

TRANSPORTS

Le vélo : un plus dans l'offre de transports des agglomérations

La mobilité des populations augmente, les distances parcourues en général sont assez courtes et la chasse au CO₂ conduit les collectivités à repenser l'offre de transports à la population.

Le vélo peut répondre à cette demande si on sait le rendre attractif. Il reste le meilleur moyen de transport individuel non polluant. Il est encore plus performant si on y ajoute la souplesse et la jonction aux transports collectifs existants. C'est là, quelque part, le génie de Movimento.

Des stations de locations de vélo disséminées dans la ville, à côté des grands axes de transports en commun. Pour 2 (par exemple) la demi-journée, on part avec un vélo adapté à la ville, et on peut le redéposer dans une autre station, donc pas de problème de stationnement. Mais la location peut être aussi plus longue, au mois ou même à l'année pour les étudiants par exemple.

L'objectif de ce type de service dans les grandes villes est le report d'un mode de transport vers l'autre de façon fluide, pour qu'un maximum de trajets se fassent tout simplement autrement qu'en voiture.

La spécificité de Movimento, contrairement à l'afficheur Decaux qui est aussi sur ce créneau, est la mise en place d'une intermodalité tarifaire, billettique et physique permet d'associer le vélo au réseau de transport public. C'est la garantie du succès du système. Le vélo ne doit pas être une concurrence mais une complémentarité avec bus et métro.

Par ailleurs, le but de Movimento est d'avoir des stations «humanisées». Les salariés proposent en plus du vélo tout un ensemble de services : les meilleures solutions de transport de l'agglomération pour un type de trajet, les petits trucs du cycliste, etc. Cette association, qui est devenu coopérative a été créée à Toulouse, par des militants du deux roues, et cela se ressent aussi à travers leurs salariés, qui deviennent



Photo : FMM

Haute-Normandie, et grâce à cela des études ont été menées à Rouen, Le Havre, Evreux pour voir si leur concept était importable chez nous.

En plus de la coopération avec les transports en commun, ce service pour être «rentable» doit s'entendre dans une organisation d'agglomération pour qu'il puisse bénéficier à un maximum de population.

Le fait d'avoir une population étudiante importante est un atout majeur pour Rouen et Le Havre. La cible majeure de l'utilisation vélo en ville sont les 20-40 ans.

Pistes cyclables

Les villes normandes sont à la traîne en infrastructures pour les vélos, on peut espérer que si elles s'engagent dans cette «voie cycliste», il y a fort à parier qu'elles enclencheront les «voies cyclables» dans la foulée, se rendant compte du manque. T.E.O.R. à Rouen a ses sites propres, pourquoi pas le vélo ?