

LE VÉLIB' EST-IL UN VÉLO ?

La commande formulée par le Forum Vies Mobiles adressée à l'Ecole d'Urbanisme de Paris portait sur les usages et les pratiques du Vélib' et du vélo personnel à Paris et Montreuil. L'objectif est de déterminer leurs impacts sur les mobilités et les modes de vie. L'intérêt de notre étude réside d'une part dans son approche par les modes de vie et sur une analyse des pratiques cyclistes par une approche qualitative et d'autre part dans la temporalité où elle s'inscrit, celle du changement de prestataire avec le départ de JCDecaux et l'arrivée du consortium Smovengo. Cela nous permet ainsi de qualifier le potentiel de développement de Vélib' à Paris et d'interroger les capacités d'adaptation des utilisateurs du dispositif Vélib'.

Ainsi, un état de l'art nous aura permis d'établir que le lancement de dispositif de *Vélo en Libre-Service* (VLS) était intéressant à étudier pour comprendre sa capacité à faire évoluer la mobilité dans la métropole parisienne et contribuer à favoriser la pratique cycliste.

Pour ce faire, nous avons choisi une méthodologie selon deux approches :

- Une **enquête quantitative**, fondée sur un questionnaire en ligne (700 répondants) ;
- Une **enquête qualitative**, avec 34 entretiens menés sur des profils diversifiés, et des **observations en station**.

Ces approches croisées nous ont permis d'établir des schèmes et des tendances dans les modes de vies afin de saisir un panorama des effets du Vélib' dix ans après son lancement.

Le Vélib' et le vélo : des objets différenciés ?

Un rapport à l'objet différencié

Notre étude met en avant un certain nombre de caractéristiques distinguant le vélo personnel du Vélib'. Le Vélib' bien que reprenant une forme de vélo classique s'inscrit différemment dans l'espace puisque son dispositif est ancré spatialement.

Les usages qui en sont fait diffèrent aussi avec une multimodalité plus importante pour les vélibeurs et une tendance plus marquée à l'utilisation groupée que pour le vélo personnel. Les profils de nos répondants diffèrent également avec un âge moyen moins élevé pour les utilisateurs du Vélib'. Enfin, les représentations différentes qui en sont faites, font de Vélib', un vélo particulier.

L'arbitrage entre Vélib' et vélo

Le tableau ci-dessous présente un comparatif des freins et motivations à la pratique cycliste selon le type de vélo, établi à partir des résultats de notre étude.

Tableau comparatif des avantages et des inconvénients du nouveau service Vélib' et du vélo personnel

	Vélib'	Vélo personnel
Rapidité	Plus rapide que les transports en commun	Plus rapide que les transports en commun
Coût	Faible	Faible
Disponibilité	Pas toujours disponible	Toujours disponible
Type de vélo	Un seul type de vélo	Choix du vélo
Stationnement	Contrainte de stationnement moindre	Contrainte de stationnement
Réparation	Pas d'entretien	Besoin d'entretien
Intermodalité	Favorise l'intermodalité	Limite l'intermodalité
Porte-à-porte	Contrainte des stations	Permet le porte-à-porte



Quelle insertion de la pratique cycliste dans les modes de vie au regard de ses systèmes de contraintes et de valeurs ?

Système de contraintes

Un ensemble de contraintes freine la pratique cycliste. Certaines de ces contraintes apparaissent limitantes voire bloquantes :

- La **météo** représente un frein pour :



- le **stationnement** oriente le choix du vélo :

“J’aurais un vélo personnel s’il y avait des arceaux de stationnement dans mon lycée.”
Marc, 18 ans, vélibeur

- Les **aménagements cyclables** dissuadent :

“La piste cyclable dans la voie de bus c’est une aberration.”
Apolline, 25 ans, non usagère

- La **pollution** freine :



Système de valeurs

Les entretiens et le questionnaire ont fait ressortir une série de thèmes évoqués par les usagers, correspondant à des systèmes de valeurs, comme l’influence supposée du cadre familial dans le développement ou non de pratiques cyclistes. La question du Vélib’ comme élément de culture parisien est revenu, ainsi que sa difficulté à apparaître comme autre chose qu’un vélo pour les Parisiens. Les cyclistes placent la **dimension sportive** comme un élément majeur de leur motivation à la pratique cycliste. Au contraire, l’aspect écologique apparaît à notre étonnement bien moins fortement dans les discours des usagers du vélo et des vélibeurs.

“Ensuite j’ai emménagé dans le 17ème. Je n’avais pas du tout pensé à Vélib’ mais il y avait une borne juste derrière chez moi.”

Tatiana, 22 ans, usagère du Vélib’

Enfin, quel est le rapport des non usagers au vélo? Ces derniers ont un usage ponctuel du vélo notamment pour des questions de loisir, et une vision positive de ces pratiques. Ils font également apparaître une différence de perception entre l’utilisation du dispositif Vélib’ et la pratique cycliste. La première étant considérée comme pratique et écologique quand la seconde est vue comme dangereuse, d’après les résultats de notre questionnaire.

