

Registre des Délibérations du Conseil Municipal

DE LA VILLE DE BEGLES

SÉANCE DU 21 MARS 2023

MOTION

OBJET : AUTRES DOMAINES DE COMPÉTENCES DES COMMUNES

MOTION DE LA VILLE DE BÈGLES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

L'an deux mille vingt-trois le 21 mars, le Conseil municipal de la Ville de Bègles s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances à la Mairie sous la présidence de Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH, Maire de Bègles, en suite de la convocation adressée le **15 mars**.

Étaient présents : Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH, Mme Edwige LUCBERNET, M. Marc CHAUVET, Mme Nadia BENJELLOUN-MACALLI, M. Vincent BOIVINET, Mme Amélie COHEN-LANGLAIS, M. Olivier GOUDICHAUD, Mme Fabienne CABRERA, M. Pierre OUALLET, Mme Christelle BAUDRAIS, Mme Catherine CAMI, M. Xavier-Marie FEDOU, M. Jacques RAYNAUD, Mme Isabelle TARIS, M. Benoît D'ANCONA, Mme Sadia HADJ ABDELKADER, Mme Sylvaine PANABIERE, M. Guénolé JAN, Mme Marie-Laure PIROTH, Mme Typhaine CORNACCHIARI, Mme Laure DESVALOIS, M. Nabil ENNAJHI, M. Kewar CHEBANT, M. Idriss BENKHELOUF, M. Aurélien DESBATS, M. Christian BAGATE, M. Mohammed MICHRAFY, Mme Isabelle TEURLAY NICOT, Mme Seynabou GUEYE.

S'étaient fait excuser et avaient donné délégation :

Mme Bénédicte JAMET DIEZ donne procuration à Mme Edwige LUCBERNET
M. Pascal LABADIE donne procuration à Mme Catherine CAMI
M. Florian DARCOS donne procuration à Mme Marie-Laure PIROTH
M. Alexandre DIAS donne procuration à M. Mohammed MICHRAFY
Mme Fabienne DA COSTA donne procuration à Mme Seynabou GUEYE
M. Christophe THOMAS donne procuration à M. Christian BAGATE

Secrétaire de la séance : Mme Nadia BENJELLOUN-MACALLI

Monsieur le Maire expose :

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 ce 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 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 pour 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 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 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 Emissions 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,

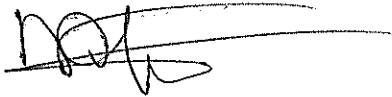
Le Conseil municipal s'engage à lancer une démarche d'appel national des Villes et territoires souhaitant développer le fret ferroviaire.

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.**

VOTANTS : 35
POUR : 35
ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

La SECRÉTAIRE DE SÉANCE
Nadia BENJELLOUN-MACALLI



POUR EXTRAIT CONFORME

LE MAIRE,
Clément ROSSIGNOL PUECH

