



**HAL**  
open science

# La construction de l'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP : perceptions des problématiques selon les territoires et les échelles

Amélie Gonçalves, Gwenaëlle Raton, Céline Raimbert, Frederic Wallet

## ► To cite this version:

Amélie Gonçalves, Gwenaëlle Raton, Céline Raimbert, Frederic Wallet. La construction de l'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP : perceptions des problématiques selon les territoires et les échelles. François Cassière; Virginie Noireaux. Logistique(s), circuits courts et relocalisation. La réinvention des territoires., Presses Universitaires de Provence, pp.57-78, 2024, Travail et gouvernance, 9791032005149. hal-04622959

**HAL Id: hal-04622959**

**<https://hal.science/hal-04622959v1>**

Submitted on 21 Nov 2024

**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 - ShareAlike 4.0 International License

# La construction de l'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP : perceptions des problématiques selon les territoires et les échelles

**Pour citer ce document** : Gonçalves A., Raton G., Raimbert C., Wallet F. (2024) La construction de l'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP : perceptions des problématiques selon les territoires et les échelles. In : Cassière F. et Noireaux V. (dir.) *Logistique(s), circuits courts et relocalisation : La réinvention des territoires*. Aix-Marseille Université Editions : pp. 57-78.

## **I. Introduction**

Les politiques alimentaires locales se multiplient en France ces dernières années, notamment sous l'impulsion de la politique nationale en faveur des projets alimentaires de territoire (PAT), initiée en 2014 (Maréchal et al., 2019). Ces politiques visent une reterritorialisation de l'alimentation voire la structuration de systèmes alimentaires territoriaux (PNA, 2022), qui sont le plus souvent compris comme la mise en lien à l'échelle locale de différentes composantes des filières alimentaires, de la production à la consommation (Hospes, Brons, 2016 ; Van Berkum et al., 2018). La logistique, définie comme « *l'ensemble des opérations nécessaires au transfert de flux depuis le lieu de conception/préparation/production jusqu'au lieu de consommation* » (Damien, 2010) est un vecteur-clé d'opérationnalisation de cette mise en lien. Son importance est d'ailleurs pointée de longue date dans la littérature sur les circuits de proximité (Romeyer, 2012 ; Gonçalves, 2013). Sa prise en compte par les acteurs publics souhaitant œuvrer sur l'alimentation apparaît donc naturelle. Sa mise en œuvre, en revanche, ne semble pas aller de soi. En effet, comme pour l'alimentation (Pahun, 2022), les collectivités ne sont *a priori* ni spécialistes du sujet, ni dotées de compétences directes en la matière. Dès lors, les acteurs publics s'interrogent sur la manière de s'engager sur la logistique des circuits courts alimentaires de proximité (CCAP). Leur intervention pose des questions nouvelles et des problèmes à résoudre spécifiques à leurs territoires.

- Comment les collectivités locales construisent-elles leur engagement sur la logistique ?
- Par quels enjeux et avec quels moyens l'abordent-elles ?
- Est-ce qu'elles l'investissent différemment selon leur échelle d'action et le degré d'urbanisation de leur territoire ?

En l'absence de littérature sur ce sujet émergent, nous nous appuyons sur les travaux relatifs aux politiques alimentaires et leur gouvernance pour éclairer les possibles facteurs et modalités d'engagement des collectivités sur le sujet. Nous postulons que la logistique des CCAP est une composante des politiques alimentaires territorialisées, et donc que les actions engagées par les collectivités sur ce sujet reposent sur des logiques et mécanismes comparables à ceux présidant au développement des politiques alimentaires.

Cette étude s'appuie sur une enquête en ligne à laquelle ont répondu 48 collectivités officiant à des échelons administratifs variés (régions, départements, communautés de communes, d'agglomérations, communes, communautés urbaines et métropoles, PNR/PETR). Nous explorons l'engagement des collectivités sur la question logistique en nous intéressant plus particulièrement :

- (i) aux ressources, compétences et moyens mobilisables par les collectivités (en propre ou ressources extérieures) ;
- (ii) aux acteurs avec qui elles collaborent ;
- (iii) aux problématiques qu'elles identifient sur leur territoire ;

- (iv) et aux actions menées.

Ces quatre aspects seront analysés en regard des profils territoriaux des collectivités (échelles d'action et degré d'urbanisation).

La première partie discute des compétences des collectivités en matière de logistique et d'alimentation, et mobilise la littérature pour discuter des indicateurs pouvant être retenus pour donner à voir et caractériser le degré et les modalités d'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP. La deuxième partie présente la méthode d'analyse des modalités de réponses et du verbatim issus de l'enquête. La troisième partie est consacrée aux résultats, et présente les profils d'engagement en fonction des échelles.

## **II. État de l'art : de la gouvernance alimentaire à la gouvernance logistique alimentaire**

La logistique et le transport de marchandises sont des activités très règlementées, qui donnent lieu à des échanges très réguliers entre les acteurs privés et les administrations publiques (Papinutti et Valère, 2022). Mais la structuration de ces échanges en véritable gouvernance logistique est à peine initiée, bien que constituant un enjeu de premier ordre pour la réalisation d'une économie décarbonée (Patier et Routhier, 2020 ; Bonnafous et Dablanc, 2016).

L'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP est lui récent et peut être mis en lien avec les démarches engagées par les territoires sur les systèmes alimentaires durables et la mise en œuvre d'un PAT (RnPAT, 2022). Ces démarches n'ont, à notre connaissance, fait l'objet ni de travaux scientifiques, ni de réglementation dédiée. Elles sont actuellement le fait unique de collectivités volontaires, à qui des acteurs du territoire ont fait remonter des problématiques.

### **II. 1. Les compétences logistiques des collectivités**

En matière de logistique, les collectivités, aux différents échelons, ont pour marge de manœuvre principale l'organisation de la régulation du stationnement de la voirie publique et la gestion de leurs politiques de déplacements urbains (Bonnafous, Dablanc, 2016). La logistique a longtemps été oubliée des politiques urbaines et les enjeux du transport de marchandises traités à l'échelle interurbaine. La mise à l'agenda politique de la question logistique et l'éclaircissement de ses enjeux datent des années 80 et s'amplifient en 2000, via la loi Solidarité et Renouvellement Urbain et la possibilité d'intégrer le transport de marchandises dans les documents de planification. Néanmoins, de nombreux auteurs évoquent encore à ce jour la faiblesse de cette intégration, le retard pris par rapport au transport de voyageurs (Patier, Routhier, 2020), ou la difficulté de concrétisation (Dablanc, Raimbault, 2015).

Les marges de manœuvre des collectivités restent relatives (Masson, Petiot, 2013), mais la littérature met en évidence au moins trois domaines qui échappent aux industriels : le foncier logistique, les réseaux de recharge des véhicules et l'adaptation de la voirie. Dès lors, un ensemble de leviers sont identifiés dans la littérature grise comme scientifique pour aider les collectivités à s'engager dans une stratégie ou gouvernance logistique (La Poste, Intercommunalités de France, 2022 ; Raimbault, 2020), via la fourniture d'outils de production de connaissance (Freturb), de planification et d'aménagement du territoire.

En se saisissant des enjeux du développement durable et de la transition, les politiques font montre d'un intérêt croissant pour le transport, secteur fortement contributeur d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants (31% des émissions françaises de GES, Ministère de la transition Ecologique, 2021). À ces enjeux s'ajoutent ceux de l'essor du e-commerce, de congestion, de consommation foncière et d'artificialisation des sols, de contribution de la logistique au fonctionnement métropolitain. Ces enjeux rendent caduques les seules ambitions de régulation du transport routier et orientent les actions sur la planification urbaine de la logistique. Ainsi, les travaux scientifiques font mention de la mise en œuvre d'un dialogue croissant, voire de tentatives de construction de stratégies conjointes public/privé, avec des réalisations différenciées aux différents échelons administratifs (Papinutti, Valère, 2022 ;

Masson, Petiot, 2013). La mise en œuvre d'une stratégie logistique par les collectivités de différents échelons illustre ainsi tout l'enjeu de la coopération multi-acteurs (public-privé) et multi-échelles (articulation des stratégies nationale, régionales, locales et urbaines).