“La première fois que j’ai utilisé Vélib’ c’était pour rentrer de boîte, y avait plus de métro et j’habitais trop loin pour rentrer à pied. Depuis je le prends quasiment tout le temps, sauf quand il fait pas beau.”

Vincent, 25 ans, vélibeur



Gare du Nord, 10/02/2018



La mise à la pratique cycliste : entre habitude et effet d'opportunité

Une forte distinction entre différents types d'usagers ressort. Les usagers du vélo personnel dans leur quotidien sont familiarisés à cet objet et à cette pratique. Ils sont habitués à faire du vélo en milieu urbain dense, à Paris ou en petite couronne. A l'inverse, on remarque chez les vélibeurs que cette pratique cycliste ne s'inscrit pas nécessairement dans la continuité ou l'habitude. Les vélibeurs se sont mis à faire du Vélib', de manière occasionnelle ou régulière, pour la plupart, lors de leur emménagement à Paris, venant de grande couronne francilienne ou d'autres régions françaises. Ces nouveaux usagers du Vélib' ne se déplaçaient pas pour autant à vélo au quotidien dans leurs lieux de vie précédents. Il y a donc un **effet d'opportunité**, lié à une rupture dans le quotidien tel un déménagement ou changement de localité du lieu de travail ou d'études. Cet effet d'opportunité peut déclencher une mise au Vélib'.

Aussi, certaines **mises au Vélib' peuvent être plus progressives**. Certains vélibeurs n'optent pas instantanément pour un usage quotidien, mais l'utilisent dans un premier temps pour rentrer de soirée, suivre ou rejoindre des amis, ou encore comme "touristes" afin de se balader, et ce n'est que dans un second temps que le Vélib' vient remplacer la marche ou les transports collectifs dans des déplacements routiniers, soit les trajets domicile-travail.



La construction d'une routine par ou pour le mode cycliste ?

L'étude a permis de s'interroger sur l'intégration du mode cycliste dans les modes de vie et par rapport aux autres modes de déplacement utilisés par les usagers. Le Vélib' se présente comme une

alternative aux transports collectifs et à la marche, voire au vélo personnel, mais beaucoup moins à la voiture.

On remarque parmi les cyclistes un rapport différencié aux autres modes selon l'objet cycliste utilisé. Alors que les usagers du vélo cherchent à utiliser leur vélo personnel dans la majorité de leurs déplacements, en étant moins sensibles aux contraintes



météorologiques, topographiques et kilométriques, les vélibeurs vont davantage s'inscrire dans un système d'arbitrage au quotidien. Ces derniers ont tendance à être plus **intermodaux** (par exemple prendre un Vélib' puis les transports en commun) et **multimodaux** (par exemple prendre

un Vélib' ou les transports en commun) que les usagers du vélo personnel. Les vélibeurs utilisent le Vélib' uniquement lorsque cela est possible, par rapport aux impératifs et activités de leur journée, et prendront les transports en commun ou marcheront lorsque cette utilisation n'est pas possible.

Le service Vélib' permet notamment une **flexibilité** car il est par exemple possible de prendre un Vélib' le matin et de rentrer le soir autrement, si le temps s'est dégradé dans la journée ou si l'utilisateur souhaite se rendre plus loin. Ainsi, le vélo personnel sert davantage à effectuer des trajets dont l'origine et la destination sont connues par avance, soit des allers-retours, tandis que le Vélib' est plus propice à l'imprévu, ne nécessitant pas de revenir là où il a été laissé.

De fait, **les usagers du vélo personnel ont tendance à organiser davantage leur mode de vie au travers de celui-ci**, de manière à l'utiliser le plus possible, tandis que les vélibeurs voient en Vélib' une nouvelle possibilité de déplacement qui vient compléter une offre de transport déjà fournie. Vélib' permet donc à des usagers d'arbitrer au quotidien parmi plusieurs possibilités, il s'agit d'un service parmi un bouquet de services. Contrairement aux usagers du vélo personnel, **les vélibeurs adaptent leur pratique cycliste aux contraintes de leur mode de vie**, et non leur mode de vie aux contraintes de la pratique cycliste.

"Les fois où j'ai pris mon vélo et qu'après j'ai voulu aller faire du shopping bah ça me saoule de devoir trouver un machin puis après de devoir aller reprendre mon vélo. Le Vélib' tu le poses t'es libre et tu finis ta vie à pied, c'est super agréable."
Agnès, 26 ans, vélibeuse et usagère du vélo personnel



Quels changements Vélib' apporte-t-il au système de mobilité francilien ?

Vélib' a apporté des changements marginaux dans les modes de vie. Il ne modifie pas les lieux, horaires ni fréquences des activités des individus, exception faite d'aller-retours supplémentaires lors de la pause déjeuner ou du fait d'exercer une activité sportive lors de ses déplacements. L'apport majeur est de permettre une mise au vélo pour certains usagers, en résolvant partiellement la contrainte de stationnement induite par la possession d'un vélo personnel, attirant des anciens usagers du vélo personnel ou des non cyclistes. Il s'agit d'une résolution ponctuelle puisque le problème n'est pas directement traité mais qu'une alternative est proposée.

