



MUTUALISATION DU TRANSPORT ENTRE ACTEURS DES CIRCUITS COURTS :

ASPECTS RÉGLEMENTAIRES
ET MISE EN ŒUVRE

SEPTEMBRE 2023

Gwenaëlle Raton

Université Gustave Eiffel,
laboratoire SPLOTT

Co-animatrice
[Groupe Logistique](#)

gwenaelle.raton@univ-eiffel.fr

Benoît GROSSIORD

Bordeaux Sciences Agro

Co-animateur
[Groupe Règlementation](#)

benoit.grossiord@agro-bordeaux.fr

Françoise MORIZOT-BRAUD

Centre d'Etude et de Ressources
sur la Diversification (CERD)

Co-animatrice
[Groupe Règlementation](#)

cerd@wanadoo.fr

RMT
Alimentation Locale

Avec
la contribution
financière du compte
d'affectation spéciale
développement
agricole et rural
CASDAR


**MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
ET DE LA SOUVERAINETÉ
ALIMENTAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	_ p.3
INTRODUCTION	_ p.4
1. PANORAMA DES PRATIQUES ACTUELLES DE MUTUALISATION DU TRANSPORT ENTRE ACTEURS DES CIRCUITS COURTS ALIMENTAIRES	_ p.5
2. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE OU POURQUOI LA MUTUALISATION DU TRANSPORT ENTRE AGRICULTEURS POSE DES QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES ?	_ p.7
a. La mutualisation du transport relève de l'activité des transporteurs : le transport pour compte d'autrui	_ p.7
b. Les différentes dérogations existantes	_ p.8
i. Une dérogation générique	_ p.8
ii. Des dérogations prévues pour les exploitations agricoles	_ p.8
c. Les apports du décret de 2020	_ p.9
3. UNE ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE QUI RESTE POURTANT INSUFFISANTE À AU MOINS 3 ÉGARDS	_ p.12
a. Le décret limite la dérogation aux entreprises agricoles	_ p.12
b. Des dispositions valables uniquement pour des trajets inférieurs à 100 km	_ p.12
c. Quel rôle des plateformes numériques dans l'essor du co-transport de produits ?	_ p.16
4. MISE EN ŒUVRE DU CO-TRANSPORT : ÉTUDE DE CAS ET BONNES PRATIQUES	_ p.18
a. Intégrer toutes les autres contraintes réglementaires	_ p.18
b. Ne pas sous-estimer la difficulté de la coopération	_ p.19
CONCLUSION	_ p.22
RÉFÉRENCES	_ p.23

RÉSUMÉ

Cet article est le fruit du travail commun entre les groupes de travail « logistique » et « réglementation » du [RMT Alimentation Locale](#). Il se base sur les travaux et compétences des auteurs en lien avec la valorisation des produits agricoles en circuits courts et chaînes alimentaires courtes de proximité (CACP). Il apporte des compléments à un rapport publié en 2019 et intitulé « le droit de la réglementation du transport en circuit court¹ », rapport réalisé dans le cadre d'un projet de recherche financé par la DGITM² et porté par l'université Gustave Eiffel (Raton et Gazull, 2019). Ce travail présente les pratiques actuelles de mutualisation du transport entre acteurs des CACP et traite du contexte réglementaire en intégrant les récentes modifications, dans le but de clarifier la réglementation sur le co-transport de produits entre acteurs des circuits courts. Il recense les pratiques actuelles et les leviers d'action compte tenu de la législation en vigueur.

1 [Lien vers le rapport complet](#)

2 [DGITM = Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités](#)



INTRODUCTION

Au sein des chaînes alimentaires courtes de proximité (CACP), les pratiques collectives visant à optimiser la distribution des produits de la ferme aux consommateurs se développent. Elles portent différentes dénominations selon les acteurs ou le contexte, comme par exemple co-voiturage de produits, co-transportage ou co-transport de produits, co-livraison, mutualisation des véhicules, etc. A des fins de simplification des termes utilisés, nous adopterons le terme co-transport dans la suite de cet article pour décrire ces différentes pratiques. Ces dernières visent en priorité la diminution des temps passés à livrer et permettent d'assurer dans certains cas la rentabilité du déplacement (valeur et quantité de produits livrés / coût du transport). Elles présentent aussi un fort potentiel innovant en favorisant la coordination entre acteurs sur un territoire, en réduisant l'impact environnemental ainsi que les coûts économiques de ces circuits et en valorisant les ressources humaines ou matérielles existantes (véhicules, trajets réalisés etc.), sans toutefois rompre les liens entre producteurs et consommateurs.

Pourtant, des interrogations sur la réglementation en vigueur limitent aujourd'hui le développement de ces pratiques. L'essor des circuits courts fait en effet émerger des questions qui se posaient peu jusqu'alors : les agriculteurs ont-ils le droit de mutualiser le transport ? A quelles conditions ?

Cet article vise à répondre à ces interrogations, notamment au regard du dernier décret de 2020, qui assouplit les restrictions (*Décret n° 2020-1088 du 24 août 2020 portant diverses dispositions relatives à l'exercice de la profession de transporteur routier et modifiant le code de la route* : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000042263180?init=true&page=1&query=2020-1088&searchField=ALL&tab_selection=all). Il met en discussion les freins réglementaires limitant les pratiques actuelles et propose des leviers pour favoriser des coopérations durables dans le temps, en respect des différentes réglementations.

Pour toutes les références à des textes de la réglementation des liens hypertexte sont proposés dans cet article. L'article est rédigé en septembre 2023, nous invitons les lecteurs à vérifier que les textes cités sont toujours en vigueur au jour de leur consultation.



1. PANORAMA DES PRATIQUES ACTUELLES DE MUTUALISATION DU TRANSPORT ENTRE ACTEURS DES CIRCUITS COURTS ALIMENTAIRES

Différents niveaux de coopération sur le transport sont actuellement observés au sein des circuits courts. Ces pratiques de mutualisation du transport ou de co-transport, peuvent être définies comme un mode d'organisation du transport visant à optimiser les chaînes logistiques par une organisation conjointe des moyens physiques (entrepôts, véhicules) et informationnels. Au sein des circuits courts, ces pratiques se développent sans que l'on soit en mesure aujourd'hui de les quantifier. Dans le cadre d'un projet de recherche (encadré 1), différents types de pratiques ont été recensées.

