

« Pour exister dans la société, le vélo a besoin de ses routes »

PIERRE-JEAN ORSINI. - Le professionnel du cycle, qui fait tourner son entreprise à Biguglia, porte un regard éclairé sur la place du vélo au quotidien, au-delà de la seule pratique sportive. Pour lui, le cycliste a besoin d'être autre chose qu'un intrus sur un réseau routier inadapté

Forgé par des années d'expérience en tant que cycliste, compétiteur, dirigeant de club mais aussi et surtout face à la clientèle de passionnés qui pousse la porte de son magasin de Casatorra, Pierre-Jean Orsini n'a pas la prétention d'avoir réponse à tout. Son vécu nourrit malgré tout sa réflexion sur ce qui constitue son monde au quotidien. Le vélo dans l'univers social du XXI^e siècle, il pourrait en parler des heures. Une seule question suffit à actionner le propos inarrêtable qu'il distille volontiers. Passionné, mesuré, adaptant sans cesse le braquet au terrain sur lequel il s'engage. Le vélo dans le contexte sanitaire actuel, dans une logique de développement durable, le vélo dans toutes ses formes de pratique, du loisir à la santé, en passant par le volet sportif jusqu'au moyen de locomotion. Pierre-Jean Orsini fait toujours la distinction entre Corse et Continent, pôles urbains et territoires ruraux. Entretien le nez dans le guidon.

On a beaucoup parlé du vélo pendant la crise sanitaire, conseillant sa pratique et la présentant comme un enseignement à tirer. Comment avez-vous perçu ce message et ses effets ?

Ils concernent d'autres territoires, essentiellement dans les grandes villes où les transports



ANGELE CHAVAZAS

en commun se sont arrêtés, et dans lesquels, une fois repartis, la proximité entre les usagers y suscite encore des craintes. Le vélo y a été vu comme l'alternative salubre, et le moyen de locomotion prôné dans l'urgence. En Corse, le transport en commun n'est toujours pas quelque chose de vraiment significatif. Par conséquent, nous ne ressentons pas les effets. La fameuse aide de 50 euros allouée par l'État pour que les gens sortent leurs vélos des caves et des garages, les réparent et aillent travailler avec, elle n'a pas vraiment trouvé preneur chez nous.

L'aide financière de la Collectivité de Corse, antérieure à la crise, a été, en revanche, plus intéressante...

Elle a été proposée il y a trois ans, sur la base de 25 % de la valeur d'un vélo acheté, avec un plafond à 500 euros. Évidemment, cette initiative a eu ses effets, mais elle

a surtout permis aux intéressés de s'équiper un peu mieux, sachant que ceux qui avaient l'intention d'acheter un vélo l'auraient acheté de toute façon. En profitant de la prime, ils ont fait

une acquisition plus en phase avec leur pratique, le relief de leurs sorties, en s'équipant de batteries plus performantes s'ils disposent d'un vélo à assistance électrique. Cette aide a été la bien-

venue, elle est dans l'air du temps, basée sur une politique d'avenir, mais elle ne suffit pas pour faire du vélo un instrument d'amélioration de notre cadre social.

Où est la solution selon vous ?
Il faut aménager des routes pour les cyclistes. C'est comme ça que je les appelle personnellement car je n'ai plus envie que l'on fasse l'amalgame avec les pistes cyclables, les voies vertes ou encore les voies douces. Tout ça ne veut rien dire. Le cycliste, ce dont il a besoin, c'est de rouler en

sécurité. Seriez-vous tranquille, aujourd'hui, en regardant partir vos enfants à vélo sur la voie publique ? Bien sûr que non. Encore moins s'ils devaient enfourcher leur vélo le matin pour aller à l'école.

Même avec des routes adaptées comme vous le préconisez, la population corse a-t-elle une culture vélo suffisante pour s'y mettre ?

Le discours selon lequel cette pratique ne serait pas dans les gènes de la société corse est dans l'air du temps. Il est peut-être fondé, mais quelle serait la réaction de cette population si elle disposait des conditions pour évoluer ? La population hollandaise et celle de l'Europe du nord étaient dans les mêmes dispositions à l'origine. Elles ont évolué parce qu'on leur a proposé des routes, parce qu'elles n'ont pas à se retrouver sur les ronds-points infranchissables que nous connaissons bien. Sur ces sites du réseau routier, on ne peut même pas parler de circulation partagée parce que c'est totalement incompatible. Si l'on tient vraiment aujourd'hui à voir le vélo prendre de la place dans la société, au-delà de la pratique sportive, le mettre au service de l'écologie, de l'économie, si l'on veut que plus de gens laissent

leurs voitures à la maison, trouver une solution à l'insuffisance du stationnement, à une circulation trop encombrée, il faut des routes pour le vélo. Les projets intermédiaires, comme celui de la ville de Bastia, sont légitimes, mais ils ne suffisent pas. Tout comme ce qui a été fait dans l'urgence à Paris au moment où la crise sanitaire a commencé. Des voies cyclables ouvertes sur les espaces taxi, les voies de bus ou encore une partie des trottoirs, seulement en donnant des coups de peinture sur le bitume, ça n'a rien d'un projet qui a vocation à être pérennisé.

