



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 1400

Texte de la question

M. Jean Gaubert attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les grilles tarifaires pratiquées par la SNCF dans le cadre de son dispositif d'évacuation des chablis issus de la tempête de décembre 1999. La SNCF a mis en place une tarification spécifique applicable à l'ensemble de la filière bois, dénonçant par là-même, de façon unilatérale, les accords de prix applicables à l'entreprise Emballages Samson située à Plancoët et spécialisée dans la fabrication d'emballages légers en bois. Depuis de nombreuses années, cette entreprise développe le transport rail route. En 2000, le transport SNCF a représenté 60 % de ses approvisionnements. Depuis le 1er juillet 2000, elle a donc vu ses prix fret augmenter de façon conséquente. Un seul exemple : le prix de transport de Beauvais à Plancoët s'élevait en juin 2000 à 93,80 francs la tonne ; il est, depuis le 1er juillet 2000, de 154 francs la tonne, soit une augmentation de 64 % ! Les aides accordées par le Gouvernement, 50 francs par tonne, ne compensent pas le différentiel, d'autant plus que les gares utilisées par l'entreprise dans le département du Nord ne sont pas toutes concernées par la mesure gouvernementale. Malgré cette aide, les prix ont augmenté de plus de 20 francs en moyenne par tonne. Si la SNCF maintenait ces prix chablis, cela constituerait une augmentation de l'ordre de 70 %. Le coût pour l'entreprise Emballages Samson serait, sur un an, de 1 600 000 francs. Elle ne peut répercuter cette augmentation sur ses clients du fait des marchés légumiers difficiles. L'aide gouvernementale de 50 francs par tonne pallie en réalité, et en partie seulement, l'augmentation des prix décrétée par la SNCF et ceci, en rupture totale avec la relation de partenariat qui s'était établie dans ce cas précis. Par ailleurs, cette pratique est en contradiction avec la volonté du Gouvernement de favoriser la politique rail route. Par conséquent, il lui demande quelles mesures envisage de prendre le Gouvernement, afin, d'une part, que l'aide qu'il a octroyée ne soit pas détournée de son but initial par une augmentation des coûts des transports fret, d'autre part, que les négociations d'accords de partenariat entre la SNCF et ses clients constituent une priorité de façon à développer la politique rail route.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Jean Gaubert a présenté une question, n° 1400, ainsi rédigée :

«M. Jean Gaubert attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les grilles tarifaires pratiquées par la SNCF dans le cadre de son dispositif d'évacuation des chablis issus de la tempête de décembre 1999. La SNCF a mis en place une tarification spécifique applicable à l'ensemble de la filière bois, dénonçant par là-même, de façon unilatérale, les accords de prix applicables à l'entreprise Emballages Samson située à Plancoët et spécialisée dans la fabrication d'emballages légers en bois. Depuis de nombreuses années, cette entreprise développe le transport rail route. En 2000, le transport SNCF a représenté 60 % de ses approvisionnements. Depuis le 1er juillet 2000, elle a donc vu ses prix fret augmenter de façon conséquente. Un seul exemple : le prix de transport de Beauvais à Plancoët s'élevait en juin 2000 à 93,80 francs la tonne ; il est, depuis le 1er juillet 2000, de 154 francs la tonne, soit une augmentation de 64 % ! Les aides accordées par le Gouvernement, 50 francs par tonne, ne compensent pas le différentiel, d'autant plus que les gares utilisées par l'entreprise dans le département du Nord ne sont pas toutes concernées par la mesure gouvernementale. Malgré cette aide, les prix ont augmenté de plus de 20 francs en moyenne par tonne. Si la SNCF maintenait ces

prix chablis, cela constituerait une augmentation de l'ordre de 70 %. Le coût pour l'entreprise Emballages Samson serait, sur un an, de 1 600 000 francs. Elle ne peut répercuter cette augmentation sur ses clients du fait des marchés légumiers difficiles. L'aide gouvernementale de 50 francs par tonne pallie en réalité, et en partie seulement, l'augmentation des prix décrétée par la SNCF et ceci, en rupture totale avec la relation de partenariat qui s'était établie dans ce cas précis. Par ailleurs, cette pratique est en contradiction avec la volonté du Gouvernement de favoriser la politique rail route. Par conséquent, il lui demande quelles mesures envisage de prendre le Gouvernement, afin, d'une part, que l'aide qu'il a octroyée ne soit pas détournée de son but initial par une augmentation des coûts des transports fret, d'autre part, que les négociations d'accords de partenariat entre la SNCF et ses clients constituent une priorité de façon à développer la politique rail route.»

La parole est à M. Jean Gaubert, pour exposer sa question.

M. Jean Gaubert. Madame la secrétaire d'Etat au tourisme, je veux appeler l'attention du Gouvernement sur les grilles tarifaires pratiquées par la SNCF dans le cadre de son dispositif d'évacuation des chablis issus de la tempête de décembre 1999.

La SNCF a mis en place une tarification spécifique applicable à l'ensemble de la filière bois, dénonçant par là même, de façon unilatérale, ce qui est paradoxal, les accords de prix applicables aux entreprises qui travaillaient déjà beaucoup avec la SNCF. C'est le cas, dans ma circonscription, de l'entreprise Samson, spécialisée dans les emballages en bois.

