

N° 022

2011

Comment décrire les infrastructures de vélo en libre-service ?
La mise en œuvre controversée du dispositif Vélib' parisien

Martin Tironi
Centre de Sociologie de l'Innovation
Mines ParisTech
martin.tironi(a)mines-paristech.fr

CENTRE DE SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION
MINES PARISTECH / CNRS UMR 7185
60 Boulevard Saint-Michel
75272 Paris cedex 06 FRANCE
<http://www.csi.mines-paristech.fr/>

PAPIERS DE RECHERCHE DU CSI

Cette collection a pour but de rendre aisément disponible un ensemble de documents de travail et autres matériaux de discussion issus des recherches menées au CSI (CENTRE DE SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION).

Tous les droits afférant aux textes diffusés dans cette collection appartiennent aux auteurs.

Des versions ultérieures des papiers diffusés dans cette collection sont susceptibles de faire l'objet d'une publication. Veuillez consulter la base bibliographique des travaux du CSI pour obtenir la référence exacte d'une éventuelle version publiée.

CSI WORKING PAPERS SERIES

The aim of this collection is to make easily available a set of working papers and other materials for discussion produced at the CSI (CENTRE DE SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION).

The copyright of the work made available within this series remains with the authors.

Further versions of these working papers may have been submitted for publication. Please check the bibliographic database of the CSI to obtain exact references of possible published versions.

CENTRE DE SOCIOLOGIE DE L'INNOVATION
MINES PARISTECH / CNRS UMR 7185
60 Boulevard Saint-Michel
75272 Paris cedex 06 FRANCE
<http://www.csi.mines-paristech.fr/>

Comment décrire les infrastructures de vélo en libre-service ? La mise en œuvre controversée du dispositif Vélib' Parisien.

Texte présenté et discuté à la 4^{ème} journée doctorale du GDR/CNRS « Économie et Sociologie », à l'atelier doctoral du Centre de Sociologie de l'Innovation et au séminaire STS et Territoires (LATSS).

28 janvier 2011

Martin Tironi

Doctorant au Centre de Sociologie de l'Innovation, MINES ParisTech.
martin.tironi@mines-paristech.fr

Considérations préalables

Le texte suivant correspond à une étude de terrain encore en cours, s'attachant à la description des débuts du projet Vélib', en s'appuyant sur un travail d'archives et d'entretiens. Son intérêt consiste, en particulier, à restituer les controverses qu'a fait naître le modèle économique/urbain du projet Vélib' au moment de sa conception. Ce texte devrait s'inscrire dans l'une des trois parties de ma thèse. En termes généraux, cette thèse se veut être un récit de la trajectoire du dispositif Vélib', montrant la manière dont il a été produit et les différents modes d'actualisation qu'il connaît. Au-delà de la reconstruction historique du projet Vélib', cette étude comprend un travail d'observation ethnographique de l'activité des agents de maintenance du service et des formes par lesquelles les usagers utilisent, définissent et participent de ce programme.

Introduction

Ville durable, nouvelles technologies, nouvelle mobilité, transport public et individuel. Ceux-ci sont, entre autres, les termes que l'on a l'habitude d'employer pour désigner le phénomène de mondialisation des systèmes de vélos en libre-service (VLS). Appréciés pour leur caractère respectueux de l'environnement, ces systèmes sont devenus un *must* pour les villes désireuses de s'inscrire dans ce que l'on nomme la « culture verte ». Ils s'étendent aujourd'hui dans plus de 110 villes dans le monde entier (Vienne, Berlin, Bruxelles, Séville, Dublin, Barcelone, Paris, Rome, Rio de Janeiro, etc.). Buenos Aires et Londres ont été les ultimes métropoles à mettre en place un programme de ce type, cette dernière ayant adopté le système du *London Cycle Hire*, et des projets dans la même veine sont attendus dans des villes comme New York et Sydney. Les multinationales JCDecaux et Clear Channel, expertes en mobilier urbain, dominent le marché du VLS dans le monde, ayant professionnalisé l'exploitation et la maintenance de ce type de systèmes. Ces technologies reposent sur le principe de stations fixes réparties dans divers lieux de la ville, dans lesquelles les usagers peuvent prendre ou laisser les vélos grâce à une carte d'abonnement « intelligente », rechargeable et/ou liée à leur compte en banque.

Parmi l'offre de VLS dans le monde, le système Vélib', inauguré dans la ville de Paris en 2007, constitue le programme de vélos publics le plus connu au monde. Géré par la multinationale JCDecaux, ce programme est le plus important existant, avec 1800 stations et plus de 20600 vélos. Enviée par le monde entier, la Mairie de Paris reçoit chaque année des délégations en provenance des différents pays venues dans le but d'étudier le fonctionnement de cette infrastructure à grande échelle. Le dispositif a réussi à s'étendre dans certaines zones

périphériques de la ville (Plaine Commune, Créteil, Cergy Pontoise), et il emploie plus de 400 techniciens et agents de maintenance.

Comment étudier les infrastructures de vélos publics ?

Si les études récentes sur les infrastructures urbaines présentent des perspectives diverses et varient dans leur approche selon qu'elles proviennent de l'urbanisme, l'histoire ou la sociologie, en termes généraux il est possible de distinguer deux *styles* dans la manière d'aborder les infrastructures et les technologies urbaines. D'un côté, principalement chez des auteurs inspirés des études STS (*Science & Technology Studies*), on trouve une série de travaux concentrés sur l'exploration des aspects politiques des infrastructures urbaines (Graham et Marvin, 2003; Coutard, Hanley et Zimmeman 2005; Valderrama et Jørgensen 2008; Farias and Bender, 2009). Afin de dépasser l'idée ingénue selon laquelle le développement d'infrastructures urbaines est autonome et indépendant des influences extérieures, ces perspectives tentent de mettre en évidence les propriétés politiques inhérentes à ces technologies, critiquant une approche « dépolitisée » des dispositifs urbains considérant qu'ils seraient le produit d'une connaissance purement technique. Nous pouvons par exemple citer les travaux d'Aibar et Bijker (1997) sur le rôle des normes et des valeurs politiques dans la conception et la construction du Plan Cerdà pour le district de l'Ensanche à Barcelone ; et également l'étude de Richardson et Jensen (2008) qui montre comment la conception du *Bangkok Sky Train* a non seulement facilité la mobilité d'une élite, mais a aussi renforcé la ségrégation spatiale à l'intérieur de la ville.

Mais il ne fait pas de doute que l'ouvrage le plus important de ce courant est celui de Graham et Marvin, *Placing Splintering Urbanism* (2003)¹, dans lequel les auteurs analysent, avec un regard multidisciplinaire et géographiquement multi-situé, la manière dont les infrastructures peuvent exacerber les inégalités existantes. Ils soutiennent que la pauvreté ne doit plus seulement être envisagée en termes matériels, mais aussi en termes de connexions, puisque l'accès à la mobilité n'est pas distribué de manière égalitaire entre les groupes sociaux (Graham and Marvin, 2001: 288). Ainsi, ils concentrent leur attention sur les principes planificateurs se trouvant derrière les nouvelles infrastructures urbaines et leurs impacts sur la segmentation territoriale, à travers le présupposé d'une intégration toujours croissante du secteur privé dans les décisions urbaines. Dans la continuité des travaux pionniers de Langdon Winner (1985) sur les effets politiques des technologies, leur ouvrage défend la thèse selon laquelle les infrastructures urbaines modernes sont de plus en plus étroitement liées à des critères politiques « néolibéraux » relatifs à la manière de gérer et gouverner la ville (Graham and Marvin, 2001: 96).

