

## Vers la fin de « la gauche castor »

Même si les résultats des européennes montrent, par une participation plus importante que prévu, un attachement à l'Europe, ne nous réjouissons pas trop vite. À chaque élection, on se projette dans la prochaine, pas les municipales, mais l'élection reine, la présidentielle, qui mettra face à face, Macron et Marine Le Pen. Si Macron n'a pas inventé cet affrontement qui se reproduit dans beaucoup de pays, il l'a à l'évidence mis en scène et dramatisé, dans l'espoir de retrouver cette configuration en 2022. Donc projetons-nous un instant dans trois ans ! Cet affrontement recoupe des lignes de fracture géographiques que l'on pourrait résumer entre deux France, celle des villes et des campagnes ou plus précisément, si on regarde la sociologie, la France souvent décrite des bénéficiaires de la mondialisation, une France ouverte, diplômée, qui n'est pas touchée par la désindustrialisation et, face à elle, celle d'une France périphérique, périurbaine, voire rurale, exclue du banquet de la mondialisation. Les classes populaires se sont massivement tournées vers Marine Le Pen. Dans les zones en dépeuplement, frappées par une déstructuration des activités économiques qui n'ont pas eu de substitution, les électeurs sont facilement passés de la gauche au FN. Au début du quinquennat, on avait créé le ministère de la Cohésion des territoires. C'était lui qui était en charge de retisser ces déchirures, et comme son nom l'indique, d'accompagner le développement des territoires et de réduire les inégalités territoriales. C'est dans ces territoires que se concentrent les besoins les plus criants en services publics. Des besoins qui ont été mis en évidence aussi bien par le mouvement des gilets jaunes que par les maires lors du grand débat. Or que fait le gouvernement ? Rien là-dessus. Il préfère la politique politicienne, l'appel aux ralliements ou la chasse à l'écologie.

Si l'on se fie aux premières indiscrétions sur le discours de politique générale d'Edouard Philippe le 12 juin prochain, on nous dit vouloir redonner à l'écologie la place qu'elle mérite, ce dont nous ne nous plaignons pas.

Mais si l'on veut assécher le vote FN, c'est ailleurs qu'il faut se tourner, vers cette France qui souffre et qui finira par faire gagner la prochaine présidentielle à Marine Le Pen. C'est vers les classes populaires qu'il faut se tourner. Assez significatif, un sondage récent indiquait que 61 % des électeurs de Mélenchon au premier tour voteraient pour Marine Le Pen au second. Inutile en effet d'espérer un nouveau sursaut républicain contre le RN. Il n'est pas certain que ceux que l'on a appelés la « gauche castor » soient disposés à éternellement faire barrage. Les électeurs n'en peuvent plus de faire des digues.

« SI L'ON VEUT ASSÉCHER LE VOTE FN (...) C'EST VERS LES CLASSES POPULAIRES QU'IL FAUT SE TOURNER. »



JEAN-MARCEL BOUGUEREAU

**La République**  
DES PYRÉNÉES

6, rue Despouirins  
BP 129 - 64001 Pau Cedex  
Tél. 05 59 82 20 20 - Fax : 05 59 82 20 11

Président Directeur Général :  
**Patrick VERRIES**

Secrétaire générale :  
**Patricia MESURÉ-BOUJU**

Publicité et petites annonces :  
6, rue Despouirins, Pau  
tél. 05 59 82 20 49

Rédacteur en chef,  
Directeur de la Publication :  
**Nicolas REBIERE**

**Pyrénées-Press** :  
S.A. à conseil d'administration  
au capital de 228.578 euros.

Publicité nationale :  
Régie 366 : 0.180.489.366

ISSN 0247-7807  
CPPAP n° 0922 C 82082

Principal actionnaire :  
GSO SA

Imprimeur : Pyrénées Presse SA,  
ZI Berlanne à Morlaàs (64160).  
Ce journal est imprimé sur  
du papier produit en Espagne,  
certifié PEFC 100 % -  
FCBA/18-01719  
Taux de fibres recyclées : 100 %.  
Emissions de GES : 140 g CO<sub>2</sub>  
eq. par exemplaire (données 2017).



JE M'ABONNE À **La République**  
DES PYRÉNÉES

avec TV Magazine chaque samedi  
+ l'accès gratuit au journal en numérique  
sur web, tablette et mobile

Nom : .....  
Prénom : .....  
Adresse : .....  
Code postal : ..... Ville : .....  
E-mail : ..... @ .....  
Tél. : .....

