

SLOW FOOD/SLOW FREIGHT. QUEL TRANSPORT FLUVIAL POUR LES CIRCUITS COURTS ALIMENTAIRES ?

Les Circuits Courts de Proximité. Renouer les liens entre les territoires et la consommation alimentaire. Colloque SFER CCP 2013 – AgroParisTech – Paris 4 et 5 juin 2013

Antoine BEYER Chargé de Recherche SPLOTT -IFSTTAR

Mathieu LECUYER Intervenant ESCE (Ecole Supérieure de Commerce Extérieur).

La question de l'usage des voies d'eau comme support à des circuits-courts alimentaires est à la croisée des réflexions actuelles sur la logistique urbaine et sur la « réappropriation de la question alimentaire » (Amemiya, 2011), sur fond de crise écologique. De manière encore très timide, mais très prometteuse, l'intérêt grandissant des consommateurs français pour les circuits alimentaires courts - 6 à 7% achats alimentaires en France (ADEME, 2012) - et l'intérêt croissant des villes pour leurs berges assure une conjonction favorable à la redécouverte de l'approvisionnement fluvial des villes (Fluide, 2013). Car si les circuits courts valorisent l'origine des produits, ils accordent souvent une trop faible place à l'efficacité logistique (Blanquart et al., 2009). Aussi les coûts environnementaux de transport peuvent-ils obérer l'avantage écologique de leur production (CGDD, 2013). Bien qu'encore marginales, le renouveau de telles pratiques commerciales contribue à réanimer les quais fluviaux et ainsi à réurbaniser le fleuve et l'usage de la voie d'eau, ce que Bernard Lesueur synthétise sous le mot-valise de *flurbanisme* (Le Sueur, 2012). Notre échantillon compte en effet à peine cinq entreprises (dont une en projet) qui croisent l'offre de circuits courts alimentaire et le recours au transport fluvial. Parmi elles, une est encore à l'état de projet, bien que son lancement soit imminent. L'analyse porte dans un premier temps sur l'organisation des circuits, la nature des produits et les acteurs. La seconde partie s'intéresse à l'usage polyvalent du bateau dans la structuration de l'offre. Une troisième partie enfin envisage les conditions d'un développement viable de cette activité.

1. Les acteurs, les produits, les échelles

Seule cinq structures se sont lancées dans le circuits courts par voie fluviale. Il est vrai que les pratiques innovantes et alternatives doivent composer à des cadres réglementaires, des aménagements fluviaux et portuaires souvent inadaptés. On peut par exemple citer l'autorisation de vente directe à quai très encadrée par un dispositif législatif national. Ce qui n'empêche que leur développement repose toujours sur des convictions fortes qui impliquent un choix de vie exigeant, en accord avec la défense de valeurs sociales et existentielles, souvent critiques vis-à-vis des modes de vie et de productions industrialisées. Les entretiens menés soulignent la dimension souvent plus militante qu'entrepreneuriale des projets. Le transport fluvial est ainsi un étendard pour démontrer que l'alternative d'une production et d'une distribution respectueuse des hommes et de la terre est possible. Elle est fondée sur des valeurs en rupture avec les références courantes du monde de l'entreprise contemporaine, celui de la vitesse et de la rentabilité à tout prix. C'est avant tout des trajectoires et des motivations personnelles qui ont conduits ses promoteurs à inventer un service inédit, dont ils sont conscients d'être les précurseurs. Tous ne sont pas issus du transport fluvial, comme Claire-Marie Hue présidente fondatrice

du *Marché sur l'eau* et ormée au design industriel, Philippe Testut viticulteur à Chablis (*La Cave vagabonde*) ou Jean-Marc Samuel (*Vivre le canal*) ancien menuisier, puis animateur culturel du canal du Midi.