À ce jour, les outils de production de connaissances comme de planification ou la réglementation à disposition des collectivités n'intègrent ni spécifiquement la question alimentaire, ni celle des flux de marchandises locales ou en circuit court. L'objectif de construction d'une économie décarbonée concentre l'attention des agents territoriaux chargés des questions logistiques et les sujets de la résilience alimentaire territoriale et les spécificités propres à la structuration d'une logistique locale semblent, le plus souvent, relégués au second plan. Au vu de la spécificité des flux alimentaires des CCAP (Raton et al., 2020), les connaissances et les compétences en la matière, la mobilisation des ressources et des acteurs, sont à construire.

## **II. 2. Les politiques alimentaires : une littérature éclairante pour comprendre l'engagement des acteurs publics locaux sur un sujet nouveau**

Pour saisir la façon dont les collectivités s'engagent sur le sujet et élaborer une méthode d'analyse pertinente, nous nous appuyons sur les travaux étudiant la mise en œuvre des politiques alimentaires. Le fort développement de ces politiques depuis plusieurs années (RnPAT, 2022) permet un certain recul sur les problématiques rencontrées par les territoires, et les stratégies et moyens déployés pour y faire face. Nous postulons que les trajectoires d'engagement des collectivités et territoires de projets sur l'alimentation peuvent aider à comprendre celles de leur engagement sur la logistique des CCAP.

### **1. Compétences et périmètre d'action**

Comme pour la logistique, les collectivités, aux différents échelons, ont *a priori* peu de marges de manœuvre pour agir sur les systèmes agricoles et alimentaires. Cela tient à la fois à la structuration économique d'un secteur agri-alimentaire largement globalisé et à sa régulation publique assurée, en France, par les échelons nationaux et européens (Pahun, 2022). Elles ne sont pour autant pas complètement démunies comme le montrent Bodiguel et al. (2021) qui identifient 12 champs de compétences et d'actions mobilisables. Mais, de fait, si les politiques alimentaires, notamment les PAT, semblent de plus en plus systémiques, la majorité mettent encore l'accent sur quelques domaines d'actions phares comme la restauration collective ou le soutien aux filières locales. Ainsi, par exemple, la logistique semble très peu présente dans les plans d'actions des PAT financés par le Plan de Relance de 2021 (RnPAT, 2022).

### **2. Fonctionnement interne et ressources**

Ces domaines d'intervention régis par les textes législatifs - qui confèrent à la collectivité une certaine légitimité à agir - ne sont que l'une des ressources permettant la structuration et la mise en œuvre d'une politique alimentaire territoriale. Le fonctionnement interne des collectivités joue un rôle sur leur capacité à s'engager sur le sujet et sur leur manière de le faire. C'est en partie ce que Pahun (2022) désigne comme la capacité d'expertise, soit la « *capacité [de] traduction des orientations stratégiques en plans d'action opérationnels* ». Cette traduction dépend des ressources internes dont dispose l'autorité publique, que cela soit en termes de ressources humaines et d'organisation des services ou de ressources budgétaires. Sur le plan financier, les moyens étaient relativement faibles jusqu'au Plan de Relance (Michel et al., 2020), ce qui peut expliquer les difficultés de constitution de plans d'action ambitieux et interroge la capacité de pérennisation de ces opérations à échéance du plan. En plus de ces ressources, la capacité d'innovation organisationnelle au sein des collectivités est importante,

notamment quand il s'agit de s'appuyer sur différents services et de les mettre en lien dans une optique de politique intégrée (Sibbing, Candel, 2021).

### **3. Structuration des collaborations**

La mise en œuvre de politiques territorialisées se fonde, notamment, sur le postulat qu'elles sont les mieux à même de répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux locaux. La connaissance de ces enjeux et la capacité à y répondre reposent sur les compétences des collectivités territoriales en matière d'écoute, de mise en lien et d'implication des acteurs locaux. L'objectif affiché est de passer d'une logique de gouvernement à une logique de gouvernance, plus *bottom-up*, mettant en lien des acteurs divers, à la fois publics, économiques et de la société civile (Duvernoy, 2018). La collectivité se positionne alors en acteur pivot (Darrot et al., 2022) ou assembleur (Santo, Moragues-Faus, 2019), instigatrice / organisatrice de nouvelles collaborations entre ces acteurs. De fait, les politiques alimentaires tendent à prendre appui sur des acteurs du territoire ayant parfois déjà impulsé des actions (Raimbert, Raton, 2021 ; Gundolf et al., 2006). Parmi eux, les acteurs classiques du monde agricole occupent une place importante notamment au travers des Chambres d'agriculture, faisant valoir leur légitimité mais semblant contribuer à un certain centrage des politiques alimentaires autour des questions agricoles (Michel et al., 2020). La place de ces acteurs peut varier en fonction du type de territoire (urbain ou rural) et contribuer à expliquer l'orientation des PAT et leur coloration plus agri-alimentaire (orienté autour de l'économie agricole et les circuits courts, plutôt dans les territoires ruraux) ou systémique (plus orienté vers la consommation et la prise en compte des dimensions environnementales, sociales et patrimoniales de l'alimentation) (RnPAT, 2021). Darrot et al. (2022) montrent comment ces politiques s'appuient sur des dynamiques locales antérieures pour construire leur répertoire d'actions. Cependant, la diversité des acteurs en présence, de leurs buts et représentations rend difficile la collaboration, voire parfois le simple échange (Sonnino et al., 2016 ; Beaurain, 2022). Cette diversité peut également influencer la qualité de la cohabitation d'actions sur le territoire, pouvant mener jusqu'à la non-participation de certaines catégories d'acteurs qui représentent pourtant une part importante des volumes produits et consommés (Baritoux, Billon, 2018).

### **4. Echelles d'action et types de territoire**

L'une des préoccupations majeures vise à déterminer s'il existe une échelle idéale pour la structuration des systèmes alimentaires locaux ; de nombreuses études soulignant la nécessité de planifier la reterritorialisation de l'agriculture et de l'alimentation à l'échelle de la ville-région (Blay-Palmer et al., 2018). Cependant, la littérature ne fournit pas de définition standard des frontières spatiales d'un système alimentaire local ou « ville-région ». En fonction des contextes, le local peut relever de critères de distance ou de périmètres institutionnels plus ou moins étendus (Morgan et Sonnino, 2010 ; Battersby et Watson, 2019). Les réflexions sur les échelles ont également porté sur les niveaux d'autosuffisance alimentaire, à partir notamment de la notion de bassin alimentaire dont les échelles géographiques d'approvisionnement varient en fonction de différents facteurs (Marzin et al., 2021).

La localité renvoie à un espace géographique mais aussi à des enjeux sociaux, culturels et gouvernementaux (Buchan et al., 2015 ; Sonnino, 2016). Elle interroge les aspects de cohérence sociale et d'identité régionale (Dubbeling et al., 2017), la diversité des délimitations géographiques (Sanz Sanz et al., 2018), ou encore les formes de collaborations entre métropoles dont les bassins alimentaires se chevauchent (Wascher, Jeurissen, 2017). Dès lors que les stratégies alimentaires sont portées par les collectivités locales, se pose la question des effets de l'inadéquation entre les limites administratives d'exercice de leur autorité et le périmètre du bassin alimentaire. La mise en correspondance de la gouvernance de la stratégie alimentaire et de l'échelle de planification s'avère nécessaire car elle influence la participation des parties

prenantes, le financement et les ressources, ainsi que les relations de pouvoir (Prové et al., 2019).