On retrouve une seconde manière d'aborder les infrastructures urbaines dans ce que l'on appelle le *mobility turn*, terme qui réunit une diversité de travaux défendant la thèse de l'entrée dans une ère de mobilité généralisée. Des notions telles que *new mobilities paradigm* (Sheller & Urry, 2000), *mobility environments*, *hypermobilité*, etc., sont devenues des termes d'usage courant dans les sciences sociales contemporaines et s'avèrent être particulièrement attractifs à l'heure d'observer la mondialisation de certaines infrastructures de mobilité, comme c'est le cas des systèmes de vélos en libre-service.

S'attachant sérieusement à la nécessité de dépasser les analyses *statiques* (Urry 2000), ces travaux s'intéressent à la compréhension du type de réalités émanant de l'interaction avec les

¹ Pour une excellente analyse critique du travail de Graham et Marvin, voir Olivier Coutard (2007, 2008).

nouvelles infrastructures urbaines. L'ouvrage de compilation de Sheller et Urry, *Mobile Technologies of the City* (2006), présente un exemple de ce type d'approches. Prenant le cas de technologies de différentes villes (Hong-Kong, Vienne, Paris, etc.), les auteurs signalent que leur intérêt est d'étudier empiriquement le concept de *liquid modernity* de Zygmunt Bauman, en observant la manière dont les technologies mobiles s'imbriquent dans la vie quotidienne des individus (Sheller and Urry, 2006: 3)

Il est possible de situer également le travail de Georges Amar (2010) dans cette perspective, où il indique son inscription dans ce paradigme de la mobilité, fondé sur la « personne mobile, multimodale et communicante, coconceptrice et coproductrice de sa propre mobilité » (Amar, 2010: 17). L'auteur se réfère au dispositif Vélib' en tant qu'exemple de technologie conçue dans ce nouveau paradigme, où l'on met à l'épreuve l'autonomie et la compétence urbaine des usagers, et un mode alternatif et innovant de transport faisant du corps la principale ressource de mobilité (Amar, 2010: 179). Pour lui, nous serions face à l'urgence du paradigme de l'*homo mobilis*, pour lequel la mobilité cesse d'être entendue comme la somme de déplacements réalisés (une référence quantitative), pour être conçue en termes de création de liens (une référence qualitative).

D'autre part, l'un des plus grands critiques de la ville contemporaine, Marc Augé, a dédié un de ses récents ouvrages (*Éloge de la bicyclette*, 2007) à une description de l'opération Vélib' dans la ville de Paris, signalant les transformations que celle-ci génère sur le territoire parisien. Dans la poursuite de l'intérêt pour identifier les nouvelles pratiques associées aux nouvelles infrastructures mobiles, l'ethnologue signale que face à l'urbanisme gris et bruyant qui menace de réduire le territoire parisien à une pure façade, à un immense décor pour touristes, le nouveau système de vélos publics représente une possibilité de récupérer l'expérience libre de la ville et de redonner à celle-ci l'air de « nature » dont elle a besoin.

Je pédale, donc je suis. Avec cette analogie au *cogito ergo sum* cartésien, Augé tente de montrer que se déplacer à vélo va bien au-delà d'un acte purement fonctionnel et utilitaire : c'est, avant tout, un mode d'existence. La renaissance du vélo dans les villes modernes, nous dit l'auteur, nous reconnecte avec notre enfance, avec les premières bêtises et jeux juchés sur cette technologie. Se déplacer à vélo apporte pour Augé une approche différente du territoire : cela nous permet de relier des points et lieux que d'autres moyens de transport ne peuvent pas articuler. C'est pourquoi il affirme que cet objet nous révèle une géographie poétique. La figure du « flâneur » parisien reprendrait ainsi forme, mais désormais à travers l'usage du vélo rendu possible par l'opération Vélib' : les usagers de ce système réalisent que la ville est faite pour être contemplée directement « sans la médiation d'un appareil photographique ou d'une caméra » (Augé, 2007:54).

Il est intéressant de noter que Marc Augé est connu pour sa thèse sur l'invasion de ce qu'il appelle le *non-lieu* (1992), des espaces où l'anonymat, la froideur et la fonctionnalité se fondent pour donner vie à des territoires sans identité ni mémoire, des lieux d'usagers et de consommateurs en transit : hôtels, supermarchés, autoroutes, aéroports, parkings, parcs d'attraction, etc. Cette thèse sur la disparition de la ville, qui a eu des échos dans le monde entier, semble infirmée par son revirement vers le *mobility turn*, ou au moins remise en question dans son *Éloge de la bicyclette*, les milliers de vélos introduits par l'opération Vélib' constituant une possibilité de reconstruction de *lieux*.

Mais alors, comment étudier l'infrastructure d'un système VLS ? L'objectif de ce texte est d'offrir un récit des origines de l'élaboration de l'infrastructure de transport Vélib', à travers

la description d'un moment spécifique de la « carrière » du programme Vélib' : les controverses liées au modèle économique/urbain qui sont nées au moment de la conception du projet, principalement entre les membres du parti des Verts et les promoteurs du Vélib'. Comment est né le projet Vélib' ? Sa mise en œuvre s'est-elle effectivement faite au nom du « développement durable » ? A-t-il été reçu par les groupes de sensibilité écologiste comme une possibilité d'inscrire Paris dans ladite « culture verte » et de promouvoir un développement urbain « alternatif » ?

Telles sont quelques-unes des questions que nous souhaitons développer dans cette contribution. Mais plutôt que d'utiliser certaines des approches mentionnées ci-dessus comme modèle explicatif pour comprendre le programme de VLS de Paris, notre objectif est de montrer comment nombre de ces débats de la littérature académique se sont retrouvés dans les controverses associées au projet, mobilisés de manière implicite ou explicite par les acteurs impliqués dans les discussions. Nous montrerons que les points de vue à la lutte aux origines du système ont été, indirectement, élaborés et équipés à partir de ces deux manières de décrire les technologies urbaines. Autrement dit, grâce à la reconstruction des éléments étant intervenus dans la controverse, nous mettrons en évidence le travail effectué par les écologistes (et leurs sympathisants) pour *politiser* la nouvelle technologie de transport et les catégories qui lui sont associées (« mobilité », « ville durable »), face à un travail que nous pourrions qualifier de *dépolitisation* mené par les promoteurs du projet.

