

Retards, désorganisation : un surcoût logistique des céréales de 5 à 20 €/t

© 19/04/2018 | 🧑 Arnaud Carpon et Sophie Guyomard • 📰 Terre-net Média

Au 8e jour de grève de la SNCF, les acteurs agricoles s'inquiètent de l'impact négatif sur le fret ferroviaire et font leurs comptes. Il leur faut trouver des solutions alternatives pour acheminer les céréales vers les ports et les industriels. Retards, désorganisation des plannings logistiques, risque de rupture de stocks : ces conséquences entraînent un surcoût de plusieurs millions d'euros.



Train de céréales à destination d'une usine d'alimentation animale. (©Watier Visuels)

Même si le transport routier reste le principal moyen de fret des céréales, de nombreux acteurs agricoles sont dépendants du fret ferroviaire. L'Association générale des producteurs de blé et autres céréales (AGPB) s'inquiète de l'impact de la grève SNCF sur le **fret ferroviaire de céréales**. Selon l'organisation syndicale, seulement 15 % du volume de grains transitant dans les silos portuaires de Rouen est acheminé par rail.

De nombreux acteurs du monde agricole concernés

Mais pour la **Sica Atlantique**, premier opérateur du port de La Rochelle-Pallice, 40 % de l'approvisionnement en céréales se fait par **voie ferroviaire**. Pendant les grèves, « nous perdons plus de la moitié des trains », indique Simon Aimard, responsable de l'activité céréales de Sica Atlantique. Pour pallier ces problèmes, l'opérateur a dû étendre ses horaires de fonctionnement. « Malgré tout, cela ne suffira pas à combler les pertes engendrées ! » Les zones les plus touchées correspondent aux zones les plus éloignées de la Rochelle, notamment autour d'Orléans.

Les conséquences ne s'arrêtent pas là pour Sica Atlantique. En tant qu'organisateur ferroviaire, l'entreprise loue les wagons et se charge de A à Z de l'acheminement des céréales pour un organisme stockeur. « Les wagons sont immobilisés alors que la location "court" toujours. Et cela entraîne aussi un surcoût pour les organismes stockeurs qui doivent faire appel à des transporteurs routiers ». Ce n'est pas encore le cas mais la Sica Atlantique pourrait subir des ruptures de stock, risquant d'impacter les exportations.

#ptpresse #agpb le #fret #ferroviaire est au ralenti pour terminer la campagne de commercialisation #cereales des coûts supplémentaires et des stocks plus importants chez @CoopdeFrance et @laFC2A pic.twitter.com/CL2HpEzr4p

— AGPB (@AGPB_Cerealiers) 17 avril 2018

Les **fabricants d'aliments du bétail** commencent aussi à faire leurs comptes. « Depuis le début de la grève, sur 22 trains affrétés par les usines bretonnes d'alimentation animale, seulement 5 sont arrivés à destination. Les autres ont été reportés », explique Philippe Pinta, président de l'AGPB. Ceci dit, il n'y a pas encore de risques de pénurie d'approvisionnement pour ces débouchés.

« **Entre 5 et 20 euros la tonne** »

« Les alternatives au rail restent limitées. Outre le **transport fluvial**, le recours à des camions supplémentaires n'est pas évident. Pour remplacer un train complet de 1 300 t de céréales, il faut 44 camions », ajoute Philippe Pinta. Si les camions ne sont pas si faciles à mobiliser, la main-d'œuvre l'est encore moins. « Il n'y a pas assez de chauffeurs. Certains camions qui pourraient être mobilisés restent dans les garages faute de chauffeurs », indique le président de l'AGPB.

Pour ce syndicat, les **retards d'acheminement** par train ou les alternatives éventuellement trouvées ont un coût : « **entre 5 et 20 euros la tonne.** » « La fin de la campagne céréalière approche. Il est impossible de dire si les opérateurs parviendront à honorer leurs contrats. Chez les organismes stockeurs, un stockage plus tardif et plus important de grains pourrait perturber le démarrage de la nouvelle campagne. »

“ *Ces surcoûts ont une répercussion directe sur la rémunération des agriculteurs, dans un contexte déjà incertain.* ”

Depuis le début des grèves, « ce sont **70 trains annulés** pour la **coopérative agricole Axérial**, ce qui représente plus de 90 000 tonnes de céréales », indique Sébastien Barthe, responsable exécution des céréales chez Axérial. La première coopérative céréalière de France tente de répondre aux besoins de ses clients malgré les grèves. Aujourd'hui, le responsable exécution des céréales estime déjà le **surcoût direct** de ces grèves à **près de 900 000 euros**. « Ces surcoûts ont une répercussion directe sur la **rémunération des agriculteurs**, dans un contexte déjà incertain », présente Sébastien Barthe.

« Plus de 2/3 de nos expéditions de marchandises sont réalisées hors réseau routier : 60 % par voie ferroviaire et 5 % par voie fluviale », précise Sébastien Garnier, responsable communication de la coopérative. Avec une collecte de 4,5 millions de tonnes, ce sont en moyenne une dizaine de trains expédiés par jour toute l'année. Outre les répercussions environnementales, ces grèves bousculent également un planning des expéditions organisé depuis plusieurs mois afin de permettre « une logistique fine ». Même les coopératives agricoles utilisant peu le fret ferroviaire peuvent subir les conséquences de ces grèves, le transport routier étant accaparé comme solution alternative par de nombreux acteurs.

« Il faut reprioriser le fret ferroviaire »

Du côté des industriels de l'amidon, le fret ferroviaire est également majeur, la quasi-totalité des usines de la filière l'utilisant. « Plus de 50 % du volume de céréales (blé et maïs) est acheminé dans les usines par fret ferroviaire, soit environ 3 millions de tonnes », indique Thomas Gauthier, directeur de l'**Union des syndicats des industries des produits amylicés**. Ces industriels « craignent **des interruptions de production** à partir de la mi-mai, en fonction de leur capacité à trouver des alternatives ».

« **Il faut reprioriser le fret ferroviaire**, par rapport aux transports de voyageurs », déclare Thomas Gauthier. Il demande la mise en place d'un **service minimum pour le fret** afin de limiter l'asphyxie que nous subissons ». « Ces industriels, dont les principaux acteurs sont Tereos, Roquette, ADM-Chamtor et Cargil, travaillent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour rentabiliser des frais fixes très importants ».

“ *Avec deux jours de grèves par semaine, il y a 60 à 65 % des trains qui n'arrivent pas à destination (pour les industriels de l'amidon).* ”

De plus, toutes ces usines travaillent en flux tendu, elles ne disposent pas de grandes capacités de stockage. « Aujourd'hui, avec deux jours de grève par semaine, il y a **60 à 65 % des trains qui n'arrivent pas à destination** », explique Thomas Gauthier. « L'acheminement des matières premières correspond à un cycle d'opérations qui doivent être menées : pour approvisionner une usine, nous avons besoin d'une rotation de 3 à 4 jours, comprenant l'acheminement d'une rame vide, son chargement en grains, son déplacement puis son acheminement au site industriel », explique-t-il. « S'il manque une seule de ces opérations, la livraison ne peut pas avoir lieu ».

« Si la grève continue ainsi, le surcoût global pourrait être évalué à 45 millions d'euros pour notre filière, auxquels s'ajoutent les pénalités que devront payer les industriels faisant appel à des prestataires de fret privés. »