



MOBILITÉS ET INFRASTRUCTURES

Le transport de produits agroalimentaires

en Normandie



La Normandie est une terre de production agricole, et le transport de marchandises est un élément essentiel de la compétitivité de la filière, pour des produits dont la valeur rapportée au volume est souvent relativement faible. Or, la Normandie est aussi une région portuaire et, à ce titre, constitue une des principales plates-formes des échanges internationaux de la France en la matière. Le transport est donc une composante importante de la structuration de la filière normande.

Par ailleurs, le déplacement des marchandises impacte la dépense énergétique et les émissions de CO² liées à ces produits, même si la part du transport dans le total des émissions est très variable, selon le mode de production notamment.

La présente note s'attache, en croisant les données de la filière et les données de transport, à rassembler les connaissances sur les flux agroalimentaires (NST¹ 0 et 1 de la nomenclature statistique de 2007), pour l'ensemble des modes.

Les transports de la filière bois ne sont pas inclus dans la présente démarche, et donneront lieu à une note ultérieure.

Une activité agricole et agroalimentaire essentielle pour la Normandie

La source Agreste, alimentée par le ministère chargé de l'agriculture, permet de dresser un tableau rapide du territoire.

La Normandie est une région agricole, les surfaces utilisées pour l'agriculture totalisant 2,06² millions d'hectares, soit ainsi près de 70 % du territoire normand³, contre 50 % au niveau national.

En 2020, la Normandie compte 26 500 exploitations agricoles, un chiffre en forte diminution depuis 50 ans : - 77 % entre 1970 et 2020. En 2020, les principales spécialisations agricoles sont :

- ▶ les grandes cultures, 8 400 exploitations agricoles, soit 32 % du total ;
- ▶ la polyculture-polyélevage, 2 900 exploitations, soit 11 % du total ;
- ▶ l'élevage bovin, 10 000 exploitations, soit 38 % du total.

Cette dernière catégorie se décompose en 4 800 exploitations spécialisées en bovins lait, 4 200 en bovins viande et de 1 100 en bovins mixte⁴.

1 NST : La nomenclature uniforme de marchandises pour les statistiques de transport, désignée par l'abréviation NST, est destinée à la présentation des statistiques de trafic par nature de produit. Son application à tous les modes de transport intérieurs et à tous les pays membres des Communautés européennes (CECA, CEE, CEEA) a pour but de permettre la réalisation de statistiques homogènes et comparables.

2 Source : Mémento statistiques agricole 2019 (page 4) https://www.profilinfo.fr/doc_num.php?explnum_id=17160

3 Source : Atlas normandie 2018/2019 DRAAF - Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt : panorama des industries agroalimentaires - Edition 2018 - INSEE : fichier SIRENE – Mémento agricole 2019 (chiffres 2016)

4 Source : Agreste - Recensements Agricoles (résultats provisoires pour 2020).

La Normandie réalise un chiffre d'affaires de 6,3 milliards d'euros dans l'agroalimentaire, soit 5,7 % du chiffre d'affaires des IAA (industries agroalimentaires) nationales, ce qui la place à la 9^{ème} place sur les 13 régions métropolitaines.

Les productions de la région alimentent ensuite, pour une grande partie, les différentes entreprises agroalimentaires (IAA), (décomposées en 513 établissements⁵ en Normandie employant 26 000 salariés, soit 6,5 % de l'emploi du secteur au plan national, situés près des zones agricoles), avant d'être distribuées aux consommateurs.

Zoom sur quelques productions

Sur le total de 1,9 M ha⁶ de sa SAU⁷, la Normandie consacre 623,2 milliers d'ha à la culture de céréales, soit 6,9 % de la SAU consacrée aux céréales en France⁸.

La Normandie est la 2^{nde} région en cheptel bovins lait avec 566 296 têtes, elle est également la 1^{ère} région française productrice de produits laitiers (815 391 tonnes) comme le beurre (123 176 t), la crème (123 360 t), le fromage (388 911 t) et de laits fermentés (179 944 t)⁹.

Les transports terrestres agroalimentaires

Cette note s'appuie principalement sur les sources statistiques à disposition concernant le transport de marchandises. En ce qui concerne les transports nationaux, le niveau de détail disponible permet des analyses sur plusieurs points.

Les chiffres indiqués pour le transport routier sont issus de sondages statistiques (à réponse obligatoire). De manière générale, plus le chiffre est faible et plus la marge d'erreur est importante.

La prédominance du transport routier dans le transport des produits agroalimentaires terrestres

Le calcul de la part modale, s'il est très important pour la compréhension du transport, peut se heurter à l'hétérogénéité de la connaissance des différents modes. Les flux fluviaux et routiers sont déterminés à partir des données issues de la base de données statistiques du CGED-SoeS-sitram. Les données ferroviaires ne sont plus diffusées depuis 2007 au niveau régional en raison du secret statistique lié à l'ouverture à la concurrence du fret.

Toutefois, SNCF Réseau indique que le transport agroalimentaire par voie ferrée, en Normandie, est essentiellement constitué d'un trafic de céréales, et en moindre proportion de sucre, en direction des ports. Le tableau ci-dessous reprend donc ces seuls trafics, qui sont connus via les statistiques portuaires.

Trafic terrestre des produits agroalimentaires en Normandie

Année 2018

	Modes				Total par type de flux
	Routier pavillon national	Routier pavillon international et flux internationaux du pavillon national	Voie navigable	Ferroviaire (estimé à partir de la campagne céréalière 2018/2019)	
Flux entrants	9 742 503	1 520 232	1 990 647	824 143	14 077 525
Flux sortants	8 008 580	1 643 979	19 770	0	9 672 329
Flux internes	26 434 142	inclus dans les flux ci-dessus (mais à priori marginal)	32 203	0	26 466 345
Total par mode	44 185 225	3 164 211	2 042 620	824 143	50 216 199
% parts modales	87,99 %	6,30 %	4,07 %	1,64 %	

Unité : tonnes - Sources : CGED - Sitranet, Haropa

5 Etablissements employeurs (avec au moins 1 salarié durant l'année) - Source : Insee - Flores 2018

6 Source : DRAAF <https://draaf.normandie.agriculture.gouv.fr/Surface-agricole-utile-par-commune,2167>

7 Selon l'INSEE, la superficie agricole utilisée (SAU) est une notion normalisée dans la statistique agricole européenne. Elle comprend les terres arables (y compris pâturages temporaires, jachères, cultures sous abri, jardins familiaux...), les surfaces toujours en herbe et les cultures permanentes (vignes, vergers...)

8 Source : Mémento de la statistique agricole 2019

9 Source : Agreste https://draaf.normandie.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Agreste_Essentiel_n_4-Septembre_2020-Filiere-Bovins-lait_cle49dc4e-1.pdf

En 2018, le trafic terrestre de produits agroalimentaires en Normandie a représenté un flux de l'ordre de 50 millions de tonnes, soit environ 25 % du trafic toutes marchandises confondues. Une tonne transportée par mode terrestre sur quatre, à destination ou origine de la Normandie, est donc un produit agroalimentaire.

