de différentes formes de proximité », 46^{ème} colloque de l'ASRDLF, Clermont-Ferrand, 6-8 juillet.
- Hochedez C., 2008, « Le bonheur est dans le panier. Réseaux alimentaires alternatifs et commercialisation des produits issus de l'agriculture biologique : l'exemple suédois », *Géocarrefour*, volume 83/3, 2008, p. 225-236.
- Kebir L., Torre A., 2013, "Geographical proximity and new short supply food chains", in Lazerretti L. (ed), *Creative Industries and Innovation in Europe. Concepts, Measures, and Comparative Case Studies*, New York, Routledge, Serie "Regions and cities", 328 p.
- Lendrevie J., Levy J, Lindon D., 2006, *Mercator : Théorie et pratique du marketing*, Paris, Dunod.
- Marechal G. (Coord), 2008, *Les Circuits courts alimentaires : bien manger dans les territoires*, Dijon, Educagri.
- Moati P., 2002, *L'entreprise du XXI^{ème} siècle*, Paris, Édition de l'aube, collection « Bibliothèque des territoires ».
- Mollard A., Pecqueuer B., Moalla M., 2005, « Offres de produits, services territorialisés et demande de biens combinés ». in Torre A., Filippi M.(coord.), *Proximités et changements économiques dans les mondes ruraux*, Paris, INRA Éditions, Collection Un point sur ..., p. 73-94.
- Orléan A., 1994, « Vers un modèle général de la coordination économique par les conventions », in Orléan A. (dir.), 1994, *Analyse économique des conventions*, Paris, PUF, collection « Économie », p. 9-40.

- Paché G., 2006, « Approche spatialisée des chaînes étendues – de quelles proximités parle-t-on ? », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 49, p. 9-28.
- Paché G., Sauvage T., 2004 (3^{ème} édition), *La logistique : enjeux stratégiques*, Paris, Éditions Vuibert.
- Paché G., Spalanzani A. (Coord.), 2007, *La gestion des chaînes multi-acteurs. Perspectives stratégiques*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble.
- Palpacuer F., Balas N., 2010, « Comment penser l'entreprise dans la mondialisation ? », *Revue Française de Gestion*, volume 2, n° 201, p. 89-102.
- Pecqueur B., Zimmermann J.B., 2004, *Économie de proximités*, Paris, Lavoisier, collection « Hermès Sciences ».
- Perez-Zapico B., 2008, *Une évaluation de l'impact du transport dans l'alimentation. Comparaison entre circuits courts et circuits longs du Pays de Dinan*. Mémoire de Master 2 Géographie, Aménagement, Sociétés et Environnement, spécialité gestion de l'environnement, Université Rennes 2 Haute Bretagne.
- Perroux F., 1961, *L'économie du XX^{ème} siècle*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Pirog R., Van Pelt T., Enshayan K., Cook E., 2001, *Food, Fuel, and Freeways: An Iowa perspective on how far food travels, fuel usage and greenhouse gas emissions*, Leopold Center for Sustainable Agriculture.
- Pirog R., Benjamin A., 2003, *Checking the food odometer: comparing food miles for local versus conventional produce sales to Iowa institutions*, Leopold Center for Sustainable Agriculture.
- Porter M., Lavergne P., 1999, *L'avantage concurrentiel : comment devancer ses concurrents et maintenir son avance*, Paris, Dunod.
- Postel N., 2003, *Les règles dans la pensée économique contemporaine*, Paris, CNRS Éditions, collection CNRS Économie.
- Praly C., Chazoule C., Delfosse C., Bon N., Cornée M., 2009, « La nation de « proximité » pour analyser les circuits courts », *46^{ème} colloque de l'ASRDLF*, Clermont-Ferrand, 6-8 juillet.
- Rallet A., Torre A., 2004, « Proximité et localisation », *Économie rurale*, n° 280, pp. 25-41.
- Renting H., Marsden T. K., Banks J., 2003, "Understanding alternative food networks: exploring the role of short food supply chains in rural development", *Environment and Planning A*, volume 35, p. 393-411.
- Rizet C., Browne M., Cornellis E., Descamps J., 2008, *Chaînes logistiques et consommation d'énergie : Cas des meubles & des fruits et légumes*, Rapport final PREDIT, INRETS-ADEME.
- Rizet, C., Keita, B., 2005, *Chaînes logistiques et consommation d'énergie : Cas du yaourt et du jean*. Rapport PREDIT, INRETS-ADEME.
- Salais R., Storper M., 1993, *Les mondes de production. Enquête sur l'identité économique de la France*, Paris, Éditions EHESS, Collection « Civilisations et sociétés ».
- Roux E., Vollet D., Pecqueur B., 2006, « Coordinations d'acteurs et valorisation des ressources territoriales : les cas de l'Aubrac et des Baronnies », *Économie rurale*, n° 293, mai-juin, p. 20-36.
- Savy M., 2006, *Logistique et territoire*, Paris, La documentation française.
- Savy M., 2007, *Le transport de marchandises*, Paris, Eyrolles, collection « Éditions d'Organisation ».
- Schlich E., Biegler I., Hardtert B., Luz M., Schroder S., Schroeber J., Winnebeck N., 2006, « La consommation d'énergie finale des différents produits alimentaires un essai de comparaison », *Le courrier de l'environnement de l'INRA*, n° 53.
- Schlich E., 2010, « Questions d'échelles dans l'analyse des impacts environnementaux des systèmes de distribution alimentaire », *Séminaire Filières Courtes de Distribution, Territoires et Développement Durable*, INRA, AgroParisTech, Paris, 11 mars.
- Sétra, *La logistique de la grande distribution. Synthèse des connaissances*, 25 p.
- Soppé M., Guilbault M., 2009, « Partage modal et intermodalité. Évolutions structurelles de l'économie », *Revue d'Économie Urbaine et Régionale*, volume 4, p. 781-805.
- Torre A., 2009, « Retour sur la notion de Proximité Géographique », *Géographie, Économie, Société*, Volume 2009/1, p. 63-75.
- Torre A., Filippi M. (coord.), 2005, *Proximités et changements économiques dans les mondes ruraux*, Paris, INRA.
- Talbot D., 2001, « Proximité et dynamique des relations de sous-traitance : Le cas d'EADS Airbus à Toulouse », *22^{ème} congrès de l'AFC*, Metz, mai 2001.

