



HAL
open science

Les acteurs du territoire comme vecteur de l'&apostrophe;action logistique collective : analyse par les communs de la robustesse de la coopération dans les chaînes courtes

Céline Raimbert, Gwenaëlle Raton

► To cite this version:

Céline Raimbert, Gwenaëlle Raton. Les acteurs du territoire comme vecteur de l'&apostrophe;action logistique collective : analyse par les communs de la robustesse de la coopération dans les chaînes courtes. T2020, Colloque international Transitions écologiques en transactions et actions : Session S1-4 Politiques alimentaires durables et territoires en transition, Jun 2021, Toulouse, France. pp. 105-108. hal-03198196

HAL Id: hal-03198196

<https://hal.science/hal-03198196>

Submitted on 14 Apr 2021

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 acteurs du territoire comme vecteur de l'action logistique collective : analyse par les communs de la robustesse de la coopération dans les chaînes courtes

Céline Raimbert¹
Gwenaëlle Raton¹

Mots-clés : Logistique ; Circuits courts alimentaires ; Actions collectives ; Mécanismes de coopération ; Théorie des communs ; Développement territorial.

Des collectifs d'un nouveau genre émergent au sein des circuits courts alimentaires de proximité (CCAP). Ils ont pour objectif de faciliter et organiser la distribution et la commercialisation de productions locales à l'échelle d'un territoire. L'objectif annoncé semble ambitieux, pour 3 raisons complémentaires. D'une part, si l'action collective est de plus en plus favorisée (Blanquart *et al.*, 2015 ; Gonzalez-Feliu et Morana, 2010), elle ne va pas de soi, n'est pas nécessairement pérenne et nécessite pour durer de réaliser un arbitrage entre intérêt individuel et intérêt à la participation du collectif. D'autre part, la coopération porte, dans ces collectifs, sur la logistique (transfert de flux de marchandises depuis des fermes éclatées sur le territoire vers des lieux de consommation dispersés). Or, la coopération logistique est considérée comme particulièrement difficile à mettre en place (Roy, Landry et Beaulieu, 2006), nécessitant la mise en commun de ressources, comme des véhicules ou des informations stratégiques, et leur gestion commune. En générant des déséquilibres dans la répartition des bénéfices ou des coûts entre les membres, elle peut renforcer le pouvoir d'un acteur et ainsi inciter à poursuivre des démarches individuelles. Enfin, ces collectifs se caractérisent par l'implication accrue d'acteurs de territoire qui ajoutent aux objectifs économiques de transfert de flux, un objectif de développement territorial et étendent le périmètre d'action à celui d'un territoire entier.

Les défis à relever semblent appeler des modes de gouvernance renouvelés, aptes à favoriser des coopérations multi-acteurs et à intégrer des enjeux multi-niveaux (économiques, sociaux, territoriaux). Une attention particulière aux mécanismes de coopération structurant ces collectifs semble donc appropriée. C'est notamment la robustesse des mécanismes de coopérations qui est explorée ici, en tant que garante de la pérennité des actions collectives et de leur empreinte sur les territoires. Aux vues de ces enjeux, cette communication interroge la robustesse des mécanismes de coopération de ces collectifs et, partant, leur capacité à répondre aux enjeux de développement territorial qui président à leur création.

Notre approche consiste à étudier ces collectifs logistiques selon des grilles d'analyse de la théorie des communs (Ostrom, 2010). Les communs se définissent comme « *des ressources partagées par un groupe de personnes et qui sont vulnérables* » (Hess, 2011). C'est le cas de ces collectifs logistiques qui gèrent collectivement des ressources, en l'occurrence logistiques, dans le but de produire des biens, logistiques et territoriaux, partagés. Quant à leur vulnérabilité, elle tient notamment à la multiplicité des acteurs et des objectifs. Ici, la dimension logistique est au cœur des collectifs et de la méthode : les opérations logistiques réalisées en commun pouvant renseigner sur la répartition des tâches, l'usage et la gestion des ressources mises en commun. Ainsi, cette étude mobilise 2 grilles d'analyse des communs, les faisceaux de droit (Schlager et Ostrom, 1992) et les principes de conception (Ostrom, 1990, 2005). La première, en analysant les interactions entre les acteurs et les ressources (qui fait quoi, qui apporte quoi,

¹ Université Gustave Eiffel / Laboratoire SPLOTT

qui gère quoi), interroge le niveau de coopération des différents collectifs. La seconde, en se penchant sur les principales caractéristiques des dispositifs institutionnels des collectifs, permet de comprendre les déterminants de la coopération.