S'appuyant sur une perspective d'étude des controverses (Barthe, 2010; Remy 2010; Lemieux 2007), notre travail décrit les registres de justification et les opérations discursives utilisés au moment de la conception et la validation du nouveau programme, afin de montrer la manière dont la genèse du Vélib' a été marquée par la question du statut politique des technologies urbaines. En d'autres termes, l'hypothèse ici suggérée consiste en ce que les batailles interprétatives sur la description et la signification du nouveau projet d'infrastructure urbaine ont joué un rôle fondamental dans la définition et la délimitation de la nouvelle technologie, et la stabilisation du projet est le résultat d'un travail de ses promoteurs pour faire de la nouvelle technologie un objet incontournable et nécessaire au développement urbain de Paris. Notre travail empirique se fonde sur des entretiens et des analyses d'archives, et il comprend la restitution du point de vue de journalistes et spécialistes qui ont participé à expliciter et diffuser la controverse.

Lyon : le premier événement de VLS et un cas d'école pour Paris

« Des milliers de vélos en libre-service, c'est la liberté ! Des vélos partout, des vélos pour tous ! » C'est avec cette phrase promotionnelle que la Mairie de Paris a inauguré le 15 juillet 2007 le programme de vélos en libre-service (VLS), connu sous le nom de Vélib'. Cette journée préoccupait aussi bien la Ville de Paris que l'entreprise gestionnaire du service, JCDecaux, car il s'agissait de l'une des opérations urbaines les plus médiatiques de ces dernières années. Après six mois de travail intense pour l'installation des stations, les usagers disposaient d'un nouveau programme de transport, qui prétendait transformer les formes de mobilité dans la ville. Mais comment avait pu s'ancrer la nécessité de générer le programme de vélos en libre-service le plus étendu au monde ? Autrement dit, comment l'urgence d'une technologie VLS à Paris s'est-elle forgée ?

Le projet d'installation d'un système de vélos publics à Paris apparaît fin 2005, après la constatation du grand succès remporté par le cas lyonnais, le premier système de VLS à grande échelle en France, baptisé Vélo'V. Mis en place en 2005 par l'entreprise JCDecaux,

sous la modalité contractuelle d'un couplage vélos en libre-service/gestion de parts publicitaires, le dispositif avait remporté une extraordinaire adhésion en un an de fonctionnement, avec plus de 4 millions de locations. Lyon passait ainsi du statut de ville peu reconnue pour l'usage du vélo, à celui de ville enviée par tout le monde pour son nouveau système de vélo urbain, signe de modernité et icône du développement durable. Dans un reportage du quotidien *Libération*, un journaliste soutenait la nouvelle technologie de transport aurait eu « un succès phénoménal auquel ni les élus, ni Jean-Claude Decaux ne s'attendaient »².

À l'occasion de l'inauguration du Vélo'V à Lyon, Jean-Charles Decaux, Président de JCDecaux, a déclaré : « *en proposant Cyclocity au Grand Lyon, qui devient ainsi la communauté urbaine dotée du plus grand nombre de vélos en libre-service au monde, nous avons inventé un nouveau concept* »³. C'est ce nouveau concept qui aurait provoqué la « *crise de jalousie* » du maire de Paris, Bertrand Delanoë⁴. En effet, les autorités de Paris de l'époque ont observé cette expérience avec le plus grand intérêt, puisque le cas du Vélo'V démontrait non seulement la possibilité d'un projet de VLS à grande échelle, mais aussi qu'une telle opération était opportune en termes d'image de la ville. C'est ainsi que l'a expliqué l'un des acteurs impliqués dans le projet : « *Je dirais que la ville de Lyon a montré que c'était possible de faire quelque chose de très spectaculaire et très convainquant sur le sujet. Il a fallu attendre Lyon pour montrer qu'on pouvait faire quelque chose de grand et d'attractif, qu'on pouvait avoir un gros succès. Et puis, il y a toujours une grande rivalité entre les deux plus grandes villes de France...* »⁵.

Mais Bertrand Delanoë ne souhaitait pas se contenter de copier le modèle de Lyon : « *parce que Paris est unique, nous devons créer un mobilier à son image* »⁶. Avec cette ambition, Paris a commencé ses études et explorations pour le développement d'un système similaire : « *Il fallait créer un système supérieur à Paris, et s'il existait bien à Lyon un système avec les mêmes caractéristiques, Delanoë s'est chargé de faire élaborer un projet spécialement conçu pour Paris* »⁷.

Le système devait entrer en fonctionnement avant les élections municipales de mars 2008. Bertrand Delanoë charge Denis Baupin, adjoint vert aux transports lors de l'élaboration du projet Vélib', d'étudier le dossier des vélos en libre-service ; ce dernier nomme Céline Lepault responsable opérationnelle du projet, qui travaillera main dans la main avec ses deux assistants Didier Couval et Matthieu Fierling pour établir la première étude prospective sur ce type de système VLS en Europe : « *On m'avait demandé de faire une enquête sur les systèmes de vélos en libre service dans les villes d'Europe. On est allés à Lyon avec Mathieu*

² «Le Vélo'V a transformé Lyon, pourtant sceptique», *Libération*, (14/07/2007)

³ Communication Extérieure JCDecaux Lyon, «Cyclocity, du mobilier urbain à la mobilité urbaine» (19/05/2005) : <http://www.jcdecaux.com/fr/Presse/Archives/2005/Lyon-Cyclocity-du-mobilier-urbain-a-la-mobilite-urbaine>

⁴ Entretien avec Isabelle Lesens, chargée du dossier "Politique nationale du vélo" au cabinet de Michel Barnier, ministre de l'Environnement (30/04/2010)

⁵ Entretien avec Didier Couval, chargé de mission vélos-rollers à la Ville de Paris lors de l'élaboration du projet Vélib' (17/02/2010)

⁶ Communiqué de presse, Direction Générale de l'Information et de la Communication, Ville de Paris, 2007,

⁷ Entretien avec un Responsable Exploitation Vélib' (18/09/2010)

pendant l'été 2005. On est allés ensuite à Berlin voir le programme Call a Bike, qui est un échec total »⁸.

Ainsi, le cas du Vélo'V a intéressé depuis le début la Ville de Paris, non seulement pour les bons résultats de son fonctionnement, mais aussi pour le montage contractuel attractif mis en œuvre pour financer la nouvelle technologie. En effet, les autorités lyonnaises avaient décidé de lancer un « *appel d'offres sur performance portant à la fois sur la mise à disposition et l'exploitation d'abris-bus pour les voyageurs, de mobilier urbain d'information et d'un parc de vélos* »⁹. La suite de l'histoire est connue : le marché du VLS fut attribué à la multinationale JCDecaux – devançant son rival absolu Clear Channel –, confirmant ainsi la domination de la société française dans le champ VLS. Deux ans plus tard, le même modèle urbain et économique, qui avait séduit les élus de Lyon, est mis en place à Paris, et JCDecaux continuera à installer sa technologie à Bruxelles (Villo!), Dublin (Dublinbikes), Séville (Sevici) et Luxembourg (Veloh).

