

Rencontres régionales des grandes cultures 2023 : synthèse des interventions



Les rencontres régionales des grandes cultures de FranceAgriMer se sont déroulées le mardi 24 janvier 2023 à la Chambre régionale d'agriculture du Centre-Val de Loire. Organisées par le Comité régional des céréales, elles étaient consacrées cette année à la dimension stratégique du fret de céréales en région Centre-Val de Loire.

Ouverture des rencontres

Régine Engström, Préfète de la région Centre-Val de Loire : 80% de la production régionale annuelle moyenne de blé tendre est exportée hors des frontières régionales. Ceci montre bien l'importance du fret pour notre région.

De façon générale, le fret ferroviaire est un enjeu fort au niveau national, notamment car il constitue un des leviers de la décarbonation des transports. Décarboner ne consiste pas à éliminer un mode de transport mais bien à changer des usages : le report modal vers le ferroviaire est ainsi une des solutions clés. La Stratégie nationale Fret, approuvée par décret en mars 2022, a pour objectif un doublement de la part modale du fret ferroviaire entre 2019 et 2030 de 9 à 18 %. Dans ce contexte, en plus des soutiens financiers en place, le gouvernement a annoncé, le 4 novembre dernier, l'ouverture du dispositif des certificats d'économies d'énergie au report du fret routier vers le fret ferroviaire, contribuant ainsi à la compensation du différentiel de coût entre ces deux modes de transport.

Au niveau régional, plus de 19 millions d'euros ont été investis par l'État, la Région et les chargeurs en 2021 et 2022 pour la sauvegarde des capillaires fret. Le développement du fret ferroviaire en région constitue un défi

collectif majeur, qui a fait l'objet d'échanges lors de la conférence régionale logistique du 5 octobre 2022. Un des axes du 1^{er} plan d'action finalisé encourage les initiatives en faveur du fret ferroviaire et en particulier vise à mettre l'ensemble des acteurs autour de la table, pour faire émerger des projets partagés. Cet axe devrait permettre la création d'une instance régionale d'échange, et le développement plus rapide de projets nouveaux. L'État jouera son rôle d'accompagnement mais l'initiative doit venir des industriels qui doivent faire part de leurs besoins de rénovation d'infrastructures et enrichir le contrat de plan État-Région.

François Bonneau, Président du Conseil régional Centre-Val de Loire : le rôle nourricier de la région (en particulier de la Beauce et de la Champagne Berrichonne) s'est affirmé ces dernières décennies. Puis s'est posée la question de la relation entre l'activité de production et l'environnement et les agriculteurs ont commencé à évoluer.

L'activité de transformation sur la région est 4 fois moins développée qu'elle peut l'être dans la région voisine des Pays-de-la-Loire. La Région plaide pour des circuits courts permettant de transformer davantage de céréales localement, en vue d'une meilleure valorisation.

En parallèle, le Conseil régional répond présent sur les investissements en infrastructure : six lignes capillaires indispensables viennent d'être rénovées avec le soutien financier du Conseil régional et la Région est bien sûr prête à continuer son engagement en faveur de la rénovation des capillaires fret.



Point de conjoncture internationale

Paul Le Bideau, chef adjoint de l'unité grains sucre de FranceAgriMer : reprise post-covid, guerre en Ukraine et événements climatiques ont déstabilisé les marchés. Les perspectives de croissance sont basses, la Banque mondiale prévoyant une croissance en UE quasi nulle et une croissance mondiale de 3%. Le coût du fret maritime a diminué ces derniers mois, du fait du ralentissement économique. Les prix du pétrole et du gaz reviennent à des niveaux d'avant conflit. La situation des stocks mondiaux prévus en fin de campagne est très tendue en blé dur et en maïs hors Chine, ce pays détenant les deux tiers des stocks mondiaux. Le stock final de campagne français va également baisser. En blé tendre, le fort positionnement à l'export de la Russie, avec sa récolte record, participe à la détente des prix. Sur le début de la campagne, la France a cependant maintenu sa compétitivité face au blé russe. A 6 mois de campagne, les exportations françaises sont plus importantes cette année que les deux années précédentes. Durant cette campagne 2022-2023, l'UE serait le 1^{er} importateur mondial de maïs (22,5 Mt), devant la Chine. Sur les céréales comme sur les oléagineux, les cours

reviennent à des niveaux d'avant-conflit. Le bilan mondial du sucre est plutôt baissier car il renoue avec un excédent de production important en 2022-2023, après trois campagnes consécutives déficitaires.

