

# FranceAgriMer

> Les synthèses de FranceAgriMer

mai 2011 • numéro **1**

GRANDES CULTURES



## LOGISTIQUE ET TRAFIC des produits de grandes cultures



FranceAgriMer

ÉTABLISSEMENT NATIONAL  
DES PRODUITS DE L'AGRICULTURE ET DE LA MER

12 rue Henri Rol-Tanguy / TSA 20002 / 93555 Montreuil-sous-Bois cedex  
Tél. : +33 1 73 30 30 00 / Fax : +33 1 73 30 30 30

[www.franceagrimer.fr](http://www.franceagrimer.fr)



La logistique est un élément mésestimé dans l'analyse du marché des grandes cultures. Pourtant, le dénouement d'une opération commerciale, au-delà de la quantité, de la qualité et du prix, n'est complet qu'avec l'acheminement et la bonne livraison de la marchandise. La pertinence des moyens de transports massifiés est ainsi évidente pour les produits aptes à la massification et pour lesquels la programmation peut être envisagée dès la récolte.

Les grands fleuves navigables – Seine, Escaut, Rhin, Saône et Rhône – ainsi que les canaux qui maillent le territoire, essentiellement entre ces grands fleuves, constituent un atout. Au-delà des trafics intérieurs, nécessaires à l'approvisionnement des ports français, ils disposent d'une bonne connexion au réseau hydrographique navigable d'Europe du nord et permettent d'assurer ainsi la majorité des livraisons vers l'Allemagne et le Benelux, où la voie d'eau est privilégiée.

250 sites de stockage sont reliés à la voie d'eau pour le chargement d'unités de taille particulièrement variées, depuis le bateau de type Freycinet (entre 250 et 300 tonnes de marchandises), jusqu'à des unités plus importantes (bateaux et convois sur les grands fleuves de 1 200 à 2 500t) ou des unités fluvio-maritimes navigant sur la Saône et le Rhône, directement vers les ports des pays méditerranéens, et depuis la Seine vers le Royaume-Uni.

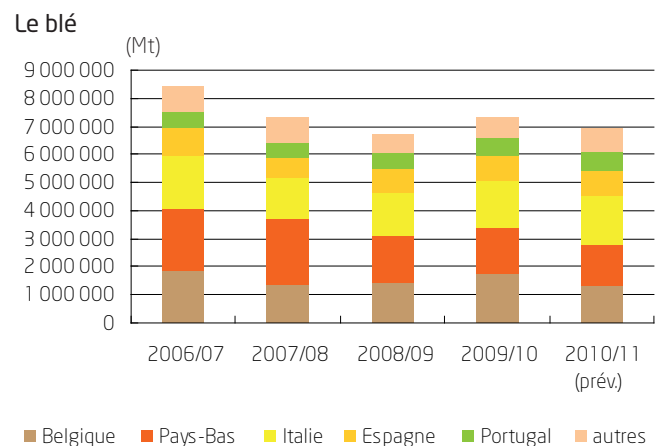
Le territoire national est bien desservi par le réseau ferré. Près de 400 sites de stockage sont reliés au rail permettant la constitution de trains complets.

La route reste majoritaire quant aux tonnages transportés, car elle permet d'assurer, avec beaucoup de souplesse, les transports primaires, soit en direct vers des lieux d'utilisation, soit avant massification. Elle reste, par ailleurs, le moyen de transport le moins onéreux sur des petites distances.

