



HAL
open science

Exploration de l'offre de transport en circuits courts et de proximité proposée par les structures d'insertion par l'activité économique

Juliette Santin

► To cite this version:

Juliette Santin. Exploration de l'offre de transport en circuits courts et de proximité proposée par les structures d'insertion par l'activité économique. Géographie. 2023. dumas-04227048

HAL Id: dumas-04227048

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04227048>

Submitted on 3 Oct 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Année universitaire 2022-2023

Exploration de l'offre de transport en circuits courts et de proximité proposée par les structures d'insertion par l'activité économique

Présenté par Juliette Santin

Master 2 Géographie, Aménagement, Environnement, Développement (GAED)

Mention Géographie, Pouvoir, Espaces, Justice, Environnement (Géopoesice)

Numéro étudiant : 11812786

Encadrement pédagogique : Kirsten Koop (laboratoire Pacte)

Encadrement de stage : Gwenaelle Raton (SPLOTT) et Aline Alauzet (MODIS)

Membres du jury : Kirsten Koop et Stéphane Héritier (laboratoire Pacte)



Table des matières

Remerciements	4
Avant-propos	4
Introduction	5
Questions de recherche et hypothèses	8
Etat de l'art	9
a) L'IAE et son inscription dans l'économie sociale et solidaire	9
b) La logistique des circuits courts et de proximité (CCP).....	13
Méthodologie	17
1. Bibliographie, documentation sur le secteur de l'IAE	17
2. Présélection des types de SIAE et des activités : les données disponibles.....	17
3. Guide d'entretien	18
4. Recensement des SIAE cibles et profils des SIAE enquêtées.....	19
Présentation et discussion des résultats	25
I/ Le fonctionnement des SIAE : réalités de terrain	25
a) Les profils des personnes en parcours d'insertion.....	25
b) Les questions administratives : financements, démarches, évaluations	30
c) Le choix de l'activité de transport-logistique	32
II/ L'inscription de l'IAE dans les circuits courts et de proximité.....	38
a) Le choix des circuits courts ou de proximité.....	38
b) Les stratégies organisationnelles et commerciales des SIAE.....	42
c) L'avenir vu par les structures d'insertion rencontrées	46
Conclusion et perspectives	51
Bibliographie	52
ANNEXES	57

Remerciements

Mes remerciements vont d'abord à ma mère et mes sœurs et qui ont su me soutenir tout au long de mon stage et de la rédaction de ce mémoire.

Merci à mon copain qui a su me rassurer jusqu'à la dernière minute.

Merci aussi à ma troupe, Marina et Mathilde, qui trouvent toujours les mots et le temps de me venir en aide quand j'en ai besoin.

Je tiens également à remercier mes encadrantes qui m'ont choisie pour mener cette étude, et qui ont su m'aiguiller dans ce travail de longue haleine.

Merci aussi aux relecteurs, relectrices et membres du jury qui liront ce mémoire.

Avant-propos

J'ai suivi une formation universitaire pluridisciplinaire : une licence traitant les enjeux contemporains à travers l'histoire, la géographie et la philosophie. Les sujets que l'on a traité sont par exemple l'histoire de la consommation qui m'a permis de mieux appréhender la société de consommation d'aujourd'hui, la géographie de l'Amérique latine qui m'a fait prendre conscience des inégalités dans le monde, la philosophie politique reprenant la société disciplinaire de Foucault et son évolution en société de contrôle (Razac, 2023) qui m'a permis de mieux comprendre les logiques qui régissent notre société et les mécanismes d'exclusion.

Toutes ces connaissances m'ont fait suivre la voie de la géographie sociale, qui étudie les phénomènes sociaux en prenant en compte le rôle que peut jouer l'espace, le milieu, le territoire. J'ai choisi de suivre la mention Géographie, Espaces, Pouvoir, Justice (Géopoesice) du master Géographie, Aménagement, Environnement, Développement (GAED), car elle traite aussi de sujets en lien avec les enjeux contemporains : le genre, le rapport des humains à la nature, les études postcoloniales, les méthodes de recherche-création, les mobilités internationales...

Dans le cadre de ce master j'ai rédigé un mémoire de recherche théorique en M1, j'ai choisi pour cela de m'intéresser à des sujets qui me tiennent à cœur : l'histoire des campagnes, la gentrification rurale, la transition agroécologique. J'ai lié tous ces enjeux au travers de l'étude du « rapport au territoire des nouveaux paysan·es », cherchant à réinstaurer une agriculture respectueuse de l'environnement, à renouer avec le mode de vie paysan, avec le territoire et ses habitant·es. Pour cela, je me suis intéressée notamment aux évolutions du métier d'agriculteur : la multiplication des espaces avec la diversification des activités, le rapprochement aux cycles « naturels » en respectant la saisonnalité des produits, la volonté de recréer du lien avec les habitants du territoire... Mais j'ai aussi pu comprendre les difficultés rencontrées par ces néo-paysan·es, notamment en termes de formation et d'accès au foncier, car pour une installation pérenne, ils ont besoin d'être accompagnés par des organismes (dispositif espaces-test agricoles, Terre de Liens...) et d'être soutenus par les pouvoirs publics.

Cette année, j'ai effectué un stage dans un laboratoire de recherche explorant l'organisation du transport de marchandises et la logistique. Cela me permet de m'intéresser aux activités situées

plus à l'aval de la chaîne de production, c'est-à-dire aux débouchés qui s'ouvrent pour ces producteur·ices souhaitant relocaliser la vente de leurs produits. En d'autres termes je vais m'intéresser aux activités de transport et de logistique qui permettent une commercialisation en circuits courts ou de proximité (CCP). À cela s'ajoute une préoccupation personnelle pour la lutte contre les inégalités, les discriminations et l'exclusion qui se traduit par l'étude de la dimension d'insertion socioprofessionnelle de ces activités de logistique en circuits courts.

Dans un contexte de crise du marché du travail, de crise sociale et de transition écologique, les circuits courts peuvent représenter un potentiel d'activité pour l'avenir et des opportunités d'emploi valorisants. Les travaux de recherche montrent également que les circuits courts visent la relocalisation de l'alimentation. Notamment dans le cadre des plans alimentaires territoriaux (PAT), les circuits courts sont plébiscités par les collectivités territoriales comme vecteurs de développement territorial. L'intérêt de renforcer l'autonomie alimentaire d'un territoire serait aussi l'accès à une alimentation saine et durable pour tous·tes.

Ainsi, mon stage s'est déroulé plus précisément à l'université Gustave Eiffel, dans un projet de recherche liant les laboratoires SPLOTT (Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, et Travail), un laboratoire pluridisciplinaire travaillant sur les interactions entre offre et demande de transport par le prisme de l'économie, l'aménagement, la sociologie, l'ergonomie et la géographie ; et le laboratoire MODIS (Mobilité Durable, Individu, Société) qui œuvre pour une mobilité inclusive et des moyens de transports plus favorables à l'environnement accessibles à tous et toutes, avec des projets de recherche en psychologie sociale. L'une de mes encadrantes travaille donc sur les questions logistiques des circuits courts alimentaires et de proximité, mon autre encadrante a beaucoup travaillé sur la question du handicap principalement dans le domaine de la mobilité. Elles se sont associées dans la réalisation du projet de recherche dans lequel ce travail s'insère, un projet financé par la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités) pour caractériser l'offre de transport de proximité et l'émergence des structures d'insertion sur ce marché. Ce stage m'a finalement permis de travailler en équipe pluridisciplinaire et de me familiariser avec les domaines de la géographie économique, la géographie du commerce et m'a fait développer des connaissances en gestion d'entreprise.

Introduction

Face aux changements climatiques globaux, aux crises économiques et sociales, nous devons repenser nos modes de productions et de consommation. En effet en ce qui concerne l'alimentation, on aurait tendance à penser que c'est le transport des denrées alimentaires qui pose problème dans notre système alimentaire globalisé¹, mais c'est bien la production de ces denrées qui génère le plus d'émission de gaz à effet de serre (Raton, Blanquart, de Biasi, 2017). L'agriculture productiviste est en partie responsable de la dégradation des sols et de la biodiversité, mais elle a aussi conduit à la standardisation des semences et à la dépendance des agriculteurs aux grands groupes notamment en termes d'accès aux produits phytosanitaires (Astruc, 2014).

Selon les alertes de nombreux scientifiques il devient urgent, tant sur le plan environnemental que social, de repenser notre modèle agricole, mais aussi notre mode de consommation (Rastoin, 2008). Aujourd'hui, la plus grande partie des consommateurs se servent dans les enseignes de grande distribution qui s'approvisionnent massivement en produits globalisés et

¹ Un système alimentaire est «la manière dont les hommes s'organisent dans l'espace et dans le temps, pour obtenir et consommer leur nourriture » (Malassis, 1994).

en produits ultra-transformés. Ce modèle a en effet largement contribué à la démocratisation des produits de consommation, une consommation de masse impliquant une distribution de masse (Moati, 2016). La rapide conquête de la majorité des parts du marché par les enseignes de grande distribution a entraîné un déséquilibre dans les rapports de force contractuels, les producteurs se trouvant vite en position de faiblesse en lien avec une structure du marché en *oligopsonie*, c'est-à-dire avec un grand nombre d'offres et peu d'acheteurs (Billows, 2017). Ce modèle a aussi imposé des normes qui ont conduit à un gaspillage important (produits non calibrés, invendus ou en fin de date de consommation) : si les distributeurs ne gâchent que 3,3 % des volumes traités par la grande distribution, « *ils ont une forte responsabilité en raison de leur pouvoir sur l'amont et l'aval de la chaîne alimentaire, à travers les standards imposés aux producteurs, leurs relations avec les fournisseurs et leur influence sur le comportement des consommateurs* » (Martin, 2018).

L'organisation logistique est également au cœur des stratégies commerciales des distributeurs, son optimisation étant vue comme une source d'avantage concurrentiel. Il s'agit d'organiser les flux de matières, d'informations et les flux financiers afin de mieux organiser la production, la gestion de l'approvisionnement et la distribution. Pour les circuits courts aussi, son optimisation permet de réduire les coûts économiques et environnementaux du transport et du stockage, tout en améliorant la qualité de service rendu. Elle repose ainsi sur la capacité de coordination de l'ensemble des acteurs de la chaîne de production, dont les intérêts peuvent être divergents².

Mais ces modèles productivistes et globalisés sont aujourd'hui de plus en plus remis en question, avec une demande croissante des consommateurs pour des produits locaux, de qualité, laquelle est souvent assimilée à la proximité et à la connaissance de l'origine des produits suite aux crises sanitaires de la fin du XX^{ème} siècle (Renting *et al*, 2003 ; Sonnino et Marsden, 2006). Ainsi, on assiste depuis les années 2000 à un ralentissement de la croissance du commerce de détail et à une remise en question des grandes surfaces standardisées en libre-service (Hocquelet *et al*, 2016). En termes de logistique, les démarches de mutualisation des marchandises connaissent une réelle accélération, sous l'effet de l'urgence sociétale du développement durable (Chanut et Paché, 2012).

Dans ce contexte, on observe une progression des **circuits courts et de proximité (CCP)** depuis les crises sanitaires à la fin XX^{ème} siècle (Aubry et Chiffolleau, 2009), puis ce mouvement s'accélère suite à la crise économique de 2008 et la crise sanitaire de 2020, année pendant laquelle ces circuits concernent près d'un quart des exploitations (AGRESTE). Ils désignent des modes d'organisation et de commercialisation des produits agricoles qui raccourcissent la distance relationnelle et géographique entre producteurs et consommateurs (Dénéchère *et al*, 2008 ; Chevallier *et al*, 2014). En effet, bien que ce terme soit souvent employé, il a fallu attendre 2009 pour que le législateur français définisse précisément les « circuits courts » comme un mode de commercialisation limitant à un intermédiaire maximum entre le producteur et le consommateur final (Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, 2009), une définition plus restrictive que celle retenue à l'échelle européenne. Les « circuits de

² Pignal, Anne-Claire (FNCUMA). *Document de synthèse des journées d'échange organisées par le RMT Alimentation Locale, la FNCUMA et l'INRA*, 2017. À partir des travaux d'A. Gonçalves.

proximité » prennent quant à eux en compte la distance géographique entre le producteur et le consommateur final, sans toutefois en préciser la limite kilométrique³.

Ainsi, les acteurs de ces circuits se sont emparés des enjeux de logistique afin d'améliorer leur performance économique, sociale et surtout environnementale car le transport en circuits courts ou de proximité n'a pas toujours un meilleur bilan d'émissions de GES que les circuits longs du fait de trajets fréquents, avec de petits véhicules, des taux de chargements moindres et des retours à vides fréquents (ADEME, 2017). C'est justement par l'acquisition de compétences logistiques (coordination, optimisation, traçabilité...) que ce mode d'organisation peut réduire l'impact écologique et social de l'alimentation.

Les enjeux de la transition alimentaire sont assez bien étudiés du côté des producteurs, c'est-à-dire les analyses de l'évolution du mode de production agricole vers des pratiques agroécologiques respectant la santé humaine et environnementale, mais aussi des pratiques (re)développant les liens sociaux et les liens avec le territoire (Rouvière 2015, Sallustio 2018, revues *Pour* 2019 et 2021...). Les études sont également nombreuses du côté de la demande des consommateurs, qui se tournent de plus en plus vers les circuits courts ou locaux, insatisfaits de certains aspects du modèle de consommation dominant (enquêtes sur les comportements de consommation, par exemple Ipsos 2014⁴). Par contre il y a peu de recherches s'interrogeant à plus large échelle sur les questions de transport et de logistique (Billows, 2017) mais notons quand même l'importance des travaux de Y. Chiffolleau, A. Gonçalves, G. Raton sur le sujet de la logistique des circuits courts. Puisque les chaînes sont courtes, on peut supposer que les intermédiaires entre producteurs et clients jouent un rôle moindre qu'en chaîne longue, nous allons justement chercher à comprendre quelle est leur place dans le processus de commercialisation et dans le développement de ce mode d'approvisionnement.

Dans ce travail, je vais privilégier une analyse sous l'angle des enjeux de coopération entre les acteurs, à travers le développement de liens sociaux et de la solidarité. En effet, la transition doit venir en réponse à la crise climatique mais aussi à la crise sociale que nous traversons. Elle doit aussi réinterroger le système dans lequel nous vivons qui reproduit des logiques de domination et d'exclusion (Elias et Scotson, 1997). On parle donc de l'intégration des petits producteurs qui ne sont pas reconnus par leurs pairs et travaillent de manière isolée (les « invisibles » selon Y. Chiffolleau, 2019) ; de l'accès à une alimentation saine pour tous et toutes ; mais aussi de l'inclusion des personnes en situation de précarité, isolée ou exclue de la société, du travail et des lieux de sociabilisation. C'est pourquoi je m'intéresse ici aux **structures d'insertion par l'activité économique (SIAE)**, des structures conventionnées par l'Etat pour l'accompagnement de personnes éloignées de l'emploi vers la reprise d'une activité professionnelle, et souvent aussi pour renouer avec la société.

³ Selon le Règlement de développement rural 2014-2020 de l'Union européenne, un circuit court alimentaire est « *un circuit d'approvisionnement impliquant un nombre limité d'opérateurs économiques, engagés dans la coopération, le développement économique local et des relations géographiques et sociales étroites entre les producteurs, les transformateurs et les consommateurs* »

⁴ <https://www.ipsos.com/fr-fr/consommer-local-ce-que-veulent-les-francais>

Questions de recherche et hypothèses

Aujourd'hui, l'IAE est devenue un instrument majeur d'inclusion dans l'emploi. Un retour historique montre que ce secteur s'est construit en réponse à des besoins sociaux dans une finalité de lutte contre les exclusions générées par les crises du marché du travail. Ainsi, les structures d'insertion semblent s'intéresser aux CCP comme un potentiel d'activité pour leurs travailleurs. Si ce phénomène n'est pas nouveau, il était concentré jusque-là sur les activités de production agricole (les jardins de Cocagne) ou les activités de restauration ou de transformation. Je vais donc m'intéresser ici aux structures qui se positionnent sur le transport et la logistique en circuits courts ou en circuits de proximité, en cherchant à comprendre pourquoi les SIAE choisissent de se positionner sur ce secteur, quels intérêts elles voient dans ces activités et quelles difficultés elles rencontrent dans leur mise en œuvre.

Selon certaines idées reçues, on peut penser que pour les SIAE, le secteur des circuits courts est un secteur comme un autre pour l'insertion professionnelle. Néanmoins, on peut souligner qu'elles ont su historiquement se saisir des enjeux d'avenir (pionnières dans le secteur du recyclage et du réemploi), d'autant plus qu'elles peuvent y être encouragées par certaines lois et réglementations (loi EGAlim, clause sociale des marchés publics). Ces circuits de commercialisation peuvent-ils alors se présenter comme une opportunité d'activité pour les structures et pour l'insertion professionnelle ? Est-ce vrai pour tous les publics concernés par l'IAE ?

On peut également penser que les SIAE ont moins de contraintes économiques que les entreprises « classiques », grâce aux subventions et autres financements, ce qui leur permet peut-être de se positionner sur ce marché « émergent ». L'activité de transport-logistique nécessitant des investissements importants et devant être optimisée au maximum pour être rentable, le choix de ce secteur d'activité ne peut qu'être poussé par des motivations importantes. Au vu du contexte du marché du travail, on peut intuitivement supposer que celles-ci peuvent être liées à une volonté de former de la main d'œuvre pour des secteurs en tension depuis plusieurs années. Ou alors, peut-être que certaines dirigeantes ont choisi cette activité par intérêt pour l'alimentation locale, l'aide alimentaire ou la transition agroécologique. Enfin, compte tenu du contexte de la loi EGAlim (2018) et des objectifs d'essor des produits bio et locaux dans les cantines, le choix de ce secteur peut aussi résulter de la réponse à une demande d'une collectivité locale ou d'autres acteurs du marché des circuits courts ou de proximité.

Grâce à leurs marges de manœuvre en termes d'articulation des objectifs sociaux et économiques, les SIAE peuvent peut-être jouer un rôle important dans l'expérimentation de la logistique des circuits courts et de proximité. Sachant qu'elles ont quand même un enjeu de viabilité économique, que ce soit pour tenir leur crédibilité face à la concurrence, ou pour revendiquer leur autonomie financière et se détacher de la représentation d'« assistance » du travail social (Ravon et Ion, 2012), comment gèrent-elles cette articulation ? Est-ce que la charge des démarches administratives rentre en compte dans leurs choix, au risque de restreindre les possibilités en termes d'activité et d'insertion des personnes éloignées de l'emploi ?

On peut aussi supposer que ce secteur a été choisi car le transport et la logistique sont des activités valorisantes pour les parcours des personnes en insertion car elles leur permettent d'acquérir des compétences assez recherchées, voire l'acquisition d'un permis (permis B, PL, SPL ou permis CACES), ce qui devrait faciliter leur accès au marché du travail « ordinaire ».

C'est aussi une activité qui demande une certaine autonomie, qui peut permettre de reprendre confiance en soi ; comme c'est sûrement le cas pour d'autres activités. Dans tous les cas, on peut supposer qu'il y a une sensibilité d'un·e ou des dirigeant·es pour l'action sociale, l'insertion socioprofessionnelle ou pour les modes de gouvernance partagée, sinon une sensibilité aux enjeux de la relocalisation alimentaire. Je pose alors l'hypothèse que ces sensibilités peuvent être identifiées en fonction de la « porte d'entrée » de la personne ou de l'historique de la structure.

On peut également s'interroger sur les motivations pour ce secteur des salarié·es en insertion. En premier lieu on pourrait penser que les personnes en parcours d'insertion n'ont pas forcément choisi la structure ou l'activité, elles ont sûrement pris la première qui leur était proposée. On peut par contre supposer que certaines d'entre elles avaient la volonté de se former pour s'insérer dans le secteur du transport-logistique ou alors avaient un certain intérêt pour la transition agri-alimentaire. Finalement, quelles que soient leurs raisons, qu'est-ce qu'elles sont venues chercher et qu'est-ce qu'elles ont finalement trouvé ? Quel est l'impact sur leurs parcours professionnels et sur leurs vies personnelles ?

Etat de l'art

a) L'IAE et son inscription dans l'économie sociale et solidaire

Le secteur de l'insertion par l'activité économique (IAE) fait l'objet d'un regain d'intérêt ces dernières années, comme le montrent les politiques publiques de 2014 (loi sur l'ESS), 2019 (Pacte ambition IAE), 2020 (loi de renforcement de l'inclusion dans l'emploi par l'activité économique). Mais aussi les travaux de recherches depuis les années 2000 : revues *Reflets et perspectives de la vie économique* (2004/3), *Formation Emploi* (2018/1), *Sociographe* (2022/2) et *EMPAN* (2022/3). Historiquement, ce secteur s'insère dans le champ de l'économie sociale et solidaire (ESS), comprenant un « ensemble de structures cherchant à concilier utilité sociale, performance économique et gouvernance démocratique, avec pour ambition de créer des emplois et développer une plus grande cohésion sociale »⁵ ; dont l'institutionnalisation tient à un mouvement d'organisation de la société civile et de son intégration aux politiques publiques (Canhan, 2022).

L'origine de l'économie sociale remonte à la fin du XVI^{ème} siècle, mais réémerge surtout dans les années 1970 en réponse à un État-providence en crise et avec le regroupement des mouvements coopératifs, mutualistes et associatifs qui vont commencer à structurer la société civile⁶ (Duverger, 2014). L'économie solidaire naît d'initiatives de travailleurs sociaux critiques de l'Etat-providence imaginant des entreprises alternatives visant l'insertion des personnes éloignées de l'emploi pour développer leur pouvoir d'agir et éviter les trappes à inactivité⁷ (Duverger, 2019). Nous avons donc deux courants qui se dégagent, d'un côté

⁵ Jérôme Saddier, président de l'AVISE (Agence d'ingénierie pour entreprendre autrement) dans Canhan, 2022.

⁶ La société civile organisée se présente comme des groupements d'acteurs qui agissent comme groupes de pression pour défendre les intérêts des individus et collectifs qu'ils défendent (Géoconfluences). Elle ne peut se comprendre que dans son rapport avec l'État (Duverger, 2019).

⁷ La théorie des trappes à inactivité repose sur un écart insuffisant entre les revenus d'inactivité et d'activité. Cette théorie est controversée car elle considère le travail uniquement sous l'angle

l'économie sociale historique dont les influences viennent principalement du socialisme et des mouvements syndicaux chrétiens de gauche, qui constitue un héritage de la France jacobine empreint d'universalisme. De l'autre, l'économie solidaire proche des partis écologistes et inspiré par l'utopie autogestionnaire, reposant sur une organisation collective qui s'inscrit dans la philosophie libertaire. La convergence de ces mouvances au sein de l'ESS repose sur l'alternance politique de 1997 fondée sur une majorité de gauche plurielle (Duverger, 2019). L'équilibre fragile de l'ESS va être bousculée dans les années 2000 par l'émergence d'un nouveau courant aux héritages multiples, entraînant des confusions et controverses : l'entreprenariat social. D'un point de vue anglo-saxon, il désigne les activités économiques marchandes mises au service d'un but social ; alors que d'un point de vue latin, il correspond à la substitution à un État social défaillant pour accomplir des missions d'intérêt général. Le premier émanant du secteur marchand, le second de l'économie sociale (Defourny, 2004). Ces deux aspects se retrouvent dans la définition légale de l'entreprise sociale, caractérisée par la combinaison d'un projet économique, d'une finalité sociale et d'une gouvernance participative. En France, la loi de 2014 définit l'ESS comme un « mode d'entreprendre et de développement économique adapté à tous les domaines de l'activité humaine ». Un décret de 2015 transforme l'agrément « entreprise solidaire » datant de 2001 en agrément « entreprise solidaire à utilité sociale » (ESUS) permettant d'élargir son périmètre aux entreprises commerciales à but non lucratif et visant une utilité sociale. La loi renforce l'organisation de la représentation de l'ESS pour mieux l'associer à l'élaboration de politiques publiques et mène à la création d'outils administratifs pour pouvoir les mettre en œuvre (Duverger, 2019).

Le secteur de l'IAE se trouve alors dans le sillage de l'économie solidaire qui vise l'insertion des personnes éloignées de l'emploi, bien que l'ESS ne se réduise pas à une économie complémentaire avec pour seul but l'accès à l'économie « classique ». En effet, l'économie solidaire est une dynamique militante et non un secteur économique précis. Ce sont des « engagements citoyens visant à démocratiser l'économie » (Dacheux et Laville, 2003) : il s'agit de renforcer la démocratie représentative en développant la démocratie participative et d'élargir l'accès à la sphère économique (Dacheux et Goujon, 2016). L'IAE se fonde sur une action collective permettant l'expression d'une demande formalisée de services de proximité. En effet, des échanges informels entre travailleurs sociaux et habitants à propos de problèmes rencontrés quotidiennement sont progressivement transformés en mises en débat public qui permettent de faire glisser la résolution de ces problèmes de la sphère privée à la sphère publique. Ces nouveaux espaces publics de proximité sont rendus possibles par le développement de sociabilités fondées sur la recherche d'un « mieux-vivre » collectif (Eme et Laville, 2004). L'IAE développe donc des services de proximité qui viennent en réponse aux besoins sociaux non résolus par les services publics (Canhan, 2022), résultant de l'évolution des modes de vie et des structures familiales, telles que l'extension de l'emploi féminin, l'augmentation du temps libre ou encore le vieillissement de la population (Bregeon, 2008). Ils prennent racine dans l'incapacité du système de redistribution à résorber des problèmes sociaux devenus structurels (Eme et Laville, 2004) à la suite des transformations des relations

économique et conduirait à appréhender le chômage comme un choix rationnel, alors que de nombreux autres facteurs interviennent dans ce phénomène. (Jean Gadrey, revue *Droit Social*, n°12, 2007).

entre l'État et le marché, résultantes des crises économiques et financières des années 1990 et 2000. Ainsi les secteurs d'activité traditionnels des structures de l'IAE sont les services à la personne, l'entretien d'espaces verts, et ce secteur a été pionnier dans les activités de recyclage des déchets, de revalorisation et de réemploi de matériaux dans une perspective d'économie circulaire et de développement durable. C'est un secteur qui reste néanmoins « hybride » car il ne remet pas en cause le système productiviste (l'équation « plus de production = plus de richesse collective ») et s'inscrit dans l'économie de marché, tout comme l'économie sociale (Dacheux et Goujon, 2016).

L'IAE a aussi été développée pour refuser l'autonomisation de la sphère économique par rapport aux sphères sociales et environnementales, entraînée par l'économie néoclassique et la doctrine néolibérale, grâce à la promotion de liens sociaux et la réinscription de la solidarité au cœur de l'économie (Eme et Laville, 2004). En effet, après la période de croissance des 30 Glorieuses qui reposait sur un compromis entre la production, le profit et le développement d'avantages sociaux où l'ensemble des catégories sociales semblait pouvoir bénéficier du progrès, l'économie solidaire traduit la recherche d'un nouveau compromis (Thévenot, 1994). Un certain nombre de personnes sont progressivement exclues de ces bénéficiaires, les conduisant à des situations de précarité dont il est difficile de sortir. Ces situations peuvent parfois s'expliquer par les conséquences involontaires de certaines politiques publiques, mais surtout par un contexte économique de moins en moins favorable et un marché du travail de plus en plus compétitif et exigeant : crises économiques successives, flexibilisation du travail... Certains auteurs ont toutefois soulevé les dangers liés au développement de l'économie solidaire, notamment de renforcer le néolibéralisme en facilitant le désengagement de l'État : « détricotage » du droit du travail, recul des services publics (Hely, 2008).

L'IAE s'inscrit aussi dans l'histoire de la régulation des chômeurs et se trouve ainsi dans le sillage des activités de réadaptation à destination des personnes désocialisées dans l'objectif de réguler des processus de marginalisation, c'est-à-dire un usage coercitif du travail afin de réguler les comportements qui pourraient mettre en danger l'ordre social (Bregeon, 2008). Il faut alors rester très attentif⁸ quant à l'instrumentalisation de l'IAE en tant que dispositif pour mettre en œuvre les politiques de l'emploi, car elle pourrait porter atteinte aux valeurs fondatrices de ce secteur. En effet, le retour à l'emploi n'est la seule finalité de l'IAE, il fait partie d'une démarche plus globale grâce à laquelle l'activité économique est réencadrée dans des structures porteuses de sens et où le sujet s'inscrit dans des collectifs concrets (Eme et Laville 2004) : des structures à portée sociale (biens et services à destination de personnes

⁸ « Le risque pour les SIAE est de voir leur existence dépendre plus sommairement d'une utilité mesurable et comptabilisable, sous l'influence de représentations economicistes et dans une perspective court-termiste de la production d'emploi marchands. Pour les SIAE, cette évolution signe une perte de légitimité à représenter la question sociale historique de leur secteur professionnel (Gianfaldoni et Rostaing, 2010). Une telle redéfinition place l'IAE dans une situation paradoxale : entre attente des usagers et efficacité économique, entre valeurs managériales et valeurs éthiques de métier, entre instrumentalisation politique et innovation sociale. » dans l'article de B. Balzani, 2022.

précaires) et/ou environnementales (réparation, réemploi, recyclage...) et surtout des structures dont la gouvernance est partagée (sociétés coopératives...).