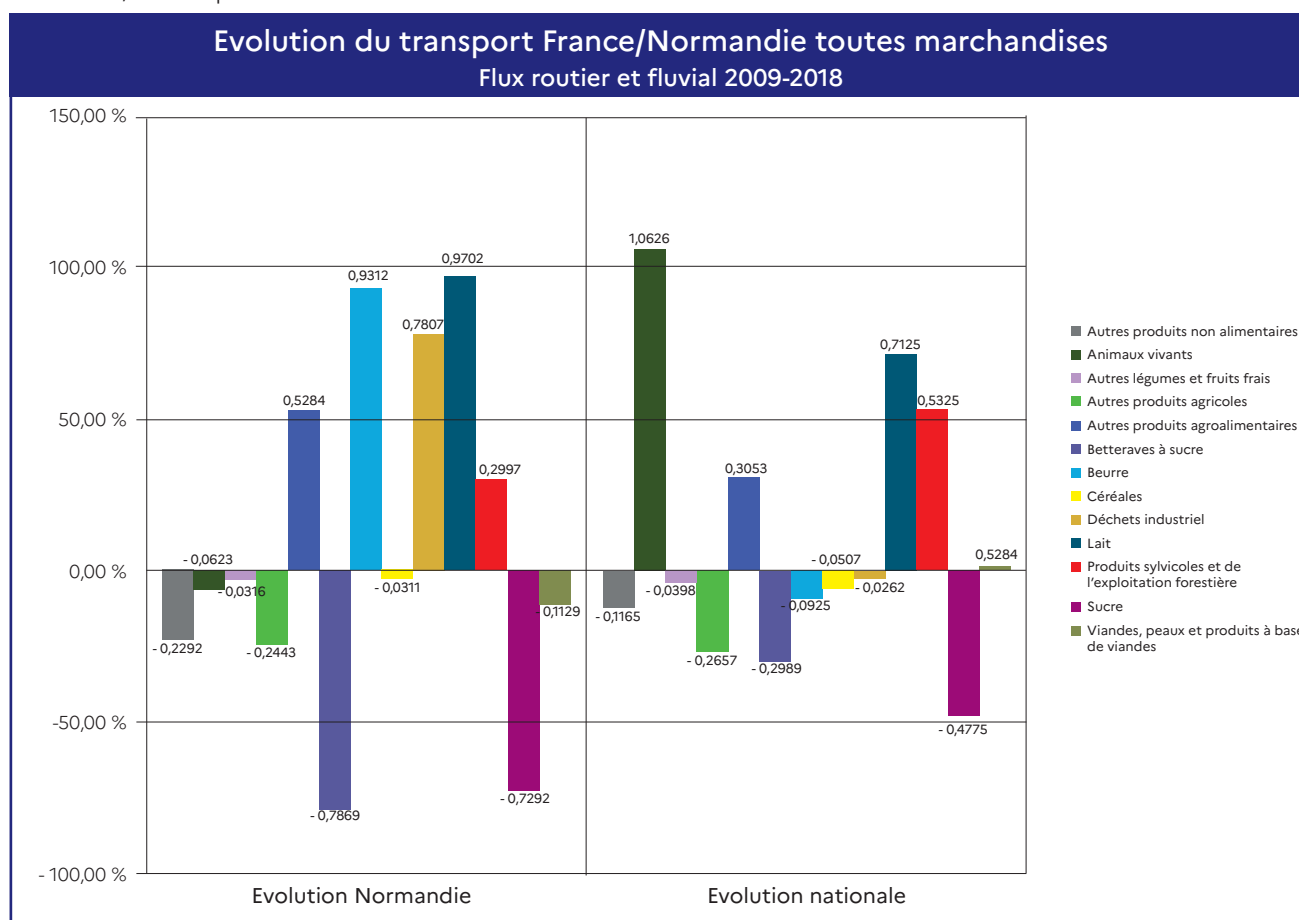
Les flux sont principalement composés par des échanges internes pour 53 %, ce qui est assez habituel et s'explique par la logique économique visant à limiter les distances parcourues. Les ports normands exportent de grandes quantités de produits agricoles vers les pays étrangers, notamment de céréales par le port de Rouen. Cela induit, du point de vue des flux terrestres, des mouvements entrants en Normandie plus importants que les mouvements sortants, ce qui est contre-intuitif pour une région réputée agricole. Il n'est pas véritablement possible à partir de ces chiffres d'interpréter une « balance agricole » qui serait propre à la Normandie, du fait des transformations que subissent une partie des produits, induisant souvent de fortes évolutions de masse. Il faut ainsi de l'ordre de 6 à 7 tonnes de betterave pour produire une tonne de sucre.

Le mode routier représente **94,3 %** du trafic terrestre total pour seulement 4 % pour la voie navigable, et 1,6 % pour le ferroviaire. Concernant ce dernier, comme indiqué plus haut, seuls subsistent, en mode ferré, les flux de céréales et de sucre¹⁰ en direction du port de Rouen.

Il est à noter que ce tableau n'inclut sans doute qu'imparfaitement les flux agroalimentaires transportés sous forme de conteneur ou de fret palettisé, et non en vrac. Ces transports ne sont en effet pas toujours bien décrits par les statistiques de transport, notamment quand plusieurs types de marchandises sont transportés ensemble. Le cas des conteneurs est décrit plus bas dans cette note.

De fortes évolutions en ce qui concerne les types de marchandises transportées

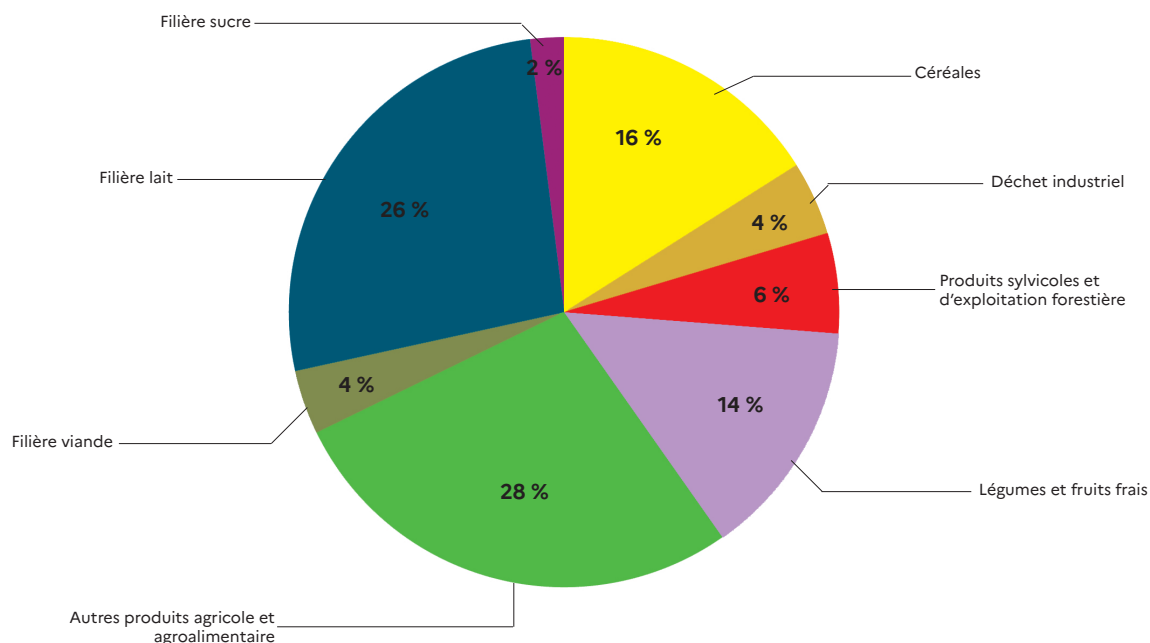
L'analyse des flux, par sous-classe de marchandises, qui n'est possible que sur les flux routiers et fluviaux, permet de distinguer des évolutions parfois très importantes de la répartition interne des flux agroalimentaires entre 2009 et 2018, alors qu'une certaine continuité serait attendue vu la relative stabilité des modes de vie.



Les évolutions les plus marquées feront l'objet de points spécifiques plus après dans ce rapport : tout particulièrement pour les flux de lait, de céréales, du sucre et de betteraves.

¹⁰ Source : SNCF Direction Régionale Normandie

Le transport de produits agroalimentaires en Normandie en 2018

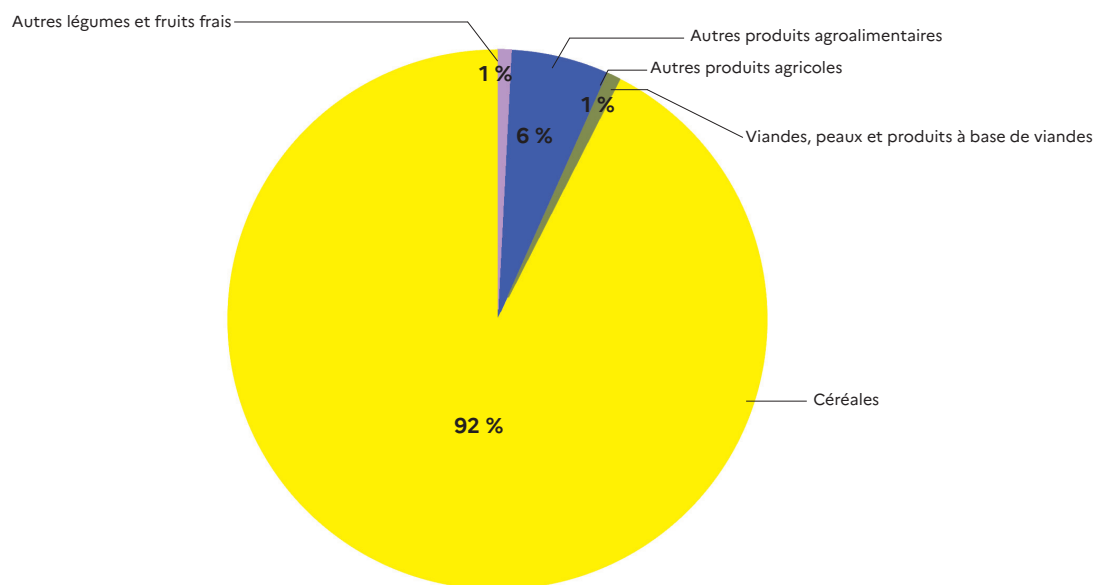


Sources : CGED - Sitram

En cohérence avec la répartition des exploitations agricoles décrite plus avant, deux grands flux spécifiques de marchandises se démarquent parmi les produits agroalimentaires transportés en Normandie : le transport de céréales pour 16 % du trafic et le transport de lait pour 26 %.

