



LE CYCLISTE

ET LE VÉLIBISTE

Des rangs de vélos identiques ont fait irruption dans les rues de nos grandes villes, faisant pâlir les bicyclettes éclectiques sur leurs pauvres portiques. De quelle innovation s'agit-il ? Le vélo aurait-il été réinventé ? Peut-on prédire sa généralisation pour lutter contre la congestion des villes, le dérèglement climatique et l'obésité ? Les fonctions du vélo en libre-service (ou VLS) sont observées par un amoureux de la bicyclette... et cependant amateur des Vélib'.

Une nouvelle espèce de vélo, mais de quel genre ?

Le VLS est constitué d'un cadre, d'une fourche de selle et d'une fourche de direction, d'un guidon muni de freins et d'une poignée de changement de vitesse à droite comportant trois crans, d'une chaîne et d'un pédalier sans cale-pied. Il est muni d'un panier situé à l'avant du cadre et d'un système d'éclairage qui fonctionne dès le décrochage de la machine et sans frottement. C'est un vélo... Hormis quelques détails incongrus comme l'attache par un crochet, situé latéralement au cadre, lorsqu'il est en station. En station ? Les VLS se regroupent sur des emplacements prévus, entre trottoir et chaussée, autour de leur « totem » ou borne. Pour utiliser un VLS, il faut avoir un compte en banque. Pas de location sans caution, pas de caution sans empreinte bancaire. Le VLS favorise la location de courte durée pour une somme modique. Il exige donc un moyen de paiement sophistiqué. Il faut pouvoir lire et suivre des instructions, actionner les fonctions et respecter les étapes pour éviter l'erreur de commande. Le VLS fait de vous un opérateur. De fait, les principaux utilisateurs sont des citoyens « instruits » et intégrés, capables de satisfaire à l'ensemble des opérations requises. Le VLS n'est plus un simple vélo. C'est un système

d'accès à un service, codé. Inaccessible pour certains. Notre analyse intuitive d'anthropologue amateur est confirmée par les enquêteurs de TNS-Sofres (source : Newsletter iVelib) : « Les abonnés longue durée sont toujours plutôt masculins (59 % d'entre eux), de catégorie socioprofessionnelle supérieure (76 %), jeunes (35 ans) et parisiens (85 % d'entre eux). » Les abonnés courte durée sont majoritairement des femmes (63 %) et des habitants de banlieue (58 %). Les données plus approfondies par âge et catégorie sociale sont couvertes par le secret commercial...

Un espace publicitaire ?

VLS rime avec ville de l'interactivité et de la connectivité. Est-ce un service public ? D'une certaine manière puisqu'il est accessible dans l'espace public. Pour le reste, le VLS s'insère dans un ensemble de technologies qui créent des niveaux d'accès à des bouquets de services. Elles individualisent le citadin dans sa consommation comme dans sa pratique de la ville. « Je suis un éphémère et point trop mécontent citoyen d'une métropole crue moderne ! ». Le citadin compose son bouquet, qui comprend le VLS. La ville interactive (notée parfois 2.0) repose sur le perfectionnement et l'extension du domaine de ces services, et sur le fait que le citadin/

consommateur devient lui-même un agent porteur et transmetteur d'informations. Tout devient fluide et gestion de flux.

Le VLS s'adresserait donc en priorité, à son corps défendant ou non, à ceux que les sociologues des « styles de vie » appellent les innovateurs. S'identifier au VLS, c'est se percevoir comme innovant. Je ne suis pas simplement le mouvement (imitation), j'en suis partie prenante (adhésion), voire je le précède (anticipation). L'engouement pour le VLS manifeste d'abord, pour des urbains blasés, pressés et potentiellement grégaires, la volonté de se redistinguer. Et lorsque d'autres optent pour les « fixes » – des vélos totalement dépourvus, ultralégers, qui ont fait leur apparition à Paris en même temps que les Vélib' – certains pratiquent le *freeride* en Vélib'.

