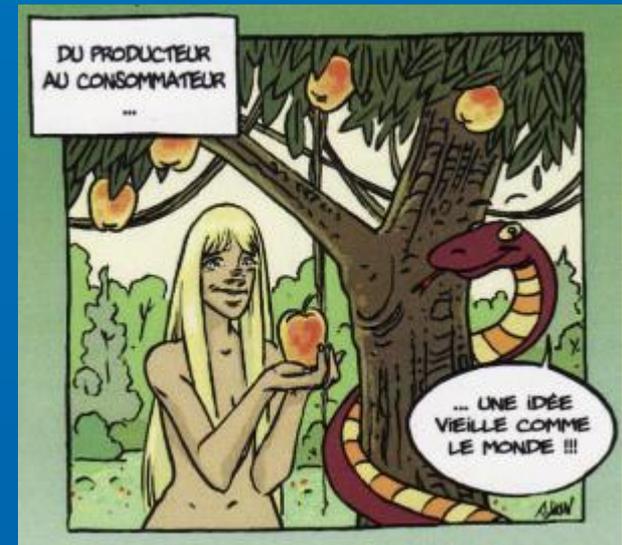


Institut français  
des sciences et technologies  
des transports, de l'aménagement  
et des réseaux



## Circuits courts « vraies et fausses bonnes idées »

Corinne Blanquart

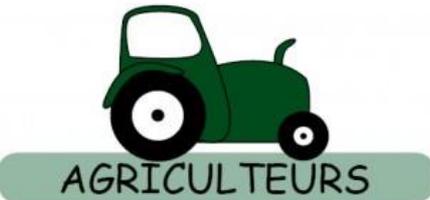


IFSTTAR

# L'angélisme des circuits courts



← Ils garantissent des produits locaux de qualité à un prix accessible pour tous.



← Ils représentent un débouché motivant, éthique et rémunérateur.



← Ils créent de l'emploi et multiplient les échanges sur le territoire.



← Ils réduisent les kilomètres alimentaires et l'utilisation d'emballages.

# Des performances variables des circuits

La performance du circuit varie en fonction de :

- la dimension économique de l'exploitation : taille en ha et CA ou quantités produite par ha,
- la stratégie de valorisation des produits,
- l'antériorité : ancienneté de l'exploitation et de la démarche CC,
- la quantité et l'organisation du travail,
- le rôle du conjoint,
- le type de management,
- l'implication dans un collectif et contexte territorial.



# Des impacts sociaux variables (1)

- Lien producteur – distributeur :
  - Une diversité d'aspirations en termes de reconnexion de la part des agriculteurs, en fonction de leur parcours (diplôme, appartenance ou non au milieu agricole) et des caractéristiques de l'exploitation (taille, type de production notamment).