La logistique céréalière en région Centre-Val de Loire : enjeux et voies d'optimisation

Introduction

Jean-François Loiseau, président d'Intercéréales : pendant 40 ans, nous avons fonctionné en logique de flux poussés par l'offre des producteurs (logique de la PAC) pour passer aujourd'hui à une logique de flux tirés par la demande des clients. En filières, nous nous devons de répondre aux attentes des clients, citoyens, consommateurs. Dans notre région, bien que les productions soient en qualité et quantité satisfaisantes, celles-ci ne répondent pas toujours aux critères des cahiers des charges des clients et cela reste un sujet à travailler.

La logistique repose sur des schémas pluriannuels complexes à mettre en place. Le manque d'unités de transformation en Centre-Val de Loire est réel et la PAC nous a encouragés à emmener les volumes vers les ports de Rouen, La Rochelle ou Nantes. Même si nous devons transformer davantage de céréales en région, la France doit aussi continuer d'affirmer sa puissance agricole et agroalimentaire, ce qui passe nécessairement par une plus grande efficacité logistique.

Pierre Duclos, directeur d'Agritrade Consulting : la région Centre-Val de Loire est éloignée de ses clients, avec un éclatement multidirectionnel des flux, d'où une indispensable performance logistique. 77% du volume total de blé tendre, orge, maïs et blé dur sont déplacés hors région. 50% du blé tendre régional partent vers les pays tiers pour la meunerie (Algérie en tête), 58% du maïs régional alimentent les autres régions françaises (amidonnerie, alimentation animale), 56% du blé dur sont dirigés vers l'UE et 42% de l'orge sont exportés vers l'UE (malterie) et les pays tiers (FAB, malterie).

Samuel Carpentier, responsable logistique d'Intercéréales : la production céréalière totale du Centre-Val de Loire est de 7,7 Mt, dont 1,5 Mt restent en région. La part exportée est de 6,2 Mt, dont 2,9 Mt par le train (47% de part modale) et 3,2 Mt en routier (53% de part modale). La part modale du transport fluvial est négligeable puisque 50 kt seulement sont exportées par voie d'eau. En région, 47 sites (sur 740 au total) sont embranchés fer mais la qualité de service (75 à 85% de taux de service) et la rigidité du système limitent le recours à ce mode de transport. Les enjeux portent sur la compétitivité de la filière, la décarbonation de la logistique, le déficit en moyens humains, le sous-investissement dans les infrastructures ferroviaires et fluviales, la responsabilité sociétale et environnementale (RSE) des clients, l'anticipation de la transition environnementale et des réglementations.

1^{ère} table ronde : état des lieux du fret de céréales en 2023

Christophe Pournin, responsable qualité et collecte de Villemont : notre métier au quotidien, en tant qu'organisme collecteur, consiste avant tout à gérer des enjeux logistiques (transport, stockage) en vue de satisfaire nos clients. Villemont expédie 45% des 300 kt collectées annuellement par train et 55% par camion, ce qui représente 115 à 120 trains « départ » depuis les 3 silos embranchés. 44% partent vers la Rochelle, 38% vers la Bretagne et 16% vers le port de Nantes. Villemont fait face à deux enjeux principaux : la rénovation de la ligne Buzançais-Châteauroux (préservation de l'existant) et la réouverture de la ligne Buzançais-Loches afin de réduire la dépendance à l'étoile ferroviaire de Vierzon déjà saturée et d'éviter le détour systématique vers l'est alors que les flux partent vers l'ouest.

Rater une rame sur la période juillet-août est difficilement rattrapable. Réserver des sillons devient difficile, du fait d'une infrastructure trop limitée. Le maintien des sillons est également incertain, sans compter les difficultés d'organisation dans les entreprises ferroviaires.

Bertrand Lamy, directeur des transports d'Axérial et d'Axérial services : Axérial valorise 22% de sa collecte en région (malterie d'Issoudun, moulins Axiane) et 78% sont exportés hors région, les flux principaux partant vers les ports de Rouen, Nantes et La Rochelle, vers la FAB bretonne, l'usine de Roquette du Pas-de-Calais, la meunerie francilienne, la meunerie allemande et le Benelux. Au niveau modal, 57% des expéditions partent par le train, 35% par camion et 8% par voie fluviale.