Ce travail se base sur l'étude de 3 collectifs logistiques enquêtés dans le cadre du projet COLCICCA (Concevoir des organisations collectives et intelligentes pour les circuits courts alimentaires), porté par le CEREMA, l'IFSTTAR et la Chambre d'Agriculture du Nord-Pas de Calais (2017-2109). Le premier collectif, le Drive fermier du Montreuillois (DM), propose une offre de paniers dans 5 points de retrait répartis dans le Montreuillois et compte une trentaine de producteurs. Le second, les Paysans du Grand Hainaut (PGH), réunit une dizaine de producteurs de l'Avesnois autour d'une plateforme logistique collective d'approvisionnement local de la restauration collective. Le dernier enfin, LeCourtCircuit.fr (LCC), s'organise autour d'une plateforme numérique associée à une offre de paniers. Il compte près de 200 producteurs approvisionnant une vingtaine de points de retrait à Lille et dans quelques autres agglomérations du Nord et du Pas-de-Calais.

Nous commençons par définir le problème coopératif que posent ces collectifs. Pour cela, nous exposons les spécificités et difficultés de la coopération en logistique, dans les CCAP et à l'échelle des territoires. Il apparaît alors que la place essentielle accordée au développement territorial dans la construction des collectifs incite à les envisager sous un angle renouvelé, celui des communs. Nous considérons alors que le double objectif économique et territorial de ces collectifs tendent à en faire des formes hybrides de communs, où se mêlent éléments marchands et non-marchands, exclusivité et non-exclusivité (Coriat, 2015). Observer ces collectifs sous l'angle des communs, c'est ainsi les considérer en tant que systèmes de ressources communes. En l'occurrence il s'agit de ressources logistiques communes (Ostrom, 2009). Ce sont des outils, tâches, méthodes logistiques etc. qui sont mis en commun par les acteurs (producteurs et acteurs de territoire) et sur lesquelles se construisent les actions collectives. Aux vues de la vulnérabilité de ces systèmes et des difficultés de coopération potentielles, l'enjeu repose sur la capacité des acteurs à coopérer, seule condition de la pérennité de leur action.

Le premier temps de l'analyse sera donc consacré à l'étude détaillée des interactions entre les membres des collectifs enquêtés et les ressources mises en commun. Analyser ces interactions permet d'identifier l'ensemble des actions et ressources qui composent les collectifs logistiques et de qualifier les coordinations créées entre ressources, entre ressources et acteurs et entre acteurs. Il s'agira, alors, d'estimer le niveau de coopération des collectifs enquêtés. Ce dernier ne consiste pas simplement en la somme des actions collectives ou individuelles, il concerne surtout la capacité des collectifs à coordonner des actions et ressources individuelles et collectives, à introduire de la complexité et de la flexibilité dans leur organisation logistique et ainsi contribuer à leur performance. Le travail mené sur les 3 collectifs étudiés met en évidence des niveaux de coopération très variables d'un cas à l'autre. D'une part, DM et LCC présentent des niveaux de coopération élevé permettant la mise en œuvre d'organisations logistiques complexes et efficaces. D'autre part, PGH rencontre davantage de difficultés : les actions collectives tendent à disparaître au profit d'une somme de pratiques individuelles peu coordonnées qui favorisent les comportements opportunistes et rendent l'organisation logistique dysfonctionnelle.