A noter que les flux fluviaux sont pour la quasi-totalité des flux de céréales.

L'acheminement de la filière agroalimentaire par voie d'eau en 2018



Sources : CGED - Sitram

Des flux routiers internationaux non négligeables, dominés par les pavillons étrangers

Ce n'est pas une surprise compte tenu de la place du pavillon français, le flux routier du pavillon français à l'international est faible, et totalise en 2017, de l'ordre de 0,2 M de tonnes. Le transport régional routier de l'agroalimentaire sous pavillon étranger affiche lui en 2017¹¹, un total de 2,9 Mt.

Ces deux sources cumulées représentent l'équivalent de 6% du transport de produits agroalimentaires. Ces transports ne sont pas négligeables.

Les flux concernés sont très majoritairement des produits alimentaires, boissons et tabac – à plus forte valeur ajoutée que les produits agricoles non transformés, pour 72 % (2,10 Mt). Le chargement et le déchargement s'équilibrent à 1,9 Mt et 1,8 Mt. Les origines et destinations ne sont pas connues mais la distance moyenne parcourue, 664 km, laisse penser que ces derniers flux sont essentiellement internationaux, même s'ils incluent le cabotage.

Les flux agroalimentaires maritimes

Avec la présence de deux points d'échanges massifiés majeurs, les ports du Havre et de Rouen, la Normandie est une plaque tournante des échanges agroalimentaires avec l'étranger. Ces flux sont en partie inclus dans les flux terrestres décrits précédemment, dont ils constituent une des variables explicatives.

Le transport maritime agroalimentaire est encore dominé par le vrac

Les deux ports normands sont des origines ou destinations privilégiées du transport de marchandises en Normandie, chacun sur une filière spécifique.

Le port de Rouen, première place céréalière d'Europe de l'Ouest, se distingue par un flux important de céréales, 7,58 Mt. Il s'agit essentiellement de flux d'exportation, l'importation ayant représenté seulement 46 100 tonnes pour l'année 2018.

Cette partie est développée dans le chapitre spécifique aux céréales.

L'essor des envois conteneurisés « reefers »

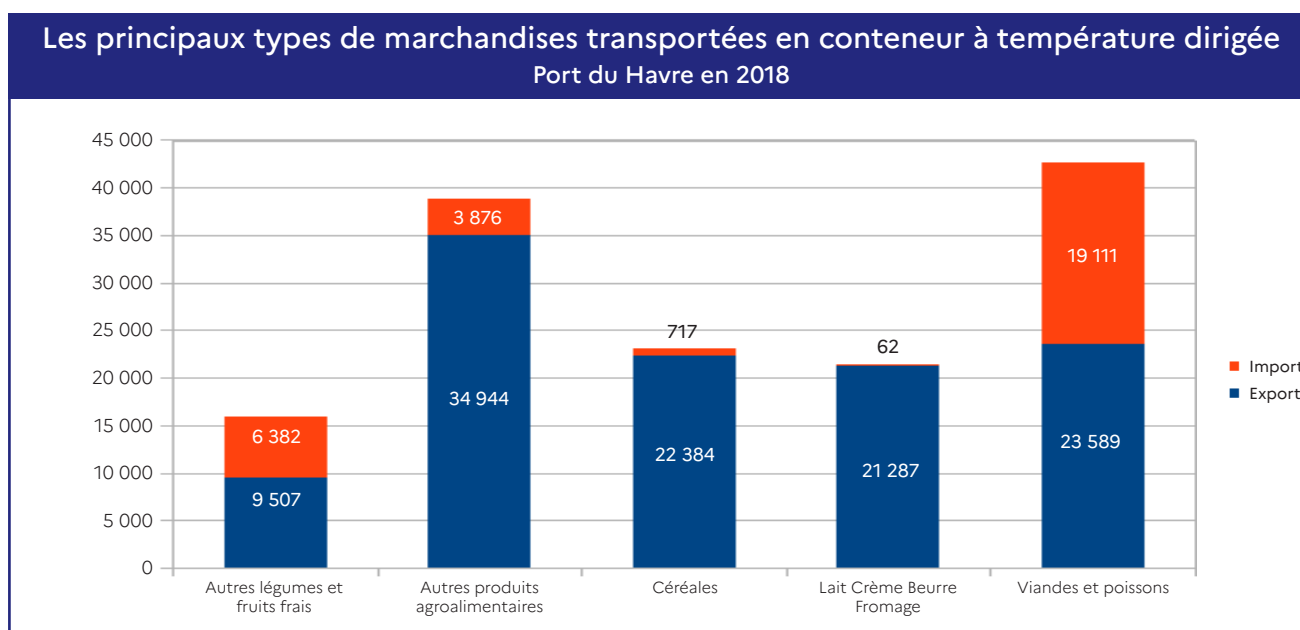
Mais le vrac n'est pas le seul mode de transport des produits agroalimentaires. Le transport maritime à température dirigée de l'agroalimentaire, autrefois effectué par des navires dédiés, se fait aujourd'hui essentiellement par conteneurs frigorifiques (reefers) concernant notamment les produits frais (légumes, laitages, viandes). Sur ce dossier, le transport par conteneur concerne aujourd'hui essentiellement, au sein d'Haropa, le port du Havre, le port de Rouen ayant perdu l'essentiel de ses lignes conteneurisées directes ces dernières années, seul un trafic conteneurisé à Radcatel subsistant. L'ensemble des importations et des exportations hors transbordement représente 141 859 EVP, soit un ordre de grandeur évalué à 1,5 Mt en 2019 pour le port du Havre, alors qu'en 2018, pour le port de Rouen, le flux des produits agroalimentaires conteneurisés n'était que de 20 177 tonnes, soit de l'ordre de 1 % des flux du port du Havre.

La présente note se concentrera donc sur les flux du port du Havre.

