

Analyser une politique de mobilité durable : le cas du Vélib'

Le forum Vies Mobiles nous a proposé de répondre à la problématique suivante : Dans quelle mesure le Vélib' a-t-il été conçu comme une politique de mobilité durable, allant dans le sens d'une transition mobilitaire ? La réflexion portera principalement sur la genèse et l'évolution du service Vélib' à Paris.



Source : Eco-Transports.fr



Implanté à Paris en juillet 2007, le Vélib' a introduit une nouvelle façon de se déplacer dans le champ des mobilités durables et partagées, en mettant à disposition du public des vélos en libre-service (VLS). Il est apparu dans un contexte de déportation des préoccupations des élus : des questions de transport aux questions de mobilité, de problématiques liées aux infrastructures à celles touchant les comportements des personnes en déplacement. C'est probablement au titre de ce mouvement général que le Vélib' prend les atours d'une politique publique de transport empreint de durabilité. En effet, la « politique Vélib' » pourrait refléter une politique de mobilité durable, dans le sens où la réduction des émissions de gaz à effet de serre ne peut se concrétiser qu'au

travers de la réduction de la part modale de la voiture. Le but étant alors de favoriser un report modal de l'usage de la voiture vers le vélo et le Vélib' qui est par définition un mode de transport non polluant.

Comment le Vélib' incarne-t-il une politique de mobilité durable ?

La genèse du projet

Afin de comprendre la façon dont s'est construit le projet Vélib', et d'en mesurer les impacts, il est nécessaire d'adopter une vision systémique des politiques menées en amont, puisque le modèle de VLS parisien s'inscrit dans une dynamique initiée bien avant le lancement du Vélib'. Dès les années 1990, les objectifs de la Mairie de Paris se cristallisent autour de la

création d'un contexte de ralentissement ou de dégradation des conditions de circulations en voiture, condition sine qua non d'une politique de mobilité durable.

Ce contexte défavorable se concrétise par une politique de « laissez-faire » de la Mairie de Paris, estimant que la dégradation des conditions de déplacements générés par la congestion automobile est un facteur favorisant le report modal de la voiture vers des modes doux, devenus alors plus performants en termes de temps de déplacement. La Mairie de Paris inscrit le Vélib' à la suite des actions précédemment conduites pour dynamiser la pratique du vélo, ce depuis la mandature de Jean Tibéri et le lancement du premier Plan Vélo en 1996.

Parallèlement à cette politique de « laissez-faire » sur la congestion automobile, les politiques cyclables de Jean Tibéri puis de Bertrand Delanoë favorisent les mobilités douces (aménagement de voies cyclables). La Ville de Paris bénéficie alors d'un terrain propice au développement d'un système de VLS qui favorise l'augmentation de la part modale des deux-roues (vélos et deux-roues motorisés), ce qui est censé participer de la réduction du nombre de voitures.

A ces politiques s'ajoute un "effet Vélo'v". Le VLS lyonnais fût un vrai élément déclencheur dans la genèse du système de VLS parisien. Pour les acteurs du projet parisien, le Vélo'v a démontré qu'il était possible de réaliser un système de VLS à l'échelle d'une métropole. L'ambition pour Bertrand Delanoë et son équipe était alors de faire la même chose, en mieux et surtout avant les élections municipales de 2008. Pour Paris, le système de VLS a dû nécessairement s'adapter à une ville dense, quatre fois plus peuplée que Lyon.

En s'inspirant du Vélo'v, la Mairie de Paris a confié l'étude des stations du Vélib' à l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR). La nécessité d'établir un maillage serré des stations était primordiale pour obtenir un service de VLS efficace, afin que le Vélib' ne soit pas perçu tant comme un outil de communication, qu'un service fonctionnel pour les usagers. Il était essentiel de donner une vraie visibilité au Vélib' pour s'assurer de son succès, dans un contexte où un système aussi ambitieux n'avait jamais été installé.

Le modèle économique

« Ce service ne va rien coûter au contribuable. Au contraire, nous percevons une redevance annuelle de 3 millions d'euros », (Bertrand Delanoë, discours d'inauguration du Vélib' le 15/07/2007)

Cependant, mettre à disposition un service de VLS aussi dense suppose des coûts importants. Dans la réalité, l'opportunité peu coûteuse avancée par la Ville de Paris est à nuancer du fait du déséquilibre financier que le service Vélib' a engendré. La Ville de Paris a perdu beaucoup d'argent dans son partenariat avec JCDecaux, notamment par le manque à gagner des revenus publicitaires laissé à JCDecaux.

	Dépenses	Recettes
Pertes liées aux revenus publicitaires (dépenses indirectes)	Environ 32M€/an	
Avenants au contrat initial	Environ 12,8M€/an	
Amortissement des investissements de départ	7,7M€/an	
Revenu de la recette des usagers		Environ 16M€/an
Redevance d'occupation de l'espace public		Environ 3,8M€/an
TOTAL	Environ -33M€/an	

Source : réalisé par les étudiants sur la base de l'Audit Mairie de Paris.

Le bilan socio-économique offre d'autres avantages pour la Mairie de Paris dont

l'objectif est aussi l'intérêt général des Parisiens. Par exemple, le coût de l'abonnement annuel est inférieur à l'investissement et les frais de réparation d'un vélo personnel.

Le bilan socio-économique contrebalance le bilan financier en sous-entendant des avantages pour les usagers, l'environnement ou encore la décongestion, ce qui ne représente pas de gains directs pour la Mairie de Paris, mais en faveur de l'ensemble de la collectivité.

Cependant les effets du Vélib ne pourraient être résumés qu'au travers d'un bilan socio-économique. Le Vélib' est aussi un projet politique.