Dans la mesure où ces collectifs sont susceptibles de remplir des objectifs territoriaux, une telle variabilité nous incite à tâcher de comprendre les déterminants de la coopération. Une des pistes, celle que nous explorons, examine les déterminants institutionnels susceptibles d'influencer le coût de la coopération et la production et répartition des bénéfices. En nous appuyant sur les travaux de Wilson, Ostrom et Cox (2013), nous posons l'hypothèse que le niveau de coopération est lié aux modes de gouvernance. Il s'agit alors d'analyser les dispositifs institutionnels des collectifs et d'identifier les mécanismes qui, en leur sein, favorisent ou non

la coopération. Les travaux de l'École de Bloomington identifient 8 régularités ou grands principes institutionnels présents dans la plupart des systèmes de ressources communes qui se sont maintenus sur une longue période (Ostrom, 1990, 2005). Suivant cette logique, en identifiant les manifestations de ces principes dans les collectifs enquêtés, notre objectif est de déterminer dans quelle mesure ces derniers suivent les principes de conception. Pour plus de clarté, notre analyse s'organise en 4 axes qui synthétisent les 8 principes de conception. Nous détaillons, pour chaque axe, les caractéristiques ou mécanismes institutionnels permettant de réduire les coûts de la coopération et d'assurer la production et la répartition des bénéfices. Les 4 axes sont donc :

- 1) Définir des limites claires : en attribuant des rôles administratifs et logistiques clairs, susceptibles de limiter la dilution des responsabilités ;
- 2) Équilibrer les coûts et les bénéfices produits par les actions menées, en mettant en place des systèmes de compensation ;
- 3) Mettre en place des instances imbriquées, permettant de limiter le coût de l'élaboration des règles et ainsi favoriser leur mise en application ;
- 4) Concevoir diverses arènes locales de contrôle et résolution de conflits et d'identifier des figures d'autorité, susceptible de limiter les conflits

Pour finir, nous discutons de l'objectif de développement territorial dévolu aux collectifs et tentons d'identifier des leviers d'action à destination des acteurs de territoire. Dans la lignée de la littérature s'interrogeant sur le rôle de l'alimentation comme vecteur de développement territorial (Loudiyi et Houdart, 2019), il s'agit de se demander en quoi et dans quelle mesure ces collectifs sont capables de mobiliser des ressources territoriales, voire de constituer eux-mêmes des ressources territoriales communes et ainsi de favoriser un développement territorial. Nous mettons alors en évidence les difficultés rencontrées par les collectifs pour concilier les objectifs économiques et territoriaux et ainsi pour maintenir l'hybridité (commun/club) qui les caractérise. Ce qui nous amène à centrer la discussion sur le rôle que jouent et peuvent jouer les acteurs de territoire dans l'accomplissement de cet objectif, en identifiant des leviers d'action. Enfin, notre regard se porte sur l'échelle d'action de ces collectifs, problématique à de nombreux égards pour les acteurs de territoire qui oscille entre solution logistique locale (plateforme, mutualisation) et projet de territoire. Ce travail pose ainsi la question de la bonne échelle d'action pour ces collectifs, en explorant *via* le focus logistique, celle de la *supply chain*.

Références bibliographiques

- Blanquart C., Gonçalves A., Raton G., Vaillant L., 2015, « Vecteurs et freins d'une logistique plus durable dans les circuits courts : le cas du Nord-Pas de Calais », *52^{ème} colloque de l'ASRDLF*
- Gonzalez-Feliu J., Morana J., 2010, « À la recherche d'une mutualisation des livraisons en milieu urbain : le cas du groupe NMPP », *Revue française de gestion industrielle*, 29 (2), p.71-92
- Hess C., 2011, « Inscrire les communs de la connaissance dans les priorités de recherche », in Vecam, *Libres savoirs : les biens communs de la connaissance*, Paris, C&F éditions, p. 33-54
- Loudiyi S., Houdart M., 2019, « L'alimentation comme levier de développement territorial ? Réflexions tirées de l'analyse processuelle de deux démarches territoriales », *Économie rurale*, n°367, p. 29-44
- Ostrom E., 1990, *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press
- Ostrom E., 2005, *Understanding Institutional Diversity*, Princeton, Princeton University Press
- Ostrom E., 2009, "A General Framework for Analyzing Sustainability of Social-Ecological Systems". *Science*, vol. 325, n°419-422
- Ostrom E., 2010, "Beyond Markets and States: Polycentric Governance of Complex Economic Systems", *Science*, vol. 325, n° 419-422
- Roy J., Landry S., Beaulieu M., 2006, « Collaborer dans la chaîne logistique : où en sommes-nous ? », *Gestion*, vol. 31, p. 70-76
- Wilson D. S., Ostrom E., Cox M. E., 2013, "Generalizing the core design principles for the efficacy of groups", *Journal of Economics Behavior & Organization*, vol. 90