## Les grands courants commerciaux au cours des cinq dernières campagnes

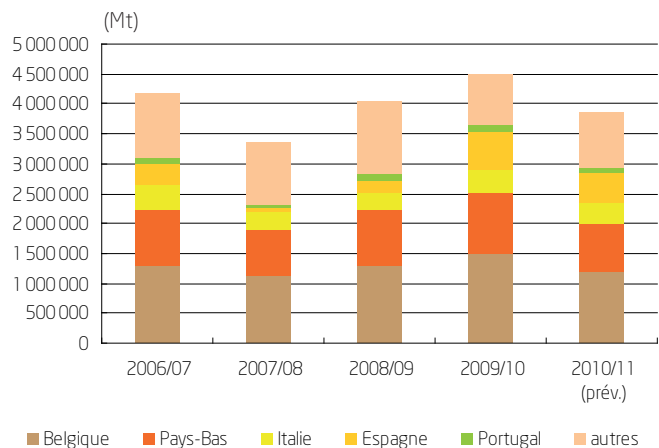
> Sur l'UE : entre 15 et 18 Mt expédiées suivant les campagnes (moyenne quinquennale)

Les Pays-Bas sont le premier client de la France, avec près de 4 Mt, dont 2 Mt en blé tendre sur la période. La Belgique arrive en deuxième position avec plus de 3 Mt, dont 1,4 Mt de blé tendre et 1,2 Mt d'orges. L'Espagne est à 3 Mt, avec dominante en maïs pour les deux tiers. L'Italie absorbe 2,5 Mt, avec une dominante en blé tendre proche de 1,5 Mt. Elle est aussi le principal client de la France en blé dur pour 0,5 Mt. L'Allemagne, enfin, arrive en 5<sup>e</sup> position pour les céréales (1,7 Mt), auxquelles il faut ajouter une quantité importante d'oléagineux (1 Mt) destinée aux industries situées le long du Rhin.



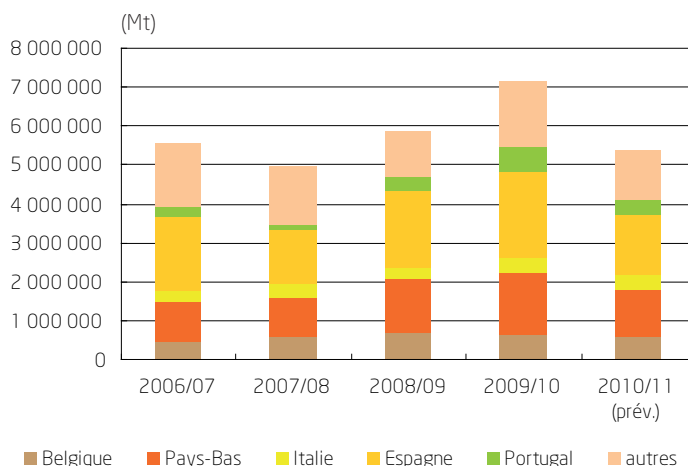
Source : Douanes et FranceAgriMer

## Les orges



Source : Douanes et FranceAgriMer

## Le maïs



Source : Douanes et FranceAgriMer

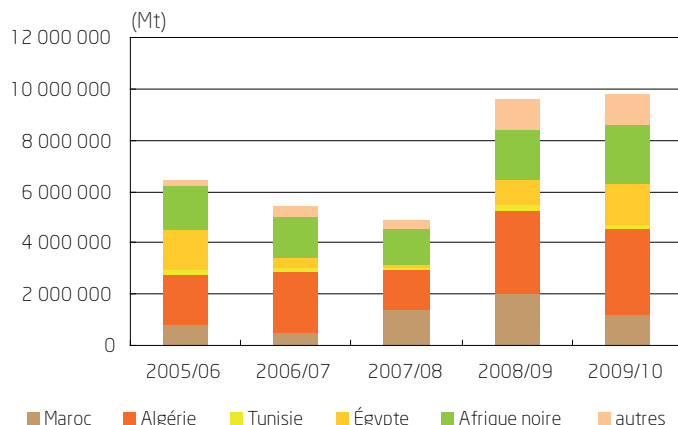
## Les exportations sur pays tiers

### > Blé tendre : près de 10 Mt exportées au cours des deux dernières années

Le Maghreb est la première zone géographique de destination, avec, comme premier client, l'Algérie. La France y a livré, en effet, 3,5Mt au cours de la dernière campagne. Le Maroc vient ensuite, avec une amplitude assez forte, entre 1 et 2 Mt suivant les années. L'Égypte, le principal importateur mondial, s'approvisionne de manière irrégulière auprès de l'UE, compte tenu de la compétitivité en prix et en logistique des pays en bordure de la mer Noire.

