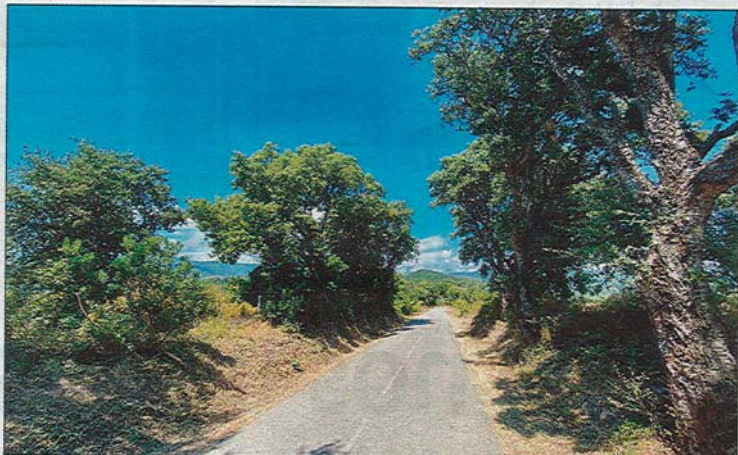


La Corse orientale, destination vélo : une stratégie qui s'affine

C'était une réunion du comité de pilotage du schéma des liaisons douces. Mais c'est essentiellement de vélo qu'il a été question en milieu de semaine dans la salle des fêtes de Ghisunaccia. De vélo et du développement de sa pratique, à la fois dans les déplacements quotidiens que pour des activités de loisirs, sportives, familiales ou touristiques. Autour de la table, ils étaient une quinzaine. Des élus - présidents des deux intercos, maires ou représentants des communes - des agents de l'État ou des collectivités territoriales - qui avaient tous une connaissance, plus ou moins pointue, du sujet. Celui qui en avait exploré tous les chemins, au sens propre comme au figuré, c'est Evan Meixner, chef de projet du bureau d'études Indigo, mandaté par le Groupeement d'action locale (Gal) Corse orientale, qui travaille depuis des longs mois sur le schéma. La veille encore, il avait parcouru, à vélo quelque 100 km, pour aller voir de plus près, du nord au sud du territoire (de Canale di Verde à Solaro), les aspects positifs et les points noirs.

Beaucoup d'atouts et quelques faiblesses

Des atouts et faiblesses qu'il a d'abord présentés à ses interlocuteurs. On en retiendra, au chapitre des bonnes nouvelles, que la pratique du vélo sur les territoires de l'Orient et du Fium'Orbu-Castellu est plus élevée qu'ailleurs en Corse et que 40 % des ménages possèdent au moins un



L'ancienne voie ferrée, entre la plaine de Canale-di-Verde et celle de Solaro, pourrait devenir une voie verte.

PHOTOS STEPHANE GAMANT

vélo (contre 30 % en moyenne dans l'île). Autre donnée encourageante, la grande majorité des déplacements utilitaires (travail, scolarité, courses...) sont regroupés autour des pôles de vie importants : Ghisunaccia et Prunelli (plaine) et à un degré moindre Aleria et Ventiseri (plaine également). Evan Meixner, qui a beaucoup échangé avec ceux qui pratiquent le vélo de manière assidue dans sa phase de diagnostic, a également insisté sur l'atout que constitue l'ancienne voie ferrée, qui maille le territoire et qui pourrait devenir une voie verte. Il a aussi mis l'accent sur la richesse du patrimoine, notamment en piémont et autour

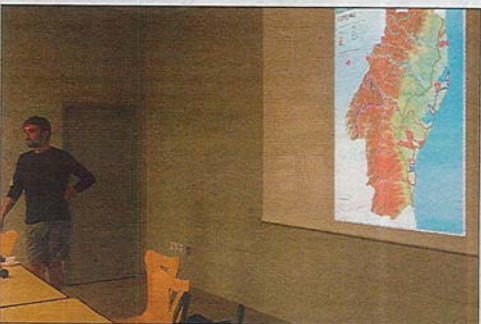
des étangs avec de nombreuses boucles et des itinéraires allant du littoral à la montagne qui pourraient être développés. Chaque médaille ayant son revers, on notera quand même que c'est la voiture qui est utilisée par 80 % de la population. Que la route principale (à savoir la RT 10 et à un degré moindre la RT 50 du côté d'Aleria) est peu adaptée à l'accueil de cyclistes : flux de véhicules trop importants et vitesse très souvent excessive. Que l'ancienne voie ferrée ne dessert pas directement les grands pôles cités plus haut - sauf du côté de Travu -, qu'elle est parfois très dégradée et nécessitera d'importants travaux dans certains secteurs. Enfin, toujours au chapitre des faiblesses, les boucles dans l'intérieur sont peu compatibles avec les promenades en famille, en raison du relief. Saut à vélo à assistance électrique, dont la pratique se démocratise de plus en plus cependant.

Acteurs de terrain et décideurs locaux convaincus

Pour autant, la Corse Orientale destination vélo est loin d'être une vue de l'esprit. Elle est même à l'échelle de l'île, une des micro-régions les mieux adaptées au développement des « liaisons douces ». Les acteurs de terrain

tout comme les décideurs locaux en sont en tout cas convaincus. Pendant cette réunion, beaucoup d'avis positifs ont été émis. Preuve que les élus et les agents des collectivités connaissent bien leur territoire, y compris à vélo pour certains, les remarques qui ont été faites autour de la table portaient sur des problèmes à résoudre. Mais aussi sur des propositions de solutions : ajustements de parcours, idées d'itinéraires bis, routes, pistes ou sentiers patrimoniaux méconnus. Des remarques qui ont été entendues et consignées par Evan Meixner. Elles viendront amender ou enrichir les schémas d'intentions, qui sont en quelque sorte les grands principes de la stratégie à développer. Une stratégie qui s'affine donc. Aujourd'hui, après la phase de diagnostic et la présentation, cartographies à l'appui, du projet général, commence la seconde étape. Elle consistera à réaliser une analyse plus fine du terrain, à faire des relevés section par section, à trouver des alternatives aux difficultés. Il conviendra ensuite d'identifier les meilleures techniques et surtout de chiffrer le coût de tel ou tel aménagement. Avant de se lancer à l'assaut de son territoire à vélo, la Corse Orientale devra convaincre les financeurs de la pertinence de son schéma des liaisons douces.

ISABELLE VOLPAJOLA



Evan Meixner, chef de projet du cabinet Indigo, a présenté les conclusions de la première phase au comité de pilotage.