

## Une marche pour Dorian

### BORDEAUX

Les proches du jeune homme tué à Sainte-Croix se rassembleront en silence vendredi

Le 17 août au petit matin, Dorian Bambara, 23 ans, était tué à l'arme blanche dans une rixe à proximité de l'arrêt de tramway Sainte-Croix. La mort de ce jeune homme a soulevé une vague d'émotion. Ses obsèques ont été célébrées samedi dernier. Une foule considérable était réunie pour l'occasion.

Cette cérémonie a été précédée par de nombreuses veillées organisées à Montussan, d'où le jeune homme était originaire, mais aussi dans différentes villes du Burkina Faso.

#### Sensibiliser

Ses proches ne veulent pas que la mémoire de ce jeune homme fauché dans la fleur de l'âge ne se dissolve dans l'oubli. « La mort de Dorian ne sera pas un simple fait divers », expli-



Dorian Bambara. PHOTO DR

quent-ils. Depuis les faits, un blog à la mémoire du jeune homme est régulièrement alimenté. Du blog a jailli une autre idée: la création d'une association. Son objet: « Sensibiliser les jeunes à la violence et interpeller nos élus sur l'insécurité à la sortie des boîtes de nuit. » C'est tout naturellement qu'elle a été baptisée Dorian.

Pour porter son message sur la place publique, elle organise vendredi, à 12 heures, une marche silencieuse. À la fois hommage à la victime et message adressé aux élus. Le rendez-vous est fixé quai Sainte-Croix. Les participants termineront leur déambulation devant la mairie de Bordeaux.

## Partager son véhicule pour polluer moins

Démarche écocitoyenne et génératrice de lien social, le covoiturage connaît actuellement un développement significatif, notamment dans les Landes

Le covoiturage est une solution efficace pour réduire le trafic et la pollution, puisqu'il s'agit de rassembler dans un même véhicule plusieurs personnes effectuant un itinéraire identique. L'idée n'est pas neuve - elle remonte aux années 1980 -, mais sa mise en œuvre est longtemps restée confinée à des cercles restreints.

Internet a changé la donne, permettant la mise en place de réseaux beaucoup plus larges. Il existe aujourd'hui une multitude de sites Web - associatifs, institutionnels ou privés - spécialisés dans la mise en relation de conducteurs et de passagers.

Le Conseil général des Landes a mis en ligne son propre site\* il y a un an, dans le cadre d'une démarche globale d'optimisation des transports et pour répondre à un réel besoin.

### Des outils pour favoriser une démarche citoyenne

"Dans les Landes, il existait déjà des initiatives entre particuliers, mais rien de véritablement structuré", se souvient Lionel Causse, président de la commission environnement du Conseil général.

Alors, la collectivité a non seulement développé un réseau Internet au niveau départemental, mais elle a aussi créé les infrastructures nécessaires pour encourager et faciliter le covoiturage, aménageant notamment sur le département quatre aires de stationnement réservées.

Un effort payant : en un an, plus de 2.000 dossiers de covoiturage ont déjà été déposés sur le site du Conseil général. "Ce chiffre est nettement supérieur à nos attentes et confirme qu'il existe une demande forte", se félicite Lionel Causse, ajoutant que le Conseil général n'entend pas s'arrêter en si bonne voie et souhaite travailler davantage avec les entreprises et les municipalités.

S. F.

\* [www.covoituragelandes.org](http://www.covoituragelandes.org).

## Somport, le tunnel à deux vitesses



Controversé lors de sa construction, le tunnel du Somport franchit désormais les Pyrénées sur l'axe Pau-Saragosse. Bilan partagé pour l'une des infrastructures les plus modernes d'Europe

S'il y a eu un chantier explosif en Aquitaine, c'est bien celui du Somport. Percé dans les années 1990 entre Béarn et Aragon, le tunnel

est devenu l'objet d'un combat écologique emblématique. Les plus noires prévisions auguraient le passage quotidien de 2.000 camions en vallée d'Aspe, sans compter l'impact sur le paysage.

Mais le tunnel était aussi censé dévier la circulation du col du Somport, qui se trouve dans la zone la plus protégée du Parc national des Pyrénées. Outre le désenclavement de la vallée, il devait améliorer les liaisons transfrontalières entre la France et l'Espagne.

Depuis son ouverture en 2003, où il fut salué comme l'une des infrastructures les plus modernes d'Europe, les tensions semblent s'être apaisées. Mais le sujet reste très sensible. Principal point noir, les aménagements de la RN 134 qui conduit au tunnel côté français sont en partie restés en berne.