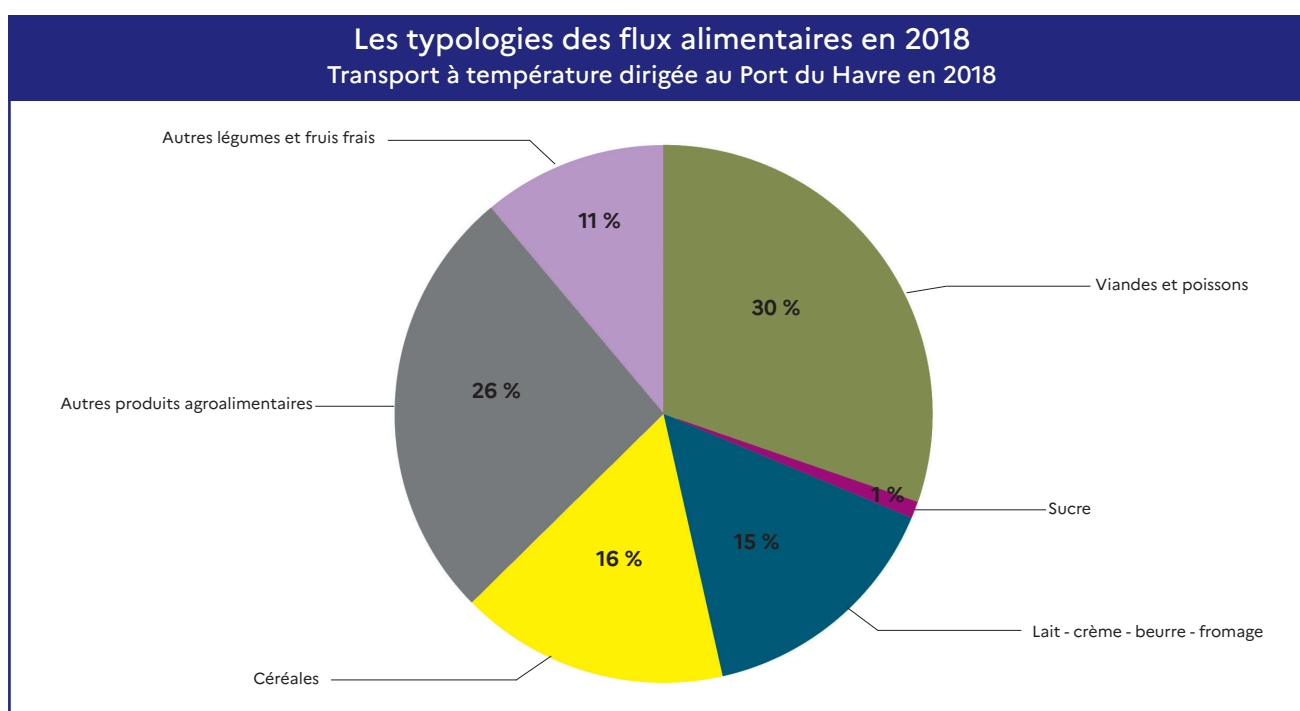
¹¹ Source : CGED-SoES-Sitram

Pour le port du Havre, en 2018, le transport de produits alimentaires par reefers¹² représente 85 % du transport total conteneurisé frigorifique. Le port du Havre exporte principalement vers les pays de l'Europe du Nord, de l'Extrême et du Moyen-Orient et vers l'Amérique du Nord, et importe depuis les pays de l'Afrique de l'Ouest, du Nord, du Sud et de l'Est, de l'Amérique du Nord et du Sud, de l'Asie du Sud et Sud-Est, de l'Europe du Nord et du Sud, de l'Extrême et Moyen-Orient, de l'Océanie et du Proche-Orient.

Les importations concernent surtout les viandes, les poissons, les autres légumes et fruits frais (préparés et conserves, ainsi que les fruits exotiques et à coques) ; tandis que les exportations se portent sur les produits de la boulangerie, les produits laitiers (fromages, beurre et autres produits laitiers), et les autres produits agroalimentaires (boissons alcoolisées, café, cacao, huile), on peut constater une prédominance de la viande et du poisson, ainsi que du lait et des légumes.



Sources : Port du Havre - Unité : en nombre d'EVP

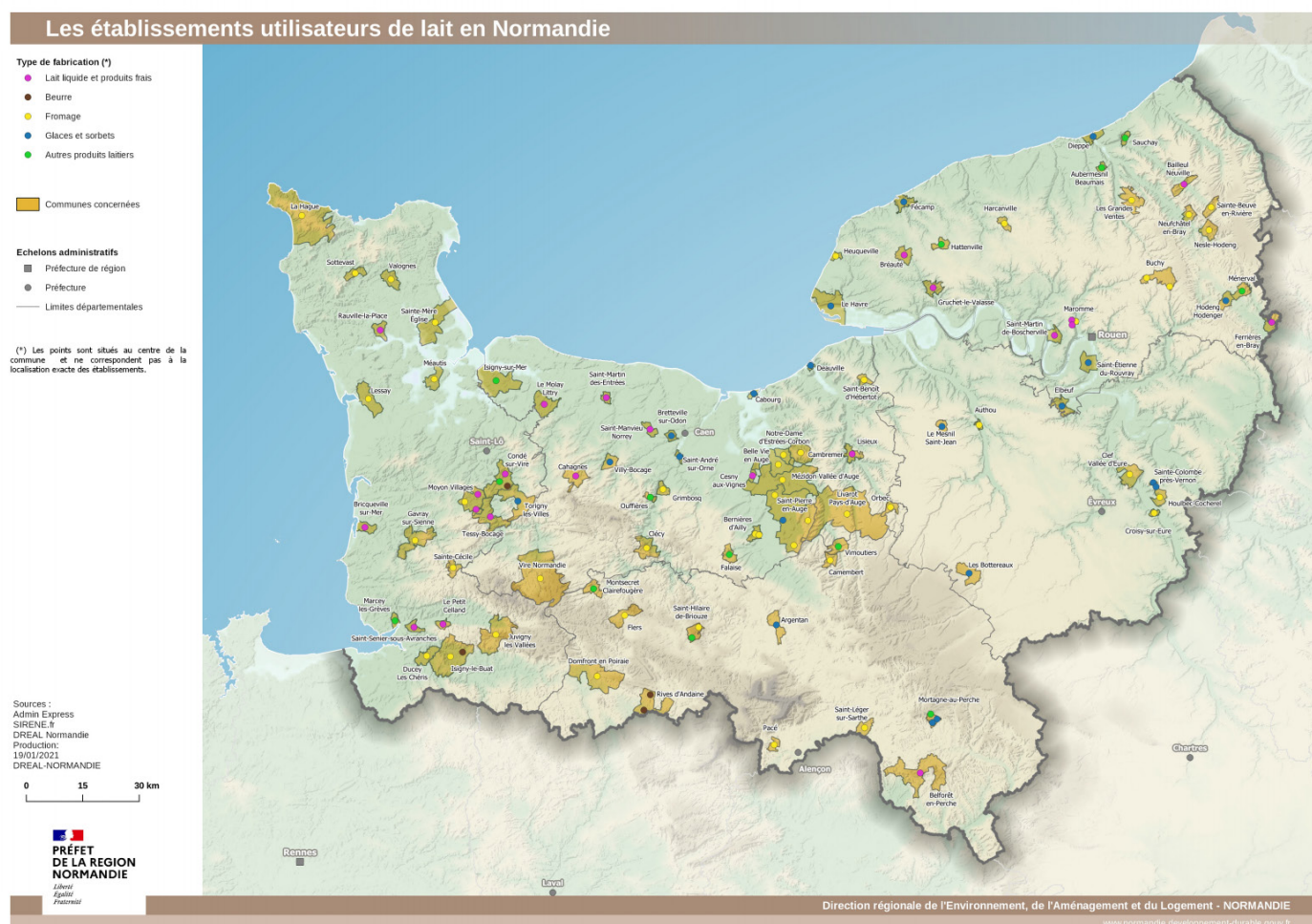


¹² Reefer : Un conteneur réfrigéré ou conteneur frigorifique est un conteneur capable de maintenir une certaine température quelles que soient les conditions extérieures. Son contrôle est assuré par une transmission de ses paramètres à la passerelle.

La filière lait

Comme vu précédemment, le lait est de plus en plus transporté en Normandie. Les données qui le concernent ont donc été analysées plus finement.

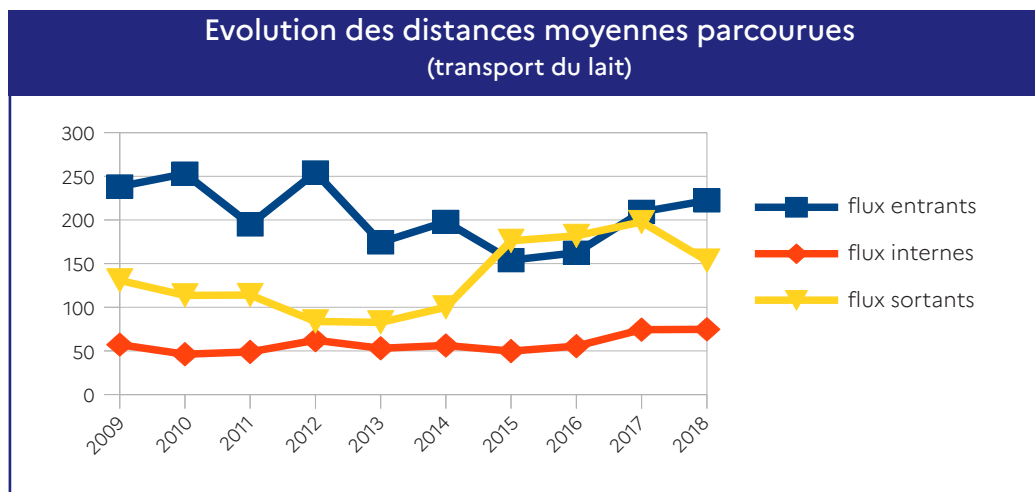
D'après les données du Recensement Agricole, la Normandie comptait, en 2020, 4 800 exploitations spécialisées en bovins lait. La production finale de lait, pour l'année 2018, représente 75 797 milliers d'hl, livrés à l'industrie pour moitié, et utilisés pour la fabrication de produits fermiers et les ventes directes aux consommateurs pour l'autre moitié. La Normandie produit également du fromage à raison de 389 milliers de tonnes soit 23 % de la production nationale en 2018¹³.



