



Bassens, Carbon-Blanc,
Sainte-Eulalie

Transports - déplacements - circulation

Contribution des communistes

Sommaire :

Position nationale du PCF
Position des élus communistes de la CUB
Soutien aux initiatives citoyennes
La gratuité, c'est payant
Covoiturage ! Oui... mais à grande échelle
Sainte-Eulalie et sa gare
Bassens, sa gare et son fleuve

Position nationale du PCF - novembre 2011

Avec l'objectif de favoriser le recul de l'utilisation des énergies carbonées, le PCF préconise l'élaboration d'un vaste programme d'économie et d'efficacité énergétiques en matière de transports, basée sur quatre grands axes :

- Priorité donnée aux transports collectifs urbains et interurbains,
- Plan national de ferroutage sous le contrôle public de la SNCF, à l'opposé de la politique actuelle qui veut autoriser les camions de 60 tonnes sur nos routes,
- Développement du transport fluvial,
- Soutien à tous les investissements industriels pour la voiture propre de demain.

Position des élus communistes de la CUB - juillet 2011

Le droit au déplacement, dans un respect du développement durable, passe avant tout par des transports en commun de qualité et accessibles à tous.

Si l'agglomération a fait des progrès avec la mise en place du tramway, elle doit aujourd'hui franchir un nouveau cap. Ce cap passe par le développement du rail associé au tramway, mais aussi avec le développement de Bus à Haut Niveau de Service et des navettes fluviales.

Pour une nouvelle ambition du train

Le développement du rail est un projet urbain à lui tout seul. Faire vivre la ligne de ceinture ferroviaire, construire de nouvelles gares voire de nouvelles lignes, permettrait de créer un nouveau système de transports, performant tant en terme de confort que de vitesse. Relié au réseau de tramway et au bus, il permettrait d'achever le quadrillage de l'agglomération, la création de véritables lignes périurbaines et serait également le trait d'union avec le département et la région.

Pour une complémentarité des transports

L'horizon ne doit pas s'arrêter à celui du tramway. Il répond bien sûr pour partie aux besoins des populations mais il a aussi ses limites (saturation de lignes). Il a besoin de mixité : navettes électriques, trolleybus, Bus à Haut Niveau de Service, navettes fluviales. C'est cette mixité, associée au train, qui créera la performance en termes de transports.

La voiture dans tout ça ?

« Haro sur la voiture » Trop facile ! Elle est nuisible mais si utile. Il est vrai que les griefs sont nombreux : production de CO2, dégradation de la voirie, encombrement permanent, dévoreuse d'espace, crise du pétrole, accidents de la route, impacts sur la santé, stress dans les bouchons, stress au travail, budget transports des familles... Les communistes partagent l'ensemble de ces critiques et l'idée qu'il faut changer la philosophie du déplacement.

D'abord, les communistes se battent depuis des années pour le développement du véhicule électrique avec des retombées économiques régionales en matière d'emploi et de recherches. De nombreux modèles existent déjà, moins polluants, et des modèles encore plus performants vont apparaître.

Ensuite, le transport en commun public est une alternative au « tout voiture ».

**Performant, attractif, accessible à tous et gratuit,
il peut dégager l'espace et aérer la ville.**

La gratuité, c'est payant *(Page réalisée par Michel Becerro - Carbon-Blanc)*

Voilà un sujet qui va faire débat. **Tant mieux.** Il peut aussi conduire à des arguments à charge. **Qu'importe !** L'essentiel est d'argumenter, pas d'asséner pour fuir le sujet.

Partons du postulat que la gratuité des transports publics est un choix politique et économique, socialement utile, et écologiquement responsable.

Socialement utile : permettre aux salariés de se rendre sur leurs lieux de travail en utilisant plus volontiers le transport public, permettre aux familles de se rendre vers les lieux de consommation et de distraction, tout en leur rendant du pouvoir d'achat. *(Voir article suivant.)*

Écologiquement responsable : réduire le trafic automobile est devenu urgent. Faut-il attendre que cela devienne obligatoire ? A nous de le dire. On peut se tortiller dans tous les sens, repousser à plus tard, une chose est sûre : nos voies routières sont saturées, le nombre de véhicules va continuer à croître, et plus vite que les voies de circulation. Le transport public gratuit est une réponse à cette asphyxie accidentogène, cette pollution chimique, sonore et environnementale.

C'est un objectif réalisable : la preuve, ça existe déjà. Une vingtaine de collectivités ont mis en place la gratuité, ce qui concerne 750 000 habitants dans notre pays. Cette gratuité est plébiscitée par les citoyens qui en bénéficient.

La gratuité à un coût. Certes ! **Mais si la gratuité rapportait plus qu'elle ne coûte ?**

Les recettes billetteries n'existeraient plus mais les billets, carnets et cartes, les points de vente, les bornes de distribution, le matériel de pointage et le contrôle n'existeraient plus non plus !