Depuis 2012-2013, le tonnage chargé par train a tendance à diminuer (-34%). Pour la première fois, en décembre 2022, le volume transporté par rail a été inférieur à celui transporté par camion, du fait d'une forte dégradation de la qualité de service par les entreprises ferroviaires. Globalement, le taux de service route est de 90 à 95% alors que le taux de service ferroviaire est de 75% à 85% (15 à 25% de trains annulés). Pour un train annulé, ce sont 40 à 45 camions à trouver en urgence, avec un coût supérieur et une qualité de service inférieure.

Un bon levier serait la linéarité des flux avec possibilité de les anticiper. Axérial a créé une entreprise de transport routier en commun avec Euralis qui fonctionne très bien sur la moisson d'été. La mutualisation de moyens fonctionne très bien. Le raisonnement doit être le même sur le train.



Vincent Poudevigne, directeur de la SICA Atlantique (port de La Rochelle) : SICA Atlantique s'est diversifiée sur les produits chargés/déchargés (engrais, tourteaux...) afin d'assurer autant que possible un fret retour. La réception au port se fait à 70% par route et à 30% par train. La taille importante de l'arrière-pays (zone d'attraction du port) engendre une grande diversité de qualités acheminées au port, d'où un besoin d'allotement puis d'assemblage sur place afin de satisfaire les cahiers des charges des clients finaux. SICA Atlantique a créé un pool ferroviaire regroupant un certain nombre de ses sociétaires embranchés (dont Axérial, Agrial et Terrena) apportant la souplesse de pouvoir changer de point de chargement au dernier moment et de pouvoir optimiser les trains. Des wagons plus faciles à nettoyer et des trains mixtes (avec citernes « céréales » + citernes « engrais ») faciliteraient le fret retour (optimiser la traction sans jouer sur le nettoyage). SICA Atlantique cherche à augmenter le volume transporté par fer en entrée et en sortie. Il faut une vision long terme sur les projets d'infrastructures et ne pas surajouter aux règles de sécurité pour le fret comme on le fait pour le transport de voyageurs.

SICA Atlantique a une capacité de stockage de céréales de 300 000 tonnes pour un volume d'activité annuel de 3 millions de tonnes, ce qui implique 10 rotations dans l'année et se confronte aux contraintes de la logistique terrestre et maritime ainsi qu'à celles du marché qui avance par à-coups (au gré des appels d'offres des clients ou des parités). Comme il y a peu d'organismes stockeurs équipés de terminaux de vrac solide (déchargement et stockage) sur leurs embranchements privés, cela freine actuellement le développement du fret retour (engrais, tourteaux).

Stéphanie Blanchet, groupe Transports Blanchet : l'entreprise est polyvalente et transporte par route, rail (dont combiné) et fluvial (elle gère le port de Nogent-sur-Seine). 60% de son flux total de 3 Mt est constitué

de céréales. Le recrutement de conducteurs et d'exploitants logistiques est difficile, par manque d'attractivité. La pyramide des âges des bateliers est préoccupante et certains sont tentés d'aller travailler sur les canaux du nord de l'Europe, jugés plus rentables en termes d'activité. Le transport combiné (route/rail) est prometteur. L'entreprise est confrontée à des à-coups de flux, ce qui pose question en termes d'adaptation des moyens humains. Les moteurs des tracteurs poids lourds sont de moins en moins polluants mais la décarbonation du transport routier a ses limites. De plus, le rail aura toujours besoin du camion, pour les premiers et les derniers kilomètres (à moins que le fournisseur et le client soient tous deux embranchés).



Antoine Chardonnal, responsable du pôle développement chez Voies navigables de France : la région Centre-Val de Loire est peu maillée par les voies d'eau navigables, sauf sur sa partie Est où il existe un axe Nord-Sud connecté avec la Seine, au gabarit de type « Freycinet », de 250 tonnes, soit le plus petit gabarit pour le transport de marchandise. Le volume de céréales transporté est aujourd'hui modeste (50 000 tonnes / an), principalement vers Bruxelles et les quais de Gennevilliers (Panzani, Moulins de Paris) et plus faiblement vers Rouen. Malgré cela, VNF a une volonté d'accompagner le développement du fret fluvial sur son réseau au travers notamment de plusieurs plans d'aides au report modal et à l'innovation.

