



**HAL**  
open science

## Les circuits courts alimentaires : vers une logistique plus verte ?

Amélie Goncalves, Thomas Zeroual

► **To cite this version:**

Amélie Goncalves, Thomas Zeroual. Les circuits courts alimentaires : vers une logistique plus verte ?. RIODD 2014, Oct 2014, France. 13p. hal-01073035

**HAL Id: hal-01073035**

**<https://hal.science/hal-01073035v1>**

Submitted on 8 Oct 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.

# Les circuits courts alimentaires : vers une logistique plus verte ?

GONÇALVES Amélie  
IFSTTAR-SPLOTT  
[amelie.goncalves@ifsttar.fr](mailto:amelie.goncalves@ifsttar.fr)

ZEROUAL Thomas  
ESCE  
[Thomas.Zeroual@esce.fr](mailto:Thomas.Zeroual@esce.fr)

## Résumé :

Les circuits courts alimentaires sont réputés plus vertueux d'un point de vue environnemental que les autres circuits de distribution, car ils s'inscrivent généralement dans une échelle géographique restreinte. Cette communication vise à vérifier cette bonne réputation environnementale. Nous nous appuyerons pour cela sur une étude de terrain comparant circuits courts alimentaires et autres types de circuits courts. Nous montrerons à l'aide d'une enquête qualitative que le bilan environnemental de ces circuits courts alimentaires est très variable. Cette variabilité s'explique notamment par le type de produit proposé, la clientèle visée, les ressources dont disposent les acteurs de ces circuits, de même que les contraintes territoriales avec lesquelles ils doivent composer. Cette enquête qualitative permettra également de distinguer trois grands types de circuits courts. Le premier est orienté vers des mesures uniquement liées au transport. Le second type ne comprend aucune mesure sur le transport. Le dernier type de circuit, plus élaboré, comporte des mesures liées à la fois à la logistique et au produit.

## Introduction :

Les circuits courts alimentaires se caractérisent par des distances géographiques et économiques (Perroux, 1961 ; Torre, 2000 ; Zimmermann, 2008) relativement courtes entre agriculteurs et consommateurs. Comprenant au maximum un intermédiaire (Chaffotte et Chiffolleau, 2007), ils s'inscrivent en général dans des espaces intercommunaux, départementaux ou régionaux (Sarrazin, 2012). Cette échelle spatiale et les faibles volumes échangés laissent supposer un plus faible besoin en transport et logistique. Ce faible besoin contribuerait à un meilleur bilan environnemental que celui des circuits de grande distribution. L'objectif de l'article est de vérifier cette acception.

Pour cela, nous reviendrons en partie 1 sur le bilan mitigé des circuits courts. Ce constat nécessite d'être analysé. A l'aide de notre étude de terrain auprès de 39 firmes expliquée en partie 2, nous mettrons en lumière les causes de ce bilan en partie 3.

### 1. Un bilan environnemental contrasté des circuits courts alimentaires

Les circuits courts alimentaires sont des formes de vente très diverses. Certains reposent sur des relations interpersonnelles en marge des mécanismes marchands habituels, comme par exemple, les

AMAP<sup>1</sup> (Aubrée, 2008 ; Olivier et Coquart, 2008). D'autres circuits courts reposent sur des logiques plus proches de la grande distribution, comme l'approvisionnement direct des grandes surfaces par les agriculteurs (Amemiya et al., 2008).

L'objectif de cette première partie est de dresser un bilan environnemental de ces circuits en tenant compte de cette diversité.

### 1.1 D'un point de vue environnemental, des circuits « régionaux » optimisés plus durables

Par kilo de produit vendu, les circuits régionaux - à l'échelle d'une ou plusieurs régions françaises ou d'un Etat américain - peuvent s'avérer moins polluants que des circuits plus locaux (Pirog et al, 2001). Ce résultat a priori paradoxal a été confirmé par Rizet et Keita (2005), Rizet et al. (2008), Perez-Zapico (2008). Ils montrent également qu'au sein même de circuits très locaux<sup>2</sup> le bilan peut-être très variable. Mundler et Rumpus (2012), Blanke et Burdick (2005) et Coley et al. (2009), soulignent que la consommation d'électricité des lieux de vente et de stockage rapportée aux volumes des ventes joue un rôle significatif dans le bilan.

Être un circuit régional n'est pas une caractéristique suffisante pour être un circuit forcément « durable ». D'autres facteurs influencent l'impact sur l'environnement. Les circuits offrant le meilleur bilan environnemental comportent en effet des caractéristiques supplémentaires : des taux de chargement des véhicules élevés, une limitation des trajets à vide et l'organisation de tournées s'il y a plusieurs points à desservir. Cette organisation en tournée peut amener le produit au plus près du client final en zone rurale ou desservir un bassin de population dense comme une zone urbaine. Une fois de plus, dans ce bilan, la distance compte, mais les modalités de transport des produits, le véhicule utilisé (Meisterling et al. 2009), les déplacements des consommateurs et ceux des employés des lieux de production et vente comptent également.

