



# élopartage

À L'HEURE de la mobilité durable, une ville moderne ne saurait faire l'impasse sur le vélopavage. Appelé aussi vélo en libre-service (VLS), le vélopavage n'a mis que quelques mois à conquérir les grandes villes. Paris et son Vélib' ont copié Lyon et son VéloV, parti en échappée solitaire. Besançon, Aix-en-Provence, Mulhouse sont dans la roue. Même Marseille a le sien

(mille 'Vélo' depuis le mois d'octobre) et Toulouse démarre. Toutes ces villes ont choisi le même montage financier : vélos et gestion de flotte contre exploitation de nouveaux panneaux publicitaires. Pour désengorger les centres-villes, les élus comptent sur l'effet d'entraînement : le vélopavage inciterait les cyclistes du dimanche à sortir leur bicyclette du garage et à y laisser plutôt leur auto. Mais attention, les accros du volant ne deviendront pas fans du guidon d'un coup de pédale magique. Ceci n'est jouable qu'avec une large offre de transport en commun (bus, tramways, busways, etc.) associée, bien sûr, à des pistes cyclables. Marseille espère ainsi alléger son centre-ville de 20 % du trafic automobile en cinq ans. C'est bien une lutte de territoire qui se joue : plus nombreuses, les petites reines conquerront une portion de plus de plus grande

de l'asphalte, réduisant progressivement l'espace dévolu à sa majesté bagnole au strict minimum. En définitive, le vélopavage semble réussir là où l'autopavage piétine. Ce système de location de voiture à l'heure et en libre-service existe depuis plusieurs années (Caisse commune depuis 1999 à Paris, copiée depuis par Mobizen et Okigo), mais reste un marché de niche. ▀ AV

**Première ville à proposer le vélopavage : Lyon avec ses véloV.**