Le système de transport repose sur le principe de boucle fluviale qui relie un bassin de production à un bassin de consommation urbain et y apporter des produits issus d'une agriculture respectueuse de l'environnement (biologique, biodynamique, raisonnée). Varient entre opérateurs l'échelle du parcours, la longueur de l'itinéraire et le nombre de haltes, distinguant trois types de systèmes :

- **Le circuit local** est illustré par le *Marché flottant* qui emprunte les 30 km du canal de l'Ourcq. Il s'agit d'un transport bi-hebdomadaire de légumes sur des barges de faible capacité, pour une livraison à Pantin et sur le Bassin de La Villette.
- **Les circuits régionaux** (*Vivre le canal* sur le canal des Deux Mers et *La Cave vagabonde* sur les réseaux de l'Yonne et de la Seine. Le choix qui peut être déterminé par le gabarit du bateau et la nature-même du projet. Parmi les produits vendus, le vin à la forte identité et au caractère de convivialité qui a aussi l'intérêt d'offrir le moins de risque commercial en assurant de bonnes marges. Du fait cette orientation, les opérateurs associent la promotion et l'animation culturelle au transport en renforçant un caractère identitaire.
- **Le circuit interbassins** concerne là aussi des produits de plus longue conservation et permet d'envisager des transports de plusieurs semaines, à l'échelle nationale. Tel est le cas de *CCI* dont l'itinéraire fluvial relie Béziers à Paris par des canaux secondaires. Le voyage annuel prend trois semaines et dessert divers points de livraison intermédiaires pour desservir les AMAP partenaires. Le fret chargé est très varié avec des produits du Midi (huile d'olive, vins, cassoulet, riz et sel de Camargue, jus de fruits, conserves artisanales, savon de Marseille etc.). Dans ce modèle, le batelier se positionne bien comme transporteur et non comme un revendeur comme dans la catégorie précédente.

La Caroline à quai, bassin de La Villette (juin 2013)



Les composants techniques et économiques des circuits courts fluviaux

Entreprise (date de création)	Statut	Nombre d'actifs	Partenariat avec les collectivités/ associations	Composante économique	Bateau et capacité
Alizarine (en projet)	SCOP (Société Coopérative Ouvrière de Production)	Sans objet	Région Rhône-Alpes, Départements de l'Ardèche et de la Drôme, Cigale ¹	Transport et stockage de vin – animation	380 t Grue de levage à bord et pour assurer l'autonomie sur les sites de livraison
Cave vagabonde (2011)	SARL 70 particuliers associés	2 salariés	NC	Principe d'un caviste avec des remises qui permettent d'offrir des prix proches de ceux proposés au domaine.	Poids de 20 t pour 10 t charge utile 14,9 m x 3,5 m tirant d'eau de 80 cm et un tirant d'air de 3 m.
Marché sur l'eau (2011)	SCIC (Sociétés coopératives d'intérêt collectif) – siège Paris 20ème	3 salariés	Divers partenaires (voir Figure 1, infra)	Equilibre avec 350 paniers (pas atteint en 2012). Accord de production avec trois agriculteurs de la Seine et Marne (Claye-Souilly)	Barge ostréicole adaptée, charge utile max. 5 t. Tirant d'eau 80 cm.
CCI² (NC)	NC	NC	NC	Les prix sont ceux des producteurs, augmentés uniquement du prix du transport. Commandes gérées par les AMAP partenaires. Usage à la morte-saison d'un bateau de croisière qui accueille des scolaires sur le canal des deux mers le reste de l'année.	NC
Vivre le canal (2011)	Société Fret Sud (Jean-Marc Samuel) - 2011, La SAS l'Équipage rachète 49% du Tourmente et en devient le copropriétaire. L'acquisition de parts est ouverte au public	1 personne	Fédération des Mouvements Ruraux de l'Hérault		Multi-activités (actions culturelles et économiques dans le but de développer la vie sur le canal du Midi).