Ce type de circuit vertueux, que nous qualifions ici d'« optimisé », n'est pourtant pas le circuit court le plus utilisé. Certains acteurs ne peuvent et / ou ne souhaitent pas tendre vers ce modèle. Cherchons alors à comprendre les déterminants d'un transport et d'une logistique durable pour les circuits courts.

### 1.2 Les déterminants du transport et de la logistique durable des circuits courts

La logistique a pour but de permettre aux entreprises d'atteindre leurs objectifs en coordonnant les flux de biens, d'informations et les flux financiers au sein de l'entreprise et tout au long de la chaîne, c'est-à-dire de la production à la distribution (Savy, 2007). La littérature relève une forte diversité de stratégies de durabilité en la matière (Diabat, et Govindan, 2011 ; Serdarasan, 2013 ; Zhu et Sarkis, 2006). Elles vont de simples mesures autour du transport et plus généralement des flux de produits (Hassini et al., 2012), au développement d'une offre plus « verte » impliquant plusieurs acteurs de la chaîne (Dangelico et Pujari, 2010).

Les firmes agissant sur la durabilité environnementale de leur logistique mettent d'abord en œuvre des mesures améliorant la performance économique de cette fonction (Walker et al., 2008) et de leur activité en général (Ageron et al., 2011). Les volumes traités, le niveau de différenciation des produits et le type de demande visée, jouent un rôle très significatif (Beske et al., 2014 ; Brindley et Oxborrow, 2014), de même que le degré d'utilisation du juste-à-temps (Blanquart et Burmeister. 2009 ; Burmeister, 2000). Le pouvoir de négociation de la firme joue également un rôle (Porter, 1979). Les

---

<sup>1</sup> Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne.

<sup>2</sup> Moins de 100 kilomètres parcourus.

actions plus larges se mettent en place quand l'entreprise fait de l'environnement un facteur de différenciation par rapport à la concurrence (Ageron et al., 2011).

La littérature sur les circuits courts alimentaires insiste, elle, d'abord sur le rôle du type de produit - et de sa plus ou moins grande spécificité - et de la demande visée (Arcusa, 2011 ; Amemiya et al., 2008 ; Dubuisson-Quellier et Le Velly, 2008 ; Praly et al., 2009), La taille de l'exploitation agricole et les volumes traités jouent également un rôle significatif (Cazals (2009). Les profils et aspirations des acteurs influencent aussi les stratégies (Blanquart et al., 2009 ; Dufour et Lanciano, 2012 ; Poisson et Saleilles, 2012). De même que l'âge, l'expérience, le niveau d'insertion dans les réseaux d'agriculteurs (Lanciano et Saleilles, 2010 ; Lanciano et al., 2012). Certains acteurs cherchent à privilégier une organisation de la distribution qui leur permettra de dialoguer directement avec les consommateurs, pour des raisons éthiques mais aussi, selon les cas, de mise en valeur des produits (Berger, 2008 ; Chiffolleau et Gauche, 2013 ; Sarrazin, 2012). Maréchal et Spanu (2010), Herault-Fournier (2013) ou encore Bréchet (2013) confirment cette tendance.

Le contexte territorial contribue également à déterminer le type de circuit privilégié et son organisation. Outre le contexte institutionnel local (Olivier, 2012 ; Dumain et al., 2010 ; Dumain et Maurines, 2012), l'éloignement par rapport au bassin de consommation impacte la stratégie logistique (Capt et al., 2011a, 2011b ; Arcusa, 2011) et la rentabilité de l'activité (Messmer, 2013). Cet éloignement est une question de kilomètres, mais aussi d'encombrement des routes ou encore de relief du territoire.

Au final, suivant ces travaux, les déterminants logistiques des circuits courts alimentaires sont assez similaires aux déterminants logistiques des circuits de distribution plus classiques. Mais ces travaux mettent aussi en relief d'autres déterminants, liés notamment aux aspirations des acteurs et au contexte territorial. Nous voulons alors à ce stade comprendre sur le terrain les déterminants de durabilité des circuits courts alimentaires et d'autres circuits de distribution.

## **2. Comprendre les déterminants de la logistique durable des circuits courts : notre méthodologie**

### ***2.1 Echantillon : une diversité d'acteurs***

Nous mobilisons 39 entretiens réalisés dans le cadre d'un travail de thèse (Gonçalves, 2013). Ils portent sur trois grandes familles de produits: textile-habillement (8 entretiens), bricolage-jardinage (11 entretiens) et produits alimentaires (20 entretiens). L'échantillonnage est aléatoire afin de comparer les stratégies dans les circuits courts alimentaires et non-alimentaires, tous deux définis comme des circuits de distribution avec un intermédiaire au maximum entre un producteur et le client final, sans critère de distance kilométrique (Barczyk et Evrard, 2005 ; Helfer et Orsoni, 2007 ; Lendrevie et Lévy, 2012).

