

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :** Les systèmes en libre-service modifient-ils les modes de vie ? Le cas du Vélib'  
parisien

**Auteur(s) :**

Manon ESKENAZI, doctorante, Lab'Urba (Université Paris-Est), [manon.eskenazi@u-pec.fr](mailto:manon.eskenazi@u-pec.fr)

Marie-Hélène MASSOT, professeure, Lab'Urba (Université Paris-Est), [marie-helene.massot@u-pec.fr](mailto:marie-helene.massot@u-pec.fr)

Atelier SIM, Ecole d'Urbanisme de Paris

**Mots-clés :**

Vélo, Vélib', modes de vie

**Résumé :** Lors du lancement du système de vélos en libre-service (VLS) Vélib' à Paris, en 2007, le maire de Paris Bertrand Delanoë se réjouissait de l'arrivée de ce nouveau service qui devait entraîner une « véritable transformation des modes de déplacement à Paris » (cité par Tironi, 2012, p.69). Dix ans plus tard, la révolution n'a pas eu lieu, même si Vélib' a donné un véritable coup d'entraînement à la politique vélo parisienne, et accompagné la croissance de son usage (Héran, 2017). Pourtant, force est de constater que le Vélib' s'est inscrit au cours de la dernière décennie dans le paysage parisien et les pratiques de ses habitants : le nombre de déplacements en Vélib' a augmenté de façon constante jusqu'en 2014, et s'est stabilisé depuis autour de 39 000 000 de déplacements annuels (Mairie de Paris, 2016). Il est aussi fortement ancré dans les imaginaires de la ville à laquelle il est restreint et qu'il différencie de la banlieue, comme le moquait Jean-Pierre Lévy en 2009 : « *la porte de Montreuil c'est encore Paris, là où tu trouves les Vélib' indiquant « Ici commence la Capitale* » ». Depuis, le Vélib' s'est étendu aux communes de petite couronne, et devrait s'élargir à soixante communes de la métropole francilienne d'ici fin 2019.

Au regard de l'ambition énoncée plus haut de B. Delanoë de transformer les modes de déplacements parisiens à travers Vélib', cette communication interrogera l'impact qu'a eu ce service dans l'organisation des modes de vie de ses usagers. Comment s'est-il inséré dans les pratiques quotidiennes des Parisiens ? A-t-il modifié l'organisation des activités quotidiennes des usagers ? En positionnant le regard à l'échelle « microsociale » (Desjeux, 2013) de la mobilité, c'est-à-dire sur la place que prend l'objet Vélib' dans l'ajustement des activités quotidiennes, nous souhaitons apporter un éclairage sur les choix de comportement de mobilité des usagers du VLS.

S'intéresser aux modes de vie revient à considérer l'orchestration des pratiques qui forment le panel des activités quotidiennes à l'aune des contraintes et des potentiels des individus. Les modes de vie « sont tout autant définis par des usages du temps, des activités pratiquées que par des espaces fréquentés et par la localisation relative de ces derniers » (Massot, 2010). Dans cette perspective, les déplacements constituent des liens d'enchaînement des activités dans l'espace, et font donc partie intégrante des pratiques quotidiennes. Pour saisir au mieux

les modes de vie, nous mobilisons deux corpus d'enquête réalisés dans le cadre d'une recherche menée par des étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris pour le Forum Vies Mobiles sur les pratiques de mobilité des cyclistes et des « vélibeurs ». Une enquête quantitative par questionnaires (n=716) a été menée entre décembre et février 2018 sur les usages et représentation du Vélib' et du vélo. Cette enquête a été administrée sur Internet auprès de vélibeurs, de cyclistes et de non-usagers, et diffusée via les réseaux sociaux. Elle a été accompagnée d'une enquête qualitative par entretiens semi-directifs auprès de 34 vélibeurs, cyclistes et non-usagers entre janvier et février 2018.

Cette recherche a mis en évidence plusieurs résultats :

- Le dispositif Vélib' n'induit pas de modification significative des modes de vie et de l'organisation des activités quotidiennes. Cependant une rupture dans les modes de vie favorise la mise à l'usage de Vélib' : Sur les dix usagers du Vélib' enquêtés dans les entretiens, sept se sont mis au service suite à un emménagement dans Paris ;
- Vélib' représente « l'urbanité » parisienne et reste circonscrit à cet espace dans les représentations des usagers et des non-usagers. Malgré son introduction en petite couronne depuis dix ans, il contribue à renforcer la dichotomie entre Paris et la banlieue ;
- Les usagers du Vélib' ont une approche plus servicielle des modes de déplacement, et sont plus multimodaux et intermodaux que les cyclistes. L'usage de Vélib' n'exclue pas l'usage des transports en commun et de la marche, que ce soit au sein d'une même chaîne de déplacement ou pour différents trajets dans la journée. Les cyclistes favorisent le déplacement porte à porte et la monomodalité, la pratique du vélo étant également un moyen de limiter voire supprimer l'usage des transports en commun.
- Les non-usagers font également une différence entre le Vélib', qui véhicule une image positive de service de mobilité, et le vélo qui est considéré comme dangereux. En ce sens, Vélib' a effectivement révolutionné les modes de déplacement non pas en amenant une révolution du vélo, mais en contribuant à modifier le rapport des individus et des pouvoirs publics à la mobilité. Vélib' n'est pas seulement un vélo, c'est un service de mobilité qui multiplie les choix de mode de déplacement de ses usagers en n'excluant pas les autres modes. Si aujourd'hui les concepts de « ville multimodale » et de la mobilité en tant que service (« mobility as a service » - MAAS) sont prégnants dans les discours des acteurs publics et privés de la mobilité, Vélib' a pleinement contribué à inscrire ce changement de paradigme dans les politiques et pratiques de mobilité parisiennes. Ce service a ouvert la voie à d'autres offres privées comme les vélos et trottinettes en free-floating, faisant de la micromobilité et de l'intermodalité le nouveau champ d'action des opérateurs privés de la mobilité.

Héran F. (2017), « A propos du report modal. Les enseignements du cas parisien », in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°71, p.99-124.

Lévy, J. (2009). « Lettre à Didier ou le Grand Paris vu de Montreuil », in *Espaces et sociétés*, 136-137,(1), p.211-217.

Mairie de Paris (2016), *Le bilan des déplacements à Paris en 2016*, 58 p.

Massot M.-H. (2010), « Introduction », in Massot M.-H. (dir.) *Mobilités et modes de vie métropolitains. Les intelligences du quotidien*, L'œil d'or, p. 7-19.

Tironi M. (2012), « Mettre l'écologie en mouvement. Les controverses aux origines du projet Vélib' », in *Tracés*, n°22, p.65-83.