Premiers pas de l'élaboration du projet Vélib'

Après avoir dressé un premier panorama général de la réalité des systèmes de VLS en Europe, la Ville de Paris passe à une seconde phase d'élaboration et de concrétisation supérieures en commandant aux experts de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) une étude technique sur ce type de dispositifs. Cet organisme a mené un travail détaillé sur le système de VLS de Lyon (jusqu'à ce jour le plus approfondi), en analysant les caractéristiques du type de contrat passé avec JCDecaux, des modalités d'usage, du type de population, des caractéristiques techniques du programme, entre autres. Mais sans doute le travail le plus important mené par l'APUR a consisté en l'élaboration d'une proposition tenant au nombre de stations de VLS nécessaires pour satisfaire la demande de la population parisienne. L'une des conditions fondamentales du succès du programme était de compter avec une connaissance précise et exhaustive de la ville de Paris, de manière à déterminer la demande potentielle pour le nouveau dispositif et de définir le réseau de stations qui couvrirait le territoire. Comme l'affirme le directeur de l'APUR de l'époque, Baptise Vaquin : « *Le succès du service n'était pas évident, puisque nous devons faire fonctionner un système de transport public de manière efficiente, bien connaître les caractéristiques du territoire, de sorte qu'un utilisateur trouve un vélo lorsqu'il en a besoin et qu'ensuite le même utilisateur puisse trouver un lieu où laisser le vélo lorsqu'il n'en aura plus besoin* »¹⁰.

Le travail « en laboratoire » des experts de l'APUR, qui donnerait à la Mairie de Paris les indications nécessaires au lancement de l'appel d'offres gagné postérieurement par JCDecaux, a permis à la ville de commencer à rendre publique l'idée de la nouvelle infrastructure de transport public. Ce déplacement du projet vers l'APUR – marquant le moment où les idées sur le nouveau système de transport sont équipées d'une certaine « texture » scientifique – a été la clé du renforcement du projet après l'avoir fait circuler dans l'opinion publique. Avec cette « mise en laboratoire », ce que l'on concevait jusqu'alors comme extrêmement grand et insaisissable (la ville de Paris) a pu devenir visible et objet de discussion. C'est ce changement d'échelle qui a fait avancer le projet, mais qui a surtout

⁸ Entretien avec Didier Couval, chargé de mission vélos-rollers à la Ville de Paris lors de l'élaboration du projet Vélib' (17/02/2010)

⁹ Étude de localisation des stations de vélos en libre service, Atelier Parisien d'Urbanisme, Rapport 2006.

¹⁰ Entretien avec Baptiste Vaquin, ancien directeur de l'APUR (5/10/2010)

permis de préparer le terrain face à une opinion publique qui ne connaissait pas encore réellement la nature du projet.

La pluralité des cartes établies par l'APUR a non seulement permis la quantification de la réalité urbaine, mais elles ont avant tout joué un rôle narratif central, afin de définir l'identité des acteurs en jeu, les marges de manœuvre et la situation des entités impliquées. En effet, à travers ce travail de « mise en scène » et d'explicitation mené par les experts de l'agence d'urbanisme, a débuté la délimitation des lieux concrets où devait se produire, politiquement et géographiquement, la circulation des objets et personnes qui rendrait possible le programme Vélib'¹¹.

Grâce aux antécédents sociologiques, urbains et techniques élaborés par l'APUR, la Ville de Paris s'est trouvée en conditions de lancer l'appel d'offres, à travers la procédure dite de « dialogue compétitif ». Cette figure contractuelle consiste en un mécanisme de négociations entre la personne publique et les candidats présélectionnés, en l'occurrence JCDecaux et Clear Channel. Au départ, les services de la Mairie ont simplement formulé leurs besoins dans un « programme fonctionnel », élaboré à partir des indications de l'APUR, mais la définition du dispositif cible et des caractéristiques techniques des vélos s'est construite au cours des échanges avec les candidats privés.

Controverses autour du statut politique de la nouvelle infrastructure de vélos en libre-service

Le dimanche 15 juillet 2007, le maire socialiste de Paris Bertrand Delanoë inaugurait le système de vélos en libre-service, sous le nom de Vélib', et face à un public impatient de commencer à utiliser cette nouvelle technologie de transport, il remettait un vélo Vélib' à la première abonnée du programme. Entouré des autorités de la Ville de Paris et de Jean-Claude Decaux, le fondateur de la société qui porte son nom, le maire a souligné dans son discours « *que le Vélib' répondait notamment à 'un problème de santé publique' et participait à l'amélioration de 'la qualité de l'air', ainsi qu'à 'la préservation de notre patrimoine naturel' »*¹².

La force de l'opération Vélib' et du modèle « vélos contre publicité » offert par JCDecaux obéissait justement à l'hypothèse implicite dans le discours de Bertrand Delanoë : le vélo nous rapproche de la ville durable. Hypothèse par ailleurs parfaitement partagée par Marc Augé, lorsqu'il affirme que « *la bicyclette devient ainsi le symbole d'un avenir écologique pour la ville de demain et d'une utopie urbaine qui réconcilierait la société avec elle-même* » (Augé 2008: 41). En effet, l'attrait de ce programme répondait aux *services* que celui-ci pouvait rendre à la population et à la ville en général : offrir une infrastructure de transport « écologique » qui met au centre de son fonctionnement le vélo comme outil de déplacement. Ceci se retrouve dans les campagnes préparatoires au lancement du nouveau système : « *Ce service disponible entraînera une véritable transformation des modes de déplacement à Paris. Il participera à la réduction de la pollution et permettra, à ses utilisateurs, de rester en forme !* »¹³ Cette technologie était alors présentée comme un « nouveau concept de mobilité

¹¹ Le rôle des cartes et plans produits par l'APUR n'est pas analysé ici, bien qu'il soit important de signaler que le travail de l'APUR a ajouté au projet de nouvelles controverses aux lieux d'emplacement des stations, autrement dit, de nouvelles formes de problématisation de l'infrastructure de transport.

¹² NouvelObs.com, 23/06/08, « Bertrand Delanoë a inauguré le système Vélib' »,

¹³ Communiqué de presse, Direction Générale de l'Information et de la Communication, Ville de Paris, 2007.

durable » qui se propose de « *développer une voie moderne et aisée de qualité de vie dans la ville* »¹⁴.

Cependant, la « thématique environnementale » ne se trouve pas seulement dans le discours de la Ville de Paris, mais aussi dans toutes les descriptions et qualités que l'entreprise prête à sa technologie : « *JCDecaux a développé Cyclocity autour d'un concept simple : concilier en zone urbaine mobilité, sécurité, liberté et écologie. Cyclocity constitue un service complémentaire aux transports publics. Alternative à la voiture, il met à disposition des citoyens des stations "vélos" réparties dans la ville, fonctionnant en libre-service 24h/24h. Avec Cyclocity, JCDecaux devient un véritable partenaire des villes pour les accompagner dans la mise en œuvre de leur politique de développement durable* »¹⁵. L'hypothèse derrière ce dispositif est claire : la massification de l'usage du vélo qui favorise la mise en place de ces infrastructures peut être un facteur clé pour faire face à la crise environnementale et améliorer les niveaux de qualité de vie dans les grandes métropoles¹⁶.