Il faudrait davantage de fonds publics pour trouver l'équilibre d'exploitation mais il pourrait y avoir des arbitrages avec les budgets de la voirie car les besoins d'entretien pourraient se réduire.

Et c'est sans compter les économies de carburant, la baisse des accidents de circulation, ou la meilleure qualité de l'air réduisant les affections cardiaques et respiratoires.

Et sans négliger le fait qu'arriver au boulot sans le stress des bouchons et sans retard à justifier à la hiérarchie, ça vaut son pesant d'or.

Le débat est ouvert.

Transports en commun : logique marchande ou logique de service public

L'essentiel des déplacements effectués sur la CUB sont soit des trajets domicile-lieu de travail, soit domicile-lieu de consommation, soit domicile-lieu de loisirs. Le paradoxe est clair. Les salariés payent le transport pour aller au travail et créer les richesses. Leurs familles payent le transport pour aller laisser une grande partie de leurs salaires aux grandes surfaces. Et s'il leur reste un peu d'argent, les familles vont payer le transport pour aller sur les lieux de loisirs et de distractions. **En clair, les salariés payent pour aller gagner un salaire souvent insuffisant et ils payent pour aller le dépenser.**

Instaurer la gratuité des transports en commun crée les conditions d'une réduction de la circulation automobile tout en donnant du pouvoir d'achat aux ménages car leur budget affecté au transport est le deuxième poste de dépenses après le logement.

Covoiturage : oui... mais à grande échelle

Le covoiturage ou l'auto partage est à la mode. C'est à qui mieux, mieux. Pourquoi pas ? Les mairies en parlent, la cub, le conseil général et régional. Arithmétiquement, c'est imparable. Une voiture dans laquelle on est deux, trois ou quatre, c'est mieux qu'un véhicule dans lequel on est seul.

Il y a même des élus qui ont imaginé que la rampe d'accès au pont d'Aquitaine à la Gardette soit interdite à l'automobiliste seul dans sa voiture. **Drôle d'idée !!**

Et pourquoi ne pas réserver le pont d'Aquitaine aux familles nombreuses ! Et si au lieu de se limiter au covoiturage personnel, on parlait du **covoiturage patronal** ? Le conseil général et régional, la Cub, la préfecture pourraient organiser depuis la rive droite le transport de leur personnel avec des bus électriques. De même pour les entreprises privées.

A raison de cinquante passagers volontaires par bus, c'est bien plus efficace que le covoiturage individuel.

Soutien aux initiatives citoyennes *(Jean-Luc Flipo, Carbon-Blanc)*

Les communistes de Bassens, Carbon-Blanc et Sainte-Eulalie soutiennent les propositions des collectifs de citoyens de Carbon-Blanc réclamant des aménagements pour améliorer la circulation et les déplacements, notamment aux heures de pointe du matin.

Collectif des riverains du tram qui demandent une étude de faisabilité de deux propositions : possibilité de tourner à gauche à la jonction avenue de la Gardette/avenue des Griffons ainsi que la réouverture de la bretelle de Mireport.

Collectif des riverains du projet immobilier Salazar qui demandent une étude de faisabilité de création d'une voie d'accès sur l'avenue de Paris et de la mise en sens interdit du chemin du Sourd.

Sainte-Eulalie et sa gare *(Christian Laur - cellule Jacques Duclos de Sainte-Eulalie)*



La configuration de la commune, le fait qu'elle soit bordée au nord-ouest tout le long par l'A 10, la CD 911 et la voie ferrée Bordeaux-

Nantes l'enclavent et cela s'aggravera avec la suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux entraînant la fermeture de trois passages à niveau. C'est pour cela que la population s'est mobilisée durant plusieurs années afin d'obtenir de Réseau Ferré de France des substitutions alternatives viables, durables.

Un référendum organisé par la municipalité en 2002, avait vu 54% de la population s'exprimer, ce qui était très important compte tenu de la décision du préfet de considérer illégale cette consultation. 95 % s'étaient prononcés pour l'enfouissement de la voie, alternative la plus sûre, la plus confortable et durable pour les décennies à venir.

Depuis, rien n'est réglé.

Si la commune est bien desservie par les bus sur le CD 911, deux arrêts et plus de 60 bus par jour dans chaque sens, il n'en est pas de même pour « l'intérieur » de la ville : la majorité des habitants et des équipements publics sont situés dans et autour du centre ville. Actuellement, seulement 7 bus dans les deux sens desservent ces secteurs.

C'est très nettement insuffisant. L'extension des habitations et de la population créée par le renouvellement urbain visant à remplacer les immeubles des Ruaults démolis vont de ce point de vue accentuer les besoins (plus de 300 logements).

Le centre commercial s'agrandissant par l'ouverture des « Vergers d'Aquitaine » (une douzaine de magasins) nécessite une meilleure desserte.

