

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 septembre 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 468

présenté par

Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 12 par la phrase :

« L'État affirme son engagement au maintien de la liaison de fret ferroviaire entre Perpignan et Rungis ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Elisabeth Borne a suspendu la liaison du train des primeurs Perpignan Rungis jusqu'au 1^{er} novembre. C'est une mise à mort que prononce la nouvelle ministre de l'écologie. Elle acte le transfert de 25.000 camions sur les routes !

Par cet amendement, nous souhaitons inscrire dans le texte de loi l'engagement de l'État à sauver cette ligne symptomatique du délabrement du fret en France.

Le Parisien a publié récemment un article qui a marqué les esprits et a choqué tous les écologistes conséquents. Il est intitulé : « Rungis : le dernier train des primeurs risque de disparaître... au profit des camions ». On y apprend que la liaison quotidienne qui relie Perpignan à Rungis depuis quarante ans pourrait s'arrêter et être remplacée par 25 000 camions de plus sur la route par an. En cause : la vétusté de ses 82 wagons réfrigérés, usés par quarante ans de fret.

Cet article précise : « En 2016, l'un des deux derniers trains approvisionnant Rungis disparaissait. Motif : des trains pas assez chargés, du retard à la livraison et une concurrence féroce de la route. Près de 21 M€ avaient été injectés en 2010 afin de moderniser la gare de Rungis, pour aujourd'hui seulement... un train. Le MIN cherche par ailleurs toujours à financer son autoroute ferroviaire entre Barcelone et Rungis. L'Union européenne a investi 13 M d'euros, il en manque 20, selon

Stéphane Layani, président du MIN de Rungis. Cette situation illustre l'échec des politiques libérales qui ont détruit le fret en France et la nécessité d'une planification pour organiser la transition écologique.

Rappelons, qu'en 1947, 75 % des marchandises transitaient en France par le rail, ce taux n'était plus que de 10 % en 2014. De 1990 à 2015, le transport routier de marchandises a crû de 40 % tandis que le transport ferroviaire baissait de 34 %. 400 gares de triage et points de desserte ont été fermés en quinze ans. 87 % des marchandises passent désormais par la route, à peine 10 % par le rail.