Transrural Initiatives, 2006, *Longue vie aux circuits courts*, n° 313, 8 p.

Veltz P., 1990, « Nouveaux modèles d'organisation de la production et tendances de l'économie territoriale, in Benko G.B (dir), *La dynamique spatiale de l'économie contemporaine*, Paris, Éditions de l'Espace Européen, collection « Géographies en liberté ».

Zeroual T., 2010, *Les politiques de transport durable peuvent-elles favoriser un transport de marchandises propre ? Une application au commerce de la région Nord-Pas-de-Calais*, Thèse de doctorat, Sciences Économiques, Université des Sciences et Technologie de Lille, Villeneuve d'Ascq.

Zimmermann J.B., 2008, « Le territoire dans l'analyse économique : proximité géographique et proximité organisée », *Revue française de gestion*, Volume 2008/4, n° 184, p. 105-118.

Notes

1 Système de paniers hebdomadaires délivrés à des consommateurs s'engageant généralement pour un an à les acheter, accompagné de rencontres et échanges plus ou moins fréquent du producteur avec ces consommateurs.

2 Le terme est ici discutable car ce sont en réalité des formes de vente mais nous conserverons le terme de circuit afin de ne pas dérouter le lecteur.

3 Que l'on peut aussi nommer monde de l'innovation.

4 Notons que si le juste-à-temps est associé au monde flexible, il peut également se retrouver dans le monde professionnel.

5 Pour les circuits alimentaires concernés cela est de notre point de vue lié à la proximité géographique des acteurs et à la grande flexibilité recherchée par les distributeurs. Pour le secteur du bricolage, la mise en œuvre de nouvelles modalités de gestion de la supply – chain et la volonté de gérer autrement les assortiments explique ce phénomène de notre point de vue.

6 Cet indicateur regroupe notamment les statistiques relatives aux livraisons dans les temps, à la qualité des livraisons (notamment respect des quantités demandées), au taux de litige avec les partenaires ou encore taux de produits abimés à la réception.

Pour citer cet article

Référence électronique

Amélie Gonçalves, « Les organisations logistiques à promouvoir dans le cadre des Politiques de Transport Durable de Marchandises : la question des circuits de proximité », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 4, n°3 | octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013, consulté le 03 mars 2014. URL : <http://developpementdurable.revues.org/10054> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.10054

À propos de l'auteur

Amélie Gonçalves

Amélie Gonçalves est docteur. Elle rédige sa thèse à l'IFSTTAR et au Clersé (UMR 8019 – CNRS/ Université Lille 1). Sa thèse porte sur les enjeux logistiques des circuits courts et les leviers potentiels d'amélioration de cette logistique. amelie.goncalves@ifsttar.fr

Droits d'auteur

© Développement durable et territoires

Résumés

Les circuits courts – en particulier « de proximité » – sont aujourd'hui au cœur des débats. De nombreuses vertus leur sont associées en termes de durabilité, qui en feraient des formes organisationnelles innovantes et exemplaires à promouvoir dans le cadre des politiques publiques, notamment de Transport Durable de Marchandises (PTDM). C'est cette affirmation

que nous chercherons à questionner. Pour ce faire, nous étudierons les déterminants des organisations logistiques et de transport propres à ces circuits, grâce à une grille de lecture proximate et conventionnaliste, afin de comprendre dans quelle mesure les logiques et modalités d'organisation de ces circuits sont ou non effectivement spécifiques et pourraient constituer des exemples à promouvoir dans le cadre des PTDM.

Short supply chains: which potential for sustainable transport policies?

Among the many virtues associated with short supply chains, the reduction of transport and logistics needs and the use of alternative coordination process are considered as potential positive effects for sustainable transport policies. This article aims at questioning this affirmation by studying different types of short supply chains, in several sectors. To do so, we will study the factors that determine the choices concerning transport and logistics in these chains, using a framework based on the theories of Proximities and Conventions. This will help us understand in which measure the logics and organisations in these chains can or could lead to more sustainable choices concerning transport and logistics, and could be exemplary schemes for sustainable transport policies.

Entrées d'index

Mots-clés : circuits courts, circuits de proximité, alimentaire, non-alimentaire, logistique, performance, proximités, conventions

Keywords : short supply chains, food, consumer goods, logistics, performance, proximity, conventions