La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux va offrir la possibilité de mettre en œuvre davantage de circulations ferrées, y compris le fret. Voilà l'opportunité d'augmenter les fréquences sur cette ligne.

Cela peut constituer une chance pour notre ville et ses habitants si un certain nombre de TER s'y arrêtent, amenant les voyageurs à la gare intermodale de Cenon, ou à Bordeaux Saint-Jean. En effet, à l'approche de l'agglomération, ça n'est plus en TER qu'il faut raisonner, mais en véritable RER à l'image de Paris.

L'espace libéré par la démolition des Ruaults peut conduire à placer la halte ferrée à cet endroit, avec des parkings conséquents, offrant des possibilités d'inter-modalité de transports. La gare de Carbon-Blanc - Sainte-Eulalie, actuellement mal située, serait ainsi déplacée.

La ville de Sainte-Eulalie, compte-tenu de son emplacement à l'entrée de la métropole bordelaise et de ses 906 hectares, est appelée à croître. C'est pourquoi les solutions précédentes, liées à des systèmes de navettes électriques depuis le CD 911 et la gare, pourraient desservir correctement notre commune, offrant par là des solutions innovantes, durables, positives pour les habitants, pour l'environnement, pour la société.

Il faut en parler, en débattre, pour que la population s'en saisisse. C'est en tout cas notre pratique au PCF et avec nos partenaires du Front de gauche. De plus, c'est la condition de la réussite car il s'agit avant tout de volonté politique et de mobilisation citoyenne.

Bassens, sa gare et son fleuve *(les communistes de Bassens)*



Bassens a la chance d'avoir une **gare** et cela depuis le tout début du XXe siècle. Elle se trouve à 4 mn de la gare

de Cenon et à 8 mn de la gare Saint-Jean. Son trafic actuel : trois trains de voyageurs le matin et le soir, un dans l'après-midi, n'est pas suffisant et doit être développé pour, aussi, faciliter l'accès à la zone industrialo-portuaire des travailleurs de ce secteur.

Aujourd'hui la gare de Bassens accueille déjà de nombreux usagers qui viennent réserver leurs places et acheter leurs billets pour toutes destinations. C'est un **service public apprécié**.

Il n'est pas normal que des jeunes Bassenais et ceux des communes voisines subissent plus de trois heures de transports (bus, tram, voitures) par jour pour se rendre aux lycées et universités implantés sur la rive gauche de la Garonne.

Il n'est pas supportable que pour rejoindre leur lieu de travail, les gens soient obligés de passer des heures en voiture et subissent la saturation du réseau routier aux heures de pointe. Cela signifie bien que les transports collectifs sont encore inadaptés.

Il y a de trop nombreux camions qui se rendent sur la zone industrielle avec tout ce que cela entraîne de pollution, de dégradation des routes, des coûts d'entretien et d'embouteillages sur les principaux axes, aux giratoires notamment. Là aussi le développement du transport de marchandises par le train (fret) s'impose de façon urgente.

Pour les voyageurs, des lignes de bus - tram (au niveau de la Communauté urbaine de Bordeaux) ont été améliorées et Bassens en a eu certains bénéfices.

Mais, là aussi, il faut apporter des améliorations : prévoir des bus plus petits dans les périodes creuses de la journée, fonctionnant au gaz ou électriques, ce qui réduirait le bruit, la pollution, les coûts.

Il faut permettre que les habitants des quartiers excentrés puissent se rendre vers les commerces

locaux, les installations sportives, les écoles, les services administratifs gratuitement (gratuité en intra-muros, dans un premier temps).

Pour que la gare de Bassens, située à quelques minutes du centre ville, proche de la ZI et de la Garonne, développe ses activités, il faut :

- ➔ d'avantage de « trains de voyageurs » dans la journée,
- ➔ créer des correspondances avec les bus et le tram,
- ➔ conforter les aménagements anti-bruits sur l'ensemble des zones d'habitations,
- ➔ qu'elle s'inscrive dans les projets de remise en place de la « ligne de ceinture » avec réouverture de toutes les gares existantes sur la CUB et en périphérie,
- ➔ un renfort de personnel,
- ➔ développer le transport des marchandises (ZI) par la voie ferrée et la voie fluviale.

Toutes ces questions doivent être étudiées aussi au niveau du **fleuve**. Il faut mettre en place des navettes fluviales rapides au départ de Bassens et non seulement de Lormont comme cela est prévu.

En effet, les habitants vivant sur la presqu'île se trouvent confrontés au « goulot d'étranglement » de la côte de la Garonne et la traversée de Lormont, à quoi vont s'ajouter les difficultés d'accessibilité au pont « Ba-Ba ».



De plus, la complémentarité du « ferroviaire » doit être « fluviale » pour les transports des produits industriels, des céréales et des hydrocarbures, notamment, qui transitent par les entreprises de la zone d'activités de la commune.