Encadré 1 : Panorama général du secteur de l'IAE

Le principe de l'IAE est l'accompagnement social et professionnel pour dépasser les difficultés rencontrées par les personnes éloignées de l'emploi (âge, état de santé, précarité, échec professionnel, accident de vie). L'insertion professionnelle facilite l'insertion sociale, et le suivi permet aux personnes de lever les freins à l'emploi (problèmes de logement, de langue, de garde d'enfants, problématiques de santé...) et de réapprendre les habitudes de travail, reprendre confiance en soi, acquérir des compétences et une expérience professionnelle. Les activités en lien avec l'ESS permettent une contribution à des besoins collectifs qui renforce le sentiment d'appartenance à société.

Ce secteur est composé de 4 types principaux de structures : les **Entreprises d'Insertion (EI)**, qui sont des entreprises commerciales à but premier d'insertion ayant leur propre personnalité juridique et embauchent des personnes répondant aux critères d'insertion en CDD d'insertion (CDDI) d'une durée minimale de 4 mois ou en CDD classique pour une durée de 24 mois maximum, renouvelable deux fois. Les **Ateliers et Chantiers d'Insertion (ACI)**, qui eux, n'ont pas de structure juridique propre et sont portés par des structures privées ou publiques (associations, collectivités locales, CCAS, ONF, Chambres d'agriculture). Ils proposent des stages en formation professionnelle, des CDDI et des Contrats Uniques d'Insertion (CUI) d'une durée minimale de 6 mois. Les **Associations Intermédiaires (AI)** sont des associations mettant à disposition de la main d'œuvre, à titre onéreux mais à but non lucratif, à des particuliers, associations, collectivités locales et entreprises. Elles embauchent les personnes éloignées de l'emploi en CDDI ou CDD classique dont la durée totale ne peut dépasser 1 mois, renouvelable une fois. Enfin, les **Entreprises de Travail Temporaire d'Insertion (ETTI)** sont des entreprises d'intérim centrée sur l'aide à l'insertion, avec des perspectives de viabilité économique : un montant de garantie financière est obligatoire, d'où un fonctionnement en réseaux d'agences. Elles embauchent des personnes répondant aux critères d'insertion en contrats intérim pouvant aller jusqu'à 24 mois, renouvellement compris (contre 18 mois pour un contrat intérim classique).

Les subventions sont reversées annuellement à ces structures par *l'Agence des Services et Paiements (ASP)* par **l'intermédiaire de l'aide au poste d'insertion** (indexée sur le SMIC, modulée en fonction du modèle économique et du nombre d'Équivalents Taux Plein). Elles peuvent également solliciter une subvention au titre du *Fonds départemental d'insertion (FDI)*, auprès de la *Direction régionale ou départementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS ou DDETS)* : aides au démarrage, aides au développement, aides à la consolidation, aides au conseil, aides à la professionnalisation, et exceptionnellement des aides en matière d'évaluation et d'expérimentation. Le montant de l'aide est déterminé par le préfet en fonction du projet, des crédits disponibles et de l'avis du CDIAE. Elles sont versées par *l'Agence des services et des paiements (ASP)* en deux fois : 40% dès la signature de la convention et le solde au vu du bilan de la réalisation des actions approuvées par l'État. Les SIAE sont aussi concernées par un des trois axes du programme 2014-2020 de lutte contre la pauvreté et pour la promotion de l'inclusion du *Fonds social européen (FSE)* : elles doivent s'inscrire dans l'un de ces 3 objectifs pour en mobiliser des crédits : augmenter le nombre de parcours intégrés d'accès à l'emploi des publics très éloignés en appréhendant les difficultés rencontrées de manière globale ; mobiliser des employeurs et entreprises dans les parcours d'insertion ; développer des projets de coordination et d'animation de l'offre en faveur de l'insertion et de l'ESS. Ces crédits sont délégués à hauteur de 88% aux conseils départementaux et aux Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE).

Il existe aussi d'autres types de structures : les **Groupements d'employeurs pour la qualification et l'insertion (GEIQ)**, des associations d'entreprises mettant à disposition du personnel alternant entre apprentissage théorique et situations de travail concrètes, afin d'être formé spécifiquement aux métiers des entreprises adhérentes. Les **Entreprises d'insertion par le travail indépendant (EITI)** qui, depuis 2018, accompagnent des personnes éloignées de l'emploi à créer puis gérer leur microentreprise. Les **Entreprises à but d'emploi (EBE)** produisent des emplois supplémentaires manquants sur le territoire, sans venir en concurrence avec les emplois existants, une expérimentation dans le cadre du projet « Territoires Zéro Chômeurs de Longue Durée ». Le **Dispositif Premières Heures (DPH)** est également issu d'une expérimentation, portée par Convergence France et Emmaüs Défi, soutenue par la Direction Générale de la Cohésion Sociale (DGCS). Il permet à des personnes en situation de grande exclusion, souvent des personnes sortant d'un parcours de rue, de reprendre très progressivement une activité professionnelle grâce à des contrats allant de 4 à 16 heures par semaine. Enfin, les **Régies de Quartier (RQ)** ou **Régies de Territoire (RT)** en milieu rural, créées à l'initiative de bailleurs sociaux et de collectivités locales en vue de recréer du lien social au sein de son territoire. Elle fonde son action sur la redynamisation et l'embellissement de l'environnement et peut développer une activité économique locale support à une démarche d'insertion sociale et professionnelle des habitants. (Source : Ministère du Travail)

b) La logistique des circuits courts et de proximité (CCP)

Les circuits courts alimentaires sont un mode de commercialisation très ancien, les villes étant historiquement approvisionnées par l'agriculture proche, notamment par les « ceintures vertes » (Poulot-Moreau et Rouyres, 2000). Ils ont cependant décliné au cours du XX^{ème} siècle avec le développement du transport de marchandises par voies ferrées puis avec la forte croissance du transport routier, frigorifique notamment (Fleury et Moustier, 1999). Mais les circuits courts ont persisté, notamment à travers les marchés forains ou encore par la vente directe à la ferme (Aubry et Chiffolleau, 2009).

L'agriculture aussi a connu de profondes transformations au cours du XX^{ème} siècle, principalement au travers de la politique de modernisation. Dans un contexte d'après-guerre, il s'agit d'intégrer les innovations techniques aux pratiques agricoles afin d'augmenter la productivité pour faire face aux pénuries de denrées alimentaires et de main d'œuvre. Mais sur le long terme, la productivité dégagée devait permettre de « nourrir le monde » (Barres *et al*, 1980 cités dans Nicourt, 2013) et de rendre les denrées alimentaires accessibles aux plus démunis. La baisse des coûts de revient grâce à la mécanisation devait également permettre aux agriculteurs d'avoir un mode de vie comparable aux urbains (Nicourt, 2013). Car c'est aussi l'identité des agriculteurs qui est en jeu : il s'agit d'affirmer la valeur de l'individu, la capacité à se prendre en charge, et c'est sur lui que repose la mission de donner à ses actions une dimension collective, notamment « *en s'engageant dans des structures, au service du milieu* » (Coulomb et Nallet, 1980). Ces évolutions ont donc renforcé le caractère individuel des pratiques tout en mettant en avant les bénéfices collectifs de la mission des agriculteurs.

Certains auteurs évoquent dès les années 1950 les dangers liés à la mécanisation de l'agriculture, notamment les risques d'isolement ou d'exclusion d'une partie des agriculteurs (Colson, 1945), notamment ceux qui n'auront pas suivi la formation aux nouvelles méthodes

de la Jeunesse Agricole Catholique (JAC), donnant aux jeunes une vision commune de la société et de la place qui leur était assignée (Coulomb et Nallet, 1980) et faisant émerger une élite professionnelle apte à s'engager dans une société en reconstruction (Houé, 1972). Progressivement, le métier d'agriculteur se transforme, ses activités et ses compétences se multiplient (gestion commerciale, financière, vente directe, accueil à la ferme...), augmentant de fait sa charge de travail (Nicourt, 2013).

En termes de logistique, l'extension à l'échelle mondiale des marchés alimentaires et le développement d'infrastructures d'approvisionnement ont permis l'instauration d'un « *globalized agri-food system* » (Morgan et al, 2006) qui éloigne les producteurs des consommateurs, même proches géographiquement (Aubry et Chiffolleau, 2009). En effet, dans les années 1950, l'État voyait dans la grande distribution un moyen d'enrayer l'inflation des biens de consommation, les distributeurs étant capables de faire pression sur les industriels (Dumez et Jeunemaître, 1989). Mais à partir des années 1980, les enseignes de grande distribution connaissent une telle concentration que l'État a dû mettre en place des protections pour les fournisseurs (Billows, 2017). En effet, l'oligopole formé par les distributeurs des GMS ont fait entrer les producteurs agricoles, comme les industriels, dans des relations commerciales très concurrentielles. Avec le système de contractualisation, producteur et distributeur négocient pour chacun bénéficier des meilleurs avantages : le distributeur cherche à obtenir un tarif plus avantageux que son concurrent afin d'attirer le client avec des prix bas ; alors que le producteur souhaite couvrir le coût de revient de son produit et voir ses produits mis en valeur dans les rayons pour faire plus de ventes. Nombreuses sont les stratégies des deux côtés de la négociation, par exemple le producteur a tout intérêt à passer un accord au plus tôt pour « court-circuiter les autres » (stratégie de la captation, Trompette 2008) ; alors que le distributeur s'appuie sur son pouvoir de marché et la menace de « représailles », notamment le déréférencement (retirer ou déplacer les produits du producteur en question). Le développement du e-commerce a encore accru la concurrence entre les distributeurs et « *ils n'hésitent pas à exercer des pressions intenses sur leurs fournisseurs* » (Billows, 2017).

Ainsi, le modèle de l'agriculture productiviste et le phénomène de périurbanisation⁹ ont mis à mal un nombre important de producteurs. En effet, l'agrandissement des surfaces d'exploitation a entraîné la suppression des exploitants historiquement implantés : entre 1970 et 2016, 73% des exploitations ont disparues en France métropolitaine (AGRESTE, 2020). Le système hyperconcurrentiel de la grande distribution a fini de réduire la part des agriculteurs exploitants dans la population active, passant de 7,1 % en 1982 à 1,5 % en 2019 (source INSEE, 2020). C'est pourquoi de plus en plus d'entre eux se tournent aujourd'hui vers des modes de commercialisation alternatifs comme la vente à la ferme ou via une plateforme numérique, ou encore le groupement avec d'autres producteurs pour nouer des partenariats avec des commerces de proximité (magasin de producteur, point de vente collectif, épiceries locales...). Néanmoins, il existe plusieurs « fausses idées » qui circulent dans ce qu'on pourrait appeler l'imaginaire collectif des circuits courts, comme la juste rémunération des producteurs, une bonne performance environnementale, et surtout des « inconvénients cachés » comme les coûts que représente la logistique (Mundler et Laughrea, 2015).

En effet, la fonction logistique a beaucoup évolué depuis les années 1980. Définie comme « *l'ensemble des opérations nécessaires au transfert de flux depuis le lieu de conception / préparation / production jusqu'au lieu de consommation* » (Damien, 2011), la logistique est

⁹ Entre les années 1999 et 2009, le prix attractif des terres agricoles comparativement aux terres affectées aux loisirs attise la concurrence entre les acheteurs agricoles et non-agricoles, ces derniers représentent par exemple 30% des acquéreurs en 2003 (Hervieu, 1993).

devenue une fonction stratégique dans les entreprises, sa gestion optimisée apportant des avantages concurrentiels (Masson et Petiot, 2012). Dès lors, la logistique inclut l'optimisation de la gestion des flux d'informations et des flux financiers entre les acteurs de la chaîne (Savy, 2006). C'est pour cette raison que la logistique est aussi définie comme une fonction nécessairement collaborative : il s'agit d'optimiser ces flux qui ont lieu entre des acteurs aux intérêts potentiellement divergents¹⁰. La fluidification des échanges permettant le transfert de flux est inhérente à l'optimisation des chaînes logistiques et à leur performance. C'est en ce sens que les modèles d'organisation logistique ont évolué depuis les années 1960, la livraison s'est d'abord faite en direct des usines vers les magasins, puis sont créés dans les années 1980 les centres de distribution (entrepôts, plateformes) par lesquelles les marchandises transitent avant d'être redistribuées dans les magasins (Chanut et Paché, 2012). Aujourd'hui avec la hausse des prix de l'énergie et les exigences environnementales, les pratiques de mutualisation des marchandises se développent de plus en plus.

Ainsi, on peut distinguer deux pistes de développement des CCP¹¹. Les objectifs associés aux circuits courts sont plutôt économiques, les producteurs visant une meilleure rémunération par la réduction des intermédiaires (Alonso Ugaglia *et al*, 2020) alors que « le circuit court territorial à base sociale » poursuivrait des objectifs plus sociaux en favorisant la mise en relation des producteurs et consommateurs d'un même territoire (IUFN, 2012). Dans tous les cas, les travaux de recherche ont montré que la question de l'optimisation du transport était essentielle au sein des circuits courts et de proximité (Raton *et al*, 2016 ; Raton *et al*, 2020 ; Raimbert *et al*, 2019). Cela tient au fait que la réduction du nombre d'intermédiaires commerciaux a fait porter sur les producteurs un certain nombre de tâches logistiques (stockage, préparation de commande, prise de commande, livraison, transformation) autrefois déléguées le long de la chaîne, qui sont coûteuses et chronophages.

Ces enjeux économiques se couplent à des enjeux environnementaux, car l'optimisation du transport et la réduction des distances est essentielle pour de réduire les externalités négatives liées au transport des denrées alimentaires, encore plus quand la consommation d'énergie et l'émission de GES peuvent être plus importantes en circuits courts qu'en circuits longs (Raton *et al*, 2017). Ainsi, ramené à la tonne transportée et au nombre de kilomètres parcourus, le transport en circuit court n'est pas toujours moins émetteur en GES que les circuits longs (Rizet *et al*. 2008 ; Pirog *et al*. 2001). Ces constats amènent une réflexion sur les déterminants de la performance environnementale du circuit de distribution (Gonçalves, 2013 ; Raton *et al*. 2020). La distance est loin d'être le seul facteur à prendre en compte, il faut aussi étudier : les modalités de transport et du stockage (notamment la présence d'infrastructures logistiques ou de transformation à proximité¹²), les déplacements des consommateurs... Les pistes d'amélioration du transport à l'échelle de l'exploitant sont la limitation des besoins en transport (mutualisation via des tournées, aire géographique restreinte de la clientèle) ou alors par l'externalisation du transport, mais elle reste encore marginale.

Les enjeux derrière le développement des CCP sont aussi de réunir les acteurs du territoire autour de la question cruciale de l'agriculture et de l'alimentation pour l'avenir, pour la

¹⁰ Pignal, Anne-Claire (FNCUMA). *Document de synthèse des journées d'échange organisées par le RMT Alimentation Locale, la FNCUMA et l'INRA*, 2017. À partir des travaux d'A. Gonçalves.

¹¹ Premièrement dégagés par les réflexions du groupe de travail « Agriculture et Alimentation » réuni par le Ministère de l'Agriculture en 2008, et rapportées par Y. Chiffolleau (2019).

¹² C'est une des raisons pour lesquelles les pouvoirs publics ont un rôle clé à jouer dans le soutien des acteurs de cette filière (Chiffolleau, Millet et Kessari, 2019).

souveraineté alimentaire, pour l'accès à alimentation saine pour les plus démunies... Déjà en 2008, le groupe de travail réuni par le Ministère de l'Agriculture avait soulevé la place des CCP : « acheter local, c'est un retour direct sur l'économie locale mais c'est aussi une façon d'habiter un territoire, de créer et renforcer des identités »¹³. Comme le montre une étude INRA menée en 2017, l'approvisionnement en CCP contribue effectivement au développement économique local car l'argent dépensé est réinjecté dans le même périmètre géographique : 100€ dépensés dans un magasin de producteurs génèrent au final 262€ de dépenses dans ce territoire (Chiffolleau, Millet et Kessari, 2019). Ainsi, réunir les différents types d'acteurs dans un groupe de réflexion (celui de 2008, mais aussi dans le cadre des Plans Alimentaires Territoriaux, ou encore sur l'approvisionnement de l'aide alimentaire en produits locaux dans le cas d'une SIAE rencontrée) contribue à la structuration et au changement d'échelle des CCP, orienté vers des « systèmes alimentaires territorialisés »¹⁴, connecté au champ du développement rural mais aussi de la société civile et de la vie privée (Chiffolleau, 2019).

Ainsi, s'intéresser à l'émergence des structures d'insertion se positionnant sur la logistique des CCP fait sens car leur raison d'être est justement de développer des services de proximité répondant à des besoins non satisfaits, ni par les services publics, ni par les entreprises privées. En cela, je vais m'interroger sur la mise en lien des acteurs de ces circuits, mais aussi au rapport entre leur développement et les structures visant l'intégration de tous·tes à la société.

¹³ Tiré des réflexions du groupe de travail « Agriculture et Alimentation » réuni par le Ministère de l'Agriculture en 2008, rapportées par Y. Chiffolleau (2019)

¹⁴ Cette notion renvoie à « un ensemble cohérent et à gouvernance participative territoriale composé de filières agro-alimentaires durables localisées dans un espace géographique de dimension régionale » (Rastoin, 2015, Journal Resolis).

Méthodologie

1. Bibliographie, documentation sur le secteur de l'IAE

Le secteur de l'IAE est complexe et les structures le composant relèvent de différents statuts. Pour appréhender le sujet et pouvoir cibler les SIAE à enquêter, j'ai dû me renseigner sur le fonctionnement général des SIAE. Pour cela j'ai commencé par lire les fiches techniques proposées sur le site internet du Ministère du Travail (cf. Encadré 1). J'ai également cherché des statistiques sur le secteur de l'IAE, notamment des données sur les caractéristiques, les profils et sur les métiers exercés par les personnes en parcours d'insertion que j'ai d'abord recueillies sur le site de la *Direction de l'Animation de la Recherche, des Études et des Statistiques* (DARES), élaborées avec les informations de l'*Agence des Services et Paiements* (ASP) ; ce qui m'a permis de quantifier approximativement le poids des activités de transport-logistique dans le secteur de l'IAE. J'ai complété ces données avec des analyses menées par la DARES, France Active avec les données du DLA (dispositif local d'accompagnement) ou encore par l'*Agence d'ingénierie pour entreprendre autrement* (Avisé). Ces analyses comprenaient des données sur les modes de recrutement, les modalités d'accompagnement ou encore sur les parcours des personnes en insertion, avant et après leur passage par le secteur de l'IAE. Toutes ces données et analyses en plus de ma revue de littérature m'ont alors permis de construire un cadre théorique pour la sélection des SIAE à enquêter et l'élaboration de mon guide d'entretien.

2. Présélection des types de SIAE et des activités : les données disponibles

Ce travail a nécessité en premier lieu l'identification des structures d'insertion existantes dans le secteur du transport et de la logistique. Dans le cadre de cette étude, il ne s'agissait pas de dresser une liste exhaustive des SIAE en transport-logistique mais de cibler celles qui pouvaient être enquêtées et d'identifier leurs activités et les variantes, plus ou moins tournées vers le transport de marchandises alimentaires et les circuits courts ou de proximité. Pour ce faire, les données à notre disposition sont :

- La « plateforme de l'inclusion » (<https://lemarche.inclusion.beta.gouv.fr/prestataires/>) mise en place par le gouvernement pour permettre aux SIAE de se référencer, afin d'être plus facilement identifiées par les prescripteurs sociaux et les autres acteurs souhaitant faire appel à elles. Elle m'a permis de faire une recherche presque exhaustive des SIAE ayant des activités de transport-logistique alimentaire ciblant les circuits courts ou de proximité.
- Les sites internet des **réseaux et fédérations de structures d'insertion**, qui comportent des annuaires : avec une recherche à partir du mot-clé « transport », j'ai sélectionné les structures en fonction de leur code NAF (relatif au transport, au commerce ou à l'alimentaire, en incluant des associations dont le code NAF caractérisait leur action sociale) et à partir de l'exploration de leur site internet, comportant parfois leur rapport d'activité qui m'a aidé à quantifier la place du transport dans les activités de la structure.
- La liste des structures ayant l'agrément ESUS (« entreprise solidaire à utilité sociale »), disponible sur le site du Ministère de l'économie (<https://www.tresor.economie.gouv.fr/banque-assurance-finance/finance-sociale-et-solidaire/liste-nationale-agrements-esus>). Néanmoins ce label a été assez récemment réformé par l'État (loi sur l'ESS, 2014) et toutes les SIAE ne font pas les démarches pour acquérir cet agrément, même si elles peuvent y accéder « de plein droit ». On trouve donc assez peu de SIAE en transport-logistique : j'ai pu en identifier 26 sur une liste de 1710 structures dont l'activité principale est souvent liée au recyclage de matériaux et à l'entretien d'espaces verts (cf.

Annexe 2 : Recensement – liste des agréments ESUS).

Parmi ces ressources, deux critères m’ont permis de faire mon recensement :

- Le conventionnement permettant de repérer les SIAE (EI, ACI, AI, ETTI). J’ai rapidement exclu les AI et ETTI de mon recensement car elles font de la mise à disposition de personnel dans plusieurs secteurs, le transport ne représentant qu’une mission parmi d’autres.
- Le code NAF caractérisant l’activité principale (le code 49.41 caractérise le transport routier) ou les mots-clés « transport de marchandises » et « livraison de fruits et légumes ». En l’absence d’informations précises sur la structure ou de site internet, les structures ont été écartées.

J’ai ensuite pu réaliser une typologie des SIAE en fonction de leur conventionnement, de leurs activités, du nombre d’ETP, de la date de création, du territoire sur lequel elles sont implantées... (cf. Annexe 4 : Recensement – SIAE transport-logistique). J’ai finalement pu dégager les structures qui me semblaient correspondre le mieux à mes critères qui sont pour rappel : être une structure d’insertion, avoir une activité de transport de marchandises ou une activité de logistique dans le domaine de l’alimentaire (cf. Annexe 3 : Recensement – SIAE en CCP).

3. Guide d’entretien

Mon enquête auprès des SIAE s’inscrit dans un projet plus large cherchant à caractériser l’offre de transport de proximité, pour mieux appréhender l’émergence du mode d’approvisionnement en circuits courts ou locaux. Je me suis donc inspirée du guide d’entretien commun aux deux premiers volets du projet, c’est-à-dire un guide s’adressant aux transporteurs professionnels et aux entreprises créées spécifiquement pour faire du transport en circuits courts ou de proximité. Pour ce volet « structures d’insertion », il s’agit d’une recherche de type exploratoire, j’ai donc privilégié la méthode de l’entretien sociologique semi-directif voire non-directif. Ce guide d’entretien répond à deux objectifs : la création de discours grâce à des questions ouvertes et la récolte de données précises, avec des modalités de réponses, permettant de confronter les différences d’organisation des entreprises de transport enquêtées dans l’ensemble du projet de recherche.

J’ai pu donc adapter ce guide en gardant une sorte de « trame imposée » pour répondre aux attentes du projet, correspondant globalement à des spécificités techniques d’organisation du transport ou d’organisation de l’entreprise. Cette « trame imposée » était finalement très souple, mes encadrantes m’ayant laissé la possibilité de ne pas poser les questions les plus techniques, sans lien avec les problématiques que j’avais dégagées. Je me suis basée sur les méthodologies de géographie sociale (par exemple la méthode des parcours commentés) et de sociologie (Ghiglione et Matalon, 1982 ; Blanchet et Gotman, 2012).

Pour m’approprier ce guide d’entretien, j’ai commencé par identifier les questions qui répondaient aux attendus du projet et celles qui pouvaient répondre à mes problématiques. J’ai donc choisi de garder une partie des questions concernant l’organisation du transport et concernant les volumes de marchandises transportées car elles me permettraient de dresser le panorama général des SIAE en transport-logistique des circuits courts ou de proximité. J’ai également ajouté des questions spécifiques aux structures d’insertion ainsi que des questions pour confronter mes hypothèses. J’ai ensuite créé un tableau analytique pour distinguer les différents aspects de mes problématiques et hypothèses et j’ai classé les questions du guide d’entretien dans ce tableau, ce qui m’a permis de commencer à identifier des thèmes pour mon analyse. Enfin je les ai remises dans un ordre cohérent pour m’aider dans le déroulé de

l'entretien. J'ai ensuite testé ce guide avec un premier entretien qui m'a semblé trop directif, avec beaucoup trop de questions. J'ai pu le tester une deuxième fois avec un entretien d'un statut un peu différent avec l'un des dirigeants d'une ancienne SIAE, donc un peu plus informel, en tant que « personne ressource », pendant lequel j'ai réussi à me détacher du guide d'entretien quitte à ne pas avoir de réponses précises pour toutes mes questions.

J'ai donc réadapté le guide après ces deux entretiens pour que ce soit plus fluide et moins technique. Pour les suivants, je commençais par demander à la personne enquêtée de présenter leur structure et leurs activités selon leur prisme, selon leur expertise (selon que la personne était dirigeant·e, chargé·e de projet, accompagnateur·ice socioprofessionnel·le ou encadrant·e technique) à la manière d'une étude exploratoire. Ensuite je leur posais quelques questions pour leur faire préciser l'organisation de la structure et des activités, en essayant de rebondir sur les éléments qu'ils m'avaient donnés. Mais selon leur rôle dans la structure, il y avait des questions auxquelles ils n'avaient pas la réponse (le choix d'activité, le rôle des subventions dans le modèle économique par exemples). J'ai également tout fait pour m'adapter au vocabulaire que les enquêtés employaient pour recueillir une sorte de « discours tenu » sur leur structure et sur leurs activités, sans les influencer avec mon cadre théorique ou le cadre du projet. Autrement dit, je conservais les mots employés par les enquêtés pour les reformulations ou les relances et j'ai privilégié des questions ouvertes. Finalement les entretiens ont confirmé certaines choses que j'avais pu lire pendant mes recherches préalables, mais aussi fait émerger des choses qui m'avaient échappées ou sur lesquelles je ne m'étais pas arrêtée.

4. Recensement des SIAE cibles et profils des SIAE enquêtées

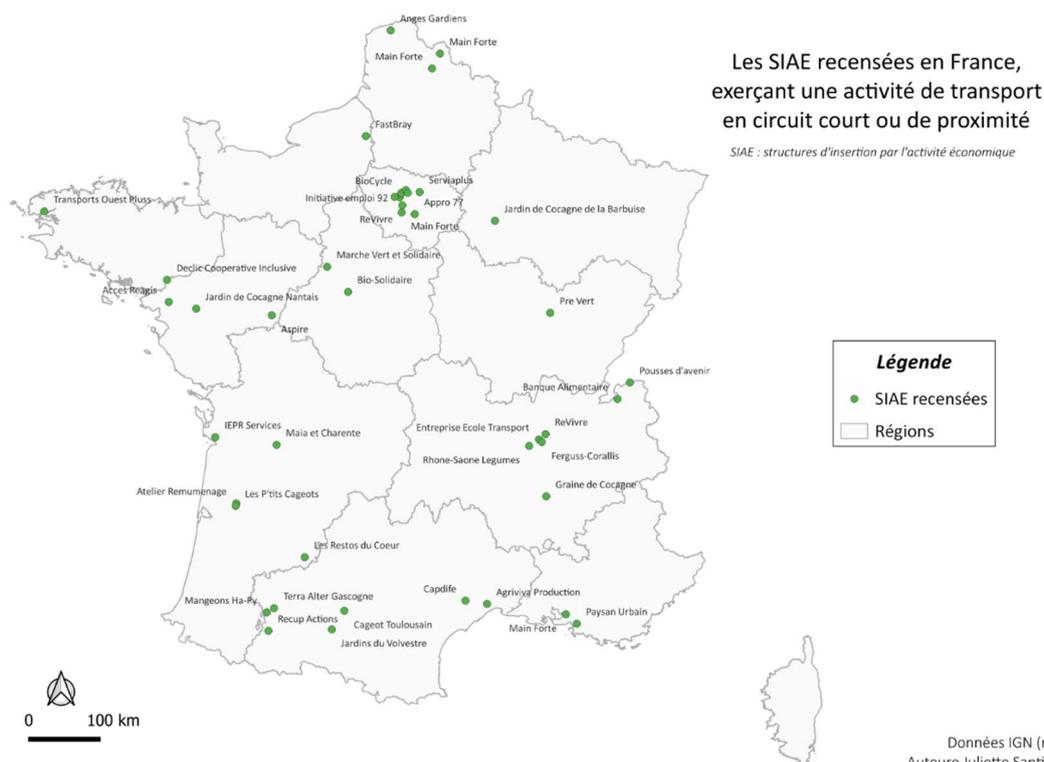
J'ai regroupé plus précisément les SIAE en transport-logistique alimentaire ciblant les circuits courts ou locaux. J'ai trouvé très peu de SIAE exerçant exclusivement des activités de transport-logistique alimentaire, et encore moins en circuit court ou local. J'ai donc choisi de retenir toutes celles qui semblaient remplir le critère « alimentaire » pour au moins une de leurs activités, mais aussi celles pour qui l'activité de transport était l'unique activité (pour me donner une idée de l'organisation des SIAE similaires aux transporteurs classiques).