Le vélo comme instrument de privatisation de l'espace public

Mais comment comprendre alors qu'au moment même où le maire prononçait son discours inaugural du Vélib' au nom du développement durable, célébrant un mode de transport non polluant, les groupes écologistes organisés brandissaient des drapeaux des Verts et essayaient de boycotter la cérémonie, dénonçant la nature du projet ? Comment expliquer qu'une infrastructure dite « écologique » et décrite par ses concepteurs comme promotrice de la « mobilité durable » se voit opposer une importante résistance chez les sympathisants du parti des Verts, au point que ces groupes aient dû être « *tenus à l'écart de la cérémonie d'inauguration par autant de gendarmes* »¹⁷.

Si l'usage du vélo est bien invoqué en permanence comme la solution aux problèmes des villes contemporaines par les mouvements écologistes et les associations de cyclistes du monde entier, l'introduction du système VLS à Paris a depuis le départ été remise en question par une grande part du parti des Verts et ses sympathisants. Bien que les stratégies de problématisation et remise en cause du nouveau projet urbain de la Ville de Paris s'appuient sur différents arguments, on peut affirmer que le cadre général de la controverse tient avant tout à la logique privée derrière cette nouvelle technologie urbaine. Pour les membres des Verts, l'opération Vélib' constituait le reflet d'une évolution politique majeure, liée à la privatisation rampante des services urbains en France. Selon un membre du parti, la délégation du service de vélos publics à JCDecaux est un signe du manque d'imagination des pouvoirs étatiques, qui favorise l'intégration du secteur privé dans la planification de la ville : « *C'est un problème en France, on n'est pas capable de faire de service public, d'inventer de nouveaux services publics, car il fallait de l'imagination, de l'investissement. Donc quand quelqu'un vient et dit qu'il y a un nouveau besoin, développement durable par exemple, c'est*

¹⁴ Présentation power point avec les "Objectifs du projet", "Ville de Paris "Velib' Un système de transport révolutionnaire à Paris", Patrick Lefèbre, Conseiller scientifique et technique de la Ville de Paris

¹⁵ Description du système « Cyclocity », filiale de JCDecaux: <http://www.jcdecaux.com/fr/Developpement-durable/Entreprise-citoyenne/Mobilite-durable>

¹⁶ Dans la même ligne, un spécialiste en « mobilité douce » soutient qu'« niveau significatif de déplacements cyclistes est un ingrédient incontournable de la mobilité durable, donc d'une 'ville durable' » (Pressicaud, 2009:68).

¹⁷ "Bertrand Delanoë a inauguré le système Vélib'", NouvelObs.com (23/06/08)

l'entreprise privée qui apporte la solution. C'est comme pour les crèches, tout ce qui se crée sont des crèches privées »¹⁸.

Pour les écologistes et leurs sympathisants, la technologie VLS promue par la Ville de Paris et JCDecaux relève des nouvelles formes de gouvernance néolibérale, dans lesquelles les villes sont gérées comme si elles étaient des entreprises, et plus que de répondre aux besoins des citoyens, l'objectif consiste à répondre aux critères de compétitivité économique. « *Delanoë n'est pas la gauche alternative, ce n'est pas la gauche contestataire, anticapitaliste. Il est un capitaliste comme les autres, il n'est pas contre le capitalisme. Alors qu'il aurait pu opter pour un système public, il a pris la décision de s'associer avec le marché privé, laissant de côté l'intérêt général des citoyens et s'en remettant au marché »¹⁹.*

Le vélo apparaît ainsi aux yeux des écologistes comme un instrument de communication sous le slogan de « développement durable », puisque ce que l'on trouve derrière n'est que la subordination du pouvoir public au pouvoir des grandes transnationales. Ainsi, on pourrait dire que la mise en œuvre de l'infrastructure de VLS à Paris n'était pas perverse en soi pour les écologistes, mais les propriétés politiques qui la soutenaient l'étaient. Dans les termes de Graham et Marvin (2003), l'introduction de cette technologie constituait pour les Verts le reflet d'un « urbanisme néolibéral », caractérisé par la sous-traitance à des entreprises privées pour la fourniture de services publics : « *le système des VLS couplé à la publicité est le dernier exemple d'un phénomène plus général de sponsoring publicitaire pour financer des projets publics : la restauration des monuments historiques, les malles pédagogiques au sein des écoles, etc. Il faut pointer dès maintenant du doigt les dérives d'un tel système de financement, sans quoi demain les publicitaires proposeront de financer la construction des piscines, des bibliothèques, voire des écoles ou des hôpitaux »²⁰.*

Dans cette même veine de l'interférence entre les sphères publique et privée, les membres du parti vert ont critiqué la procédure menée pour définir la nouvelle technologie. Ce problème ne tenait plus seulement à l'option de coupler un contrat de VLS avec un contrat privé d'affichage publicitaire, mais aussi à la modalité à partir de laquelle a été établi le cahier des charges présentant les spécifications du dispositif et les conditions du contrat. Comme nous l'avons dit précédemment, la Ville de Paris avait décidé de recourir à la figure du « dialogue compétitif ». D'après les responsables du projet, cette procédure en amont de l'attribution du marché était cruciale car la Mairie ne disposait pas de toutes les connaissances techniques nécessaires à la conception du nouveau dispositif²¹. Ainsi, selon Patrick Lefèbre, associer les candidats privés (JCDecaux et Clear Channel) à l'élaboration « du cahier des clauses techniques » a donné lieu à une procédure qui a permis à la Ville de Paris de définir les caractéristiques techniques optimales du nouveau dispositif. Par exemple, la Ville de Paris, dans une première mouture des exigences techniques pour l'élaboration du nouveau dispositif, n'avait pas considéré les équipements de freinage, protection, antiviol, éclairage et béquille, et ce fut grâce aux propositions faites par JCDecaux que ces spécifications ont été intégrées au « cahier des clauses techniques » se trouvant finalement à la base de l'appel d'offres.

¹⁸ Entretien avec Charlotte Nenner, ancienne élue verte.

¹⁹ Entretien avec Antoine Debievre, Adjoint au chef du département Communication de Transilien SNCF, sympathisant du mouvement vert

²⁰ Nicolas, Laure, Conseillère juridique de RAP (Résistance à l'Agression Publicitaire), "Problèmes liés au couplage des vélos en libre-service au marché publicitaire", le 9/04 2007

²¹ Entretien avec Patrick Lefèbre, Conseiller scientifique et technique de la Ville de Paris (07/05/2010).

Néanmoins, le recours à la procédure de « dialogue compétitif » fut considéré par certains élus verts comme « peu démocratique » : « *Tous les choix techniques ont été construits entre l'administration et les candidats privés, sauf que les élus, les politiques, les citoyens étaient complètement exclus. Il n'y avait plus rien à dire car tout était déjà dit avant, c'est pour ça que je dis qu'il y a eu un problème d'ordre démocratique* »²². Alors que pour l'administration publique, le « dialogue compétitif » a été déterminant dans la conception d'une technologie optimale, comme l'explique P. Lefèbre : « *Grâce à cette procédure, nous avons le service que nous avons actuellement, et nous ne pouvions pas prendre le risque de nous lancer dans une innovation que nous ne connaissions pas, et c'est pourquoi le travail avec les exploitants a été essentiel* ». Certains membres des groupes écologistes ont estimé de leur côté que cet instrument excluait les citoyens et les maires d'arrondissement de l'élaboration du dispositif, ce qui rendait certaines options techniques et politiques irréversibles : « *Le problème c'est quand on négocie un marché avec cette procédure, des choses sont décidées et après on ne peut plus rien faire, c'est-à-dire que si on veut [enlever un panneau], ce n'est pas possible. J'ai déjà essayé, je voulais en enlever un qui était en face d'une école et ça posait plein de problèmes, et on ma dit : «Le marché disait 100 panneaux, donc vous me trouvez un autre emplacement* »²³.