La mise en place des PAT en France confirme ces éléments (Liu, 2023). Principalement portés par les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), les PAT se déploient sur une diversité d'échelles, de la commune au département, en passant par les intercommunalités, les métropoles et les territoires de projet (Pays/Pôles d'équilibre territorial et rural (PETR) et Parcs naturels régionaux (PNR)). Si les objectifs des PAT à ces différentes échelles s'avèrent relativement similaires, les instruments mobilisés sont distincts, souvent associés à leurs prérogatives établies par la loi ou les dispositifs d'intervention agricoles et alimentaires. Sans surprise, si les communes et intercommunalités ont la possibilité d'engager des projets matériels, les territoires de projets se concentrent davantage sur des fonctions de facilitation et de coordination. La connaissance précise des situations territoriales est plus efficace à échelle réduite tandis que la gestion des infrastructures de taille importante trouvera davantage son équilibre économique sur un périmètre plus vaste, conférant une légitimité à l'intervention départementale (pour les outils de transformation par exemple). Il en résulte notamment des ajustements allant dans le sens d'une gouvernance fondée sur des coopérations multi-échelles. De ce point de vue, le développement rapide des PAT portés par les Conseils départementaux dans la période récente donne à voir des reconfigurations entre les échelles.

Notons enfin l'influence des instances professionnelles (Chambres d'agriculture notamment) et des acteurs privés (coopératives, cuisines centrales, centres de tri, magasins de producteurs, etc.) dans la définition des périmètres opérationnels, leur échelle d'intervention dépassant le plus souvent les frontières des PAT et pouvant ainsi faciliter leurs interactions.

## **5. Des axes de lecture pour comprendre les stratégies logistiques en CCAP**

Au regard de cette revue de littérature, on peut considérer que plusieurs éléments constituent à la fois des indicateurs pouvant servir à mesurer l'engagement des collectivités et territoires de projets sur la logistique des CCAP et des facteurs explicatifs de l'orientation de l'action de l'acteur public en la matière.

Tout d'abord, l'analyse des moyens dédiés en interne à la question de la logistique des CCAP se présente comme un indicateur pertinent de la manière dont les collectivités et territoires de projets à différents échelons s'engagent sur le sujet. Elle peut ainsi contribuer à expliquer l'ampleur des actions menées. Deuxièmement, l'analyse des acteurs mobilisés aide à comprendre sur quels acteurs et types d'initiatives déjà présentes localement les collectivités et territoires de projets s'appuient. Elle permet aussi d'expliquer les thématiques d'actions menées ou prévues (économique, social, environnemental, aménagement/foncier) ainsi que leur nature (développement d'infrastructures, financement d'ingénierie de projets, etc.). Troisièmement, les acteurs partenaires et objets de coopérations permettent d'illustrer des mécanismes de coopérations entre échelons et/ou inter-territoriales. Enfin, l'étude croisée actions/acteurs/échelles permet d'illustrer la diversité des domaines d'actions et des liens entre les types d'actions et les échelles. C'est donc au regard de ces éléments que nous allons analyser l'engagement des collectivités et territoires de projets sur la logistique des CCAP.

## **III. Méthodologie**

### **1. Questionnaire en ligne auprès de collectivités**

Un questionnaire en ligne a été adressé aux collectivités ou territoires de projet français en septembre 2021, grâce à une diffusion sur le site du RMT Alimentation Locale<sup>1</sup>. En tant qu'enquête exploratoire, ce questionnaire avait deux objectifs : 1. produire des connaissances

---

<sup>1</sup> <https://www.rmt-alimentation-locale.org/post/logistique-des-cacp-le-r%C3%B4le-des-collectivit%C3%A9s-et-territoires-lancement-d-un-groupe-d-%C3%A9change>

relatives à l'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP, 2. identifier les collectivités engagées sur le sujet, voire prêtes à participer à un groupe d'échanges de retours d'expérience au sein du RMT AL.

Le questionnaire se compose de 7 axes : (i) informations sur la collectivité, (ii) sa politique alimentaire, (iii) sa connaissance des problématiques logistiques et des initiatives logistiques sur son territoire, (iv) les personnels engagés sur le sujet, (v) la réalisation de diagnostics ou d'une stratégie logistique, (vi) le recours à des prestations et de la subvention sur le sujet, et se clôture par (vii) le recueil des souhaits en matière d'intégration d'un groupe de retour d'expérience et des besoins.

Le questionnaire comprend des questions fermées avec des modalités de réponses et des questions ouvertes, comprenant plus ou moins de verbatim, selon le temps que l'agent de la collectivité qui a répondu y a consacré.

## 2. Données et corpus

Après nettoyage des doublons, les réponses aux questions fermées de 48 collectivités sont exploitées, via une analyse statistique des modalités de réponses. La qualité du verbatim étant variable d'une collectivité à une autre, il est traité à part et fait l'objet d'une analyse de discours via le logiciel NVivo (annexe 1), pour 46 de ces collectivités.

Une majorité de collectivités ou territoires de projets sont engagés dans une politique ou stratégie alimentaire (37/48), 25 ont un PAT labélisé, 9 en ont un en cours de labélisation, 14 n'ont pas de PAT labélisé. La majorité des démarches de PAT sont récentes : 30 des 48 collectivités ou territoires de projets ont commencé les démarches à partir de 2019.

Le corpus comprend des collectivités opérant à différents échelons administratifs : communes (Com), communautés de communes (CC) ou d'agglomération (CA), communautés urbaines et métropoles (CU), départements (D), région (R), et PNR ou PETR, réunis sous le vocable de territoires de projets (TProj). Deux collectivités s'inscrivent dans le périmètre d'un PAT comprenant à la fois des communautés de communes et d'agglomération, dans ce cas elles sont comptées comme des communautés d'agglomération.

## 3. Analyse du verbatim et des échelles

Le traitement du verbatim a été effectué à l'aide du logiciel Nvivo. Le verbatim a été organisé en fichiers dont le contenu est codé. Chaque collectivité fait l'objet d'un fichier propre. Les nœuds principaux (nœuds-parents) constituant le codage figurent dans le tableau 1. En fonction des nœuds, le codage a été effectué en se basant sur la totalité du verbatim collecté (Question total) ou seulement sur certaines portions correspondant aux réponses des collectivités à des questions spécifiques (Qx).

Tableau 1. Récapitulatif de la méthode de codage

Nœuds-parents	Description du contenu du nœud	Questions de l'enquête
<b>Acteurs</b>	Tous les acteurs cités par les collectivités, en distinguant les acteurs de la chaîne logistique et les autres, ainsi que les acteurs partenaires.	Question total
<b>Actions</b>	Toutes les actions entreprises ou prévues mentionnées par les collectivités pour aborder la question logistique, en distinguant : les politiques et plans et les domaines d'action concernés ; et les étapes de l'action des collectivités sur le sujet (production de connaissances, concertation, rédaction d'un cahier des charges, mise en place de plan d'actions logistique et expérimentations).	Q3, Q6, Q24, Q25
<b>Problématiques logistiques</b>	Toutes les problématiques logistiques identifiées par les collectivités : sont distinguées les questions liées aux connaissances de la logistique, aux coopérations entre acteurs, à l'accessibilité et à la rencontre offre/demande et, enfin, les questions propres à l'organisation logistique elle-même.	(Q9, Q14, Q29)

Source : auteurs

Deux unités d'analyse sont explorées, en se basant sur le nombre d'occurrences dans un ou plusieurs nœuds dans le verbatim disponible :

- le nombre de *références* codées permet de recenser l'ensemble des occurrences d'un nœud au sein du corpus. Ainsi, toutes les références sont prises en compte, y compris lorsqu'une même collectivité fait plusieurs fois référence à un même nœud ;
- le nombre de *fichiers* codés permet d'identifier le nombre d'occurrences d'un ou plusieurs nœuds par collectivité. Ainsi, même si la collectivité fait plusieurs fois référence à un même nœud, sera prise en compte une occurrence unique pour l'ensemble du verbatim de la collectivité concernée. C'est cette unité d'analyse qui a été privilégiée pour l'analyse par échelles d'action des collectivités. Dans ce cas, certains échelons peu représentés dans le corpus (Commune, Territoire de Projet, Région) ne sont pas exploités (annexe 1). Par ailleurs, nous considérons que les échelons Commune, Territoire de Projets, communauté de commune et d'agglomération et communauté urbaine illustrent une forme de gradient rural-urbain.