### Une stagnation du trafic routier

En Aragon, où une large route adaptée prend le relais, le mécontentement est d'autant plus fort que l'Espagne a financé le tunnel aux deux tiers. Ce retard de la France a été pointé du doigt par l'association Béarn Adour Pyrénées, qui soutient le développement des infrastructures dans ce territoire.

Certains villages, en basse vallée surtout, ont bénéficié de contournements, mais d'autres attendent toujours, contrairement aux

# autocoool!

Voitures en libre-service

l'autopartage :  
libre, facile,  
moins cher,  
moins polluant.

l'auto comme  
vous voulez !

Réservez !  
ou pas !  
par téléphone  
ou Internet

Quand vous  
voulez !  
1 jour 3h  
Week-end  
30 min

Choisissez !  
citadine  
monospace  
utilitaire

économisez !  
l'assurance  
l'achat  
l'entretien

pour adhérer ou vous informer  
[www.autocoool.fr](http://www.autocoool.fr)  
T. 05 56 31 10 66  
R.U.M.A.  
16, rue Ausone  
Bordeaux

### Quelques exemples de tarifs, carburant inclus !

Besoin de faire des courses ? 2h/20km = 9€

Un rendez vous dans la CUB ? 4h/50km = 21€

Un week-end à Bilbao ? 2j/800km = 160 €

Une soirée chez des amis à 15km ? 15€

Un dimanche à la plage ? 60€

Déjà 20 stations sur Bordeaux, Bègles, Mérignac et Talence !

## Dans les Pyrénées, la pollution engendrée par les poids lourds demeure préoccupante pour les milieux sensibles

Dans le cadre de ses missions, le laboratoire de recherche Société environnement territoire (SET) de l'université de Pau et des Pays de l'Adour s'est intéressé à l'impact environnemental de deux secteurs routiers particulièrement stratégiques en Aquitaine : les abords du péage de Biriattou et la RN 134, dans sa traversée de la vallée d'Aspe. Des modélisations spatiales, réalisées à partir de nombreuses mesures autour de ces sites, ont mis en évidence qu'en vallée d'Aspe le relief aggravait considérablement les effets de la pollution. Moins bien dispersés, les polluants atteignent en altitude des niveaux de concentration très élevés, spécialement l'ozone.

"Un camion en vallée d'Aspe pollue autant que cinq camions à Biriattou", résume André Etchelecou, chargé de mission pour le développement durable à l'université de Pau et chercheur au sein du SET.

Certes, les seuils demeurent bien inférieurs à ce que peut tolérer l'organisme humain, même depuis l'ouverture du tunnel. Mais si la pollution a peu augmenté, "on le doit surtout à la faible croissance du trafic en vallée d'Aspe", souligne le chercheur. S'il venait un jour à s'intensifier, les conséquences pourraient bien vite s'avérer désastreuses. Autour de Biriattou, le problème est un peu différent, puisque le niveau de pollution important est directement lié au passage quotidien de 9.000 poids lourds par le péage de l'A63. Mais là aussi, la qualité de l'air se dégrade.

"Il circule davantage de camions par la chaîne des Pyrénées que par les Alpes", assure André Etchelecou. "Il faut que le transport de marchandises se fasse autrement", ajoute-t-il, évoquant notamment l'alternative ferroviaire, même s'il estime que les solutions envisagées dans ce domaine restent insuffisantes.

S. F.

engagements de l'État à l'époque. Dans le haut de la vallée, plusieurs accidents de poids lourds transportant des matières chimiques ont suscité de vives inquiétudes. Et la traversée d'Urdos ou de Cette-Eygun par ces mêmes poids lourds fait bondir élus et riverains. Pour René Rose, maire du village de Borce et président de la Communauté de communes de la vallée d'Aspe, le bilan est pourtant positif, même s'il reste vigilant. Le tunnel n'a pas généré le trafic tant redouté, les échanges internationaux de marchandises continuant à s'effectuer majoritairement via Hendaye ou Perpignan. La DIR Atlantique\* confirme et parle même d'une stagnation au Somport autour de 100 camions par jour. Malgré tout, cette meilleure desserte bénéficie à l'économie locale, notamment l'usine Toyal Europe d'Accous, bien que sur ce plan les résultats soient inférieurs aux espérances.