Le vélo comme promoteur du marché publicitaire

Tout en mentionnant les qualités « écologiques » de la nouvelle infrastructure, lors de la cérémonie inaugurale du Vélib', Bertrand Delanoë a souligné un autre élément ayant fait l'objet de controverses sur la nature du système : le Vélib' a été conçu « de telle façon à ce que ça ne coûte rien aux Parisiens. Et même, ça rapporte au moins trois millions d'euros par an ».

Mais avant l'apparition triomphale du Vélib' dans les rues de Paris, le projet de vélos publics a dû être défini devant les tribunaux, grâce à des avocats et des sommes atteignant des millions d'euros. En février 2006, a été livrée la guerre la plus féroce jamais vue dans l'histoire du marché du VLS entre les deux multinationales spécialistes de la publicité extérieure : le français JCDecaux et le groupe étatsunien Clear Channel. Le concessionnaire historique de la Ville de Paris en matière de publicité urbaine se trouvait être JCDecaux, et le groupe allait donc faire l'impossible pour maintenir sa position dans la capitale. Les avantages que représentait le gain de ce marché étaient particulièrement attractifs. Tout d'abord, Bertrand Delanoë, le maire de Paris, se proposait de développer le système de vélos publics le plus important au monde. À cela s'ajoutait le fait que la capitale française compte avec le marché publicitaire le plus grand d'Europe et représente la destination touristique la plus visitée dans le monde. Par conséquent, pour les entreprises en compétition, gagner le marché parisien signifiait évidemment s'offrir une immense vitrine pour promouvoir leur *know-how*. Après une bataille juridique acharnée devant le tribunal administratif de Paris, et l'annulation du premier appel d'offres pour des raisons techniques (au cours duquel le marché était revenu à Clear Channel), le programme de vélos publics était finalement attribué au groupe JCDecaux.

Cette histoire, qui pourrait sembler anecdotique, fait état d'une dimension profondément remise en cause. Les efforts des militants des Verts ont notamment porté sur la défense de l'argument selon lequel cette nouvelle technologie ne bénéficierait pas à la population mais au

²² Entretien avec Charlotte Nenner, élue verte au conseil municipal.

²³ Entretien avec Charlotte Nenner, ancienne élue verte.

pouvoir économique, et en particulier une infrastructure conçue au service du développement du marché publicitaire de la ville. « *La Ville de Paris s'est faite ensorceler par le charme publicitaire de JCDecaux, car ils sont arrivés et ils ont dit ' messieurs, ce service de vélos ne va rien coûter', mais en réalité on le paye avec l'argent que la municipalité ne reçoit plus pour la publicité. C'est la même chose qu'ils ont faite il y a trente ans avec le mobilier urbain, ils ont dit 'je vais m'en occuper, mais ça ne va rien coûter du tout, donc je m'en occupe, je fais l'entretien, je fais appel aux meilleurs designers du monde et laissez-moi donc gérer à votre place les mobiliers urbains'. Ils ont réussi à s'imposer alors que c'était l'espace public et ça aurait pu être un service public* »²⁴.

Les Verts ont essayé de révéler à la population le véritable visage du système : au nom de la thématique environnementale et de la pollution atmosphérique, ce que l'on favorisait était une plus grande occupation du marché privé dans l'espace public. Pour eux, cataloguer le projet de VLS comme promoteur d'une « ville durable » consistait à tomber dans le piège publicitaire de JCDecaux, puisque l'objectif principal de la société selon la même personne interrogée était de « *conserver le marché publicitaire de Paris, non pas d'étendre l'usage du vélo. Leur objectif était d'améliorer leur image, car à Paris l'image de Decaux était vraiment très mauvaise. Il fallait qu'ils conservent leur marché, c'est un gros marché et en plus de ça, c'est une vitrine internationale, c'est-à-dire que cela permet à Decaux d'aller à Singapour, à Milan, partout, et de dire "regardez j'ai Paris". Du côté de la mairie de Paris, c'était d'avoir une politique vélo, très à la mode actuellement* »²⁵. Grâce à la médiatisation de l'usage du vélo en libre-service, JCDecaux réussissait, d'après les Verts, à étendre leur marché publicitaire à Paris et dans le reste du monde, et au passage à redorer leur image d'entreprise.

Les Verts concevaient le vélo comme un moyen de transport alternatif, et par conséquent il ne pouvait pas être associé à aucun autre intérêt privé. Le sujet de la publicité dans les espaces publics se trouvait inscrit à l'agenda politique du parti bien longtemps avant l'existence du projet Vélib'. Celui-ci luttait pour une réduction de la pollution visuelle produite par la publicité. Certains membres des Verts, avec le collectif RAP (Résistance à l'Agression Publicitaire), avaient même réalisé des études grâce à l'aide de sociologues, montrant « qu'on est à plus de 700 messages publicitaires reçus par jour et par individu à Paris », et que, par conséquent, il fallait générer des politiques pour combattre ce « harcèlement publicitaire » auquel sont exposées involontairement les personnes²⁶. Ainsi, pour ces groupes, cette lutte se voyait entièrement anéantie par le nouveau contrat de la Ville de Paris associant le VLS à la publicité. Les Verts avaient déjà critiqué le système Vélo'V de Lyon en argumentant que « *le succès de l'opération va malheureusement de pair avec une pollution visuelle et une agression publicitaire* », et par conséquent répéter le même montage à Paris constituait pour eux un recul : « *lier la publicité et les vélos pose un problème de principe, puisque cela fait dépendre un service public des revenus de la publicité* »²⁷. De nouveau, la question posée ici n'est pas celle de l'utilité du système de VLS, mais celle de l'idéologie qu'il incarne et des « impacts » que l'opération peut générer.

Au moment de renouveler le contrat avec JCDecaux sous la modalité « vélos contre publicité », un accord a été trouvé pour diminuer de 20% le total des surfaces publicitaires, ce qui a été considéré comme une grande avancée par certains membres des Verts. Cependant, la

²⁴ Entretien avec Charlotte Nenner, ancienne élue verte.

²⁵ Ibid.

²⁶ Entretien avec Charlotte Nenner, ancienne élue verte.

²⁷ Discours de Charlotte Nenner, élue Verts au Conseil de Paris, Séances des 12 et 13 février 2004.

politique anti-publicité prévue « *s'est vue compensée par une nouvelle technologie, parce qu'on avait l'impression qu'on allait avoir moins de publicité, sauf que maintenant elle tourne, les panneaux sont déroulants, ils consomment plus d'énergie* »²⁸. De sorte que pour les Verts, le vélo serait utilisé comme une stratégie innovante pour développer le parc publicitaire, « *et maintenant le nombre d'affiches augmente puisqu'ils peuvent présenter quatre affiches sur un même panneau, et ils seront illuminés la nuit* »²⁹.

