



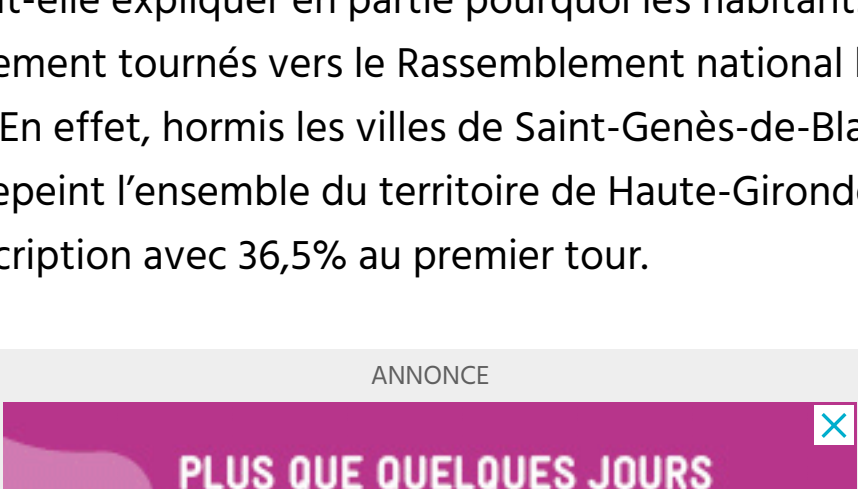
Article abonnés

ÉDITION ABONNÉS SOCIÉTÉ

Le casse-tête des transports, carburant du vote Le Pen en Haute-Gironde ?

par Nelly Deflisque
Publié le 15 avril 2022
612 visites, 1 commentaire.

La hausse des prix du carburant a renforcé les difficultés déjà importantes des habitantes et habitants de Haute-Gironde dans leurs déplacements quotidiens vers Bordeaux. Comment s'adaptent les résidentes et résidents de ce territoire après un premier tour électoral marqué (une nouvelle fois) par les scores élevés du Rassemblement national ? Et quelles sont les réponses apportées par les politiques publiques pour les soulager de cette dépendance à la voiture ? Reportage.



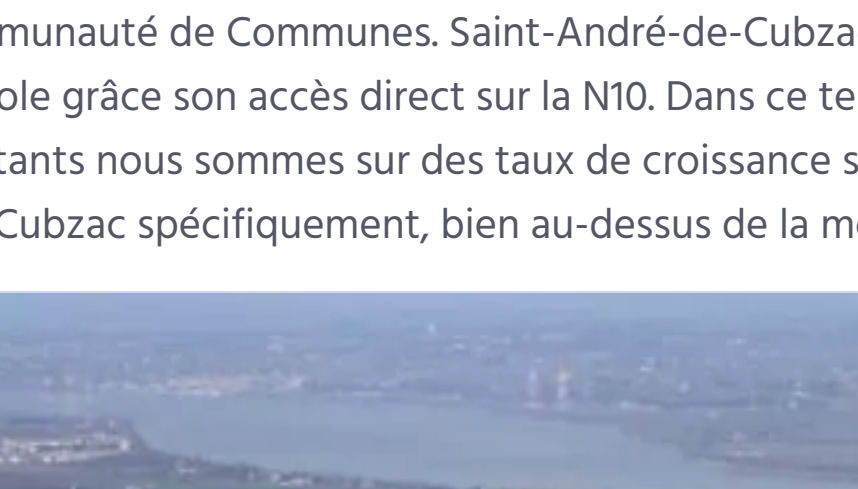
« Remise du gouvernement ou pas, but ne peut pas toujours prendre le travail. C'est beaucoup trop cher et j'ai décidé de fermer boutique... », murmure Alexandre, accoudé au comptoir du Vauban face à la citadelle de Blaye.

