



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Contrat d'intérêt national de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges

Question orale n° 432

Texte de la question

M. Louis Boyard interroge Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation sur l'engagement de l'État dans la mise en œuvre du contrat d'intérêt national du secteur de la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges. En 2018, l'État, le département du Val-de-Marne, l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre, ainsi que les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et Choisy-le-Roi ont signé un contrat d'intérêt national portant sur ce secteur stratégique de près de 200 hectares, au cœur d'un important nœud ferroviaire francilien. Ce contrat prévoit un engagement conjoint pour accélérer le développement économique et la mutation de ce secteur, notamment à travers la construction d'une plateforme de logistique urbaine, la création d'une voie de desserte pour désenclaver le site et l'installation d'activités industrielles et d'un pôle économique de proximité destiné à accueillir des activités productives et à générer des emplois locaux. Ce projet a le potentiel de répondre à des enjeux écologiques et sociaux majeurs. Grâce à la situation exceptionnelle du secteur – entre la Seine et le rail, à proximité de l'aéroport d'Orly, du marché international de Rungis et du port de Bonneuil-sur-Marne –, il permettrait de relancer le fret ferroviaire et fluvial, alternatives indispensables au tout-routier et à ses effets dévastateurs sur l'environnement. Il pourrait faire du site un lieu d'innovation en matière de logistique durable, tout en contribuant à relocaliser des activités économiques et à créer des emplois dans un territoire fortement paupérisé depuis l'arrêt du fret ferroviaire. Il faut rappeler que Villeneuve-Saint-Georges est la ville la plus pauvre du département et que ses habitants, notamment ceux du quartier de Triage, classé quartier prioritaire de la politique de la ville, sont particulièrement touchés par le chômage et la précarité. Il pourrait également servir de levier pour une transformation urbaine globale du secteur, en améliorant les conditions de vie des habitants : développement d'une offre de logements et d'équipements publics, désenclavement du quartier, meilleure desserte en transports et aménagements d'espaces publics de qualité. Pourtant, sept ans après la signature du contrat, les avancées concrètes se font toujours attendre. Le financement de la voie de desserte, estimé à 55 millions d'euros, demeure un obstacle majeur, alors même qu'il conditionne la réalisation de l'ensemble du projet. Par ailleurs, si le comité de pilotage s'est réuni à plusieurs reprises pour identifier les enjeux, aucune décision opérationnelle n'a encore été prise concernant la mise en œuvre effective du contrat. Il lui demande donc où en est l'État dans la mise en œuvre du contrat d'intérêt national de Triage ; s'il confirme son engagement à financer et à porter ce projet stratégique, essentiel pour la relance économique du territoire et la réponse aux enjeux écologiques ; et à quelle échéance les premières réalisations concrètes pourront voir le jour.

Texte de la réponse

GARE DE TRIAGE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

Mme la présidente . La parole est à M. Louis Boyard, pour exposer sa question, no 432, relative à la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges.

M. Louis Boyard . Je vous parlerai de ma circonscription, qui eut un temps la plus grande gare de triage ferroviaire d'Europe – avant la désindustrialisation du territoire. Aujourd'hui, nous avons l'aéroport. Des avions passent au-dessus de nos têtes toutes les quatre minutes : lorsque vous êtes dans la rue, vous devez interrompre vos conversations. On s'y fait, mais on perd du temps d'espérance de vie en bonne santé. Nous

avons aussi de la précarité, en raison du faible nombre d'emplois ; mais celles et ceux qui travaillent exercent des fonctions essentielles.

Ce territoire qui me tient à cœur a un immense potentiel : j'ai nommé le contrat d'intérêt national (CIN). En 2018, l'État, le département du Val-de-Marne, l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre et les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et Choisy-le-Roi se sont mis d'accord sur un engagement clair : transformer ce secteur en moteur économique et industriel de proximité par l'aménagement, entre autres, d'une plateforme logistique multimodale et d'une voie de desserte indispensable pour désenclaver la zone – si vous passez par la route nationale 6, attendez-vous en effet à des bouchons ! L'objectif est simple : faire renaître un site abandonné depuis l'arrêt du fret ferroviaire.

Par chance, la gare de triage de Villeneuve a un potentiel logistique unique en France : il s'agit de l'un des nœuds ferroviaires les plus importants d'Île-de-France, à deux pas de la capitale, de l'aéroport d'Orly, du marché international de Rungis et du port multimodal de Bonneuil ; il est connecté au monde par la Seine et le grand port maritime du Havre. Aucun autre endroit dans le pays ne réunit autant de facteurs propres au lancement de ce projet industriel. Il s'agit également du seul endroit d'Île-de-France où l'on peut vraiment relancer un fret propre, ferroviaire et fluvial, et tourner la page du tout-routier. Ce projet est crucial pour la transition écologique et la relance industrielle, mais surtout pour le territoire et la vie de ses habitants.