La bataille des Verts pour dénoncer la nouvelle technologie de transport, en argumentant qu'elle favorise la mise en place de publicité, a eu un écho dans différents médias à travers des articles critiques. Ainsi, l'esprit de ces critiques se reflète bien dans l'analyse d'un journaliste du site CarFree France, média soutenant des moyens de déplacement alternatifs : « *les entreprises de publicité industrielle comme Decaux ont rapidement compris qu'il suffisait de surfer sur la vague verte du développement durable pour inonder toujours plus les villes de publicité invitant à la surconsommation, sur la base d'un modèle économique qui n'a rien à voir avec l'écologie ou le développement durable* »³⁰.

« Encourager une mobilité plus écologique dans les rues »

Lors du même discours inaugural prononcé le dimanche 15 juillet 2007, le maire Delanoë expliquait : « *nous l'avons tous constaté, maires de grandes villes, dans le domaine des déplacements, la demande suit l'offre. Élargissez l'offre de déplacement alternatif et les citoyens vont vers [ces moyens]* ».

En effet, l'une des hypothèses avancées par les promoteurs de la nouvelle technologie de transport était que ce programme, du fait de sa fonctionnalité, provoquerait une augmentation considérable des déplacements à vélo, ouvrant la voie à une mobilité et une ville plus durables. En Europe, la réputation de Paris quant à l'usage du vélo était assez mauvaise (seuls 2% des trajets effectués par ce moyen dans la capitale française, contre 28% à Copenhague par exemple), et il s'agissait par conséquent d'un sujet important à l'agenda urbain de la ville. C'est pourquoi les écologistes et les associations de cyclistes travaillaient depuis des années en faveur de politiques favorables à l'usage du vélo, revendiquant des améliorations de l'aménagement urbain (stationnements de qualité, pistes cyclables, etc.) qui stimuleraient la circulation des personnes à vélo.

C'est alors que les mouvements cyclistes et verts ont vu soudain apparaître un projet d'infrastructure de transport proposant l'installation d'un parc de plus de 20 mille vélos et 18 mille stations, qui résolvait le problème du stationnement et de la peur du vol grâce à une technologie offrant la possibilité du « vélo en liberté ». De fait, l'infrastructure offerte par JCDecaux ne se positionnait pas seulement comme une technologie propre et écologiquement durable, mais elle était également décrite comme l'option techniquement la plus efficiente pour « encourager une mobilité plus écologique dans les rues » et « promouvoir le vélo comme mode de transport alternatif dans la ville »³¹. Les problèmes identifiés par les mouvements cyclistes et écologistes au moment d'encourager l'usage du vélo dans la ville

²⁸ Entretien avec Jean Paul Maurel, Adjoint au Maire (membre des Verts) du 2^{ème} arrondissement de Paris.

²⁹ Entretien avec Charlotte Nenner, ancienne élue verte

³⁰ CarFree France: <http://carfree.free.fr/index.php/a-propos/>, 19/07/2009, Marcel Robert, « Le « Business Model » du vélo publicitaire: fric, exploitation et pollution mentale »,

³¹ Présentation power point avec les "Objectifs du projet", "Ville de Paris "Vélib' Un système de transport révolutionnaire à Paris", Patrick Lefèbre, Conseiller scientifique et technique de la Ville de Paris

trouvaient une solution grâce aux services du nouveau dispositif : « *le vélo est associé à de nombreuses contraintes (entretien, crainte du vol, etc.). Avec le Vélib', c'est le prestataire qui s'en occupe, il n'y a donc rien à faire. Il s'agissait également de développer un mode de transport « collectif individuel » – comme cela a pu être dit – à un coût modique. Nous souhaitons montrer que le vélo en ville, c'est possible* »³².

Dans le même esprit optimiste face à cette nouvelle technologie, un sociologue urbain, s'interrogeant sur la « *véritable transformation* » qu'a signifié le Vélib', soutient que le programme non seulement aura amené de nombreux Parisiens à sortir leur « *vieux biclou du placard* », mais qu'il constitue aussi « *un facteur de cohésion sociale* », car le vélo « *est accessible à un très large public, jeunes ou vieux, riches ou pauvres* » et « *parce que le cycliste est directement accessible, abordable par les autres. Il n'est pas enfermé dans une carcasse métallique, à l'abri derrière sa vitre, coupé du monde* »³³.

Il est intéressant de noter que l'on retrouve ici deux hypothèses à la base du projet. D'un côté, les promoteurs de la nouvelle infrastructure partaient de l'hypothèse de l'« effet boule de neige ». Comme le soutenait Matthieu Fierling, « *nous escomptons plus de 200 000 déplacements à bicyclette après la mise en place complète du système. Nous pensons que ce projet aura un impact sur les modes de vie, notamment sur la manière de se déplacer. Avec ce service, disponible 24h sur 24, les gens n'auront plus, par exemple, la crainte du dernier métro* »³⁴. D'autre part, les arguments mobilisés par certains Verts et les opposants à l'opération Vélib' soutenaient que la nouvelle infrastructure ne représentait pas une véritable politique pro vélo, mais qu'il s'agissait bien d'une stratégie électorale de Bertrand Delanoë avant les élections municipales de mars 2008. « *Il faut se souvenir que Delanoë est issu du monde de la publicité, il connaît bien ce milieu. Donc un grand groupe comme JCDecaux, avec beaucoup d'argent, avec des spécialistes et techniciens de haut niveau, vient lui proposer de lui créer un service médiatique, vendeur, qui va le mettre en lumière, et qui va améliorer son image. En plus, un homme politique ne fait rien pour rien, un homme politique fait tout pour être réélu. Les hommes politiques normalement ne gagnent pas beaucoup d'argent, mais ils sont réélus. Donc il faut voir [le Vélib'] avec sa finalité politique* »³⁵. Dans cette même perspective, le directeur du journal *Libération*, Laurent Joffrin, posait également la question suivante : « *Le Vélib' qui sillonne désormais les rues de Paris peut-il aussi mener à l'Elysée ?* »³⁶.

Un autre argument serait que l'utilisation électorale du vélo aurait obligé les autorités à opérer dans l'urgence, sans générer les conditions nécessaires à un réel développement de l'usage du vélo. « *J'ai l'impression que si le projet n'avait pas eu les implications politiques et médiatiques qu'il a eu, les choses auraient pu se passer autrement, et c'est pourquoi j'ai dit à ce moment-là qu'il ne fallait pas confondre le Vélib' avec une authentique politique vélo* »³⁷. Malgré ces critiques, l'infrastructure de transport offerte par JCDecaux, équipée d'une

³² *Libération*, 15/07/2007, Entretien avec Matthieu Fierling, chef de projet adjoint à la mairie de Paris, «Montrer que le vélo en ville, c'est possible».

³³ Sciences Humaines (n° 188, 2007) entretien avec sociologue Yankel Fijalkow

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Entretien avec Antoine Debievre, Adjoint au chef du département Communication de Transilien SNCF, sympathisants du mouvement vert.