Une exportation vers ce pays à 1,5Mt remonte à 2005/06. Il faut noter la régularité des expéditions françaises vers l'Afrique noire à hauteur de 2,3 Mt.

## Exportations de blé tendre vers les pays tiers



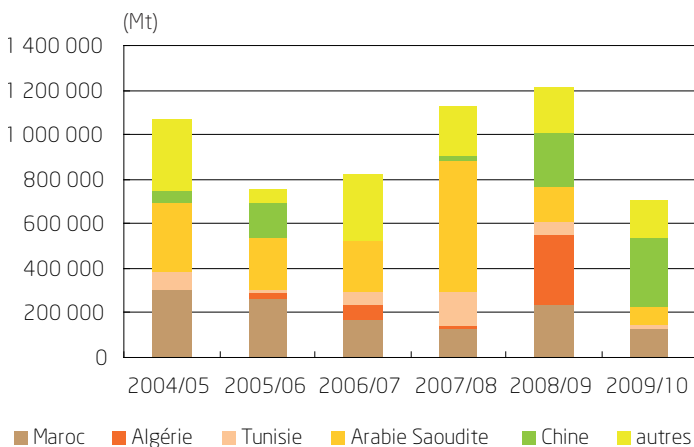
Source : Douanes et FranceAgriMer

### > Orges : un maximum de 1,2 Mt en 2007/08

Le Maghreb reste une destination pérenne, mais avec d'importantes variations, dues essentiellement aux inégalités des conditions météorologiques locales.

En orges de mouture, les besoins de l'Arabie Saoudite sont un facteur important de la variabilité des expéditions. Le maximum au cours de la période est 0,6 Mt. La Chine est importatrice d'orges brassicoles, le tonnage atteint 0,3 Mt en 2009/10.

## Exportations d'orges vers les pays tiers



Source : Douanes et FranceAgriMer



## Acheminement des céréales par voie terrestre

### > Les modalités logistiques vers les États membres de l'Union européenne

Avec une circulation de près de 6,5 Mt (60 % du trafic), l'importance de la voie d'eau s'explique par la présence d'un réseau hydrographique performant et dense (Rhin, Moselle, Escaut), pour approvisionner le Benelux et l'Allemagne.

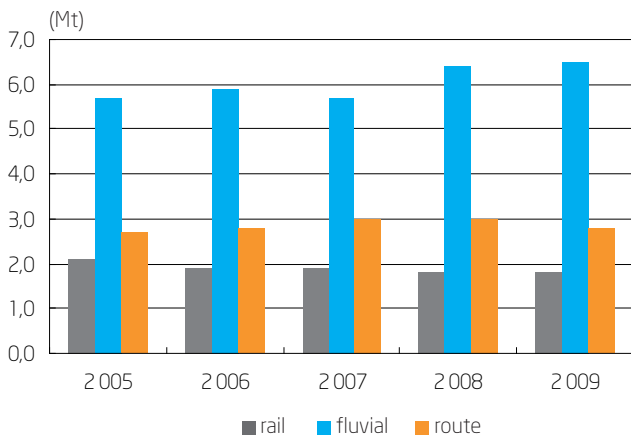
L'Italie, à elle seule, participe pour plus de 1 Mt au trafic ferroviaire dont le total à l'export, tous pays confondus, est proche de 1,8 Mt.

Le trafic par la route est légèrement en deçà de 3 Mt. La voie d'eau vers les Pays-Bas (un pays sur l'eau) confirme sa suprématie.

La voie d'eau reste prépondérante pour les acheminements vers la Belgique, le fer occupe cependant une part significative pour l'approvisionnement des industries utilisatrices.

