

Livraison de produits en circuits courts : bonnes pratiques et leviers d'amélioration

En bref...

Le raccourcissement des « kilomètres alimentaires » est l'un des arguments phares en faveur des circuits courts alimentaires. Pourtant, la multiplication de petits trajets plus ou moins bien organisés impacte la performance des livraisons.

Un tel constat, auquel viennent s'ajouter le renchérissement des carburants et le temps de travail conséquent consacré aux livraisons, ont incité les acteurs de l'alimentation territorialisée à s'emparer de cette problématique.

Lancé en septembre 2010 par la FR CIVAM de Bretagne, le programme de recherche-action tri-annuel « Améliorer l'efficacité énergétique des circuits courts » ambitionne de construire, avec les producteurs, des solutions pour améliorer les pratiques de livraison.

Définitions

- Efficacité énergétique

En droit européen, recouvre la politique qui vise à augmenter les économies d'énergie. En économie, il est utilisé de manière synonyme à celui d'efficience.

- Efficience énergétique

Action de réduction des consommations d'énergie, pour un service rendu égal

- Intensité énergétique

Mesure de l'efficacité énergétique, calculée comme le rapport de la consommation d'énergie et la production.

Avertissement

Les chiffres présentés ici ne sont pas des chiffres « scientifiques », mais plutôt des ordres de grandeur, construits avec certaines variables homogénéisées afin de pouvoir établir des comparaisons. Ces chiffres comportent notamment une rémunération du temps passé à la livraison, ce qui n'est généralement pas le cas en circuits courts. Pour plus d'informations, consulter le rapport présentant l'intégralité des résultats.

L'importance de l'organisation commerciale

Les trois exemples ci-dessous, tirés d'une étude réalisée fin 2010, incitent à la réflexion sur l'organisation des tournées de livraison. Les enseignements qu'on peut en tirer tiennent du bon sens, mais viennent illustrer une réalité aujourd'hui mal appréhendée.

	Exploitation A	Exploitation B	Exploitation C
Nombre de dépôts	1	6	7
Distance moyenne exploitation / lieux de dépôts	6,7 km	40 km	12 km
Part de la livraison dans le chiffre d'affaires	2,50%	3,25%	4,60%
CA / km parcouru	35 euros / km	6,64 euros / km	6,13 euros / km
Intensité énergétique (CA / litre de carburant)	391,6 euros / litre	110,6 euros / litre	87,6 euros / litre

Ce tableau nous apprend plusieurs choses :

- 1 - la livraison de grande proximité est suffisamment efficace pour se passer d'une réflexion sur son organisation.
- 2 - Les tournées de livraison se doivent cependant d'être organisées de manière à rentabiliser le temps passé sur la route. La distance parcourue n'est pas aussi importante que l'organisation de la tournée. Au-delà d'un certain temps passé sur la route, il devient important de livrer une quantité suffisante de produits, au risque de se disperser.

Leviers individuels d'amélioration

De nombreux systèmes de livraison individuels sont efficaces. Pour améliorer les systèmes déséquilibrés, les leviers individuels sont rares. Outre les formations à l'éco-conduite et le remplacement du véhicule, la révision de l'organisation commerciale peut être un levier efficace, mais d'une grande rigidité. Celle-ci peut s'opérer par un ajustement du nombre de dépôts, de la distance moyenne entre ceux-ci et l'exploitation, et enfin des quantités qui y sont livrées.

Pratiques collectives

Fonction majoritairement individualisée, la livraison connaît certains cas de pratiques collectives permettant, directement ou non, d'améliorer celles-ci.

Le covoiturage de produits

La plus répandue des pratiques collectives. Formelle ou informelle, elle permet d'améliorer la performance de la livraison, et rend possible le transport de petites quantités de produits, qu'il n'aurait pas été rentable de déplacer seuls. Le décloisonnement des réseaux de distribution permettrait de développer cette pratique.

	Covoiturage œufs et fleurs	Fleurs seules
Distance exploitation / lieu de distribution	56 km	56 km
Part de la livraison dans le chiffre d'affaires	1,40%	15,00%
CA par km parcouru	9,85 euros / km	0,92 euros / km
Intensité énergétique	138 euros / litre	13 euros / litre

La reconnaissance du temps passé sur la route

Parmi les organisations collectives de commercialisation, il en est certaines qui reconnaissent le temps passé sur la route, en l'intégrant dans la banque de travail de l'organisation. Une manière de valoriser le temps de travail du producteur.

La mutualisation des livraisons

Elle fait aujourd'hui figure d'exception. En pays rennais existe de longue date un regroupement de trois exploitations maraîchères autour de la commercialisation. La mutualisation de la livraison n'est qu'une conséquence de ce regroupement. Malgré une contrainte supplémentaire - la collecte des paniers vides - les performances de cette organisation restent bonnes. La mutualisation permet l'utilisation efficace d'un véhicule utilitaire, capable de transporter un chiffre d'affaires important.

En Pays de la Loire, une démarche originale de regroupement de producteurs autour des livraisons a vu le jour. Coordonné par Terroirs 44, **Terroirs sur la route** a été lancé en septembre 2010, après deux ans d'élaboration. Il regroupe aujourd'hui six producteurs, un atelier de découpe et un magasin de producteurs. La facturation aux bénéficiaires est fonction pour moitié du chiffre d'affaires transporté et pour moitié des kilomètres qu'auraient dû parcourir les produits. Il permet aujourd'hui l'économie de 1500 kilomètres par mois. Les producteurs impliqués apprécient l'important gain de temps permis par ce projet.

L'accompagnement

Le principal levier d'amélioration reste, aujourd'hui, l'accompagnement. L'insuffisante prise en compte de la problématique de la livraison dans l'élaboration des stratégies commerciales a pour effet l'existence de systèmes déséquilibrés, notamment du point de vue du temps de travail. L'information des porteurs de projet, et la mise en place d'un outil d'évaluation permettant aux producteurs d'avoir accès aux principales informations économiques, sociales et environnementales sur leur système, constitue une étape obligée pour donner à cette problématique la place qu'elle mérite.

Pour en savoir plus :

Efficacité énergétique des livraisons en circuits courts : perceptions des producteurs et bonnes pratiques, Matthieu Carpentier, FR CIVAM de Bretagne, 2011.

Le saviez-vous ?

57% des émissions de gaz à effet de serre liées à la chaîne alimentaire proviendraient des systèmes de production.

Les transports (marchandises et consommateurs) représenteraient 15% de ces émissions de gaz à effet de serre. (source : IFEN)

En France, un camion sur trois transporte des produits intermédiaires ou finis de l'agriculture.

En Europe, le volume de transport de fret a cru de 43% entre 1983 et 2007, principalement en faveur de la route.