Le volume de ces livraisons, de source Agreste, est cohérent avec les tonnages relevés de source CGED-Sitram en ce qui concerne le transport laitier régional.

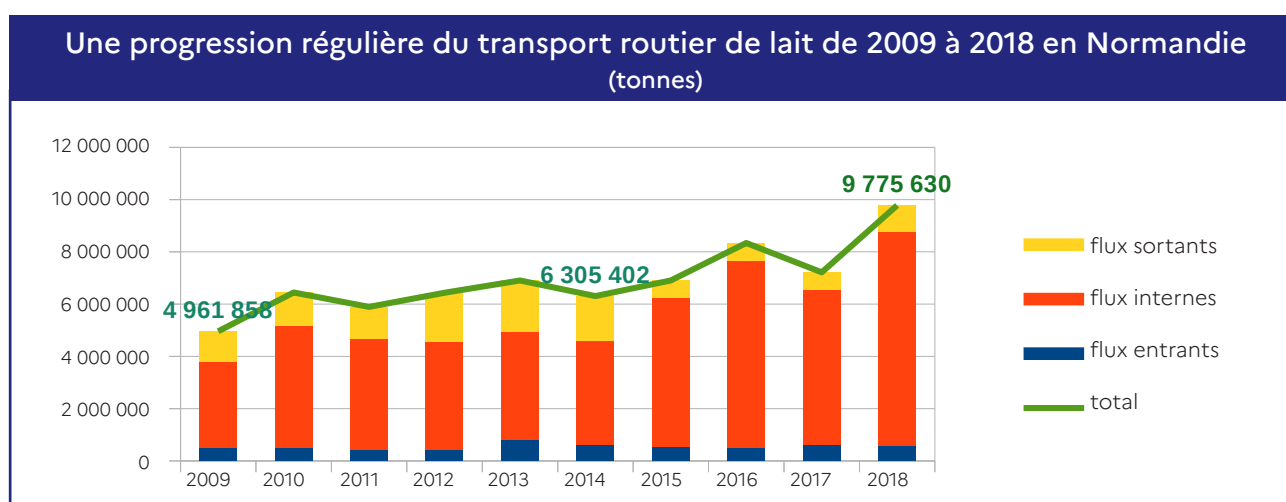
Les transports de lait se font exclusivement par voie routière. En 2018, 9 775 630 tonnes ont été transportées, dont 8 215 195 tonnes en interne à la Normandie. Les distances parcourues peuvent être importantes. Les flux entrants dans la région sont transportés sur une moyenne de 222 km, tandis que les sortants sont de 153 km. Le transport interne à la région se fait sur de plus courtes distances (75 km), mais la distance moyenne parcourue de ces derniers flux, qui représentent la grande majorité des transports de lait, a augmenté de 30 % en 2017-2018, par rapport à la moyenne des dix dernières années.

13 Source : Mémento agricole Normandie 2019



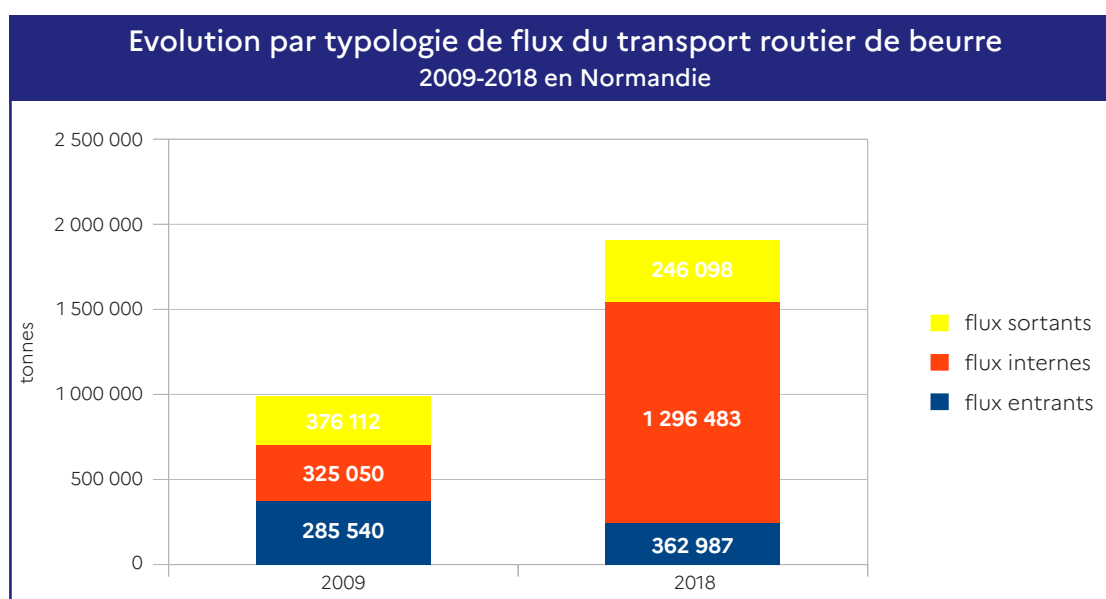
Sources : CGED - SITRAM

Le tonnage du trafic routier laitier régional a progressé de + 97 % en 10 ans dont + 148,9 % pour le flux interne, et + 21,1 % pour les flux entrants tandis que les flux sortants accusent une baisse de - 14,4 %.



Sources : CGED - SITRAM

On constate également une forte évolution du transport des produits laitiers transformés comme le beurre : 1 kg de beurre nécessitant 22 kg de lait¹⁴, les deux phénomènes sont très probablement liés.



Unité : tonnes - Sources : CGED - SITRAM

¹⁴ Source : <http://www.filiere-laitiere.fr/fr/faq>

La filière céréales

La filière céréales représente une part importante des flux terrestres, et est par ailleurs une composante essentielle des flux portuaires normands, ce qui justifie une analyse plus approfondie.

La part prépondérante du port de Rouen

Si elle n'est que la cinquième région française pour la production de céréales soit 5,6 millions de tonnes en 2018 (blé tendre, orge, maïs)¹⁵, dont le blé pour 3,5 Mt, la Normandie est cependant le 1^{er} port céréalier de France. Le trafic d'exportation varie toutefois fortement d'une année sur l'autre, en fonction des caractéristiques de la récolte annuelle et du marché mondial des céréales. Les données ci-dessous concernent la campagne céréalière, période du transport de céréales entre deux récoltes estivales.

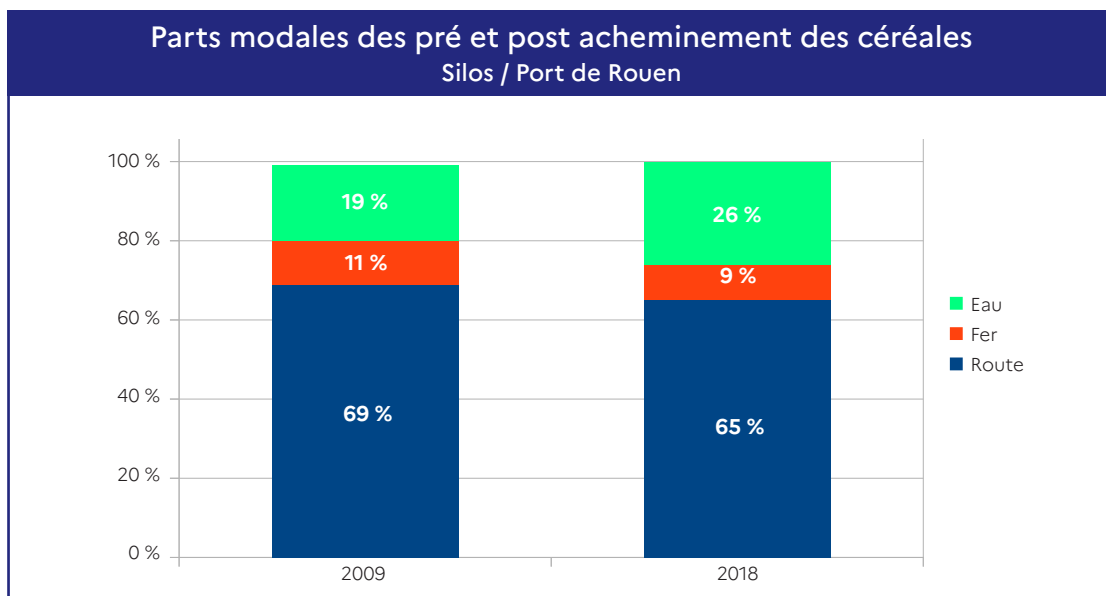
De source Haropa, quatre silos traitent la quasi-totalité des flux sur le port de Rouen : Sénalia Union, Simarex, Socomac et Beuzelin. Au total, 7,9 Mt ont été traitées pendant la campagne céréalière du 1^{er} juillet 2018 au 30 juin 2019. Les principales origines de ces céréales sont les Hauts-de-France (1,2 M tonnes), la Normandie (2,7 M tonnes), l'Ile-de-France (1,6 M tonnes), la région Centre (1,7 M tonnes), et les Pays de la Loire (0,8 M tonnes).