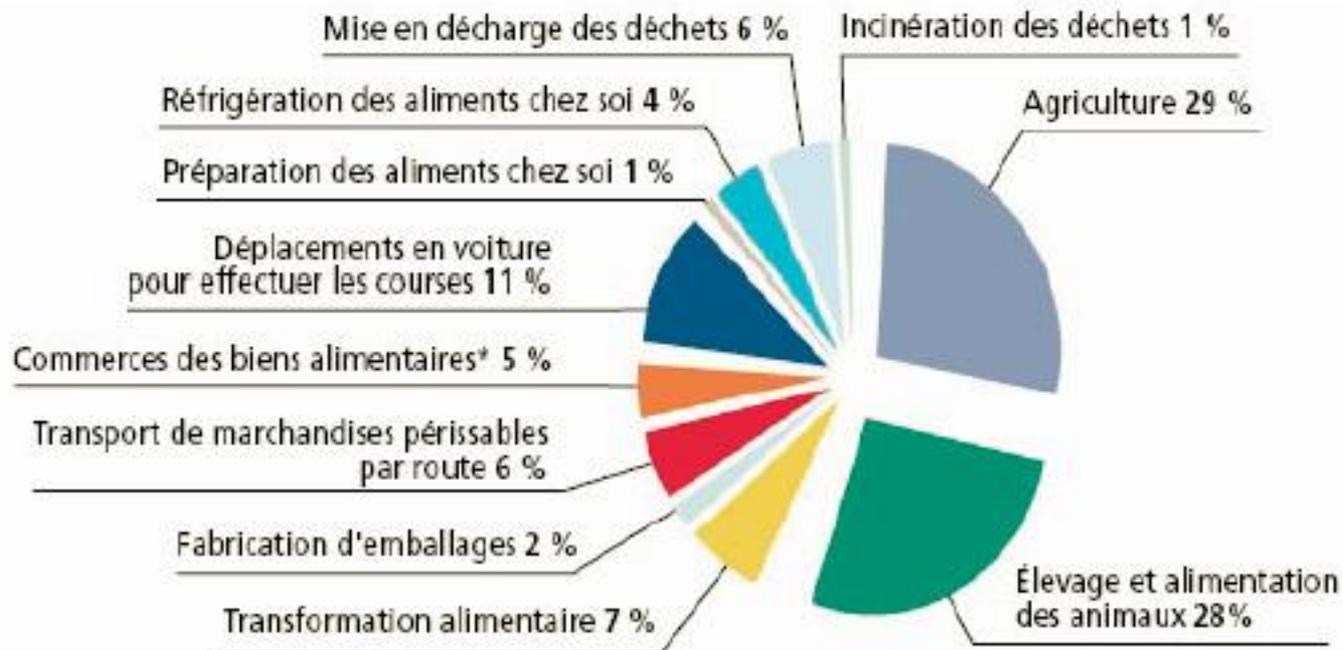
# Des impacts sociaux variables

## (2)

- Liens entre producteurs : des CC qui tendraient à étoffer renforcer les relations
  - Des niveaux variables de coopération
  - Une réussite qui ne va pas de soi
  - Mais des liens qui tendent à perdurer même quand le projet échoue
  - Des projets collectifs qui tendent à renforcer et élargir le réseau relationnel de chacun
  - Les exploitants engagés dans CC tendent à diversifier leur réseau pour garantir le succès du circuit.



# Des performances environnementales variables, selon le mode de production



*Sources : Ifen (2006) ; d'après Citepa (format Secten), Ademe, Ministère chargé de l'Industrie (DGEMP), Ministère chargé des Transports (DAEI), Ministère chargé de l'Agriculture (Scees), Insee.*

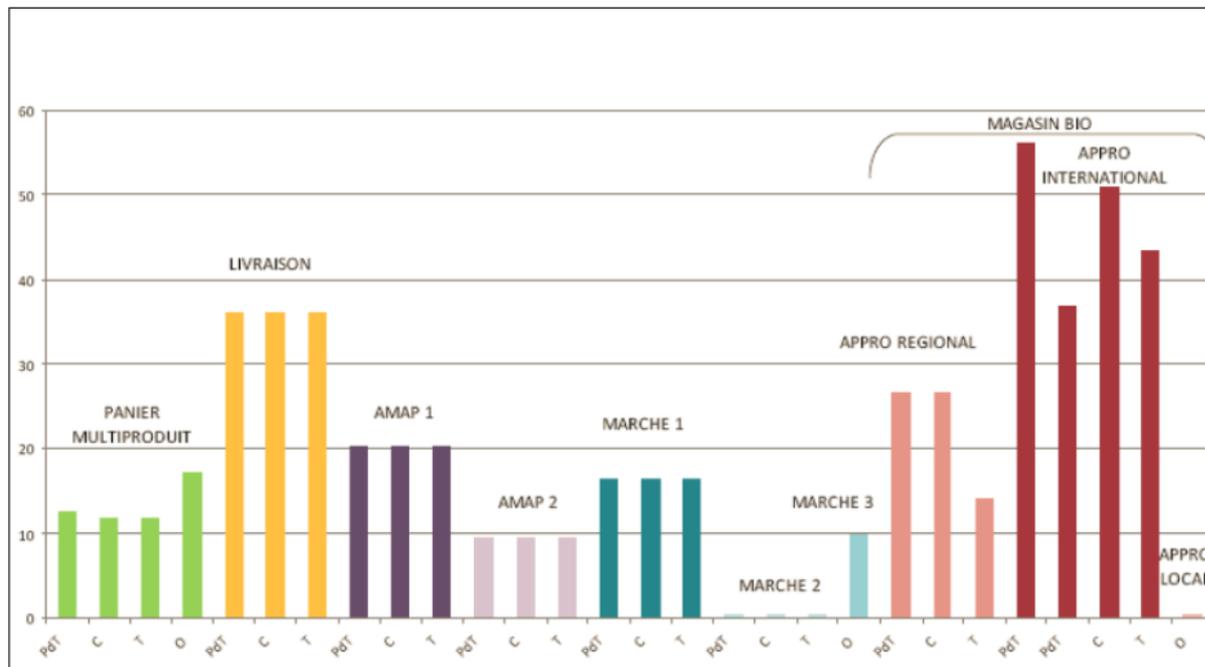
# Des émissions de CO2 fonction de la distance...