#### **IV. Résultats**

Pour analyser l'engagement des collectivités sur la question logistique, nous étudions : (1) les ressources, qui mettent en évidence la construction de compétences, l'organisation des services et les processus d'acquisition des connaissances ; (2) les acteurs, qui témoignent de l'identification des appuis sur le territoire et en dehors et de la capacité des collectivités à répondre à leurs problématiques ; (3) les actions engagées ou prévues, leurs étapes et trajectoires ; (4) les problématiques logistiques et les diverses perceptions qu'en ont les collectivités selon les échelles.

##### **1. Les ressources des collectivités sur le sujet logistique restent encore largement à acquérir**

Les ressources des collectivités en matière de logistique des CCAP sont principalement leurs ressources humaines, auxquelles s'ajoutent leur niveau de connaissance des problématiques logistiques et des initiatives logistiques sur leur territoire.

Trente-sept collectivités et territoires de projets affirment avoir des ressources humaines qui consacrent du temps à la logistique alimentaire et/ou des CCAP (77%) et, parmi elles, 13 ont une personne ou équivalent temps plein sur le sujet (27%), les autres déclarant majoritairement un temps de travail « épisodique ». Ces postes sont surtout dans des services dédiés à l'alimentation/l'agriculture. Dès lors, avoir des ressources humaines sur la logistique des CCAP dépend en premier lieu de la capacité des collectivités à recruter sur le sujet alimentaire. Le caractère récent des postes mentionnés sur la logistique des CCAP (depuis 2015) et le pic en 2021, sans doute consécutif au Plan de Relance, illustrent l'influence des ressources budgétaires dans leur engagement. La présence de ressources humaines sur la logistique des CCAP n'est pas liée au niveau d'avancement de la politique alimentaire car les collectivités avec des politiques en préfiguration/projet ont majoritairement des ressources sur la logistique des CCAP (10/11) et la mise en œuvre effective d'une politique alimentaire peut être exempte de ressources sur la logistique des CCAP (10 collectivités).

Les fonctions principales sont des fonctions de chargés de missions et des référents (surtout sur les thématiques PAT, PAT et ESS ou restauration collective), mais le temps d'un certain nombre d'entre eux est réparti entre plusieurs services de la collectivité. De plus, certains agents d'autres structures publiques ou à d'autres échelles, mais collaborant sur la stratégie alimentaire, sont cités comme pouvant contribuer sur le sujet, témoignant d'une diversification des ressources humaines. Le caractère transversal de certains projets suivis et le fait que



certaines collectivités ne soient pas encore engagées dans leur portage interne peut tout à la fois expliquer la difficulté à estimer les temps passés et leur caractère épisodique.

La priorité semble bien le recrutement sur la stratégie alimentaire et non sur la logistique car pour les collectivités qui souhaitent recruter sur la logistique des CCAP, le poste idéal serait un poste de référent PAT ou agriculture. Enfin, la présence de ressources humaines sur la logistique des CCAP ne semble pas dépendre de l'échelle d'action de la collectivité, ni de sa taille. Deux échelons administratifs se distinguent néanmoins. D'abord les métropoles, qui ont d'importantes ressources humaines sur la logistique, en lien avec un service de logistique urbaine, mais dont *a priori* les objectifs ne sont pas entièrement ceux des PAT. Les départements ensuite, qui sont évoqués à plusieurs reprises comme pouvant être l'échelon idéal pour la création d'un poste ou d'un service sur la logistique des CCAP.

Les ressources des collectivités en matière de logistique des CCAP peuvent également être appréhendées par leur niveau de connaissances des problématiques sur leur territoire. Les collectivités enquêtées l'estiment majoritairement comme moyenne (56%, 27), et pour 31% faible (15). Néanmoins, le verbatim illustre un véritable manque de connaissances, pour 32 collectivités sur 46. Le manque de connaissance des problématiques logistiques ressort comme une problématique logistique à part entière et fait l'objet de 84 références au total, soit le 1<sup>er</sup> thème abordé parmi les problématiques logistiques.

Les connaissances identifiées comme manquantes illustrent l'ampleur des ressources à acquérir.

Tableau 2. Les besoins de connaissances identifiés dans le verbatim et leur classement selon le degré de complexité des données à acquérir.

1. Connaissances propres à l'investissement dans un sujet nouveau	Retours d'expériences	++++	→ Données de diagnostic
	Réglementation	+++	
	Infrastructures et outils logistiques	+++	
	Connaissances des acteurs	++	
	Besoins des acteurs	++	
	Problématiques du territoire	+	
2. Connaissances intermédiaires	Pratiques et coûts logistiques	+++	→ Enquêtes et analyses poussées, dans le but de réaliser des expérimentations
	Interconnaissance acteurs	++	
3. Connaissances sur la structuration spatiale des flux alimentaires	Flux logistiques	++++	→ Evaluation et comptage des flux dans le but de structurer une logistique locale
	Echelle pertinente	+	
	Volumes	++	

Source : auteurs

Comme l'illustre le tableau 2, les connaissances qui concentrent le plus d'occurrences (signes +) relèvent aussi bien de la réalisation d'un diagnostic que de la réalisation d'analyse complexes de comptage des flux. Les besoins liés à la structuration spatiale des flux, aux volumes et aux échelles d'action semblent relativement transversaux et font écho aux manques de données

identifiés dans la littérature sur la logistique et au retard des connaissances sur le transport de marchandises par rapport au transport de voyageurs.

Les collectivités s'intéressent activement aux initiatives logistiques des CCAP sur leur territoire. La majorité des collectivités et territoires de projet estiment qu'elles sont de plus en plus nombreuses, et concernent autant les infrastructures que la mutualisation. Le niveau de connaissance déclaré est proche du niveau de connaissance estimé des problématiques logistiques générales. Ce sont en tout une centaine d'initiatives qui sont citées. On retrouve aussi bien des projets en cours purement logistiques ou à vocation également commerciale/de distribution. Ceci peut être interprété, soit comme l'existence d'un flou sémantique sur le terme « logistique », soit comme illustrant une difficulté d'identification de l'objectif logistique dans une initiative commerciale, ou encore comme une intégration des enjeux logistiques dans des démarches plus globales.

Les moyens dédiés en interne à la question de la logistique des CCAP témoignent d'un engagement sur le sujet, d'un manque de connaissances, et ce sur un large spectre de données, et d'un suivi des initiatives logistiques dans le cadre de démarches plus globales sur l'alimentation.

## **2. Un fort appui sur une diversité de partenaires**

Le verbatim fait apparaître à la fois les acteurs ayant fait remonter les sujets de la logistique des CCAP, les acteurs avec qui travailler, les acteurs prestataires et partenaires et les coopérations inter territoriales.

Les acteurs qui ont fait remonter le sujet logistique et ses problématiques sont principalement les acteurs opérationnels, majoritairement les producteurs, ou des personnels de la restauration collective. Viennent ensuite les organismes publics ou consulaires (les élus, les organisations agricoles et les autres collectivités), et enfin les acteurs du commerce qu'il soit de gros, de détail ou plus spécifiquement de la restauration commerciale. Les habitants sont peu cités.

L'analyse du verbatim illustre bien la prédominance des acteurs opérationnels de la chaîne logistique dans les discours des collectivités. Ils font remonter le sujet mais sont aussi au centre des discours (135 références à ces acteurs contre 28 pour les acteurs hors chaîne d'approvisionnement). Ce sont les communautés d'agglomération qui s'expriment massivement sur les acteurs opérationnels (90 % des CA). Le verbatim montre une prise en compte globale de la chaîne logistique (acheteurs, fournisseurs, acteurs de la transformation et artisans, et opérateurs logistiques), sans toutefois les évoquer de façon exhaustive.