La région Nord - Pas de Calais est le terrain d'étude privilégié. Tous les agriculteurs de notre échantillon y sont implantés, de même que les PME de l'agro-alimentaire et les détaillants de petite taille. Tous les distributeurs interrogés ont des points de vente dans la région. Les fabricants du textile-habillement et du bricolage-jardinage sont en revanche hors de l'aire régionale.

### ***2.2 Caractérisation des stratégies environnementales et de leurs déterminants***

Nous avons interrogé les acteurs sur les types de mesures environnementales mises en œuvre, leur caractère habituel ou ponctuel et les domaines sur lesquelles elles portent (transport, emballage, produits, ...). Les entretiens nous sont ensuite permis de recueillir des informations sur les déterminants, grâce aux informations résumées dans le tableau 2.

Tableau 1 : Les facteurs explicatifs de la stratégie de durabilité

Catégorie	Type de critères
Caractéristique de l'entité et du circuit	Secteur d'activité Place dans la chaîne logistique (producteur ou distributeur) Taille de la firme Type de circuit (CC ou CCAP)
Caractéristiques de l'offre	Type de produit vendu Clientèle visée Raisons du travail en CC ou CCAP
Organisation logistique	Volumes concernés Importance du juste-à-temps Niveau de complexité de l'organisation logistique Type de coordination amont / aval
Performance de la logistique et du circuit	Critères de performance Mention de la contrainte territoriale et type de contrainte Niveau d'optimisation de la logistique

Source : auteurs

Comme le montre le tableau ci-dessus, nous distinguons dans notre étude les organisations logistiques des circuits courts alimentaires de proximité (CCAP) de celles des autres types de circuits courts alimentaires ou non-alimentaires de notre échantillon (CC). Soulignons qu'il n'existe pas dans la littérature de définition précise des CCAP. Nous les définissons ici comme des circuits mettant en rapport direct un agriculteur et un intermédiaire–distributeur situés dans la même région (au sens administratif du terme) quelle que soit la nature du distributeur. Ils peuvent aussi mettre en rapport une micro-entreprise ou petite PME (moins de 20 salariés) de l'alimentaire avec un approvisionnement majoritairement local et un distributeur toujours situé dans la même région. Cette définition des CCAP (distances et nombre d'intermédiaires réduits, exclusions de certains types d'acteurs) permet de distinguer des organisations aux besoins logistiques a priori limités d'autres types de circuits de distribution, également courts, mais du simple point de vue du nombre d'intermédiaires. En d'autres termes, ceci permet de distinguer ce qui est communément désigné comme « circuit court alimentaire » dans la littérature institutionnelle et académique, d'autres types de circuits courts réputés moins durables, et de questionner ainsi les similitudes et divergences entre ces deux catégories.

### 3. Résultats : une durabilité liée aux objectifs stratégiques et aux ressources

A partir de ces éléments, nous avons dressé une typologie des stratégies de durabilité et comparé les déterminants dans les circuits courts de proximité et les autres types de circuits de distribution. Notons que seules deux entreprises de notre échantillon ne prennent aucune mesure

environnementale particulière. Elles font partie du secteur textile-habillement, sont de faible taille, misant avant tout sur la qualité de leur offre pour se démarquer auprès des clients et ne cherchant pas particulièrement à optimiser leur logistique. En excluant ces deux entreprises, nous avons distingué trois types de stratégies.

### 3.1 La stratégie axée sur le transport : prédominante dans les CCAP

Cette stratégie concerne 11 des 39 firmes. Elle consiste surtout à limiter les besoins en transport grâce à la mise en place de tournées et / ou une optimisation des taux de chargement des véhicules. Elle concerne des entités de petite taille, le plus souvent des acteurs des CCAP (dont exploitations agricoles) qui assurent en interne tout ou partie du transport. C'est à la fois une mesure environnementale et d'optimisation à travers la réduction des frais et temps de trajet, comme cela est souvent le cas en logistique, de manière générale (Blanquart et Carbone, 2010 ; Kuik et al. 2011 ; Paché et Spalanzani, 2007). Quatre acteurs dans notre première catégorie qui ne maîtrisent pas en interne leur transport – généralement pas des acteurs des CCAP - pratiquent ou cherchent à pratiquer la mutualisation de cette fonction d'abord pour des raisons économiques.

Ces mesures environnementales et pratiques logistiques sont cohérentes avec le discours des acteurs quant à la performance de la logistique et du transport. Une logistique performante est d'abord une logistique peu coûteuse ou qui permet de réduire les coûts de revient de l'activité. Vient ensuite le critère classique du taux de service<sup>3</sup> puis de la réactivité.