Pour sa diffusion à d'autres groupes, « l'objet » communique directement dans l'espace public. Son apparition crée son potentiel de séduction et de désir d'usage : il fait lui-même la publicité du système. En ce sens, il n'est pas étonnant qu'il soit né chez des spécialistes de la communication urbaine (affiche, mobilier urbain, nouveaux supports). Logiquement, il a attiré d'abord les catégories socioculturelles « pionnières », jeunes et informées. Marketing urbain imparable.

« Le vélo qui déraile, c'est le réel qui se rappelle à moi, le trou que je ne trouve pas dans la chambre à air, c'est le réel qui résiste. »

Un service commun ?

Le VLS est né dans les villes. Il emprunte à des formes antérieures, location, partage, prêt, qui ont pu être expérimentées avant lui et dans des contextes particuliers. On connaît plusieurs tentatives ou expériences de vélos partagés, en particulier en Amérique du Nord, sur les campus américains. Il s'agissait de disposer, dans un rayon d'action limité, de vélos en total libre accès, non sécurisés. Cela a fonctionné. Mais du fait d'un manque d'entretien, et d'une recrudescence des vols, le dernier système existant à Edmonton (Canada) a été abandonné en 2008. On trouvait également, avant l'invention des VLS, des points de location de vélos dans la plupart des grandes villes : parfait pour une location d'une demi-journée, d'une journée, d'une semaine, mais inadapté pour un usage de courte durée. Le VLS permet la rencontre de deux systèmes : la disponibilité des vélos en tous lieux et à tout moment ainsi que leur maintenance et surveillance.

Les grandes villes se sont engagées dans des politiques de promotion et de développement des transports dits « alternatifs » à la voiture individuelle, trop polluante, encombrante et « anticlimat » : les transports en commun (le grand retour du tramway), mais aussi la marche à pied et les deux-roues.

Les villes cherchent, depuis les années 1990, à faire redécouvrir le vélo en ville, devenu rare dès les années 1960. Succès en demi-teinte, à quelques exceptions près, comme à Strasbourg,

où le succès est réel avec un réseau de pistes cyclables de plus de 400 km ! Mais des freins à la pratique de la bicyclette personnelle peuvent se cumuler : règlements de copropriété sévères, cours et halls d'immeubles exigus, vols et dégradations, corvée et coût de l'entretien du vélo, intempéries et sueur à l'arrivée... La force du VLS tient au fait qu'il lève réellement une bonne partie de ces obstacles, en assumant et mutualisant les risques. Quant au vélo, il fallait qu'il soit robuste et que son ergonomie s'adapte à un large spectre d'usagers. Il est amusant de constater que le vélo issu des bureaux de conception est un vélo de « femme » dans la catégorie classique. La station se devait d'être également robuste : la borne est le plus souvent en position centrale, trônant comme le totem d'accès au nouveau monde du VLS.

Le système se propage. Le « paysage » français se compose en 2009 de toutes sortes de dérivés du vélo : Vélo à la carte (Rennes, premier libre-service vélo informatisé au monde), Vélo'V (Lyon), Libre-service vélos (La Rochelle ?), Vélo' + (Orléans), Vélib' (Paris), V'Hello (Aix-en-Provence), Vélocité (Besançon et Mulhouse), Le Vélo (Marseille), VélôToulouse, Vêlam (Amiens), Vêlomagg' (Montpellier), BIP ! (Perpignan) ; Velodi (Dijon), V'eol (Caen), Bicloo (Nantes), Cy'clac (Rouen),

VéIO2 (Cergy), VêlOstan (Nancy), Réflex (Chalon-sur-Saône), Vélocea (Vannes), Velcom (Plaine Commune), Vélo Bleu (Nice). L'essentiel a été mis en place depuis 2005, et trois opérateurs, de poids très inégaux, se partagent le marché, comme au début de la téléphonie mobile. La phase d'expérimentation a déjà cédé la place à l'industrialisation du système de VLS.