Les acteurs de la restauration collective concentrent l'attention. Ce sont les plus cités parmi les acheteurs et la moitié des références sur les acheteurs les concernent (39 sur 78). Viennent ensuite la restauration commerciale, les consommateurs, les commerçants détaillants et la grande distribution. Parmi les fournisseurs, on peut noter une forte représentation des producteurs par rapport aux grossistes (35 références contre 5). Les opérateurs logistiques cités sont d'une très grande diversité, incluant les professionnels du transport et de la logistique (transporteurs, prestataires logistiques publics ou privés), les gestionnaires de flux d'informations (data, informatique) et les MIN dont les carreaux des producteurs.

Dans l'ensemble, on peut noter une faible représentation des acteurs de la grande distribution et, dans une moindre mesure, des opérateurs logistiques, soit des acteurs moins présents dans les politiques alimentaires (Baritoux, Billon, 2018).

Les acteurs non opérationnels sont moins cités mais font partie de l'écosystème identifié. Ce sont alors les Chambres d'agriculture en premier, puis les universités et élus et de façon moindre les associations professionnelles (secteur de l'agriculture, de la logistique ou de la restauration), les autres acteurs publics hors collectivités, les structures d'insertion et les cabinets d'expertise. Seules les métropoles ne citent pas d'acteurs autres qu'opérationnels.

Si la gamme des acteurs identifiés ou mobilisés semble importante, révélant une volonté d'intégrer largement, des coopérations inter-territoriales ou des partenariats sont également mentionnés.

Les partenariats sont le fait de collectivités qui ont évoqués des acteurs en les mentionnant clairement comme des partenaires (voir tableau 3). Ils sont principalement issus de structures publiques : Chambres d'agriculture, les autres collectivités territoriales et enfin les universités et les CCI. Les références à des acteurs non publics sont plus rares mais existent (des entreprises ou structures d'insertion, les restaurants collectifs, des associations professionnelles). Les métropoles et territoires de projets n'évoquent jamais de partenariat mais mentionnent des coopérations inter-territoires. Ces coopérations inter-territoriales sont de deux ordres : des actions de concertation, plutôt informelles entre collectivités voisines ; ou des actions communes, le plus souvent dans le cadre de PAT.

Tableau 3. Les types de collaborations privilégiées par échelon administratif.

Type de collectivités	Communa uté urbaines et métropole (4)	Commune (2)	Communa uté de commune (10)	Communauté d'agglomération (20)	Départe ment (6)	Région (1)	Territoire de projets (3)
Prise en compte des acteurs opérationnels	++						
Prise en compte de la grande distribution	Jamais	Jamais	+	++	Jamais	Jamais	Jamais
Prise en compte des opérateurs logistiques	+	Jamais	+	+	+	+	Jamais
Acteurs jamais cités	Elu, Université, Conseil agricole, Acteurs autres qu'opérati onnels		Elu, Université		Elu, Université, Conseil agricole		
Mention d'acteurs partenaires	Jamais	+	++	++	+	++	Jamais
Mention de coopérations inter-territoires	++	Jamais	+	++	+	Jamais	++

Source : auteurs

Enfin, un dernier type de collaboration est cité, la prestation : 18 collectivités y ont eu recours pour des actions logistiques. La prestation a porté sur des diagnostics, de l'expertise ou la réalisation d'opérations logistiques. Toutes les métropoles ont eu recours à un prestataire, la moitié des départements, 35% des communautés d'agglomération et 30% des communautés de commune mais aucune commune n'en a mentionné.

Les acteurs identifiés illustrent la capacité des collectivités enquêtées à être à l'écoute des acteurs opérationnels, en intégrant notamment les opérateurs logistiques, rarement mentionnés dans les politiques alimentaires. Les types de collaborations, notamment avec les autres acteurs publics, mettent en évidence des préférences en termes de dialogues inter-territoriaux, ceci

pouvant permettre de comprendre les thématiques d'action et leur nature, que nous présentons dans la section suivante.

### **3. Des registres d'actions qui varient selon les politiques alimentaires et les types de territoire**

Les démarches en faveur de la logistique des CCAP varient selon le degré de formalisation de la politique alimentaire, qui se traduit notamment par la création d'un poste dédié (réfèrent PAT par exemple) ou par la répartition des ressources au sein de plusieurs services (alimentation, économie, filière, agriculture par exemple), ce qui peut à la fois favoriser la mutualisation des compétences entre services ou la dilution de la focale logistique parmi les autres sujets.

Le sujet est investi différemment également en fonction de l'orientation des politiques alimentaires (PAT systémique / PAT agri-alimentaire ; RnPAT, 2021 ; 2022) et des thématiques ou domaines d'actions mobilisés. Au sein des PAT systémiques (majoritaires), certaines thématiques ou domaines d'actions abordent plus directement la logistique des CCAP que les autres. C'est le cas des PAT où l'approche territoriale est valorisée et avec elle les équipements (13 collectivités, 42%). Dans ces approches, les outils de transformation sont particulièrement cités, notamment par les communautés de communes souhaitant œuvrer à la structuration de filières locales. Les PAT ciblant particulièrement la restauration collective évoquent également des actions précises ayant une dimension logistique plus ou moins directe comme la mutualisation d'outils logistiques ou la mise en œuvre de groupements de commandes. Les collectivités urbaines adoptent une vision plus globale des coopérations logistiques en mettant en avant des projets de gouvernance alimentaire territoriale.

Enfin, le type de territoire (urbain ou rural) peut contribuer à expliquer l'orientation des PAT et leur coloration plus agri-alimentaire ou systémique. Les collectivités urbaines, notamment, semblent largement investies dans le secteur agricole, ce qui peut être mis en lien avec les contraintes spécifiques qu'elles rencontrent pour développer une agriculture de proximité. La présence d'un service de logistique urbaine dans la collectivité structure les actions et les coopérations entre services.

Ces grandes orientations font ensuite l'objet d'une opérationnalisation des politiques qui se décline en plusieurs étapes successives ou simultanées : la production de connaissances, la concertation, la mise en place de plans d'action, l'expérimentation. Les trajectoires d'actions mentionnées par les collectivités enquêtées sont relativement similaires et confirment l'inscription du sujet logistique des CCAP dans les politiques alimentaires.

La première étape, celle de la production de connaissances, est logiquement la plus citée par les collectivités (19, soit 41% du corpus). Les diagnostics ou études, réalisés en interne ou avec l'appui d'étudiants/stagiaires, consistent à dresser un état des lieux plus ou moins fouillé des ressources et problématiques du territoire. A ce titre, même s'ils sont cités, ils ne portent pas toujours spécifiquement sur les questions logistiques des CCAP. Néanmoins, l'obligation de réalisation d'un diagnostic dans le cadre des PAT semble encourager la recherche de production de connaissance sur la logistique des CCAP. On compte ainsi 14 collectivités ayant réalisé un diagnostic logistique. Pour autant, la réalisation d'un diagnostic, prenant en compte les enjeux des CCAP n'est pas la norme. 56% des collectivités n'en n'ont pas réalisé, et 5 collectivités, toutes urbaines, ont réalisé des diagnostics logistiques, mais sans référence à la logistique alimentaire. Elles évoquent des « diagnostic de logistique urbaine », « charte de logistique urbaine », « stratégie logistique », ou « programme de marchandises en ville ».

L'étape de la concertation est mentionnée par le même nombre de collectivités que celle de la production de connaissances. Ceci peut s'expliquer par le fait que la production de connaissances nécessite de dialoguer avec les acteurs de l'alimentation du territoire. Ces deux étapes se faisant donc souvent de façon plus ou moins simultanée, sans qu'on ne puisse préciser si elles visent la production de connaissance ou la négociation opérationnelle sur des solutions.