Système alimentaire et type de véhicule	Distance parcourue (miles)	Emissions de CO2 (kg/an)
Conventionnel Semi-remorque	2 245 423	3 806 877
Régional Iowa Semi-remorque	134 230	227 574
Régional Iowa Camion de taille moyenne	370 289	450 527
Local – CSA, marchés de producteurs Camionnette	848 981	438 822
Local – Institutionnels Camionnette	1 518 155	784 712

Source: Pirog, 2001

# ...mais pas uniquement

Figure 17 : Emissions de gaz à effet de serre pour différents circuits de distribution du Pays de Dinan, en G équivalent C/km par kg de produit  
Source : Perez-Zapico, 2008

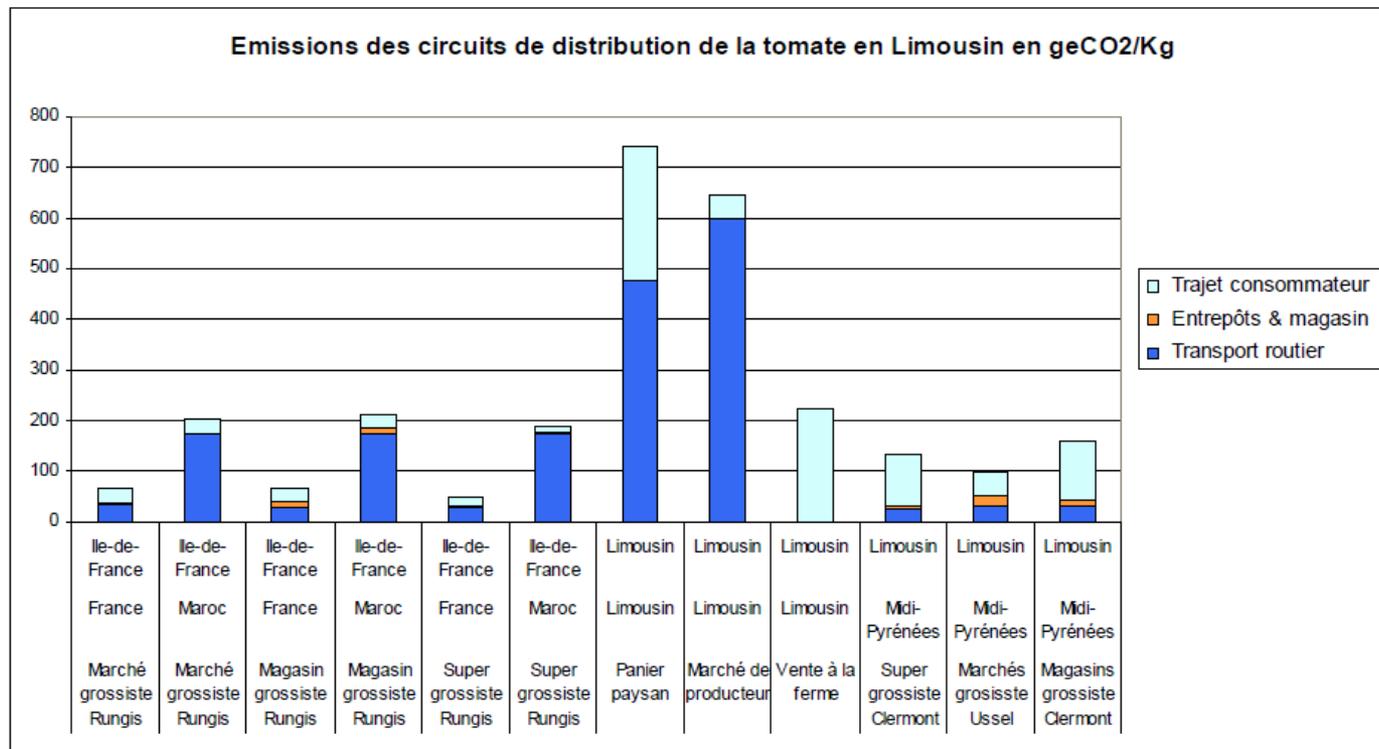


Note : PdT = pommes de terre, C = Carottes, T = Tomates, O = Oeufs

# Le trajet du consommateur à prendre en compte

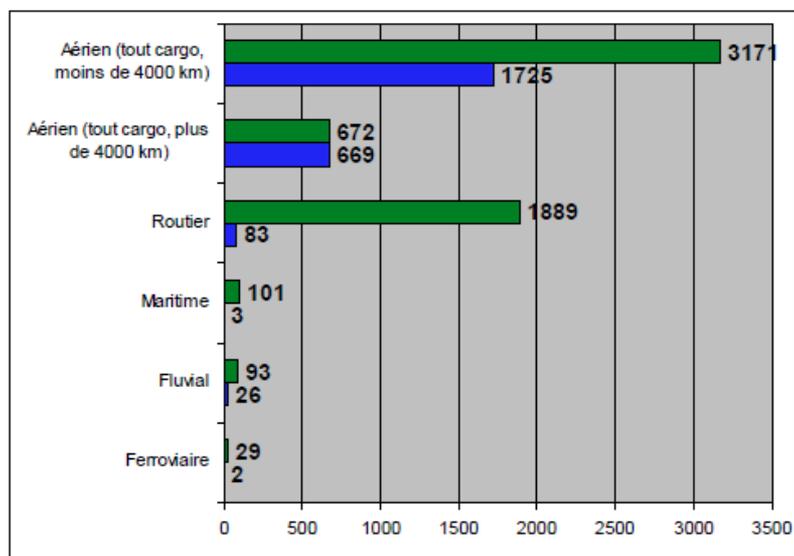
Figure 18 : Emissions de GES des circuits de la tomate

Source : graphique réalisé à partir de Rizet (2008)



# L'importance du mode de transport...

Figure 2 : Emissions de CO2 en fonction du mode de transport (en g par tonne - km)



(en bleu, estimation basse ; en vert, estimation haute)

