

# Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

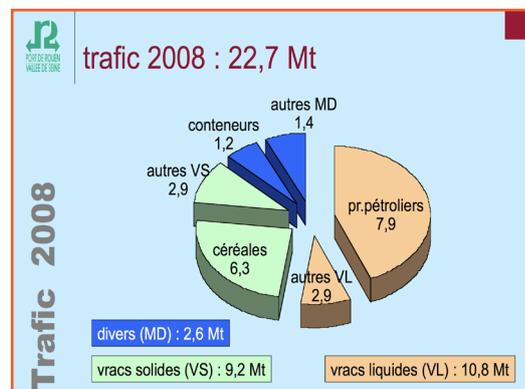
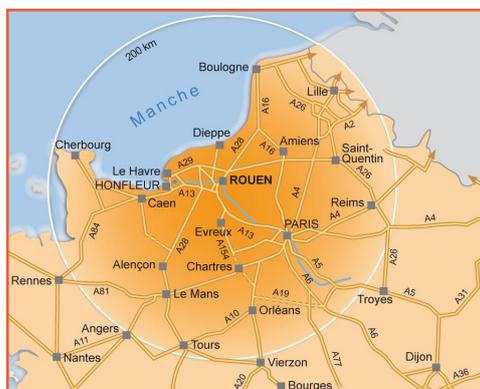
## Les Cahiers d'acteurs • Grand Port Maritime de Rouen

### Contribution à la Concertation

Carrefour de la navigation fluviale et de la navigation maritime depuis l'Antiquité, le Port de Rouen a pris part à tous les échanges commerciaux intéressant le cœur de la France, siècle après siècle, avec une belle constance.

L'histoire du port de Rouen est celle d'une volonté : développer un site naturel exceptionnel sur la Seine permettant une logistique économique des marchandises et, de ce fait, jouant dans l'intérêt général.

Port maritime et fluvial d'intérieur, Rouen, à l'instar de ports comme Anvers ou Gand en Europe du Nord est proche des bassins de production et de consommation. Il permet donc à la marchandise d'être acheminée à moindre coût et bien sûr avec un gain environnemental non négligeable. Le transport par voie maritime étant bien moins polluant que le transport par voie routière. En l'occurrence pour Rouen il s'agit du bassin parisien.



Rouen offre donc la particularité d'être ouvert à 360° avec des dessertes routières performantes vers le Nord, l'Est et l'Ouest – A29, A28, A13 – la liaison sud via l'A154 jusqu'à Nonancourt reste incomplète. En terme ferroviaire les terminaux portuaires de Rouen sont tous reliés au réseau ferré national. Enfin, pour les régions disposant d'un accès au fleuve, le transport fluvial joue un rôle important dans l'expédition ou l'approche des marchandises.

En terme de tonnages, les principaux trafics traités par le port de Rouen sont les produits pétroliers et les céréales

### Coordonnées :

XXXXXXX

Lorum fugiat ute volorro iustiantur, apellenis et auta cum aut laci net, te num doluptaque maxim et, quosam sitae errum que ventum es ium

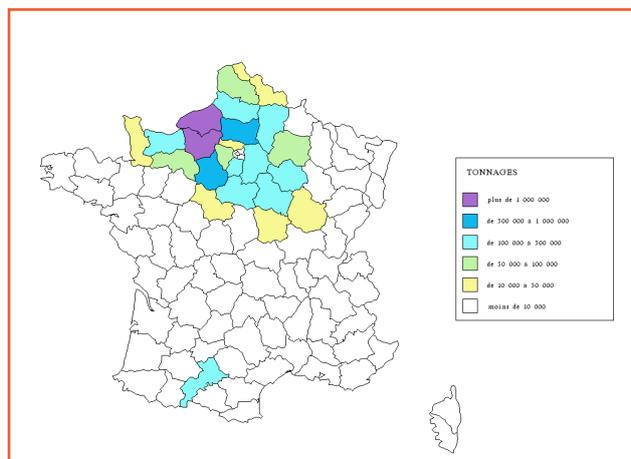
## *Rouen, 1<sup>er</sup> port européen pour l'exportation des céréales*

En ce qui concerne les céréales, marchandise fortement concernée par la RN154, Rouen est le port de sortie le plus proche de la plus grande zone de production de céréales de l'Union Européenne.