Les phases d'actions sont pour leur part moins nombreuses : la rédaction d'une feuille de route/cahier des charges est mentionnée par seulement 19,5% des collectivités enquêtées, pouvant traduire soit leur entrée récente sur le sujet, soit une certaine difficulté à définir les actions concrètes à mener. Ainsi, les plans d'actions sur la logistique sont peu nombreux, même si leur nombre est amené à croître dans les prochaines années : 5 collectivités ou territoires de projet ont un plan d'action sur la logistique des CCAP, 18 ont un plan d'action en projet, 16 n'ont pas de plan d'action prévu. Pour les collectivités ayant détaillé leur plan d'action en cours, il porte sur la production de connaissance, la concertation et les démarches collectives, la communication, l'outillage et l'optimisation (tableau 4).

Tableau 4 : Les sujets évoqués par les collectivités qui ont un plan d'action prévu.

<b>Grands axes des plans d'action logistique</b>	<b>Détails (verbatim issu de l'enquête)</b>
<b>OPTIMISATION</b>	Un point de massification dédié à distribution en CCAP
	Optimisation logistique alimentaire
	Réflexion autour d'une plateforme d'achat et de stockage
<b>PRODUCTION CONNAISSANCES</b>	Production connaissance sur les flux logistiques alimentaires
	Repérer les initiatives
<b>CONCERTATION</b>	Présentation des résultats des études et concertation
	Groupe de travail sur la logistique des CCAP et l'alimentation comme axe de la stratégie logistique urbaine
	Rencontre régionale de la logistique, lancement AMI, accompagnement de porteurs de projet (mise en relation et financement)
<b>FAVORISER LES DEMARCHES COLLECTIVES</b>	Développer les démarches collectives
	Mise en place d'outils de transformation mutualisés/partagés
	Projet d'outil numérique de co-transport des produits alimentaires
<b>FAIRE CONNAÎTRE</b>	Valorisation des initiatives en CCAP
	Accompagnement des producteurs à trouver de nouveaux débouchés
<b>OUTILLER</b>	Développer une boîte à outils
	Projet d'outil numérique de co-transport des produits alimentaires
	Accompagnement logisticien
	Projet de légumerie
	Développement du commerce alimentaire digital
	Accompagnement des structures de transformation et distribution à assurer un approvisionnement local

Source : auteurs

En revanche, les expérimentations prévues ou en cours sont davantage mentionnées par les collectivités (32,5%), ce qui semble dénoter une volonté d'agir rapidement. Si les expérimentations mentionnées par les collectivités se révèlent extrêmement diverses, on constate un certain attrait pour les outils et infrastructures. À ce titre, les plateformes logistiques, sans que ne soient systématiquement précisées les opérations gérées par ces dernières ni les acteurs parties prenantes, sont les plus plébiscitées par les collectivités (8 collectivités, soit 17%). Parmi les autres outils cités, on retrouve d'un côté des nœuds de la chaîne logistique centrés sur une opération précise, que ce soit la transformation ou la distribution (magasin de producteurs) et de l'autre des outils propres à la restauration collective : groupements d'achat et cuisine centrale.

Enfin, les collectivités ont la possibilité d'agir par la subvention. Parmi les 4 domaines de subvention identifiés dans le questionnaire, les subventions ont concerné en priorité de l'aide à

la structuration de projet, de la subvention d'accompagnement, d'ingénierie ou de conseil (17). Ce sont ensuite les équipements qui sont le plus cités (13 subventions), puis des outils numériques (8), et de la main d'œuvre (5).

L'analyse des étapes semble aussi pouvoir témoigner du niveau d'avancement des collectivités sur le sujet de la logistique des CCAP. Elle décrit une concentration sur la première étape de production de connaissance pour élaborer une feuille de route et sur les expérimentations.

#### 4. Des problématiques logistiques qui varient en fonction des échelles et du degré d'urbanisation des territoires

Les problématiques logistiques rencontrées sont mentionnées par 87% de l'effectif. Outre les problématiques de connaissances déjà évoquées, elles sont, en premier lieu liées aux outils et infrastructures logistiques (41%), en termes de manque ou d'adaptation de l'existant, en particulier dans les communautés urbaines et d'agglomération.

Les outils de transformation et de gestion de commandes ainsi que les plateformes de massification sont particulièrement mentionnés pour les communautés d'agglomération, et dans une moindre mesure les communautés de communes. Cela traduit une volonté de contribuer à structurer des filières locales, mais également une attention, des communautés de communes notamment, aux moyens matériels des producteurs agricoles.

Tableau 5 : L'attention portée aux équipements et aux segments de chaîne selon l'échelon administratif

Type de collectivités	Communauté de communes (10)	Communauté d'agglomération (20)	Communauté urbaine et métropole (4)
Attention portée aux équipements	Outil de transformation, de gestion de commande, plateforme de massification		Espaces de stockage et véhicules
	Moyens matériels des producteurs		Préoccupations environnementales
Attention aux segments de chaînes	Connaissance fine des pratiques des agriculteurs : attention aux livraisons	Prise en compte de l'amont et de l'aval, et des pratiques des agriculteurs	Prise en compte de l'amont et de l'aval

Source : auteurs

Les communautés urbaines et métropoles mentionnent, quant à elles, préférentiellement, les espaces de stockage et les véhicules. Cela reflète une préoccupation pour ces équipements stratégiques en milieu urbain, du fait à la fois de la prépondérance des problématiques des derniers kilomètres et du coût du foncier limitant les capacités de stockage en ville et tendant à démultiplier les livraisons. L'attention forte portée sur les véhicules peut être mise en lien avec la sur-représentation des préoccupations environnementales de ces collectivités et de celles présentant des profils touristiques, se caractérisant par une forte augmentation de la demande et de la congestion en période estivale.

La différence de représentations de la logistique des CCAP et ses enjeux est mise en évidence par l'expression de problématiques bien spécifiques à certains types de collectivités.

Tableau 6 : Un gradient ville/campagne des attentions portées aux problématiques de rencontre offre/demande

Type de collectivités	Commune (2)	Territoire de projet (3)	Communauté de communes (10)	Communauté d'agglomération (20)	Communauté urbaine et métropole (4)	Département (6)	Région (1)
<b>Rencontre offre/demande</b>	Uniquement sur la restauration collective	Centré sur la restauration collective		Contraintes d'autres débouchés que la restauration collective Difficultés des consommateurs (multiplication des trajets)		Jamais mentionné	
<b>Offre</b>		Insuffisances de l'offre en termes de volumes		Problèmes d'organisation de l'offre	Jamais mentionné		
			Manque de diversité liée à la spécialisation agricole locale	Manque de diversité liée à l'absence d'outils de transformation			
<b>Contraintes territoriales</b>		Dispersion des exploitations et des points de livraison		Isolement des exploitations et distances bassins de production/consommation		Dispersion des exploitations et des points de livraison	
		Dispersion des restaurants collectifs					
		Problématiques d'accessibilité et de circulation en lien avec le relief et le climat			Problématiques d'accessibilité et de circulation en lien avec la congestion et à la mise en place d'une ZFE		
		Coûts logistiques et temps passé aux activités logistiques					

Source : auteurs

Le tableau 6 illustre les différences d'attention portée aux problématiques d'offre et demande, selon le profil plus ou moins urbain du territoire et ses contraintes territoriales. Les difficultés de rencontre offre/demande du fait de contraintes territoriales sont évoquées par près de 46% des collectivités (21). On retrouve ici une forme de hiatus entre collectivités rurales et urbaines préoccupées davantage par les problématiques propres, respectivement, à l'offre et à la demande. On note également une forte représentation des collectivités de large dimension (régions et départements) qui peut aisément être mise en lien avec l'étendue de leur territoire et les équilibres à construire entre bassins de consommation et de production.