A 36 ans, ce diagnostiqueur automobile qui exerce dans un rayon de 50 kilomètres autour de son domicile ne sait toujours pas quand il pourra reprendre son activité malgré la baisse de 18 centimes le litre annoncée le 1er avril dernier par Jean Castex. « En attendant, je ne sais pas comment je fais pour m'en sortir, je subis c'est tout. »

Une angoisse partagée par Gérard, 21 ans, entrepreneur informaticien résident de Saint-Ciers-de-Canesse qui se déplace chaque jour à Bordeaux :

« Je suis obligé de gonfler mes factures auprès de mes clients pour m'en sortir. Concrètement, mes dépenses en carburant représentent près de 45 % de mon salaire mensuel. Ça chiffre vite ! »

Cette exaspération pourrait-elle expliquer en partie pourquoi les habitants et habitantes de Haute-Gironde se sont majoritairement tournés vers le Rassemblement national lors du premier tour des élections présidentielles ? En effet, hormis les villes de Saint-Genès-de-Blaye et Blausac situées dans le Blayais, Marine Le Pen repeint l'ensemble du territoire de Haute-Gironde en plus foncé... Elle est en tête dans cette circonscription avec 36,5% au premier tour.



« Le Blayais ? Un calvaire en termes de mobilité »

La candidate qui promet de faire baisser la TVA à 5,5 % sur l'essence, le gaz, le fioul et l'électricité dès son élection, drague – et [draine depuis plusieurs années](#) – les votes de cette population ultra dépendante de la voiture.

Pourtant, sans l'aval de l'Union européenne et la réforme qui prévoit à l'horizon 2030 de bannir les taxes préférentiels sur les produits nuisant à l'environnement, l'engagement de campagne de la candidate du Rassemblement national a de grandes chances de rester lettre morte... Ce qui n'empêche pas Gérard d'être sûr de son choix pour le deuxième tour. Son vote ira à « madame Le Pen » comme il l'appelle.

« Avec la baisse qu'elle promet, c'est certain ça sera beaucoup mieux. Après Macron, les Gilets jaunes et la hausse des prix du carburant... c'est plus possible. Si elle peut baisser les prix c'est déjà des points de marqués. Après je ne suis pas dupe, je sais bien que si ça baisse, c'est que ça risque d'augmenter ailleurs. »

Pour Frédéric, gérant du tabac de Saint-Christoly-de-Blaye, les difficultés à se déplacer expliquent en partie le vote RN :

« Le Blayais, c'est un calvaire en termes de mobilité. La population, les travailleurs les artisans sont nombreux dans la région et ils sont dépendants de leur voiture... Je leur parle chaque jour et je vois bien que c'est galère pour eux. En termes de transports en commun, il n'y a rien d'efficace et de rapide pour les aider... Et naturellement, les difficultés et le manque d'argent créent la peur, et la peur pousse à voter pour une Jeanne d'Arc ».

Explosion démographique

Il y a en effet peu d'alternative à la voiture individuelle. Par exemple, le train ne dessert plus Blaye depuis quelques décennies – les passagers depuis Bordeaux doivent descendre à Saint-Mariens, à 24 kilomètres. Malgré cette offre de transport fragile et régulièrement décriée par les habitants et habitants, le nombre de nouveaux arrivants ne cesse d'augmenter dans le Blayais et le Cubzaguais.

« On observe une explosion démographique sur le territoire du Grand Cubzaguais en raison du prix foncier nettement plus abordable qu'à Bordeaux, décrypte Valérie Guinaudie, présidente du Grand Cubzaguais Communauté de Communes. Saint-André-de-Cubzac est une véritable porte d'entrée vers la métropole grâce son accès direct sur la N10. Dans ce territoire où résident aujourd'hui 37 000 habitants nous sommes sur des taux de croissance supérieurs à 1,5 par an et 2,5 sur Saint-André-de-Cubzac spécifiquement, bien au-dessus de la moyenne départementale. »



Ponts sur la rivière de la Dordogne (WS/Rue89 Bordeaux)

Une attractivité croissante qui n'empêche pas les 60 % des actifs qui se rendent chaque jour à Bordeaux de se creuser la tête pour :

- 1/ éviter de se ruiner en carburants ;
- 2/ contourner le trafic dense (presque 2 heures de bouchons aux heures de pointe) ;
- 3/ limiter leur impact écologique.