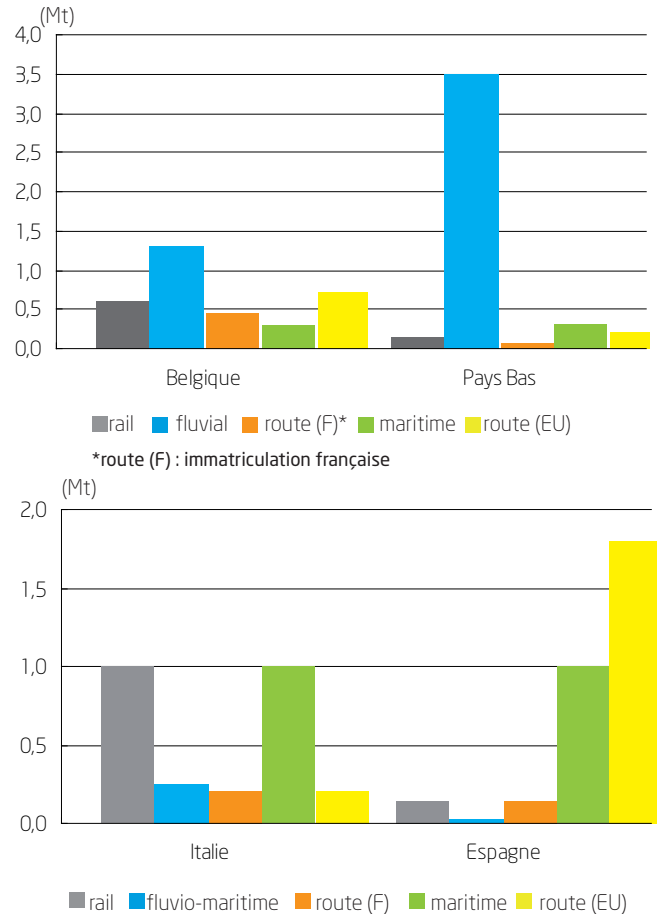
Les livraisons vers l'Italie se font presque à part égale – soit 1 Mt – entre le rail (à travers les Alpes) et la mer, via les différents ports maritimes français. La part du fluvio-maritime (Saône/Rhône) occupe néanmoins une place non négligeable. Vers l'Espagne, l'importance du trafic routier est notable (60 % des trafics), toutefois l'approvisionnement par voie maritime (environ 1 Mt) est significatif à partir des ports français.