Notons enfin que chez les acteurs pratiquant ce type de stratégie de durabilité, la performance générale de l'activité passe certes par l'efficacité logistique pour servir au mieux la clientèle mais aussi par un travail sur la spécificité de l'offre afin de servir une demande plus particulière que celle de la grande distribution. Cela se traduit par des appellations, labels ou des variétés qu'on ne trouve pas partout.

Mais si le transport peut être au cœur de certaines démarches, les acteurs peuvent activer d'autres mesures très variables développées dans la section suivante.

### 3.2 Les mesures autour des produits : une dichotomie entre gros producteurs non-alimentaires et petits acteurs

Cette stratégie concerne 7 cas sur les 39, répartis en deux sous-catégories bien distinctes.

Il y a dans un premier temps 3 producteurs des secteurs du bricolage-jardinage et du textile-habillement. Ce sont des entreprises de taille intermédiaire (plus de 250 salariés) pour lesquelles la durabilité passe par un travail sur les produits, bien que ce qui compte avant tout ici pour se démarquer de la concurrence soit la qualité et diversité des références proposées. La dépendance des acteurs par rapport à l'aval – ici fortement prescripteur de l'organisation - explique avant tout cette non-utilisation du transport comme vecteur de durabilité environnementale. Une logistique performante est avant tout ici une logistique offrant le meilleur service possible au client avec lequel il n'y a pas de concertation pour améliorer la performance environnementale de l'organisation. Les coordinations entre les deux parties restent strictement commerciales, formalisées par des contrats et des sanctions en cas de non-respect de certains objectifs.

---

<sup>3</sup> Le taux de service est le critère le plus simple et le plus couramment utilisé pour mesurer la performance en matière de logistique. Il se base sur plusieurs indicateurs dont les principaux sont : le respect des délais de livraison, des quantités commandées et des références commandées.

La seconde sous-catégorie de stratégies excluant toute mesure sur le transport est celle de trois acteurs des CCAP (deux distributeurs de petite taille et un maraîcher) et d'un petit distributeur du secteur textile-habillement. Cette stratégie porte sur la réutilisation de cartons ou de distribution à des clients et de réutilisation de caisses de transport et de palettes. Les acteurs se différencient de la concurrence à la fois par une offre diversifiée et par la rareté des produits proposés. L'enjeu de performance logistique porte avant tout sur le respect des délais et la rapidité de livraison. La coordination entre les acteurs se structure autour de transactions commerciales simples, avec souvent peu d'échanges d'informations, du reste peu formalisés. La logistique n'est abordée qu'en cas de problème récurrent, ce qui est le cas ici pour deux acteurs qui pointent des facteurs territoriaux : éloignement des partenaires, encombrement des voies de circulation.

Pour les deux sous-catégories, une éventuelle stratégie de durabilité environnementale – sur la logistique et/ou les produits - a peu d'importance pour se démarquer vis-à-vis de la concurrence..

Un peu moins de la moitié des acteurs interrogés (18 sur 39) agissent donc soit sur la logistique - en particulier le transport – soit les produits. Ce sont souvent de petites entités ou des entreprises intermédiaires de la production non-alimentaire.

### 3.3 Les mesures conjointes sur la logistique et les produits : la stratégie des grandes entreprises ou des acteurs des CCAP avec de fortes vellétés de développement

Nous avons pu observer des stratégies de durabilité plus complexes (19 sur 39), portant à la fois sur les produits et la fonction logistique.

Sur les produits, ces stratégies se traduisent de manière différente chez les producteurs et les distributeurs.

Les producteurs déployant ce type de stratégie sont un peu moins nombreux que les distributeurs (8 sur 19). Ils sont le plus souvent de taille plus importante que dans les deux types précédents, il y a un seul producteur relevant des CCAP. Leur stratégie de durabilité sur les produits passe d'abord par un travail sur les matières premières pour proposer un produit plus écologiques et aller au-delà de la législation pour se démarquer de la concurrence.

En effet, ces producteurs réalisent des produits de grande consommation et proposer des produits « plus verts » est donc un moyen de se démarquer. Ceci se fait via les labels et certifications pour garantir aux consommateurs des produits alimentaires biologiques, des habits faits à base de matières plus « naturelles » ou des produits de bricolage-jardinage non nocifs et / ou réalisés avec des matières certifiées. Les producteurs peuvent aussi mettre en avant un management plus environnemental. Pour 3 de ces producteurs (1 pour chaque type de produit étudié) cela se traduit également par des mesures portant sur la réduction des emballages.