Sources : pour le transport aérien, calculateur TARMAAC de la DGAC ; pour les autres modes de transport, arrêté du 10 avril 2012 pris pour l'application du décret 2011, relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport

# ...mais aussi de son organisation

Caractéristique	Chaîne d'approvisionnement régionale	Chaîne d'approvisionnement mondiale	
		Part du transport maritime	Part du transport routier
Distance de transport	100 km	20 000 km	400 km
Moyen de transport	camionnette	Porte-conteneurs avec 2 500 conteneurs, dont 97 réfrigérés avec viande d'agneau à destination du port de Hambourg	Poids lourd avec conteneurs réfrigérés
Quantité transportée	200 kg par transport	20 000 kg par conteneur	20 000 kg
Retour sans charge	oui	non	oui
Consommation de carburant	15 kg pour 100 km	1 000 000 kg pour 20 000 km	25 kg pour 100 km
Consommation de carburant spécifique	15 kg de carburant par 100 kg de viande d'agneau	400 kg de carburant par conteneur = 2 kg de carburant pour 100 kg de viande d'agneau	200 kg de carburant par conteneur = 1 kg de carburant pour 100 kg de viande d'agneau
Consommation d'énergie finale spécifique*	1,5 kWh/kg	0,2 kWh/kg	0,1 kWh/kg