La pratique augmente malgré tout, dans quel domaine ?

Celle du cyclosport, avec beaucoup de pratiquants qui optent pour le vélo électrique. L'électrique est d'ailleurs davantage utilisé dans la pratique sportive que dans l'utilitaire. Ce dernier existe malgré tout, beaucoup de communes font des efforts pour contribuer à son développement, mais il faudrait

globaliser, avoir une politique plus ambitieuse. Ma crainte, c'est que beaucoup de matériel finisse par pourrir dans les caves et des garages, même si au moment où une campagne de communication démarre avec un message « vélo, vélo, vélo », les gens réagissent instinctivement en

trouvant tout ça très attractif. Certains font le pas, jusqu'à acheter un vélo électrique pour voir s'ils peuvent aller au travail avec. C'est là, une fois sur la voie publique, que les gens commencent à avoir peur, à se rendre compte que ça n'est pas si évident.

Ce sentiment d'insécurité, le fait que le partage de la route soit si difficile, le comportement automobiliste n'y est pas étranger non plus...

Malheureusement, et depuis longtemps, malgré les efforts d'une association comme celle de François Lippini. Dans son habitat de plus en plus sécurisé, l'automobiliste a trop souvent le sentiment qu'il ne peut rien lui arriver. Quand il frôle quelque

chose, un signal sonore se déclenche, mais le cycliste, lui, sur une voie rapide, c'est une feuille de papier, le seul souffle d'une voiture qui le double à 70 km/h peut le déséquilibrer. Avec François Lippini, nous avions pensé proposer à nos députés, pour les inviter à s'emparer du sujet, d'inclure dans l'examen du permis de conduire l'obligation de se soumettre à un parcours vélo ou à du temps passé dans une école de cyclisme.

Il y a aujourd'hui de la négligence vis-à-vis du cycliste. Il n'est pas important. Aux yeux des pouvoirs publics, ce n'est pas quelque chose d'intégralement inclus dans les plans de circulation. Une voie verte, c'est quelque chose de formidable, qu'il faut saluer, mais il ne s'agit pas d'un projet qui s'inscrit dans la prise en compte d'un vrai plan de circulation vélo. De toute façon, le changement doit venir du haut, de l'échelon national. Tout projet de nouvelle route ou de rénovation doit s'accompagner de la prise en compte de la circulation cycliste en toute sécurité. Comment expliquez-vous que la voie rapide au sud de Bastia, autorisée à 110 km/h et interdite aux cyclistes, n'ait pas été accompagnée d'une solution alternative au profit des cyclistes ?

NOËL KRUSLIN

« Vendre un vélo, c'est du temps passé avec le client »

Quand on entre chez vous, on constate que l'activité est considérable. Pouvez-vous nous la détailler ?

On a un portefeuille clients qui fait l'essentiel de cette activité, notamment à travers le planning de notre atelier qui veille à l'entretien d'un parc. La nouvelle donne, c'est le vélo électrique qui requiert plus de maintenance. C'est une mécanique beaucoup plus complexe qui a imposé de la formation aux person-

nels, qui a aussi élargi l'éventail du choix. Le temps où l'on optait soit pour le vélo de route soit pour le VTT est révolu. Du sportif au loisir et à l'utilitaire, ce choix est considérable et parfois très ciblé.

Sur la vente d'un vélo, quelle est votre démarche ?

Il faut passer beaucoup de temps avec celui qui souhaite acheter un vélo, pour expliquer tout ce que cela représente

en termes d'approche posturale, pour expliquer les produits qui sont très nombreux aujourd'hui. Ce temps est aussi une obligation professionnelle, car nous nous posons en tant que spécialistes. Ce qui n'est pas seulement un état d'esprit, ça nécessite d'aller vraiment au bout des choses. En définitive, on ne vend pas plus de vélos aujourd'hui, mais on consacre beaucoup plus de temps à la vente d'un vélo, et on fait beaucoup

plus de service après-vente aussi, surtout depuis l'avènement de l'électrique par rapport auquel nous allons d'ailleurs devoir encore nous adapter. Nous allons notamment avoir besoin de nouveaux espaces sécurisés pour stocker nos batteries, y compris les neuves.

Quel a été votre quotidien pendant le confinement ?

Le magasin était bien sûr fermé, et

comme personne ne pouvait s'éloigner de chez soi au-delà d'un kilomètre, la pratique était à l'arrêt, à l'exception du home-training, un appareil dont on a très vite ressenti la pénurie. Dans d'autres pays, la situation a été inversée. Les pratiquants n'avaient jamais autant roulé et on n'avait jamais vu autant de queues devant les magasins qui étaient restés ouverts.

N. K.