OFFRE DE TRANSPORT EN CIRCUIT COURT

Internalisation du transport

Exploitations individuelles

Producteur individuel assurant les livraisons avec son véhicule

Producteur individuel assurant les livraisons avec un véhicule de location

Groupements

Véhicule commun au sein d'un collectif d'agriculteurs (Ex CUMA)

Chauffeur commun au sein d'un collectif d'agriculteurs (CUMA)

Service de livraison commun à un groupement (d'épicerie ou d'agriculteurs)

Co-voiturage de produits entre agriculteurs hors collectif formalisé

Externalisation du transport

Professionnels du transport installés

Grandes entreprises de transport

PME, artisans du transport

Grands groupes

Entreprises de transport régional, de proximité, d'urgence ou de livraison urbaine

Nouvelles entreprises

Nouvelle entreprise de transport

Entreprises d'insertion

Spécialisation sur les circuits courts

Intégration d'une activité de transport

Encadré 1 - Panorama des offres de transport existantes dans les circuits courts alimentaires selon le choix de stratégies d'internalisation ou d'externalisation du transport
Auteur : Raton Gwenaëlle, Université Gustave Eiffel

Les pratiques actuelles observées vont du co-voiturage de produits (un agriculteur transporte les marchandises d'un autre agriculteur), jusqu'au partage de véhicule (prêt d'un véhicule ou partage d'un véhicule commun au sein d'une CUMA³ par exemple) et peut même parfois s'accompagner du recrutement d'une main d'œuvre commune réalisant les livraisons. Le développement de ces pratiques répond à des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Pour les agriculteurs, elles permettent de réduire les coûts des livraisons qui sont chronophages et coûteuses (Blanquart et al, 2015 ; Raton et al, 2016). Pour la collectivité, l'enjeu est la réduction des émissions de ces circuits qui se caractérisent à priori par des trajets répétés en petits véhicules, avec de faibles taux de chargement et des retours à vide (Ademe, 2017). Enfin, elles répondent aux enjeux d'accessibilité de ces circuits à des populations en difficulté, agriculteurs comme consommateurs et peuvent favoriser la cohérence des politiques alimentaires territoriales (Chiffolleau et Prévost, 2012).

La littérature scientifique montre, qu'au-delà de la solution de bon sens, les pratiques collectives de transport contribuent à la durabilité des circuits courts (Lacombe, 2013 ; Messmer, 2013 ; Nordmark et al. 2012 ; Bosona et Gebresenbet, 2011). Mais, les dispositifs réglementaires permettent-ils leur développement ? Les producteurs et leurs structures représentantes doutent parfois de la conformité de leurs pratiques de mutualisation avec les dérogations existantes, et des travaux antérieurs montrent que la réglementation est difficile à interpréter, notamment du fait qu'elle relève, concernant les exploitations agricoles, à la fois du code rural et du code des transports (Raton et Gazull, 2019).

3 CUMA : Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole.



2. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE OU POURQUOI LA MUTUALISATION DU TRANSPORT ENTRE AGRICULTEURS POSE DES QUESTIONS RÉGLEMENTAIRES ?

a. La mutualisation du transport relève de l'activité des transporteurs : le transport pour compte d'autrui

Lorsqu'il s'agit de transporter ou faire transporter la marchandise d'autrui, cela relève du transport pour compte d'autrui, aussi appelé transport public selon l'article L 1000-3 du Code des Transports⁴. De ce fait, le co-transport de produits, tel que décrit précédemment, relève d'une activité de transport public très réglementée afin de protéger la profession des transporteurs routiers et éviter la concurrence.

Afin d'y avoir droit, tout entrepreneur doit en théorie s'inscrire au registre des transporteurs professionnels selon l'arrêté du 28 Décembre 2011 et répondre à des conditions d'établissement, d'honorabilité professionnelle, de capacité financière, de capacité professionnelle selon l'article L 3211-1 du Code des transports.

Cependant, pour les exploitations agricoles, l'activité de transport n'est qu'une activité secondaire à leur activité principale de production, bien qu'elle soit indispensable. Les exploitants ne souhaitent pas, le plus souvent, devenir transporteurs professionnels. De même, nombreux sont ceux ne pouvant répondre aux conditions demandées pour accéder à la profession de transporteur public.

En outre les pratiques de co-transport semblent émerger en l'absence d'une offre lisible et adaptée de la part des transporteurs professionnels. Beaucoup de producteurs vendant en circuit court n'ont pas accès aux transporteurs car les volumes transportés sont insuffisants ou ils vivent dans des régions et sites peu fréquentés par les transporteurs. Par ailleurs, la délégation du transport peut représenter une perte de contrôle sur la chaîne et une perte de lien avec le consommateur, ce à quoi les exploitations agricoles n'aspirent pas toujours.

Dans ce contexte, le régime général des transports publics routiers de marchandises prévoit des dérogations inscrites dans le Code des transports aux articles R 3211-2 à R 3211-5. Les exploitations agricoles et leurs structures représentantes doutent parfois de la conformité de leurs pratiques de mutualisation avec les dérogations existantes, la partie suivante fait donc le point.

⁴ Les articles du Code des transports sont à consulter ici : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/

b. Les différentes dérogations existantes

i. Une dérogation générale issue du Code des transports

L'article R 3211-2 est une dérogation qui concerne tous les secteurs d'activité confondus, cependant ce n'est pas la plus simple à obtenir. Elle s'applique aux entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers, ce qui n'est pas le cas des exploitations agricoles qui relèvent d'un statut juridique agricole et sont inscrites au Centre de Formalités des Entreprises (CFE), organisé en guichet unique depuis le 1er janvier 2023. En outre, beaucoup de documents doivent être fournis par les organismes souhaitant mutualiser. Or nombreux sont les producteurs (agriculteurs et artisans) ignorant les procédures administratives et réglementaires à réaliser.

ii. Des dérogations prévues pour les exploitations agricoles

Les exploitations agricoles disposent de dérogations possibles au régime général des transports publics routiers de marchandises. Il en existe trois :

- L'article R 3211-3 du Code des transports : dérogation prévue pour les agriculteurs à titre individuel effectuant une activité de transport dans un rayon de 100 km ;
- L'article R 3211-4 du Code des transports : dérogation prévue pour les groupements d'entreprises agricoles ;
- Une dérogation inscrite dans le Code rural : l'entraide agricole.

iii. Des difficultés d'interprétation

Malgré ces 4 dérogations (3 inscrites au Code des transports et une inscrite au Code rural), de nombreuses interrogations persistaient jusqu'à 2020. Trois difficultés existaient dans l'interprétation de la réglementation ou dans son application :