Au total, j'ai donc recensé 46 structures en France, avec des différences régionales : beaucoup d'entre elles se situent en Ile-de-France (15 structures recensées), en Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine (6 structures recensées dans chacune de ces régions). Pour les autres régions, on compte environ 2 structures recensées. Je n'en ai par contre recensé aucune en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en Corse ou dans les DROM-COM (cf. Annexe 3 : Recensement – SIAE en CCP).

Tableau 1 : Typologie des acteurs ciblés

Type d'acteur	Activité	Liste non exhaustive <i>(cf. Annexe 3 « Recensement – SIAE en CCP »)</i>
Transporteurs “professionnels” d’insertion <i>Parallèle avec 1^{er} volet du projet</i>	Activité principale transport/logistique majoritairement non alimentaire (tout type de produits)	SOUN Fastroad ; L’entreprise école transport ; Serviaplus ; Transports Ouest Plusss ; Main Forte + GEIQ Fergus-Corallis Corbas, spécialisé dans le transport-logistique et l’industrie agroalimentaire (<i>nouveau contact</i>)
Acteurs d’insertion de la filière circuit court ou local <i>Parallèle avec 2^{ème} volet du projet</i> Structures « cœur de cible »	Activité principale transport/logistique alimentaire	Vif! (Croix-Rouge Insertion) ; IEPR services, FastBray, Déclic coopérative inclusive Biocycle (collecte d’inventus pour l’aide alimentaire) ; La Fourche, Le cageot toulousain, Les p’tits cageots (épiceries locales en ligne) + Cygogne, cyclo-logistique (<i>nouveau contact</i>)
SIAE exerçant une autre activité principale et proposant un service de livraison <i>Comprendre les spécificités de l’IAE, la complémentarité des activités exercées</i>	Autre activité principale (manutention, agriculture, transformation)	Parenthèse, Pousses d’avenir, Maia et Charente, Association Bio-Solidaire, Jardins du Volvestre, Aspire, Accès Réagis... (Jardins de Cocagne) Agriviva, Terra Alter Gascogne (transformation) Initiative Emploi 92 (conciergerie) ; Carton Plein et l’Atelier Remuménage (déménagement) ; L’équipage (mouvement Emmaüs)...

Carte 1 : les structures d’insertion s’inscrivant dans les CCP recensées



Présentation du corpus

J'ai pris contact avec l'ensemble des structures que j'ai identifiées lors de mon recensement, c'est-à-dire 46 structures. Mes recherches m'ont fait comprendre que les activités exercées par les SIAE en plus de l'activité de transport-logistique relevaient d'une grande diversité, que j'ai essayé de retrouver dans mon corpus. J'ai rencontré :

- 2 structures "transporteurs professionnels d'insertion" : SOUN Fastroad ; le GEIQ Fergus-Corallis
- 3 structures "acteurs d'insertion de la filière circuit court ou local" (cœur de cible) : FastBray ; Déclic Coopérative Inclusive ; IEPR Services
- 9 structures exerçant une autre activité principale mais proposant des services logistiques ou de livraison : Maia et Charente ; l'Association Bio-Solidaire ; Jardins du Volvestre ; Aspire Jardin de Cocagne ; Carton Plein ; l'Atelier Remuménage ; Initiative Emploi 92 ; le Cageot Toulousain ; Rhône Saône Légumes

Ce corpus présente des biais, n'est pas forcément représentatif et est loin d'être exhaustif. Les structures qui m'ont répondu sont sûrement celles qui avaient une réelle activité de logistique (par exemple une plateforme logistique) et/ou qui avaient du temps à me consacrer (certaines m'ont répondu mais n'ont pas pu se dégager du temps pour un entretien).

Carte 2 : les structures d'insertion enquêtées

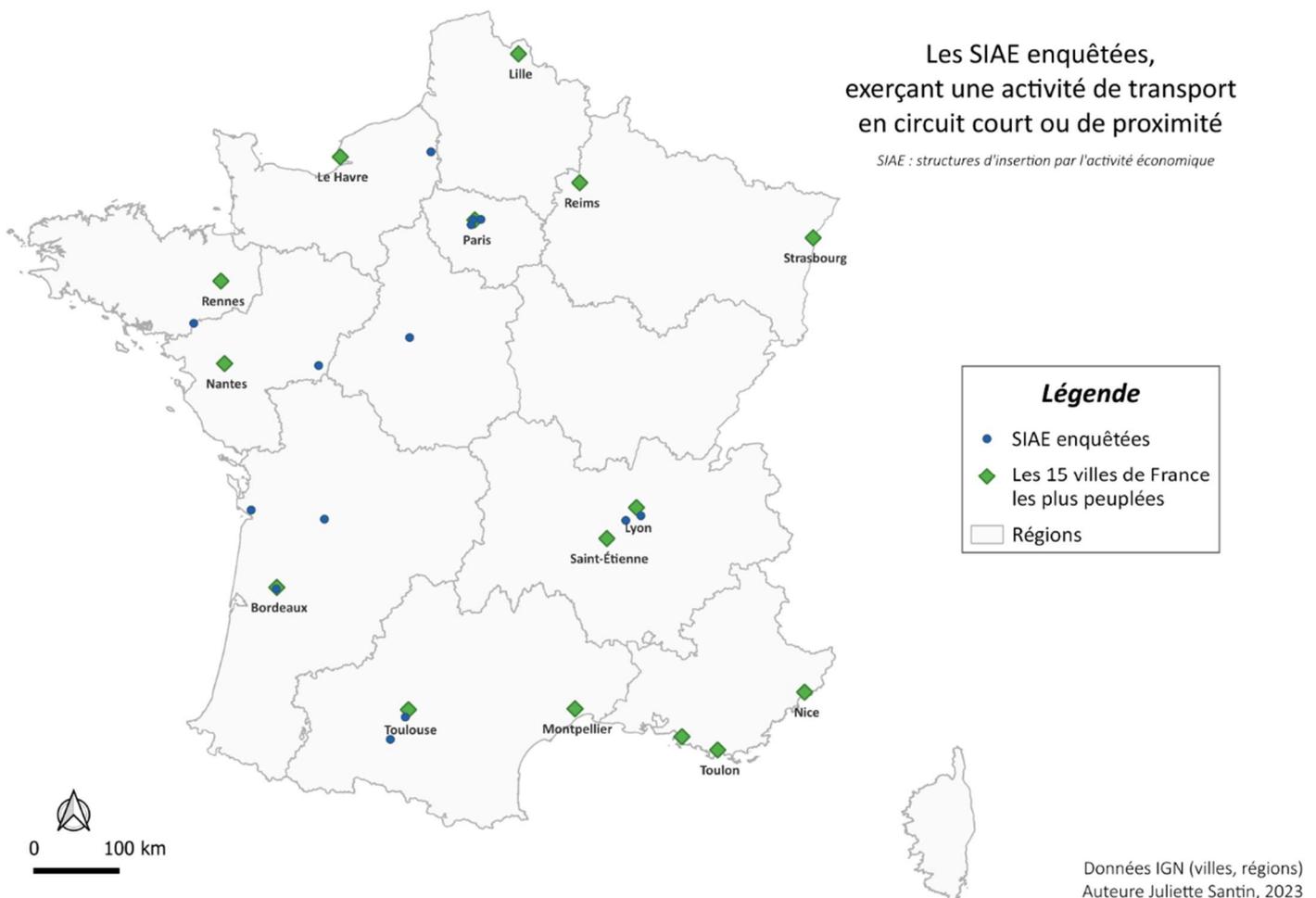


Tableau 2 : Présentation des structures enquêtées

Enquêté·e	Création	Activité(s)	Types de produits	Organisation structure	Flotte de véhicules
R1 Co-dirigeant·e	2021	Transformation, Logistique	Alimentaires	Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) sous forme SA, portant une EI	1 VUL 1 tonne 1 VUL 800kg
R2 Directeur·ice adjoint·e	2001 EI 2019	Transport (cyclo- logistique), Déménagement	Mobilier, cartons, colis Produits alimentaires (environ 50% du total)	2 entités : association pour le volet social et EI sous forme SAS pour le champ concurrentiel	20 vélos-cargos 7 camions au biogaz
R3 Accompagnateur·ice socioprofessionnel·le	EI 2018	Transport (cyclo- logistique), Déménagement, Réemploi de cartons	Cartons, mégots, déchets alimentaires... Plateaux-repas et alimentaire restauration collective	Association regroupant un pôle grande précarité (DPH, ACI) et un pôle cyclo-logistique (EI)	15 vélos électriques 2 bi-porteurs
R4 Directeur·ice	2021	Logistique circuits- courts, Distributeur produits locaux, Boutique « ESS »	Alimentaire frais (fruits, légumes, viandes, poissons), boissons	Association regroupant plusieurs établissements (ESAT, EI...) L'EI est sous forme SASU dont l'associé unique est l'association	2 camions frigorifiques 1 véhicule classique pour déplacements commerciaux
R5 Directeur·ice	EI 2014	Production maraîchère, Entretien espaces verts, Transport et logistique	Alimentaire, dons en nature (produits d'hygiène, vêtements...)	Établissement Croix-Rouge Insertion (ACI) Établissement de leur filiale commerciale (EI sous forme SAS)	VUL 3,5 tonnes Petits utilitaires (Kangoo) 1 triporteur

R6 Co-directeur·ice	1993 EI 2001	Production maraîchère, Logistique pour un groupement de producteurs	Alimentaire	Association portant un ACI (jardin) et une EI (logistique)	3 VUL 3,5 tonnes
R7 Directeur·ice adjoint·e au développement	EI 2010	Transport de marchandises et de personnes	Tout type de produits sauf alimentaire frais	EA et EI, sous forme SAS	Vélos-cargos, vélos électriques Véhicules utilitaires électriques, gaz naturel ou bioéthanol Porteurs avec hayon jusqu'à 3,5t
R8 Chef·fe de projets	1987 EI 2015	Mise à disposition de personnel Conciergerie solidaire Cyclo-logistique (2020)	Matériel de nettoyage, de bricolage, mobilier Alimentaire : restauration et courses à domicile	Association portant une AI et une EI	5 véhicules utilitaires (<i>Kangoo</i>) 1 camion aménagé en comptoir de conciergerie 3 vélos-cargos
R9 Co-directeur·ice	2010	Maraîchage biologique et développement circuits courts Développement économique territorial et activités d'insertion	Alimentaire	Plusieurs ACI, un centre de formation, une association militante réunis via un groupement d'employeurs (GES) et une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)	1 petit camion 1 gros camion 1 camion frigorifique

R10 Co-dirigeant·e	2020	Commerce : épicerie locale en ligne	Alimentaire frais (fruits, légumes, viande, fromage) Epicerie et produits d'hygiène	Société coopérative de production (SCOP) exploitée sous forme SARL	1 VUL frigorifique (<i>Fiat Scudo</i>)
R11 Encadrant·e technique	1991	Jardin de Cocagne Logistique pour un groupement de producteurs Ressourcerie, blanchisserie...	Alimentaire	Une association qui porte plusieurs ACI	3 VUL 3,5 tonnes
R12 Responsable d'agence	1992	Recrutement et placement en logistique et agroalimentaire	/	Un GEIQ sous forme de SASU, un centre de formation et une agence de travail temporaire	/
R13 Chargé·e de développement	2015	Assemblage industriel Réemploi numérique Livraison de produits locaux	Literie, cosmétiques, informatique Denrées alimentaires	Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) exploitée sous forme SARL	1 camion 20m ³ 1 camion frigorifique
R14 Président·e	EI 2022	Transport de produits locaux	Alimentaire frais (fruits, légumes, viandes, poissons)	Une EI, filiale SAS d'une association qui porte un ACI (« société-mère »)	1 VUL

5. L'analyse thématique

Afin d'étudier les modes d'organisation des SIAE, j'ai choisi la méthode de l'analyse thématique. J'ai donc relevé dans chaque retranscription les éléments qui correspondaient aux thèmes que j'avais commencé à identifier à partir de la lecture bibliographique et de mes hypothèses. J'ai aussi relevé les éléments qui semblaient importants pour identifier des thèmes émergents. Découper transversalement le corpus m'a permis de me détacher de la singularité des entretiens, au vu de la diversité de mon corpus. C'est ensuite en sélectionnant les thèmes pour lesquels j'avais soit des éléments qui convergeaient, soit des éléments qui variaient que j'ai commencé à élaborer mon plan, puis que j'ai commencé à rédiger (cf. Annexe 8 : Catégories d'analyses).

Présentation et discussion des résultats

À partir de maintenant, je vais donc commencer à présenter les résultats de mon enquête, si une référence n'est pas précisée, les aspects abordés sont tirés de mon analyse des entretiens. Si ce n'est pas précisé, l'analyse est tirée des entretiens de toutes les SIAE enquêtées. Les éléments entre guillemets sont des citations de la personne enquêtée [R...], mis à part les éléments entre guillemets en italique. « Les personnes en insertion » ; « les personnes en parcours d'insertion » ; « les salarié·es en insertion » ; « les salarié·es accompagné·es » désignent les personnes accueillies dans les structures d'insertion pour être accompagnées vers l'emploi. « Les salarié·es permanent·es » sont les salarié·es des structures qui ne sont pas en insertion : directeur·ices ; chargé·es de projet ou de développement ; encadrant·es techniques... Un glossaire des sigles et des acronymes utilisés est également à votre disposition en annexe 1.

I/ Le fonctionnement des SIAE : réalités de terrain

a) Les profils des personnes en parcours d'insertion

La recherche de données m'a permis de comprendre le fonctionnement général des SIAE et les publics concernés par ce secteur. Ce panorama (cf. Encadré 1) est complété par des éléments donnés en entretien et permet ensuite de situer les résultats de l'enquête. Il illustre les grandes différences dans l'accueil des publics selon le statut des SIAE, et donc les activités qu'il leur est possible de proposer. Les différents conventionnements permettent en effet d'accueillir différents publics, c'est pourquoi une grande partie des structures que j'ai rencontrées combinent plusieurs conventionnements, pour pouvoir faire évoluer les salarié·es accompagné·es dans la même structure d'insertion avant de s'insérer sur le marché de l'emploi classique. L'État a des niveaux d'engagement différents selon les structures, et les soutient principalement *via* l'aide au poste d'insertion comprenant un montant socle défini annuellement par ETP, et un montant modulé en fonction des caractéristiques du public accueilli, des actions mises en œuvre pour l'insertion et des résultats constatés à la sortie, ce qui implique qu'une partie de la subvention n'est perçue qu'après évaluation des résultats.

Pour le développement de leurs activités, les SIAE peuvent faire une demande auprès du département pour l'accès à des subventions, ou alors répondre à des appels à projets portés par exemple par des collectivités ou associations qui financeront peut-être l'achat de matériel. Les conseils départementaux aussi financent en partie les SIAE via le FDI, mais avec des règles

variables d'un département à l'autre : versement d'un forfait pour toute personne accompagnée ou versement d'une aide supplémentaire pour les personnes accompagnées bénéficiaires du RSA par exemple [R6].

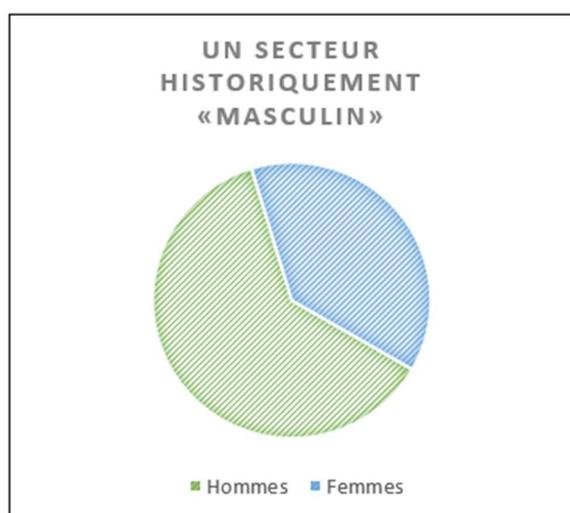
Tableau 3 : Publics accueillis par les SIAE selon les différents conventionnements

Production de biens et services		Mise à disposition de personnel	
ACI	EI	AI	ETI
Très éloigné de l'emploi	Similaire monde classique	Très éloigné de l'emploi	Similaire monde classique
Aide au poste couvre l'intégralité du salaire	Aide au poste couvre 50% du salaire	Aide au poste couvre 10% du salaire	Aide au poste couvre 20% du salaire
But non lucratif	Perspectives de viabilité économique	But non lucratif	Perspectives de viabilité économique

Pour être "éligible" à un emploi dans le secteur de l'IAE, il faut répondre à un "critère administratif de niveau 1", c'est-à-dire être bénéficiaire du RSA, allocataire de l'ASS (allocation de solidarité spécifique) ou de l'AAH (allocation aux adultes handicapés) ou alors être demandeur d'emploi de très longue durée (inscription continue de 12 à 24 mois chez Pôle Emploi). Ou alors cumuler trois "critères administratifs de niveau 2", c'est-à-dire avoir un niveau d'étude équivalent ou inférieur au CAP-BEP, avoir plus de 50 ans ou moins de 26 ans, sortir de l'ASE (aide sociale à l'enfance), être reconnu·e travailleur·se handicapé·e, être un parent isolé, être dans une situation d'hébergement précaire (hébergé·e ou à la rue), avoir un statut de réfugié ou de demandeur d'asile, résider en ZRR (zone de revitalisation rurale) ou en QPV (quartier prioritaire de la ville), sortir de détention ou être sous-main de justice, ou encore ne pas maîtriser la langue française. Un candidat orienté par un prescripteur habilité (acteurs du service public de l'emploi, CCAS, PLIE, CHRS, AFPA, ASE...) peut déroger à ces critères. (Source : Ministère du Travail)

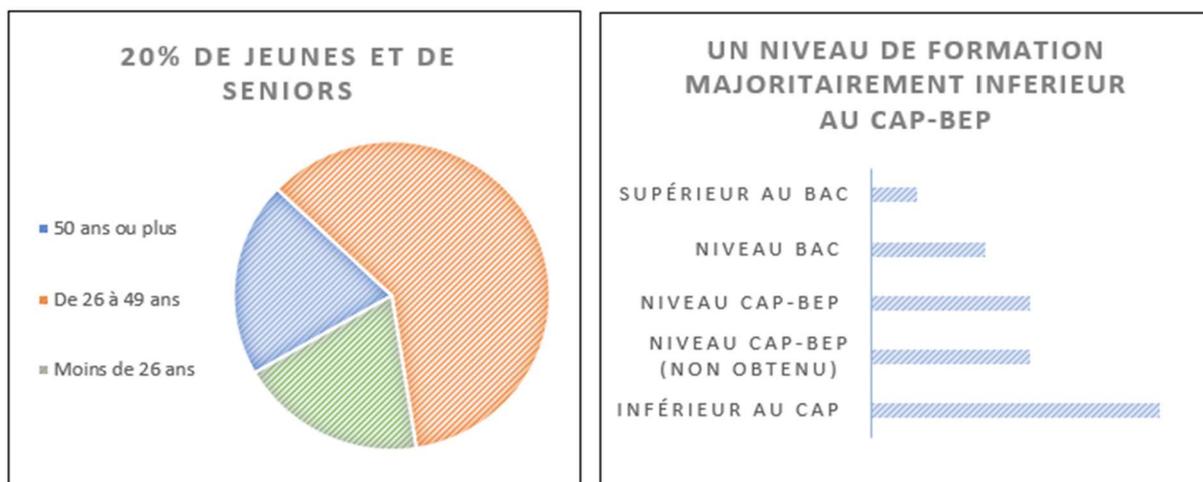
- **Profils des salarié·es en parcours d'insertion selon les statistiques nationales**

(Source : Agence de Services et Paiement, traitement DARES, 2019)

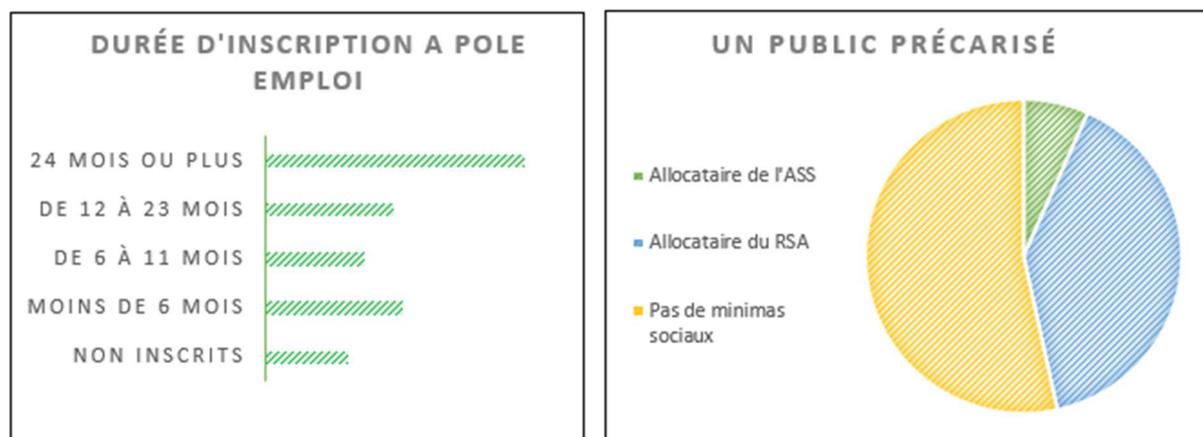


Sur les 268 487 salarié·es nouvellement embauchés ou renouvelés en 2019, on compte 62% d'hommes contre 38% de femmes. Historiquement, le secteur de l'IAE concernait une majorité d'emplois « masculins », c'est-à-dire dans le bâtiment, la manutention, le recyclage de déchets... Mais on observe une féminisation du secteur avec la multiplication d'emplois « féminins », notamment dans les services à la personne et aux collectivités.

Parmi les salarié·es en insertion, on compte beaucoup de jeunes et de seniors (20% chacun). On trouve aussi une majorité de personnes ayant un niveau de formation inférieur au CAP-BEP (38%). Les jeunes non expérimentés et les travailleurs seniors ont plus de mal à trouver un emploi, c'est vrai aussi pour les personnes avec peu ou pas de qualifications. Le développement de l'IAE vise justement à aider les personnes dans ces situations à s'insérer sur le marché du travail, il semble donc que ce sont les bonnes personnes qui bénéficient des mesures prises par l'État dans ce domaine. On compte quand même 15% de personnes ayant un niveau de formation égal au BAC et 6% avec un niveau de formation supérieur au BAC, ce sont sûrement des personnes pour lesquelles le contexte du marché de l'emploi n'est pas favorable ou des personnes ayant traversé un moment difficile, un incident de vie.



Concernant justement la durée d'inscription à Pôle Emploi, la majorité des salarié·es embauché·es ou renouvelé·es en 2019 était inscrit depuis plus de 24 mois (38%), ce qui encore une fois montre que la population ciblée par les mesures de l'Etat est atteinte. On compte tout de même 12% de salarié·es qui n'étaient pas inscrit à Pôle Emploi avant leur embauche et 20% inscrits depuis moins de 6 mois : est-ce que cela montre la difficulté à s'insérer sur le marché du travail ou au contraire la volonté de se former avant d'être « *chômeur de longue durée* » ? Également, 47% des salarié·es nouvellement embauché·es ou renouvelé·es en 2019 percevaient des minimums sociaux, dont 40% le Revenu de Solidarité Active (RSA) et 7% l'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS). On compte aussi parmi les salariés de l'IAE nouvellement embauchés ou renouvelés en 2019, 8% de travailleur·ses en situation de handicap.



Dans les structures qui concentrent le plus de postes en insertion dans le secteur du transport et de la logistique, c'est-à-dire dans les EI et ETTI, on compte :

- Davantage d'hommes (74%),
- Légèrement plus de jeunes (22% de moins de 26 ans),
- Un niveau de qualification moins élevé (41% ont un niveau inférieur au CAP-BEP),
- Un peu moins de travailleur·ses en situation de handicap (6%),
- Une part légèrement plus élevée de chômeurs de moyenne durée (19% étaient inscrits à Pôle Emploi depuis 6 à 12 mois et 21% depuis 12 à 24 mois). Le secteur de l'IAE ne profite alors pas seulement aux « *chômeurs de très longue durée* », ce qui peut se comprendre dans le contexte actuel difficile du marché de l'emploi.

• Profils des salarié·es en parcours d'insertion selon les SIAE rencontrées

Les SIAE interrogées présentent leurs salarié·es en insertion comme des personnes ayant des profils très différents. Ils peuvent rencontrer des difficultés sociales, familiales ou des difficultés de logement ; mais elles accueillent aussi des personnes sortant de prison, des personnes en situation de handicap, des « décrocheurs », ou encore des chômeurs de longue durée « en perte de confiance en soi ». Les profils des personnes en insertion sont aussi très changeants d'une année sur l'autre, par exemple des profils qui restent plus ou moins longtemps dans la structure, « de plus en plus de profils issus de l'immigration » [R8] : des caractéristiques qui dépendent sûrement du contexte socio-économique. Les AI, qui exercent souvent des activités dans le secteur des services à la personne, donc en partie des activités liées au *care*¹⁵, accueillent beaucoup de femmes qui ont commencé par élever leurs enfants, qui n'ont pas le permis de conduire et qui aujourd'hui cherchent à s'insérer sur le marché du travail [R8].

Les premières raisons des personnes à venir travailler dans une structure d'insertion, selon elles, sont l'obligation – pour renouveler leurs droits au chômage ou au RSA par exemple ; ou par nécessité de reprendre une activité – après un incident de vie ou après une période d'isolement social. Une partie d'entre eux sont donc envoyés par des prescripteurs sociaux (Pôle Emploi, accompagnement du RSA, assistance sociale), ils sont décrits comme n'ayant « pas toujours envie de travailler », restant 4 à 6 mois dans la structure avant d'en sortir. Certains seraient même menacés par Pôle Emploi « d'appuyer sur le bouton pour supprimer le RSA, chose qui est complètement illégale » [R4]. D'autres encore ont la nécessité d'avoir une fiche de paye, par exemple pour sortir d'une situation d'hébergement précaire et accéder plus rapidement à un logement social. Il y a aussi dans les publics accueillis par les SIAE, des gens « très motivés », avec des niveaux de compétence élevés, qui ont parfois répondu par eux-mêmes à l'offre d'emploi via la « *plateforme inclusion* ». Ce sont des personnes qui ont connu « des incidents de vie, des accidents de parcours », qui ont perdu confiance en eux, et qui d'un coup « rebondissent ». Selon certain·es enquêté·es, on ressent cette différence dans l'investissement et l'implication au travail [R4].

¹⁵ Le concept de *care* renvoie aux activités à la limite du domestique, du sanitaire et du social, dans lesquelles des individus accueillent et aident les personnes en perte ou insuffisance d'autonomie ; il s'agit du souci pour l'autre et des activités de prise en charge et de soin (Cresson et Gadrey, 2004).

Quelques éléments me permettent également de distinguer les profils des travailleurs en insertion en Ile-de-France et « en ruralité »¹⁶ : en Ile-de-France il y a de plus en plus de personnes au statut de réfugié ou en situation de migration, ce sont des personnes dont les freins principaux à l'emploi sont la langue et le manque ou la non-reconnaissance des diplômes [R5 ; R3]. Cela nécessite parfois pour la structure de s'adapter en interne pour trouver les partenaires de l'accompagnement sur ces sujets-là, mais aussi lorsque la préfecture ne renouvelle pas toujours les titres de séjour, et « souvent des salariés les plus investis » [R8]. Les SIAE de la région parisienne accueillent aussi des personnes en situation d'hébergement précaire ou qui ont des problèmes d'addiction. Dans les espaces ruraux, les SIAE sont « beaucoup confrontés à l'illettrisme » et ont souvent affaire à des personnes qui n'ont pas accès au numérique. Selon elles, les personnes en insertion dans les régions rurales ont des difficultés plus marquées en lien avec des addictions, des problèmes de santé physique ou mentale importants. Une structure m'a parlé de 20% de personnes reconnues travailleurs handicapés, et 15 à 20% de plus qui devraient l'être mais qui ne seraient pas reconnues ou qui seraient « dans le déni » [R4 ; R5].

Ce que l'on appelle taux de sorties positives concerne les personnes poursuivant sur une formation qualifiante, sur un CDD de plus de 6 mois ou sur une embauche en CDI à la fin de leur parcours dans l'IAE. Les SIAE exerçant une activité de maraîchage m'ont parlé de « très peu de sorties positives sur les secteurs d'activité qu'on propose », « moins de 5% sortent avec un projet professionnel en lien avec le maraîchage » [R9] – en même temps, être maraîcher c'est être chef d'entreprise [R5]. En cyclo-logistique aussi, l'activité les intéresse pendant un moment mais ils ne souhaitent pas en faire un « projet de carrière » [R3]. Finalement les activités proposées ne demandent souvent aucun prérequis, ce sont des supports d'activité qui servent à « *se remettre en route* » vers le marché du travail. Elles permettent parfois de découvrir un secteur d'activité mais souvent c'est surtout pour « renouer avec la société et le lien social de manière générale » [R11]. De plus, le taux de sorties positives dépend des profils mais aussi du contexte économique (si l'activité marche ou pas, le taux de chômage local...) [R5 ; R11]. En revanche pour les GEIQ, la validation d'une certification professionnelle, le parcours en entreprise et les points réguliers avec les formateurs mènent très souvent, « à 80% du temps », à la proposition d'une embauche en fin de parcours [R12].