### Les modalités de transport par voie terrestre à partir de la France



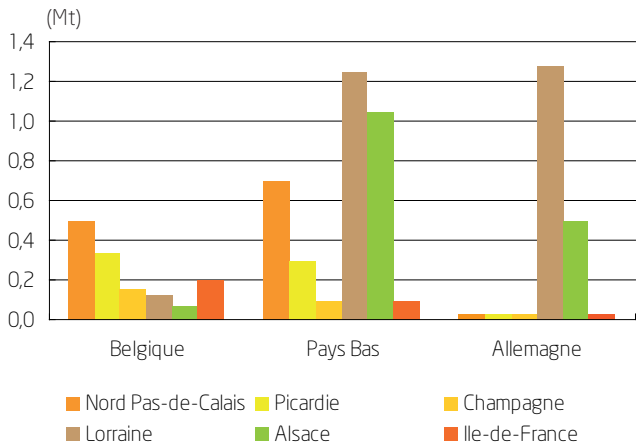
Source : Douanes et FranceAgriMer

### Les modalités de transport par voie terrestre à partir de la France vers quatre pays frontaliers



Source : Douanes et FranceAgriMer

### Les origines par région vers le Benelux et l'Allemagne



Source : Douanes et FranceAgriMer

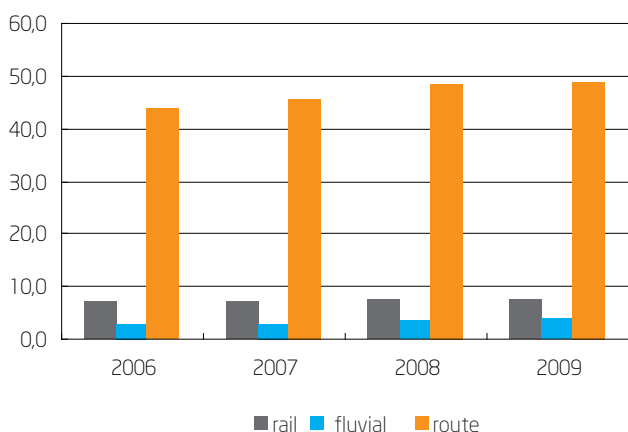


### > Les modalités logistiques pour le trafic domestique

Le transport routier occupe une part prépondérante dans le trafic domestique (proche de 50 Mt). La part du rail, elle, s'est stabilisée à un niveau voisin de 7,5 Mt (estimation compte tenu des règles de confidentialité) et du nombre restreint d'opérateurs ferroviaires suite à l'ouverture à la concurrence du secteur en 2007).

La voie d'eau (autour de 4 Mt au cours des dernières années) se montre économique, performante et bien adaptée à la massification, mais elle n'est utilisable qu'au nord et nord-est du territoire (contrainte du réseau hydrographique).

Les parts modales sur le territoire français (trafic intérieur)

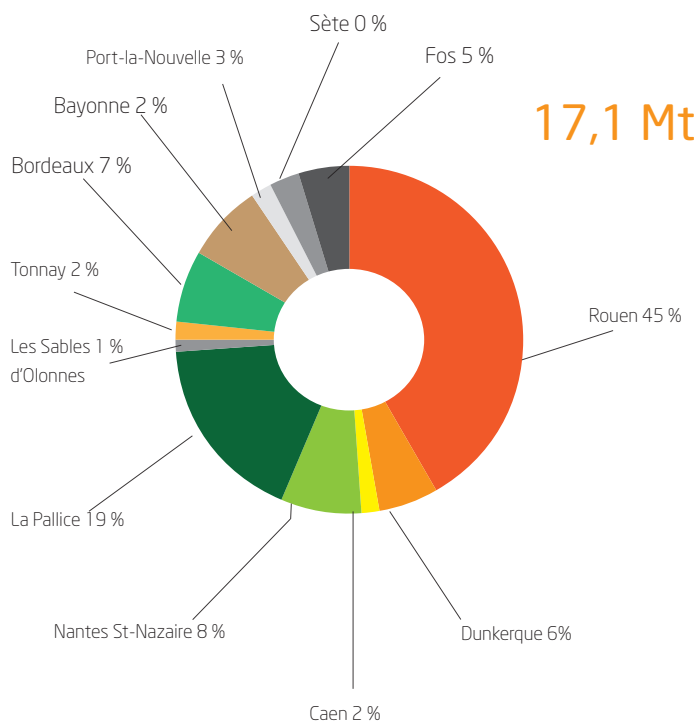


Source : Douanes et FranceAgriMer

Pour les livraisons vers l'UE, la part des différents ports d'origine est plus diversifiée en raison, notamment, de l'importance des livraisons de maïs et de blé dur à partir des ports de la façade Atlantique.

Vers l'Afrique noire, La Pallice est le premier port d'exportation, avec des courants plus traditionnels vers les minoteries du golfe de Guinée.

Les expéditions des ports français en 2009/2010



Source : Douanes et FranceAgriMer

### > Les ports français et les céréales

En 2009/10, année record, Rouen confirme son rang de premier port pour les expéditions de céréales (45 % des 17Mt).