De la communication à la pratique

Devant le succès rapide des structures de Lyon et Paris, nombre d'autres grandes villes françaises, sollicitées dans le même temps par les opérateurs, leur ont donc emboîté le pas. Cet engouement des instances dirigeantes des grandes villes est lié à de multiples facteurs convergents : le poids grandissant des associations d'usagers de deux-roues ; la montée en puissance des thèmes de l'écologie et de la santé ; l'ascension d'une nouvelle bourgeoisie urbaine, plus jeune et plus « créative » que la bourgeoisie traditionnelle, plus sensible aussi à l'écologie et qui cherche à réinvestir les centres-villes. Les communes sont sensibles au faible coût d'investissement et de maintenance (au moins supposé au départ). Le montage financier imaginé avec les opérateurs semble réduire les coûts publics à zéro, du fait d'une contrepartie publicitaire. Elles y trouvent alors une source de *finance* pour leur communication. À la fois signe visible et *fun* de leur engagement écologique, le VLS contribue à une image high-tech. Le commerce de centre-ville semble

apprécier l'idée lumineuse du panier, et le VLS crée des emplois (quelques centaines en France).

Enfin, la rue a changé de physiognomie du fait de la réapparition du vélo. Elle est à nouveau un espace négocié, les automobilistes redécouvrent l'existence du cycliste. En termes de transports et de lutte contre l'effet de serre, le bilan est pourtant mitigé. Le VLS prend des parts modales principalement aux transports en commun et au vélo classique qui reste à la maison (combien de cyclistes ont abandonné leur vieux clou, dégingué et sans lumière ?). Le vélo pèse encore peu dans le total des déplacements quotidiens. Il n'a également aucun impact social sur les personnes éloignées des transports et sans voiture. Le résultat le plus tangible est donc immatériel : le VLS pourrait induire un changement de mentalités et progressivement de pratiques.

La mécanique du combat

Qui innove, ou a innové ? Si le vélo était déjà moderne et innovant, alors que reste-t-il d'innovant dans le VLS ? Inversement, si le VLS est bien une innovation, il devrait remplacer le vélo, frappé d'obsolescence dans sa forme antérieure. La bataille promet d'être rude entre les tenants de la petite reine « classique » et les partisans du Vélib'.

La bicyclette naît après le chemin de fer et le moteur à vapeur, elle est une fille de la première révolution industrielle. Son usage se démocratise au ^{xx}e siècle, du fait d'un coût abordable, de fabrication, d'acquisition et d'entretien. Elle va accompagner à la fois le mouvement ouvrier, la libération des femmes et l'émergence de la société des loisirs, et pénétrer tous les milieux sociaux.

La bicyclette, nous dit Monique Sicard³, va occuper une « niche technologique » vers 1890 et transformer deux rapports : le rapport au territoire et à son étendue, qu'elle étire, et le rapport au corps et au mouvement, qu'elle mécanise. La bicyclette transforme le corps en corps machine, qui dans l'effort se régénère. Les hygiénistes prônent très vite la pratique du vélo. À l'époque, pour combattre la tuberculose, qui touche principalement les femmes ; aujourd'hui, pour réduire l'obésité. La cause est identique. « La bicyclette est l'instrument attendu de la régénération des forces molles et épuisées⁴. » Qu'est-ce que le VLS introduit de nouveau ? Il ressort d'une petite enquête auprès d'amis usagers qu'il est considéré comme une « invention » formidable, même chez ceux qui ont un vélo personnel.

Je l'utilise, pour ma part, pour aller récupérer mon vélo que j'ai laissé la veille dans un autre quartier. Tout le monde insiste sur la disponibilité à tout moment d'un vélo où que l'on soit à Paris. Pourtant, à lire les blogs et forums, le principal grief fait au « prestataire » est le manque de fluidité du système. Paradoxe. Qu'est-ce que c'est que cet étrange vélo, qui n'est pas à vous, que vous prenez et déposez, jamais tout à fait le même et jamais tout à fait un autre, que vous n'entretenez pas ? Contre lequel vous pesteriez quand il est dégingué, enrageant contre l'entreprise et ses employés ? Auquel vous ne changerez jamais la moindre pièce, que vous ne prendrez jamais le temps de regonfler ?