Il est important de retenir que les personnes accueillies dans les structures d'insertion ont des profils très divers qui peuvent varier selon les spécificités régionales et le contexte économique. Elles peuvent rencontrer des difficultés sociales, familiales ou de santé. Les structures que j'ai rencontrées accueillent de plus en plus de personnes en situation de migration, surtout en Ile-de-France. On peut enfin distinguer les personnes qui prennent elles-mêmes l'initiative d'intégrer une structure d'insertion qui sont souvent plus motivées ; et les

¹⁶ J'ai repris le terme ruralité à l'un-e de mes enquêtés pour désigner des régions ou départements à dominante rurale. Bien que ce mot fasse « référence à l'ensemble des représentations collectives associées à la vie dans les espaces ruraux. » (Bouron et Georges, 2015).

personnes envoyées par les prescripteurs sociaux (notamment des demandeurs d'emploi en fin de droit) qui quittent souvent la structure après la période requise pour récupérer ses droits aux aides sociales. Cela étant dit, les SIAE que j'ai rencontrées insistent sur le fait que cela ne concerne pas la majorité des personnes qui leur sont envoyées.

b) Les questions administratives : financements, démarches, évaluations

On a donc vu que les entreprises du secteur de l'IAE ont des objectifs de viabilité économique similaires aux entreprises classiques, tout en s'engageant auprès de publics nécessitant un accompagnement. Cette « perte de dynamisme économique », pour reprendre les termes de l'une de nos enquêtées, est finalement peu compensée par les aides au poste et plusieurs structures ont déploré le manque d'aides pour soutenir l'activité, trop « aléatoires » et dépendantes des projets. D'autres soulignent quand même que cela leur permet « d'avoir moins de chiffre d'affaires à sortir » [R4]. Dans un contexte de « maîtrise des dépenses publiques », les SIAE sont amenées à repenser leur modèle socio-économique pour intégrer de plus en plus de ressources privées pour compléter les financements publics, et pour accroître la part d'autofinancement via la production de biens et services¹⁷.

Tous·tes soulignent néanmoins les investissements de l'État dans le secteur de l'insertion socioprofessionnelle, secteur adapté et secteur de l'insertion confondus, certain·es parlent d'une relance depuis le Pacte Ambition de 2018, d'autres évoquent aussi le contexte emploi difficile : beaucoup d'offres d'emploi non pourvues, beaucoup de personnes en recherche d'emploi. Plusieurs enquêtées se sont référées à l'expression du « quoi qu'il en coûte », et certain·es de souligner que l'État commence à « faire attention », par exemple en freinant le développement des ACI pour plutôt encourager la création de postes en EI [R4 ; R6 ; R10]. Certaines structures ayant développé de nouvelles activités se sont alors trouvées contraintes en nombre de postes, alors qu'elles ont déjà investi dans des équipements. C'est pour elles un « challenge » de rentabiliser ces outils avec un nombre limité de personnel [R9].

Parmi les charges administratives mentionnées, on trouve la constitution des dossiers de demande d'agrément ou de financements. Ils demandent d'être précis et réaliste concernant le projet de création de SIAE, « pas tant sur l'activité [...] mais plutôt sur l'accompagnement et le retour à l'emploi » [R4]. Pour les structures sous statut associatif, les financements de départ doivent représenter 70% minimum, et les aides de l'État ne suffisent pas à les atteindre. Il faut donc solliciter des financeurs supplémentaires, et c'est là que plus les demandes se multiplient, plus les structures multiplient les bilans, et plus la charge d'évaluation des résultats est importante [R5]. Les structures doivent en effet rendre compte d'un certain nombre d'indicateurs contrôlés annuellement (durée moyenne hebdomadaire et durée totale travaillée,

¹⁷ Focus n° 3, Hors-série, DLA 2014 (dispositif local d'accompagnement de l'ESS) : <https://www.cresspaca.org/publications-cress-paca/focus-thematiques/focus-n-3-ess-et-insertion-par-l-activite-economique-iae-cress-chantier-ecole-fei-coorace-paca>

difficultés rencontrées par les personnes en insertion, nature des formations mises en place...), notamment pour le versement de l'aide au poste. Ainsi, cette « traçabilité » peut entrer dans le choix des publics accueillis, les structures ayant une « exigence qualité » lors des recrutements, elles accompagnent alors des personnes moins éloignées de l'emploi, ou dont ils sont sûrs de la motivation [R12]. Un point à améliorer toutefois serait la synchronisation de ces outils d'évaluation, entre les dossiers numériques et les indicateurs à entrer sur la plateforme, les documents ne sont pas harmonisés et cela rend ce travail « assez chronophage ». Elles soulignent quand même que « c'est normal qu'on rende des comptes » puisqu'elles font l'objet de « financements importants » [R5]. Au contraire, les financements de départ d'une EI ne doivent pas dépasser 20%. D'où l'importance des objectifs économiques dans ces structures, et c'est pourquoi elles insistent pour se décrire comme une « entreprise normale » [R1 ; R2 ; R4].

Également l'un des critères d'évaluation souvent mis en avant dans les rapports d'activité des SIAE est le taux de retour à l'emploi, décrivant les situations des personnes en fin de parcours d'insertion. Néanmoins les SIAE rencontrées insistent souvent sur le fait que ce n'est pas le seul indicateur à prendre en compte, car il dépend des problématiques rencontrées par les personnes accompagnées et du tissu économique local [R5]. Elles reconnaissent que « l'Etat l'a fait pendant longtemps et le fait moins aujourd'hui », mais elles agissent tout de même pour une meilleure prise en compte notamment du nombre de freins à l'emploi levés (passage du permis de conduire, accompagner vers un parcours de soins, pour trouver un logement...) pour l'évaluation de leur impact social, parce que « c'est déjà énorme [*et derrière*] la marche vers l'emploi sera beaucoup moins haute » [R5].

En termes de démarche d'accompagnement, l'un.e de mes enquêtés m'a fait part de l'évolution de la posture de la personne accompagnante, depuis le rôle du « sachant » vers un rôle d'« écoutant », en insistant sur la question de l'autodétermination des personnes et de leur projet [R4]. Les structures d'insertion font aussi une différence entre les formations internes utiles à l'activité exercée dans la structure, et les formations externes qui seront utiles à la personne. Quand il s'agit de financer des formations externes « il faut que ça se justifie », par exemple si une entreprise se montre intéressée pour proposer une embauche à une personne en fin de parcours. Cela concerne notamment le passage du permis poids lourds ou des CACES pour les entreprises qui cherchent à recruter des personnes qualifiées dans le secteur du transport ou de la logistique, « après c'est des deals à faire sur le territoire » [R1].

Pour résumer, les financements privés et publics visant à soutenir l'activité économique des SIAE ne sont pas assez stables et dépendent trop souvent des appels à projet ou des projets qu'elles mettent place. En ce qui concerne la charge des démarches d'évaluation, elle dépend du nombre de partenaires financiers et du nombre de salariés en parcours d'insertion. Aujourd'hui beaucoup d'indicateurs sont contrôlés pour évaluer les résultats des SIAE, ce qui les amène parfois à sélectionner davantage les personnes accueillies pour tenir les objectifs qui leur sont fixés. Le taux de sorties positives n'est donc plus le seul indicateur pris en compte pour mesurer l'impact social des structures

d'insertion mais il a tendance à rester le seul mis en valeur dans leurs rapports d'activité. Plusieurs structures rappellent toutefois qu'il est à mettre en regard avec le dynamisme économique du département et souhaiteraient que soit plutôt mis en avant le nombre de freins à l'emploi levés pendant le parcours d'accompagnement.

c) Le choix de l'activité de transport-logistique

Tout d'abord la quasi-totalité des SIAE interrogées ont fait le choix de diversifier leurs activités pour atteindre plus facilement un équilibre économique. En effet, la diversification des activités permet de sécuriser le modèle économique et de renforcer la viabilité de la structure¹⁸. Elle permet différentes sections analytiques, pour équilibrer des activités en déficit avec des activités en excédent ; mais aussi de réagir plus rapidement dans l'affectation de ressources, notamment sur certaines activités peu rentables : il « vaut mieux produire moins que de perdre de l'argent » [R4]. Cela permet finalement de répartir les risques sur plusieurs activités, et de multiplier les passerelles vers l'emploi, c'est-à-dire d'ouvrir aux publics accueillis l'accès à différentes formations, différents permis [R4 ; R7].

Pour exercer certaines activités, les SIAE rencontrées ont parfois dû monter une deuxième structure sous un conventionnement différent, notamment pour le transport de matériel (juridiquement impossible pour une AI) ou le transport pour compte d'autrui (juridiquement impossible sous statut associatif)¹⁹. En cumulant plusieurs statuts, elles deviennent parfois des Groupes Économiques et Solidaires (GES) lorsqu'elles souhaitent mutualiser leurs moyens généraux (comptabilité, ressources humaines...) [R8 ; R9].

Encadré 2 : Historique d'une filiale créée pour le transport pour compte d'autrui

Cette structure [R5] est née de la fusion de deux associations, créées dans les années 1990. Elles exerçaient plusieurs activités (maraîchage, espaces verts, bâtiment...) et étaient en difficulté financière quand une association d'échelle nationale les a rachetées en 2012.

« Il a fallu faire des choix, donc y a des activités qui ont été fermées [...] c'est en 2015 que la plateforme logistique a été créée, justement parce que [l'association d'échelle nationale] avait lancé un appel d'offre pour gérer ses dons en nature ».

En 2021, l'association d'échelle nationale a souhaité développer un nouvel axe : « pour pouvoir faire du transport pour le compte d'autrui, donc pour pouvoir commercialiser du transport, il faut avoir une licence transport [...] [l'association d'échelle nationale] avait fait une demande qui a été refusée par la préfecture de l'Ile-de-France au motif qu'on était statut associatif et que seules les entreprises qui sont au Registre du Commerce peuvent être éligibles à la licence transport ». Elle a donc créé une filiale sous statut SAS, qui est également une entité nationale avec plusieurs établissements.

¹⁸ Etude menée par France Active, le DLA et l'Avisé, *Les enjeux sociaux et économiques des structures de l'insertion par l'activité économique*, 2017.

¹⁹ Je reviendrai ce dernier élément dans la deuxième partie (II/b).

Encadré 3 : Historique d'un Groupe Economique et Solidaire (GES)

A l'origine, cette structure [R9] était un organisme de formation qui accompagnait les demandeurs d'emploi en zone rurale. Un changement de direction en 2010 a amené l'idée de créer un chantier d'insertion pour compléter l'accompagnement des personnes en recherche d'emploi. « Donc il a démarré un premier jardin de Cocagne, et puis deux, et puis trois ». À la création du troisième jardin, les membres de la direction en sont venus à se doter d'un groupement d'employeurs « pour mutualiser les fonctions support, de direction, de compta, de communication, d'informatique, de tout ». Un quatrième jardin est né il y a 2 ans, et à la même période, les salariés permanents des jardins ont choisi de monter une « association militante pour porter toutes les actions autour du bien vivre alimentaire, des paniers solidaires, des ateliers cuisine... ce qu'on faisait avant sur les jardins mais quand on avait le temps, là on s'est dit que c'était un outil puissant et qu'il fallait des ressources, un véhicule juridique dédié ». Ces sept structures sont aussi regroupées dans une société coopérative à intérêt collectif (SCIC), un choix stratégique : « on s'est dit que ça avait plus de sens et de poids qu'on parle à l'échelle du département donc c'est pour ça qu'on a créé un nom de marque qui englobe toutes ces structures-là ».

Cette forte propension à diversifier leurs activités est sûrement l'une des raisons pour laquelle le transport ne concerne *a priori* pas une grande part des SIAE. Les postes en insertion dans le secteur du transport et de la logistique concernent en effet principalement les missions exercées par les salarié·es des ETTI, ils sont 18% à avoir été mis à disposition sur des postes de ce secteur. Ensuite ce sont 12% des salarié·es en insertion dans les EI qui exercent des métiers de ce secteur. On peut déduire que les structures ayant une forme se rapprochant du monde du travail « classique », autant dans son fonctionnement que dans le public accueilli, font plus souvent exercer les métiers du transport et de la logistique aux personnes en parcours d'insertion. On compte aussi 36% de salarié·es en ACI exerçant un métier dans le domaine de l'agriculture, notamment dans les Jardins de Cocagne que nous avons recensés.

Les différentes activités exercées par les SIAE m'ont fait de comprendre qu'elles s'adressaient à des publics différents, poursuivant des objectifs différents. En effet, les personnes viennent dans ces structures principalement par obligation de travailler – pour renouveler ses droits au chômage ou au RSA par exemple ; ou par nécessité de reprendre une activité – après un incident de vie ou après une période d'isolement social [R4 ; R6 ; R11]. On qualifie alors de « remobilisantes » les activités ne nécessitant aucun prérequis et à destination des profils les plus éloignés de l'emploi (réemploi de cartons, maraîchage). On qualifiera plutôt de « professionnalisante » une activité qui demande des prérequis et une certaine autonomie, voire impliquant des responsabilités, telles que le transport ou la logistique [R5].

Pour ce qui est de la sélection des candidats, les postes de chauffeurs-livreurs font l'objet d'une sélection plus poussée car il faut avoir le permis, les historiques en lien avec l'alcool ou la drogue sont souvent rédhibitoires, et les SIAE sont intransigeantes sur la ponctualité du candidat [R1 ; R9 ; R14]. Étant donné qu'elles ont absolument besoin de personnes qui ont le permis pour continuer leur activité, elles sont parfois qualifiées de « perles rares » [R8].

Dans tous les cas, l'activité choisie par les SIAE relève d'abord d'une raison d'existence, « sans

activité économique on n'existe pas » [R2]. Car il s'agit en premier lieu de former les personnes éloignées de l'emploi, « de faire du business pour créer des emplois » [R7]. Le but premier est donc de faire exercer une activité professionnelle aux personnes en parcours d'insertion, pour leur faire réapprendre les habitudes de travail (horaires, attitude, respect de la hiérarchie...) en bénéficiant d'un accompagnement sur le plan personnel : problématiques familiales, de santé... « nous aidons de manière générale, la personne à ne pas être envahie par d'autres choses, pour pouvoir travailler correctement » [R7]. L'activité professionnelle permet également « de se sentir utile à nouveau », de reprendre confiance en soi et de bénéficier d'une reconnaissance sociale [R2 ; R4 ; R7] – reconnue comme un « *besoin humain vital* » dans la littérature scientifique (Taylor, 1992). Évidemment, exercer une activité professionnelle permet aussi de se stabiliser financièrement, avec un salaire régulier et plus élevé que les minimas sociaux [R11], ainsi « vous redonnez ce qu'on appelle la capacitation, donc l'empowerment [...] vous lui donnez la possibilité d'être acteur ou actrice de son projet professionnel donc de son projet de vie » [R7].

Ensuite, les SIAE interrogées m'ont parlé de l'activité de transport-logistique comme d'une « activité support intéressante » [R2], avec des compétences « transférables » ou « reconnues sur d'autres postes » : l'organisation, la ponctualité, le respect des procédures... L'activité de transport développe les compétences logistiques d'organisation d'une tournée [R2 ; R3 ; R14] mais aussi les compétences relationnels et/ou commerciales [R4]. L'activité de logistique permet de réhabituer les personnes éloignées de l'emploi au travail d'équipe, voire au lien social de manière générale. Elle demande quand même d'avoir des bases en mathématiques et d'être capable de manier la commande numérique [R5]. La cyclo-logistique plus particulièrement semble s'adresser à un public plus éloigné de l'emploi (pas besoin du permis de conduire), elle permet aux personnes qui ont des « vécus » difficile de pratiquer une activité sportive, en plein air, qui donne un « sentiment de liberté » [R3]. L'activité de maraîchage aussi permet, selon certaines SIAE, aux salarié·es de « se reconstruire ».

Encadré 4 : Historique de deux structures d'insertion en cyclo-logistique

Au départ, cette structure [R3] a été créée en 2012 pour ouvrir un Dispositif Premières Heures (DPH). Elle s'appuyait sur l'activité de réemploi de carton, pour accompagner des personnes ayant connu « un parcours à la rue, avec des contrats plus courts de 4h à 8h par semaine ». Un pôle cyclo-logistique a été créé en 2018 sous le statut d'entreprise d'insertion. Il propose des services de déménagement à vélo, de livraison et de collectes de cartons et biodéchets.

Cette structure [R2] existe depuis 2001 sous forme d'association portant un atelier chantier d'insertion (ACI). Elle propose des services de déménagement social à destination de personnes isolées, et de collecte d'inventus alimentaires. Puis en 2007, elle commence à proposer un service de déménagement à vélo. C'est en proposant ce nouveau service que l'équipe a pris conscience des « nouveaux besoins en livraison à vélo » et dans une volonté de développement de leurs activités, la structure a été accompagnée en 2019 pour créer une entreprise d'insertion sous statut SAS. Elle se compose maintenant de deux entités : « une association pour le volet social et une entreprise pour le champ concurrentiel ».

On compte quand même plusieurs structures du corpus pour qui l'activité a été choisie pour répondre à un besoin du territoire, voire parce qu'elles ont été sollicitées par des collectivités locales – très souvent dans le cadre du Plan Alimentaire Territorial (PAT) [R4 ; R9 ; R13 ; R14]. Cela concerne d'ailleurs les structures identifiées comme « *cœur de cible* » qui ont pour activité principale de « centraliser les commandes » des acteurs de la restauration collective,

des restaurants et des commerces. Car la logistique est en général identifiée comme le « maillon manquant » pour la mise en œuvre du PAT [R14]. Cependant, le développement d'une activité en réponse à une demande explicite d'une collectivité locale devrait supposer que cette dernière soutienne financièrement l'initiative, et qu'elle fasse en sorte de faire connaître le nouveau service sur son territoire. Mais dans le cas de l'une des structures enquêtées, la collectivité territoriale s'est peu à peu désinvestie, ce qui a conduit à la mise en pause de l'activité [R8].

Encadré 5 : Historiques des structures « cœur de cible »

Une association implantée sur le territoire depuis 1981, s'est imposée comme « la référence de l'accompagnement de personnes adultes en situation de handicap » sur le territoire. Porteuse du dispositif d'emploi accompagné (DEA) et d'une plateforme territoriale de transitions professionnelles, dont les objectifs sont d'accompagner des personnes à partir de 16 ans ayant ou non une reconnaissance de handicap pour éviter les ruptures de parcours. Les membres de l'association souhaitaient trouver un moyen de faire le lien de l'ESAT vers l'EI, et ensuite vers le milieu ordinaire. Il s'agissait donc de créer différentes passerelles pour accéder au milieu ordinaire, et de pouvoir donner des solutions aux personnes en difficulté issues des villages avoisinants. « Donc c'est comme ça qu'a germé l'idée de monter une entreprise d'insertion avec mon directeur, pour pouvoir avoir une solution complémentaire ». Il y avait « effectivement des financements » et les attentes correspondaient « au projet associatif et au projet de développement qu'on voulait apporter ».

Pourquoi le choix de la logistique des CCP ?

« On s'est aperçu que nos producteurs allaient livrer le soir à 19h ou à 20h, 24 œufs à 15 bornes de chez eux, et que d'autres allaient à 19h livrer 2 boîtes de pâtés, à peu près dans le même périmètre ». L'objectif est donc de « rapprocher les producteurs les uns des autres, qui d'habitude travaillent chacun dans leur coin, et de pouvoir créer une certaine émulation et aussi de générer une offre de transport en CC ». [R4]

« On est un acteur du plan alimentaire du territoire du [territoire SIAE13], donc c'est [ville] agglomération qui nous missionne pour développer une plateforme alimentaire de territoire, c'est aussi la volonté qu'il y ait plus d'agriculteurs et d'agricultrices production locale sur notre territoire, et que les habitants de [ville] consomment aussi les produits locaux, c'est un peu la culture de l'entreprise, enfin le respect de l'environnement et tout ça. » [R13]

Cette structure [R14] est issue d'une association créée en 1998 portant un chantier d'insertion exerçant des activités très variées (peinture, menuiserie, mécanique, entretien paysager...). Elle a été sollicitée dans le cadre du Plan Alimentaire Territorial (PAT) car « les producteurs locaux ont soulevé la partie logistique, enfin le maillon manquant du système entre les producteurs et les consommateurs ». Les élus de la communauté de communes laquelle cette association est située « ont pensé que le chantier d'insertion était à même, puisque c'est une société qui est solide et qui a pignon sur rue, qui a des résultats, au niveau des personnes éloignées de l'emploi. Ils se sont tournés vers nous et ils nous ont demandé d'étudier la possibilité de créer cette entreprise d'insertion, voilà comment on est arrivé sur le marché. »

Encadré 6 : Historique d'une structure ayant mis en pause son service de livraison

Une association intermédiaire présente sur le territoire depuis 1987, a dû créer une entreprise d'insertion lors de son affiliation à un réseau de lavage de véhicule écologique, car leur statut initial ne leur permettait pas d'intervenir avec du matériel. Depuis 2015, « d'autres choses ont fleuries » : à la demande d'un de leurs clients, ils ont mis en place une conciergerie d'entreprise pour que ce dernier puisse être « en lien avec les commerçants locaux ». Et depuis 2021, ils ont élargi ce service aux personnes âgées et aidantes : « on connaît depuis longtemps des structures du territoire qui rendent des services aux personnes âgées et aux aidants, et on s'est associés avec elles pour créer la conciergerie solidaire ».

Pendant la période du Covid, la structure s'est rapprochée de la mairie pour leur dire que leurs salariés étaient sous-occupés et qu'ils pouvaient éventuellement faire des livraisons pour elle. Plus tard, ils « sont venus toquer à notre porte en nous disant qu'ils voulaient, dans leur politique, intégrer un service de livraison à vélo pour contrer Uber Eat et Deliveroo ». Ce service a bien fonctionné pendant une année, mais il « demandait de déployer une communication d'envergure » alors que les structures d'insertion fonctionnent davantage « avec le bouche-à-oreille, avec des partenariats ». Finalement, la mairie « s'est un peu désinvestie, on pensait pouvoir compter sur eux pour la communication, finalement pas tant que ça. Et puis la personne qui était cheffe de projet en interne est partie vers de nouvelles aventures, donc on a profité de son départ en décembre 2022 pour se dire qu'on allait peut-être réinterroger la façon dont fonctionnait ce projet, et éventuellement, tourner le projet de livraison à vélo plutôt vers des entreprises que vers des particuliers ». [R8]

On compte également quelques structures ayant développé un service de transport de produits issus des CCP pour répondre au besoin d'un groupement de producteurs [R6 ; R11]. Dans les deux cas, ce sont des jardins de Cocagne (chantiers d'insertion qui font du maraîchage biologique et de la vente de paniers en circuits courts) qui ont été sollicités pour prendre en charge une partie de la logistique de ces producteurs qui mutualisent leur offre au sein d'une même plateforme.

Encadré 7 : Des structures en partenariat avec un groupement de producteurs

En 1993, les gérant·es d'une association d'hébergement d'urgence ont eu pour idée de créer un chantier d'insertion, pour compléter l'intégration sociale des personnes accueillies. Mais « à l'époque, c'était un peu mal vu de se faire de l'argent sur une structure qui avait plutôt une vocation sociale. Alors qu'aujourd'hui, c'est vrai que c'est encore un débat mais c'est quand même un peu plus accepté, d'assumer le fait que c'est pas parce qu'on a un but social qu'on n'a pas une rentabilité économique à atteindre pour autant ». L'association a donc été assez rapidement en déficit mais un petit groupe de personnes a souhaité reprendre le chantier d'insertion avec une structure indépendante. « C'était le tout début des Jardins de Cocagne en France, c'est le deuxième historique [...] c'est en partie parce qu'ils étaient inspirés par le premier jardin de Cocagne, c'était un peu dans la mouvance du temps, sauf que à l'époque faire du bio c'était moins répandu qu'aujourd'hui ».

Le lien avec le groupement de producteurs s'est fait dès sa création : « il se trouve que la directrice de l'époque a contribué à la création de ce groupement de producteurs ». Étant donné que l'association avait un bâtiment de stockage, « elle a proposé que notre association puisse aussi porter une partie de l'activité logistique de ce groupement de producteurs [...] donc l'entreprise d'insertion elle a vraiment été créée en réponse à ce besoin-là, et aujourd'hui elle est toujours uniquement centrée sur cette activité » [R6]

En 2010, le projet d'un groupement de producteurs est lancé sous l'impulsion de quelques producteurs la région. Il rassemble aujourd'hui une quarantaine de producteurs dont l'offre est mutualisée sur une plateforme, en partenariat avec 3 structures d'insertion qui gèrent « toute la partie donc dépalettisation, recolisage » et la distribution dans des commerces de proximité. Le transport se passe donc « en direct », « pas de passage par plateforme ». [R11]

Enfin, j'ai rencontré une structure de transport-logistique qui s'adressait au départ aux publics du secteur du travail protégé et adapté (STPA), et à qui l'on a demandé de transposer son savoir-faire dans le secteur de l'IAE. La personne que j'ai rencontrée m'a expliqué que ces deux mondes avaient « très peu de porosité » et que dans les années 2010, les dirigeant·es de structures de ces deux secteurs ont souhaité se rapprocher et partager leurs expériences, car ils rencontrent des « problématiques communes ». Cela leur a d'ailleurs donné la « possibilité d'aller sur des segments où [ils] allaient moins » comme le transport de marchandises, car avec les personnes en situation de handicap ils étaient souvent confrontés à l'impossibilité pour les salarié·es de porter des charges lourdes.

En bref, dans la majorité des cas les structures d'insertion diversifient leurs activités afin de sécuriser leur modèle économique et de multiplier les passerelles vers l'emploi. Ainsi elles se composent très souvent de plusieurs entités ayant différents statuts juridiques, mais elles mutualisent leurs fonctions support (comptabilité, communication, conseil en insertion socioprofessionnelle) pour limiter les coûts. L'activité de transport-logistique dans le domaine alimentaire est considérée comme une activité support intéressante permettant aux personnes d'acquérir des compétences transférables sur d'autres postes (organisation, respect des procédures, relationnel client). Elle est souvent choisie pour répondre aux besoins du territoire, principalement dans le cadre des Plans Alimentaires Territoriaux (PAT) ou d'un groupement de producteurs.

II/ L'inscription de l'IAE dans les circuits courts et de proximité

a) Le choix des circuits courts ou de proximité

D'abord, il me paraît important de comprendre ce que représentent les CCP pour les SIAE. La définition précise des circuits courts (un intermédiaire maximum) est souvent connue, au moins partiellement, mais elle n'est pas toujours très claire : la majorité des personnes enquêtées les associent automatiquement à un périmètre géographique, d'autres les pensent uniquement comme vente directe du producteur au consommateur. En revanche la plupart ne connaissent pas le terme de circuit de proximité, mais peuvent le comprendre car on retrouve l'idée de proximité géographique dans leur définition des circuits courts. Certain·es enquêté·es connaissant la définition précise des CC ont soulevé la relative incohérence d'appeler « circuit court », un approvisionnement qui vient de plusieurs milliers de kilomètres, mais l'un·e d'entre eux/elles mentionne la nécessité de faire voyager certains produits sur de longues distances car non produits dans la région, notamment les fruits [R11].

Les SIAE produisant et commercialisant leurs propres fruits et légumes rentrent effectivement dans la définition officielle des circuits courts, mais aussi celles qui font de la distribution sans achat-revente ou en étant le seul intermédiaire. D'autres modes d'organisation renvoient plutôt aux circuits de proximité avec de la distribution « en local », et utilisent le terme circuits courts pour « le sens auquel ça renvoie dans l'imaginaire collectif » [R5].

• Positionnement des salarié·es permanent·es

Parmi les salarié·es permanent·es avec qui j'ai échangé, beaucoup avaient un niveau d'études élevé c'est-à-dire niveau BAC+5 (master, ingénieur). Les secteurs dans lesquels ils exerçaient avant d'intégrer une structure d'insertion sont divers : certain·es viennent plutôt du commerce, notamment de la grande distribution et ont donc une expérience en logistique. D'autres viennent des domaines de la communication, du marketing, de la recherche de financement ou encore des ressources humaines. L'encadrant·e technique que j'ai rencontré·e avait plutôt un parcours en lien avec les métiers du végétal et de l'enseignement.

Dans plusieurs cas, les personnes ont d'abord travaillé dans des grandes entreprises avant de se reconverter pour des questions de surmenage ou pour trouver un sens à son travail [R6 ; R9]. Certain·es découvrent l'IAE en intégrant la structure, d'autres avaient déjà eu des expériences bénévoles dans ce secteur [R3 ; R9]. Mais aussi, plusieurs enquêté·es étaient « clients de l'insertion », notamment via des marchés publics, et sont devenus des « acteurs de l'insertion » en choisissant de participer au développement de leur structure [R7 ; R14].