Sur le réseau à petit gabarit, et notamment sur les canaux artificiels en région Centre-Val de Loire et Bourgogne, l'enjeu de la ressource en eau en période estivale devient de plus en plus prégnant, notamment au regard des sécheresses de ces dernières années. Ces données se doivent d'être intégrées dans les réflexions autour des chaînes logistiques de transport.

Jean Colas, représentant régional RLE chez Fret SNCF : l'entreprise réalise 50% du trafic au niveau national, sur tous types de transport et marchandises, du wagon isolé au train complet. Ce sont 6 à 7 trains de céréales par jour qui partent de la région Centre-Val de Loire vers la Bretagne, Rouen et la façade atlantique notamment (1,2 Mt / an) et la totalité des installations terminales embranchées (ITE) de la région peuvent être desservies. Les entreprises ferroviaires ont rencontré des difficultés en 2022, avec un taux de réalisation autour de 80%, loin des taux rencontrés ces dernières années. Ces difficultés sont liées à des manques de personnel et à une multiplication des travaux sur le réseau essentiellement. Les travaux de régénération des voies impactent l'organisation des entreprises ferroviaires car il faut parfois doubler le nombre de conducteurs sur des périodes de forte activité céréalière et de tension sur le personnel, comme les vacances d'été. Fret SNCF a prévu de recruter et former 300 conducteurs et agents au sol par an sur les 3 ans à venir sur un total de 4 000 salariés pour pallier à ces difficultés.

Pour proposer les meilleures conditions logistiques et tarifaires, Fret SNCF a intérêt à ce que les chargeurs se regroupent, lissent leur besoin et les expériences existantes, montrent l'importance d'aller dans ce sens. Plus une rame ou une locomotive est utilisée et moins elle coûte cher, de la même manière qu'un silo vise d'être utilisé à son maximum.

Présentation du rapport du CESER : « Contribution pour atteindre les objectifs de report modal vers le fret ferroviaire » (février 2022)

Jean-Paul Carlat, conseiller au CESER Centre-Val de Loire : durant l'élaboration du rapport rendu en février 2022, les organismes collecteurs interrogés nous ont indiqué pouvoir doubler leur volume expédié par rail, si la qualité de service le permettait. Le rapport a mis le doigt sur la nécessité de structurer un plan de relance ferroviaire régional, sous la houlette d'un chef de file qui pourrait être Dév'Up ou une association spécialement créée pour cela. Il est également indispensable de préserver et même reconstituer le patrimoine ferroviaire (voies et embranchements). Les deux grands sujets d'infrastructure sont la réouverture de la ligne Buzançais-Loches, pour un lien direct Châteauroux-Saint-Pierre-des-Corps, et l'itinéraire bis vers le port de Rouen (en évitant Paris).

2^{nde} table ronde : quel fret céréales à horizon 2030-2050 ?

Bruno Bouvat-Martin, référent logistique d'Intercéréales : en 2015, la part modale du rail était au double de ce qu'elle est aujourd'hui (12 au lieu de 6%). Il serait donc facile de doubler à nouveau cette part modale. Le manque de fiabilité est lié au manque d'investissement, à des dysfonctionnements chez les entreprises ferroviaires, au manque de personnel mais aussi aux difficultés d'anticipation du côté des collecteurs. Plus l'on massifiera les flux, plus on réussira. Cette massification devra être intra-filière mais aussi inter-filières. Une réflexion doit être conduite sur les matériels utilisés. Vu la durée des investissements à réaliser, cela ne peut pas être réfléchi sur un pas de temps annuel. Une loi de programmation budgétaire des investissements à réaliser, à l'image de ce qui se fait dans le domaine militaire, pourrait être envisagée. Les chargeurs n'ont pas d'autre choix que de se rassembler pour discuter de mutualisation et de massification.

