

**CONTRIBUTION de l'A.C.T.S**  
(Association Contre le Tracé Sud)  
**PARTIE AGRICOLE**  
**PROJET AUTOROUTIER**  
**ALLAINES - NONANCOURT**

## **1) Le transport routier des céréales**

### **a) Volume à transporter**

Dans le dossier du maître d'ouvrage, il est fait allusion que les volumes de céréales à transporter sur les routes vont évoluer sensiblement les prochaines années en raison des gains de productivité du secteur céréalier. Ceci est tout à fait inexact.

Les gains de productivité sont derrière nous. Depuis 10 ans, les rendements plafonnent, les raisons sont plurifactorielles :

- progrès génétique à bout de souffle (manque de recherche développement en France et en Europe).
- changement climatique (sécheresse et coups de chaleur) qui impactent négativement le rendement
- pression environnementale et réglementation plus stricte (retrait de commercialisation de matières actives, moindre utilisation de produits de protection des plantes et d'engrais...) conduisent à limiter la productivité.

D'autre part, on parle d'extension des cultures, alors que les surfaces consacrées à l'agriculture diminuent chaque année (au niveau national comme au niveau départemental) en raison :

- de la forte pression urbaine avec entre autres le développement des zones d'activité en périphérie des villes et le développement des zones pavillonnaires
- de la pression environnementale qui convertit des terres agricoles en espaces sanctuarisés (trames verte et bleu)

Que cela soit en terme de surface ou en terme de rendement, la production de grains en Eure et Loir ne devrait pas évoluer sensiblement dans les prochaines années n'induisant donc pas de transport supplémentaire sur la route du blé (cf. tableau ci-dessous)

	Surface en hectares Terres arables	Tonnage collecté Céréales Oléoprotéagineux	Tonnage Céréales Export Rouen
1997		2584697	775000
1998		2848336	1329000
1999		2667368	1377000
2000		2469315	910000
2001	437655	2243121	518000
2002	437432	2831700	
2003	438120	2207000	952748
2004	437940	2836370	788231
2005	437575	2701060	888648
2006	437391	2442300	850020
2007	437120	2489400	777205

## b) Les modes de transport et les alternatives

Il est par contre tout à fait possible de réduire la circulation des poids lourds sur « la route du blé » en :

- autorisant l'augmentation des chargements des poids lourds comme l'ont fait la plupart des pays nordiques (10% de chargements supplémentaires équivaut à 10% de moins de camions)
- investissant sur le fret ferroviaire délaissé par les pouvoirs publics malgré les beaux discours

La part de marché du fret ferroviaire dans le transport de céréales sur Rouen donné dans le dossier est totalement erronée, **jamais** au début des années 2000, elle a été de 80%. Elle atteint péniblement les 20% depuis bien des années (le record est de 28,2% en 2000) et a tendance plutôt à régresser. On voit difficilement comment cette tendance peut être inversée au regard du délaissement de l'activité fret au profit du transport des voyageurs, TGV en tête. On peut d'ailleurs s'interroger sur la réouverture de la ligne voyageurs Chartres Orléans au détriment du transport de céréales, puisque les silos des organismes stockeurs

embranchés train risquent d'être condamnés !

### **c) La concurrence des origines dans l'hinterland de Rouen**

Il est par contre établi que la proportion de grain venant de la région Centre sur Rouen a tendance à s'infléchir par rapport aux blés normands et picards. La réalisation du canal Seine-Nord risque de donner un avantage compétitif logistique pour ces régions (coût du fret fluvial avantageux). Tout comme l'autoroute gratuite entre Abbeville et Rouen donne un avantage logistique aux blés d'origine Picarde et Normande. Il est de même clairement établi qu'à partir d'une distance supérieure à 150 km, l'avantage logistique du transport par route n'existe plus. La région Centre si elle veut bénéficier de l'attractivité du débouché export sur Rouen doit avant tout investir dans le ferroviaire.