Les salarié·es permanent·es que j'ai rencontré·es ont été attirés par le côté innovant des initiatives en lien avec l'alimentation. Plusieurs d'entre elles/eux étaient déjà sensibilisé·es aux questions alimentaires ou aux enjeux de l'agriculture dans le contexte de la crise climatique [R1 ; R5 ; R6]. Certain·es sont aussi sensibles à la dimension de « diversité » [R2 ; R7] dans les publics accueillis par les structures d'insertion : « *[il]* m'a présenté son activité, l'entreprise, ce qu'il faisait, et qui pouvait coller à mes valeurs. » [R12]. Mais aussi, plusieurs d'entre elles/eux ont été attiré·es par les enjeux économiques, renvoyant au courant de

« *l'entrepreneuriat social* » : « j'ai vraiment pris la mesure de la dimension économique de ce type d'entreprises » [R7] ; « j'ai une logique assez entrepreneuriale » [R4].

- **L'environnement relationnel des SIAE**

En ce qui concerne leur environnement relationnel, les SIAE considèrent comme les plus importantes les relations entretenues avec les partenaires de l'emploi, les interlocuteurs de l'accompagnement de personnes en parcours d'insertion : Pôle Emploi, MDPH, services sociaux, psychologues... L'État et le département sont aussi cités comme des soutiens importants, l'État via les aides au poste et le conseil départemental via le FDI et les différents financements qu'il propose. Ensuite le soutien financier de la région, de la ville ou de l'agglomération, mais aussi des financeurs privés (fondations...) sont « plus aléatoires » et les subventions dépendent des projets [R6]. Les SIAE identifiées comme « *cœur de cible* » font généralement l'objet d'importants financements des collectivités locales (département, région et/ou agglomération) et sont beaucoup suivies dans leur évolution, avec par exemple des « réunions toutes les semaines » [R4] ou des « points exhaustifs » tous les trimestres [R14].

En fonction des structures, elles accordent plus ou moins d'importance aux réseaux, et il en existe plusieurs types. D'abord les réseaux d'insertion qui reviennent le plus souvent sont les réseaux d'insertion généralistes : la fédération des acteurs de la solidarité (FAS) et le réseau Coorace. Selon leurs sites internet, le premier semble renvoyer au courant de l'économie solidaire, et le deuxième plutôt au mouvement de l'entrepreneuriat social. Ensuite les réseaux d'insertion dits spécialisés, c'est-à-dire qui s'adressent à un certain type de structures, sont ceux qui reviennent le plus dans notre corpus : la Fédération des entreprises d'insertion (FEI) et le réseau Chantier École. Certaines structures adhèrent aussi à des réseaux d'insertion locaux comme l'INAE (Nouvelle-Aquitaine) ou le GRAFIE (Ile-de-France)²⁰. Tous ces réseaux ont principalement un rôle de « plaidoyer commun » et de représentation à l'échelle nationale [R6]. Ils facilitent les démarches administratives des structures adhérentes en mettant à disposition par exemple des modèles de contrats de travail. Les SIAE rencontrées font aussi parfois partie de réseaux d'insertion thématiques, principalement le réseau Cocagne, qui rassemble plus d'une centaine de SIAE en maraîchage biologique. Ce réseau semble jouer un rôle important pour les structures en circuit court, il organise notamment des rencontres entre les acteurs des Jardins de Cocagne, des temps d'échange et des retours d'expériences [R5 ; R6]. Il permet notamment des discussions autour du modèle économique d'une SIAE en maraîchage biologique, dont le « constat partagé » est qu'il est « difficile à équilibrer » [R5]. Enfin, certaines SIAE adhèrent aussi à des réseaux du monde « classique » du travail, comme la Confédération des Petites et Moyennes Entreprises (CPME) ou les Maisons d'Agriculteurs Biologiques (MAB). Les structures accordant moins d'importance aux réseaux et fédérations avouent parfois que c'est aussi parce que l'adhésion coûte « assez cher » [R2].

Les SIAE entretiennent également des relations avec des entreprises et associations du monde du travail « ordinaire » pour préparer la sortie des personnes en fin de parcours et discuter de

²⁰ Les termes « *réseaux généralistes* », « *réseaux spécialisés* » et « *réseaux thématiques* » proviennent de l'article de D. Canhan, 2022.

propositions d'embauche [R3 ; R12]. Elles ont aussi parfois des partenariats entre SIAE ou avec d'autres associations, par exemple des partenariats ont été passés entre un groupement de producteurs et des SIAE pour que ces dernières se chargent de la prestation logistique [R6 ; R11]. Ou encore, certaines structures entretiennent des relations étroites avec les autres acteurs de « *l'écosystème* » circuits courts comme des groupements de soutien à l'alimentation de proximité ou encore des associations de soutien à l'agriculture paysanne [R1 ; R13].

- **Les motivations de la clientèle**

Pour finir, les SIAE rencontrées s'adressent à différents types de client en fonction des activités qu'elles exercent. Par exemple, les SIAE ayant une activité principale de maraîchage commercialisent leurs produits sous forme de paniers à destination des particuliers. Celles que j'ai rencontrées ont souvent aussi un service à destination des professionnels mais il est moins important. A l'inverse, les SIAE exerçant une activité principale de transport alimentaire et non-alimentaire s'adressent principalement à des clients professionnels, alors que la part de clients particuliers est cette fois-ci marginale. Certaines structures l'expliquent par le coût que représente l'appel à un prestataire de transport, ce sont donc des moyennes et des grosses structures qui s'adressent à elles. Mais elles peuvent quand même avoir des demandes venant de petites structures, par exemple si elles parviennent à mutualiser leurs besoins [R7].

Plusieurs structures ont également remporté des marchés publics pour fournir des cantines scolaires, des restaurants administratifs ou encore des hôpitaux ou des EHPAD [R1 ; R11 ; R13 ; R14]. Une structure a aussi été choisie comme prestataire logistique sur leur département de la plateforme *Manger Bio*, qui est la plateforme sur laquelle de nombreux restaurants scolaires s'approvisionnent [R6]. D'autres structures sont encore en négociation pour la prise en charge de la logistique des cantines scolaires, elles espèrent – notamment en participant au référencement des producteurs sur les plateformes numériques, que le département les choisira pour prendre en charge la logistique et le transport [R4 ; R5]. Certaines enquêtées expliquent tout de même la complexité pour ces acheteurs de cibler des fournisseurs de produits locaux, car il n'existe pas de clause « produits locaux ». C'est pourquoi la clause « sociale » d'insertion peut permettre de resserrer l'appel d'offre à des entreprises dont les acheteurs savent qu'elles fonctionnent en circuit local. Les restaurants collectifs livrés par des entreprises d'insertion peuvent faire preuve de plus de compréhension, notamment sur les horaires de livraison ou en cas de problème. A l'inverse si la livraison est faite par un grossiste important ou par un transporteur professionnel, « ils ne [*leur*] feront jamais la moindre gentillesse » [R1]. Selon cette enquêtée, ce sont les relations humaines qui permettent ces arrangements, mais aussi des valeurs partagées : « ils sont ok pour nous soutenir ».

Le transport de marchandises à destination de clients particuliers est qualifié par certaines SIAE de « moins compliqué », c'est de la « petite logistique » [R7], alors que d'autres rencontrent justement des difficultés à fidéliser la clientèle et à pérenniser leur activité du fait du renouvellement des clients particuliers, qui demande des efforts commerciaux réguliers [R6 ; R9 ; R10]. Ainsi selon la taille de la structure et le type de services, la logistique à destination des clients particuliers est appréhendée comme plus ou moins difficile.

Tableau 4 : Les types de clients des SIAE selon leur activité principale

	SIAE exerçant une activité de maraîchage ou de commerce [R5 ; R6 ; R9 ; R10 ; R11]	SIAE exerçant une activité assimilée au transport [R1 ; R2 ; R3 ; R4 ; R7 ; R13 ; R14]
Clients particuliers	90%	10%
Clients professionnels	10%	90%

Enfin, voici quelques éléments permettant de distinguer deux « profils-types » de clients professionnels choisissant des SIAE pour leur approvisionnement en produits locaux :

- Certaines entreprises souhaitent se donner « bonne conscience » [R4], « cocher le critère RSE insertion » [R8] : le client s'intéresse plus ou moins à la démarche d'insertion sociale mais fait ce choix pour améliorer l'image de l'entreprise. Cela concerne plutôt des grosses ou moyennes entreprises.
- La majeure partie des entreprises clientes (ou les salarié·es qui font ce choix) sont déjà sensibilisées aux enjeux du bio et du local et « en plus sont touchés par la dimension insertion » [R6].

Encore aujourd'hui les SIAE, tout comme les structures du STPA, sont accusées de concurrence déloyale ou de faire du travail à bas coût, car les entreprises qui font appel à elles récupèrent une partie du coût en avantages fiscaux. Les dirigeant·es de ces structures ont parfois besoin de faire de la pédagogie auprès des entreprises et des salarié·es du monde « classique », pour expliquer que les salarié·es en insertion ou en situation de handicap font le même travail que les salarié·es classiques : « notre métier à nous c'est pas de faire du misérabilisme ou du travail de daube, c'est de la valorisation de compétences et d'opérateurs » [R4]. Ils/elles insistent d'ailleurs sur leur volonté de ne plus faire du travail à bas coût, sinon les clients ne viennent que pour cette raison et non pas pour soutenir la démarche sociale.

En résumé, certaines structures entrent dans la définition des circuits courts, d'autres plutôt dans la définition des circuits de proximité ; même si les personnes rencontrées ne connaissent pas toutes la définition précise. Dans tous les cas, elles revendiquent un certain « imaginaire » associé aux circuits courts. Ce qu'il faut retenir de l'écosystème de l'IAE, c'est l'importance des relations de ces structures avec les partenaires sociaux (centres d'hébergement, assistance sociale) et les partenaires emploi (Pôle Emploi, Mission Locale). Mais aussi le soutien financier essentiel de l'Etat et du département, qui suit parfois de près

l'évolution de ces structures. Enfin, en fonction de l'activité principale et la taille de la structure, elle se tourne plus ou moins facilement vers des clients particuliers ou des clients professionnels. La clientèle professionnelle se tourne vers les structures d'insertion pour « cocher le critère RSE » ou alors parce qu'elle est sensibilisée aux enjeux de l'alimentation locale.

b) Les stratégies organisationnelles et commerciales des SIAE

• L'organisation interne des structures

La majorité des SIAE exerçant une activité de transport-logistique en CCP ne sont pas des entités totalement indépendantes : soit une même structure porte un ACI ou une AI en plus de l'EI, soit une même association regroupe plusieurs établissements (cf. Présentation des structures enquêtées). Elles diversifient les activités et les statuts tout en mutualisant leurs « fonctions support », c'est-à-dire la gestion des ressources humaines, les accompagnants socioprofessionnels (ASP, CIP), la comptabilité, la communication... Ainsi la gestion de la main d'œuvre se fait en interne, que ce soit pour les salarié·es permanent·es qui sont recrutés par un·e responsable RH ou un·e responsable administratif et financier (RAF) ; ou pour les salarié·es en insertion. Le processus de recrutement pour les personnes souhaitant s'insérer dans une SIAE commence par délivrance d'un « *pass IAE* » auprès des prescripteurs habilités (Pôle Emploi, services sociaux...). Après être passé par la *plateforme de l'inclusion*, la personne est reçue par les ASP ou CIP pour un premier entretien, qui leur permet d'identifier le dispositif adapté au niveau de compétences et aux difficultés rencontrées par la personne (DPH, ACI ou EI). Ensuite il passera un deuxième entretien avec les encadrant·es techniques pour confirmer ou infirmer la possibilité pour cette personne de venir travailler dans ce dispositif. Ceci dit, du point de vue des encadrant·es techniques, le schéma de recrutement de l'IAE qui conduit au renouvellement de l'équipe tous les 2 ans peut être vécu comme une difficulté pratique pour stabiliser et rentabiliser l'activité, car il y a « des gens qui rentrent et qui sortent en permanence » [R11].

Tableau 5 : Exemples de composition de l'équipe d'une SIAE selon sa taille

Microentreprise (MIC)	5 salarié·es en insertion, 1 cheffe d'équipe (mutualisés : 1 CIP, éducateurs spécialisés...)
Petite ou moyenne entreprise (PME)	15 ETP en EI, 15 ETP en ACI, 4 encadrants techniques, 2 ASP
Entreprise de taille intermédiaire (ETI)	55 salarié·es en insertion (dont 15 sur la logistique), 14 salarié·es permanent·es

- **Les stratégies commerciales**

Comme nous l'avons vu en première partie, le modèle économique de la logistique est difficile à rentabiliser, c'est une des raisons pour lesquelles les structures exercent très souvent plusieurs activités pour équilibrer leur bilan économique. Cela leur permet également de pouvoir proposer aux personnes en parcours d'insertion plusieurs dispositifs et formations pour se réadapter au travail avant d'accéder au marché de l'emploi « ordinaire ». De plus, les SIAE rencontrées n'ont pas souhaité baser toute leur activité sur la livraison uniquement alimentaire, à l'exception des structures « *cœur de cible* », car selon elles, la demande de transport en CCP ne serait « pas encore mûre » [R9], il y n'aurait encore « pas assez de volumes » [R2]. Mais elles sentent bien le potentiel à venir car elles se réunissent régulièrement avec des acteurs des CC (Chambres d'Agriculture, Conseils départementaux, producteurs, légumeries...) pour discuter de projets de plateformes logistiques [R5 ; R9 ; R13]. Dans certains départements ruraux, le déploiement de nouvelles activités telles que la cyclo-logistique demande aussi « un temps d'acculturation, de faire connaître » le service [R5].

Selon la littérature scientifique sur le transport en CCP, la question de l'intermédiaire ou du prestataire constitue un enjeu important. En effet la posture du prestataire de transport est normalement neutre mais lorsqu'il constitue un intermédiaire, il entre dans la relation commerciale, et c'est à ce moment-là que peuvent se créer des tensions avec les producteurs. C'est pourquoi la question de *l'habilitation de transport pour le compte d'autrui*, c'est-à-dire la capacité à transporter des marchandises appartenant à une autre entité, est cruciale dans le développement des CCP. Mais elle est complexe juridiquement selon plusieurs structures : « on a eu un accompagnement avec un cabinet juridique [...] sauf qu'en fait c'était compliqué et pour les producteurs, et pour les acheteurs, donc du coup on a été un peu obligés de passer par le rachat-revente » [R5] ; « on s'est heurtés à l'habilitation de transport pour autrui » [R9]. Il s'agit d'un examen à passer qui fait connaître les règles générales du transport [R14]. Selon les territoires, les mentalités des agriculteurs et les façons de faire (contractualisation, relation commerciale ou non), les agriculteurs sont alors plus ou moins réticents à se regrouper pour mutualiser leurs besoins en transport.

Ainsi, les SIAE que j'ai rencontrées transportent le plus souvent uniquement leurs marchandises car ils n'ont pas l'habilitation de transport pour le compte d'autrui, ce qui n'empêche pas certaines de le faire de façon informelle : « on le fait sans trop le déclarer [...] mais y a un vide au niveau des responsabilités ». Certaines structures sous statut associatif ont été obligé de créer une société commerciale (EI) pour pouvoir faire la demande d'habilitation de transport pour le compte d'autrui car seules les entreprises enregistrées au Registre du Commerce sont éligibles²¹ [R5]. Finalement, très peu de structures réussissent à ne pas constituer d'intermédiaire entre le producteur et le consommateur : certaines en étant le prestataire logistique d'un groupement de producteurs [R6 ; R11], d'autres parce qu'elles ont su s'accrocher à leur « conviction » [R14 ; R10]. Bien que toutes les SIAE ait eu cette volonté au départ, la plupart se sont rabattues sur l'achat-revente des marchandises. L'une d'entre elles a même développé un système de

²¹ Conformément à l'article 1er du décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié relatif aux transports routiers de marchandises. (Source : <https://www.senat.fr/questions/base/2010/qSEQ100814741.html>)

contractualisation similaire à celui de la grande distribution (cf. État de l'art). Mais ce mode d'organisation semble créer parfois des tensions dans les relations avec les producteurs, qui sont en plus sur son territoire (Nord-Est de la France), très attachés à leurs pratiques individuelles et ont accepté ce format au moins temporairement parce qu'ils en avaient réellement besoin et ils ont quand même souhaité soutenir la démarche. Néanmoins, toutes les structures insistent sur « la transparence » de la facturation et sur la mise en valeur des producteurs [R4 ; R5]. Ce sont effectivement des valeurs importantes des CCP : la transparence sur les prix, sur la part qui revient au producteur, sur la provenance des produits... La visibilité donnée aux producteurs s'inscrit aussi dans la recherche de proximité relationnelle des circuits courts.

De la même manière, la mise à disposition de personnel est très complexe à mettre en place au niveau réglementaire, voire n'est pas possible dans le cadre d'une EI, car c'est normalement la fonction associée aux conventionnements en ETTI ou en AI. Sauf dans le cas d'une période de mise en situation en milieu professionnel (PMSMP), qui doit obligatoirement suivre l'un de ces objectifs : découvrir un métier, confirmer un projet professionnel ou initier une démarche de recrutement. Les SIAE rencontrées ont alors plutôt le rôle de sous-traitant, par exemple pour effectuer une collecte pour le compte d'une autre structure ou pour effectuer une prestation logistique. La question de l'habilitation à transporter de la marchandise pour le compte d'autrui se repose alors dans ce contexte, mais pour la collecte de déchets ou d'inventus alimentaires l'habilitation n'est pas nécessaire²².

Enfin, la quasi-totalité des SIAE rencontrées ont fait le choix d'utiliser uniquement des véhicules utilitaires légers (VUL) pour leur activité de transport, car ils ne nécessitent pas de permis particulier si ce n'est le permis B. Étant des structures d'insertion, elles choisissent leurs véhicules pour qu'ils soient accessibles à des gens qui ne viennent pas du métier, par « volonté d'éviter la discrimination » [R14]. Également en faisant le choix des CCP, les volumes à transporter sont moins importants, donc l'utilisation de VUL suffit à satisfaire leurs demandes.

- **L'organisation technique du transport**

Concernant leur organisation de transport, la plupart des SIAE rencontrées fonctionnent par mutualisation des marchandises (lots partiels), c'est-à-dire que les marchandises de plusieurs clients sont transportées dans un même camion. Le transport se fait via des tournées régulières (entre 2 et 4 par semaine) dans des lieux de dépôt, qui sont des « commerces de proximité » (boulangerie, boucherie, épicerie...). Ces tournées peuvent coûter cher aux structures car les camions ne sont pas forcément remplis, mais elles permettent d'assurer une liaison récurrente aux producteurs et de stabiliser les salarié·es en insertion par la « ritualisation »²³ [R4 ; R14]. Les structures « *cœur de cible* » et celles effectuant des prestations logistiques pour

²² Lorsque l'objet principal d'une prestation à effectuer par une structure concerne le tri, la collecte ou la valorisation des déchets, le transport constitue le nécessaire accessoire à l'exécution du contrat. La structure est donc réputée effectuer du transport pour compte propre, activité qui n'est pas réglementée et qui ne nécessite pas d'inscription au registre des transporteurs. (Source : *ibid.*)

²³ Une fois que les salarié·es en insertion ne se posent plus la question de leur emploi du temps, « ils peuvent se concentrer sur les compétences à développer »

l'approvisionnement en CCP [R4 ; R6 ; R13 ; R14] font aussi des tournées de ramasse chez les producteurs, sinon ce sont eux qui viennent déposer leurs marchandises, ou alors elles sont livrées par des transporteurs [R5 ; R11]. Il peut également s'agir, pour les structures en cyclo-logistique principalement, de collectes de déchets compostables ou d'invendus alimentaires, qui se déroulent alors au moins une fois par jour [R3]. L'une des SIAE rencontrées a tout de même fait le choix de sous-traiter la majeure partie de ses livraisons, car il s'agit de gros volumes en lien avec l'aide alimentaire à livrer sur une échelle nationale : « nous on n'a pas vocation à faire du transport sur toute la France » [R5]. Dans de rares cas, le transport peut aussi se faire en trace directe, pour de la livraison de restaurants « type Uber Eat », de la livraison de courses à domicile [R8], mais aussi pour des flux internes comme le déplacement de salarié·es ou de marchandises d'un site à l'autre [R5]. Ou encore dans le cas d'une EI spécialisée dans le transport, il peut se faire en livraison dédiée (lots complets), c'est-à-dire que sont transportées les marchandises d'un seul client à la fois [R7].

Pour être transportées, les marchandises sont le plus souvent transportées dans des cagettes, des caisses isothermes, des sacs ou des paniers. Quand les structures font de la livraison en gros, les marchandises sont mises en vrac dans des grands bacs à destination des restaurateurs, commerces ou de la restauration collective [R4]. Pour les structures exerçant aussi des tâches de reconditionnement, les marchandises arrivent en palettes, demi-palettes ou en vrac puis sont triées et conditionnées dans des lots plus petits pour être ensuite livrées [R5 ; R11]. Pour se donner une idée des volumes transportés, la production des jardins de Cocagne interrogés est en général livrée à l'échelle d'un département, elle peut concerner 1200 paniers par semaine [R9] ; de 3,5 à 5 tonnes par semaine [R11] ; 20 à 30 palettes sur l'année [R5].

En ce qui concerne les spécificités logistiques des CCP, les structures que j'ai rencontrées ont principalement évoqué des éléments qui concernent le transport alimentaire en général. En effet, il y a des règles d'hygiène, des obligations réglementaires, une chaîne du froid à respecter, ce qui implique d'acheter ou d'adapter le matériel pour ranger correctement la marchandises (compartiments, racks, talonnettes...) et pour suivre les différentes procédures (thermomètres). Il peut même nécessiter une nouvelle organisation interne pour la structure, notamment en termes d'horaires car les livraisons pour la restauration collective doivent par exemple être faites tôt le matin [R3]. Les SIAE interrogées qui ne transportent pas uniquement de l'alimentaire mentionnent aussi des spécificités liées à chaque mission, les véhicules et les prestations sont adaptés en fonction de la demande du client [R3 ; R7].

Pour faire un parallèle entre la logistique classique et la logistique des CCP, j'ai pu profiter de l'expérience de l'un·e de nos enquêté·es. Il/elle qualifie la logistique classique d'« assez simple », « c'est un système informatique », « on fait du chiffre ». Alors que pour lui/elle, la logistique des CCP ce sont « des relations humaines », donc « c'est beaucoup plus complexe à gérer » [R4]. Il/elle parle notamment de la relation avec les producteurs en tant que prestataire logistique : « il faut être proche sans être copain ». Dans le cadre de la mutualisation des marchandises les producteurs savent que le prestataire fait aussi la ramasse chez les producteurs voisins, quand c'est un transporteur classique qui s'occupe de la ramasse « ils disent rien » mais quand c'est une petite structure comme la leur, ils ont l'impression qu'on leur « tire une balle dans le dos » [R4]. Pour d'autres, encore en discussion avec les acteurs des CC, ce n'est « pas

évident de trouver la bonne place » c'est-à-dire de concilier les intérêts de chacun tout en faisant en sorte de « ne pas empiler les marges » [R9].

Il est important de retenir que l'organisation des structures d'insertion se fait très souvent en plusieurs entités pour répartir les risques économiques, mais des entités qui mutualisent leurs fonctions support. La demande en produits issus des circuits courts ou de proximité ne serait pas encore « mûre », c'est pourquoi plusieurs structures n'ont pas souhaité baser leur modèle économique uniquement sur ce type de livraisons. L'habilitation de transport pour le compte d'autrui est peu connue des salarié·es permanent·es du secteur de l'IAE, et est jugée complexe à mettre en place juridiquement. C'est pourquoi la plupart des structures passent par l'achat-revente de marchandises voire par un système de contractualisation, elles interviennent donc dans la relation commerciale même si elles insistent sur la transparence de leur facturation et la mise en valeur des producteurs auprès de leurs clients. Elles ont toutes choisi l'utilisation de Véhicule Utilitaires Légers (VUL) car les volumes concernant les produits issus des CCP sont moindres, mais aussi parce qu'ils ne nécessitent pas de permis spécifique. S'agissant de leur organisation de transport, il se fait le plus souvent par des tournées régulières vers des lieux de dépôts (souvent des commerces de proximité), les structures mutualisant les marchandises de plusieurs clients (lots partiels). Les structures « cœur de cible » font aussi des tournées de ramasse chez les producteurs ; dans les autres structures les producteurs livrent eux-mêmes leurs marchandises ou les font livrer via un transporteur professionnel. Les spécificités logistiques concernent d'abord le transport de denrées alimentaires qui est plus réglementé que le transport classique (procédures d'hygiène et de sécurité). Pour les produits issus des CCP, la logistique est considérée plus complexe que la logistique classique car il s'agit de relations humaines, et il est parfois difficile de concilier les intérêts de chacun (producteur, transporteur ou distributeur, consommateur).

c) L'avenir vu par les structures d'insertion rencontrées

Tout d'abord, plusieurs structures m'ont parlé de « structuration d'une offre de circuits courts » en projet ou en discussion entre les acteurs [R5 ; R9]. Elles la pensent en termes de partenariats avec des producteurs locaux pour centraliser les commandes pour la restauration collective, avec le soutien des collectivités locales dont principalement le conseil départemental.

En effet, les CCP sont « voués à se développer » et c'est un secteur sujet à « la création d'emplois » pour la plupart des SIAE [R2 ; R3 ; R4 ; R7] mais elles pensent aussi que les pouvoirs publics doivent accompagner ce mouvement avec des politiques publiques favorisant le développement de ce mode de commercialisation [R1 ; R2 ; R10]. Un point que l'on peut souligner par exemple est l'obligation de l'approvisionnement en CCP de la restauration

scolaire avec la loi EGAlim, qui nécessite alors le développement rapide de prestataires logistiques ; cela fait partie des raisons pour lesquelles un bon nombre des SIAE que j'ai rencontrées ont pu se positionner sur ce marché (cf. Environnement relationnel en première partie). Le potentiel des CCP est bien identifié par les SIAE, car même une structure de type *transporteur professionnel d'insertion* a investi dans un chantier d'insertion chargé de la distribution de paniers bio provenant de producteurs de la Loire et vendus en région parisienne, l'idée derrière étant bien de s'inscrire dans les circuits courts. Une autre SIAE parle de « redéfinir son projet » pour « s'insérer dans une chaîne cyclo-logistique plus longue », autrement dit faire de la livraison du dernier km, et réfléchir à « comment dédier ce service aux entreprises du territoire » [R8]. Le lien avec les objectifs de lutte contre le changement climatique semble plus clair chez les structures exerçant des activités de cyclo-logistique, elles pensent en effet avoir « un rôle à jouer », notamment avec la mise en place des ZFE (zones à faibles émissions) dans les grandes agglomérations, il faut selon elles « repenser nos livraisons » [R2] et c'est déjà en train de « se reprendre partout », surtout à Paris [R3]. Elles décrivent la cyclo-logistique comme un moyen de transport écologique qui permet de gagner du temps, plus pratique et moins coûteux que la livraison en camion.

En revanche, les SIAE rencontrent parfois des difficultés. Celles que m'ont partagées les SIAE sont premièrement l'investissement matériel dans un espace de stockage [R2] et dans la flotte de véhicules lorsqu'elles ne reçoivent pas financements pour cela, car les banques sont « extrêmement réticentes à prêter à une structure d'insertion » [R14]. La logistique a ceci de particulier qu'elle nécessite de gros investissements avant même de commencer l'activité, et avec une demande et des volumes moindres qu'en logistique classique, le transport en CCP est donc difficile à rentabiliser pour la plupart des structures : « les gens ils achètent pas le transport au prix que ça coûterait c'est juste pas possible » [R4]. Une autre structure a évoqué les « budgets serrés » des restaurants scolaires, qui n'auraient pas été adaptés pour respecter les obligations de la loi EGAlim les obligeant à s'approvisionner en local lorsque le produit est disponible dans la région [R13]. Certaines structures pour qui ce n'est pas l'activité principale semblent s'être engagées sur le transport en CCP pour « dépanner » en attendant que l'offre de transport s'adapte à ce nouveau marché, l'une d'entre elles évoque qu'il « y a des gens pour qui c'est le métier donc on va pas aller prendre le marché » [R2].

Néanmoins, une grande partie des SIAE m'ont fait part de projets à venir, encore en cours de discussion, en lien avec le développement de leur activité de transport en CCP. Plusieurs d'entre elles sont notamment en train de développer des plateformes logistiques pour pouvoir prendre en charge un volume de marchandises plus importants [R4 ; R6]. Plusieurs structures ont des projets de plateforme de transformation ou de conserverie végétale, dont les buts visés sont multiples : agrandir leur espace de stockage, limiter le gaspillage en valorisant les produits arrivant en fin de date limite de consommation (DLC) ou non calibrés [R4 ; R6]. Cela implique parfois, principalement pour les structures distribuant à des clients particuliers, de trouver de nouveaux débouchés économiques pour cette nouvelle activité.

Également, l'une des structures « cœur de cible » est en train de développer un site internet et une « marque territoire », qui permettrait aux producteurs de créer leur boutique virtuelle grâce au paiement d'une contribution, et ainsi centraliser toutes les commandes au même endroit.