Depuis de nombreuses années, cette entreprise a développé le transport rail route avant qu'il ne devienne à la mode. Et, en 2000, celui-ci a représenté 60 % de ses approvisionnements. Depuis le 1er juillet 2000, elle a donc vu ses prix de fret augmenter de façon conséquente. Je ne prendrai qu'un exemple: le prix du transport de Beauvais à Plancoët, qui s'élevait, en juin 2000, à 93,80 francs la tonne, s'élève, depuis le 1er juillet 2000, à 154 francs la tonne, soit une augmentation de 64 % !

L'aide accordée par le Gouvernement, 50 francs par tonne, ne compense pas le différentiel, d'autant plus que les gares utilisées par l'entreprise, dans le département du Nord en particulier, ne sont pas toutes concernées par la mesure gouvernementale. Malgré cette aide, les prix ont augmenté de plus de 20 francs en moyenne par tonne. Si la SNCF maintenait ces prix chablis, cela constituerait une augmentation de l'ordre de 70 %. Le coût pour cette entreprise, mais elle n'est pas la seule concernée, serait, sur un an, de 1 600 000 francs.

Dans un marché particulièrement tendu, elle ne peut répercuter cette augmentation sur ses clients du fait des marchés légumiers difficiles et d'une concurrence avec les emballages plastiques, avec toutes les difficultés que ces produits créent en matière de recyclage, et, donc, augmenter ses prix. La situation est insupportable.

L'aide gouvernementale de 50 francs par tonne compense en réalité, mais en partie seulement, l'augmentation des prix décrétée par la SNCF. En rupture totale avec la relation de partenariat qui s'était établie dans ce cas précis, cette pratique est en outre en contradiction avec la volonté du Gouvernement de favoriser la politique rail route.

Je vous demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre afin, d'une part, que l'aide qu'il a octroyée ne soit pas détournée de son but initial par une augmentation des coûts des transports fret, et d'autre part, que les négociations d'accords de partenariat entre la SNCF et ses clients constituent une priorité de façon à développer la politique rail route.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.

Mme Michelle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme. Monsieur le député, M. Jean-Claude Gayssot - qui participe à Lisbonne à la conférence des ministres européens des transports - m'a demandé de vous communiquer sa réponse, ce que je fais bien volontiers.

Votre question traite aussi bien des mesures prises par le Gouvernement pour faciliter le transport des chablis que de la politique commerciale de la SNCF à l'égard de l'un de ses clients.

Le ministre est tout à fait conscient des difficultés que peuvent éprouver les acteurs de la filière bois pour exporter leurs chablis à la suite de la tempête de décembre 1999. Face à cette catastrophe naturelle, le Gouvernement a réagi avec rapidité en mettant en place un plan national pour les forêts françaises, avec un volet transport qui comporte, comme d'autres dispositions de ce plan d'ailleurs, des incitations économiques importantes, des assouplissements de la réglementation et des possibilités de faire appel à des moyens extérieurs.

M. Gayssot vous le confirme, l'Etat considère le transport de chablis comme tout à fait prioritaire et il souhaite qu'une contribution importante soit accordée au mode de transport ferroviaire.

Le Gouvernement a décidé l'octroi d'une aide publique au transport des bois des zones sinistrées. En ce qui

concerne le transport par voie ferroviaire, cette aide publique s'élève globalement à 200 millions de francs. Elle vient s'ajouter aux mesures commerciales prises par la SNCF et se traduit ainsi par une bonification uniforme sur les prix de transport de 50 francs par tonne transportée. Par ailleurs, l'Etat a prévu une dotation de 25 millions de francs pour contribuer au financement des actions de modernisation et d'adaptation des gares-bois. Dans ce cadre, la SNCF a également décidé la mise en place de moyens importants pour répondre à l'accroissement des flux de transport. Le trafic ferroviaire de bois a, au cours de l'année dernière - et ce dans un contexte de forte hausse générale des trafics ferroviaires -, pratiquement doublé par rapport à l'année 1999. La SNCF accorde, il faut le savoir, une réduction commerciale de l'ordre de 35 % sur son tarif de référence en wagons isolés.

D'après les informations recueillies auprès de la SNCF, l'entreprise que vous citez transportait visiblement par trains entiers d'autres bois que les chablis, et ses dirigeants comparent le tarif dont elle bénéficiait à ce titre avec le transport de chablis en wagons isolés, nécessairement plus coûteux.

Non seulement l'aide gouvernementale n'est pas détournée, puisqu'elle est abondée par une baisse des tarifs SNCF, mais des négociations sont engagées avec les dérouleurs bretons pour organiser des trains entiers de chablis, ce qui permettrait d'obtenir des coûts et donc des prix inférieurs à ceux que vous citez.

Voilà, monsieur le député, la réponse que m'a chargée de vous transmettre M. Gayssot.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Madame la secrétaire d'Etat, d'après ma question, vous aurez compris que la réponse qui vous a été suggérée - en partie par la SNCF, apparemment - n'est pas tout à fait conforme à la réalité. Si le Gouvernement a bien octroyé 50 francs, cette somme n'a fait que masquer partiellement l'augmentation des prix appliquée dans le même temps par la SNCF. Auparavant, la SNCF pratiquait un prix qui avait été négocié, et au moment où l'Etat décidait de faire un effort, la SNCF - qui a des difficultés, on le sait - « mangeait » cet effort, et même davantage, à son profit et au détriment des fournisseurs et des acheteurs de bois. C'est cela qui m'a scandalisé, tout comme le fait que la SNCF se permette de remettre unilatéralement en cause des accords de longue durée.

Données clés

Auteur : [M. Jean Gaubert](#)

Circonscription : Côtes-d'Armor (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1400

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 mai 2001, page 3020

Réponse publiée le : 30 mai 2001, page 3518

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 28 mai 2001