Lors de la campagne 2018/2019, l'exportation de nourritures animales au port de Rouen est de 361 015 tonnes, les oléagineux 258 340 tonnes et les protéagineux 61 207 tonnes.

Si la route constitue le mode d'approvisionnement principal des silos portuaires, les modes alternatifs représentent plus de 35 % des flux, soit nettement plus que la moyenne.

Mode d'acheminement silos Campagne céréalière 2018/2019	TOTAL (tonnes)	%
Fer	727 143	9,20
Route	5 103 777	64,55
Voie d'eau	2 075 203	26,25
Total	7 906 123	100

Sources : port de Rouen



Sources : port de Rouen/ONIGC

Les produits agroalimentaires transportés par voie d'eau en Normandie sont quasiment exclusivement des céréales. On peut également constater une évolution très positive de ce mode de transport entre 2009 et 2018 et un léger recul du transport routier, qui reste toutefois prépondérant.

¹⁵ Source : Mémento statistiques agricoles Normandie 2019

L'ordre de grandeur des flux issus de SITRAM est comparable aux données portuaires, ce qui démontre que le port de Rouen constitue le facteur explicatif essentiel des flux normands de céréales : sur les 7 Mt de tonnes transportés par la route, 5 le sont à destination des ports normands.

Les données sur le transport fluvial coïncident presque totalement, sachant que le port diffuse des données par campagne, à cheval sur deux années, alors que le gestionnaire de réseau travaille en année civile.

Les flux des céréales en 2018					
Mode de transports	Flux entrants	Flux sortants	Flux internes	TOTAL	% sur le flux total
Route	2 182 037	481 973	4 412 920	7 076 930	78,93 %
Voie d'eau	1 848 810	18 450	21 609	1 888 869	21,07 %
Total	4 030 847	500 423	4 434 529	8 965 799	100,00 %

Sources : CGED Sitram - Unité : tonnes - données ferroviaires non disponibles

Mais les ports n'expliquent pas l'ensemble des flux. La Normandie compte 126 collecteurs et industries de transformation de céréales, qui ne sont pas tous liés au trafic d'exportation.

[Télécharger ici la carte des collecteurs et des industries de transformation de céréales en Normandie](#)¹⁶ :

Les céréales sont transportées par la route sur une moyenne de 134 km. Les flux entrants et les flux sortants parcourent respectivement 205 et 245 km, pour 57 km pour les transports internes à la région.

Les flux de farine

Région de grandes cultures, la Normandie produit 4 millions de tonnes de blé tendre ce qui représente 11 % du blé français. Plus de la moitié du blé normand est exporté (55 %), le reste est transformé en farine pour l'alimentation humaine ou animale, en éthanol, décomposé en amidon ou gluten.¹⁷

La Normandie possède sur son territoire :

- des entreprises de première transformation de céréales pour la production alimentaire (20 moulins, 1 malterie, 1 semoulerie), la fabrication d'aliments du bétail (26 sites de production), et la production d'éthanol (1 distillerie)
- des entreprises de seconde transformation : boulangeries industrielles, boulangeries artisanales, brasseries, usines de panification, biscuiteries...¹⁸

[Visualiser ici la carte Normande des organismes céréaliers](#) (*Source : « Des chiffres et des céréales 2019 - Passion Céréales »).

Les données SITRAM permettent de distinguer les transports de farine et, au sein de ceux-ci, les transports de farine animale, de farine issue de la meunerie ou encore les déchets/nourritures pour animaux.

Le gros des flux identifiés concerne la dernière catégorie, pour un ordre de grandeur de 200 000 tonnes, en partie transportées par le fleuve¹⁹.

Toutefois, les tonnages sont faibles, en particulier pour les transports de farine issue de la meunerie (quelques dizaines de milliers de tonnes). L'hypothèse est faite ici que ces transports, effectués en partie ensaché, et non en vrac, échappent en partie aux statistiques car sont classés dans les marchandises diverses.

¹⁶ Source : Aimable autorisation de « Passioncéréales.fr »

¹⁷ Source : Atlas agricole Normandie édition 2018 - <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/normandie/content/download/56045/369480/file/20190128-DRAFF-Atlas-version-light.pdf>

¹⁸ Source : Passion céréales <https://www.passioncereales.fr/region/normandie>

¹⁹ Source : CGED - SoEs - Sitram

La filière sucre

Si les flux sont d'importance plus réduite, l'ampleur des évolutions depuis 10 ans a justifié un zoom spécifique.

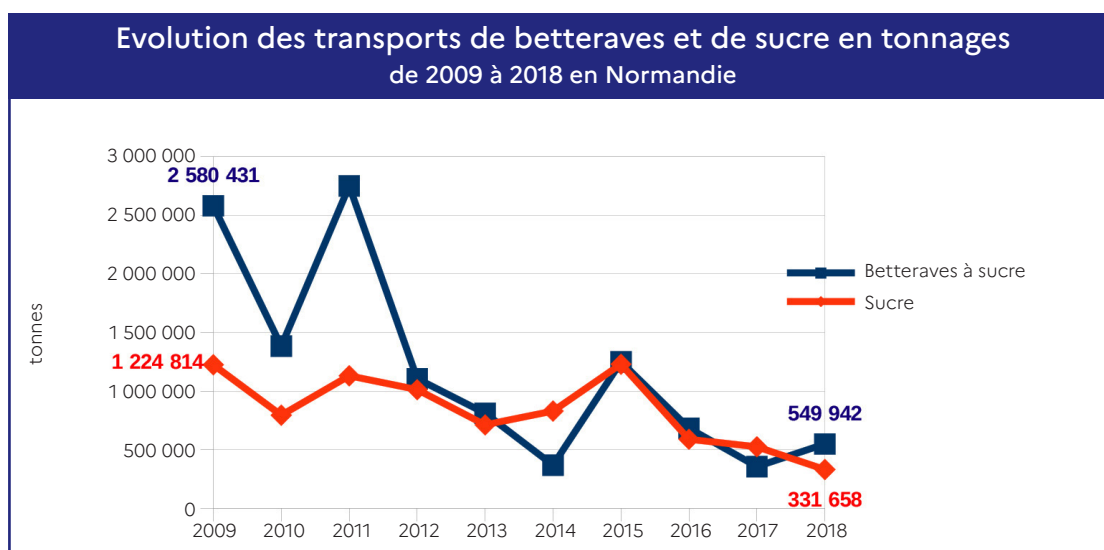
La Normandie, région d'importance pour le sucre

La France est le 1^{er} producteur européen de sucre de canne et de betteraves²⁰.

Si la Normandie ne représente pas une part majeure de cette culture, elle totalise une surface de 27 200 ha de betteraves industrielles en Normandie en 2020 soit 6 % des surfaces nationales. Les surfaces normandes sont principalement situées en Seine-Maritime (55 %) et dans l'Eure (43 %)²¹.