**■ Du mieux pour le tourisme**

Saragosse est désormais à deux heures de route et beaucoup d'excursionnistes espagnols viennent en vallée d'Aspe visiter son

patrimoine architectural et naturel. A Bedous, Régine Casaucau, directrice de l'Office de tourisme, constate une augmentation de la fréquentation de 5 à 25 %, mais qui avait démarré avant l'ouverture du tunnel. Une progression sans doute facilitée aussi par le passage à l'euro et la construction d'un important bassin de résidences secondaires sur le versant aragonais. Sur le plan environnemental, la baisse de la circulation par le col a permis de limiter les dérangements de la faune sauvage qui se déplace plus naturellement d'un massif à l'autre. Mais des interrogations liées à la pollution subsistent dans ce secteur où les écosystèmes sont particulièrement fragiles. Le réaménagement de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, priorité du Conseil régional pour ces prochaines années, devrait permettre d'apporter des réponses à quelques-unes des questions qui attendent encore d'être résolues.

Benoît Hermet

\* Direction interdépartementale des routes.

## Transports en commun bordelais : les enjeux de l'intermodalité

Limitier l'usage de l'automobile en ville implique des transports en commun cohérents et adaptés aux modes de vie des usagers. La CUB et Keolis travaillent à donner un nouveau souffle au réseau bordelais



La CUB et Keolis travaillent à donner un nouveau souffle au réseau bordelais

A l'heure actuelle, un étudiant qui arrive en gare de Bordeaux, en provenance de Bayonne par exemple, peut certes gagner le campus universitaire de Pessac en empruntant les transports en commun. Il faut pourtant reconnaître que l'itinéraire n'est pas des plus commodes, ne serait-ce que du point de vue des correspondances.

C'est précisément pour apporter de la cohérence aux déplacements que la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB) entend repenser le réseau des transports en commun de l'agglomération, afin qu'il soit mieux adapté aux habitudes des usagers. Une volonté que partage la société Keolis, qui a repris l'exploitation du réseau en mai dernier et qui met en avant la nécessité de replacer les habitants au cœur de la question du transport public.

**■ Amener le bus au niveau du tramway**

*"Le tramway a eu un effet de levier qui a ramené beaucoup de monde vers les transports en commun",* indique Gérard Chausset, vice-président de la CUB chargé de la délégation *"transports de demain"*. Depuis 2005, le nombre de voyageurs est ainsi passé de 65 à 91 millions. Progression importante, mais essentiellement due à la forte attractivité du tramway. Le bus ne profite guère de cet effet.

Or, le bus est un élément essentiel du projet de Keolis, qui souhaite lui redonner toute sa place dans l'architecture du réseau. Ainsi, à partir de 2010, 13 lignes structurantes verront le jour - par exemple : Liane 1 de Mérignac Aéroport vers Quinconces, Liane 5 du Taillan La Boétie ou de Eysines Centre vers Villenave-d'Ornon, Liane 10 de Bouliac Centre commercial vers Gradignan Beausoleil. Il s'agira de *"super lignes de bus"*, complémentaires des trois lignes de tramway, à fréquence constante et cadencée, et dont l'itinéraire sera unique du matin au soir. Sur l'ensemble du réseau, *"il faut faire en sorte que les trajets en bus soient simples, directs et logiques"*, insiste Sylvie Froidefond, responsable développement à la direction commerciale marketing intermodalité de Keolis Bordeaux.

Keolis projette par ailleurs de mettre en place des liaisons transversales qui permettront de desservir directement les centres de vie périphériques, sans obligatoirement passer par Bordeaux.

**■ Donner une cohérence d'ensemble au réseau**

En ce qui concerne l'intermodalité, l'idée n'est pas de rabattre systématiquement les voyageurs sur le tramway, mais de proposer des points de contact entre les différents modes de transport. Modes de transport qui seront d'ailleurs amenés à se diversifier. Dès février 2010, 139 stations de vélos en libre-service seront installées dans la CUB. Les usagers du réseau pourront emprunter une bicyclette gratuitement, pendant 24 heures. Un dispositif particulièrement utile dans les zones d'entreprises, pour finir un trajet. Keolis envisage également un partenariat avec une société d'autopartage. Le nouveau réseau pourra en outre s'appuyer sur des navettes de proximité et un service de transport à la demande.

Enfin, dans un souci de cohérence qui dépasse les limites de la CUB, le Conseil régional généralisera le cadencement des TER dès 2010, ce qui permettra de renforcer l'intermodalité avec les transports en commun de la CUB. *"Plus de 20 % des abonnés des transports en commun bordelais se trouvent hors de la CUB"*, rappelle Gérard Chausset. *"Il faut rassurer l'usager. Il faut qu'il sache qu'il peut abandonner sa voiture : il ne sera jamais en panne de mobilité"*, souligne Gérard Chausset, qui ajoute que l'une des ambitions de l'intermodalité est la disparition du second véhicule dans les ménages. Le défi n'est pas mince, mais il ne paraît pas insurmontable.

S.F.