Le vélo, c'est d'abord une histoire d'apprentissage, une de celles qui laissent des souvenirs indélébiles aux parents comme aux enfants. Le premier vélo. Avec les petites roues que l'on enlève un

jour. Le vélo qui va se faire itinéraire de vie, avec ses étapes et ses cahots : il scande la croissance de l'enfant. Il est une machine à explorer le temps et l'espace. Il met le corps à l'épreuve de virtualités nouvelles. Il étend son territoire, le rayon d'action. Avec un VLS, point de relation affective : je prends celui-ci ou celui-là, je l'utilise sans m'identifier. Je repose, j'oublie. Adieu, VLS n° 3452 !

Être ou avoir ?

La liberté offerte par le vélo, c'est de pouvoir aller goûter l'air de la campagne, au-delà des fortifs, au-delà de l'œil des voisins, de la famille, du quartier. Vous pouvez le faire avec Vélib', sauf que, telle Cendrillon, vous devrez revenir à votre humble condition pour raccrocher ce vélo qui vous est loué à crédit... Non, décidément, l'homme en Vélib' se croit libre, et pourtant... « l'homme est né libre et partout il est dans les fers » (Rousseau, *Du contrat social*).

Paradoxe de la liberté, devoir réparer son propre vélo est source de libération et confrontation au monde : le vélo qui déraile, c'est le réel qui se rappelle à moi, le trou que je ne trouve pas dans la chambre à air, c'est le réel qui résiste. Réparer son vélo, c'est réparer le monde. Faire tourner à nouveau son vélo, c'est remettre le réel d'aplomb et refaire son harmonie. L'usager du VLS ne répare pas sa machine quand elle est hors service. Le vélibiste délègue tout cela à la société protectrice des Vélib'. Il perd prise avec le réel. Il ne lui reste de bien réel que la circulation et le risque d'accident. Cette virtualisation ne serait-elle pas la cause profonde du nombre astronomique de dégradations (7 000 vélos volés et vandalisés à Paris sur 20 000) ? Ou bien la crise de la chose publique ? Est-ce parce que ces systèmes sont payants qu'ils sont vandalisés ? Ou au contraire parce qu'ils ne coûtent rien ? Je plaide pour le retour de la compétence de réparation : qu'il y ait des ateliers de réparation de VLS organisés régulièrement pour ceux qui le souhaitent (lire Robert Pirsig⁵). Le VLS infuse de nouveaux usages et de nouveaux services en ville – bientôt des Autolib' à Paris. La tendance de fond est à la location, à la mutualisation et à l'interactivité. Le fait d'accéder remplace celui de posséder dans le prestige social. Cela tombe bien, nous n'avions plus la place. Il faut partager. Allez, je vous prête ma bicyclette !

JULIEN LANGÉ

Illustrations : Martin Etienne

1. Extrait du poème « Ville » d'Arthur Rimbaud, in *Illuminations*, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », Gallimard.

2. La ville de La Rochelle est hors catégorie : son premier système de vélos partagés date de 1974, et elle n'a cessé de le développer et de le mailler avec les autres modes de déplacement.

3. « S'adressant massivement aux individus pris un par un, la bicyclette est au cœur d'une nouvelle économie de la vulgarisation, tout en restant héritière des stratégies commerciales mises en place sous l'égide de la construction des chemins de fer. Plus qu'un "objet technique", elle est un "objet industriel et culturel" » (Monique Sicard, *Complexité du simple*, Cahiers de médiologie, n° 5, « La Bicyclette », 1998, p. 44).

4. *Ibid.*, p. 39.

5. Il distingue le classique, qui aime connaître et réparer son engin, et le romantique, qui aime l'évasion et seulement l'évasion, dans *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance: An Inquiry into Value* (1974 ; trad. française : *Traité du zen et de l'entretien des motocyclettes*, Seuil, 1998).