Une communication politique

Le Vélib' est un véritable outil de communication au service de la Mairie de Paris, considéré comme un symbole d'attractivité, voire de compétitivité pour la ville de Paris (M. Tironi, 2012). Une nouvelle image de la ville est donc questionnée et produite. Les discours politiques ont impacté l'image de la ville. Les politiques cyclables deviennent normées et codifiées. Elles doivent respecter des idéaux de mobilités durables, de réduction de pollution atmosphérique, tout en rendant la ville attractive ; même si ce processus fait l'objet de critiques de la part des élus Verts.

La ligne idéologique et politique des écologistes est anti-publicitaire et méfiante quant aux intérêts marchands. Mais, s'opposer au Vélib' entretient le paradoxe d'écologistes s'opposant à plus de vélos en ville. En raison du trop grand coût politique qu'un positionnement contre le projet Vélib' pourrait infliger aux Verts, ces "écocritiques" ont disparu. De plus, la force justificative de la construction du Vélib'

comme un "produit écologique" par les élus a contribué à les neutraliser.

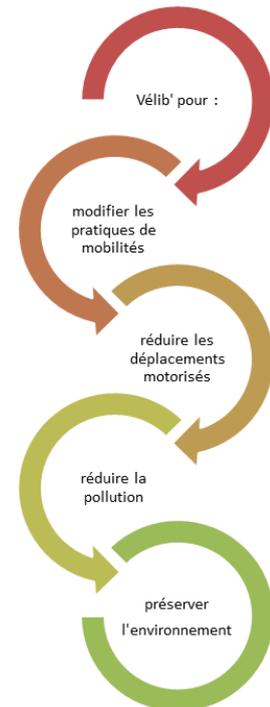
Un des principaux leviers dans la mise en place du système a été la volonté politique du maire de Paris. Rapidement mis en place pour une inauguration en juillet 2007, le Vélib' a fait figure de coup d'éclat, utilisant la période estivale pour apparaître dans la presse.

Alors que le mandat de Bertrand Delanoë touchait à sa fin, le Vélib' incarne aussi l'alliance des écologistes et de la gauche à Paris. Le Vélib' (et plus largement les questions de mobilité et de transports), du stade de projet au produit livrable, contribue ainsi à positionner le service comme un outil de transition écologique, et à l'ancrer dans une politique dite « durable » pour la municipalité.

Ce positionnement nécessite d'en évaluer l'impact au vu de l'usage qui en est réellement fait, au prix parfois d'un certain décalage entre les discours et la réalité.

Du discours à la réalité

Ce que nous avons souhaité interroger au cœur de la « politique Vélib », c'est le pouvoir potentiel du Vélib à « faire sortir » des conducteurs de leur voiture et à les amener à la pratique quotidienne du Vélib et plus largement du vélo.



Raisonnement environnemental des concepteurs.
Réalisé par les étudiants.

La Mairie de Paris prévoit qu' en 2020 15% des déplacements effectués dans la capitale soit réalisés à vélo. Cela représente le triple de la part modale actuelle du vélo. En sachant que le Vélib' représente aujourd'hui près d'un tiers des déplacements à vélo dans Paris. La promesse semble ambitieuse, mais pas irréalisable d'un point de vue pratique sachant que les déplacements à Paris sont pour l'essentiel inférieurs à 5 km (75% des déplacements).

Seulement, le report modal de la voiture vers le Vélib' est aujourd'hui très faible (seuls 2% des usagers actuels du Vélib' sont d'anciens conducteurs ; Kopp, Koning, 2014). La majorité des usagers du Vélib' sont d'anciens usagers des transports collectifs. Le système Vélib' n'a donc qu'un très faible impact direct sur la diminution de la part modale de la voiture et donc d'émission de polluants.

Toujours est-il que Vélib' reste d'actualité, démontrant ainsi qu'une politique de mobilité durable ne peut être évaluée uniquement au travers d'études chiffrées, lesquelles ne témoignent pas de la complexité du système de mobilités. Une politique de mobilité durable s'observe également sur le long terme, au-delà des éléments chiffrables. D'autres objectifs peuvent peser dans la formulation d'une politique de mobilité durable.

	Court terme	Long terme
Effets chiffrables	Report modal (-) Bilan financier (-)	Modification des pratiques et report modal (+) ?
Effets non-quantifiables	Image du Vélib' (+)	Évolution des mentalités (+) ?

Il est important de comprendre que le caractère durable d'une politique environnementale s'inscrit dans une vision systémique, ce qui peut manquer dans les études « uni-disciplinaires » précédant notre analyse. Les dimensions environnementales, économiques et sociales qui composent une politique de mobilité durable sont corrélées et leur compréhension s'effectue sur le temps long.

Au regard des effets modestes que produit le Vélib' sur le report modal de la voiture (en comparaison avec les discours des concepteurs), il n'y a pas lieu de le considérer comme l'outil phare de la lutte contre la pollution atmosphérique ni même comme l'atout majeur du passage du tout automobile vers les modes non polluants. Cependant, le Vélib' sous-tend un principe au cœur de toute politique durable qui dépasse la simple mesure d'un indicateur : celui de définir des objectifs peut-être non réalisables à court terme, mais dont la formulation permet d'instiller petit à petit de nouvelles façons de se représenter l'usage du vélo au quotidien.

Forum Vies Mobiles

Benjamin BOUTAUD, Violaine CUISIN, Léo DELVIT, Wassil DERRADJI, Maxime DESCLOS, Antonin HUYNH, Chandara –Alexy IM, William TRIAY

Emmanuel MUNCH, Marcus ZEPF