- La coexistence de dérogations concernant les exploitations agricoles dans le Code rural et dans le Code des transports en brouille l'interprétation. Un exemple peut être donné en lien avec la notion d'entraide : l'entraide, selon le Code rural, peut être régulière : « occasionnelle, temporaire ou intervenir d'une manière régulière » alors que dans l'article R 3211-3 du Code des transports, le transport doit rester une activité « occasionnelle ». Ce point est en partie réglé par le décret de 2020 (présenté plus loin dans l'article) ;
- La possibilité de bénéficier de la dérogation générique pour les exploitations agricoles : il était possible pour les exploitations agricoles en société (GAEC, SARL, SCEA, etc.) de bénéficier de cette dérogation générique en fournissant a minima un acte de constitution et/ou un extrait du registre du commerce et des sociétés, comme demandé dans l'article R3211-2. En revanche, les agriculteurs non constitués en société ne pouvaient pas bénéficier de dérogation, l'article 5.II de l'arrêté du 21 Décembre 2000 excluant les agriculteurs non constitués en société.
- Les plateformes physiques ou numériques de vente de produits locaux sont-elles à considérer comme des groupements à formaliser et de ce fait ont-elles le droit de favoriser le co-transport de produits auprès des producteurs ?

Ainsi, avant 2020, le covoiturage de personnes était défini réglementairement, mais pas le co-transport de marchandises et de nombreux flous persistaient quant à l'interprétation des dérogations existantes.

c. Les apports du décret de 2020

La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) n°2019-1428 du 24 décembre 2019 art. 40 et le Décret n° 2020-1088 du 24 août 2020 constituent donc un premier pas vers la clarification, puisqu'ils assouplissent certaines règles permettant à des agriculteurs de faire du co-transport de produits dans le but de livrer leurs clients. Et ce, pour trois aspects :

- Tout d'abord, la procédure de demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier est simplifiée pour tous, y compris les agriculteurs (voir encadré 2).

L'article R. 3211-35 prévoit, lors de l'inscription initiale, de supprimer l'obligation de faire « certifier, viser ou attester par un expert-comptable, un commissaire aux comptes, un centre de gestion agréé ou une association de gestion et de comptabilité » les données fiscales justifiant le respect de cette condition. L'entreprise a l'obligation en contrepartie de communiquer les coordonnées complètes de l'une de ces personnes.

Encadré 2 - Extrait de la réglementation : Décret n° 2020-1088 du 24 août 2020 portant diverses dispositions relatives à l'exercice de la profession de transporteur routier et modifiant le code de la route.

Lien vers le texte ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042263180>

Cet article simplifie donc la possibilité des exploitants de prendre en charge l'activité de transport tout en maintenant les obligations applicables à d'autres acteurs (autoentrepreneurs par exemple).

- Ensuite, la définition de l'entraide agricole est précisée (voir encadré 3).

L'entraide agricole est un échange de service en travail et moyens entre agriculteurs. Il est précisé que les activités situées dans le prolongement de l'acte de production peuvent faire l'objet d'une entraide agricole et que l'entraide agricole peut être occasionnelle, temporaire ou intervenir d'une manière régulière. Ce point sous-entend que l'activité de transport de marchandises peut rentrer dans ce cadre sans le dire clairement, tout du moins dans cet article. La spécificité de l'entraide agricole est qu'il s'agit d'un contrat gratuit et que le partage de frais est autorisé, ce qui n'est pas vrai au sein du Code des transports, sauf exception du co-voiturage de personnes.



L'entraide est réalisée entre agriculteurs par des échanges de services en travail et en moyens d'exploitation, y compris ceux entrant dans le prolongement de l'acte de production. Elle peut être occasionnelle, temporaire ou intervenir d'une manière régulière. L'entraide est un contrat à titre gratuit, même lorsque le bénéficiaire rembourse au prestataire tout ou partie des frais engagés par ce dernier.

Lorsqu'elle est pratiquée dans une exploitation soumise au régime d'autorisation des exploitations de cultures marines, l'entraide doit donner lieu à l'établissement d'un contrat écrit.

Encadré 3 - Extrait de la réglementation : Article L325-1 du Code rural et de la pêche maritime, modifié par LOI n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 - art. 3.

Lien vers le texte ici : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000042263180>

A noter que l'article précise également les conditions d'assurance pour couvrir les risques liés à l'exécution d'un service rendu au titre de l'entraide agricole (voir encadré 4).

Le prestataire doit en conséquence contracter une assurance couvrant tous les risques entraînés par l'exécution d'un service rendu au titre de l'entraide agricole, en particulier les risques d'accidents du travail de ses ouvriers agricoles, à l'exception des risques régis par le chapitre II du titre V du livre VII du présent code.

Encadré 4 - Extrait de la réglementation : Article L325-3 du Code rural et de la pêche maritime, modifié par Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 - art. 6.

Lien vers le texte ici : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006071367/LEGISCTA000006152234?init=true&page=1&query=Article+L325-3+du+Code+rural+et+de+la+p%C3%A0che+maritime&searchField=ALL&tab_selection=all&anchor=LEGIARTI000032042990#LEGIARTI000032042990

C'est le Décret n° 2020-1088 du 24 août 2020 qui statue sur l'application de l'entraide agricole au transport de marchandises. Il indique tout d'abord que le transport de marchandises et les moyens dédiés (les véhicules) font partie des échanges de services de l'entraide agricole. Il précise que les exploitations agricoles ont une dérogation à l'inscription au registre des transporteurs de marchandises, s'ils réalisent du transport de marchandises au titre de l'entraide agricole, autrement dit si le transport est réalisé entre agriculteurs par échanges de service.

Le Décret n° 2020-1088 du 24 août 2020, en adaptant la dérogation à l'inscription au registre pour les exploitations agricoles réalisant des transports de marchandises au titre de l'entraide agricole, officialise ainsi les pratiques de transport pour compte d'autrui entre agriculteurs.

Concernant le côté « occasionnel et gracieux » évoqué dans le cas de l'entraide, le décret adapte la dérogation déjà existante (transport pour compte d'autrui pour les agriculteurs – 2° de l'article R. 3211-3 du code de la route) pour lui permettre d'être journalière et non plus occasionnelle. Ainsi, les mots : « occasionnel et gracieux » sont remplacés par les mots : « non onéreux, excepté, le cas échéant, le partage de frais ». Autrement dit, l'article restreignant la régularité des pratiques de co-transport dans le temps est mis en conformité avec la temporalité de l'entraide agricole : il n'y a plus de contrainte dans le temps. De même, le partage de frais étant autorisé au titre de l'entraide agricole, il est autorisé dans le cadre du transport de produits entre agriculteurs. Ceci est à souligner, puisque, jusqu'ici, seuls les particuliers étaient autorisés à partager les frais de transport (co-voiturage de personnes). En ce sens, l'entraide agricole ouvre une porte importante, mais restera cependant limitée aux entreprises agricoles.