2. Des fonctions fluviales qui dépassent le transport

De manière générale, la cale des bateaux est surdimensionnée pour le transport assuré. Dans ces conditions, le bilan énergétique est lui aussi loin d'être aussi flatteur qu'il peut y paraître. L'absence de chargement de retour et une motorisation souvent ancienne alourdit encore le bilan bien que des remotorisations sont à l'étude. Le bateau s'avère être un support à d'autres services : la fonction commerciale où la cabine est aménagée en point de vente avec réception

¹ Club d'investisseurs pour la gestion alternative et locale d'épargne solidaire

² Nom attribué à un des acteurs qui a souhaité conserver l'anonymat.

de la clientèle et dégustation des produits. Pontés, les bateaux permettent de recevoir du public dans le cadre d'événementiels à quais. L'arrivée du bateau lui-même peut ainsi être l'occasion de créer l'évènement. Dans les cales du *Tourmente*, l'association *Vivre le canal* a installé une exposition permanente sur la mémoire des bateliers du Canal du Midi qu'elle ouvre au public lors des haltes. L'animation peut se prolonger par un concert ou la projection d'un film en plein air. Depuis une dizaine d'années, *Vivre le canal* accompagne le Festival naviguant *Convivencia* « passerelle de culture » le long du canal du Midi. Le bateau joue alors le rôle d'une scène itinérante ouverte à divers groupes de musique du monde ou bien lieu d'accueil des rencontres-débats sur les thèmes de la culture locale et de la production alternative. Ce qui caractérise le bateau est ainsi une polyvalence fonctionnelle où le transport n'est plus forcément l'élément majeur, même s'il reste indispensable car donnant du sens et de la crédibilité au schéma d'ensemble.

3. A quelles conditions un modèle alternatif d'un marché « flottant » est-il envisageable ?

Les cas analysés soulignent que le recours à la péniche pour le transport de circuit court s'avère peu rentable en tant qu'activité exclusive. Aussi ce type de prestation peut-il intervenir en complément d'autres activités, notamment dans les temps morts de la saison touristique. L'intérêt du bateau repose alors sur la polyvalence de sa fonction dans l'espace urbain, où il peut servir tout à la fois de vitrine, de lieu de stockage et d'accueil à un coût nettement inférieur à celui pratiqué dans ces espaces urbains centraux. Les ressources culturelles associées au bateau viennent renforcer son rôle d'animation et son attrait commercial.

Pour tirer pleinement du potentiel d'emport qu'offre le transport fluvial, le principe d'une structuration combinée des demandes urbaines s'impose. D'abord par rapport aux besoins des chargeurs, commerçants, consommateurs et leurs regroupements. D'une part, on pourrait reprendre le principe de la *Ruche qui dit oui* à une échelle supérieure à savoir le déclenchement d'une livraison ici fluviale groupée sur la base d'engagement quantitatif, dès qu'un volume, principe retenu par CCI. Cette démarche n'est pas forcément compatible avec la régularité qu'attend le consommateur. Peut-être convient-il alors d'envisager des lieux d'entreposage tampon bord à voie d'eau, vers lesquels pourraient converger différents types de circuits pour assurer une pérennisation de l'offre tout en permettant l'interconnexions des circuits et l'échange de produits entre transporteurs. Le potentiel d'agglomération permettrait de dépasser son caractère d'hyper-niche. On pourrait dès lors imaginer dans un contexte fluvial dynamique la structuration d'un véritable marché des « producteurs des terroirs » (qu'ils soient locaux ou plus éloignés). C'est aussi le moyen d'articuler le modèle d'une offre itinérante avec des bateaux dévolus au seul transport (modèle CCI) et d'autres pour lesquels la fonction est plus diversifiée (transport et lieu de vente, type *Cave vagabonde*), voire de bateau ou de structures pérennes à quai pour l'entreposage et la vente. Associés à des activités d'animation, cette fonction permettrait enfin de donner vie et de valoriser les quais tout au long de la journée et de la semaine, y associant d'autres activités, de dégustation, de restauration et d'animation culturelle ? Cette orientation n'est au fond pas loin de celle qu'envisageait Ports de Paris avec son projet de Maison du quai des Célestins associant un conservatoire des pratiques et des productions régionales, un marché flottant paysan, une épicerie alimentée en circuit court, un restaurant participatif et un potager urbain. Les autorités portuaires, gestionnaire du foncier avec une assise économique suffisante pourraient bien sûr des éléments moteurs de cette dynamique et les garants de sa cohérence, sans pour autant se substituer à l'initiative associative ou privée. Reste à voir si cette approche plus étroitement coordonnée peut retenir l'intérêt des associations et des bateliers réputés pour leur individualisme ?

