



MON VILLAGE  
URBAIN



mairie-begles.fr

Vendredi 24 mars 2023

## LE CONSEIL MUNICIPAL S'ENGAGE EN FAVEUR DU FRET FERROVIAIRE

Réuni le mardi 21 mars, le conseil municipal a exprimé son engagement en faveur du fret ferroviaire en adoptant une motion pour son développement.

### MOTION EN FAVEUR DU DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE SIGNÉE PAR LE CONSEIL MUNICIPAL DE BÈGLES

Il y a 5 ans, la direction de la SNCF décidait de réorganiser la gare de triage ferroviaire de Hourcade, dont une partie est située sur la commune de Bègles. Pourtant, sur cette plateforme, 1 500 wagons étaient encore triés chaque jour dans les années 2000, au plus près des besoins des habitants de Bordeaux Métropole, contre 200 à 300 wagons aujourd'hui.

La gare de triage de Hourcade n'est pas un cas isolé. Depuis plus de 20 ans, nous assistons à un démantèlement organisé du fret ferroviaire qui a consisté à réduire le nombre de cheminots, diminuer les centres de triage et leurs activités et proposer une politique tarifaire peu attractive. L'ouverture à la concurrence en 2006 a multiplié les opérateurs (filialisation), avec le résultat que l'on connaît aujourd'hui. À peine plus de 9 % des marchandises sont transportées par rail, le transport routier totalisant quant à lui plus de 88 % du transport terrestre. La part du fret ferroviaire en France se situe ainsi bien en dessous de la moyenne européenne (18 %) et bien loin derrière la Suisse (34 %), l'Autriche (32 %) ou encore l'Allemagne (18 %).

La SNCF comptait encore 15 000 agents dans ses activités de fret ferroviaire en 2010, ils ne sont plus que 4 500 aujourd'hui. Depuis 2019, « Fret SNCF » est une société commerciale à part entière, dotée pour se faire de fonds propres par l'État, situation donnant lieu à une enquête en cours de la Commission européenne qualifiant cet octroi de fonds propres, d'aide d'État indue, non conforme aux règles européennes. Le résultat de l'enquête est attendu sous quelques semaines et il est à craindre une nouvelle fragilisation de ces activités.

Pourtant, tant les conséquences humaines et environnementales que l'urgence d'agir contre le réchauffement climatique ne sont plus à prouver.

Alors que le secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre de la France, le transport ferroviaire représente moins de 0,5 % de ces émissions. Le rail émet 8 fois moins de particules que la route et 9 fois moins de CO2. Dans le même temps, le coût de la pollution de l'air en France s'élève à 100 euros en moyenne par Français par an (selon une étude menée par l'Alliance européenne de santé publique en 2020) et engendre 48 000 décès prématurés chaque année, les personnes à plus faibles revenus étant généralement les premières victimes de la pollution et de ses effets.

Mais, quand un train de fret verse plusieurs centaines d'euros à SNCF Réseau pour utiliser 100 km de voie ferrée, un camion ne paie presque rien pour 100 km de route. L'État attend une rentabilité du fret ferroviaire qu'il ne demande pas aux transporteurs routiers, pourtant usagers du réseau, faisant peser sur



MON VILLAGE  
URBAIN



mairie-begles.fr

le contribuable les coûts afférant à l'usure des routes, la pollution, les embouteillages, les accidents, etc. Les entreprises de logistiques ne paient pas le véritable coût du transport de leurs marchandises.

La situation de l'agglomération bordelaise est une bonne illustration des conséquences de décisions prises en faveur du fret routier. Alors que depuis plusieurs années une voie entière de la rocade bordelaise est saturée par un mur de poids lourds, représentant 10 à 15 % du trafic routier global, la gare de triage de Hourcade perd en capacité et les solutions proposées par les décideurs publics ne conviennent pas. La création d'un grand contournement autoroutier hier ou plus récemment celle d'un barreau routier reliant Mussidan à Langon visent à court terme à artificialiser des milliers d'hectares pour reporter une partie du trafic routier vers les campagnes, avec effet un appel d'air de poids lourds, qui seront encore plus nombreux sur nos routes demain.

Le fret ferroviaire est un transport de marchandises propre, efficace, sécurisé, bénéfique pour les territoires, le cadre de vie des habitants et l'emploi local, et bien plus respectueux des conditions de travail. Il devrait donc être un secteur central dans l'avenir des mobilités.

Son développement s'inscrit pleinement dans la nécessaire Stratégie nationale bas-carbone de la France, qui s'est engagée, par la loi de 2019 relative à l'énergie et au climat, à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 en divisant ses émissions de gaz à effet de serre par au moins six par rapport à 1990.

Cependant, l'objectif peu ambitieux de doublement de la part modale du fret ferroviaire de 9 à 18 % d'ici à 2030, inscrit dans la Loi Climat et Résilience de 2021, ne s'est pas encore traduit dans les faits. À l'heure où l'État, engagé dans deux précontentieux européens pour la teneur en particules et en dioxyde d'azote pour une vingtaine d'agglomérations, impose des Zones à Faibles Émissions aux métropoles pour améliorer la qualité de l'air et affiche une stratégie bas-carbone, ses actions concrètes pour relancer le fret ferroviaire tardent.

**Par conséquent,**

**Le Conseil municipal s'engage à lancer une démarche d'appel national des Villes et territoires souhaitant développer le fret ferroviaire.**

**Et demande au Gouvernement,**

**De constituer un fonds spécifique pour le développement du fret ferroviaire, visant notamment à redynamiser les gares de triage, rénover et densifier le maillage ferroviaire ;**

**De constituer une offre attractive pour répondre aux attentes et besoins des clients et de faire payer aux transporteurs routiers le juste coût de l'utilisation des routes ;**

**De ne plus raisonner en termes de rentabilité pour un service qui, compte tenu de son fonctionnement et des bénéfices qu'il procure en matière de santé environnementale et aménagement des territoires, ne peut être que public ;**

**De mesurer l'urgence de la crise environnementale que nos sociétés traversent et de se saisir du sujet du transport de marchandises en s'alignant sur les objectifs européens de 30 % de parts du fret ferroviaire en 2030.**