## Cochez votre paiement

- Au comptant :  
 1 an ..... 329 €  
 6 mois ..... 169 €  
 3 mois ..... 88 €  
 1 mois ..... 31 €

Par prélèvement mensuel ..... 29 €/par mois

Pour le paiement par prélèvement bancaire,  
contactez le Service Abonnements :  
abonnement@pyrenees.com  
Tél. 05 59 82 20 14  
du lundi au vendredi (8h30-12h / 14h-17h15)

## Choisissez votre formule

- Portage à domicile matinal  
(uniquement dans les zones desservies)  
 Abonnement chez votre marchand de journaux  
(il vous réserve le journal chaque matin)  
 Par la Poste

## Renvoyez ce bulletin avec votre paiement

**LA RÉPUBLIQUE**  
« Service Abonnements »  
6, Rue Despouirins / B.P. 129  
64 001 PAU Cedex

# Sprint final pour la véloroute en Pyrénées-Atlantiques

► Après une longue gestation, la véloroute Bayonne-Perpignan devrait être terminée en 2021 ► Dans le 64, plus de la moitié des 160 km de voies a déjà été réalisée.

Revenu en état de grâce ces dernières années, le vélo réclame désormais d'importants aménagements pour être utilisé par le plus grand nombre (lire aussi notre édition du samedi 1<sup>er</sup> juin). Comme par exemple la véloroute (V81), qui reliera en 2021 Bayonne à Perpignan et dont le conseil départemental à la maîtrise d'ouvrage. 160 km de voies passeront dans les Pyrénées-Atlantiques, jusqu'à Lestelle-Bétherram, d'ici 2021.

## ► La véloroute, c'est quoi ?

Projet lancé au début des années 2000 pour « développer l'attractivité des territoires, le tourisme durable, mettre en valeur le patrimoine et inciter les collectivités à développer les déplacements doux », la véloroute est un itinéraire cyclable entre Bayonne et Perpignan. Sa longueur totale est de 600 km. Il est inscrit au schéma national des voies vertes et véloroutes.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, le coût de la véloroute est d'environ 10 millions d'euros. Un aménagement cofinancé par les communautés de communes, le conseil départemental, la Région et l'Union Européenne.

La fin du chantier est prévue pour « 2021/2022 » et « nous sommes dans les délais », souligne

Nicole Darrasse, conseillère départementale d'Anglet, chargée du dossier. Date à laquelle la liaison avec les Hautes-Pyrénées « devrait » être effective.

## ► L'avancée des travaux

Les 160 km de la véloroute du 64 se découpent en deux parties bien distinctes. D'une part 100 km de voies vertes entièrement dédiés aux vélos, dont « un peu plus de la moitié » a été réalisé, indique l'élue départementale, qui rajoute : « En gros, il manque encore 40 à 45 km. Nous avons instauré des itinéraires temporaires en attendant ». De l'autre, 60 km de « voiries communales à faible trafic déjà existantes », qui sont « déjà praticables ». La partie manquante notable est celle sur l'agglomération paloise.

La grosse partie de la dernière ligne droite du chantier concerne l'ouest du tracé et les ruptures de tracés en Béarn (Bésingrand, Escos, Labastide-Villefranche). « Tout est programmé. Le plus difficile à faire, techniquement parlant, sera l'arrivée à Bayonne (Mouguerre, Urçuit). C'est en bord

## EN CHIFFRES

**10** C'EST, EN MILLIONS, LE COÛT DE LA VÉLOROUTE DANS LE DÉPARTEMENT

de cours d'eau, il n'y a pas beaucoup de place et en plus il faut acheter du foncier, notamment sur le site d'une ancienne usine. C'est un point compliqué ».

## ► 5 endroits à surveiller

Cinq points principaux sont surveillés par le conseil départemental dans cette dernière ligne droite des travaux.

► **Plaine du Gave de Pau** : dans cette zone, il y a peu d'espaces disponibles. La voie verte, située entre la route départementale qui rejoint Mourenx et le gave doit donc passer au plus près du cours d'eau, comme à Laroin par exemple où la piste cyclable passe sur des enrochements. « Les crues rapprochées du gave ont engendré des travaux de maintenance » indique Nicole Darrasse.

► **A Arbus**, la voie a été endommagée par l'érosion. Les usagers s'en sont plaints. « Nous devons effectuer une réparation importante, et repositionner la voie au-delà de la zone acceptable de divagation du gave. Pour que son tracé soit durable. Nous sommes en discussion avec la commune pour qu'elle nous cède du foncier, pas très loin de la route départementale » indique l'élue.

► **L'ancien tunnel ferroviaire entre Salies et Bellocq** : des chauves-souris ont élu domicile sur le passage du tracé. Elles seront relogées dans

## ZOOM

## Revêtement, incivilités, etc. : les derniers détails à régler

Le conseil départemental se félicite du succès de la véloroute. « Sur certains points de comptage (Nay, Laroin), nous sommes à environ 90 000 passages par an. C'est un bon chiffre, alors que la continuité du tracé n'est pas terminée. C'est un réel atout touristique, d'autant plus qu'un cycliste consomme plus qu'un skieur ! » confie Nicole Darrasse. Elle rajoute : « Mais tout n'est pas encore parfait. Nous avons des remontées d'usagers à prendre en compte. Usagers qui se plaignent aussi d'incivilités sur les voies : des voitures qui arrivent à s'insérer, la présence d'animaux laissés en liberté, la cohabitation entre les différents modes de déplacement... Il faut continuer à améliorer tout ça ! D'ailleurs, nous venons de mettre en place la signalétique directionnelle dernièrement, la touristique viendra courant 2020. Le dernier point reste la question du revêtement : les avis sont très divers, certains veulent de l'enrobé, d'autre du stabilisé renforcé. Nous nous adaptons aux demandes des territoires ».



