

Le potentiel de la logistique participative pour améliorer la distribution d'aliments par circuits courts

Cramer, F. & Fikar, C. (2023). Investigating crowd logistics platform operations for local food distribution. *International journal of retail & distribution management*

Les défis sont nombreux pour les producteurs agricoles qui désirent commercialiser leurs produits en circuits courts. La logistique participative a le potentiel de faciliter la distribution des produits.

L'organisation de la distribution des produits en circuits courts reste un casse-tête pour de nombreuses fermes et la mise en marché de proximité est souvent épinglée pour sa faible performance en matière logistique. Cela a pour conséquence de limiter le plein accès à ces produits et entraîne parfois de coûteux déplacements pour de petits volumes, tant du côté des producteurs que de celui des consommateurs. La logistique participative (*crowd logistics*) est un concept qui, à l'aide des technologies de communication et d'information, met en relation les besoins de distribution des fermes et la disponibilité de transporteurs occasionnels (TO). Ces transporteurs sont des individus volontaires qui mettent leur moyen de locomotion au service de la distribution des produits des fermes, afin de l'utiliser au maximum de sa capacité.

Une étude allemande, reposant sur une simulation, a été réalisée afin d'analyser l'efficacité potentielle de la logistique participative pour améliorer la distribution en CC en milieu urbain et rural. Les résultats de l'étude montrent que la logistique participative permet de stimuler l'accès aux produits locaux à la fois en milieu urbain et en milieu rural. Il y a toutefois des différences : le bassin de TO potentiels est plus important en milieu urbain, ce qui facilite la capacité de distribution. Dans les zones rurales, les TO sont moins nombreux et cela peut avoir un impact défavorable sur l'efficacité d'une telle distribution. Par ailleurs, les TO sont rarement pourvus d'un véhicule réfrigéré. L'étude simule donc une dégradation potentielle de la qualité des aliments distribués par des TO en fonction de la distance à parcourir, ce qui encore une fois désavantage le milieu rural où les infrastructures de commercialisation sont plus dispersées. Enfin, le succès de la logistique participative est tributaire de la disposition des transporteurs occasionnels à se déplacer aux points de rencontre proposés et à respecter les horaires établis.

Quant aux consommateurs, leur disposition à adhérer à une distribution utilisant la logistique participative est principalement influencée par le nombre de participants à la distribution et le nombre de points de rencontre disponibles. Ainsi, il importe de considérer les caractéristiques des transporteurs occasionnels pour encourager leur participation et de veiller au développement d'infrastructures qui permettent de multiplier les points de rencontre possibles.

Les enseignements

Cet article repose sur une simulation et on attend avec impatience une recherche explorant un ou plusieurs cas réels de logistique participative. Alors que curieusement, le co-voiturage a su trouver son marché et a donné lieu à diverses initiatives et applications, la mise en œuvre d'une logistique participative pour les marchandises en reste encore à ses balbutiements. Au Québec, même si [on en parle depuis longtemps](#) dans le monde des CC, peu d'initiatives nous sont connues. C'est semble-t-il l'une des régions les plus rurales qui se montre pionnière en la matière : la Côte-Nord avec le projet [Colinor](#). Dans ces régions éloignées, on connaît mieux le poids de la distance, ce qui permet de nuancer les conclusions des auteurs de l'étude à propos du contexte moins favorable à la logistique participative en milieu rural.

Rédaction

[Marilou Ethier](#), [Pascal Genest-Richard](#),
[Patrick Mundler](#)

Ce bulletin vous est offert avec le soutien du
ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de
l'Alimentation du Québec (MAPAQ)