

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville  
et transmise au représentant de l'Etat  
le 27 juin 2019

## CONSEIL DE PARIS

### Extrait du registre des délibérations

-----

### Séance des 11,12, 13 et 14 juin 2019

**2019 V.224** Vœu relatif au maintien de la ligne ferroviaire Perpignan-Rungis

-----

Le Conseil de Paris,

Considérant le Vœu 97 déposé le Groupe Écologiste de Paris, le vœu 98 déposé par le Groupe Communiste-Front de Gauche et le Vœu 99 déposé par le Groupe Générations ;

Considérant l'annonce, en mars dernier, de l'abandon de la ligne ferroviaire Perpignan-Rungis, qui approvisionne le marché de Rungis et permet de convoier quotidiennement 500 à 800 tonnes de fruits et légumes ;

Considérant que cette décision a été prise sans consultation préalable des acteurs concernés, et en dépit des conséquences environnementales, sociales et économiques ;

Considérant que, pour le moment, le contrat entre la SNCF et les deux exploitants des quais ne pourrait être prolongé, dans la meilleure des hypothèses, que jusqu'à la fin 2019, ce qui est une solution précaire ;

Considérant plus d'une centaine d'emplois impactés par cette suppression selon la CGT ;

Considérant qu'en 1938, la majorité des marchandises arrivant à Paris venaient par chemin de fer, et qu'en 1969 à son ouverture, le terminal ferroviaire du MIN comptait 7 quais ;

Considérant que dans les années 2000, 3 à 4 trains par jours assuraient cette liaison Perpignan-Rungis, et que l'avant-dernier train a été supprimé en 2016 ;

Considérant que ce dernier train, avec ses 82 wagons réfrigérés, transporte 1096 des fruits et légumes du MIN, le reste étant transporté par camion ou avion ;

Considérant les investissements lourds de 20 millions d'euros, opérés par les collectivités, dont le Département du Val-de-Marne, la Région Ile-de-France, la Semmaris, pour la rénovation du terminal ferroviaire de Rungis afin de permettre le développement du fret, terminal inauguré le 11 mai 2010 ;

Considérant que le marché de Rungis est essentiel pour nourrir l'ensemble du territoire francilien et en particulier Paris, 4096 des 1.7 millions de tonnes de denrées qui y sont vendues annuellement étant destinées à la capitale ;

Considérant les conséquences dévastatrices du remplacement de ce train par 60 à 80 camions par jour, seule alternative, sur le trafic routier et autoroutier d'Ile-de-France déjà congestionné, notamment sur l'A86, (augmentation des nuisances liées à la pollution atmosphérique et sonore) ainsi que sur les émissions de gaz à effet de serre décuplées ;

Considérant que les transports représentent plus de 3096 des émissions de gaz à effet de serre dont près de 95 sont liés au transport routier ;

Considérant que le fret ferroviaire représente seulement 9<sup>0</sup>/0 environ de la part modale du transport de marchandises en France ;

Considérant l'Accord de Paris, les engagements de la France en matière de réduction des émissions du secteur du transport,

Considérant la Zone à Faible Emission Métropolitaine, qui vise à réduire drastiquement les émissions de polluants atmosphériques de la zone dense, et entrera en vigueur le 1er juillet 2019 ;

Considérant les multiples poursuites en cours et les condamnations de l'Etat français, notamment par le Conseil d'Etat et la Cour de Justice de l'UE, pour non-respect des normes européennes ou de l'OMS en matière de pollution de l'air ;

Considérant le Plan Climat Air Energie Territorial de Paris voté en Conseil de Paris en mars 2018, qui dote la ville d'objectifs ambitieux et nécessaires sur, entre autres, le thème de la mobilité en visant par exemple le développement d'un plan logistique urbaine bas-carbone à l'échelle de l'Ile-de-France ;

Considérant la Stratégie de Paris pour une alimentation durable votée en mai 2018 qui vise à réduire la dépendance alimentaire de Paris qui est aujourd'hui de 660km et le Plan alimentation durable 2015-2022 qui entend diminuer l'empreinte carbone des plats servis dans la restauration collective de la Ville en réduisant les livraisons ou encore le coût carbone des denrées cuisinées à Paris ;

Considérant le Pacte logistique Métropolitain et la charte logistique urbaine durable de Paris, qui pointent le nécessaire développement du fret ferroviaire ;

Considérant les déclarations, à l'occasion d'une visite au port de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) lundi 16 avril 2018, du Premier ministre, de Nicolas Hulot, alors ministre de la Transition écologique et solidaire, et d'Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, affirmant "l'attachement du gouvernement au développement du fret ferroviaire",

Considérant que les déficits structurels servant de justification à la fermeture de lignes voyageurs du quotidien comme de celles de fret ferroviaire résultent d'une répartition injuste du financement des infrastructures routières par rapport aux infrastructures ferroviaires, ainsi que d'un manque de taxation transport routier ;

Considérant que la Ville de Paris est en partie administratrice de la SEMMARIS (13.19% du Conseil d'administration) ;

Sur proposition de l'exécutif,

Émet le vœu :

- que la Ville de Paris, au titre de sa participation au conseil d'administration de la SEMMARIS soit intégrée aux discussions sur l'avenir de la ligne.
- que la Maire de Paris interpelle le Président de la SNCF et l'État à travers la Ministre des Transports pour réclamer le maintien, la pérennisation et le développement du fret ferroviaire à Rungis, en commençant par le maintien de la ligne Perpignan-Rungis, puis par l'étude de la remise en marche du second train supprimé en 2016.
- que la Maire de Paris appelle la Ministre des Transports à accélérer la transition écologique en menant une réelle politique en faveur du fret ferroviaire et de la multimodalité par l'investissement dans les infrastructures et la mise en place d'une tarification attractive pour ses usagers.
- que la Maire de Paris se joigne à ses partenaires européens pour réclamer une relance du fret ferroviaire à l'échelle européenne.