



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

Enjeux et freins des stratégies collectives publiques-privées dans la construction des supply chain alimentaires locales.

Mme Virginie NOIREAUX

Auvergne Clermont Université MDC

11 Boulevard Charles de Gaulle 63000 CLERMONT FERRAND FRANCE

virginie.noireaux@uca.fr

Référence à la session / reference to the session

S2 - Regional Private and Public Adaptations to Agricultural Crisis and Food Demand/Adaptations Régionales Privées et Publiques aux Crises de l'Agriculture et à la Demande Alimentaire

Résumé / Summary

supply chain locale, territoire, stratégies collectives

La consommation de produits locaux est devenue, ces dernières années, un thème récurrent dans le débat public (Daudey et Bigot, 2014). Privilégier la production locale est un acte symbolique des populations qui ne dépend pas uniquement de la qualité perçue. Elle peut être également interprétée comme un élan de solidarité avec les salariés et les entreprises d'un territoire (Daudey et Bigot, 2014). Ainsi, les consommateurs souhaitent être informés plus précisément de la provenance d'une large gamme de produits (région, village...) et avoir accès à une forme de distribution le plus près possible de chez eux. Pour répondre à cette demande, certains acteurs du territoire réinventent les formes de distribution, et donc la logistique. Cette dernière représente un enjeu majeur de la distribution alimentaire de proximité (Gonçalves et Zeroual, 2016).

L'interdépendance qui existe entre logistique et territoire peut être appréhendée de deux manières différentes (Blanquart et al. 2009). La première s'intéresse à la « logistique exogène » qui repose sur des besoins d'organisations logistiques extérieurs au territoire local. La seconde fait référence à « la logistique endogène », qui est fondée sur des activités (production et consommation) réalisées au sein d'un même territoire, et repose sur l'articulation de sites logistiques locaux. C'est à ces dernières que nous nous intéressons, leur étude étant complémentaire aux nombreux travaux portant sur les chaînes internationalisées, voire mondialisées, qui traduisent généralement une augmentation des flux transportés et des distances parcourues (Savy, 2015). Parallèlement à cette littérature en logistique, certains chercheurs en sociologie, géographie et économie s'intéressent à des actions locales, notamment dans le cadre des produits alimentaires (Mundler et Rouchier, 2016). Si ces études traitent de sujets variés, peu de recherches en logistique, s'y sont intéressées. Or, selon une étude récente sur l'évolution de la logistique (Savy, 2015), la relocalisation des supply chains est un scénario envisageable à long terme notamment pour des raisons liées

à l'évolution législative, à une demande importante de produits locaux ou à l'augmentation du coût de l'énergie. Cette relocalisation aurait pour conséquence directe le développement de supply chains sur des territoires plus restreints. C'est dans ce contexte que nous nous sommes intéressés à la mise en œuvre de supply chain locales, définies comme un ensemble d'activités et de relations liant différentes organisations sur un territoire où il existe une demande particulière et des acteurs susceptibles d'y répondre. Leur mise en œuvre apparaît par nature comme une véritable stratégie collective publique-privée (Mundler et Rouchier, 2016). Si le collectif cherche globalement à maintenir ou développer l'attractivité du territoire en cherchant à attirer acteurs économiques et populations, chaque partie prenante possède des objectifs qui lui sont spécifiques. Ainsi, les acteurs privés cherchent également à développer les aspects marchands, alors que les acteurs publics doivent répondre aux questions portant sur l'accessibilité des marchandises (infrastructures et suprastructures logistiques) ou développer le marketing territorial. Dans ce travail, notre objectif est double. Dans un premier temps, nous chercherons à comprendre les enjeux liés à la logistique des supply chains locales. Dans un second temps, nous identifierons un certain nombre de freins liés à leur construction.

Pour ce faire, nous présenterons dans un premier temps les supply chains locales et leur lien avec les stratégies collectives publiques-privées. Puis nous présenterons notre méthodologie autour du cas Caplog qui a pour objectif la mise en relation de l'ensemble des parties prenantes pour permettre de développer l'attractivité des territoires ruraux à travers la distribution de produits alimentaires « de proximité ». Ce projet a été initié par deux acteurs du Massif Central (la Plateforme 21 et le Réseau Rural Auvergne) en 2010. Caplog est un groupe de travail composé de différents acteurs publics et privés (35 organisations) que nous suivons depuis 5 années. Puis, nous expliquerons les apports de ce travail en exposant les enjeux des supply chains pour chacune des parties prenantes. Elle sont principalement liées aux difficultés de mutualisation des flux (problématique de premier et de dernier kilomètre) dans les territoires ruraux, de développement de compétences logistiques pour optimiser la distribution et rester compétitif (donc permettre la transmission des organisations), de répondre à la demande de manière judicieuse, de maintenir ou augmenter la population sur certains territoires, et de maîtriser les coûts du service public. Puis nous expliquerons les freins à la construction de supply chains locales. Ces freins sont principalement liés à la dynamique relationnelle, définit comme la capacité d'une stratégie collective existante d'engager des acteurs dans sa démarche afin d'assurer sa survie et son développement. Ces freins sont liés à l'absence de rentabilité du projet ou le financement de sa phase d'étude ; les visions des membres pouvant être divergents, l'absence d'un acteur pilote, ou les difficultés d'encastrement institutionnel liés à des territoires gérés par des politiques parfois contradictoires.

Bibliographie / Bibliography

- Savy, M. 2015. La logistique en France : état des lieux et pistes de progrès - Rapport du comité scientifique. Rapport remis au Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Disponible sur <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/154000199/0000.pdf>
- Blanc, J. 2012. Construire l'alternative agro-alimentaire: Ressorts sociaux et politiques du déploiement des AMAP en Île-de-France. *Noréis*, (3), 21-34.
- Saives, A. L., H-R.Desmarteau, and L.Kerzazi. 2011. Modèles d'affaires, proximités et territorialisation des entreprises. *Revue française de gestion* (4) 213 : 57-75.
- Mundler, P. 2013. Le prix des paniers est-il un frein à l'ouverture sociale des AMAP?. *Économie rurale*, (4), 3-19.
- Mundler, P., & Rouchier, J. 2016. Alimentation et proximités: Jeux d'acteurs et territoires. Educagri Editions.
- Daudey, E., R.Bigot .2014. L'attachement des Français au Made in France. Etude CREDOC pour la DGE, N° R315.
- Blanquart, C., and M.Delaplace. 2009. Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport. *Les cahiers scientifiques du transport*, 56, 63-86.
- Gonçalves, A., & Zeroual, T. 2016. Analyser les impacts des circuits courts alimentaires: une étude en