Les actions mises en œuvre par les producteurs en matière de durabilité de la logistique passent par trois vecteurs. Premièrement, ils optimisent les taux de chargement des véhicules et limitent ainsi les flux de transport. Deuxièmement, 5 producteurs sur 8 (secteur-agro-alimentaire et bricolage-jardinage) pratiquent le report modal, c'est-à-dire utilisent le transport fluvial ou ferroviaire pour envoyer ou recevoir des produits. Troisièmement, 4 producteurs (dont 1 des CCAP) pratiquent la mutualisation logistique.

Des distributeurs agissent également sur les produits et sur le transport. Ils sont 11 dans ce cas. Ce sont en majorité de grandes chaînes de distribution des 3 types de produits étudiés. On y trouve également deux distributeurs des CCAP qui visent un fort développement de leur activité tout en restant dans ce type de circuits.

L'action sur les produits porte sur l'assortiment et / ou sur l'impact environnemental des points de vente. L'action sur l'assortiment se traduit par la présence de produits biologiques, produits issus de sources certifiées, produits excluant certains composants. Si le prix et la diversité de l'offre sont essentiels pour se démarquer de la concurrence, ces mesures environnementales permettent de renforcer la différenciation. Cela vaut ici pour les CCAP et les autres circuits courts.

L'action sur les points de vente est fortement mise en avant par les enseignes spécialisées en jardinage qui, du fait de leur activité, cherchent à renvoyer une image d'enseigne plus « verte ». Les mesures portent sur les énergies renouvelables, les consommations d'eau ou à la réduction des déchets dans les points de vente.

Concernant le transport, les 11 distributeurs privilégient l'optimisation des taux de chargement et des tournées de livraison des points de vente, qui font souvent l'objet de démarches poussées et mobilisent des outils et procédures complexes.

Le report modal est également mobilisé par 4 d'entre eux, en particulier des enseignes de grande distribution à dominante alimentaire. Quelques enseignes, souvent les mêmes, prennent également des mesures en faveur de véhicules plus propres et de « l'éco-conduite ». Aucun distributeur ne pratique ici la mutualisation du transport, 1 seul le fait dans tout notre échantillon.

L'essentiel ici est la qualité de service et de fluidité de circulation des flux. La logistique ne doit pas seulement permettre d'avoir le bon produit au bon endroit et au bon moment. Elle doit constituer un service au client qui lui facilite, par exemple, la gestion des commandes, la mise en place des produits en magasin, la gestion des imprévus, la planification des volumes qui seront à traiter ou encore le développement d'innovations améliorant l'organisation. Cela au travers d'échanges commerciaux fréquents et formalisés. Cela vaut aussi bien chez les producteurs pour qui le client est le distributeur, que pour le distributeur qui, dans une enseigne, considère ses points de vente comme autant de clients. Soulignons que cette organisation a notamment pour but de garantir une disponibilité permanente des produits, dans des chaînes où la logique de juste-à-temps est fortement, voire très fortement implantée.

La contrainte territoriale est présente dans le discours de 5 acteurs déployant ce type de stratégie de durabilité. Deux enseignes de la grande distribution alimentaire pointent l'encombrement de la voirie dans les aires urbaines gênant l'approvisionnement des points de vente. Une autre grande enseigne de bricolage-jardinage opérant, elle, plutôt en milieu rural, met en relief les difficultés d'accès à certains points de vente par manque de prestataires de transport. Deux des acteurs des CCAP sur les trois déployant ces mesures conjointes sur les produits et la logistique soulèvent également cette contrainte. Un distributeur pointant l'éloignement de certains fournisseurs pourtant régionaux dont il s'est séparé, la petite PME soulignant ses difficultés à livrer certains clients mais en dehors du Nord – Pas de Calais, donc de sa clientèle de proximité.

### **Conclusion :**

Nous sommes donc face à trois grands types de stratégies de durabilité concernant aussi bien les circuits courts alimentaires de proximité que d'autres types de circuits. Le tableau ci-dessous en résume les principales caractéristiques.