Son trafic d'exportation s'établit sur les dernières années entre 4,5 et 7,5 Mt par campagne céréalière. Ceci en fait le premier port européen pour l'exportation de céréales. C'est également le premier port français exportateur de produits agricoles transformés (sucre, farine, malt, semoule, tourteaux oléagineux notamment).

4 opérateurs coopératifs et privés possèdent des silos sur le port de Rouen totalisant une capacité de stockage de 1,2 Mt. L'outillage de ces silos permet le chargement très rapide de navires de toutes tailles (chargements jusqu'à 45 000 tonnes aujourd'hui) et le programme d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen permettra de gagner 1 mètre de tirant d'eau et augmentera en conséquence la taille maximum des lots chargés.

### *Hinterland Céréaliier du Port de Rouen*



La marchandise qui arrive dans les silos portuaires provient de la moitié nord de la France et donc en très grande partie des régions administratives Haute Normandie / Centre. La RN 154 est la colonne vertébrale de cette zone.

Sur les 5 dernières années on a pu noter entre 1,2 et 1,7 Mt de céréales arrivées dans les silos rouennais en provenance de la région Centre et du sud de l'Eure. La part de marché du transport routier sur cette zone est d'environ 80% soit entre 1 Mt et 1,4 Mt. A raison de 25 tonnes par camion cela fait entre 40 000 et 56 000 voyages aller-retour chaque année qui utilisent la RN154 pour l'acheminement des céréales au Port de Rouen.

En dehors des céréales, il y a relativement peu de trafics en liaison avec le Port de Rouen qui utilisent cette voie routière. On peut également noter qu'une partie des camions de céréales chargent en fret de retour des engrais à destination des coopératives de la région Centre. Cela concerne des tonnages beaucoup plus faibles que les céréales. Plus marginalement, des produits pétroliers raffinés, des produits chimiques, des conteneurs empruntent la N154 depuis la zone portuaire de Rouen et au delà l'A 19 pour la desserte de la Bourgogne et de Rhône-Alpes. Ce maillon permettrait donc pour les ports de la Basse Seine d'assurer la continuité autoroutière du contournement sud de la région parisienne.

## Enjeux

Rouen est le port de sortie le plus proche des grandes zones de production céréalières françaises. Dans un rayon de 300 km sont produits environ 60% du blé tendre et de l'orge français.

La France étant excédentaire et donc exportatrice de blé tendre et d'orge – céréales qui concernent le Port de Rouen (en 2008 pour ces céréales, la France a produit 49,3 Mt et a exporté 21,7 Mt toutes destinations confondues), la fluidité logistique est essentielle pour permettre un acheminement rapide des marchandises vers les ports tout en maîtrisant les coûts de transport.

Le coût de transport tient à la fois compte de la distance parcourue et du temps passé sur la route. Entre le cœur de la région Centre et le Port de Rouen ce coût d'acheminement se situe entre 10 et 13 € la tonne. Ceci correspond à plus de 40% du coût de la chaîne logistique jusqu'au chargement sur navire et, aujourd'hui, à environ 10% (variation possible de 7% à 15%) du prix FOB constaté à Rouen (prix du blé chargé sur navire à Rouen). Cela montre clairement l'importance du maillon transport dans la compétitivité des céréales françaises à l'export.

L'aménagement de la RN154, permettra d'améliorer fortement cette fluidité logistique avec l'avantage réel de diminuer le temps de transport des camions pour l'acheminement des marchandises. Par contre, cela ne permettra qu'à la marge d'aller chercher des céréales plus loin dans l'hinterland du Port de Rouen.