Les agrocarburants carburent

« C'est de la folie, depuis le début de la hausse de prix du carburant, je reçois cinq ou six demandes d'installation de boîtier adapté au bioéthanol. Avant la crise, c'était plutôt une fois ou deux par semaine », assure Emmanuel Reydellet, gérant du garage Mecarep à Saint-Romain-La-Virvée.

La crise a (re)mis en lumière cet agrocarburant fabriqué à partir d'alcool de betterave qui coûte 70 centimes le litre, soit trois fois moins cher que les autres carburants. Bien que sa production soit régulièrement pointée du doigt par les associations écologiques pour son impact sur les écosystèmes naturels (en raison de l'exploitation des terres agricoles notamment), de nombreux automobilistes se tournent vers lui pour faire des économies... La conversion du boîtier coûte entre 800 et 1 200 euros chez un garagiste.

« C'est rentable quand on a de longs trajets à faire, assure Emmanuel Reydellet. Pour mes clients qui travaillent sur la métropole, c'est une formule gagnante : en un mois de six mois ils rentabilisent la pose du boîtier et économisent sur le carburant ».

Dépendante de la voiture

Marc a sauté le pas. Cet habitant de Cadillac-en-Fronsadais qui se rend chaque jour à Blanquefort pour le travail a fait poser un boîtier homologué sur sa voiture pour alléger son budget déplacement.

« C'est évidemment pour des raisons économiques que je suis passé au bioéthanol récemment... Mais pour combien de temps ce prix restera-t-il accessible si tout le monde s'y met ? », s'inquiète-t-il.

La voiture reste également l'option privilégiée de Véronique, aide-soignante dans un hôpital du centre bordelais et habitante de la commune de Saint-Ciers-de-Canesse, près de Bourg :

« Mon employeur nous a incité à faire du covoiturage pour des raisons écologiques. Pour moi, c'est surtout la raison financière qui m'a poussée à m'inscrire sur la plateforme. Je travaille principalement de nuit, donc je suis complètement dépendante de ma voiture... Impossible de prendre le TER sur mes horaires décalés. »

L'option TER

L'arrêt de TER le plus proche de Véronique se situe à 25 minutes de chez elle, à Saint-André-de-Cubzac. Cette ligne dessert la gare de Cenon puis celle de Bordeaux-Saint-Jean en moins de 30 minutes.

Son taux de fréquentation a explosé ces dernières années : le nombre de montées et descentes à Saint-André-de-Cubzac est passé de 327 142 par an en 2015 à 579 774 en 2019. Soit un quasi doublement en quatre ans seulement.

« Les quais et les trains sont plein à craquer chaque matin, témoigne Christelle, agent SNCF de la gare de Saint-André. Depuis la crise des carburants, le nombre d'usagers augmente continuellement et le nombre d'abonnés aussi. Ça comprend les voyageurs : à 16,30 euros l'abonnement hebdomadaire, ça leur revient nettement moins cher que la voiture ! »

Pour autant, bien avant la hausse des prix, la ligne faisait déjà office d'aimant pour les nouvelles personnes s'installant dans le Cubzaguais.

« Ce TER est la raison principale pour laquelle nous avons emménagé à Saint-André-de-Cubzac avec mon conjoint, explique Marie, responsable pédagogique de l'école Condé située en plein cœur de Bordeaux. Je voulais à tout prix éviter les bouchons monstres sur l'autoroute ! Mon trajet est idéal puisqu'en descendant à l'arrêt Cenon, je prends le tram qui me porte juste en bas de mon école ».



Train sur le viaduc de Saint-André-de-Cubzac (Romain Vergnères/Flickr/CC)

Trouver la cadence

Ce sentiment de simplicité est pourtant loin d'être partagé. En effet, la ligne est régulièrement critiquée pour son manque de fiabilité.

« Elle n'est pas forcément bien cadencée, les horaires ne sont pas non plus adaptés à l'ensemble de salariés, estime Valérie Guinaudie. Et puis la ligne s'arrête à Cenon et Saint-Jean, ce qui rend les déplacements vers d'autres villes comme Mérignac, Talence, Pessac ou autres, complexes... Cela sans compter les soucis de fiabilité dans les horaires, les suppressions de train à la dernière minute. Ce ne sont pas des conditions agréables pour les voyageurs. »

Même si des améliorations sont à prévoir, l'horizon des mesures à venir pour mieux cadencer la ligne est encore flou.