Antoine Pissier, président de la Fédération du négoce agricole : si la réponse à la décarbonation du transport peut paraître évidente, la question n'en demeure pas moins complexe. Elle doit se gérer à chaque maillon de la filière selon les équipements et capacités de chaque opérateur. Les alternatives au diesel commencent à arriver, mais ne sont pas totalement adaptées au transport de pondéreux. Et à partir du moment où on parle d'investissements, on se heurte très vite à la notion de rentabilité. L'exemple du maintien des voies ferrées en est un exemple patent. Les entreprises vertueuses risquent d'être fragilisées par des investissements non rentables... Une autre problématique concerne celle de la charge transportée avec d'un côté de trop nombreux retours à vide, et de l'autre l'interdiction du 44 tonnes en transfrontalier, une aberration écologique et économique.

Concernant le projet de création d'un club de chargeurs en Centre-Val de Loire, cela permettra d'optimiser les transports et donnera davantage de capacité de réactivité.

Au final, la réponse à la décarbonation reposera sur une combinaison de ressources et de solutions, en réussissant à dépasser les logiques de concurrence entre acteurs économiques.

Jean-François Lepy, responsable commerce international d'In Vivo-Soufflet : le groupe exportera cette année 7 Mt depuis la France, tous modes de transport confondus. Avant l'ouverture à la concurrence, il y avait un marché du train « départ », très standardisé (1 300 tonnes – 22 wagons). Après l'ouverture à la concurrence, les entreprises ferroviaires ont cherché à saturer pour optimiser en mettant un minimum de moyens mais cela ne fonctionne pas. Pour compenser, on augmente la capacité des wagons et on allonge les trains mais cela fait sortir de la standardisation. A ce contexte s'ajoutent les aléas du marché alors que les acteurs sont ultra-optimisés (contractualisation sur 3 ans), ce qui fait casser le système. Le camion est rapide et souple à organiser. A l'inverse, le train se programme 2 mois à l'avance minimum et la péniche 1 mois minimum. Les industriels ont optimisé leur process et sont devenus sensibles aux aléas. Il faut s'attendre à un renchérissement des coûts logistiques sur les années à venir. Pour encourager la décarbonation, le coût du transport routier doit augmenter mais une chaîne logistique plus coûteuse ne va pas avantager la ferme France. Le marché va demander de plus en plus de segmentation, tout en nécessitant de la massification. Il

faut par le club de chargeurs trouver l'équilibre concourant à la réalisation des flux et non la frustration engendrée par leur non-réalisation.

Alain Charvillat, directeur céréales export de Senalia : Senalia traite 4 Mt de tonnes par an, dont 1 Mt proviennent de la région Centre-Val de Loire. La part modale du train est de 11%, soit 440 000 tonnes, même pas la moitié de ce que la région Centre-Val de Loire expédie vers Senalia alors qu'elle est le plus gros pôle de chargement de train pour venir chez nous. La marge de progression sur la massification est donc très importante. L'enjeu est de jouer la ségrégation, l'allotement, tout en ayant des transports massifiés.

Lorsque Senalia doit répondre à de grosses demandes du marché international, la logistique amont est très vite le point limitant. L'été dernier, le manque de trains a obligé à un report sur le camion, mode qui a atteint ses limites du fait de la pénurie de chauffeurs.

Les modes de transport ne doivent pas être opposés, dans le cas des transports massifiés, le camion est nécessaire pour l'approvisionnement du site de regroupement initial et pour la distribution de la desserte terminale.

L'axe ferroviaire principal actuel entre la région Centre-Val de Loire et Rouen passe par Paris mais le nœud de Bobigny risque de se saturer avec le transport voyageur dans le cadre du grand Paris. Un itinéraire bis via Le Mans serait nécessaire et permettrait d'accentuer la massification avec les céréales du nord de la Sarthe. Le club de chargeurs est un vrai sujet pour imaginer et piloter cette massification à plusieurs acteurs, qu'ils soient céréaliers ou venant d'autres filières.