Le conseil départemental travaille aux améliorations à



un autre ancien tunnel, à Autevielle-Saint-Martin. « Mais nous devons d'abord faire une demande de dérogation à la Direction de la protection de la nature » souligne la conseillère départementale.

→ **Le pont bleu, à Billère** : « Actuellement, les cyclistes sont obligés de passer sur les trottoirs de la route. Suite à de nombreuses demandes d'usagers, nous allons faire des travaux d'aménagement de pistes cyclables et enlever la glissière ».

→ **De nouvelles études pour les voies sur la zone humide à Assat et Baliros**. En cause : un terrain qui « bouge » beaucoup et se « dégrade » facilement.

A noter également la prise en compte du passage du tracé sur la biodiversité locale.

MATHIEU HOUADEC | m.houadec@pyrenees.com



réaliser suite aux remontées des usagers. © A. TORRENT

## Les cyclistes en redemandent

Alors que la pratique du vélo, au quotidien ou en loisir, devient de plus en plus tendance, ses usagers sont de plus en plus friands de parcours de type véloroute.

Lac de Laroin, dimanche en fin de matinée. Le soleil dominical a chassé la pluie de la veille, et quelques nuages se battent en duel dans le ciel bleu. Sur la voie verte, des dizaines de Béarnais profitent du répit météorologique pour profiter de l'air, quoi qu'un peu frais. Chacun à sa manière : marche, course à pied ou à vélo. Des cyclistes particulièrement aux parcours sécurisés et dédiés à leur pratique.

### La sécurité avant tout

« La véloroute ? Ah ça, c'est sûr, c'est une bonne idée » souligne, en cœur, Gérard, Guillaume et Aurélien, trois amis en tenue de cyclistes revenants d'un parcours. « C'est ce qu'on recherche souvent, notamment pour les loisirs : des tracés sécurisés, où on peut tranquillement faire du vélo avec nos familles » ajoute Gérard. Avec deux points essentiels : le revêtement et la

signalétique. Guillaume concède : « Entre les marcheurs, les rollers et les cyclistes... ça peut vite devenir chaotique. L'idéal serait une voie pour chaque ».

Pour Carine, Paloise de 35 ans accompagnée de ses deux filles, la véloroute est surtout une « invitation » à la balade. « C'est génial de pouvoir se dire qu'avec ce genre d'aménagement, on peut limite laisser la voiture chez soi et partir jusqu'à l'autre bout du département ! Ça donne même envie de faire plus : quand les enfants seront plus grands, je pense qu'on essaiera de faire une bonne partie de la véloroute jusqu'à Perpignan ».

### Invitation aux balades

Un enthousiasme que ne renie pas Jacques, Palois VTTiste : « Franchement, ce genre d'aménagement est vraiment une bonne idée. Ça manque vraiment les parcours dédiés pour les cyclistes. Si c'est bien balisé et sécurisé, ça peut être en plus un réel atout pour le tourisme local. Et donner envie à beaucoup de gens de se lancer dans des balades de plus en plus ambitieuses ! »



Les cyclistes, de plus en plus nombreux, sont friands des tracés spécialement aménagés ©A.T.

### ZOOM

#### Eurovélo 1 et Ederbidea, EV3 : le 64 mise sur le vélo

Pour le CD64, la véloroute « impulse » une nouvelle dynamique sur la pratique du vélo dans le 64. « L'idée est que ce projet ne devait servir qu'au tourisme. On a fait attention à ce que le tracé soit pratique également au quotidien. Le but c'est désormais d'accompagner les collectivités locales dans leur développement du réseau secondaire, ce qui fera, au final, un maillage assez imposant pour que le vélo soit utilisé par tous, autant au quotidien que pour les loisirs ». D'ailleurs, le CD64 s'est engagé dans d'autres projets de voies cyclables : le programme européen Eurovélo 1 (Vélodyssée), qui relie la Norvège au Portugal. La portion dans le département est « achevée à 70 % ». Reste notamment les traversées de Saint-Jean-de-Luz et Biarritz, et le passage sur la Corniche du Pays basque ». Autre projet : l'Ederbidea, une voie cyclable de 240 km de Bayonne à Saint-Sébastien et Pampelune. Le chantier, d'un coût de 1,4 million d'euros, est en cours et devrait se terminer en mars 2020. Enfin, dernier projet : l'EV3, dit la Scandibérique, la « véloroute des pèlerins ». Un itinéraire reliant le sud de la Norvège à Saint-Jacques de Compostelle. Coût : entre 1 et 1,5 million d'euros.