### **d) Le débouché éthanol**

Il est fait état dans le rapport du maître d'ouvrage que l'unité de Lillebonne (entre Rouen et Le Havre) récemment construite, qui produit de l'éthanol à partir de céréales, génère des besoins de transport supplémentaire sur l'axe nord-sud. Là encore, le maître d'ouvrage a été mal renseigné. Bien que des coopératives de la région Centre et leurs producteurs soient fortement impliqués dans l'approvisionnement de l'usine, il s'avère qu'en réalité l'usine est alimentée essentiellement par des blés normands et cela pour deux raisons :

- en raison du coût logistique, le surcoût pour transporter du blé eurélien à Lillebonne est de 4 euros par tonne par rapport à une livraison sur Rouen (près de 50% plus cher) !
- et en raison de la qualité des blés de la région Centre (Poids Spécifique, Humidité, Protéines, Force boulangère) structurellement meilleure que les blés normands ou picards et mieux adaptés au débouché meunier (meilleure valorisation économique)

Au final, une grande partie des contrats de livraison de blé qu'ont les coopératives de la région Centre sont des contrats papier qui sont échangés sur le marché physique.

### **e) Le débouché local**

Un débouché important pour le blé eurélien non mentionné dans le rapport est la meunerie locale et de la région parisienne, cela milite encore une fois d'avoir des axes de communication bien irrigués et non une autoroute pour approvisionner ces marchés.

Il est certes nécessaire d'avoir un axe structurant Orléans - Rouen, mais il est surtout nécessaire d'avoir un axe qui irrigue correctement les différents lieux de production et de collecte. La dissémination des exploitations agricoles et des silos de collecte des organismes stockeurs (l'Eure et Loir est le département de France qui détient le plus de silos de collecte) sur tout le territoire eurélien démontre sans appel qu'une autoroute est beaucoup moins adaptée au transport de céréales qu'une 2X2 voies qui a beaucoup plus d'échangeurs.

En terme de compétitivité de la tonne de céréale transportée, car au bout du compte c'est cela qui compte pour les agriculteurs eurélien, une rapide étude menée par une coopérative démontre que le gain de temps de transport et la moindre usure du matériel roulant qu'indéniablement amènerait l'autoroute (sans pour autant y adjoindre le problème d'accès évoqué plus haut) serait tout simplement annulé par le tarif de péage.

## **2) Le transport des autres denrées agricoles**

Le dossier du maître d'ouvrage laisse entendre qu'une forte proportion de la production végétale eurélienne est, ou sera utilisée par la filière bio énergie ou bio matériaux de Hte Normandie. Ceci est de nouveau complètement faux. La production de bio énergie ou de bio matériaux à partir de plantes entières ou de résidus de récolte (pailles, déchets...), si elle se développe, ne pourra se faire que par des unités de transformation de proximité. Le transport sur des distances supérieures à 50 kms de ces produits non pondéreux et très volumineux ne pourra pas être économiquement rentable.

## **3) La préservation des terres agricoles**

Concernant la préservation des terres agricoles, le dossier du maître d'ouvrage laisse entendre que l'emprise serait la même pour une autoroute que pour une 2X2 voies (mis à part les aires de service et de repos plus nombreuses sur autoroute). Cela nous semble très étonnant, c'est un point à vérifier.

Enfin, nous comprenons à la lecture du projet, pression environnementale oblige, que les espaces boisés et les espaces déjà sanctuarisés seront préservés au détriment des terres agricoles. Ne nous faisons pas d'illusion, l'espace agricole sera de nouveau la variable

d'ajustement du projet autoroutier.

## **CONCLUSION**

Il est certes nécessaire d'avoir un axe structurant Orléans - Rouen, mais il est surtout nécessaire d'avoir un axe qui irrigue correctement les différents lieux de production et de collecte. La dissémination des exploitations agricoles et des silos de collecte des organismes stockeurs (l'Eure et Loir est le département de France qui détient le plus de silos de collecte) sur tout le territoire eurélien démontre sans appel qu'une autoroute est beaucoup moins adaptée au transport de céréales qu'une 2X2 voies qui a beaucoup plus d'échangeurs.

En terme de compétitivité de la tonne de céréale transportée, car au bout du compte c'est cela qui compte pour les agriculteurs eurélien, une rapide étude démontre que le gain de temps de transport et la moindre usure du matériel roulant qu'indéniablement amènerait l'autoroute (sans pour autant y adjoindre le problème d'accès évoqué plus haut) serait tout simplement annulé par le tarif de péage.

Nous militons pour que les axes existants soient aménagés en 2X2 voies et non pas comme ce projet le propose de bétonner les campagnes, notamment entre Marville Moutiers Brulé et Nonancourt. Cette option serait sans contexte moins consommatrice de terres agricoles et point essentiel bien moins coûteuse.

L'agriculture du département n'a aucun intérêt à ce qu'une autoroute à péage se construise entre Rouen et Orléans, il est beaucoup plus avantageux d'aménager en 2X2 voies les axes existants