Une divergence majeure entre les sources sur l'évolution de la filière :

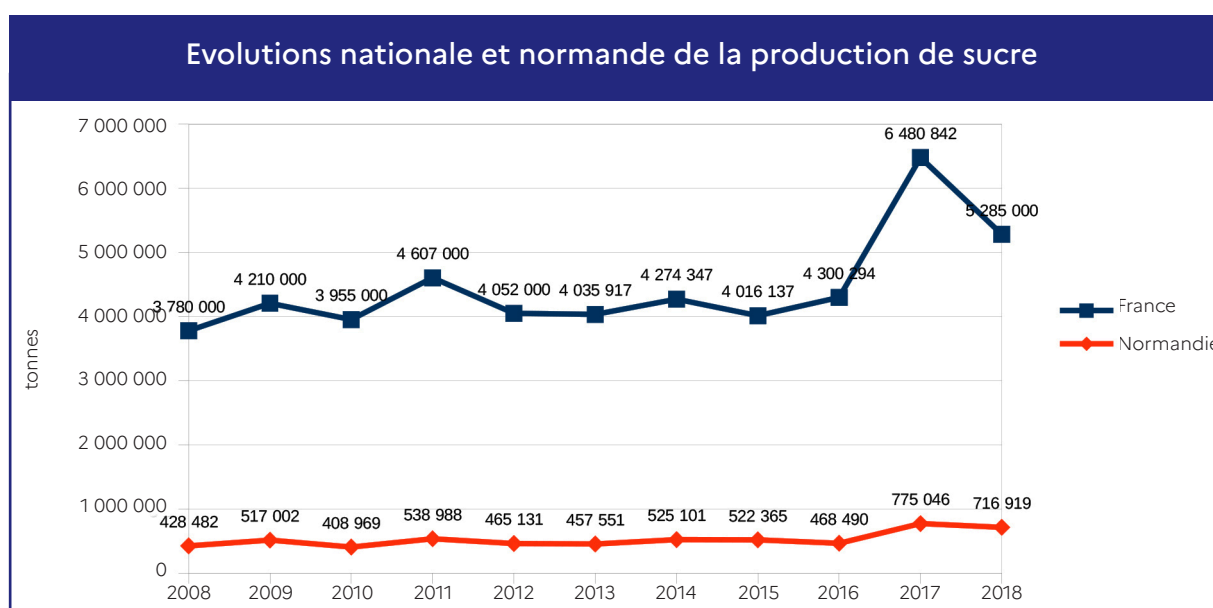
Comme indiqué plus avant, les transports des betteraves à sucre et du sucre sont en fortes diminutions entre 2009 et 2018.



Source : Agreste²² – Unité : tonnes

Données : France : par campagne sucrière octobre à septembre – Normandie : par année civile

Toutefois, cette évolution n'est pas corrélée avec les chiffres de production de la filière, qui sont en hausse.



Source : CGED - Sitram

20 Haropa : <https://fr.calameo.com/read/001344165ecabac7e99cc>

21 Agreste - Statistique Agricole Annuelle (SAA), "cartes et données géographiques année 2020. https://draaf.normandie.agriculture.gouv.fr/Surfaces-de-production-par-commune_2844 et https://draaf.normandie.agriculture.gouv.fr/IMG/ods/surfcult_betfour_rpg2020_r28_donnees.ods

22 Agreste : calcul selon l'indice saccharimétrique qui permet de déterminer le potentiel de sucre depuis la production de betteraves

Les raisons de cette divergence ne sont pas connues, mais les données de production de la filière, issues d'une enquête dont l'objet est restreint, sont à priori plus fiables que les données de transports issues d'une enquête générale par sondage, qui aboutit à reclasser les réponses libres des transporteurs selon des catégories pré-définies. Par ailleurs, les chiffres des ports à l'exportation sont également en hausse.

Un artefact statistique, comme la plus forte palettisation des marchandises et donc leur moins bonne identification dans les statistiques, est privilégié.

Lieux d'origine des transports de sucre en Normandie

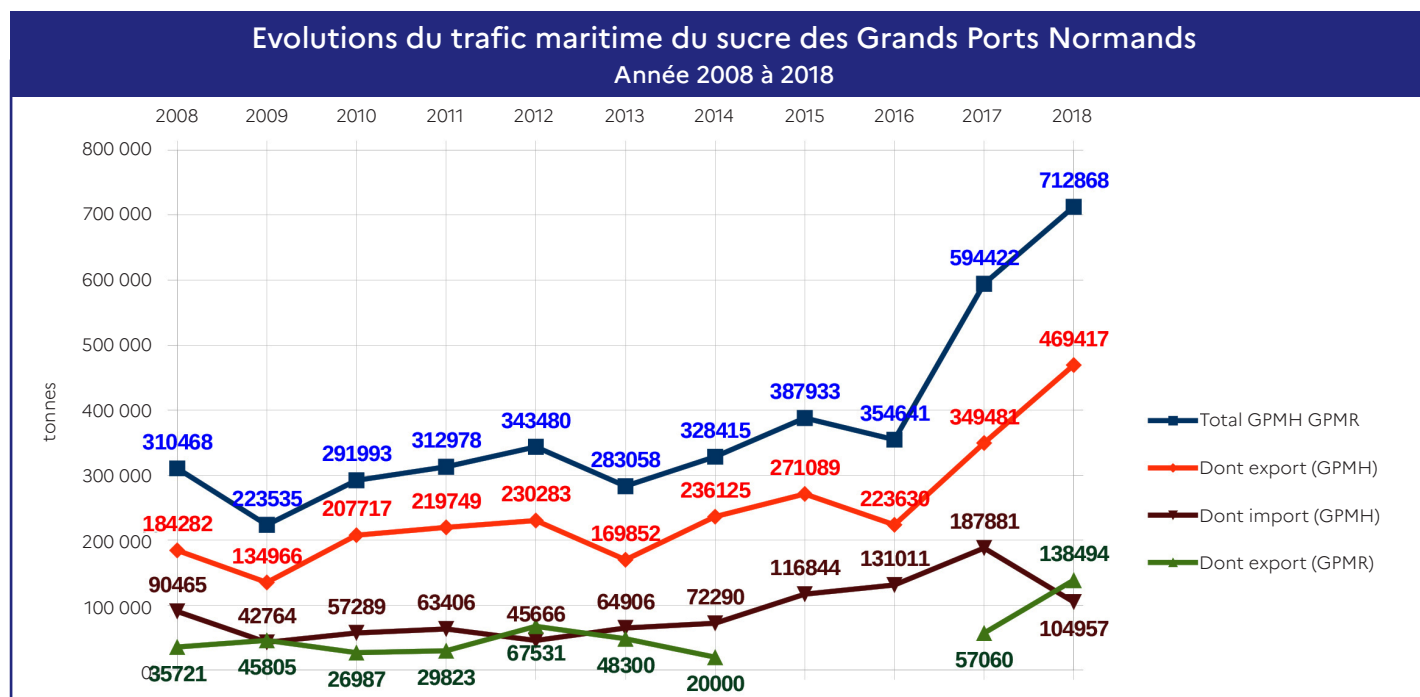
La Normandie compte désormais trois sites industriels destinés à la valorisation de la betterave. On y trouve deux sucreries : celle des groupes Saint Louis Sucre à Etrepagny (27), et celle du groupe Cristal Union à Fontaine-le-Dun. Saint Louis Sucre possède également un atelier de conditionnement basé à Nassandres (Eure 27).

La sucrerie des groupes Saint Louis Sucre à Cagny (14) a subi une fermeture récente en 2020 à la suite d'une restructuration du groupe allemand Züdzucker dont Saint Louis Sucre est une filiale. Toutefois les données ici présentées sont représentatives de la période où l'usine fonctionnait.

En 2018, le port du Havre dispose d'un nouveau silo de la société Sucre Océane d'une capacité de stockage de 60 000 t. Au port de Rouen, la filière sucre est gérée par Sénalia dont l'approvisionnement se fait par la route et le train. Le sucre est ensuite directement expédié par transport maritime²³.

Evolution des trafics maritimes

La Normandie est une région exportatrice de sucre. Elle se place à la 4^{ème} place au rang mondial pour l'export de sucre²⁴. Les deux ports maritimes normands affichent un flux total de 712 868 t de sucre dont 607 911 t exportées. Le trafic total du sucre du port du Havre est de 574 374 t en 2018 dont 469 417 t à l'export, soit 81,7 % du trafic total. Il est majoritairement conteneurisé. On peut constater une nette évolution à l'export de + 69,5 % entre 2009 et 2018. Cette hausse est pour l'essentiel constatée à partir de 2017, suite à la fin des quotas sucriers qui limitait la capacité d'exportation des acteurs européens, mais la disparition de ces quotas a induit de fortes variations des cours du sucre. Les principaux pays destinataires du sucre exporté par le port du Havre sont l'Israël, l'Egypte, la Grèce, le Togo et la Guinée.