- Dans les dérogations évoquées plus haut (paragraphe 4.b), le terme de co-voiturage n'était pas précisé (seul le transport pour compte d'autrui l'était). L'Article L3232-1 de la LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – art. 40 (V) définit le cotransportage de colis (voir encadré 5).

Le cotransportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte.

La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

L'activité de cotransportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage des frais pour l'exercice de l'activité de cotransportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération.

Encadré 5 – Extrait de la réglementation : Article L3232-1 du Code des transports, création LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – art. 40(V). Lien vers le texte ici : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000039675147

Ce terme confirme donc la spécificité ouverte aux agriculteurs, puisque le cotransportage de colis est défini comme le transport pour compte d'autrui entre particuliers. Ce transport est défini comme à titre privé avec partage de frais, excluant à ce stade les professionnels dont les acteurs des circuits courts. A notre connaissance, et à date de rédaction de cet article, le décret d'application cité dans l'extrait de la figure 5 n'a pas encore été publié, le plafond n'est donc pas défini.

3. UNE ÉVOLUTION RÉGLEMENTAIRE QUI RESTE POURTANT INSUFFISANTE À AU MOINS 3 ÉGARDS

a. Le décret limite la dérogation aux entreprises agricoles

Le décret n° 2020-1088 du 24 août 2020 exclut de fait les mutualisations entre producteurs et artisans de l'alimentaire. Or, de nombreuses plateformes numériques proposant des paniers alimentaires en circuits courts offrent des produits issus à la fois d'exploitations agricoles et d'entreprises d'artisanat. Certaines plateformes participent à la diffusion de pratiques plus responsables, en favorisant les mutualisations entre producteurs (un producteur récupère les produits d'un autre et livre le point de vente une semaine, réciproquement la semaine suivante, évitant 2 trajets hebdomadaires en trace directe). A ce jour, du fait de la réglementation, les plateformes numériques ne sont pas en mesure de favoriser les mutualisations entre ces agriculteurs et les artisans ou autoentrepreneurs qui ont pourtant la même clientèle cible et bien souvent les mêmes points de vente.

On pourrait imaginer soit d'ouvrir la dérogation aux artisans et auto-entrepreneurs, soit d'ajouter des dispositions pour les producteurs et artisans commercialisant leurs produits à un même débouché ou point de vente ou un même circuit (circuit court), permettant en cela de favoriser la massification des flux vers ces points et réduire le trafic, notamment dans les zones denses.

Les enjeux sont importants et ont fait l'objet d'une question à l'assemblée nationale (voir lien ici : <https://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-37578QE.htm>), question qui à notre connaissance est restée sans suite à ce jour.

b. Des dispositions valables uniquement pour des trajets inférieurs à 100 km

L'Article R3211-3 modifié par Décret n°2020-1088 du 24 août 2020 - art. 1 précise que « Les dispositions du chapitre ne sont pas applicables aux transports exécutés dans un rayon de 100 kilomètres autour de la commune dans laquelle ce transport a son origine » (voir encadré 6).

Il fait ainsi référence à un article ancien, qui explique que les agriculteurs peuvent mutualiser leur activité de transport si celle-ci s'effectue dans un rayon de 100 km autour de leur commune de production selon les conditions non cumulatives suivantes :

- Pour les besoins d'une exploitation agricole au moyen de véhicules et matériels agricoles ;
- Pour les besoins d'une exploitation agricole à titre occasionnel et gracieux, au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation ;
- Pour la collecte du lait.

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux transports exécutés dans un rayon de 100 kilomètres autour de la commune dans laquelle ce transport a son origine :

1° Au moyen de véhicules et matériels agricoles tels que définis à l'article R. 311-1 du code de la route pour les besoins d'une exploitation agricole ;

2° A titre non onéreux, excepté, le cas échéant, le partage de frais, pour les besoins d'une exploitation agricole, au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation agricole ;

3° Pour la collecte du lait lorsque cette activité est le complément d'une activité agricole.

Encadré 6 - Extrait de la réglementation : Article R3211-3 du Code des transports, modifié par Décret n°2020-1088 du 24 août 2020 – art. 1 Lien vers le texte ici : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042265834

Cet article différencie les conditions de réalisation du transport dès qu'il est exécuté en deçà d'un rayon de 100 km. Pourtant, la littérature montre que les circuits courts, qui ne se définissent pas par leurs distances géographiques mais leur nombre d'intermédiaires, peuvent justifier un transport au-delà de ce rayon dans certaines circonstances.

Nous présentons ci-dessous quelques exemples qui nous semblent intéressants pour montrer que cette contrainte géographique peut exclure certains territoires et certains acteurs de pratiques de mutualisations innovantes.

Exemple 01 : Les trajets en circuits courts ne sont pas nécessairement courts en distance

Les travaux réalisés sur 80 exploitations agricoles à partir de la base de données « logicout⁵ », montrent que la distance moyenne d'une tournée de livraison effectuée par un agriculteur qui livre en circuits courts est de 150 km (depuis une ferme rurale, comme une ferme périurbaine / Source : étude www.logicout.fr, 2020). Si le rayon des 100 km n'est pas toujours dépassé et permet les pratiques de mutualisation, cette limite de 100 km peut conduire à des pratiques contre-productives d'un point de vue économique et environnemental, en favorisant les traces directes individuelles, limitant la portée potentielle de mutualisation entre agriculteurs pourtant intéressante de ces points de vue.

Exemple 02 : La réglementation favorise les circuits de proximité plutôt que les circuits courts

Cette réglementation favorise de fait la mutualisation au sein de circuits locaux ou de proximité (de moins de 100 km), au détriment d'autres formes d'approvisionnement en circuit court, parfois très anciennes, comme les groupements de producteurs de pôles ruraux qui approvisionnent l'Île-de-France ou d'autres métropoles. À titre d'exemple, des agriculteurs de zones faiblement peuplées du Morvan et de la Nièvre, se groupent de façon informelle (à deux ou trois, voire à davantage de producteurs) pour livrer collectivement des « Ruche Qui dit Oui⁶ », des AMAP⁷ et des « Locavor⁸ » de la région parisienne. Ils utilisent le véhicule d'un producteur conduit par le producteur ou par les différents producteurs à tour de rôle, les frais de déplacement étant partagés. L'adaptation de la législation revêt donc pour eux un enjeu majeur.