Les problématiques spatiales de rencontre offre/demande ont de fait un impact notable sur les coûts logistiques. À ce titre, les problèmes économiques sont évoqués par une large part des collectivités (22, 48%) avec une focale importante sur les coûts logistiques et le temps passé aux activités logistiques dans leur diversité (transport, outils, organisation). Les collectivités, toutes échelles confondues, déplorent notamment le manque de prise en compte de ces coûts par les producteurs agricoles (15%), tel que documenté dans la littérature (Raimbert et al., 2019). Les communautés urbaines et d'agglomération et la région évoquent les difficultés des initiatives à trouver leurs modèles économiques. Enfin, la question des investissements est

abordée de façon plus sporadique (13%), les collectivités s'interrogeant à la fois sur l'ampleur des investissements à réaliser de la part des opérateurs logistiques pour s'adapter aux CCAP, des producteurs, mais aussi des collectivités elles-mêmes.

La principale piste d'optimisation logistique évoquée par les collectivités concerne la mutualisation (36% de l'effectif), l'objet de celle-ci diffère en revanche entre les collectivités.

Ce travail met en évidence des spécificités territoriales, en partie communes à certains constats de la littérature sur les PAT. Elles relèvent d'une part de l'échelle d'action et d'autre part du degré d'urbanisation des territoires enquêtés.

Les résultats peuvent se décliner à 2 grands types d'échelons : les collectivités de grande dimension (régions et départements), les collectivités de moyenne dimension (communautés de communes, d'agglomérations, communautés urbaines et métropoles). Les collectivités de grande dimension disposent de territoires plus vastes, supposant a priori des ressources territoriales diversifiées. On note des méthodes en lien avec leurs compétences : une attention forte portée sur les équipements logistiques mobilisables, à adapter ou à créer, la mise en lien d'acteurs, un recours à la subvention et des moyens financiers pouvant les positionner sur le recrutement de ressources humaines. L'approche opérationnelle est peu présente par rapport aux collectivités de moyenne dimension. Les collectivités de moyenne dimension forment un ensemble plus hétérogène, dans lequel se dessine un gradient rural-urbain. Outre la présence de services de logistique urbaine, les communautés urbaines se distinguent par leurs préoccupations environnementales. Les communautés d'agglomération ont une grande orientation vers les acteurs opérationnels et les outils logistiques. Les communautés de communes focalisent leur attention sur la structuration des filières locales et l'augmentation des volumes commercialisés en CCAP.

Cette prise en compte des spécificités des territoires se présente comme riche d'enseignements et ouvre non seulement de nouvelles perspectives en termes de recherche (géographie des pratiques logistiques des CCAP et gouvernance logistique alimentaire) mais ouvre la voie à la formalisation des retours d'expériences des collectivités et à la production de référentiels proposant une diversité de solutions, adaptées aux compétences et réalités des différents territoires et échelles d'actions.

## **Conclusion : Une diversité de profils d'engagement des collectivités sur la logistique des CCAP**

L'insertion de la logistique alimentaire dans les préoccupations ou activités des collectivités territoriales est récente. Compte tenu de l'absence de compétences directes sur ce sujet d'une part et des forts enjeux d'autre part, il s'agissait d'interroger les processus d'identification et d'implication des collectivités.

Sa prise en compte est un vecteur d'opérationnalisation des actions déjà engagées par les politiques ou stratégies alimentaires. Ainsi, il existe des imbrications fortes entre les actions des PAT et le sujet de la logistique des CCAP : en traitant d'alimentation durable le sujet logistique est sous-jacent, rarement central, mais rarement éludé également. Il est en capacité d'éclairer sous un angle spécifique des problématiques propres à tout PAT, c'est-à-dire des problématiques d'équipements agricoles ou alimentaires, de rencontre offre/demande, de structuration des filières agricoles, ou encore d'accessibilité. Il éclaire par contre plus spécifiquement certains thèmes : les coûts logistiques portés par les agriculteurs, les problématiques de fragmentation des flux et de congestion, les solutions de coopérations logistiques, en intégrant les enjeux amont et aval des chaînes d'approvisionnement alimentaires. Si des façons différentes d'investir le sujet émergent, on remarque qu'il est investi par une grande diversité d'échelons administratifs. Il s'insère néanmoins toujours dans des actions sur



l'alimentation ou l'agriculture. Ainsi, les collectivités enquêtées construisent une compétence sur la logistique des CCAP en inscrivant en premier lieu le sujet dans leurs politiques alimentaires, qu'elles soient formalisées via un PAT ou non, en mettant à disposition leurs ressources humaines sur le sujet, puis en menant de front des actions de production de connaissances, de concertation et d'expérimentation.

Il en aurait pu être autrement, ce sujet ayant pu faire l'objet d'une prise en main par les services de logistiques urbaines des métropoles ou les services des municipalités gérant le stationnement et la voirie publique. On remarque néanmoins, qu'aucun des termes désignant les compétences des collectivités en la matière n'a été abordé : la possibilité d'intégrer le transport de marchandises dans les documents de planification, la gestion des espaces de livraison, le foncier logistique ou l'adaptation de la voirie. En ce sens, dans le cadre d'un engagement des collectivités sur la logistique des CCAP, ce sont des compétences propres aux CCAP qui émergent, loin des référentiels de la logistique classique. Les compétences des collectivités se présentent ainsi comme pouvant suivre deux trajectoires : l'une, à l'échelle des collectivités développant une stratégie d'intégration des problématiques logistiques des CCAP à leurs connaissances et actions en matière d'alimentation durable, pouvant à terme déboucher sur des compétences exclusivement centrées sur la logistique des CCAP ; l'autre, à l'échelle des métropoles ayant une stratégie de rapprochement voire de mise en cohérence des compétences des services de logistique urbaine et alimentaire.

## **Bibliographie**

BATTERSBY, J., & WATSON, V. (2019). The planned 'city-region' in the New Urban Agenda: An appropriate framing for urban food security? *Town Planning Review*, 90(5), 497–518

BARITAUX V., BILLION C. (2018), Rôle et place des détaillants et grossistes indépendants dans la relocalisation des systèmes alimentaires : perspectives de recherche, *Revue de l'organisation responsable*, 13(1) : 17-28.

BEURAIN C., CHEVALLIER M., ISSAKA Y. (2022), Transition agricole et alimentaire : le rôle de Tulle agglomération dans la structuration d'une action collective territoriale. *Géocarrefour*, 96/4.

BLAY-PALMER A., SANTINI G., DUBBELING M., RENTING H., TAGUCHI M., GIORDANO T., (2018) Validating the City Region Food System Approach: Enacting Inclusive, Transformational City Region Food Systems, *Sustainability*, 10, 1680

BODIGUEL L., T. BREGER, G. MARECHAL, C. ROCHARD, (2021), L'action publique en matière d'alimentation locale. Les compétences accordées par la loi et les règlements aux collectivités locales (régions, départements, communes) dans le domaine de la production, la transformation et la consommation d'aliments locaux, <https://univ-lemans.hal.science/hal-01842263/>

BONNAFOUS A., DABLANC L. (2016), Marchandises en ville et logistique urbaine : de l'ignorance à l'action. *Transports* (ISSN 0564-1373), Spécial 60 ans, pp.20-24. halshs-01661991

DABLANC L., N. RAIMBAULT (2015), Penser autrement la métropole logistique : questions d'aménagement et d'urbanisme. In DABLANC, L., FREMONT, A. *La métropole logistique*, Armand Colin, pp. 270-308, 2015. halshs-01438854

DAMIEN M.M, (2010), *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3e édition, Dunod, 594 pages

DARROT C., Marie M., HOCHEDÉZ C., GUILLEMIN, 2022, Chronologie de la transition vers l'alimentation locale dans quatre villes de l'Ouest : quels enseignements ? *Economie Rurale*, 382 : 111-131.