« Le travail sur l'augmentation des fréquences commencera courant 2022, avec un objectif d'assurer un peu plus de trains, mais cela reste dépendant du noeud ferroviaire situé à Bordeaux. C'est un travail en cours entre la région, la SNCF et Nouvelle-Aquitaine Mobilités », note la présidente.

Un chantier de SNCF Réseau [suspend à la construction de la troisième voie](#) pour la LGV. En attendant, en semaine après 8h30, il faut attendre près d'une heure pour avoir un nouveau train. Ensuite, c'est (quasiment) le grand vide jusqu'en milieu de journée, vers 17h, où le trafic reprend toutes les demi-heures jusqu'à 20h. 35 TER circulent en effet chaque jour dans les deux sens sur l'axe Bordeaux-Saint-Mariens, contre 114 sur l'axe Bordeaux-Libourne.

Ce manque de régularité a donc poussé Vincent, habitant du village de Cadillac-en-Fronsadais, situé à 7 minutes de la gare de Saint-André-de-Cubzac, à se tourner vers la gare de Libourne.

« Je fais peut-être 20 minutes de voiture en plus pour m'y rendre mais au moins il y a des trains toutes les 10 minutes en heure de pointe. Je suis plus serein, car si je rate mon train je sais que j'en aurais un autre juste derrière », assure-t-il.

Dead end à Saint-Mariens

Par ailleurs, certaines associations – l'Amicale des usagers du train et le Collectif Blaye Bordeaux Rail notamment – militent pour la réouverture de la ligne Saint-Mariens – Blaye, Germain Suys, ancien cadre de la SNCF membre de TransCub est plus dubitatif.

« J'ai toujours estimé que ce n'était pas une solution intéressante parce que le temps de parcours et le prix du billet de train Bordeaux Saint-Jean – Saint-André-de-Cubzac – Saint-Mariens-Blaye seront dissuasifs face à la solution TER Bordeaux – Saint-André-de-Cubzac ou le car Saint-André – Blaye. »

Pour cet ancien responsable de la SNCF, le coût d'une telle remise en fonction serait trop élevé pour une vitesse modérée.

« En car, le trajet Saint-André-de-Cubzac – Blaye équivaut à 25 km tandis qu'en train il faut passer par Saint-Mariens soit 45 km. De plus, la remise en état de cette ligne pour voyageurs de 27 km n'a pas été chiffrée (NDLR : ses partisans l'estiment à une vingtaine de millions d'euros) et comme elle est très peu empruntée elle doit être dans un état lamentable. Elle ne permettra pas une vitesse intéressante vu son tracé ».

Le car express pour horizon

Dans le cadre du RER métropolitain, le Cubzaguais et le Blayais sont donc vus comme une « zone prioritaire pour le déploiement prochain de lignes de car express complémentaires aux lignes de bus actuelles », selon Jérôme Kravetz, directeur de Nouvelle-Aquitaine Mobilités. Ce syndicat mixte, qui regroupe notamment la Région Nouvelle-Aquitaine, pilote ce projet de RER, et compte multiplier des cars express tels que celui lancé entre Bordeaux et Créons.

« Il y a un consensus total pour dire que c'est sur ce territoire précisément que doivent être mis les moyens, affirme Jérôme Kravetz. Pour le moment, nous en sommes au stade des études pré-opérationnelles : on définit l'itinéraire, la fréquence, les points d'arrêts et les aménagements à réaliser pour que la ligne soit efficace et rapide entre Blaye et la métropole. On étudie les ronds-points sur lesquels on pourrait insérer une voie dédiée à l'insertion du car ou encore des voies réservées sur l'autoroute A10 entre le pont de la Dordogne et la rocade... Notre objectif est d'aller vite pour avancer prochainement une date de lancement », précise-t-il.

L'aire de covoiturage du Peyrat, près de Saint-André-de-Cubzac (Nelly Deflisque/Rue89 Bordeaux)

Le covoiturage, une réponse immédiate à la crise ?