⁵ <https://www.logicout.fr/>

⁶ Voir <https://laruchequiditoui.fr/fr>

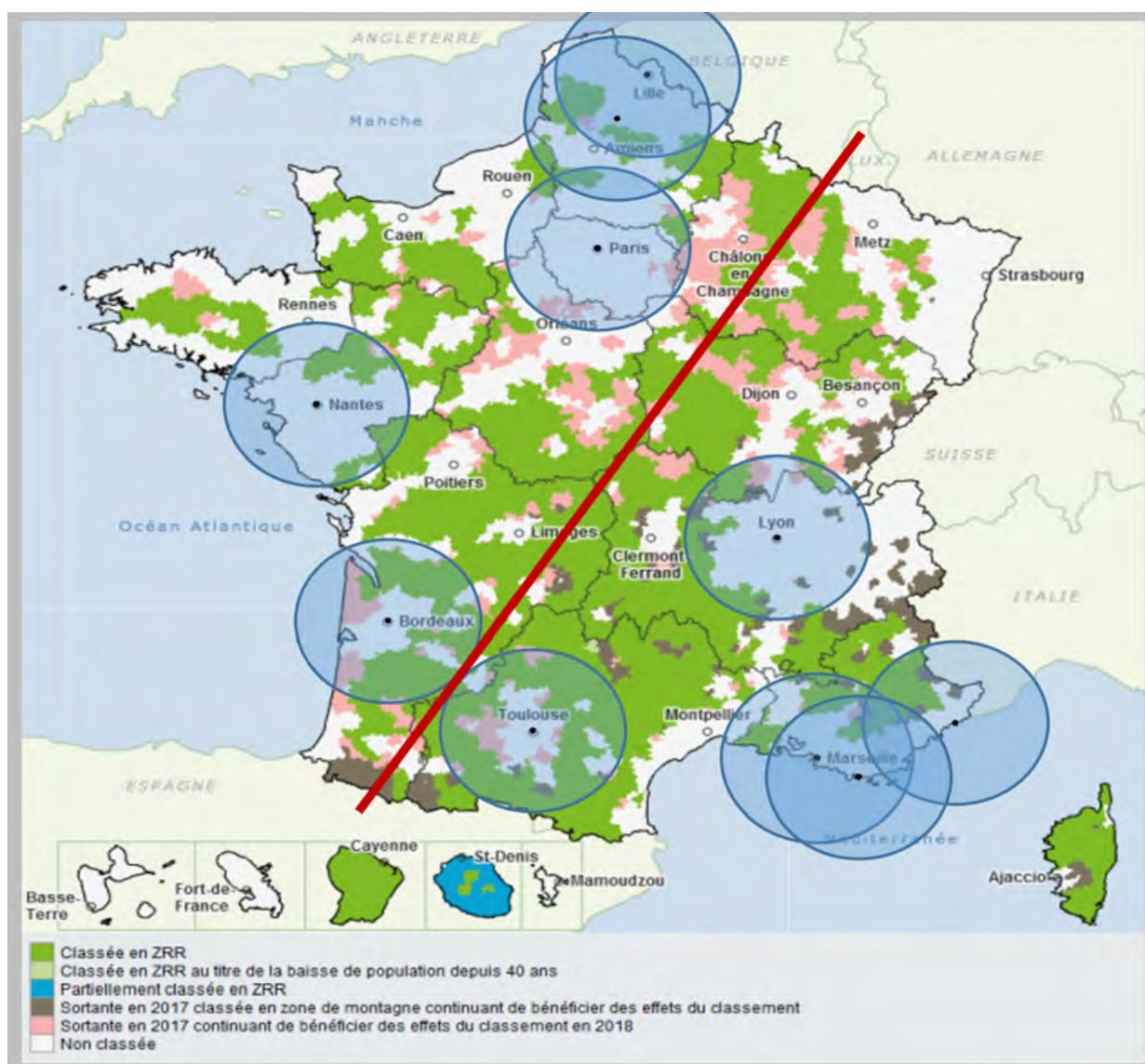
⁷ AMAP = Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne

⁸ Voir <https://locavor.fr/>

Exemple 03 : Impact sur les fermes situées en Zones de Revitalisation Rurale

Du point de vue des producteurs situés dans des zones rurales plus enclavées, des déplacements plus longs sont parfois nécessaires pour commercialiser les marchandises. Ces déplacements plus longs sont soit subis (la ferme est enclavée et des déplacements importants sont nécessaires pour atteindre un marché quel qu'il soit), ou encore ce peut être le fruit d'un choix commercial comme dans l'exemple précédent.

La carte ci-dessous représente les Zones de Revitalisation Rurale (ZRR) et on y devine la diagonale du vide. Les ZRR sont définies par : une densité de population inférieure ou égale à la médiane des densités par EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) et un revenu fiscal par unité de consommation médian inférieur ou égal à la médiane des revenus fiscaux médians. Pour les producteurs de ces zones, des déplacements plus longs sont parfois nécessaires pour commercialiser les marchandises et ils ont un accès théorique aux grandes villes plus faible que les autres fermes.



Encadré 7 - Carte des ZRR, diagonale du vide (en rouge) et 10 unités urbaines les plus grosses et dans lesquelles on compte 20 millions d'habitants, soit 30% de la population de l'hexagone (disques) – adaptée d'après : <https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/carte-interactive-des-zones-de-revitalisation-rurale-zrr/>

Des travaux de recherche sur les livraisons en circuit court dans les Hauts-de-France (Raton, Raimbert, 2020) montrent que, pour une ferme située en milieu rural, concentrer les points livrés autour de la ferme est plus difficile que pour les fermes du périurbain et de l'urbain. Ces fermes ont en outre tendance à beaucoup diversifier les types de lieux desservis : elles desservent aussi bien leur milieu rural (petits pôles ruraux, rural isolé) que des pôles urbains et un plus grand nombre de pôles, multipliant les directions et les distances. Face à ces temps longs, le cotransport est une perspective de gain de temps et de coûts, qui n'est pas accessible si le transport s'effectue dans un rayon supérieur à 100 km de la ferme. Dans ce cas, il existe alors une forte inégalité selon la localisation de la ferme et notamment entre producteurs ruraux et périurbains.

En ce sens, les producteurs situés dans des zones rurales enclavées ont des difficultés cumulées : leur localisation rend les livraisons coûteuses et l'optimisation via le co-transport est limitée à un périmètre où les consommateurs sont parfois dispersés.

Exemple 04 : Impact sur les pratiques d'approvisionnement des centres urbains depuis des zones rurales enclavées

Il existe des cas où ces déplacements longs sont le fruit d'un choix commercial. Approvisionner une grande ville, non accessible à moins de 100 km, permet alors d'écouler un volume important de marchandises, d'atteindre un bassin de consommateurs ayant un plus haut niveau de revenu, d'écouler des marchandises de qualité supérieure qui ne trouvent pas preneurs en local.