Cette structure souhaite aussi investir dans un camion-marché parce que « la logique d'aller sur les marchés elle est indispensable » quand on veut s'inscrire dans les circuits courts : le but est de valoriser les producteurs avec qui ils sont associés mais surtout de se faire connaître des autres producteurs. Un projet également en réflexion est de mutualiser les livraisons vers et les commandes en provenance du marché d'intérêt national (MIN). C'est-à-dire que cette structure amènerait les marchandises de ses producteurs au MIN à l'aller, et sur le retour elle transporterait les commandes en direction des commerces de proximité car ils font jusqu'à trois allers-retours au MIN par semaine pour s'approvisionner [R4 ; R10].

Pour finir les structures que j'ai rencontrées m'ont fait part de leurs préoccupations pour l'avenir, que l'on peut regrouper sous trois thèmes : le « contexte emploi », le coût du transport et le contexte économique de la commercialisation en CCP de plus en plus concurrentiel.

Les rapports de force sur le marché du travail se sont en effet inversés, c'est-à-dire qu'il y a aujourd'hui beaucoup plus d'offres d'emploi que de demandes, « toutes les entreprises recrutent » [R12] et ne trouvent pas de personnes qualifiées souhaitant se stabiliser dans un emploi. La difficulté supplémentaire en logistique est qu'il n'y a pas d'harmonisation des règles au niveau national, « y a pas de convention collective, y a pas de syndicat logistique, y a pas de branche logistique » [R12]. Par voie de conséquences, la concurrence est « acharnée » entre les entreprises de ce secteur en tension pour trouver du personnel. Ce contexte difficile de l'emploi peut-être une des raisons de l'investissement important de l'État pour le développement de l'IAE, pour aller chercher des profils de plus en plus éloignés de l'emploi et les former, les professionnaliser pour ensuite les insérer dans des entreprises en demande, notamment dans les secteurs en tension que sont le transport et la logistique. Selon l'une des structures enquêtées, les personnes en recherche d'emploi ne savent ou ne veulent plus se projeter, ne sont pas forcément dans une recherche de stabilité, et selon elle, c'est le « retour de bâton » du fait que les entreprises ont trop délégué leur recrutement aux agences intérim, qui ont instauré cette « éducation emploi », et on se retrouve aujourd'hui avec une « génération zapping », des gens qui ont de plus en plus d'exigences au niveau des conditions de travail, où même un contrat CDI n'est plus une garantie, il n'aurait alors « plus de valeur » [R12]. Plusieurs structures ont justement évoqué la « valeur travail » [R4 ; R12], qui ne serait pas assez reconnue aujourd'hui et qu'il faudrait réinculquer à des personnes « éloignées de la société en tant que telle, au-delà du travail ». Elles évoquent notamment les niveaux de salaire qui ne sont pas assez importants, car travailler « implique des frais assez élevés », et finalement « ceux qui travaillent pas s'en sortent parfois mieux que ceux qui travaillent » [R4].

Finalement, dans ce contexte qui s'améliore du point de vue des travailleurs, avec un taux de chômage qui baisse, les personnes qui auraient été éligibles à l'insertion un an auparavant sont en fait directement embauchées par les entreprises classiques, « et tant mieux » [R5], car c'est le rôle de l'insertion. Ainsi, l'État et les conseils départementaux estiment parfois que les chantiers d'insertion ne seraient « pas dans leur rôle » en embauchant des personnes qui ont le permis de conduire, ce qui pose de gros soucis aux structures d'insertion qui exercent une activité de transport [R5]. Une des structures rencontrées m'a donc dit que ce n'était « pas dans leurs priorités de chercher à maximiser l'internalisation du transport », tant que leur modèle économique fonctionne avec la sous-traitance de ce service [R5].

La question de la livraison se pose aussi en termes de coût de l'énergie : « rien n'est fait pour que ce soit cohérent » [R7], les entreprises de transport sont poussées à investir dans des « véhicules verts » (électriques, gaz naturel) alors que la dimension RSE n'est pas ou très peu valorisée dans la notation des transporteurs [R7]. En plus des coûts « incompressibles » du transport, finalement aujourd'hui quelle que soit l'énergie, le transport coûte plus cher mais les clients ne veulent pas payer plus, « donc y a un souci ». Donc certaines SIAE se demandent « si la livraison c'est vraiment une bonne idée », mais ajouter un prestataire transport pour le dernier km ne serait « pas rentable pour les clients, enfin ça empile encore une marge supplémentaire » [R9]. C'est là qu'on comprend par contre tout l'intérêt de l'activité cyclo-logistique pour une structure d'insertion, car il n'y a pas besoin du permis B, il y a beaucoup moins de coûts induits, et en plus « ça donne une image écologique » [R3].

En revanche, les SIAE exerçant des activités de distribution de paniers bio ou de produits locaux trouvent le contexte économique de plus en plus concurrentiel : « tout le monde a déjà son AMAP ou son producteur local », et même au niveau des prix, « la bio est en perte de vitesse à moins 20-25% dans les magasins ». Il est donc de plus en plus dur d'avoir une clientèle fidèle et stable. Surtout pour une des structures rencontrées qui a fait le choix de distribuer des paniers de légumes bio sans engagement, cela attire effectivement une clientèle qui a peur de s'engager dans les AMAP, mais finalement ils n'ont pas de garanties et il faut savoir faire des efforts commerciaux pour aller chercher nouveaux clients. Un autre élément à prendre en compte est le « greenwashing » grandissant dans le secteur des CCP. Notamment, l'une des structures enquêtées m'a parlé de l'arrivée sur le marché de « grosses boîtes » qui partaient d'une bonne démarche au départ, mais qui marchaient tellement bien qu'elles ont attirées des investisseurs, qui ont finalement détourné les objectifs visés. Par exemple, l'application *TooGoodToGo* permet d'acheter des paniers de produits invendus à moindre prix : « dans l'idée c'est quelque chose qui devrait profiter aux nécessiteux [...] mais les gens qui viennent les chercher, une fois sur deux [...] des gens qui auraient les moyens de faire fonctionner une filière » [R10]. Ou encore l'entreprise *Potager City* (rachetée par Carrefour) qui propose la livraison de produits locaux à domicile, « en disant que c'est du local alors que tous les produits viennent de Rungis [...] les gens vont pas plus loin que la belle image marketing » [R10].

En résumé, le potentiel de développement des CCP est bien identifié par les SIAE rencontrées : plusieurs d'entre elles ont participé à la mise en relation entre producteurs et acheteurs (développement de sites internet ou participation au référencement des producteurs) et ont proposé leur service de transport. D'autres structures sont encore en train de mettre en place leur plateforme logistique, la structuration de leur offre en transport CCP est encore en cours de discussion avec les autres acteurs du secteur (collectivités locales, chambres d'agriculture, restauration collective...). Une majorité des enquêtés pensent que ces circuits de commercialisation sont voués à se développer mais qu'ils nécessitent un soutien des collectivités territoriales et des politiques publiques. Par exemple, c'est la loi EGAlim de 2018 qui a entraîné un besoin rapide de solutions

logistiques et de transport pour fournir les restaurants scolaires en produits locaux. Les personnes enquêtées se posent néanmoins des questions quant à l'avenir de ce secteur pour les structures d'insertion, avec un marché de l'emploi qui s'améliore et rend difficile le recrutement de personnes éligibles à l'insertion et titulaires du permis de conduire ; avec le marché des produits issus des CCP qui devient de plus en plus concurrentiel (AMAP, magasins de producteurs, épiceries locales en ligne...). A cela s'ajoute le coût du transport souvent négligé, alors que le coût de l'énergie augmente de plus en plus, quel que soit le carburant utilisé.

Conclusion et perspectives

Pour conclure, l'activité de transport-logistique peut effectivement intéresser les structures d'insertion en tant qu'activité professionnalisante et en termes de valorisation de compétences transversales (autonomie, organisation, relationnel client). Néanmoins, ce sont des activités destinées à des publics « moins éloignés de l'emploi », qui ont souvent des compétences préalables à l'embauche en SIAE. Dans le contexte du marché de l'emploi actuel (baisse du taux de chômage, inversement de l'offre et de la demande), les structures d'insertion peuvent connaître dans l'avenir des difficultés à recruter des personnes à la fois éligibles à l'IAE et titulaires du permis de conduire.

La logistique des circuits courts est une activité difficile à rentabiliser car il s'agit d'optimiser les trajets et les demandes sont encore insuffisantes dans certaines régions. Les structures d'insertion peuvent néanmoins se positionner sur cette activité de manière préférentielle grâce aux financements dont elles bénéficient, bien qu'elles rencontrent toutes des difficultés à atteindre l'équilibre économique. De plus, les structures « cœur de cible » ont toutes été sollicitées par des collectivités locales (communauté de communes, département) et ont fait l'objet de financements importants pour développer des plateformes logistiques qui permettront la mise en œuvre du Plan Alimentaire Territorial.

La réunion des acteurs de l'alimentation aura au moins décelé le problème majeur rencontré dans ce domaine, mettant notamment en lumière le chaînon manquant du système : la prise en charge de la logistique. Plus que le rapprochement entre le producteur et le consommateur il s'agit déjà de faire connaître l'offre des uns et la demande des autres. Jusque-là, les structures « cœurs de cible » ont donc permis la mise en lien entre ces acteurs et ont même stimulé le développement de plateformes numériques pour référencer les offres des producteurs et les demandes des clients professionnels (restauration collective, restaurateurs, commerces). C'est pourquoi leur évolution est beaucoup suivie par les collectivités locales, et mêmes si elles ont des difficultés à intensifier leur activité, elles commencent à voir leur chiffre d'affaires augmenter.

Ainsi, les circuits courts et de proximité représentent une opportunité de développement pour les structures d'insertion dans le cadre de la mise en œuvre des Plans Alimentaires Territoriaux, mais ce sont surtout les structures d'insertion qui semblent offrir des opportunités au territoire pour renforcer son système alimentaire. Les perspectives pour des travaux de recherche futurs seraient de creuser le lien entre les structures d'insertion s'insérant dans les circuits courts et de proximité et le développement territorial. Mais aussi le rôle du capital social pour leur pérennisation dans le temps.

Bibliographie

ADEME, Alimentation – Les circuits courts de proximité. Les avis de l'Ademe, 2017.
<https://www.ademe.fr/avis-lademe-alimentation-circuits-courts-proximite>

Alonso Ugaglia, Adeline, *et al.* « Le rôle des circuits courts et de proximité dans la performance globale des exploitations agricoles », *Reflets et perspectives de la vie économique*, vol. VIII, n° 1, 2020, pp. 19-34.

Astruc, Lionel, *et al.* *Vandana Shiva : pour une désobéissance créatrice : entretiens*. Actes Sud, 2014.

Aubry, Christine, Yuna Chiffolleau. « Le développement des circuits courts et l'agriculture péri-urbaine : histoire, évolution en cours et questions actuelles. », *Revue Innovations agronomiques*, n°5, 2009, pp. 53-67.

Balzani, Bernard. « L'IAE : un monde social à la reconquête du pouvoir d'agir au sein des politiques publiques d'insertion », *Empan*, vol. 127, n° 3, 2022, pp. 96-103.

Billows, Sebastian. « La grande distribution et ses fournisseurs. Les usages commerciaux de la loi et du contrat », *Revue Française de Socio-Économie*, vol. 19, n° 2, 2017, pp. 177-195.

Blanchet, Alain, Anne Gotman. *L'entretien*. 2^{ème} édition. Paris: Armand Colin, 2012.

Bouron, Jean-Benoît et Georges Pierre-Marie, *Les territoires ruraux en France. Une géographie des ruralités contemporaines*, Ellipses, 2015, p. 63.

Bregeon, Philippe. « Histoire du réseau de l'insertion par l'activité économique ». *À quoi servent les professionnels de l'insertion ?*, collection *Le travail social*, 2008.

Canhan, Dominique. « La place des travailleurs sociaux dans le développement local : l'ambition d'une économie plus solidaire », *Empan*, vol. 127, n° 3, 2022, pp. 56-61.

Chanut, Odile, Gilles Paché. « Stratégies logistiques émergentes : de la grande distribution alimentaire aux réseaux contractuels ». *Marché et Organisations*, 2012/1, n° 15, pp. 91-115.

Chevallier, Marius, *et al.* « Dynamiques et structuration des circuits courts agroalimentaires en Limousin : distance institutionnelle, proximités spatiale et relationnelle », *Géographie, économie, société*, vol. 16, n° 3, 2014, pp. 339-362.

Chiffolleau, Yuna. *Les circuits courts alimentaires : entre marché et innovation sociale*. Érès éditions, 2019.

Chiffolleau, Yuna, Sarah Millet Amrani, Myriam-Emilie Kessari. « Les circuits courts et de proximité sont-ils une opportunité économique pour les agriculteurs et les territoires ? » *Village Magazine*, Hors-série n° 3, 2019, pp. 20-21.

Colson, René. « Comprendre la JAC, brochure de présentation du mouvement », 1945. Texte repris dans *Un paysan face à l'avenir rural, La JAC et la modernisation de l'agriculture*, Paris : Epi, 1976.

Coulomb, Pierre, Henri Nallet, *Le syndicalisme agricole et la création du paysan modèle*. Paris : Cordes-INRA, 1980.

Cresson, Geneviève, Nicole Gadrey. « Entre famille et métier : le travail du care », *Nouvelles Questions Féministes*, vol. 23, n° 3, 2004, pp. 26-41.

Dacheux, Éric. « Économie solidaire et communication ». Jean-Louis Laville éd., *L'économie solidaire*. Paris : CNRS Éditions, 2011, pp. 131-144.

Dacheux, Éric, et Daniel Goujon. « Les promesses théoriques des recherches sur les initiatives solidaires : l'exemple du délibéralisme », *Revue Française de Socio-Économie*, vol. 16, n° 1, 2016, pp. 201-214.

Damien, Marie-Madeleine. *Dictionnaire du transport et de la logistique*. Paris : Dunod, 2011.

Defourny, Jacques. « L'émergence du concept d'entreprise sociale », *Reflets et perspectives de la vie économique*, vol. XLIII, n° 3, 2004, pp. 9-23.

Denéchère, Frédéric, G. Durand, et G. Maréchal. « Chapitre 12. Systèmes alimentaires territorialisés : les circuits courts comme vecteurs de développement territorial », Gilles Maréchal éd., *Les circuits courts alimentaires. Bien manger dans les territoires*. Educagri éditions, 2008, pp. 161-174.

Dumez, Hervé, Alain Jeunemaître, *Diriger l'économie. L'État et les prix en France (1936-1986)*, Paris : L'Harmattan, 1989.

Duverger, Timothée. « La réinvention de l'économie sociale : une histoire du Cnlamca », *RECMA*, vol. 334, n° 4, 2014, pp. 30-43.

Duverger, Timothée. « L'institutionnalisation de l'économie sociale et solidaire : État et société civile organisée en France de 1981 à 2017 », *Informations sociales*, vol. 199, n° 1, 2019, pp. 28-35.

Norbert Elias, John L. Scotson. *Logiques de l'exclusion : enquête sociologique au cœur des problèmes d'une communauté*, Paris : Éditions Fayard, 1997.

Eme, Bernard, et Jean-Louis Laville. « L'économie solidaire ou l'économie comme écologie sociale », *Écologie & politique*, vol. 28, n° 1, 2004, pp. 13-25.

Fleury, André, Moustier Paule, *L'agriculture périurbaine, infrastructure de la ville durable*. Cahiers Agricultures, vol. 8, n° 4, 1999, pp. 281-287.

Gadrey, Jean. « Revenu de solidarité active : les ambiguïtés », *Droit social*, n° 12, 2007, pp. 1228–35.

Gianfaldoni, Patrick, Frédéric Rostaing. « L’insertion par l’activité économique comme espace d’action publique : entre politique publique et gouvernance », *Politiques et management public*, Vol. 27, n° 1, 2010, pp. 143-165.

Ghiglione, Rodolphe, Benjamin Matalon. *Les enquêtes sociologiques : théories et pratique*. 6^{ème} édition. Paris: Armand Colin, 1998.

Gonçalves, Amélie, *La performance des organisations logistiques des circuits courts de distribution. Une analyse des déterminants et leviers d’amélioration*, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université Lille 1 Sciences et Technologies, 2013, 434 p.

Hely, Matthieu, « L’économie sociale et solidaire n’existe pas », *La vie des idées*, 2008. <http://www.laviedesidees.fr/L-economie-sociale-et-solidaire-n.html>

Hervieu, Bertrand. « Histoire des mutations de l’agriculture dans une France en modernisation », *Des paysans qui ont osé*, sous la direction de Jean Freyss, ECLM, 1993.

Hocquelet, Mathieu, *et al.* « Les crises de la grande distribution », *Revue Française de Socio-Économie*, vol. 16, n° 1, 2016, pp. 19-35.

Houé, Paul, *Les étapes du développement rural : la révolution contemporaine tome 2*. Paris : éditions ouvrières, 1972.

Malassis, Louis. *Nourrir les hommes : un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir*. Flammarion, 1994.

Martin, Aude. « En finir avec le gaspillage alimentaire », *Alternatives Économiques*, vol. 376, n° 2, 2018, pp. 50-50.

Masson, Sophie, Romain Petiot. « Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 61, 2012, pp. 63-90.

Moati, Philippe. « Vers la fin de la grande distribution ? », *Revue Française de Socio-Économie*, vol. 16, n° 1, 2016, pp. 99-118.

Morgan K., T. Marsden, J. Murdoch. « Networks, Conventions and Regions: theorizing Worlds of Food ». In *Place, Power and Provenance in the Food chain*. Oxford University Press, Chapitre 1, 2006, pp. 7-25.

Mundler, Patrick, et Sophie Laughrea, *Circuits alimentaires de proximité. Quels bénéfices pour le développement des territoires ?* Rapport de recherche remis au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO), 2015.

Nicourt, Christian. « 1945-1959 : un projet de modernisation de l'agriculture », *Être agriculteur aujourd'hui. L'individualisation du travail des agriculteurs*, sous la direction de Nicourt Christian. Éditions Quæ, 2013, pp. 47-82.

Pignal, Anne-Claire (FNCUMA), pour le RMT Alimentation Locale. *Document de synthèse des journées d'échange organisées par le RMT Alimentation Locale, la FNCUMA et l'INRA*, 2017. À partir des travaux d'A. Gonçalves (INRA - UMR AGIR). <https://www.rmt-alimentation-locale.org/post/logistique-%C3%A9tat-des-lieux-logistique-des-cha%C3%A9nes-courtes-de-proximit%C3%A9>

Pirog R., T. Van Pelt, K. Enshayan, E. Cook, *Food, Fuel, and Freeways: An Iowa Perspective on How Far Food Travels, Fuel Usage and Greenhouse Gas Emissions*, Leopold Center for Sustainable Agriculture, 2001, 33p.

Poulot-Moreau, Monique, Rouyres Thérèse. *La ceinture maraîchère et horticole francilienne entre production économique et production de paysage. Méditerranée*, tome 95, 2000. Dynamiques spatiales des cultures spéciales, sous la direction de Claudine Durbiano. pp. 51-57. <https://doi.org/10.3406/medit.2000.3175>

Raimbert, Céline, Gwenaëlle Raton, Maëlle Delabre, Corinne Tellier, Ludovic Vaillant, *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, 2019, 39 p. <https://www.logicout.fr/couts/ressources/>

Rastoin, Jean-Louis. « Les multinationales dans le système alimentaire », *Revue Projet*, vol. 307, n° 6, 2008, pp. 61-69.

Rastoin, Jean-Louis. « Les systèmes alimentaires territorialisés : enjeux et stratégie de développement », *Journal Resolis*, 2015.

Raton, Gwenaëlle, Amélie Gonçalves, Leila Gaillard, Frederic Wallet, *Logistique des circuits courts alimentaires de proximité : état des lieux, nouveaux enjeux et pistes d'évolution*, 2020, 69 p. <https://www.rmt-alimentation-locale.org/post/logistique-%C3%A9tat-des-lieux-logistique-des-cha%C3%A9nes-courtes-de-proximit%C3%A9>

Raton, Gwenaëlle, Corinne Blanquart, Laure De Biasi. « Les filières courtes : de l'utopie à la réalité », les Cahiers de l'IAU, Défis alimentaires, n° 173, 2017. <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/environnement/defis-alimentaires/des-circuits-courts-durables-de-lutopie-a-la-realite.html>

Raton, Gwenaëlle, Amélie Gonçalves, Ludovic Vaillant, Corinne Blanquart, Perrine Loeuilleux, Corinne Tellier, *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, 2016, 276 p. <https://splott.univ-gustave-eiffel.fr/la-recherche/archives-des-projets-passes/allocirco>

Ravon, Bertrand, et Jacques Ion. « III. Les autres travailleurs du social », Bertrand Ravon éd., *Les travailleurs sociaux*. La Découverte, 2012, pp. 45-70.

Razac, Olivier. *Une société de contrôle ? : enfermements, surveillance électronique, gestion des risques et gouvernementalité algorithmique*. Éditions Kimé, 2023.

Renting, H., Marsden, T. K., & Banks, J. Understanding Alternative Food Networks: Exploring the Role Short Food Supply Chains in Rural Development. *Environment and Planning*, 35, 2003, pp. 393-411. <http://dx.doi.org/10.1068/a3510>

Rizet, C., Browne, M., Cornelis, E., Descamps, J., *Chaînes logistiques et consommation d'énergie : Cas des meubles & des fruits et légumes*, Rapport final PREDIT, INRETS – ADEME, 2008, 167 p.

Rouvière, Catherine, *Retourner à la terre. L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015

Sallustio, Madeleine, « *Le « retour à la terre » : entre utopie et nostalgie* », *Conserveries mémorielles*, n° 22, 2018.

Savy, Michel. *Logistique et territoire*. La Documentation française, Paris, 2006.

Sonnino R., Marsden T. K. *Alternative food networks, embeddedness and rural development : refining the research agenda*. Cardiff University, 2006, Working paper.

Thévenot, Laurent, « Nouvelles figures du compromis », in B. Eme et J-L. Laville, *Cohésion sociale et emploi*, Paris, EPI/Desclé de Brouwer, 1994, pp. 247-255.

Trompette, Pascale, *Le marché des défunts*, Paris : Presses de Sciences Po, 2008.

Table des figures

Encadré 1 : Panorama général du secteur de l'IAE.....	12
Tableau 1 : Typologie des acteurs ciblés.....	20
Carte 1 : les structures d'insertion recensées	20
Carte 2 : les structures d'insertion enquêtées	21
Tableau 2 : Présentation des structures enquêtées.....	22
Tableau 3 : Publics accueillis par les SIAE selon les différents conventionnements	26
Encadré 2 : Historique d'une filiale créée pour le transport pour compte d'autrui.....	32
Encadré 3 : Historique d'un Groupe Economique et Solidaire (GES).....	33
Encadré 4 : Historique de deux structures d'insertion en cyclo-logistique.....	34
Encadré 5 : Historiques des structures « cœur de cible ».....	35
Encadré 6 : Historique d'une structure ayant mis en pause son service de livraison.....	36
Encadré 7 : Des structures en partenariat avec un groupement de producteurs	36
Tableau 4 : Les types de clients des SIAE selon leur activité principale.....	41
Tableau 5 : Exemples de composition de l'équipe d'une SIAE selon sa taille.....	42

Conclusions intermédiaires

Les profils des personnes en parcours d'insertion	29
Les questions administratives.....	31
Le choix de l'activité de transport-logistique	37
Le choix des circuits courts ou de proximité.....	40
Les stratégies organisationnelles	44
L'avenir vu par les structures d'insertion rencontrées.....	48

ANNEXES

ANNEXE 1 : Glossaire des sigles et acronymes utilisés	58
ANNEXE 2 : Recensement – liste des agréments ESUS.....	60
ANNEXE 3 : Recensement – SIAE en CCP	62
ANNEXE 4 : Recensement SIAE – transport-logistique.....	65
ANNEXE 5 : Légende des recensements.....	72
ANNEXE 6 : Guide d'entretien	73
ANNEXE 7 : Grille d'entretien analytique	74
ANNEXE 8 : Catégories d'analyse (thèmes).....	75

ANNEXE 1 : Glossaire des sigles et acronymes utilisés

AAH : Allocation aux adultes handicapés

ACI : Ateliers et chantiers d'insertion

AFPA : Agence nationale pour la formation professionnelle des adultes

AI : Association intermédiaire

ASE : Aide sociale à l'enfance

ASS : Allocation de solidarité spécifique

ASP : Agence des services et paiements

ASP : Accompagnateur·ice socioprofessionnel·le

AVISE : Agence d'ingénierie pour entreprendre autrement

CCAS : Centre communal d'action sociale

CCP : Circuits courts et de proximité

CDDI : Contrat à durée déterminée d'insertion

CDIAE : Conseil départemental de l'insertion par l'activité économique

CHRS : Centre d'hébergement et de réinsertion sociale

CIP : Conseiller·ère en insertion socioprofessionnelle

CPME : Confédération des Petites et Moyennes Entreprises

DARES : Direction de l'Animation de la Recherche, des Études et des Statistiques

DETLD : Demandeur d'emploi de très longue durée, personne attestant d'une inscription continue de 12 à 24 mois chez Pôle Emploi

DDETS : Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités

DGCS : Direction Générale de la Cohésion Sociale

DLA : Dispositif local d'accompagnement

DLC : Date limite de consommation

DPH : Dispositif Premières Heures

DREETS : Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités

EBE : Entreprise à but d'emploi

EI : Entreprise d'insertion

EITI : Entreprise d'insertion par le travail indépendant

ESS : Économie sociale et solidaire

ESUS : Entreprise solidaire à utilité sociale

ETI : Entreprise de taille intermédiaire

ETP : Équivalent taux plein

ETTI : Entreprise de travail temporaire d'insertion

FDI : Fonds départemental d'insertion

FSE : Fonds social européen
GEIQ : Groupement d'employeurs pour la qualification et l'insertion
GMS : Grandes et moyennes surfaces
IAE : Insertion par l'activité économique
JAC : Jeunesse Agricole Catholique
MAB : Maisons d'Agriculteurs Biologiques
MDPH : Maison départementale des personnes handicapées
MIC : Microentreprise
MIN : Marché d'intérêt national
PL : Poids lourd
PLIE : Plans locaux pour l'insertion et l'emploi
PMSMP : Période de mise en situation en milieu professionnel
PAT : Plan alimentaire territorial
RAF : Responsable administratif et financier
RH : Ressources humaines
RSA : Revenu de solidarité active
RQ : Régie de quartier
RT : Régie de territoire
SAS : Société anonyme
SCIC : Société coopérative d'intérêt collectif
SCOP : Société coopérative de production
SIAE : Structures de l'insertion par l'activité économique
STPA : Secteur du travail protégé et adapté
SPL : Permis super lourd
QPV : Quartier prioritaire de la ville
VUL : Véhicules utilitaires légers
ZFE : Zone à faibles émissions
ZRR : Zone de revitalisation rurale

ANNEXE 2 : Recensement – liste des agréments ESUS

numero_siren	raison_sociale	date_expiration_v2	dept	code_ape	secteur_activite_APE	date_creation_entreprise	statut_juridique_entreprise	situation_plein_droit_ess	region
389 823 873	ALPES PAYSAGE	06-nov-21	73 - Savoie	8130Z	Services d'aménagement paysager	01/01/1993	Coopérative	1 - Entreprise d'insertion (EI)	01 - Auvergne Rhône-Alpes
520 335 860	RECYCLEA	21-févr-21	03 - Allier	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	29/01/2010	Société commerciale de l'ESS	9 - Entreprise adaptée (EA)	01 - Auvergne Rhône-Alpes
817 651 862	Mon Tri à la Source	28-oct-20	070 - Haute-saône	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	11/01/2016	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	02 - Bourgogne Franche Comté
509 311 783	EURL ENVIE 2E BOURGOGNE	22-janv-23	021 - Côte-d'Or	4941B	Transports routiers de fret de proximité	01/12/2008	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	02 - Bourgogne Franche Comté
793 353 053	TRANSPORTS OUEST PLUSSS	18-avr-21	29 - Finistère	4941B	Transports routiers de fret de proximité	04/06/2013	Société commerciale de l'ESS		03 - Bretagne
378 801 682	TRIBORD	24-janv-22	29 - Finistère	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	01/08/1990	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	03 - Bretagne
439 693 854	DEFI	10-janv-23		3811Z		01/10/2011	Association	1 - Entreprise d'insertion (EI)	05 - Corse
810 933 309	RESEAU ORIGAMI	01-mai-21	67 - Bas-rhin	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	18/03/2015	Société commerciale de l'ESS		06 - Grand-Est
493 365 274	ENSOVO	09-oct-21	59 - Nord	5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	15/05/2007	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	07 - Hauts-de-France
443 304 134	SITA REBOND	17-févr-21	75 - Paris	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	08/08/2002	Société commerciale	1 - Entreprise d'insertion (EI)	08 - Ile-de-France
798 298 899	MOULINOT COMPOST & BIOGAZ	22-déc-21	75 - Paris	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	15/11/2013	Société commerciale de l'ESS		08 - Ile-de-France
824 298 343	LES ALCHIMISTES	09-sept-20	093 - Seine-Saint-Denis	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	13/12/2016	Société commerciale de l'ESS		08 - Ile-de-France
844 842 872	SCIC REMONDE	18-mars-21	077 - Seine-et-marne	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	21/12/2018	Coopérative		08 - Ile-de-France
509 164 935	SERVIAPLUS	01-déc-21		5229B	Affrètement et organisation des transports	29/11/2008	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	08 - Ile-de-France
320 788 813	SCOPTA	04-oct-21	017 - Charente-maritime	4941A	Transports routiers de fret interurbains	16/01/1981	Coopérative		10 - Nouvelle Aquitaine
814 911 327	SAS AGRIVIVA PRODUCTION	29-mai-19	34 - Hérault	1039A	Autre transformation et conservation de légumes	26/11/2015	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	11 - Occitanie
828 578 195	TERRA ALTER GASCOGNE	26-juil-19	32 - Gers	1039A	Autre transformation et conservation de légumes	17/03/2017			11 - Occitanie