En corollaire bien sûr, cette mise en 2 x 2 voies limitera les dangers inhérents à la cohabitation entre véhicules de tourisme et camions chargés.

## Financement public / financement privé

La question du type d'aménagement à réaliser – 2x2 voies gratuite ou autoroute concédée payante – est importante. Pour le Port de Rouen, les 2 éléments indiqués auparavant (efficacité du transport et compétitivité) sont essentiels. Dans l'idéal il s'agit donc d'avoir une réalisation de l'ouvrage la plus rapide possible et un coût réduit au maximum pour les utilisateurs.

Pour la solution à péage la fixation du niveau de péage sera essentielle pour éviter un délaissement de l'autoroute par les transporteurs routiers. Le coût de transport est un élément important du prix de vente FOB (prix du blé chargé sur navire à Rouen) et 1 € peut faire la différence pour une vente sur le marché mondial. En résumé il ne faut pas que le niveau de péage dépasse le gain éventuel généré par l'utilisation d'une route plus sûre et plus rapide, ou en tout cas il ne peut le dépasser qu'à des niveaux acceptables économiquement par la filière céréalière d'exportation, c'est-à-dire très faibles. Une part importante de la liaison est déjà au gabarit autoroutier et a déjà été financée et on peut penser que le niveau de péage sera ajusté en conséquence à un niveau faible.



### *Conclusion : Perspectives d'évolution des marchés*

Les prévisions à long terme, la nécessité de nourrir 9 milliards d'habitants à l'horizon 2050 selon l'ONU contre 6,8 milliards aujourd'hui, impliquent que les pays capables de fournir des céréales de bonne qualité alimentaire augmentent leur production et leurs exportations. La production de céréales est aujourd'hui proche de 1,8 milliards de tonnes par an dont 670 Mt de blé. Les analystes de marché (cf Philippe Chalmin, Rapport Cyclope) indiquent qu'en 2050 la planète devra ainsi produire deux fois plus de denrées agricoles qu'aujourd'hui pour les besoins alimentaires soit environ 4 milliards de tonnes de céréales. Au même moment une partie des surfaces arables sera consacrée à des cultures énergétiques et une autre aux espaces nécessaires à l'urbanisation grandissante.

Parallèlement les principales zones de croissance de la population du monde verront leurs besoins en céréales augmenter fortement. Ces zones sont en effet situées en milieux aride. Par ailleurs Avec l'élévation du niveau de vie, la consommation de viande augmente, et donc les besoins en céréales pour nourrir le bétail également. Il est donc prévu que les échanges augmenteront jusqu'à atteindre 500 Millions de tonnes de céréales chaque année.

En réponse à ces besoins le seul potentiel réel d'augmentation de la production se situe dans les pays riverains de la Mer Noire et ne parviendra pas à combler toutes les demandes. L'Europe, et donc la France, auront donc encore un rôle essentiel à jouer dans les échanges mondiaux.

Dans ce contexte, les investissements prévus par le Port de Rouen dans son plan stratégique, avec notamment le projet d'aménagement du chenal qui permettrait d'augmenter le tirant d'eau des navires accueillis de 1 mètre, ainsi que les investissements engagés par les silos pour l'accueil de la marchandise (permettant notamment d'éviter les files d'attente aux silos), vont améliorer fortement la compétitivité de la place rouennaise.

Le plan stratégique du GPMR affiche par ailleurs un objectif de très forte amélioration de la part modale du fer et du fleuve et les silos rouennais prévoient des investissements pour développer ces modes. La RN 154 dessert toutefois des zones non accessibles au fluvial et le mode routier reste souvent économiquement plus pertinent que le ferroviaire compte tenu des distances et du dernier maillon à parcourir.

Il ne faut donc pas que le maillon routier de l'acheminement des marchandises soit le seul « maillon faible » de la chaîne logistique, et il est donc essentiel que l'aménagement de la RN 154 soit réalisé.

*Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.*

**CPDP devenir de la RN154 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres**

**Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : [contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org) - [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)**