Exemple 05 : Impact sur la largeur de gamme des produits en circuit court consommés en ville

Ces stratégies d'approvisionnement depuis des zones rurales enclavées vers des centres urbains denses peuvent par ailleurs être très précieuses pour les consommateurs urbains : elles valorisent un approvisionnement en direct des producteurs, de produits certes pas toujours locaux, mais permettant d'augmenter la largeur de gamme. On sait aujourd'hui que de nombreuses grandes villes françaises ne pourraient se satisfaire d'un approvisionnement à moins de 100 ou 250 km du centre urbain, pour des raisons de disponibilité des produits essentiels en quantité et/ou en diversité sur les parcelles agricoles du périmètre.

Ainsi, dans une certaine mesure, la limite des 100 km ne prend pas en compte les spécificités de certaines métropoles ayant une aire d'approvisionnement vaste, liée à l'importance du bâti dense et à la nécessité d'approvisionnements en largeur de gamme.

Ces différents exemples montrent que l'on peut s'interroger sur cette limite des 100 km. Les auteurs n'ont pas connaissance de l'origine de ce kilométrage. Il semble en tout cas qu'il y a là un axe de réflexion et d'action.

Des pistes réglementaires

Les solutions sont multiples et nous en détaillons deux ici :

→ *Une solution pourrait être d'inclure la notion de » circuit court « aux cas de dérogations du code des transports.*

→ *Dans le cas des producteurs situés dans des zones rurales enclavées, des déplacements plus longs sont parfois nécessaires pour commercialiser les marchandises. Dans ce cadre, la réglementation européenne pourrait s'appliquer, car elle prévoit en effet une extension pour les zones dépeuplées (cas des zones de revitalisation rurale - ZRR). L'extension au-delà des limites géographiques réglementaires générales est acceptée dans les domaines du sanitaire (extension à 200 kilomètres pour la dérogation à l'agrément) et de la dérogation à l'étiquetage des valeurs nutritionnelles (extension au-delà de 100 kilomètres, jusqu'aux pôles urbains les plus proches, par exemple Paris pour la région Bourgogne). Toutefois, cette « extension » n'a pas été précisée à ce jour en France pour la problématique du transport des denrées alimentaires, ce qui maintient un flou dans son application.*

Encadré 8 - Propositions de modification réglementaire sur les 100 km – Source : auteurs

c. Quel rôle des plateformes numériques dans l'essor du co-transport de produits ?

Un autre point à retenir est celui du rôle des plateformes d'intermédiation numérique dans l'essor de pratiques de co-transport. Elles peuvent jouer un rôle non négligeable pour faciliter l'organisation des livraisons mutualisées et réduire les temps à y consacrer.

Deux types d'initiatives existent à ce jour, à notre connaissance :

- Un réseau social mettant en lien les offreurs et les demandeurs de transport, une sorte de BlaBlaCar des producteurs, qui permet l'identification des producteurs avec qui mutualiser le transport.

- Un site de vente en ligne qui propose à ses producteurs, au moment de la validation de la commande, de réaliser soi-même la livraison ou de la déléguer à un autre producteur qui se rend sur place.

Les initiatives qui proposent ce genre de service aux acteurs des CCAP sont actuellement peu nombreuses, alors même qu'elles participent à réduire les trajets. L'enjeu actuel est donc de préciser les conditions d'exercice de leurs activités. À ce jour, à notre connaissance, aucun texte ne vient compléter l'article le mentionnant (Article 40 de la LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités). Le texte ci-dessous montre que le gouvernement peut définir par voie d'ordonnance les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique. La tendance serait à la responsabilité des plateformes, qui veilleraient au respect de la réglementation du transport public routier de marchandises.

III. Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre des clients sollicitant un service de transport et des entreprises réalisant du transport public routier de marchandises, pour du transport de marchandises, ou des entreprises de transport public routier collectif de personnes, pour des services occasionnels de transport de passagers ou de groupes de passagers, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Encadré 9 - Extrait de la réglementation : Article 40 de la LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1) - Lien vers le texte ici : https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/article_jo/JORFARTI000039666782

Ce point pourrait encourager ces plateformes, selon les détails retenus, à exister, voire leur donner une légitimité.

4. MISE EN ŒUVRE DU CO-TRANSPORT : ÉTUDE DE CAS ET BONNES PRATIQUES

a. Intégrer toutes les autres contraintes réglementaires

Les opérateurs pratiquant le co-transport ou du transport pour compte d'autrui ne doivent pas oublier l'ensemble des autres réglementations s'appliquant et les responsabilités qui leur sont liées :

i. Aspects sanitaires et traçabilité

Le maintien de la chaîne du froid pour les denrées alimentaires périssables (températures fixées par le règlement (CE) n° 853/2004 du 29 avril 2004 et l'arrêté du 21 décembre 2009), l'absence de contaminations croisées, la traçabilité, constituent des obligations réglementaires. L'ensemble de ces exigences doit se concrétiser par un document de préférence écrit, appelé plan de maîtrise sanitaire qui comprend notamment un plan de nettoyage et désinfection des équipements de transport, une description des procédures de contrôle des températures des produits pour les denrées périssables et un exposé des modes de gestion de la traçabilité.

ii. Transport de denrées périssables

Les opérateurs pratiquant le co-transport ou du transport pour compte d'autrui doivent se conformer aux exigences de l'Accord sur le Transport des denrées Périssables (ATP), relatif aux transports de denrées périssables et aux engins à utiliser pour ces transports.

Outre l'obligation de résultat, soit le respect durant toute la durée du transport des températures de conservation fixées pour les différentes catégories d'aliments, les denrées périssables doivent être transportées avec un équipement sous température dirigée bénéficiant d'une attestation de conformité technique (ATP). Il existe néanmoins des dérogations (définies par l'Arrêté du 27 novembre 2020 relatif aux conditions techniques du transport des denrées périssables sous température dirigée- Chapitre 1er : Prescriptions relatives aux engins de transport- articles 2 à 4- correspondant aux articles R. 231-44 à R. 231-50 du code rural et de la pêche maritime) :

- transport de tout aliment à l'état réfrigéré ou congelé, sur une distance depuis le lieu de chargement, inférieure à 80 kilomètres, sans rupture de charge,
- transport réalisé à l'occasion de conditions climatiques rigoureuses, rendant superflue une production de froid,
- transport de denrées dans des conteneurs d'un volume inférieur à 2 m³, isothermes, frigorifiques, réfrigérants ou calorifiques, ayant fait l'objet lors de leur mise en service de la délivrance d'une attestation de conformité technique dans les conditions prévues par l'accord ATP et lorsque leur aptitude technique a été attestée à 6 et 9 ans par un test dans un centre habilité, ou au-delà de 12 ans en station d'essais ATP,
- transport dans de petits conteneurs d'un volume inférieur à 0,05 m³, isothermes, frigorifiques, réfrigérants ou calorifiques (dont les caractéristiques techniques ou les dimensions ne permettent pas d'appliquer les méthodes et procédures de mesure).

