



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Tarifs marchandises

Question écrite n° 6632

Texte de la question

M. Jean-Pierre Pont appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le problème rencontré par les exportateurs de farine avec la SNCF. Depuis les grèves de juillet 1991, la SNCF applique pour les exportateurs français de farine un tarif préférentiel en faveur du port belge de Zeebrugge. Ce tarif préférentiel désavantage l'acheminement des exportations de farine par le port de Boulogne-sur-Mer. Or l'Etat s'était engagé en août 1992 à favoriser comme il se doit, par l'intermédiaire de la SNCF, société nationale, le passage des trafics par des ports français. 1/ La SNCF, à laquelle l'aberrante gestion de son trafic voyageurs vient de faire perdre plus de 8 p. 100 de sa clientèle, va-t-elle continuer à détourner par une politique antinationale, vers des ports étrangers, le trafic fret précédemment dévolu à des ports français ? 2/ Quand l'actuel président de la SNCF va-t-il se décider à appliquer les décisions gouvernementales et, de ce fait, à ramener à un tarif préférentiel la desserte du transport de farine vers le port de Boulogne-sur-Mer plutôt que de continuer à favoriser le transport vers le port belge de Zeebrugge.

Texte de la réponse

Les ports belges ont toujours réalisé un petit volume d'exportation de farines françaises. Lors de la campagne céréalière 1990-1991, les transports ferroviaires ont assuré le precheminement de 94 279 tonnes de farines françaises vers les ports belges concentrées entièrement sur Anvers, soit moins de 10 p. 100 du total des exportations. Un équipement a été créé sur le port de Zeebrugge à la veille de la campagne 1991-1992 (1er juillet 1991 - 30 juin 1992) et les exportateurs français ont passé un accord avec le manutentionnaire de ce port. En raison des mouvements sociaux dans les ports français liés à la réforme de la filière portuaire, les ports belges de Zeebrugge et, à un moindre degré, d'Anvers ont été très largement sollicités comme solution de rechange par les exportateurs français de farines, puisque la seule technique ferroviaire a assuré le precheminement de farines françaises à hauteur de 329 088 tonnes sur Zeebrugge et de 61 268 tonnes sur Anvers. Alors que la réforme de la filière portuaire entrait en vigueur dans la plupart des ports français au cours de l'été 1992, la campagne 1992-1993 a marqué un reflux des transports ferroviaires des farines françaises à destination des ports belges, qui n'ont représenté que 149 205 tonnes sur Zeebrugge et 35 075 tonnes sur Anvers, soit moins de la moitié du total de la campagne précédente. Dans le même temps, le port de Boulogne a vu son trafic de farines repasser à 710 000 tonnes, essentiellement acheminé par fer, contre 452 000 tonnes au cours de la campagne 1991-1992. En 1992-1993, les ports français ont traité 91 p. 100 des farines exportées contre 71 p. 100 en 1991-1992. Toutefois, dans un souci de clarté, l'Etat examinera avec la SNCF les conditions de formation des prix de transports sur Zeebrugge et Boulogne.

Données clés

Auteur : [M. Pont Jean-Pierre](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6632

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 octobre 1993, page 3406

Réponse publiée le : 14 mars 1994, page 1282