Conclusion :

Les innovations présentées soulignent tout le potentiel de la voie d'eau dans l'alimentation des villes. Leur modèle économique reste toutefois fragile. Bien qu'encore marginaux en nombre et insignifiants quant aux volumes, ces développements sont riches d'enseignements et porteurs de renouvellements potentiels. Ce sont d'abord des solutions alternatives, aussi bien dans le choix modal que pour l'organisation commerciale et productive qu'ils engagent. Elles intègrent explicitement le transport à d'autres fonctions dans un système global de production et de distribution soucieux des équilibres environnementaux. A travers les cas évoqués, on voit que le quai fluvial (ou son prolongement le bateau) devient un lieu de rencontre économique où les consommateurs se rendent, à l'inverse d'une simple fonction de transit et de stockage que revêt le port fluvial traditionnel. Cet échange marchand revendique une dimension de socialisation explicite non dénué d'un caractère convivial voire festif qui est un des leviers des circuits alternatifs. Au travers des circuits-courts fluviaux, s'opère le croisement des fonctions récréatives et fonctionnelles, sur des bateaux potentiellement polyvalents. Ce caractère n'est pas sans rappeler le discours sur les usages et les aménagements mixtes de la voie d'eau urbaine. Il y a donc bien une convergence des formes et des attentes des citoyens qui ouvrent au transport fluvial de belles perspectives d'invention et de développement. Les quais sont ainsi devenus les laboratoires sinon les modèles d'une nouvelle urbanité. Il y a bien là une montée en puissance symbolique qui fait système et qui est peut-être le capital immatériel le plus précieux de la voie d'eau. Ainsi pour répondre au titre de la communication, le recours à la voie d'eau est à la fois une fenêtre de tir et une vitrine pour les circuits courts alimentaires. Pour pouvoir prétendre à l'équilibre économique, la coordination des acteurs, au premier rang desquels l'autorité portuaire semble indispensable, gage d'une meilleure visibilité et d'une optimisation logistique (par les volumes, la complémentarité des flux et par la garantie de régulation que peut apporter le port). Reste à voir si le modèle des circuits courts et la philosophie de ceux qui le portent est compatible avec une organisation élargie. L'usage de quais dans le cadre des circuits-courts alimentaires assure cette synthèse fonctionnelle et cette rencontre urbain-rural, ville-nature, au delà d'un simple effet de site et de paysage, par une reconnexion spatiale au territoire urbain ouvert à ses espaces d'approvisionnement.

- ADEME, « Les circuits courts alimentaires de proximité », *Les Avis de l'ADEME*, 2012, 4 p.
- Amemiya H., « Du teikei aux AMAP, le renouveau de la vente directe de produits fermiers locaux », Rennes, PUR, 2011, 350 p.
- Blanquart C., Gonçalves A., *La diversité de l'inscription spatiale des circuits courts*, 48^{ème} colloque de l'ASRDLF, 6-7-8 juillet 2011, en ligne.
- Blanquart C., Kebir L.-Y., Petit C., Traversac J.-B., *Les enjeux logistiques des circuits courts*, Rapport pour le PIPAME, Projet INRA – INRETS, Note bibliographique, Janvier 2009, 24 p. et Rapport, 2009, 68 p.
- CGED, « Consommer local, les avantages ne sont pas toujours ceux que l'on croit », *Le Point Sur*, mars 2013, 4 p., en ligne.
- Chiffolleau Y., Prévost B., « Les circuits courts, des innovations sociales pour une alimentation durable dans les territoires », *Norois*, n°224, 2012/13, pp. 7-20.
- Lechner G., « Le fleuve de la ville, la valorisation des berges en milieu urbain », in *Les dossiers de la direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction*, Paris, 2006, 120 p., en ligne.
- Messmer J.- G., *Les circuits courts multi-acteurs : Emergence d'organisations innovantes dans les filières courtes alimentaires*, Rapport INRA-MaR/S, 2013, 69p.
- SUGAR, *City Logistics Best Practices: a Handbook for Authorities*, 2012, 276 p., en ligne.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurabLE)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