501 777 593	GREENBURO	04-août-21	31 - Haute-garonne	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	01/01/2008	Coopérative	1 - Entreprise d'insertion (EI)	11 - Occitanie
521 106 799	MAINS VERTES ET PAYSAGES	09-sept-23	085 - Vendée	8130Z	Services d'aménagement paysager	18/03/2010	Société commerciale de l'ESS	9 - Entreprise adaptée (EA)	12 - Pays de la Loire
823 748 660	ENVIE PRESTATION	17-sept-22	053 - Mayenne	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	07/10/2016	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	12 - Pays de la Loire
501 459 713	ENVIE 2E 49	25-oct-21	49 - Maine-et-loire	4941B	Transports routiers de fret de proximité	01/01/2008	Société commerciale de l'ESS	1 - Entreprise d'insertion (EI)	12 - Pays de la Loire
502 565 625	ENVIE 2E MAINE	21-sept-21	72 - Sarthe	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	20/04/2016	Association	1 - Entreprise d'insertion (EI)	12 - Pays de la Loire
518 501 317	BP ENVIRONNEMENT	19-janv-22	13 - Bouches-du-Rhône	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	07/12/2009		9 - Entreprise adaptée (EA)	13 - PACA
818 215 790		13-nov-21	84 - Vaucluse	5629A	Restauration collective sous contrat	01/02/2016	Société commerciale de l'ESS		13 - PACA
250 501 335	SMICTOM	09-févr-21	05 - Hautes-alpes	3811Z	Collecte des déchets non dangereux	05/07/1905	Coopérative		13 - PACA
513 700 047	EURL CDTU	19-août-20	971 - Guadeloupe	1039B	Transformation et conservation de fruits	06/07/2009	Société commerciale de l'ESS		14 - Guadeloupe

ANNEXE 3 : Recensement – SIAE en CCP

NOM	n° SIREN	date création	ZONE	Statut juridique	Statut SIAE	LABEL ?	RESEAUX ?	Code NAF	Nomenclature NAF	Activité principale	Description	UEN	Catégorie entreprise et effectifs	Coopérative ?
ILE-DE-FRANCE (15)														
La Table de Cana	332 964 865	1985	Idf, Oise, Lyon, Marseille, Bordeaux, Occitanie	Association	EI		Réseau national	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Cuisine, logistique et livraison alimentaires	Traiteur événements et restauration collective ; Montpellier : plateaux-repas livrés en véhicules électriques	https://latabledecana.com/	ETI (280 dont 180 en insertion en 2021)	non
Initiative emploi 92	348 288 846	1987	Hauts-de-Seine	Association	AI et EI		Groupe économique et solidaire (GES)	7830Z	Autre mise à disposition de ressources humaines	Livraison alimentaire	Service de conciergerie propose portage de repas (domicile ou entreprise) + livraison de paniers FL sur site entreprise	https://initiative-emploi-92.fr/	PME (20 à 49)	non
Les ateliers gourmands	381 727 833	1989	Paris, Lyon, Montpellier, Picardie	Association	ESAT		Réseau GESAT	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Préparation, logistique et livraison alimentaires	Préparation, conditionnement livraison de plateaux repas	https://www.ateliers-gourmands.com/	??	non
ReVivre IdF	393 844 857	1993	Ile-de-France	Association	EI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique alimentaire	Collecte de denrées alimentaires, pdts d'hygiène et d'entretien auprès des industriels afin de redistribuer aux associations caritatives	https://revivre-monde.org/	PME (10 à 19)	non
Espaces	399 241 090	1994	Hauts-de-Seine, Paris, Yvelines	Association	ACI	agrée ESUS	AFAUP, ARB, Chantier-école, FAS, Emmaüs, GRAINE, SYNESI, etc.	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Vente alimentaire	Membre du mouvement Emmaüs. Insertion par l'écologie urbaine, chantiers très divers dont chauffeur BTP et vente alimentaire	https://www.association-espaces.org/activites/insertion-socioprofessionnelle/travail-er-en-chantier-dinsertion/	PME (200 à 249)	non
Interface Formation	402 185 680	1995	Paris	Association	2 ACI			8810C	Aide par le travail	Vente alimentaire	Formation en maraîchage et employé commercial (dont préparation commandes)	https://www.interface-formation.net/	PME (50 à 99)	non
SERVIAPLUS	509 164 935	2008	Seine-et-marne (77)	SARL	EI			5229B	Affrètement et organisation des transports	Transport et logistique	Formation chauffeur-livreur	https://www.servia-plus.fr/	5 permanents, 26 en insertion	non
La ruche qui dit oui ! (société Equanum)	528 203 755	2010	94, 63, 64, 72	SAS		agrée ESUS et certifiée B-Corp	Réseau Mouves ; réseau des ruches	6312Z	Portails internet	Transport et logistique alimentaires	Marchés éphémères (chaque semaine, présélection de produits divers), commande en ligne et distribution animée qui met en lien producteurs et consommateurs dans un point "relais" / livraison à domicile sur Paris uniquement	https://laruchequiditoui.fr/	??	non
Le paysan urbain	810 912 485	2015	Paris, Marseille depuis 2018	Association				9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Production et logistique alimentaire	Création de fermes urbaines, d'emplois pour personnes en difficulté + ateliers participatifs favorisant la mixité sociale. Production de micro-pousses distribuées en circuit court et local	https://lepaysanurbain.fr/	PME (10 à 19)	non
BioCycle	817 944 770	2015	Paris	Association				9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport alimentaire	Collecte invendus pour aide alimentaire (cyclologistique) + accompagnement et sensibilisation anti-gaspi / Pas du tout de com* sur insertion	https://biocycle.fr/	MIC (1 à 2)	non
L'Equipage	831 259 262	2017	75	Association	EI		Emmaüs Défi	4941A	Transports routiers de fret interurbains	Transport et logistique alimentaire	Transport et livraisons, stockage et préparation commandes (camions et véhicules frigorifiques)	http://www.emmaus-defi.org	3 permanents et 12 en insertion	non
Appro 77 (CRI)	751 703 430	2017	77	Association		certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport et logistique alimentaires	Plateforme logistique, achat aide alimentaire, livraison	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-Insertion/Etablissements/Appro-77	CRi : ETI (500 à 999) 51 salariés en insertion	non
Carton Plein	752 329 615	2018	75, 92, 93	Association	EI			4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport et logistique alimentaires	Manutention, Déménagement, Transport marchandises (vélo-cargo), Valorisation déchets	https://cartonplein.org/	PME (20 permanents 60 en insertion)	non
La Fourche	839 765 062	2018	IdF, Rhône, Marseille, Bordeaux, Nantes, Nice, Angers, Montpellier, Toulouse	SAS		certifiée B Corp 77% score ZEI	Transporteur Paack	4791A	Vente à distance sur catalogue général	Logistique alimentaire	Personnes en insertion sont préparateurs de commande dans le 93	https://lafourche.fr/	PME (50 à 99)	non
Vif! (CRI)	751 703 430	2021	Ile-de-France	Association		certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport et logistique alimentaires	Filiale multi-établissement CRI qui prend en charge transport	https://www.vif-services/circuits-courts-alimentaires	CRi : ETI (500 à 999) + de 600 personnes dont 70% en CDDI	non
AUVERGNE-RHONE-ALPES (6)														
Parenthèse Graine de Cocagne	435 005 251	1989	Drôme	Association			réseau Cocagne	0113Z	Culture de légumes, de melons, de racines et de tubercules	Logistique et livraison alimentaires	2 exploitations maraîchage + plateformes logistiques (préparateurs de commandes, livreurs, vendeurs)	http://www.parenthese.org/	PME (50 à 99)	non

ReVivre RA	393 844 857	1993	Rhône-Alpes	Association	> plus EI depuis plusieurs années			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique alimentaire	Optimisation approvisionnement, palettisation, coordination partenaires, optimisation distribution aide alimentaire	https://revivre-monde.org/	PME (10 à 19)	non
BANQUE ALIMENTAIRE DE HAUTE-SAVOIE	401 994 876	1995	Haute-Savoie	Association			Fédération Française des Banques Alimentaires	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique alimentaire	Tri-reconditionnement/ cuisine fruits et légumes, logistique.	https://ba74.banquealimentaire.org/	PME (20 à 49)	non
L'entreprise école transport	510 403 439	2008	Rhône	SARL unipersonnelle	EI		Filiale association Entreprise Ecole	4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport	Manutention débarrassage, Transport de voyageurs ou de biens en VL en local et national (transport à la demande)	https://www.entreprise-ecole.com/transport/	PME (10 à 19)	non
Pousses d'avenir	509 394 474	2008	Savoie	Association	ACI		réseau Cocagne	0113Z	Culture de légumes, de melons, de racines et de tubercules	Production et livraison alimentaire	Production légumes et vente de paniers bio aux adhérents. Prestations de services auprès d'entreprises et associations.	https://pousseavenir.nucom.fr/	PME (20 à 49)	non
Soun (Fastroad)	804 725 331	2010	Rhône	SAS	1ère entreprise adaptée de transport			4939B	Autres transports routiers de voyageurs	Transport	services de VTC, de coursier, de livraison du dernier kilomètre et de transport PMR	https://www.soun.fr/qui-sommes-nous/	PME (10 à 19)	non
Rhône-Saône Légumes	894 226 240	2021	Rhône	SCOP-SA à conseil d'administration	EI		réseau Terra Alter	1039A	Autre transformation et conservation de légumes	Cuisine, conditionnement, livraison	préparation des légumes, pdts restent presque bruts prêts à cuisiner	https://www.rsl-coop.fr/rhone-saone-legumes	PME (9)	oui
OCCITANIE (6)														
RECUP' ACTIONS 65	405 326 745	1996	Hautes-Pyrénées	Association	ACI		membre SCIC Ha-Py + Chantier Ecole + SYNESI	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique et livraison alimentaires	transport de marchandise en VL- ils travaillent avec : dpt pour livraison aux collèges (prestation de transport pour le compte de la coopérative HaPy) + livraison moyenne distribution + La ferme Deth Bosc : livraison de particuliers pour le compte du producteur	http://www.recup65.com/	PME (100 à 199)	non
CAPDIFE (CRI)	751 703 430	1998	Hérault (34)	Association	ACI	certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique et livraison alimentaires	Maraîchage + logistique et livraison	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-Insertion/Etablissements/Capdife	CRI : ETI (500 à 999) 140 salariés en insertion	non
Jardins du Volvestre	524 264 454	2010	Haute-Garonne (Toulouse)	SCIC SAS			réseau Cocagne	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Production, logistique et livraison alimentaires	Maraîchage + logistique, livraison et transformation	https://volvestre.cocagnebio.fr/	PME (20 à 49)	oui
AGRIVIVA PRODUCTION	814 911 327	2015	Hérault (34)	SAS	EI et ESAT ?	ESUS		1039A	Autre transformation et conservation de légumes	Transformation	Pôle de transformation sur le MIN de Montpellier	https://www.agriviva.fr/	??	non
Plateforme "Mangeons Ha-Py"	839 661 683	2018	Hautes-Pyrénées	SCIC				4639B	Commerce de gros (commerce interentreprises) alimentaire non spécialisé	Mise en relation ?	Cette SCIC rassemble des partenaires publics et privés. Elle a pour objectif de faciliter l'approvisionnement de la restauration collective en produits locaux. Récup'actions se charge du transport des pdts.	https://mangeons-hapy.fr/	MIC (1 à 2)	oui
Le cageot toulousain	890 080 237	2020	Toulouse aggio	SCIC SARL	EI			4711B	Commerce d'alimentation générale	Logistique et livraison alimentaires	Livraison de pdts locaux et vente en boutique	https://www.le-cageot-toulousain.fr	??	oui
NOUVELLE-AQUITAINE (6)														
Les Restos du cœur de Lot-et-Garonne		1993	Lot-et-Garonne	Association	ACI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique alimentaire	Métiers : Préparateurs de commandes, Aide Jardinier, Cariste d'entrepôt, Chauffeur collecteur des dons		??	non
Atelier Remunage	877 535 591	2001	Gironde	SASU	EI			4941B	Transports routiers de fret de proximité	Logistique et livraison alimentaires	En collaboration et co-traitance avec Urby du groupe La Poste pour logistique du dernier km de Bordeaux / Transport marchandises, logistique inversée, tournées	http://atelier-remunage.org/	PME (10 à 19)	non
Les P'tits Cageots	508 777 869	2008	Gironde	Association	EI			9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Production, logistique et livraison alimentaires	p'tites fermes, plateforme en ligne, préparation de commandes, livraison et vente en boutique	https://www.lesptitscageots.fr/	PME (20 à 49)	non
Maia et Charente (CRI)	751 703 430	2014	Corrèze	Association	EI	certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion + réseau Cocagne	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique alimentaire	Maraîchage bio (légumes de saison bio, locaux et solidaires distribués en CC) ; Logistique (plateforme nationale en charge aussi des dons en nature de la Croix-Rouge)	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-Insertion/Etablissements/Maia-et-Charente	CRI : ETI (500 à 999) 48 postes en insertion	non
Terra Alter Gascogne	828 578 195	2017	Gers (32)	SCIC		ESUS		1039A	Autre transformation et conservation de légumes	Cuisine, conditionnement, livraison	légumerie, plateforme de collecte et commercialisation de fruits et légumes bio et locaux	https://gascogne.terraalter.org/	3 TH et 5 en insertion	oui
IEPR Services	911 040 806	2022	Charente-Maritime (17)	SAS			GREEN Poitou Charentes	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	Prise en charge logistique et livraison producteurs locaux		??	non
PAYS DE LA LOIRE (3)														

Accès Réagis	349 943 571	1988	Loire-Atlantique	Association	AI		réseau Cocagne + association Paniers Bio Solidaires	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	légumes en provenance des producteurs de BLO sont réceptionnés, mis en panier et livrés	https://www.acces-reagis.org/	PME (100 à 199)	non
ASPIRE - jardin de Cocagne	381 074 814	1991	Maine-et-Loire	Association	ACI		réseau Cocagne + association Paniers Bio Solidaires	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	Production légumes, composition et livraison paniers	https://aspireaumur.fr//ARDIN-DE-COCAGNE-119.php	PME (20 à 49)	non
Jardin de Cocagne nantais	529 543 027	2006	Loire-Atlantique	Association	AI		réseau Cocagne + association Paniers Bio Solidaires	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	Maraîchage, récolte, pesée, conditionnement, distribution	http://jardindecocagnenantais.fr/	PME (20 à 49)	non
CENTRE-VAL DE LOIRE (2)														
Bio-Solidaire	424 116 358	1993	Loir-et-Cher	Association	EI		réseau Cocagne	0113Z	Culture de légumes, de melons, de racines et de tubercules	Logistique et livraison alimentaires	ACI maraîchage + plateforme logistique (conditionnement, préparation et livraison commandes)	https://www.association-biosolidaire.fr/	PME (50 à 99)	non
Le Marché Vert et Solidaire	338 800 030	2021	Loir-et-Cher	Association	EI		Association pour personnes handicapées du Perche	8810C	Aide par le travail	Production et logistique alimentaire	Maraîchage et ventes pdts locaux et distribution en CC à destination du grand public et restauration collective	https://asso.php.fr/le-marche-vert-solidaire/	PME (100 à 199)	non
BRETAGNE (2)														
TRANSPORTS OUEST PLUSSS	793 353 053	2013	Finistère	SAS	EI	ESUS	réseau SEVE emploi	4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport	Déménagement + Fret petits volumes petites distances	https://www.transports-ouestplus.fr/	PME (6 à 9)	non
Dédic Coopérative inclusive	812 630 168	2015	Ille-et-Vilaine	SCIC SARL				2620Z	Fabrication d'ordinateurs et d'équipements périphériques	Transport alimentaire	Livraison pdts locaux en point de vente, service de livraison mutualisée + restauration collective à partir 2020	https://dedic.coop/	PME (20 à 49)	oui
HAUTS-DE-FRANCE (2)														
Main Forte	399 649 862	1995	Nord, Pas-de-Calais + IdF en 2015 + Marseille en 2021	SA à conseil d'administration	EI			4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport	Formation conducteurs routiers et professionnels qualifiés Pdts de grande conso (transport entre entrepôts et magasins), collecte de matériaux recyclables, et livraison de colis.	https://main-forte.fr/	100aine de personnes, dont 20% de permanents et 80% de personnes en insertion	non
Les anges gardiens	531 858 652	1998	Pas-de-Calais	Association	ACI		AFIP, ASPIRE, réseau Cocagne	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique et transport alimentaire	Maraîchage, Conditionnement et Livraison de FL locaux certifiés bio, à destination des particuliers et de la Restauration Hors Domicile	https://www.horizontaliminaire.fr/angesgardiens + https://microfermecocagne.fr/	PME (50 à 99)	non
NORMANDIE (2)														
COOP de la Brèche	333 454 312	1985	Seine-Maritime (76)	SCIC	Transformation : EI Boutique : ESAT		Association d'aide rurale du Pays de Bray	8810C	Aide par le travail	Transformation et logistique alimentaire	Maraîchage, transformation et livraison (cantines, EHPAD, hôpitaux + boutique)	https://www.facebook.com/coopdelabreche/	PME (100 à 199)	oui
FastBray	903 886 513	2021	Seine-Maritime (76)	SASU	EI		en lien avec COOP de la Brèche	4941A	Transports routiers de fret interurbains	Transport et logistique alimentaires	collecte et livraison de pdts fermiers, plateforme de transformation à venir	https://www.facebook.com/Veryfastbray/?locale=ms_MY	2 permanents, 4 en insertion	non
BOURGOGNE FRANCHE-COMTE (1)														
Pré Vert (CRI)	751 703 430	2011	Côte d'Or (Dijon)	Association	ACI	certifiée CEDRE et ISO 9001		9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique alimentaire	Maraîchage + logistique et livraison en CC	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-Insertion/Etablissements/Pre-vert	CRI : ETI (500 à 999) 42 salariés en insertion	non
PACA														
GRAND EST (1)														
Jardin de Cocagne de la Barbuise	505 304 428	2008	Aude (10)	Association	ACI		réseau Cocagne	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique et transport alimentaire	Maraîchage, conditionnement, prépa commandes et livraison de paniers bio	https://barbuise.cocagnebio.fr/	PME (20 à 49)	non
CORSE														
DROM-COM														

ANNEXE 4 : Recensement SIAE – transport-logistique

NOM	n° SIREN	date création	ZONE	Statut juridique	Statut SIAE	LABEL ?	RESEAUX ?	Code NAF	Nomenclature NAF	Activité principale	Description	LIEN	Catégorie entreprise	Coopérative ?
ILE-DE-France (31)														
SITA REBOND (SUEZ)	443 304 134	08/08/2002	Paris (75)	SAS à associé unique	EI et ETTI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets	Conseil en gestion des ressources, ressources en eau, gestion et valorisation des déchets	https://www.suez.fr/fr-fr/nous-connaître/rebond-insertion	PME (181)	non
MOULINOT COMPOST & BIOGAZ	798 298 899	15/11/2013	Paris (75)	SAS	EI	agrée ESUS		3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Collecte et valorisation déchets, recyclage déchets alimentaires, vente de compost et de bacs	https://www.moulinot.fr/	PME (50 à 99)	non
LES ALCHEMISTES	824 298 343	13/12/2016	Seine-Saint-Denis (93)	SAS	ACI ?			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Collecte et recyclage de biodéchets	https://alchimistes.co/	PME (20 à 49)	non
SCIC REMONDE	844 842 872	21/12/2018	Seine-et-marne (77)	SCIC exploitée sous forme SARL	??			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Collecte, tri, nettoyage, réparation, réemploi	https://re-monde.org/	MIC (3 à 5)	oui
SERVIAPLUS	509 164 935	29/11/2008	Seine-et-marne (77)	SARL	EI			5229B	Affrètement et organisation des transports	Transport et logistique	Transport et logistique (formation chauffeur-livreur)	https://www.serviplus.fr/	5 permanents, 26 en insertion	non
ReVivre IdF	393 844 857	1993	IdF	Association	EI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Transport et logistique alimentaires	Collecte de denrées alimentaires, pots d'hygiène et d'entretien auprès des industriels afin de redistribuer aux associations caritatives	https://revivre-monde.org/	PME (10 à 19)	non
Réagir	411 199 060	1996	75 ; 93	Association	AI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	INTERIM	Préparation de commandes, Conditionnement, Manutention, Déménagement	https://www.asso-reagir.fr/	PME (20 à 49)	non
ADSEA 77 - service PUJ	775 704 216	1944	77	Association	ACI			8790A	Hébergement social pour enfants en difficultés	Transport	Transport de personnes + auto-école solidaire	https://www.adsea77.fr/inclure/	ETI (500 à 999)	non
ASEC (association solidarité emploi chômage)	348 774 480	1988	Hauts-de-Seine (92)	Association	AI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	INTERIM	Ramassage déchets, livraison de courses et repas, Préparation de commandes, Stockage, Conditionnement, Déménagement, Transport de personnes	www.asec-emploi.org	PME (50 à 99)	non
Carton Plein	752 329 615	2018	75, 92, 93	Association	EI			4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport et logistique	Manutention, Déménagement, Transport marchandises (vélo-cargo), Valorisation déchets	https://cartonplein.org/	PME (20 à 49)	non
Cygogne	900 510 462	2021	75 ; 92	SAS	EI			4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport et logistique	Logistique et livraison urbaine en mobilité douce	https://cygogne.fr/	??	non
Défi Services +	387 587 751	1992	Yvelines (78)	Association	AI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	INTERIM	Manutention, Logistique, Restauration collective	https://defiservices78.fr/	PME (50 à 99)	non
Fer et Refaire	398 876 847	1994	93	Association	ACI			9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport textile	Couture et repassage avec service livraison, formation chauffeur livreur	https://www.feretrefaire.com/	PME (20 à 49)	non
IMAJ	344 820 642	1984	95	Association	ACI	certifié Qualiopi		8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Collecte déchets et réemploi	Logistique, transport (Centre de formation et Plateau Technique); collecte déchets	https://imaj95.fr/	PME (100 à 199)	non
Conciergerie d'Hercule	879 223 279	2019	Essonne (91)	SASU	EI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Services à domicile	Collecte, recyclage, réemploi, redistribution (pots alimentaires et déchets) Transport de marchandises et de personnes	https://www.hercule-multiservices.fr/services-professionnels-essonne-91	MIC (3 à 5)	non
La Gerbe	419 824 669	1997	78	Association (ONG)	ACI			9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Collecte déchets et réemploi	Collecte, Logistique, Tri, Réparation, Vente solidaire de matériel de 2nde main (formation de chauffeurs)	http://www.lagerbe.org	PME (20 à 49)	non
L'Équipage	831 259 262	2017	75	Association	EI		Emmaüs Défi	4941A	Transports routiers de fret interurbains	Transport et logistique alimentaire	Transport et livraisons, stockage et préparation commandes (camions et véhicules frigorifiques)	http://www.emmaus-defi.org	3 permanents et 12 en insertion	non

Marguerite	539 152 579	2012	75	SAS	EI			8299Z	Autres activités de soutien aux entreprises n.c.a.	Transport et logistique textile	Prise en charge logistique textile : réception et stockage, expédition de leurs commandes via notre réseau de transporteurs, inventaires, conditionnement	http://www.marguerite.pro/	PME (20 à 49)	non
Nouvelle Attitude	493 764 674	2008	78	SAS	EI			3832Z	Récupération de déchets triés	Collecte déchets et réemploi	Agent logistique, Cariste, Préparateur de commandes, Magasinier, Agent de traitement des déchets	http://www.nouvelle-attitude.fr	PME (131)	non
La Table de Cana	332 964 865	1985	IdF, Oise, Lyon, Marseille, Bordeaux, Occitanie	Association	EI		Réseau national	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Cuisine, logistique et livraison alimentaires	Traiteur événements et restauration collective ; Montpellier : plateaux-repas livrés en véhicules électriques	https://latabledecana.com/	ETI (280 dont 180 en insertion en 2021)	non
Initiative emploi 92	348 288 846	1987	Hauts-de-Seine	Association	AI et EI		Groupe économique et solidaire (GES)	7830Z	Autre mise à disposition de ressources humaines	Livraison alimentaire	Service de conciergerie propose portage de repas (domicile ou entreprise) + livraison de paniers FL sur site entreprise	https://initiative-emploi-92.fr/	PME (20 à 49)	non
Les ateliers gourmands	381 727 833	1989	Paris, Lyon, Montpellier, Picardie	Association	ESAT		Réseau GESAT	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Préparation, logistique et livraison alimentaires	Préparation, conditionnement livraison de plateaux repas	https://www.ateliers-gourmands.com/	??	non
Espaces	399 241 090	1994	Hauts-de-Seine, Paris, Yvelines	Association	ACI	agrée ESUS	AFAUP, ARB, Chantier-école, FAS, Emmaüs, GRAINE, SYNESI, etc	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Vente alimentaire	Membre du mouvement Emmaüs. Insertion par l'écologie urbaine, chantiers très divers dont chauffeur BTP et vente alimentaire	https://www.association-espaces.org/activites/insertion-sodoprofessionnelle/travailler-en-chantier-dinsertion/	PME (200 à 249)	non
Interface Formation	402 185 680	1995	Paris	Association	2 ACI			8810C	Aide par le travail	Vente alimentaire	Formation en maraîchage et employé commercial (dont préparation commandes)	https://www.interface-formation.net/	PME (50 à 99)	non
La ruche qui dit oui ! (société Equanum)	528 203 755	2010	94, 63, 64, 72	SAS		agrée ESUS et certifiée B-Corp	Réseau Mouves ; réseau des ruches	6312Z	Portails internet	Transport et logistique alimentaires	Marchés éphémères (chaque semaine, présélection de produits divers), commande en ligne et distribution animée qui met en lien producteurs et consommateurs dans un point "relais" / livraison à domicile sur Paris uniquement	https://laruqueditoui.fr/fr	??	non
Le paysan urbain	810 912 485	2015	Paris, Marseille depuis 2018	Association				9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Production et logistique alimentaire	Création de fermes urbaines, d'emplois pour personnes en difficulté + ateliers participatifs favorisant la mixité sociale. Production de micro-pousses distribuées en circuit court et local	https://lepaysanurbain.fr/	PME (10 à 19)	non
BioCycle	817 944 770	2015	Paris	Association				9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport alimentaire	Collecte invendus pour aide alimentaire (cyclologistique) + accompagnement et sensibilisation anti-gaspi Pas du tout de com ^s sur insertion	https://biocycle.fr/	MIC (1 à 2)	non
Appro 77 (CRI)	751 703 430	2017	77	Association		certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport et logistique alimentaires	Plateforme logistique, achat aide alimentaire, livraison	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-Insertion/Etablissements/Appro-77	CRI : ETI (500 à 999) 51 salariés en insertion	non
La Fourche	839 765 062	2018	IdF, Rhône, Marseille, Bordeaux, Nantes, Nice, Angers, Montpellier, Toulouse	SAS		certifiée B Corp 77% score ZEI	Transporteur Paack	4791A	Vente à distance sur catalogue général	Logistique alimentaire	Personnes en insertion sont préparateurs de commande dans le 93	https://lafourche.fr/	PME (50 à 99)	non