Fabrice Auriou, directeur du pôle clients et services chez SNCF Réseau : le réseau ferroviaire doit être partagé entre des circulations fret et celles du transport de voyageur. Il est ambitieux de rattraper un retard d'investissement de plusieurs décennies notamment sur les lignes de dessertes fines du territoire. Il y a d'une part la préservation de l'existant et d'autre part la modernisation et l'augmentation de capacité du réseau. SNCF Réseau massifie ses travaux pour limiter la durée de l'impact sur les circulations, améliorer la performance technique et économiques de ces chantiers indispensables pour en garantir sa performance et sa pérennité. La résilience de l'infrastructure ferroviaire aux aléas climatiques est également un enjeu sur nos petites lignes. SNCF Réseau, la Région Centre-Val de Loire et l'État travaillent actuellement à l'élaboration d'un schéma directeur définissant des ambitions et des investissements à effectuer. En région, le financement pour la régénération des capillaires fret est principalement réparti entre l'État, la Région et le collecteur. Une meilleure anticipation et une meilleure connaissance des évolutions du besoin de transport ferroviaire sont nécessaires pour répondre aux attentes des tous les acteurs de notre territoire. Un club des chargeurs permettrait de limiter les interlocuteurs, de mieux définir les priorités pour massifier et développer la part ferroviaire dans le transport des céréales et de mieux identifier les sillons stratégiques en cas d'aléas et de travaux. L'enjeu est de mieux répondre aux attentes et enjeux du secteur et d'avoir une meilleure fiabilité. La multiplicité des interlocuteurs Chargeurs et entreprises ferroviaires entraîne parfois une dilution du besoin global et des priorités des uns et des autres, ce qui fait que personne n'est complètement satisfait. Le développement du fret ferroviaire sur notre territoire est aussi matérialisé par la création de deux chantiers de transport combiné : un premier à Saint-Pierre-des-Corps et un second à Orléans-Les Aubrais.

Benoît Breux, animateur de Norlink (CCI des Hauts-de-France) : Norlink est une fédération regroupant 5 entités : Norlink ports, Norlink ferroviaire, Norlink fluvial, Euralogistic et un club de chargeurs. L'ensemble fédère une centaine de participants ayant pour but de porter des projets de développement. Des projets sont également conduits avec des infrastructures d'autres régions, telles que le port fluvial de Strasbourg, en vue de favoriser la massification. Norlink continue de se structurer et va évoluer sur le portage de projets (Norlink 2) et non plus seulement leur structuration, ce qui nécessite des moyens supplémentaires, l'ambition étant de faire des Hauts-de-France, le hub portuaire, logistique et multimodal de l'Europe du nord-Ouest.

Le travail collectif autour de projets communs a permis de mettre de côté les différends qu'il pouvait y avoir entre certains acteurs. Un demi-ETP suffit à initier la dynamique mais il faut trouver un profil fédérateur. A ce jour, Norlink tourne avec 5-6 ETP.

Le « grand témoin »

Éric Thirouin, président de l'AGPB : nous avons toutes les solutions entre les mains et il ne nous reste qu'à nous mettre au travail pour avancer des solutions concrètes à mettre bout à bout.

Grâce à la crise du covid, Intercéréales a pu se mobiliser sur tous les problèmes rencontrés par le fret. Ce genre de tour de table, tel que nous le faisons aujourd'hui avec ces rencontres régionales, aurait été beaucoup moins évident il y a 4 ans. L'enjeu de 2023 pour notre filière est une feuille de route décarbonation. Il est possible de dépasser les logiques de concurrence entre opérateurs, l'étude de Pierre Duclos ayant montré que chacun pouvait avoir suffisamment confiance pour communiquer ses données.

Conclusion des rencontres régionales

Benoît Piètlement, président du Conseil spécialisé grandes cultures de FranceAgriMer : il faut agir de façon collective et avec une vision long terme. L'efficacité du fret est essentielle dans une région à vocation exportatrice comme le Centre-Val de Loire. Une loi de programmation ferroviaire, telle que la propose Bruno Bouvat-Martin, serait en effet intéressante.

Principales actions à mettre en œuvre :

- **Créer le club de chargeurs en région pour mieux coordonner la demande des entreprises en fret ferroviaire**
- **Structurer un plan de relance ferroviaire régional**
- **Promouvoir au niveau national l'idée d'une loi de programmation ferroviaire pour la planification des investissements**
- **Appuyer la création d'un itinéraire bis vers le port de Rouen via Le Mans**
- **Rouvrir au fret la ligne Buzançais-Loches afin d'éviter le détour par l'étoile de Vierzon pour aller à La Rochelle**
- **Demander l'autorisation des camions de 44 tonnes en transfrontalier**
- **Dépasser les logiques concurrentielles et trouver des modes de mutualisation (ex : création de sociétés communes de transport)**

En annexe (à télécharger) :

- Diaporama complet des rencontres régionales
- Chiffres clés 2021-2022 et prévisions 2022-2023 des grandes cultures en région Centre-Val de Loire