En attendant ces nouvelles lignes, la solution de repli pourrait bien être celle du partage de trajet entre automobilistes. « Faut-il le plein d'économie avec le covoiturage », « Faites sauter les bouchons », plaident les campagnes d'affichage du Département de la Gironde dans les rues de la métropole. Qu'en est-il aujourd'hui à l'heure du nouveau rapport inquiétant du GIEC et de la récente flambée des prix du carburant ?

« Le covoiturage est la réponse de politique publique la plus efficace en matière de mobilité, attaque Frédéric Perrière, directeur général adjoint chargé des territoires au conseil départemental de Gironde. Actuellement, le taux de remplissage des voitures est faible : le matin on est à 1,05 ou 1,1. Si on passait à 1,25, c'est-à-dire une voiture sur 4 où sont installées deux personnes, on réduirait de 15 % le nombre de voitures sur l'autoroute ! »

Pour le moment, les aires de covoiturage, dont la plus grande (100 places de stationnements) est située sur l'aire du Peyrat proche de la sortie A10 de Saint-André-de-Cubzac, sont loin d'être remplies à leur capacité maximum... Pugnac, Berson, Cézac, Cavignac ou encore Saint-Aubin-de-Blaye restent pour certaines à moitié pleines en semaine.

« Ce sont ce que j'appelle des produits d'appel, tempère Frédéric Perrière. Quand les gens ne se connaissent pas ils laissent leurs voitures sur l'aire de covoiturage puis ils prennent l'habitude de venir se chercher directement chez eux. »

Répartir les activités

Difficile donc d'estimer si la crise des carburants a généré de nouveaux covoituteurs, d'autant que le télétravail se substitue pour le moment aux déplacements longs et onéreux vers Bordeaux pour de nombreuses personnes.

Et si la clé résidait aussi (et surtout ?) dans une meilleure répartition des activités sur le territoire ?

« Il faut faire en sorte de renforcer les emplois sur l'ensemble de la Gironde, et non plus seulement sur la métropole, reprend Frédéric Perrière. Cela éviterait aux gens d'avoir à se déplacer trop loin pour aller travailler. C'est un enjeu majeur pour lequel nous militons au sein du département. Il faut que tous les acteurs s'y mettent ! »

Une ambition qui résonne fort pour Véronique. L'aide-soignante réclame depuis 5 ans une mutation dans un hôpital de proximité pour alléger ses déplacements... sans aucune réponse.

PARTAGER :

TAGS

AGROCARBURANTS . BLAYE . HAUTE GIRONDE . MARINE LE PEN . PRÉSIDENTIELLE 2022 . RER MÉTROPOLITAIN . SAINT-ANDRÉ-DE-CUBZAC . TER

ALLER PLUS LOIN

Les associations saluent la décision du Conseil d'État qui retoque la charte sur les pesticides
Dans "Société"

Des associations anti-pesticides dénoncent la consultation « bidon » sur la Charte de voisinage
Dans "Ecologie"

Macron devant Mélenchon à Bordeaux, Le Pen progresse partout ailleurs en Gironde
Dans "Politique"

À VOUS !

LAISSER UN COMMENTAIRE SIGNALER UNE FAUTE

Commentaire * CONNECTÉ(E) EN TANT QUE ALICE-GAPAIL@HOTMAIL.FR. » SE DÉCONNECTER

LAISSER UN COMMENTAIRE

COMMENTAIRE POSTÉ

Publié le 15/04/2022 à 08h57

Claudie Allemandou

ABONNÉ

Une idée qui m'est venue et qui ne semble avoir été étudiée : pourquoi les grandes zones d'activités commerciales ou industrielles qui cumulent énormément d'emplois et donc de personnes qui doivent se rendre à leur travail en voiture, n'organisent elles pas des systèmes de navettes pour transporter collectivement leurs employés depuis des points de "rassassage" répartis autour de Bordeaux? Ça a existé depuis saint andré de cubzac vers Blanquefort (Ford) , ou les grandes entreprises de Saint Medard en Jalles par exemple. Il me semble que financièrement ce serait supportable par l'ensemble de ces employeurs et cela améliorerait grandement la vie des employés tant sur le plan financier que sur leur santé.

PERMALIEN RÉPONDRE