\*Calculée avec une valeur approchée de 10 kWh d'énergie finale par kg de carburant.



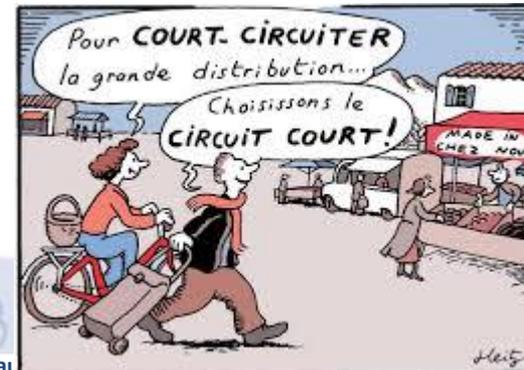
# Les déterminants de la performance environnementale du circuit de distribution

- La distance est loin d'être le seul facteur à prendre en compte; il faut aussi étudier :
  - Les modalités de transport : taux de chargement, type de véhicule, retour à vide, tournée ou trace directe
  - Les modalités et la durée du stockage
  - Les caractéristiques du point de vente : (plus ou moins énergivore) et les temps et modalités de conservation du produit dans le point de vente
  - Les déplacements des consommateurs dont distance, volume / valeur des produits achetés, trajet dédié ou non, mode de transport
  - Les déplacements des employés (mais rarement mesurés).



# Le circuit le plus durable

- un circuit de produits de saison,
- adaptés au milieu dans lequel ils sont réalisés (ou d'élevage extensif pour la production animale),
- distribués à une échelle régionale ou inter-régionale
- selon des modalités qui permettent d'amener le produit au plus près des consommateurs
- et bénéficiant d'une logistique amont permettant une consolidation des flux par un système de tournées ou de plateformes locales.



# Les pistes d'amélioration du transport (1)



## A l'échelle de l'exploitant

- Limitation des besoins en transport :
  - Par des tournées
  - Par le développement de la clientèle dans une aire géographique restreinte
- Par l'externalisation du transport :
  - Une externalisation encore marginale
  - Les limites de l'externalisation

# Les pistes d'amélioration du transport (2)

- Les solutions collectives
- La mutualisation du transport et/ou du stockage
- Des solutions cohabitant ou combinées avec des initiatives pour la circulation des flux informationnels
  - Dans les circuits hors restauration collective, un travail d'abord sur la coopération entre producteurs
  - Dans les circuits de restauration collective, les PF dématérialisées



# Y a-t-il un circuit parfait?

- Suède, expérimentation de logistique intégrée
- Définition préalable de l'organisation de transport la plus durable
- 
- Bilan de cette organisation :
  - -93% de temps de conduite,
  - -91% de distances parcourues, augmentation des taux de chargement.
- Définition de la location optimale de la plate-forme producteurs
- Implantation d'un système de gestion piloté par prestataire logistique
- Bilan :
  - le distributeur n'a pas poursuivi jugeant le système d'information incompatible avec le sien,
  - les agriculteurs ont été très réticents au paiement du service logistique (transport, gestion des commandes, préparation, gestion des contenants ..) dont l'activité ne s'est pas révélée rentable.

# Merci de votre attention

## Ifsttar

14-20 Bld. Newton

Cité Descartes

Champs sur Marne

77447 Marne-la-Vallée Cedex 2

France

Tél. +33 (0)1 81 66 80 00

[www.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)

[communication@ifsttar.fr](mailto:communication@ifsttar.fr)

