



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

SNCF

Question écrite n° 71756

## Texte de la question

M. Pierre Cardo appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les conséquences particulièrement graves de la décision de la SNCF de fermer l'activité triage de la gare d'Achères - Grand-Cormier (Yvelines). Cette décision est justifiée par la mise en oeuvre des propositions du plan Fret 2004-2006 élaboré par M. Marc Véron. Ces propositions prévoyaient au départ, la fermeture du seul triage de Lille-Délivrance et l'allègement des 16 gares principales « fret ». Une fermeture de l'activité « triage » à Achères aura des conséquences particulièrement graves pour près de 250 employés, sans compter les conséquences environnementales par un transfert de ses activités vers le transport routier dans un secteur déjà largement encombré. Même si une réforme de l'activité « fret » de la SNCF est nécessaire au vue des pertes importantes d'attractivité de ce mode de transport et pour répondre aux exigences des premiers et deuxième paquets ferroviaires de 2001 et 2002, une suppression totale des activités de la gare de triage d'Achères est difficilement acceptable dans ce secteur, proche de nombreuses activités économiques faisant appel au transport ferroviaire et en prévision de la réalisation d'une plateforme multimodale, combinant transport ferroviaire, routier et fluvial, telle projetée par le Port Autonome de Paris. Il lui demande de lui préciser les mesures qu'il envisage de prendre pour inciter la SNCF à renoncer à cette décision et de diligenter une véritable expertise économique et environnementale portant notamment sur le développement du ferroutage et le transport combiné rail-fluve.

## Texte de la réponse

La situation financière particulièrement difficile de la branche fret de la SNCF au cours de ces dernières années, avec notamment un déficit pour l'année 2003 correspondant à près du quart du chiffre d'affaires, a conduit le Gouvernement à demander à la SNCF de prendre les mesures nécessaires afin d'opérer le redressement de cette branche et de mettre en place les bases nécessaires à un nouveau développement du fret acheminé par l'entreprise publique. C'est dans ce contexte que la SNCF a lancé, fin 2003, un plan de redressement de son activité de transport de fret afin de parvenir à un assainissement durable de cette branche à l'horizon 2006/2007. Ce plan se caractérise par une recherche de gains de productivité avec notamment une réorganisation en profondeur des modes de production, privilégiant la massification des acheminements et une réorientation de la politique commerciale vers les trafics pertinents pour le mode ferroviaire. Ce plan de redressement doit permettre à la SNCF de se positionner comme un des tout premiers opérateurs logistiques européens. Le Gouvernement soutient ce plan en accordant à la SNCF une aide financière de 800 millions d'euros, aide qui a fait l'objet d'une approbation par la Commission européenne. La mise en place de ce plan, qui impacte, il est vrai, fortement son organisation, conduit la SNCF à adapter certaines de ses dessertes trop déficitaires ou limiter les moyens d'exploitation qui y sont affectés. Elle peut notamment conduire à supprimer des dessertes là où, après un examen approfondi de la situation avec les clients concernés, le volume et les caractéristiques du trafic en cause ne justifient pas les moyens mis en oeuvre pour assurer une desserte ferroviaire. Dans ce contexte la situation du réseau des gares de triage assurant le regroupement et le dégroupement des wagons a fait l'objet d'un examen approfondi, afin de pouvoir évaluer sa pertinence au regard des nouveaux modes

d'organisation des acheminements en cours de mise en place. C'est ainsi que, pour ce qui concerne Achères, le site est décentré par rapport aux grands axes du trafic ferroviaire. De plus, il ne bénéficie pas de l'automatisation, sa capacité de tri étant inférieure à celle des autres gares de triage de l'Ile-de-France et la longueur de ses voies ne permettant pas de constituer des trains longs. Par ailleurs, la Compagnie Nouvelle des Conteneurs (devenue Naviland Cargo) s'apprête à libérer une capacité importante dédiée à la formation des trains et au tri des wagons chargés d'unités de transport intermodales au triage de Villeneuve-Saint-Georges. La SNCF, dans son souci de rationaliser son plan de transport, a décidé le transfert de son activité spécialisée de tri et de formation des trains chargés de voitures du site d'Achères vers celui de Villeneuve. Cette décision n'entraîne nullement la fermeture du site d'Achères, qui conservera des activités liées au fret ou à d'autres activités telles que le garage du matériel affecté au trafic voyageurs en Ile-de-France. Par ailleurs, toutes les installations de triage arrêtées dans le cadre du plan fret seront entretenues afin de préserver leur état de fonctionnement, si nécessaire, jusque fin 2006. Enfin, les agents dont les emplois étaient attendus à la fonction triage se verront proposer, dans le cadre du Plan Fret, un nouveau poste dans le même secteur géographique accompagné des formations d'adaptation nécessaires. S'agissant du transport combiné rail-route, seuls des services économiquement pertinents peuvent durablement entraîner une modification de la chaîne logistique et contribuer efficacement à une réduction de la congestion routière. L'action de l'État en la matière vise à soutenir le développement de tels services par le biais notamment de l'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné. Cette aide est basée sur l'allocation d'un montant (12 euros en 2005) par unité de chargement transbordée de la route sur le rail, le fluvial ou le maritime à courte distance, dans un terminal de transport combiné ou un port français. Concernant le transport par rail de véhicules routiers, l'État soutient les travaux de l'association « Route roulante 2006 » dans le but de développer une offre d'autoroute ferroviaire en France et vers les pays voisins. Après l'expérimentation alpine entre Ayton et Orbassano avec la technologie Modalohr, une deuxième autoroute ferroviaire est prévue entre Perpignan et Luxembourg fin 2006/début 2007.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Cardo](#)

**Circonscription :** Yvelines (7<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 71756

**Rubrique :** Transports ferroviaires

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

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 2 août 2005, page 7539

**Réponse publiée le :** 27 décembre 2005, page 12157