

## Étude du Forum Vies Mobiles sur le Velib' :

### En 10 ans, le Velib' est entré dans les mœurs des Franciliens mais n'a pas tenu toutes ses promesses !

Si le Velib' est aujourd'hui parfaitement intégré dans le paysage parisien, a-t-il tenu toutes ses promesses ? Quel a été son impact sur la réduction de l'utilisation de la voiture ? C'est à ces questions qu'a répondu le Forum Vies Mobiles, think tank de la mobilité soutenu par la SNCF, dans son étude dédiée au Velib'.

*Cette étude, réalisée fin 2017 – début 2018 par des étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris.*

#### Le Velib', un mode de déplacement désormais bien ancré dans la routine des Franciliens

En 2007, la Mairie de Paris lançait le Vélib' avec pour objectif de réduire la circulation automobile au profit du vélo, donnant ainsi à Paris l'image d'une ville pionnière en termes de politique de mobilité durable. Ce lancement s'est inscrit dans la continuité des actions portées par la ville depuis les années 1990 en faveur du vélo et au détriment de la voiture.

Et de fait, le Vélib' a atteint un premier objectif en induisant un nouveau partage de la voirie (suppression de places de stationnement automobile pour installer les stations) et en offrant du même coup une bien plus grande visibilité au vélo et à sa pratique dans l'espace public. Aujourd'hui, le Velib' est bien ancré dans les habitudes des Franciliens et est considéré comme une bonne alternative pour se déplacer dans Paris. À la fin de la concession de JC Decaux, un Vélib' était utilisé en moyenne 7 fois par jour. La grogne actuelle des usagers du Velib' est la preuve, si nécessaire, de son succès populaire.

#### Mais un service qui n'a pas tenu toutes ses promesses...

##### → Le Vélib' un service qui ne coûte rien ?

Vélib' ne devait rien coûter aux Parisiens, il devait même rapporter 3 millions d'euros par an. Actuellement, son coût annuel s'élève à **33 millions d'euros** (soit 17 euros par Parisien de plus de 14 ans, l'âge minimal pour accéder au service). Si on répercutait ce coût sur les 300 000 abonnés, le prix de l'abonnement annuel devrait être porté à 149 euros par an (contre 39 euros en 2018).

##### → Le Velib' contre la voiture ?

Velib' n'a clairement pas rempli le premier objectif fixé par la Mairie de Paris lors de son lancement : réduire la circulation automobile au profit de l'utilisation du vélo. Les anciens automobilistes sont très minoritaires, **moins de 5%**, parmi les utilisateurs de Vélib'. Le report des automobilistes vers le Vélib' a donc été très faible. L'essentiel de ses utilisateurs se déplaçaient auparavant en transports collectifs ou à pied sur les trajets qu'ils font aujourd'hui en Vélib'.

#### Une alternative aux transports en commun

Un effet collatéral inattendu est que Vélib' libère de la place dans les rames en heures de pointe, puisqu'il est très utilisé sur ces plages horaires. Au regard de la saturation des transports collectifs franciliens, c'est positif !

## **Vélib' et le vélo : une utilisation différente !**

Là où les usagers du vélo personnel ont tendance à privilégier systématiquement le vélo pour se déplacer et à adapter leur mode de vie aux contraintes de la pratique cycliste, les usagers du Vélib' sont bien plus intermodaux et multimodaux. Ils profitent de la **flexibilité propre aux systèmes de vélo en libre-service (VLS)** pour arbitrer avec les autres modes à disposition selon le programme de leur journée, leur tenue vestimentaire, la disponibilité d'un Vélib', et bien sûr... la météo ! Cette dernière joue un rôle important puisqu'elle représente un frein pour 55% des abonnés.

Autrement dit, la pratique du vélo individuel procède d'un choix fort qui structure le mode de vie, là où **la pratique du Vélib' est davantage une option supplémentaire** au service d'un mode de vie déjà en place.

Par ailleurs, le Vélib' et le vélo personnel rendent possibles des pratiques différentes, ce qui explique que certains Franciliens utilisent les deux. Vélib' permet à certains Franciliens de **découvrir et de tester la pratique cycliste**, avant d'en faire une routine, et parfois d'acheter son propre vélo. A l'inverse, certains utilisateurs du vélo personnel se (ré)orientent parfois vers Vélib' pour des raisons pratiques (vol, difficulté à stationner son vélo, externalisation de la maintenance du vélo, coût plus faible...).

### **Concernant l'étude Velib' :**

10 ans après le lancement de Velib', le Forum Vies Mobiles a confié la réalisation d'une étude à deux groupes d'étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris, dans le cadre d'ateliers professionnels. Cette étude a été lancée en octobre 2017. Ces résultats sont issus :

- d'une enquête quantitative réalisée auprès de 716 répondants : des usagers du vélo personnel (40%), des usagers du Vélib' (38%), et des non usagers (20% des répondants).
- d'une enquête qualitative, avec 34 entretiens réalisés.
- des observations de terrain, à 8 stations Vélib'
- d'une synthèse inédite des principales données existantes sur Vélib'

### **Le Forum Vies Mobiles :**

Le Forum Vies Mobiles est le *think tank* de la mobilité, soutenu par SNCF. Pour lui, la mobilité structure le déploiement de nos modes de vie. Nos déplacements, leur vitesse, leur fréquence et les distances parcourues, ont fortement augmenté et ont été réorganisés par l'usage des technologies de l'information et de la communication. Cette mobilité pose des problèmes environnementaux (changement climatique, pollution...) et ne correspond pas pleinement aux aspirations des individus. L'ambition du Forum est d'imaginer des mobilités futures désirées et soutenables, et de penser leur mise en œuvre par étapes à l'échelle des individus, des entreprises et des acteurs publics.

**RETROUVEZ EGALEMENT LE FORUM VIES MOBILES SUR :**

[Twitter](#) - [Facebook](#) - [Web](#)

**Contact presse:**

**Agence suPR !**

Véronique WASA - [vwasa@supr-agency.com](mailto:vwasa@supr-agency.com) - 0652226907