- DUVERNOY I. (2018), Alternative voices in building a local food policy: Forms of cooperation between civil society organizations and public authorities in and around Toulouse. *Land Use Policy*, 75 : 612-619.
- DUBBELING, M., SANTINI, G., RENTING, H., TAGUCHI, M., LANCON, L., ZULUAGA, J., DE PAOLI, L., RODRIGUEZ, A., & ANDINO, V. (2017). Assessing and planning sustainable city region food systems: Insights from two Latin American cities. *Sustainability* (Switzerland), 9(8)
- GONÇALVES A. (2013), La performance des organisations logistiques des circuits courts de distribution. Une analyse des déterminants et leviers d'amélioration, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université Lille 1 Sciences et Technologies, 434 p
- GUNDOLF Katherine, JAOUEN Annabelle, LOUP Stéphanie (2006), « Institutions locales et TPE dans le cas du tourisme », *Revue française de gestion*, vol. 8, n°167, p. 141-155
- HOSPES, O., BRONS, A. (2016). Food system governance: A systematic review. In KENNEDY, A., LILJEBLAD, J., *Food Systems Governance. Challenge for Justice, Equality and Human Rights*. Routledge, London and New York, pp. 13-42.
- La Poste, Intercommunalités de France, (2022), *Logistique urbaine, la capacité à agir des collectivités*, Janvier 2022
- LIU, T. (2023), Reterritorialisation of agricultural activities in land-use and food planning policies, Thèse de doctorat de l'Université Paris-Saclay, janvier 2023, 403p.
- MARECHAL G., NOEL J., WALLET F. (2019), Les projets alimentaires territoriaux (PAT), entre rupture, transition et immobilisme ? POUR, GREP, *Agriculture : des ruptures à la transition*
- MARZIN J., FREQUIN-GRESH S., ANGEON V. ; ANDRIEU N., BANOVIEZ URRUTIA V., CERDAN C., CIALDELLA N., HUAT J., DAVIRON B., 2021. Étude sur les nouveaux modèles agricoles des départements d'Outre-mer. Rapport final. Cirad, AFD, 226 p.
- MASSON S., PETIOT R. (2013), Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation. *Géographie, économie, société*, 15(4) : 385-412.
- MICHEL L., FOUILLEUX E., BRICAS N., 2020, Politiser pour ne rien changer ? L'alimentation entre critiques et canalisation de la critique. In FOUILLEUX E., MICHEL L. (dir.) *Quand l'alimentation se fait politique*. Presses Universitaires de Rennes : 329-344.
- MORGAN, K., & SONNINO, R. (2010). The urban foodscape: World cities and the new food equation. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3(2), 209–224
- PAPINUTTI M., X.Y. VALERE (2022), Une nouvelle gouvernance publique de la logistique, *Administration* 2022/3 (N° 275), pages 19 à 22
- PAHUN J. (2022), Gouverner l'agriculture localement ? La capacité politique des collectivités territoriales sur la régulation du secteur agricole. *Géocarrefour*, 96/4
- PATIER, D., ROUTHIER, J.-L. (2020), Urban Logistics in the light of sustainable development: still a long way to go, *Transportation Research Procedia Volume 46, 2020*, pp. 93-100.
- PROVE, C., de KROM, M. P. M. M., & DESSEIN, J. (2019), Politics of scale in urban agriculture governance: A transatlantic comparison of food policy councils. *Journal of Rural Studies*, 68, 171–181
- RAIMBAULT N. (2020), Le développement logistique des métropoles : des enjeux de régulation exacerbés par le numérique, Working paper n°6/2020 de la Chaire Villes et Numérique
- RAIMBERT C., RATON G. (2021), « Collectifs logistiques et territoires dans les circuits courts alimentaires de proximité : la robustesse de la coopération analysée au prisme des communs », *Développement durable et territoires*, Vol. 12, n°1.
- RAIMBERT C, RATON G, M. DELABRE, C. TELLIER, L. VAILLANT (2019), *Concevoir des organisations logistiques collectives et intelligentes pour les circuits courts alimentaires*.

Méthodes et mise en pratique, Projet COLCICCA, CEREMA/IFSTTAR/Chambre d'Agriculture des hauts de France/ Région Hauts-de-France, 39 p. <https://www.logicout.fr/couts/ressources/>

RnPAT, 2021, Les principaux enseignements du premier cycle de PAT (2014-2020). Les notes de l'Observatoire national des Projets Alimentaires Territoriaux, n°2, juin 2021, 32 p.

RnPAT, 2022, Le 2ème cycle de PAT entre 2021 et aujourd'hui : quels impacts des nouvelles normes et du plan France Relance sur les dynamiques des PAT ? Les notes de l'observatoire National des Projets Alimentaires Territoriaux, n°4, septembre 2022, 25 p.

RATON G, A. GONCALVES, GAILLARD L., F. WALLET, (2020), Logistique des circuits courts alimentaires de proximité : état des lieux, nouveaux enjeux et pistes d'évolution, 69 p, <https://www.rmt-alimentation-locale.org/post/logistique-%C3%A9tat-des-lieux-logistique-des-cha%C3%A9nes-courtes-de-proximit%C3%A9>

ROMEYER C. (2012), La restauration collective en quête de solutions logistiques, in PRIGENT-SIMONIN, A. H., HERAULT-FOURNIER C. (eds), Au plus près de l'assiette. Pérenniser les circuits courts alimentaires, Dijon, Educagri Éditions/Versailles, Editions Quae, 139-161.

SANTO E., MORAGUES-FAUS A. (2019), Towards a trans-local food governance: Exploring the transformative capacity of food policy assemblages in the US and UK. *Geoforum*, 98 : 75-87. DOI : 10.1016/j.geoforum.2018.10.002

SANZ SANZ, E., MARTINETTI, D., & NAPOLEONE C. (2018), Operational modelling of peri-urban farmland for public action in Mediterranean context. *Land Use Policy*, 75, 757–771

SIBBING L.V., CANDEL J.J.L. (2021), Realizing urban food policy: a discursive institutionalist analysis of Ede municipality. *Food Security*, 13 : 571–582.

SONNINO R., MARSDEN T., MORAGUES-FAUS A. (2016), Relationalities and Convergences in Food Security Narratives: Towards a Place-Based Approach, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 41(4) : 477-489.

VAN BERKUM, S., DINGERINK, J., RUBEN, R. (2018), The food systems approach: sustainable solutions for a sufficient supply of healthy food. (Wageningen Economic Research memorandum; No. 2018-064). Wageningen Economic Research. <https://doi.org/10.18174/451505>

WASCHER, D. M., & JEURISSEN, L. (2017), Urban food security at the crossroads between metropolitan food planning and global trade: The case of the Antwerp–Rotterdam–Düsseldorf region. *Agroecology and Sustainable Food Systems*, 41(8), 944–964

#### Annexe 1 - Méthode de classement des collectivités selon leur périmètre administratif

Type de collectivité ou territoire de projet	Effectif par modalité de réponse	Effectif pour l'analyse du verbatim	Analyse des échelles méthode
Communauté de communes	29	10	Forte représentation : présentation des résultats via le % de collectivités CA ayant évoqué le sujet
Communauté d'agglomération		20	Forte représentation : présentation des résultats via le % de collectivités CA ayant évoqué le sujet
Département	6	6	Faible représentation : présentation des résultats uniquement si tous les cas sont concernés
Communauté urbaine ou Métropole	5	4	Faible représentation : présentation des résultats uniquement si tous les cas sont concernés
Commune	2	2	Cas d'une commune au statut de métropole : dans métropole Faible représentation : présentation des résultats uniquement si tous les cas sont concernés

Territoires de projet : PETR/PNR	3	3	Faible représentation : présentation des résultats uniquement si tous les cas sont concernés
Région	2	1	Faible représentation, pas d'analyse des échelles possible
Périmètre de PAT			Périmètres composés de CC et CA : dans CA
Total	48	46	