Cependant, Vélib' a pu permettre de favoriser la pratique cycliste à Paris et en petite couronne, par le fait de voir plus de vélos circuler. Des **trajectoires** ont été identifiées : des individus non usagers se sont mis au Vélib' puis l'ont laissé pour acquérir un vélo personnel.

Exemple de mise au vélo observée



Vélib' joue donc un rôle dans le système de mobilité francilien puisque certains usagers n'ont pas renouvelé leur abonnement Navigo une fois qu'ils ont pris leur abonnement Vélib'. Même si le phénomène n'est pas quantifiable par notre étude, la question de l'estimation du nombre de places libérées dans les transports en commun qui pourraient attirer des automobilistes et les inciter à changer de mode de déplacement, reste ouverte.

Un cadre environnant qui évolue selon les pratiques cyclistes

Une nouvelle perception de l'espace

L'introduction du mode cycliste dans le quotidien change la perception que les usagers ont de leur environnement spatial, leur offrant une nouvelle expérience de la ville en tant que cycliste. Les usagers rencontrés lient la pratique cycliste à une certaine maîtrise de l'orientation dans l'espace.

"J'ai un peu un plan dans ma tête. Ça m'a appris à relier des quartiers."
Alizée, 27 ans, vélibreuse et usagère du vélo personnel

De même, les vélibeurs évoquent le fait que la pratique du Vélib' leur a donné une autre représentation de l'espace.

"En ayant commencé le Vélib' on se rend compte qu'à Paris la plupart des choses sont accessibles, en vélo rien n'est vraiment loin, rien n'excède 30 minutes." Tatiana, 22 ans, vélibreuse

Vélib' induit aussi un changement de perception de la ville.

Le Vélib' offre donc un **autre vécu des lieux**, et une nouvelle manière d'appréhender le corps dans la ville, puisque de nombreuses usagères évoquent le plaisir de sentir **"le vent dans les cheveux"**.

"Le Vélib' c'est une manière de voir autrement la ville, d'utiliser autrement la ville, et ça permet de découvrir des endroits auxquels on n'aurait pas pensé en tant que piétons ou automobilistes."
Angèle, 22 ans, vélibreuse



Une nouvelle perception du temps

Les vélibeurs présentent Vélib' comme un mode de déplacement permettant de gagner du temps par rapport aux autres modes de transports, et de gagner en **autonomie**.

La pratique cycliste représente une occasion pour les usagers de se déplacer de manière active à un **rythme choisi**, en étant indépendant.

"[en évoquant le rythme imposé par les transports en commun] Le vélo il va pas s'arrêter pendant 10 minutes alors que je dois aller quelque part."

Barbara, 21 ans, vélibreuse

"Honnêtement, je trouve que c'est le meilleur moyen pour visiter en fait. A pied tu mets plus de temps, en métro du voit rien, c'est le moyen de transport le plus adéquat et le plus simple."

Patrice, 28 ans, usager du vélo personnel

Un rapport aux autres contrasté & un rapport à soi essentiel

Il existe des communautés de cyclistes, militantes, mais aussi de vélibeurs avec des codes spécifiques (selles retournées pour avertir d'un dysfonctionnement).

Nos observations ont également permis de mettre à jour des situations d'entraide entre vélibeurs, parfois longue de plusieurs minutes, afin de faire face au nouveau dispositif.

On note aussi un rapport conflictuel entre les cyclistes, qu'ils soient usagers du vélo ou vélibeurs, avec le reste des usagers, qu'ils soient piétons, automobilistes ou même cyclistes. Ces conflits naissent d'une différence de vitesse induite par le mode de déplacement.

Pour finir, la pratique cycliste laisse apparaître une recherche du plaisir individuel avec un vocabulaire de la sensation corporelle (cheveux au vent, recherche du soleil, liberté de mouvement). Dans la même lignée, la recherche de la solitude est également mise en avant.

→ Pour conclure

Contrairement au vélo privé, Vélib' s'inscrit dans un dispositif urbain, ce qui le rattache à Paris et conditionne son utilisation spatio-temporelle. Ses usagers sont avant tout des personnes qui proviennent des transports en commun et qui continuent à les utiliser selon des arbitrages quotidiens.

Le Vélib' est donc un vélo partagé, perçu comme pratique et rattaché à un usage utilitaire.

L'impact du Vélib' sur les modes de vie reste marginal, mais l'emblème qu'il représente et véhicule en région parisienne offre une image renouvelée et incitatrice à la pratique du vélo dans un milieu urbain dense.

→ Pour aller plus loin

- HÉRAN F., (2015), *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, 256 p.
- MASSOT, M.-H., (2010) *Mobilités et modes de vie Métropolitains*, les intelligences du quotidien, L'oeil d'or, 332p ;
- TIRONI, M., (2014) « Faire circuler des vélos et des personnes. L'écologie urbaine et la maintenance du programme Vélib' de Paris », *Revue d'anthropologie des connaissances*, vol. 8, 1, no. 1, pp. 179-219.
- RAZEMON, O., (2014) *Le pouvoir de la pédale : comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Rue de l'échiquier, 192 p.

