



## 15ème législature

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>Question N° :</b><br><b>19821</b>  | De <b>M. Romain Grau</b> ( La République en Marche - Pyrénées-Orientales ) | <b>Question écrite</b>                                       |
| <b>Ministère interrogé</b> > Transports   |  | <b>Ministère attributaire</b> > Transports                   |
| <b>Rubrique</b> > transports ferroviaires   | <b>Tête d'analyse</b> > Train primeur - Perpignan Rungis - Devenir         | <b>Analyse</b> > Train primeur - Perpignan Rungis - Devenir. |
| Question publiée au JO le : <b>21/05/2019</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>03/12/2019</b> page : <b>10615</b><br>Date de changement d'attribution : <b>01/10/2019</b> |  |  |

### Texte de la question

M. Romain Grau attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le devenir du Train primeur reliant les marchés internationaux de Perpignan et de Rungis. Le Train primeur relie les deux plus importants marchés internationaux de fruits et légumes d'Europe entre la plateforme de Saint-Charles à Perpignan et le marché de Rungis. Ce train composé d'une trentaine de wagons permet aux fruits et légumes d'arriver, après avoir voyagé de nuit, dès 4 heures du matin à Rungis. Cette liaison qui s'effectuait, il y a encore peu plusieurs fois par jour, aujourd'hui relie quotidiennement les deux sites dans des wagons frigorifiques. SNCF Fret a décidé de supprimer cette ligne à compter du 30 juin 2019 ayant pour conséquence la fin de liaison ferroviaire et ainsi de déporter le transport des marchandises sur le flux routier, soit 70 camions jours, ce qui représente près de 25 000 camions par an sur notre réseau routier. La décision de la SNCF Fret d'arrêter cette liaison repose sur deux éléments : les coûts du transport de ces marchandises (coût du sillon, frais d'entretien des wagons frigorifiques, train qui n'est pas complet) et la vétusté des wagons frigorifique nécessitant un lourd investissement. Il semble, au regard des différents professionnels que le député a rencontré ces dernières semaines, que des solutions provisoires peuvent être mise en œuvre. Tout d'abord les autorisations concernant les wagons frigorifiques peuvent être prorogées entre deux et trois ans, laissant ainsi le temps à la filière de pouvoir trouver des solutions. Puis il semble que des économies d'échelle pourraient être envisagées pour améliorer la rentabilité de ce train. Si ce train primeur venait à être supprimé cela engendrerait deux conséquences principales, l'une économique pour le territoire des Pyrénées-Orientales, car l'arrêt de ce train engendrera une augmentation du coût des marchandises transitant par la plateforme Saint-Charles et ainsi une perte de compétitivité de Perpignan au détriment des acteurs internationaux. Saint-Charles International a un chiffre d'affaires qui représente le quart du produit intérieur brut du département des Pyrénées-Orientales et emploie de manière directe et indirecte près de 10 000 personnes. Puis environnementale, alors que les Français démontrent leur préoccupation sur les questions environnementales, que la France est un *leader* mondial sur ces questions, la fin de cette liaison ferroviaire qui entraînera une augmentation du trafic de camion conséquent, avec les risques de pollution et d'accident de la route. Pour toutes ces raisons, il souhaite que ce train primeur puisse être prorogé le temps que des solutions avec l'ensemble des acteurs puissent être trouvées. Il souhaite connaître la position du Gouvernement sur cette question essentielle pour l'environnement et pour l'économie des territoires.

### Texte de la réponse

Le service ferroviaire transportant, 6 jours par semaine, des fruits et légumes au départ du Marché d'intérêt

national (MIN) de Perpignan et à destination du MIN de Rungis dans des wagons frigorifiques s'est trouvé menacé par la fragilité de son modèle économique et par la vétusté des wagons. La saisonnalité de ce flux est particulièrement forte, avec des volumes faibles entre juillet et novembre. Ce train quotidien a permis d'acheminer 138 000 tonnes de fruits et légumes en 2017, dont moins de la moitié destinée au marché de Rungis et l'autre partie à destination des plateformes des hypermarchés franciliens. Le Gouvernement considère que le transfert de ce flux vers le mode routier, qui représenterait environ 9000 camions par an, est, en effet, inacceptable. Il a ainsi créé un groupe de travail national spécifique qui réunit l'ensemble des acteurs concernés par l'avenir de cette liaison ferroviaire : l'opérateur Fret SNCF, les clients de ce train, les plateformes de Rungis et de Perpignan, les conseils régionaux d'Ile-de-France et d'Occitanie et les conseils départementaux des Pyrénées-Orientales et du Val de Marne ainsi que l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Ce groupe de travail s'est mis en place le 17 mai 2019. Les participants ont décidé de s'engager unanimement à repenser et élaborer ensemble une solution ferroviaire pérenne pour l'acheminement de produits frais entre Perpignan et Rungis. Les réunions qui se sont tenues ont permis d'identifier toutes les pistes de solutions permettant, à court et moyen terme, d'assurer un service ferroviaire durable et de converger sur l'intérêt de la mise en œuvre d'une liaison en transport combiné (transport ferroviaire de caisses mobiles, conteneurs ou semi-remorques sur le train) comme solution pérenne. Ces réunions ont également conduit à lancer un travail de coordination et structuration de la demande de transport des acteurs de la place de Perpignan sous l'égide du cluster logistique Occitanie missionné par la Région Occitanie. Il s'agit en effet d'identifier la demande potentielle des producteurs et chargeurs de la région, au-delà des envois remis par les clients habituels du train, par une analyse des flux et des volumes transportables par le rail depuis Perpignan pour permettre ainsi de construire une offre adaptée. Il s'agit également d'identifier des flux de retours de Paris vers Perpignan nécessaires afin de permettre aux opérateurs ferroviaires de travailler sur l'élaboration d'un service le plus optimisé possible. Il a été décidé par tous les acteurs du dossier, au cours de la réunion du 17 juillet à Perpignan, l'arrêt temporaire des circulations du train du fait d'un volume de transport très nettement insuffisant, la période de basse saison commençant mi-juillet. Il a également été lancé un cycle d'échanges techniques, afin d'approfondir et conforter l'évaluation de la demande depuis Perpignan, et de concerter transporteurs, chargeurs et opérateurs. À ce titre, les représentants de la grande distribution et de la filière biologique, secteurs constituant la majeure partie des débouchés des fruits et légumes expédiés de Perpignan à destination de l'Île-de-France sont également sollicités pour participer à cette réflexion et aux prochaines réunions du groupe de travail national. Ces échanges ont permis d'aboutir à une solution de court terme : transitoirement la SNCF met à disposition l'ancien service basé sur les wagons réfrigérés conventionnels en cas de demande et ce depuis le 1er novembre, et dans le courant du mois de décembre, la société NOVATRANS va mettre en place un service de transport combiné depuis le marché de Perpignan à destination de la plate forme de Valenton, proche de Rungis. À moyen terme, l'objectif est de permettre l'arrivée de ce service à Rungis, une fois les aménagements nécessaires sur le site de Rungis réalisés. Conscient des enjeux économiques et écologiques, le Gouvernement reste très mobilisé sur ce dossier et le ministère chargé des transports continue d'assurer le pilotage du groupe de travail national.