Source : HAROPA : Port de Rouen – Port du Havre²⁵

²³ Source : Haropa

²⁴ Source Agrimer : <https://www.franceagrimer.fr/fam/content/download/65536/document/Tableau%20de%20bord%20des%20r%C3%A9sultats%20%C3%A0%20l'E2%80%99export%20juillet-juin%202019-20.pdf?version=1>

²⁵ Source GPMR : La rupture de données sur le trafic sucrier pour 2015-2016 prend en compte :

- Les quotas sucriers européens qui ont pris fin le 30 septembre 2017.
- Les travaux d'accès du chenal
- La modernisation des automates

Le port de Rouen totalise, en 2018, un flux maritime de sucre exclusivement destiné à l'export de 138 494 t. On peut constater une nette évolution de + 287,7 % de ce trafic de 2008 à 2018.

Les pays destinataires de ces flux sont l'Albanie, la Tunisie, la Lybie, l'Égypte, le Soudan, la Mauritanie, le Sénégal, le Nigéria, Haïti, la Syrie, Israël, la Belgique et la Côte d'Ivoire.

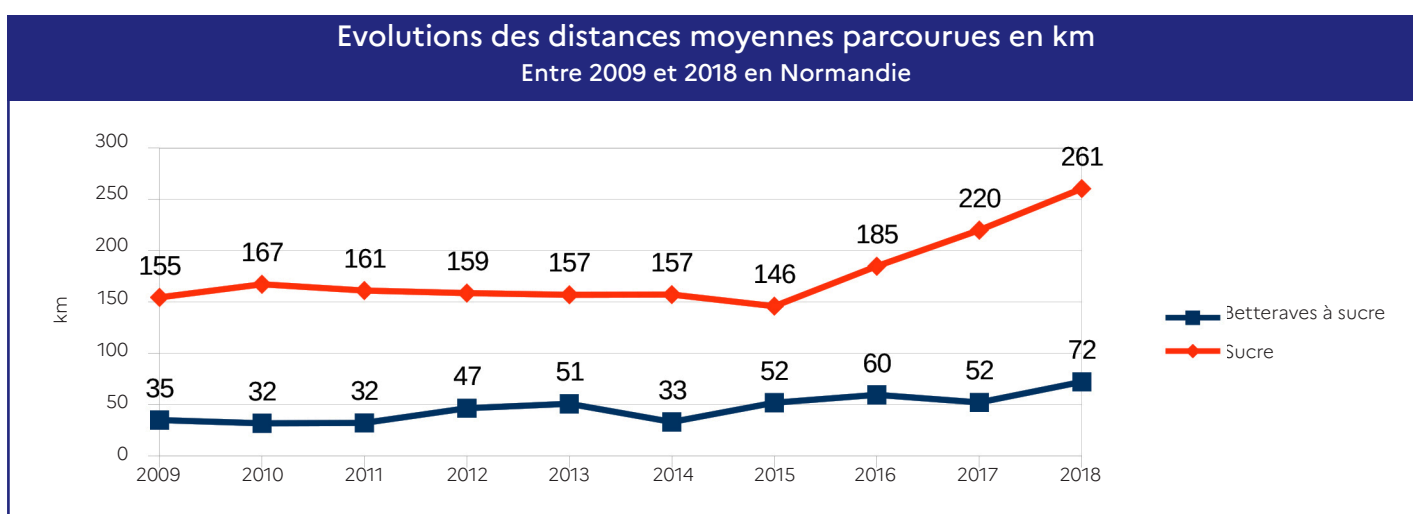
A noter que le transport du sucre par Sénalia, exploitant des terminaux portuaires de l'agro-industriel, vers le port de Rouen, est majoritairement ferroviaire pour 71 % (97 000 tonnes) contre 29 % (39 000 tonnes) par voie routière pour la campagne sucrière 2018/2019²⁶, tandis que les sorties se font par route (47 %) et par mer (53 %).

Trafic de betteraves

Les betteraves sont une marchandise pondéreuse de faible valeur. En ce qui concerne les postes de charges de la production de sucre, le transport de betteraves occupe la 3^{ème} place derrière l'achat des betteraves et l'énergie. Aussi, la réduction des distances à parcourir pour le transport par la route du champ aux sucreries constitue un enjeu économique important²⁷.

Pour la campagne betteravière 2019/2020, la Normandie est la 4^{ème} région productrice de betteraves sucrières de France après les Hauts-de-France, le Grand-Est et l'Île-de-France avec 45 100 ha de surface cultivée²⁸. De ce fait, les sucreries qui sont des industries rurales, fonctionnent avec des champs de betteraves à proximité. Les principales régions d'implantation sont la Picardie, la Champagne-Ardenne, le Nord-Pas-de-Calais, la Normandie, le Centre et l'Île-de-France.

De manière générale, le transport de betteraves se fait presque exclusivement par la route, sur des distances courtes, bien qu'en augmentation ces dernières années.



Source : CGED -Sitram

Depuis 2011, le poids total roulant autorisé (PTRA) est passé de 40 t à 44 t résultant de dérogations dans le cadre d'arrêtés de portée locale (APL) signés par les préfets de chaque département betteravier. Si l'augmentation du tonnage transporté réduit significativement le nombre de rotations²⁹, cela n'affecte pas les données de tonnes-km parcourus.

Les données SITRAM ne permettent pas de calculer la charge moyenne des véhicules, car elles distinguent les tonnages par type de marchandise, et les flux de véhicule par type d'entreprise, sans lien direct entre les deux.

26 Source : Haropa Ports - GPMR

27 Source : Syndicat national des fabricants de sucre : https://www.snfs.fr/site/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=135
<https://www.snfs.fr/site/images/pdf/Le%20besoin%20de%20transport.pdf>

28 Source : « Cultures Sucre » mémo statistique sucre et autres débouchés – campagne 2019-2020

29 Source : SNFS : <https://www.snfs.fr/site/images/pdf/Le%20transport%20en%2044%20t.pdf>
<https://www.snfs.fr/site/images/pdf/Le%20besoin%20de%20transport.pdf>

Conclusion

Les matières agroalimentaires représentent une part importante des marchandises transportées en Normandie, de l'ordre d'une tonne sur quatre. Mis à part la filière céréales, et en moindre mesure la filière sucre, cette logistique repose pour la quasi-totalité sur les poids-lourds, et induit parfois des distances de transport très importantes, notamment en ce qui concerne les flux du pavillon international. Une tendance à la hausse des distances parcourues est parfois constatée.

Les transports liés à l'agriculture semblent donc, particulièrement en Normandie, une piste importante de réduction des émissions de GES³⁰ des transports. L'approche par filière semble toutefois à privilégier, compte tenu des logiques internes spécifiques à l'œuvre, en ce qui concerne notamment l'évolution des consommations, les transformations des marchandises brutes, la commercialisation (notamment à l'international) et les modalités de transport.

Deux filières, les céréales et le lait représentent 40 % du total des tonnages transportés par la route, et pourront justifier de plus amples investigations dans l'avenir.

30 GES : Gaz à effet de serre

Sources des données

- ◆ CGED-SoES-Sitram
- ◆ DRAAF Normandie
- ◆ Passion céréales
- ◆ Haropa, ports du Havre, de Rouen et les ports de Normandie
- ◆ La filière laitière française
- ◆ Culture sucre
- ◆ FranceAgriMer
- ◆ Syndicat national des fabricants de sucre
- ◆ SNFS (Syndicat national des fabricants de sucre)
- ◆ Agreste
- ◆ Les chambres d'agriculture de Normandie
- ◆ ONIGC
- ◆ INSEE - base SIRENE
- ◆ SNCF Réseau - Direction régionale Normandie

Ministère de la Transition écologique

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement de Normandie

Cité administrative Saint-Sever - BP 86002 - 76032 Rouen cedex

Tél. 02 78 26 19 00 - Fax. 02 78 26 23 99

dreal-normandie@developpement-durable.gouv.fr

www.normandie.developpement-durable.gouv.fr