L'attestation de conformité technique (ATP) est délivrée pour une période de 6 ans lors de la mise en service du véhicule de transport. Elle doit ensuite être renouvelée tous les 3 ans jusqu'à l'âge de 12 ans du véhicule.

iii. Assurances et sécurité

La réglementation commerciale suppose de définir les responsabilités commerciales et de disposer de documents commerciaux et de traçabilité accompagnant les produits (bon de livraison, document de transport). Dans le cas de co-transport, ces exigences s'appliquent et les responsabilités commerciales sont à redéfinir : qui est responsable en cas de détérioration du produit (casse de bocaux par exemple) ? de non-conformité de la commande (perte de produit, commande incomplète) ? qui est responsable du respect des conditions de transport de produits périssables ?

En outre, il est nécessaire de s'assurer que la responsabilité des opérateurs soit élargie à la situation de co-transport. Le co-transport exige de contracter une assurance spécifique couvrant la situation de co-transport. Cette assurance doit couvrir la responsabilité vis à vis des marchandises confiées au producteur assurant le transport (problèmes techniques dont non maintien de la température pour les denrées périssables, dommages subis sur les biens confiés, vols, etc.). Elle peut inclure également la sécurité des personnes, notamment la sécurité des opérateurs.

b. Ne pas sous-estimer la difficulté de la coopération

La mise en œuvre du co-transport de produits demande de coopérer. Pour ce faire, plusieurs étapes sont nécessaires.

La première est l'échange entre agriculteurs sur les débouchés communs, les trajets communs, les conditions de remise des marchandises et la qualité du transport souhaité. Cela permet d'identifier les trajets à mutualiser et les conditions pour le faire.

La seconde consiste à mettre en commun un véhicule et des informations (sur les débouchés communs, les horaires, etc.). Si l'ensemble de ces échanges peut être naturel entre agriculteurs, il ne faut pas sous-estimer la difficulté de coopérer, le temps que cela demande pour l'organiser, notamment lorsque des habitudes de travail en individuel ont été prises.

L'exemple (fictif) des Fermes du Terroir

Contexte : Une association d'agriculteurs "Les fermes du terroir" a été créée afin d'approvisionner des points de retrait. Un des membres effectuait, bénévolement, plusieurs tâches fondamentales pour le collectif : gestion des commandes, réception sur la plateforme, dispatche et livraison des produits. Lorsque ce membre n'a plus été en mesure d'assurer son rôle, chaque producteur s'est mis à livrer individuellement ses commandes, impliquant des coûts de transport très élevés et peu rentables.

Encadré 10 - Ne pas sous-estimer la difficulté de la coopération : exemple. Source : Raimbert et al. 2019.

Pour faire face à la difficulté de coopérer, plusieurs solutions sont envisageables :

i. Calculer les coûts du co-transport et objectiver son intérêt

Calculer les coûts et les répartir équitablement permet de maintenir la coopération dans le temps et de mieux faire face aux aléas (désengagement d'un producteur par exemple) comme présenté dans l'encadré 11.

S'appuyer sur le calcul des coûts du transport pour garantir l'équité et la pérennité de la coopération

1/ Évaluer le coût et le temps passé d'un trajet réel avant co-voiturage de produit

L'analyse d'un trajet réel permet d'aborder les problématiques logistiques de manière simple et rapide. Elle se concentre sur un trajet identifié au préalable par l'agriculteur et sur lequel des questions se posent, par exemple : ai-je intérêt à faire du co-transport de produit ?

Ce calcul peut être réalisé avec l'application www.logicout.fr. Cet outil est libre et gratuit, il permet de calculer le coût d'un trajet, en trace directe ou en tournée, et d'obtenir le coût économique et environnemental. Pour cela il suffit d'entrer son véhicule, les adresses des points livrés et les dépenses (péages, coût chargé d'une heure de travail etc.)

Dans le cas du co-transport, il est conseillé de saisir les trajets réels des 2 producteurs qui souhaitent faire du co-transport.

2/ Évaluer le coût et le temps passé d'un trajet projeté (scénario fictif de co-transport)

Cette approche permet d'aider à se projeter dans une situation fictive pour la comparer avec sa propre situation et/ou aider à la prise de décision.

Pour ce faire, il suffit de procéder de la même façon : saisir le véhicule qui sera utilisé pour le co-transport, le trajet et les points livrés. S'il est envisagé que les producteurs réalisent le trajet chacun leur tour, il est nécessaire de réaliser 2 simulations : une simulation depuis la ferme du producteur A avec son propre véhicule et une simulation depuis la ferme du producteur B avec son propre véhicule.

Pour simplifier les démarches, saisissez la première simulation, donnez-lui un nom et enregistrez-la dans mes « calculs sauvegardés ». Pour la seconde simulation : allez dans « mes calculs sauvegardés », cliquez sur la simulation enregistrée et l'onglet « utiliser comme modèle ». Il suffit alors de modifier le véhicule et le point de départ.

3/ Comparer les trajets réels avant co-transport et après co-transport

Les résultats affichés des trajets réels et fictifs permettent aux producteurs de connaître le coût des trajets, les temps passés et de les comparer. Vous objectiver ainsi l'intérêt du co-transport pour chacun des agriculteurs. Pour avoir une vision fine à long terme, dans « mes calculs sauvegardés », vous pouvez « combiner des parcours » : vous estimez la fréquence de déplacement à l'année ou au mois, le calculateur multiplie le coût du trajet. En faisant ainsi, les producteurs connaissent le coût et le temps passé au co-transport. Ils peuvent ainsi se partager les frais si les coûts et temps passés par chacun des deux agriculteurs ne sont pas équitables.