Tableau 2 : Les stratégies de durabilité et leurs principaux déterminants

	<b>Stratégie transport</b>	<b>Stratégie produit</b>	<b>Stratégie combiné logistique - produit</b>
<b>Mesures</b>	Limitation des besoins en transport par tournées et / optimisation du chargement  Réutilisation de conditionnements	S1 : stratégie orientée produit : éco-conception  S2 : stratégie orientée emballage-conditionnement : réduction / recyclage des emballages, réutilisation des conditionnements	Limitation des besoins en transport par tournées et / optimisation du chargement, éco-conception / management plus environnemental, réduction et recyclage des emballages, réutilisation de conditionnements
<b>Types d'acteurs</b>	Petite taille, producteurs et distributeurs	S1 : Entreprises de taille intermédiaire  S2 : petites entreprises et exploitations	Entreprises intermédiaires et grandes entreprises  Acteurs des CCAP souhaitant fortement se développer
<b>Types de circuits</b>	CCAP en majorité	S1 : CC  S2 : CCAP	CC, plus marginalement CCAP
<b>Clientèle visée</b>	Grande consommation en recherche de produits un peu particuliers	S1 : Grande consommation  S2 : En recherche de produits particuliers	Grande consommation
<b>Critères de performance logistique</b>	Coût, taux de service, réactivité	S1 : Service client, respect des délais, lean  S2 : Respect des délais, réactivité	Qualité de service, lean
<b>Coordination amont-aval</b>	Echanges fréquents d'informations peu formalisées	S1 : Echanges commerciaux formalisés  S2 : Echanges commerciaux peu formalisés	Echanges commerciaux renforcés et formalisés
<b>Contrainte territoriale</b>	Offre de transport pour acteurs des CCAP souhaitant travailler en dehors de ces circuits et enseigne en milieu rural	S1 : non  S2 : Eloignement et isolement pour producteur souhaitant développer son activité  Offre de transport et encombrement urbain pour distributeur en centre-ville	Pour des grandes entreprises implantées en centre-ville : encombrement urbain  Offre de transport pour enseigne en milieu rural  Pour acteurs de CCAP : éloignement et / isolement, offre de transport

Source : auteurs

Nous pouvons constater les similitudes entre circuits de proximité et circuits classique de distribution. La clientèle visée et le type de produit proposé conditionnent fortement la stratégie, de même que les velléités de développement de l'activité. La nature des rapports amont-aval joue aussi un rôle clé, dans des organisations où la performance de la fonction logistique reste un élément important de succès.

Certaines spécificités apparaissent toutefois. La majorité des acteurs des CCAP adoptent des stratégies de durabilité relativement limitées axées autour du transport et des conditionnements. Le fait que la demande visée soit souvent plus particulière que dans les autres circuits étudiés peut expliquer ce phénomène. L'enjeu est avant tout de proposer des produits de qualités (gustatives, esthétiques notamment) répondant aux attentes des consommateurs et de nouer des relations – souvent peu formalisées - facilitant la valorisation de ces produits locaux et l'encastrement de l'activité dans le tissu local. Il y a donc un « enjeu de proximité » ayant un fort impact sur l'organisation mise en place. En outre, plus que dans les autres circuits, les ressources dont disposent les firmes semblent fortement conditionner les choix. Enfin, si ce travail montre que les contraintes territoriales ne sont pas l'apanage des circuits courts alimentaires, il souligne aussi que ces circuits courts alimentaires y sont tout de même souvent soumis, malgré les faibles distances à parcourir.

Ce travail appelle plusieurs développements. La prise en compte de la dimension territoriale reste partielle au regard des éléments qui ont été développés en seconde partie. Plus généralement, un nombre plus important d'entretiens seront nécessaires pour dégager des éléments de comparaisons plus fins. Enfin, cela suggère un travail sur les leviers d'amélioration de la performance environnementale qui pourraient être envisagés par type de stratégie.

## **Bibliographie**

Ageron B., Gunasekaran A., Spalanzani A., 2012, Sustainable supply management : An empirical study, *International Journal of Production Economics*, n°140, pp. 168-182

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 : Editions Educagri, pp. 113-125

Arcusa V., 2011, *L'efficacité énergétique des circuits courts. Etat des lieux des déplacements de producteurs*, FRCIVAM Bretagne, Mémoire de fin d'études, 56 p.

Aubrée P., 2008, Les paniers et groupements d'achat, in Maréchal G., (Coord.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon : Editions Educagri, pp. 65-76

Barczyk D, Evrard R., 2005, *La distribution*, Paris : Armand Colin, collection « Etapes Mémento », 127 p.

Beske P., Land A., Seuring S., 2014, Sustainable Food Supply Chain Management, Sustainable supply chain management practices and dynamic capabilities in the food industry: A critical analysis of the literature, *International Journal of Production Economics*, n°152, pp. 131–143

Blanke, M.M., Burdick, B., 2005, Food (miles) for thought. Energy balance for locally grown versus imported apple fruit, *Environmental Science and Pollution Research*, 12 (3), pp. 125–127

Blanquart C., Burmeister A., 2009, Evaluating the performance of freight transport: a service approach, *European Transport Review Research*, 1 (3), p. 135-145