Villeneuve-Saint-Georges n'est pas une ville comme les autres, elle connaît la précarité. Dans ces quartiers populaires, les associations sont souvent tenues par des mamans qui élèvent seules leurs enfants, des héroïnes de la France, qui pallient le désengagement de l'État. C'est maintenant à lui de s'engager pour sauver le territoire. Car depuis la signature du contrat, nous n'avons rien obtenu de concret. Le comité de pilotage se réunit, identifie les enjeux, échange, mais il ne décide rien. La voie de desserte, dont le coût est estimé à 55 millions d'euros, n'est toujours pas financée alors qu'elle conditionne l'ensemble du projet.

Madame la ministre, ce contrat d'intérêt national ne doit pas devenir un contrat d'intérêt oublié. Il ne manque qu'une chose : l'action de l'État. Je vous pose donc trois questions simples et précises : où en est réellement l'État dans la mise en œuvre opérationnelle du contrat d'intérêt national ? Confirme-t-il sa volonté de financer la voie de desserte et de mener à bien ce projet d'intérêt écologique et social ? Surtout, quand les habitants verront-ils enfin les premières réalisations, les premiers emplois, les premiers signes que l'État ne les a pas une fois de plus oubliés ?

Mme la présidente . La parole est à Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation.

Mme Françoise Gatel, *ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation* . Monsieur le député, vous m'aviez déjà interrogée sur votre circonscription – nous avons parlé d'Orly. Je connais très bien Villeneuve-Saint-Georges et Choisy-le-Roi. L'État n'est pas du tout défaillant. Dans votre question, vous mêlez plusieurs éléments – je ne dis pas que vous les mélangez. Je risque de dépasser le temps imparti, et vous enverrai donc l'intégralité de ma réponse.

Le contrat d'intérêt national a été signé en 2018 entre l'État et différents partenaires que vous connaissez bien. Son périmètre étendu, de l'ordre de 200 hectares d'emprises ferroviaires, est réparti sur plusieurs communes. L'opération est donc complexe. Il s'agit de favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois et d'accompagner la mutation urbaine du site. Cela représente une transformation considérable pour ce site qui a subi les évolutions des transports et de l'économie.

L'État s'est investi dans ce projet positif, qui prévoit la rationalisation du site SNCF, le développement d'une plateforme de logistique, la réalisation d'une voie de desserte pour désenclaver le site et la transformation urbaine d'emprises libérées. Ce projet d'ampleur requiert du temps.

Un schéma d'aménagement global a été défini sur la base d'ateliers thématiques et d'études réalisées entre 2017 et 2021. Celles-ci mettent en évidence un double objectif : d'abord, la création d'une infrastructure routière de desserte Est-Ouest pour désenclaver le site ; ensuite, la relocalisation du centre SNCF de maintenance du matériel de l'infrastructure, l'un des plus importants de France. Une partie du foncier pourra ainsi être

reconvertie – une opération complexe dans un milieu urbain – pour valoriser pleinement son potentiel.

Depuis la production de ces études, ni maître d'ouvrage ni financement équilibré n'ont pu être décidés pour atteindre ces deux objectifs au coût relativement élevé : plus de 100 millions pour les deux projets. L'État demeure cependant à la disposition des signataires du CIN pour de nouvelles propositions. Vous savez en effet comme moi, monsieur le député, que nous ne sommes plus dans une économie soviétique.

M. Louis Boyard . Nous ne l'avons jamais été !

Mme Françoise Gatel, *ministre* . Des opérateurs privés doivent donc intervenir sur ce site pour procurer les emplois que vous évoquiez. L'État est également engagé dans un autre projet, avec Île-de-France Mobilités : il apporte une importante contribution financière aux travaux de raccordement ferroviaire. Le téléphérique reliant Villeneuve-Saint-Georges à Créteil, autour de la ligne 8 du métro, ouvrira dans quelques jours, le 13 décembre, et favorisera le désenclavement du territoire que vous représentez. L'État finance 21 % des 165 millions que coûte ce projet. Pardonnez-moi d'avoir débordé, mais voilà une réponse concrète et positive.

Données clés

Auteur : [M. Louis Boyard](#)

Circonscription : Val-de-Marne (3^e circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 432

Rubrique : Politique économique

Ministère interrogé : Aménagement du territoire et décentralisation

Ministère attributaire : Aménagement du territoire et décentralisation

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 novembre 2025](#)

Réponse publiée le : 26 novembre 2025, page 10133

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [18 novembre 2025](#)