Les scénarios fictifs sont un bon moyen pour analyser et prendre du recul sur la situation en place. En proposant une comparaison avant/après, cet exercice permet de mesurer le gain financier et en temps lié à un changement de pratique, qu'il soit simple à mettre en place ou nécessite un certain engagement (en temps, en termes de révisions de la stratégie etc.).

ii. Anticiper les difficultés : concevoir des règles ou mettre en place une « Charte de Bonne Pratiques »

Pour anticiper toute difficulté relationnelle entre les opérateurs qui font du co-transport, il est conseillé d'anticiper les problématiques, de concevoir des règles claires entre co-livreurs, de les noter par écrit et les appliquer en cas d'accident, casse, détérioration/perte des produits, problème de stockage, de traçabilité etc. Ces règles permettent de s'assurer que la coopération sera pérenne dans le temps (voir encadré 12).

Exemple de règlement intérieur ou de charte de bonne pratique

Le règlement intérieur de l'équipement de transport collectif comporte, a minima, pour la partie sanitaire :

- *Les règles d'entrée et les règles d'exclusion, notamment en cas de non-respect du règlement intérieur,*
- *Les obligations de chaque producteur sur les denrées alimentaires fournies pour le co-transportage (respect des réglementations en vigueur),*
- *Les obligations de chaque producteur assurant le transport : formation à l'hygiène et à la méthode HACCP (analyse des risques),*
- *Les modalités d'utilisation de l'équipement collectif ou du transport pour autrui par chaque producteur : respect des températures exigées par la réglementation, mise en température avant départ, contrôle des températures et des produits avant le départ et à l'arrivée du véhicule, gestion de la traçabilité, gestion des risques de contamination croisée entre produits co-transportés,*

Les modalités d'application des procédures mutualisées : plan de nettoyage-désinfection, qualité des eaux de lavage, organisation de la maintenance,

Un engagement de chaque exploitant à transmettre sans délai aux autres producteurs : les résultats d'autocontrôles défavorables ou toute autre information lui indiquant que les denrées alimentaires co-transportées ou leur environnement de production ne répondent pas aux exigences de la réglementation en hygiène alimentaire applicable,

Une procédure de gestion des non-conformités mise en œuvre,

Un planning d'utilisation si cela est nécessaire à l'organisation.

Comme tout document officiel, le règlement intérieur doit être paginé, daté, paraphé et signé par toutes les parties utilisant l'équipement collectif.

Encadré 12 - Concevoir des règles et les appliquer : ex de règlement intérieur – Françoise Morizot, CERD

CONCLUSION

Les actions collectives comme le co-transport sont fortement plébiscitées mais elles ne vont pas de soi. Tout d'abord, interpréter la réglementation est parfois difficile, notamment parce qu'elle relève de deux codes (transport et rural), procède par dérogations et ne concerne pas tous les acteurs (les agriculteurs et artisans n'ont pas les mêmes droits et obligations). De plus, une fois les marges de manœuvres réglementaires identifiées, il est nécessaire de mettre en place la coopération et utile de la faire durer dans le temps. Cela demande une forme d'engagement, prend du temps et demande d'identifier ses propres intérêts à la coopération et ce que l'on souhaite apporter au collectif. Une fois ces défis relevés et dans la mesure où le périmètre est restreint et où les nouveaux trajets n'étendent pas les distances et temps passés, alors les gains sont multiples : aux coûts logistiques réduits peuvent s'ajouter l'intérêt de la proximité relationnelle avec des pairs et une extension de l'entraide à d'autres domaines.



RÉFÉRENCES

ADEME (2017) Alimentation – Les circuits courts de proximité, Les avis de l'Ademe, <https://bibliothèque.ademe.fr/consommer-autrement/1883-alimentation-les-circuits-courts-de-proximite.html>

BLANQUART C., GONCALVES A., RATON G. et VAILLANT L. (2015) Vecteurs et freins d'une logistique plus durable dans les circuits-courts : le cas du Nord-Pas-de-Calais. 52^e colloque ARSDF, 7-9 juillet 2015, Montpellier, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01176784/document>

BOSONA T.G. et GEBRESENBET G. (2011) Cluster building and logistics network integration of local food supply chain, Biosystems Engineering, n° 108, pp. 293-302

CHIFFOLEAU Y. et PREVOST B. (2012) Les circuits courts, des innovations sociales pour une alimentation durable dans les territoires, *Norois*, 2012/3 (n° 224), p. 7-20. DOI : 10.4000/norois.4245. URL : <https://www.cairn.info/revue-norois-2012-3-page-7.htm>

LACOMBE C. (2013) Organiser la collaboration logistique dans les circuits alimentaires de proximité : quelle place pour le réseau Cuma et la coopération agricole de production ?, Mémoire de fin d'étude, École Supérieure d'Agriculture d'Angers, 64 p.

MESSMER J.G. (2013) Les circuits courts multi-acteurs : Emergences d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires, Rapport de recherche INRA, 69 p.

NORDMARK I., LJUINBERG D., GEBRESENBET G., BOSONA T. et JÜRIADO R. (2012) Integrated logistics network for the supply chain of locally produced food, part II: assessment of E-trade, economic benefit and environmental impact, *Journal of service science and management*, vol. 5, n°3, p. 249-262.

RAIMBERT C., RATON G., DELABRE M., TELLIER C. et VAILLANT L. (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/>

RATON G. et RAIMBERT C. (2020) Livrer en circuits courts : les mobilités des agriculteurs comme révélateur des territoires alimentaires émergents. Étude de cas dans les Hauts-de-France, *Géocarrefour* [En ligne], 93/3 | 2019, mis en ligne le 17 janvier 2020, consulté le 09 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/13993> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.13993>

RATON G. et GAZULL E. (2019) Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court, Rapport de projet DGITM final, CONVENTION N° 16/368, 61 p. <https://splott.univ-gustave-eiffel.fr/la-recherche/archives-des-projets-passes/mutualisation-circuits-courts>

RATON G., GONCALVE A., VAILLANT L., BLANQUART C., LOEUILLEUX P. et TELLIER C. (2016) Alternatives logistiques pour les circuits courts en Nord-Pas-de-Calais, Rapport final ALLOCIRCO, IFSTTAR, Chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais, Région Nord-Pas-de-Calais, 276 p. <https://splott.univ-gustave-eiffel.fr/la-recherche/archives-des-projets-passes/allocirco>

RMT

Alimentation Locale

Avec
la contribution
financière du compte
d'affectation spéciale
développement
agricole et rural
CASDAR



**MINISTÈRE
DE L'AGRICULTURE
ET DE LA SOUVERAINETÉ
ALIMENTAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Pour citer la source : G. RATON, B. GROSSIORD, F. MORIZOT (2023), Mutualisation du transport entre acteurs des circuits courts. Aspects règlementaires et mise en œuvre, RMT Alimentation Locale, 22 p.

→ [RMT Alimentation Locale](#)