- Blanquart C., Carbone V., 2010, Pratiques collaboratives et démarche environnementale dans la supply chain: mythe ou réalité ?, *8<sup>èmes</sup> Rencontres Internationales de la Recherche en Logistique*, Bordeaux, 30 septembre – 1<sup>er</sup> octobre, 21 p.
- Blanquart C., Gonçalves A., Kebir L., Petit C., Traversac J. B., Vandenbossche L., 2010, The logistic leverages of short food supply chains performance in terms of sustainability, *12<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*, Lisbonne (Portugal), 11-15 Juillet, 19 p.
- Blanquart C., Kebir L.Y., Petit C., Traversac J.B., 2009, *Les enjeux logistiques des circuits courts*, rapport pour le PIPAME, 68 p.
- Berger B., 2008, Nouveaux circuits courts et nouveaux services, in Maréchal G., (Coord.), *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*, Dijon : Editions Educagri, pp. 93-101
- Bréchet J.P., 2013, Organiser le marché : une lecture par la théorie de la régulation sociale, *Revue Française de Socio-Économie*, 2013/2, n° 12, pp. 191-208
- Brindley C., Oxborrow L., 2014, Aligning the sustainable supply chain to green marketing needs: A case study, *Industrial Marketing Management*, 43 (1), pp. 45-55
- 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, 126 p.
- Capt D., Chiffolleau Y., Gauche A., 2011a, *Elaboration d'un référentiel technico-économique dans le domaine des circuits courts de commercialisation. Partie 1 : Cadre d'analyse, méthodologie et synthèse des résultats Légumes et Produits laitiers en circuits courts*, Rapport pour le Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche, de la Ruralité et de l'Aménagement du Territoire, 54 p.
- Capt D. Leseigneur A., Gervreau G., Diallo A., 2011b, *Etude Elaboration d'un référentiel technico-économique dans le domaine des circuits courts de commercialisation. Partie 2 : Exploitations bovines laitières en circuits courts : diversité, localisation et approche des performances*, Rapport pour le Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche, de la Ruralité et de l'Aménagement du Territoire, 149 p.
- Cazals C., 2009, Les déterminants des Démarches Environnementales Volontaires (DEV) : une étude empirique comparée de deux secteurs agricoles, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2009/1, pp. 105-131
- Chaffotte L., Chiffolleau Y., 2007, Vente directe et circuits courts : évaluations, définitions, typologie, *Les cahiers de l'observatoire C.R.O.C*, n°1, 8 p.
- Chiffolleau Y., Gauche A., 2013, Diversité des stratégies et des performances dans les circuits courts alimentaires : une analyse croisée, *V<sup>ème</sup> Congrès de l'AFS*, 18 p.
- Coley, D., Howard, M., Winter, M., 2009. Local food, food miles and carbon emissions: a comparison of farm shop and mass distribution approaches, *Food Policy*, n°34, pp. 150–155
- Dangelico R. M., Pujari D., 2010, Mainstreaming Green Product Innovation: Why and How Companies Integrate Environmental Sustainability, *Journal of Business Ethics*, 95 (3), pp 471-486
- Diabat A., Govindan K, 2011, An analysis of the drivers affecting the implementation of green supply chain management, *Resources, Conservation and Recycling*, n°55, pp. 659–667

- Dubuisson-Quellier S., Le Velly R., 2008, Les circuits courts entre alternative et hybridation, in Maréchal G., (Coord.), 2008, *Les Circuits courts alimentaires : bien manger dans les territoires*, Dijon : Editions Educagri, pp. 105-112
- Dufour A., Lanciano E., 2012, Les circuits courts de commercialisation : un retour de l'acteur paysan ?, *Revue Française de Socio-Economie*, 2012/1, n°9, pp. 153-169
- Dumain A., Maurines B., 2012, Composer les manières de gouverner, in Prigent- Simonin A. H., Herault-Fournier C., *Au plus près de l'assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires*, Dijon : Editions Educagri, Versailles : Quae Editions, collection « Sciences et partage », pp. 215-231
- Dumain A., Maurines B. Praly C., 2010, Circuits courts et territoires – Etude de dispositifs d'action en Rhône-Alpes, in Traversac J.B. (coord.), *Circuits courts. Contribution au développement régional*, Dijon : Educagri Editions, pp. 103-114
- Hassini E., Surti C., Searcy C., 2012, A literature review and a case study of sustainable supply chains with a focus on metrics, *International Journal of Production Economics*, n°140, pp. 69-82
- Helfer J.P., Orsoni J., 2007, *Marketing*, Paris : Vuibert, collection « Gestion », 10<sup>ème</sup> édition, 462 p.
- Herault-Fournier C., 2013, Est-on vraiment proche en vente directe ? Typologie des consommateurs en fonction de la proximité perçue dans trois formes de vente : AMAP, Points de vente collectifs et Marchés, *Management & Avenir*, 2013/6, n° 64, pp. 167-184
- Kuik S.S., Nagalingam S. V., Amer Y., 2011, Sustainable supply chain for collaborative manufacturing, *Journal of Manufacturing Technology Management*, 22 (8), pp. 984-1001
- Lanciano E., Saleilles S., 2010, Le développement des circuits courts alimentaires : un nouveau souffle pour entrepreneurial pour l'agriculture ?, *Congrès International Francophone sur l'Entrepreneuriat et la PME*, Bordeaux, 27- 29 octobre, 19 p.
- Lanciano E., Poisson M., Saleilles S., 2012, Un foisonnement de profils et de démarches, in Prigent-Simonin A. H., Herault-Fournier C., *Au plus près de l'assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires*, Dijon : Editions Educagri, Versailles : Quae Editions, collection « Sciences et partage », pp. 85-102
- Lendrevie J., Lévy J., 2012, *Mercator 2013 : Théories et nouvelles pratiques du marketing*, Paris : Dunod, collection « Livres en Or », 1140 p.
- Maréchal G., Spanu A., 2010, Les circuits courts favorisent-ils l'adoption de pratiques agricoles plus respectueuses de l'environnement ?, *Courrier de l'environnement de l'INRA*, n°59, 13 p.
- Meisterling, K., Samaras, C., Schweizer, V., 2009, Decisions to reduce greenhouse gases from agriculture and product transport: LCA case study of organic and conventional wheat, *Journal of Cleaner Production*, n°17, pp. 222–230
- Messmer J.G., 2013, *Les circuits courts multi-acteurs : Emergences d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires*, Rapport de recherche INRA, 69 p.
- Mundler P., Rumpus L., 2012, The energy efficiency of local food systems: A comparison between different modes of distribution, *Food Policy*, n°37, pp. 609-615
- Olivier F., 2012, Le renouveau du paysage institutionnel, in Prigent- Simonin A. H., Herault-Fournier C., *Au plus près de l'assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires*, Dijon : Editions Educagri, Versailles : Quae Editions, collection « Sciences et partage », pp. 199-213