DAILY DEJ	845 230 432	2018 - liquidation judiciaire 2022	Paris	SAS				5610C	Restauration de type rapide	Préparation, logistique et livraison alimentaires	Livraison aux entreprises de box petits déjeuners	https://fr-fr.facebook.com/DailyDej/	MIC (3 à 5)	non
Vifi (CRI)	751 703 430	2021	Ile-de-France	Association		certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport et logistique alimentaires	Filiale multi-établissement CRI qui prend en charge transport	https://www.vif.services/circuits-courts-alimentaires	CRI : ETI (500 à 999) + de 600 personnes dont 70% en CDDI	non
AUVERGNE-RHONE-ALPES (19)														
D Multiple	823 922 448	1993	Isère	Association déclarée	EI	ESUS certifiée AFNOR		5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	Logistique	Logistique, gestion stock, conditionnement (prêt-à-porter et e-commerce)	https://www.dmultiple.fr/conditionnement-et-logistique/	PME (20 à 49)	non
RECYCLEA	520 335 860	29/01/2010	Allier	Société commerciale de l'ESS	Entreprise adaptée (EA)			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Collecte et recyclage déchets, réemploi, centre d'appels	https://www.unea.fr/recyclea	PME (152)	non
ALPES PAYSAGE	389 823 873	01/01/1993	Savoie	Coopérative	EI			8130Z	Services d'aménagement paysager	Espaces verts	Paysagiste, élagage, entretien espaces verts	https://www.alpes-paysage.com/	PME (20 à 49)	oui
ARES global	387 682 610	1991	Rhône	SASU	EI			8299Z	Autres activités de soutien aux entreprises n.c.a.	Logistique	Logistique e-commerce et grande distribution	https://www.groupeares.fr/	ETI (358)	non
Tri-Vallées	419 998 315	01/09/1998	Savoie Isère	SCOP-SAS	EI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets	Gestion et valorisation déchets, débarrasage nettoyage, distribution de courrier et colis	http://www.tri-vallees.com/	PME (100 à 199)	oui
Soun (Fastroad)	915 189 344	2010	Isère	SASU	EI ?			4941A	Transports routiers de fret interurbains	Transport	services de VTC, de coursier, de livraison du dernier kilomètre et de transport PMR	https://www.soun.fr/qui-sommes-nous/	??	non
Soun (Fastroad)	804 725 331	2010	Rhône	SAS	1ère entreprise adaptée de transport			4939B	Autres transports routiers de voyageurs	Transport	services de VTC, de coursier, de livraison du dernier kilomètre et de transport PMR	https://www.soun.fr/qui-sommes-nous/	PME (10 à 19)	non
ID'EES interim	382 470 565	1985 - groupe 1990	Lyon	SASU	Groupe 7 EI + réseau d'ETI (= 67 établissements dans 35 dpts).			7820Z	Activités des agences de travail temporaire	INTERIM	Déménagement, travaux de peinture, entretien / Parmi leurs activités : Transport et Logistique	https://www.groupeidees.fr/idees-sinterim/idees-interim-lyon/	MIC (9)	non
ENTRAIDE INTERNATIONAL DES SCOUTS DE LA REGION DE CLUSES	383 792 967	25/11/1991	Savoie	Association	??			9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport et logistique	Collecte (objet, linge etc), manutention et transport, tri et commercialisation.	https://www.entraide-internationale.fr/	PME (20 à 49)	non
BANQUE ALIMENTAIRE DE HAUTE-SAVOIE	401 994 876	01/05/1995	Haute-Savoie	Association	??			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Transport et logistique alimentaires	Tri-reconditionnement/ cuisine fruits et légumes, logistique.	https://ba74.banquealimentaire.org/	PME (20 à 49)	non
LA FIBRE SAVOYARDE	802 196 667	15/04/2014	Haute-Savoie	Association	EI			9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Collecte déchets textiles	Tri, récupération de vêtements et déchets textiles	/	??	non
ATELIER RE-NEE	807 920 434	01/12/2014	Savoie	Association	ACI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Collecte déchets textiles	Collecte et revalorisation textiles / Partenaire Tri-Vallées	atelier-renee.fr	PME (20 à 49)	non
Pousses d'avenir	509 394 474	06/11/2008	Savoie	Association	ACI			0113Z	Culture de légumes, de melons, de racines et de tubercules	Production et transport alimentaire	Production légumes et vente de paniers bio aux adhérents. Prestations de services auprès d'entreprises et associations.	https://pousseavenir.nucom.fr/	PME (20 à 49)	non
ReVivre RA	393 844 857	1993	Rhône-Alpes	Association	plus une EI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique alimentaire	Optimisation approvisionnement, palettisation, coordination partenaires, optimisation distribution aide alimentaire	https://revivre-monde.org/	PME (10 à 19)	non

Foyer Notre Dame des Sans Abris	909 834 533	2021	Rhône	Association	ACI			8790B	Hébergement social pour adultes et familles en difficultés et autre hébergement social	Collecte déchets textiles et réemploi	transports/collecte, tri et réemploi d'objets et de textile, logistique, etc.	https://www.fnds.org/que-faisons-nous/insertion-professionnelle.html	??	non
L'entreprise école transport	510 408 439	2009	Rhône	SARL unipersonnelle	EI		Filiale association Entreprise Ecole	4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport	activités de transport de marchandises	https://www.entreprise-ecole.com	PME (10 à 19)	non
Parenthèse Graine de Cognac	435 005 251	1989	Drôme	Association	??		réseau Cognac	0113Z	Culture de légumes, de melons, de racines et de tubercules	Transport et logistique alimentaires	2 exploitations maraîchage + plateformes logistiques (préparateurs de commandes, livreurs, vendeurs)	http://www.parenthese.org/	PME (50 à 99)	non
Pousses d'avenir	509 394 474	2008	Savoie	Association	ACI		réseau Cognac	0113Z	Culture de légumes, de melons, de racines et de tubercules	Production et livraison alimentaire	Production légumes et vente de paniers bio aux adhérents. Prestations de services auprès d'entreprises et associations.	https://pousseavenir.nucom.fr/	PME (20 à 49)	non
Rhône-Saône Légumes	894 226 240	2021	Rhône	SCOP-SA à conseil d'administration	EI		réseau Terra Alter	1039A	Autre transformation et conservation de légumes	Cuisine, conditionnement, livraison alimentaire	préparation des légumes, pdts restent presque bruts prêts à cuisiner	https://www.rsl-coop.fr/rhone-saone-legumes	PME (9)	oui
OCCITANIE (6)														
Jardins du Volvestre	524 264 454	2010	Haute-Garonne (Toulouse)	SCIC SAS			réseau Cognac	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	Maraîchage + logistique, livraison et transformation	https://volvestre.cocagnebio.fr/	PME (20 à 49)	non
SAS AGRIVVA PRODUCTION	887 723 971	2015	Hérault (34)	SAS	EI / ESAT ?	ESUS		1039A	Autre transformation et conservation de légumes	Transformation	Pôle de transformation sur le MIN de Montpellier	https://www.agriviva.fr/	??	non
CAPDIFE (CRI)	751 708 430	1998	Hérault (34)	Association	ACI	certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique et livraison alimentaires	Maraîchage + logistique et livraison	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-insertion/Etablissements/Capdife	CRI : ETI (500 à 999) 140 salariés en insertion	non
Plateforme "Mangeons HaPy"	839 661 683	2018	Hautes-Pyrénées	SCIC				4639B	Commerce de gros (commerce inter-entreprises) alimentaire non spécialisé	Mise en relation ?	Cette SCIC rassemble des partenaires publics et privés. Elle a pour objectif de faciliter l'approvisionnement de la restauration collective en produits locaux. Récup'actions se charge du transport des pdts.	https://mangeons-hapy.fr/	MIC (1 à 2)	oui
RECUP'ACTIONS 65	405 326 745	1996	Hautes-Pyrénées	Association	ACI		membre SCIC HaPy + Chantier Ecole + SYNESI	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique et livraison alimentaires	transport de marchandise en VL - ils travaillent avec : dpt pour livraison aux collèges (prestation de transport pour le compte de la coopérative HaPy) + livraison moyenne distribution + La ferme Deth Bosc : livraison de particuliers pour le compte du producteur	http://www.recup65.com/	PME (100 à 199)	non
Le cageot toulousain	890 080 237	2020	Toulouse agglo	SCIC SARL	EI			4711B	Commerce d'alimentation générale	Logistique et livraison alimentaires	Livraison de pdts locaux	https://www.le-cageot-toulousain.fr	??	oui
NOUVELLE-AQUITAINE (17)														
SCOPTA	320 788 813	16/01/1981	Charente-maritime (17)	SCOP SA	??			4941A	Transports routiers de fret interurbains	Transport	transport routier, transport international	https://scopta.site-solocal.com/	PME (12)	oui
Les Restos du cœur de Lot-et-Garonne		1993	Lot-et-Garonne	Association	ACI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique alimentaire	Métiers : Préparateurs de commandes, Aide Jardinier, Cariste d'entrepôt, Chauffeur collecteur des dons en nature		??	non
Les Restos du cœur de Gironde	382 495 547	2006	Gironde	Association	ACI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique alimentaire	Métiers : Préparateur de commandes, Approvisionneur logistique, Maraîcher	https://ad33.restosducoeur.org/	MIC (1 à 2)	non

APO (ATASH)			Charente-Maritime (17)	??	EA				Cuisine, livraison alimentaire	Livraison de repas à domicile	https://www.apo-oleron.fr/	3 TH et 5 en insertion	non	
Terra Alter Gascogne	828 578 195	2017	Gers (32)	SCIC		ESUS		1039A	Autre transformation et conservation de légumes	Cuisine, conditionnement, livraison alimentaire	légumerie, plateforme de collecte et commercialisation de fruits et légumes bio et locaux	https://gascogne.terraalter.org/	??	oui
GREENBURO	501 777 593	01/01/2008	Haute-garonne (31)	SCOP exploitée sous forme SARL	EI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets	Conseil en gestion déchets, collecte, tri et recyclage déchets	https://www.greenbu.ro/	PME (20 à 49)	oui
Atelier Remumenage	877 535 591	2001	Gironde	SASU	EI			4941B	Transports routiers de fret de proximité	Logistique et livraison alimentaires	En collaboration et co-traitance avec Urby du groupe La Poste pour logistique du dernier km de Bordeaux / Transport marchandises, logistique inversée, tournées	http://atelier-remumenage.org/	PME (10 à 19)	non
ARBRE	399 766 534	1994	Landes	Association	EI			9104Z	Gestion des jardins botaniques et zoologiques et des réserves naturelles	Collecte déchets et réemploi	collecte, traitement, recyclage déchets (agents de déchetterie); transport et logistique (agent polyvalent-chauffeur PLV et VL)	https://www.arbre.fr/	??	non
Maia et Charente (CRi)	751 703 430	2014	Corrèze	Association	EI	certifiée CEDRE et ISO 9001	Croix-Rouge Insertion + réseau Coccagne	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique alimentaire	Maraîchage bio (légumes de saison bio, locaux et solidaires distribués en CC); Logistique (plateforme nationale en charge aussi des dons en nature de la Croix-Rouge)	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-insertion/Etablissements/Maia-et-Charente	CRi : ETI (500 à 999) 48 postes en insertion	non
IEPR Services	911 040 806	2022	Charente-Maritime (17)	SAS			GREEN Poitou Charentes	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Transport et logistique alimentaires	Prise en charge logistique et livraison producteurs locaux		??	non
Intermaide	392 746 541	1993	Dordogne : Lot-et-Garonne	??	AI			7830Z	Autre mise à disposition de ressources humaines	INTERIM	Transport logistique : manutention	https://intermaide24.com/	PME (50 à 99)	non
Charente Vienne Emploi	419 899 729	1998	Charente Limousine	Association	ETTI			7820Z	Activités des agences de travail temporaire	INTERIM	Manutentionnaire, préparateur de commande, conducteur PL	https://www.charente-vienne-emploi.fr/	MIC (1 à 2)	non
ARBRE'environnement	519 565 238	2010	Corrèze	SASU	EI	ISO 14001		3812Z	Collecte des déchets dangereux	Collecte déchets	Formation au métier de chauffeur PL et VL (collecte déchets médicaux)	https://arbrrenvironnement.fr/	MIC (6 à 9)	non
Le Livre Vert	794 930 891	2013	Gironde	SASU	EI			4791B	Verte à distance sur catalogue spécialisé	Logistique	Vente de livre en ligne : collecteur, trieur, cueilleur, préparateur de commandes	https://www.lelivrevert.fr/	PME (20 à 49)	non
Delta Plus	778 068 957	1900	Haute-Vienne	Fondation	ACI (+ EA et ESAT)	Fondation reconnue d'utilité publique + ESUS		8720A	Hébergement social pour handicapés mentaux et malades mentaux	Transport et logistique alimentaire	Vaguemestre, chauffeur inter sites; maraîchage, transformation alimentaire	https://www.deltaplus87.fr/	ETI (500 à 999)	non
Landes Partage	387 860 091	1987	Landes	Association	ACI porté par EI			8810C	Aide par le travail	Collecte déchets et réemploi	Recyclerie : collecte et valorisation encombrants, objets, équipements et textiles réutilisables	https://www.landespartage.fr/	PME (50 à 99)	non
APREVA Mobilité Accompagnée	844 509 364	2018	Lot-et-Garonne	Association	ACI			8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Transport	Transport d'utilité sociale	https://mobilite-accompagnee47.fr/	??	non
PAYS DE LA LOIRE (7)														
MAINS VERTES ET PAYSAGES	521 106 799	11/03/2010	Vendée (85)	SARL	Entreprise adaptée (EA)			8130Z	Services d'aménagement paysager	Espaces verts	Création et entretien d'espaces verts utilisant des techniques respectueuses de l'environnement	https://groupe-estille.fr/filiale/mains-vertes-et-paysages/	PME (17)	non
ENVIE PRESTATION	823 748 660	07/10/2016	Mayenne (53)	SASU	EI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets	Services de collecte, de manutention et de gestion déchets	https://www.envie.org/magasin-reseau-envie/envie-prestations-sas/	PME (20 à 49)	non
ENVIE 2E 49	501 459 713	01/01/2008	Maine-et-loire (49)	SAS	EI	ICPE, ISO 9001 et 14001		4941B	Transports routiers de fret de proximité	Collecte déchets	Collecte, le recyclage et la valorisation des déchets	https://www.envie2e-49.fr/	PME (20)	non

ENVIE 2E MAINE	502 565 625	20/04/2016	Sarthe (72)	Association	EI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets	Services de collecte, de manutention et de gestion déchets	https://www.envie.org/magasin-reseau-envie/envie-maine-2e-le-mans/	PME (10 à 19)	non
Accès Réagis	349 943 571	1988	Loire-Atlantique	Association	AI		réseau Cocagne + association Paniers Bio Solidaires	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	légumes en provenance des producteurs de BLO sont réceptionnés, mis en panier et livrés	https://www.acces-reagis.org/	PME (100 à 199)	non
ASPIRE - jardin de Cocagne	381 074 814	1991	Maine-et-Loire	Association	ACI		réseau Cocagne + association Paniers Bio Solidaires	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	Production légumes, composition et livraison paniers	https://aspireaumur.fr/JARDIN-DE-COCAGNE-119.php	PME (20 à 49)	non
Jardin de Cocagne nantais	529 543 027	2006	Loire-Atlantique	Association	AI		réseau Cocagne + association Paniers Bio Solidaires	8899B	Action sociale sans hébergement n.c.a.	Logistique et livraison alimentaires	Maraîchage, récolte, pesée, conditionnement, distribution	http://jardindecocagnenantais.fr/	PME (20 à 49)	non
CENTRE-VAL DE LOIRE (2)														
Bio-Solidaire	424 116 358	1993	Loir-et-Cher	Association	EI		réseau Cocagne	0113Z	Culture de légumes, de melons, de racines et de tubercules	Logistique et livraison alimentaires	ACI maraîchage + plateforme logistique (conditionnement, préparation et livraison commandes)	https://www.association-biosolidaire.fr/	PME (50 à 99)	
Le Marché Vert et Solidaire	338 800 030	2021	Loir-et-Cher	Association	EI		Association pour personnes handicapées du Perche	8810C	Aide par le travail	Production et logistique alimentaire	Maraîchage et ventes pdts locaux et distribution en CC à destination du grand public et restauration collective	https://assoaph.fr/le-marche-vert-solidaire/	PME (100 à 199)	non
BRETAGNE (4)														
TRANSPORTS OUEST PLUSSS	793 353 053	04/06/2013	Finistère	SAS	EI	agréé ESUS		4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport	Déménagement + Fret petits volumes petites distances	https://www.transports-ouestplus.fr/	MIC (6 à 9)	non
GROUPE TRIBORD	378 801 682	01/08/1990	Finistère	SAS	EI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Collecte, tri, recyclage déchets	https://e-tribord.com/	PME (248)	non
DEFI	439 693 854	2001	(plusieurs antennes)	Association	EI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Espaces verts	Activités d'agroécologie Dijon	https://defis52.fr/	MIC (6 à 9)	non
Déclic Coopérative inclusive	812 630 168	2015	Ille-et-Vilaine	SCIC SARL				2620Z	Fabrication d'ordinateurs et d'équipements périphériques	Transport alimentaire	Livraison pdts locaux en point de vente, service de livraison mutualisée + restauration collective à partir 2020	https://declic.coop/	PME (20 à 49)	oui
HAUTS-DE-FRANCE (3)														
ENSOVO	493 365 274	15/05/2007	Nord (59)	SASU	EI			5210B	Entreposage et stockage non frigorifique	Logistique	Logistique e-commerce et retail	http://www.ensovo.com/	PME (50 à 99)	non
Main Forte	399 649 862	1995	Nord, Pas-de-Calais + IdF en 2015 + Marseille en 2021	SA à conseil d'administration	EI			4941B	Transports routiers de fret de proximité	Transport	Formation conducteurs routiers et professionnels qualifiés Pdts de grande conso (transport entre entrepôts et magasins), collecte de matériaux recyclables, et livraison de colis.	https://main-forte.fr/	100aine de personnes, dont 20% de permanents et 80% de personnes en insertion	non
Les anges gardiens	531 858 652	1998	Pas-de-Calais	Association	ACI		AFIP, ASPIRE, réseau Cocagne	9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Transport et logistique alimentaires	Maraîchage, Conditionnement et Livraison de FL locaux certifiés bio, à destination des particuliers et de la Restauration Hors Domicile	https://www.horizontalmentaire.fr/angesgardiens + https://microfermecocagne.fr/	PME (50 à 99)	non
NORMANDIE (2)														
COOP de la Brèche	333 454 312	1985	Seine-Maritime (76)	SCIC		Transformation : EI Boutique : ESAT	Association d'aide rurale du Pays de Bray	8810C	Aide par le travail	Transformation et logistique alimentaire	Maraîchage, transformation et livraison (cantines, EHPAD, hôpitaux + boutique)	https://www.facebook.com/coopdelabreche/	PME (100 à 199)	oui
FastBray	903 886 513	2021	Seine-Maritime (76)	SASU	EI		en lien avec COOP de la Brèche	4941A	Transports routiers de fret interurbains	Transport et logistique alimentaires	collecte et livraison de pdts fermiers, plateforme de transformation à venir	https://www.facebook.com/Veryfastbray/?locale=ms_MY	2 permanents, 4 en insertion	non
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE (5)														
Envie 2E Bourgogne	509 311 783	01/12/2008	Bourgogne Franche-Comté	EURL	EI		membre du réseau Envie (association)	4941B	Transports routiers de fret de proximité	Collecte déchets	services de collecte, de manutention et de gestion déchets	https://www.envie.org/magasin-reseau-envie/envie-2e-bourgogne/	PME (20 à 49)	non

Mon Tri à la Source	817 651 862	11/01/2016	Haute-saône	SAS	EI			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Collecte, tri, recyclage déchets	/	MIC (3 à 5)	non
GEIQ Transport BFC	840 645 790	2018	Bourgogne Franche-Comté (Dijon)	Association	ACI	ESUS	Collectif d'entreprises par adhésion volontaire		Autre mise à disposition de RH	Transport	Transport	https://www.lesgeiq.fr/trouver-un-geiq/geiq-transport-bfc	MIC (1 à 2)	non
Eureka interim	400 085 692	2005	Bourgogne Franche-Comté (Mâcon)	SARL	ETTI			7820Z	Activités des agences de travail temporaire	INTERIM	Propose des missions dans tout secteur d'activité selon les spécialités des différents bassin d'emploi (dont transport et logistique)	https://www.eureka-interim.fr/choisir-eureka-2/	PME (10 à 19)	non
Pré Vert (CRI)	751 703 430	2011	Côte d'Or (Dijon)	Association	ACI	certifiée CEDRE et ISO 9001		9499Z	Autres organisations fonctionnant par adhésion volontaire	Logistique alimentaire	Maraîchage + logistique et livraison en CC	https://www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Croix-Rouge-insertion/Etablissements/Pre-vert	CRI : ETI (500 à 999) 42 salariés en insertion	non
PACA (3)														
BP ENVIRONNEMENT	518 501 317	07/12/2009	Bouches-du-Rhône (13)	SAS	Entreprise adaptée (EA)			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets	Gestion globale déchets	https://www.betp-environnement.com/	PME (20 à 49)	non
L'Atelier du Verger	818 215 790	01/02/2016	Vaucluse (84)	SAS radiée en 2022				5629A	Restauration collective sous contrat	??	pas d'info	/	??	non
SMICTOM	250 501 335	05/07/1905	Hautes-alpes	Syndicat mixte radiée en 2017				3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Stockage et recyclage déchets, ressourçerie	https://www.ccserreponcon.com/competences/dechets	??	non
GRAND EST (1)														
RESEAU ORIGAMI	810 933 309	18/03/2015	Bas-rhin	SARL unipersonnelle	??			3811Z	Collecte des déchets non dangereux	Collecte déchets et réemploi	Collecte déchets, tri, recyclage	https://reseau-origami.fr/	??	non
CORSE (0)														
DROM-COM (1)														
EURL CDTU	513 700 047	06/07/2009	Guadeloupe (971)	SARL unipersonnelle	??			1039B	Transformation et conservation de fruits	??	pas d'info	/	??	

ANNEXE 5 : Légende des recensements

Activités principales		
??	pas d'info	2
	transport/logistique/vente/transfo alimentaire	44
	transport/logistique non alimentaire (ou pas que)	19
	collecte déchets et réemploi	25
	espaces verts	3
	Interim / services à domicile	8
	TOTAL	101
Effectifs		
	PME : jusqu'à 49 salariés (dont 16 MIC)	52
	PME : 50 à 99 salariés	11
	PME : plus de 100 salariés	12
	ETI : plus de 250 salariés	9
??	information manquante	17
	TOTAL	101

Codes NAF		
	Hors catégories ciblées	5
	Action sociale, organisation par adhésion volontaire	40
	Transport/logistique OU alimentaire	28
	Collecte déchets, tri, réparation, revente	16
	Entretien d'espaces verts	3
	Travail temporaire, mise à disposition de RH, soutien aux entreprises	9
	TOTAL	101
Statuts juridiques		
	associations	52
	sociétés commerciale (SAS, SARL)	37
	coopératives	12
	TOTAL	101

ANNEXE 6 : Guide d'entretien

Avant de commencer, je vais rappeler rapidement le cadre de cet entretien :

Je suis Juliette Santin, je suis stagiaire à l'université Gustave Eiffel, je participe à un projet de recherche qui cherche à caractériser l'offre de transport [de proximité] qui existe, et moi je m'intéresse plus précisément aux structures d'insertion qui pourraient proposer un service de transport ou de logistique [de proximité].

Donc c'est pour ça que je me suis intéressée à votre entreprise/association qui fait partie du secteur de l'IAE, et qui propose un service de transport/logistique. Le but de cet entretien est globalement de **comprendre les choix d'activité et d'organisation des SIAE**.

Je vais démarrer l'enregistrement, il ne sera pas diffusé, ça fait seulement partie de la « procédure » de l'étude, et bien sûr tout sera anonymisé et on ne pourra pas relier cet entretien à vous, votre identité ou à l'identité de votre structure.

Donc vous êtes libre de me dire tout ce qui vous passe par la tête, il n'y a pas de « bonne réponse », en fait ce qui m'intéresse c'est d'avoir votre point de vue et vos connaissances sur le sujet.

Dans un premier temps, est-ce que vous pourriez me présenter rapidement votre structure ?

- **L'activité principale et les autres activités** (pourquoi avoir développé ces activités ? comment les avez-vous mises en place ?)
- **Histoire de l'entreprise** (création, diversification des activités)
- **Votre parcours ? Votre rôle dans cette structure** (poste, missions)
- **Relations avec les collectivités ?** (cantines, subventions)
Avec les professionnels de votre secteur ? Avec les autres SIAE ? (Réseau ? local/national ?)
- **Principaux clients et accès** (collectivités, entreprises, particuliers, autres)

Et au niveau du modèle économique de votre structure, comment ça marche ?

- **Statut juridique** (pourquoi ?)
- **Rôle des subventions ?** (accompagnement, formations, équilibre éco)
- **Charge des démarches administratives ?** (poids, adaptation)
- **Comment gérez-vous la md'o de votre structure ? Vos salariés ont quels types de contrats ?**

Est-ce que vous pourriez me parler du modèle social de votre structure ?

- **Statut IAE** (conventionnement en tant que EI/AI/ACI, d'où vient volonté ?, ESUS ?)
- **Utilité sociale de ce métier ?** (apports, compétences)
- **Qu'est-ce que les personnes en insertion viennent chercher ? Exemples concrets ?**
- **Activité favorise le retour à l'emploi ?** (taux de sorties positives)
→ **Comment concilier les objectifs sociaux et économiques ?** (choix, concessions)

Maintenant est-ce que vous pourriez me décrire de manière plus technique l'organisation de vos activités de transport/logistique ? Comment ça se passe ?

- **Part du transport ? Services logistiques ?**
- **Quels types marchandises ? Part marchandises alim ?**
- **Organisation du transport ?** (Trace directe/mutualisa°/plateformes/lots complets ?)
- Sur quel périmètre ? (Intra/inter urbain)
- Flotte de véhicules ? (Achat/location)
- Mise à disposition ? (Véhicules/chauffeurs)
- **Réponse aux besoins de zones rurales ? Ramasse fermes ? Volumes inférieurs palette ?**

Maintenant on va aborder le sujet du transport de proximité, qu'est-ce que ça vous évoque ?

- **Circuits courts / Circuits de proximité** (Qu'est-ce que ça représente pour vous ? Valeurs, portée, bénéfiques : pour qui ?)
- **Est-ce que ça vous arrive de transporter des marchandises spécialisées en CC/CP ? Quel volume ? Quelle part du CA ?**
- **Est-ce que les acteurs qui spécialisent en CC/CP sont des clients potentiels pour vous ? Pourquoi ? Avez-vous déjà démarché ou été démarché ?**

Maintenant est-ce que vous pourriez me parler des enjeux pour votre structure dans les années à venir ? Comment vous voyez l'avenir pour votre structure ?

- **Défis à relever, difficultés à dépasser ?**
- **Nouveaux domaines/marchés à investir ?**
- **Est-ce qu'il y a des compétences logistiques spécifiques aux CC/CP ? Lesquelles ?** (Parallèle produits bio, spécifications au niveau réception, stockage, emballage, expédition) ?
- **Quelles difficultés ça pose ? Quels intérêts il peut y avoir à faire de la logistique CC ? Est-ce que ce secteur présente des opportunités ?**

On arrive à la fin de l'entretien, merci beaucoup pour votre temps.

Est-ce que vous voulez ajouter quelque chose ? Avez-vous des remarques, des suggestions ?

Est-ce que vous connaissez des structures similaires à la vôtre qui pourraient m'intéresser ?

ANNEXE 7 : Grille d'entretien analytique

Présentation structure et activités			Les CC/CP comme opportunité ?	
Présentation structure Modalités de création SIAE Relations avec acteurs pros, collectivités, autres SIAE	Parcours et motivations Choix activité d'insertion Apports pour personnes en parcours d'insertion	Organisation activités	Discours et connaissances en CC / CP	Avenir structure Opportunités ?
Histoire de l'entreprise Statut juridique ? Pourquoi ? Modèle socioéconomique ? Rôle des subventions ? Charge démarches admin ? Choix/concessions pour concilier objectifs soc et éco ? Activité(s) de l'entreprise Pourquoi ? (Cptces/besoin) Comment ? Accompagnement ? Liens avec collectivités ? (Cantines...) + Politique ? Liens avec autres SIAE ? Est-ce que votre entreprise/ asso fait partie d'un réseau ? Local ou national ? Principaux clients ? Accès ?	Poste et missions Métiers exercés avant D'où vient volonté insertion ? Statut IAE ? Agrément ESUS ? Utilité sociale ? Apports ? <i>Qu'est-ce que les personnes en parcours d'insertion viennent chercher ?</i> <i>Exemples concrets ?</i> Retour à l'emploi ? Taux de sorties positives ?	Services logistiques ? Part du transport ? Quels types marchandises ? Part marchandises alim ? Véhicules ? (Achat/location) Mise à disposition ? Organisation transport ? (Trace directe/mutualisa°/ plateformes/lots complets ?) Sur quel périmètre ? (Intra/inter urbain) Zones rurales ? Ramasse fermes ? Volumes inférieurs palette ? Gestion md'o ? Types de contrats ?	Déjà entendu CC alim ? Qu'est-ce que ça vous évoque ? Déjà entendu CP alim ? Qu'est-ce que ça vous évoque ? Transport de marchandises spécialisées en CC/CP ? Quelle volume / part CA ? Acteurs qui ccialisent en CC/CP sont-ils des clients potentiels ? Pourquoi ? Déjà démarchés ?	Quels sont les défis à relever pour votre structure dans les années à venir ? Nvx domaines à investir ? Cptces logistique CC : Quelles difficultés ? Quels bénéfiques, opportunités ?

ANNEXE 8 : Catégories d'analyse (thèmes)

Rôle des subventions, charge démarches administratives et évaluation des résultats
Relations avec les réseaux, collectivités, autres professionnels
Principaux clients (particuliers / professionnels, motivations)
Historique de la structure et porte d'entrée de la personne enquêtée
Profils des personnes en parcours d'insertion
Organisation structure et équipe, choix (notamment diversification activités)
Organisation transport et volumes concernées
Intérêt de l'activité transport-logistique
Spécificités de la logistique alimentaire en CCP
Définition des CCP
Avenir des CCP (projets, défis à relever)
Éléments panorama IAE
Passerelles secteurs IAE et Handicap