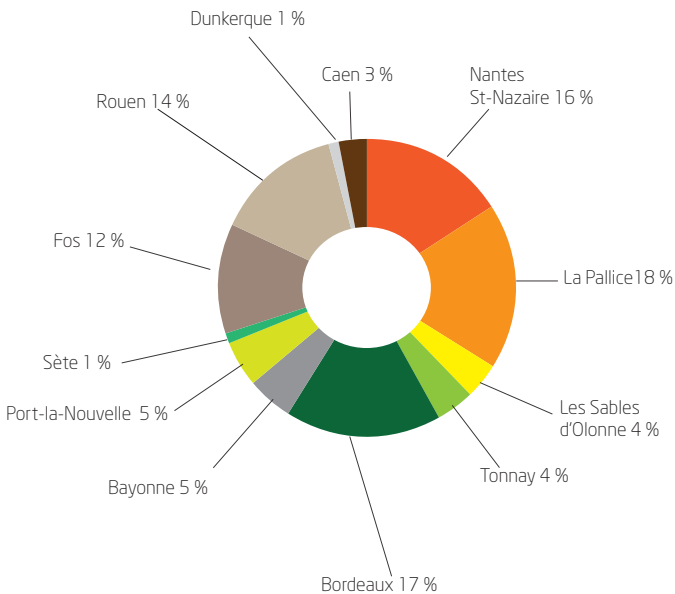
On peut noter que, malgré les variations de nos performances à l'export, la part de Rouen reste relativement stable, légèrement au dessus de 45 %.

La suprématie du port de Rouen (62 %) est encore plus nette lorsqu'il s'agit des pays tiers (11 Mt au niveau national) ou la place du blé et de l'orge dominant avec un *hinterland* constant pour l'approvisionnement des capacités portuaires conséquentes (près de 1Mt de tonnes de stockage possible).

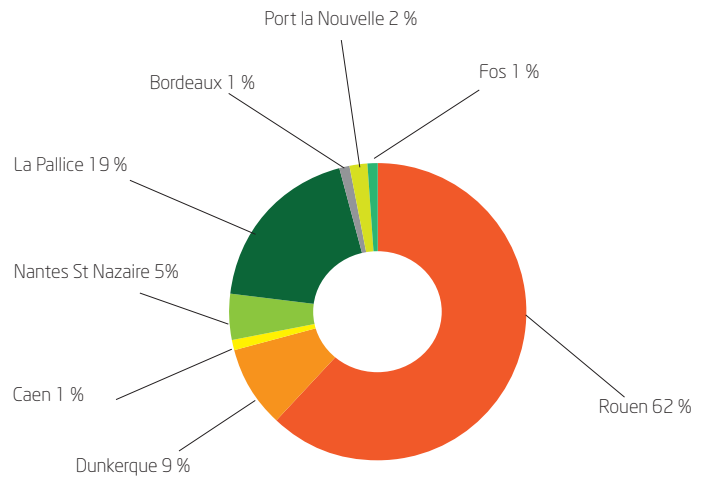


## Origines et destinations

Union européenne : 6,1 Mt



Pays tiers : 11 Mt



## Exemples de coûts à la tonne transportée en 2010 (transports terrestres - coûts indicatifs)

Route  
> 110 km : 10€  
> 200 km : 15€ (barème appliqué pour l'intervention)

Fer  
> Loiret/Rouen : 14/18€  
> Aube/Dunkerque : 21€  
> Bourgogne/ Piémont : 30€

Voie d'eau  
> Grande paroisse (Seine et Marne)/Rouen : 6€  
> Berry au Bac(Aisne)/Rouen : 12€  
> Berry au Bac/Gand : 12€  
> Pont Sainte-Maxence(Oise)/Rouen : 5€  
> Pont Sainte-Maxence/Gand : 10€  
> Metz/Dunkerque (via Moselle-Rhin) : 14,50€

Direction Animation des filières / Directeur de la publication : Fabien Bova / rédaction : P. Béhal  
Réalisation : direction de la Communication et de l'information / studio PAO / fin de rédaction : mai 2011

Copyright FranceAgriMer : Photos : Pixtal, Phovoir, droits réservés  
/ Impression : Atelier d'impression de l'Arborial

FranceAgriMer : Établissement national des produits de l'agriculture et de la mer  
12, rue Henri Rol-Tanguy / TSA 20002 / 93555 Montreuil-sous-Bois cedex  
tél. : +33 1 73 30 30 00 / fax : +33 1 73 30 30 30