- Olivier V., Coquart D., 2008, Les AMAP, des réseaux agro-alimentaires alternatifs émergents en soutien à la 'petite agriculture locale' : Quelles opportunités pour l'amélioration des revenus des agriculteurs ?, 2<sup>èmes</sup> journées de recherches en sciences sociales, INRA SFER CIRAD, Lille, 11-12 décembre, 17 p.
- Paché G., Spalanzani A., 2007, *La gestion des chaînes logistiques multi-acteurs : perspectives stratégiques*, Grenoble : PUG, collection « HC Gestion », 256 p.
- 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, 147 p.
- Perroux F., 1961, *L'économie du XXème siècle*, Paris : PUF, 598 p.
- 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, 33 p.
- Poisson M., Saleilles S., 2012, A chaque collectif de producteurs sa recette, in Prigent-Simonin A. H., Herault-Fournier C., *Au plus près de l'assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires*, Dijon, Versailles : Editions Educagri, Quae Editions, collection « Sciences et partage », pp.117-137
- Polanyi K., 1944 (trad. 1983), *La grande transformation. Aux origines politiques et économiques de notre temps*, Paris : Gallimard, Collection « Bibliothèque des Sciences Humaines », 484 p.
- Porter M. E., 1979, How Competitive Forces Shape Strategy, *Harvard Business Review*, 57 (2), pp. 137-145
- Praly C., Chazoule C., Delfosse C., Bon N., Cornée M., 2009, La notion de « proximité » pour analyser les circuits courts, 46<sup>ème</sup> colloque de l'ASRDLF, Clermont-Ferrand, 6-8 juillet, 17 p.
- Rizet C., Browne M., Cornelis E., Descamps J., 2008, *Chaînes logistiques et consommation d'énergie : Cas des meubles & des fruits et légumes*, Rapport final PREDIT, INRETS-ADEME, 167 p.
- Rizet, C., Keita, B., 2005, *Chaînes logistiques et consommation d'énergie : Cas du yaourt et du jean*. Rapport PREDIT, INRETS-ADEME, 82 p.
- Sarrazin F., 2012, L'Echange social plus fort que l'échange marchand, in Prigent-Simonin A. H., Héroult-Fournier C (Coord.), *Au plus près de l'assiette pérenniser les circuits courts*, Dijon, Versailles : Editions Educagri, Quae Editions, collection « Sciences et partage », pp.63-79
- Savy M., 2007, *Le transport de marchandises*, Paris : Editions d'Organisation, Groupe Eyrolles, 372 p.
- Serdarasan S., 2013, A review of supply chain complexity drivers, *Computers & Industrial Engineering*, 66 (3), pp. 533-540
- Torre A., 2000, Economie de la Proximité et Activités Agricoles et Agro-alimentaires, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 2000/3, pp. 407-426.
- Walker H, Di Sisto L, McBain D., 2008, Drivers and barriers to environmental supply chain management practices: lessons from the public and private sectors, *Journal of Purchasing and Supply Management*, 14 (1), pp. 69–85

Zimmermann J.B, 2008, Le territoire dans l'analyse économique. *Revue Française de Gestion*, 2008/4, n° 184, pp. 105-118

Zhu, Q.H., Sarkis, J., 2006, An inter-sectoral comparison of green supply chain management in China: drivers and practices, *Journal of Cleaner Production*, 14 (5), pp. 472–486