



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transport combiné

Question écrite n° 63831

### Texte de la question

M. Roger-Gérard Schwartzberg appelle l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur les conséquences extrêmement négatives qu'aurait la mise en oeuvre du plan de restructuration du transport combiné rail-route annoncé par celui-ci le 29 mars 2005. En effet, s'il était mis en oeuvre, ce plan entraînerait un transfert entre modes de transport, au détriment du rail et en faveur de la route. D'une part, ce transfert provoquerait une circulation fortement accrue de poids lourds sur un réseau routier déjà saturé, augmenterait la pollution et porterait atteinte à l'environnement. D'autre part, de telles mesures auraient, en particulier sur le site ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges - Valenton, dont l'activité est en grande partie tournée vers le transport combiné, un très lourd impact social pour les cheminots et les travailleurs du rail, dont l'emploi serait menacé à la SNCF et à sa filiale, la CNC (Compagnie nationale des conteneurs). Un tel transfert sacrifierait à la fois l'emploi et l'environnement à Villeneuve-Saint-Georges et Valenton, comme l'a souligné la motion adoptée à l'unanimité le 31 mars 2005 par le comité d'établissement de la région SNCF de Paris Sud-Est, ainsi que la conférence de presse tenue le 19 avril 2005 au triage de Villeneuve-Saint-Georges par les représentants de l'ensemble des organisations syndicales (CGT, CFDT, FO, CFTC, SUD RAIL, UNSA Cheminots, FGACC). Il lui demande donc s'il ne lui apparaît pas indispensable de renoncer à un tel plan de restructuration, qui porterait atteinte à la fois à l'emploi et à l'environnement.

### Texte de la réponse

Le transport combiné rail-route doit participer efficacement au rééquilibrage modal, conformément aux objectifs de la politique des transports que le Gouvernement a arrêtée lors du CIADT du 18 décembre 2003. Mais force est bien de constater que le trafic stagne depuis 1997, et régresse depuis 2000. Une qualité de service éloignée de celle attendue par les clients, et des déficits importants des entreprises du secteur n'offraient pas d'autre perspective que celle de voir le déclin actuel se poursuivre. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a décidé d'engager une profonde restructuration du secteur, nécessaire pour rétablir la capacité du transport combiné rail-route à se développer, sur des bases opérationnelles efficaces et économiquement saines. Cette restructuration s'appuie notamment sur une réorganisation du plan de transport. Le système construit autour du point nodal d'Île-de-France n'ayant pas donné les résultats escomptés, il est remplacé au plan de transport de juin 2005 par des services efficaces de trains directs, concentrés sur les grands axes et la desserte des ports maritimes où s'accroît le trafic de conteneurs. Ces relations concernent les grands corridors de trafic où le rééquilibrage modal est le plus nécessaire au développement durable. Pour CNC, ces mesures de rationalisation ont en Île-de-France un impact à Valenton et Villeneuve-Saint-Georges. Mais l'activité du triage de Villeneuve-Saint-Georges sera maintenue pour des services de fret conventionnel. Le terminal transport combiné de Valenton continuera à traiter les trains de transport combiné desservant l'Île-de-France. Enfin, le Gouvernement s'est attaché à ce que toutes les mesures soient prises pour que les salariés concernés de CNC se voient offrir la possibilité de poursuivre leur carrière au sein du groupe SNCF. Plus généralement, le plan pour le transport combiné rail-route s'accompagne de mesures financières qui montrent tout le soutien que le Gouvernement attache à son développement. En 2005, le montant unitaire des aides aux opérateurs de

transport combiné est porté de 10 à 12 euros, et ces crédits bénéficieront d'une priorité dans le cadre de la préparation du PLF 2006. Ce plan s'inscrit par ailleurs clairement dans le cadre du plan fret SNCF, que le Gouvernement soutient avec une aide de 800 millions d'euros autorisée par la Commission européenne le 2 mars dernier. Ainsi, accompagnant des mesures de rationalisation difficiles mais nécessaires, le Gouvernement donne au secteur ferroviaire les moyens de construire les bases solides d'un nouveau développement.

### Données clés

**Auteur :** [M. Roger-Gérard Schwartzberg](#)

**Circonscription :** Val-de-Marne (3<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 63831

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** transports et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 26 avril 2005, page 4207

**Réponse publiée le :** 30 août 2005, page 8235