³⁶ *Libération*, 29/08/2007, « Dans la course »

³⁷ Entretien avec Isabelle Lesens, chargée du dossier "Politique nationale du vélo" au cabinet de Michel Barnier, ministre de l'Environnement (30/04/2010)

technologie de pointe, présentait des avantages clairs en termes de disponibilité, maintenance, régulation des stocks... ce qui a fait du système une alternative réelle à la voiture. C'est ainsi qu'il fut présenté par la Ville de Paris, et cet aspect était central pour les concepteurs du système : « *Chaque station fonctionne 24 heures/24 en libre-service, le citoyen introduit une carte d'abonnement (ou de paiement) dans la borne interactive qui libère immédiatement un vélo accroché à une bornette. Il restitue le vélo emprunté, quand il le souhaite, dans n'importe quelle station de la capitale* »³⁸.

Le succès du Vélo'V de Lyon servait l'hypothèse selon laquelle l'infrastructure de VLS génèrerait en soi un changement dans le comportement des personnes dans la ville. Il n'y avait plus à attendre les urbanistes pour générer des changements dans la ville et les pratiques urbaines, mais il suffisait d'introduire la nouvelle technologie pour que les changements s'opèrent naturellement : « *nous avons pu constater que dans les grandes métropoles où un tel service a été mis en place, le nombre de déplacements à vélo a augmenté (de 80% à Lyon, à titre d'exemple). Beaucoup de personnes ont adhéré au système et ont donné envie à d'autres de circuler avec leur propre vélo. Nous avons pu noter que, plus le nombre de cyclistes est important, plus les automobilistes adaptent leur comportement en conséquence. Nous espérons que cela se vérifiera à Paris* »³⁹. Cette chaîne de causalités était justement celle que tentaient de remettre en question les opposants au projet, argumentant que la corrélation entre la mise en place d'un système VLS et les améliorations des infrastructures cyclables n'était pas évidente dans les villes où cette technologie était développée.

La neutralisation de la critique verte : le triomphe de la technologie VLS en tant que service public écologique

Les efforts pour discréditer le statut de « service public », « écologique » et « pro-vélo » de la nouvelle infrastructure de transport n'ont pas été suffisants pour contrer le travail de justification et d'élaboration technique qui ont rendu possible, le 15 juillet 2007, le lancement de l'une des plus grandes interventions urbaines de ces dernières années. Le jour-même de la cérémonie inaugurale du programme Vélib', le nouveau système recevait déjà une importante adhésion populaire, avec 13 mille abonnés, ce qui constituait une victoire pour Denis Baupin, l'adjoint aux transports de l'époque : « *ça dépasse ce qu'on imaginait, ça montre bien qu'il y avait vraiment une attente* »⁴⁰. Les promoteurs de la nouvelle technologie avaient réussi à démontrer qu'ils étaient dans le "vrai", que le nouveau dispositif de VLS serait bien reçu par le public, car il s'agissait d'une technologie qui venait répondre aux demandes des usagers et de la ville. La création de cette demande, ou « marché », fut avancée par les promoteurs de cette innovation avant même sa mise en marche, à travers des témoignages comme celui qui suit : « *Je trouve ça bien comme idée. Je me déplace à pied ou en métro tous les jours. Je trouve que c'est idiot de se transporter en voiture. Mais le Vélib', je l'utiliserai ! Ce qui est bien, c'est qu'on peut reposer le vélo partout. J'ai vu les panneaux qui annoncent des chantiers un peu partout et j'attends avec impatience de voir les stations arriver* »⁴¹. Si le succès des nouvelles technologies se mesure aux bénéfices qu'elles apportent, clairement celle-ci aurait été reconnue sans même faire monter personne sur un vélo. D'une certaine

³⁸ Description du système « Cyclocity », filiale de JCDecaux: <http://www.jcdecaux.com/fr/Innovation-Design/Cyclocity-R>

³⁹ Libération, 15/07/2007, Entretien avec Matthieu Fierling, chef de projet adjoint à la mairie de Paris, «Montrer que le vélo en ville, c'est possible».

⁴⁰ "Bertrand Delanoë a inauguré le système Vélib'", NouvelObs.com (23/06/08)

⁴¹ Communiqué de presse, Direction Générale de l'Information et de la Communication, Ville de Paris, 2007.

manière, les défenseurs du programme Vélib' avaient réussi à résister à la thèse du déterminisme technologique mobilisée par leurs opposants, en montrant que l'importance de la demande pour le système et les nouvelles pratiques que la technologie de transport provoquerait.

Mais comment le projet a-t-il réussi à convaincre ses contradicteurs et à avancer jusqu'à sa matérialisation ? Autrement dit, comment explique-t-on que le jour de l'inauguration, le maire Delanoë se soit trouvé face à si peu de manifestants verts critiquant le nouveau programme ? Il s'est finalement avéré que, malgré tout le travail critique et argumentatif mené par les Verts et leurs alliés, ce groupe a fini par voter en faveur du projet Vélib' au Conseil de Paris. Les associations et hypothèses proposées pour le projet (vélo en libre-service = mobilité durable = ville durable) ont été si bien ancrées par les promoteurs du projet, que les écologistes n'ont eu d'autre choix que de donner leur aval à la nouvelle technologie urbaine. Comme l'explique Charlotte Nenner, élue verte et parmi les plus ardents critiques du projet : *« je me suis toujours abstenue, mais finalement je ne protestais pas contre les vélos, je suis cycliste et j'ai toujours prôné une politique vélo ambitieuse, mais je ne voulais pas que cela soit fait de cette manière, pas avec ce modèle économique derrière. C'est pour cela que je n'ai pas voté, ni contre ni pour »*. En effet, parmi tout le groupe vert, Charlotte Nenner a apporté l'unique abstention, et le reste des membres ont approuvé le nouveau système.

D'après Jacques Boutault, maire vert du 2^{ème} arrondissement de Paris, son parti se trouvait dans une situation extrêmement délicate et ambivalente face au dispositif de VLS, ce qui l'a finalement amené à soutenir le projet. Pour lui, il n'était pas possible de continuer à dénoncer la nouvelle infrastructure sans mettre en péril la réputation de son groupe aux yeux de l'opinion publique : *« l'opinion publique n'aurait pas compris si [nous avons] rejeté le projet Vélib'. Nous avons historiquement été les défenseurs de l'usage du vélo en ville, par conséquent nous aurions payé un coût politique trop grand si nous avons voté contre un projet qui supposait d'encourager une mobilité plus écologique dans les rues »*⁴². Pour les citoyens en général, il était plus facile de comprendre les critiques adressées au projet par quelques maires d'arrondissement de droite – arguant qu'il s'agissait d'une stratégie électorale du maire socialiste Bertrand Delanoë – que de concevoir le rejet des Verts, les porte-paroles traditionnels du vélo comme moyen de transport écologique dans la ville.

Si pour être acceptés, les choix technologiques doivent passer par l'épreuve du « débat public » (Barthe 2005), dans le sens d'une explication des différents points de vue sur le sujet, il est certain que celle-ci a été franchie avec succès par le projet Vélib' à travers un discours qui a neutralisé ses opposants les plus importants : les Verts. Comme nous avons essayé de le montrer dans ce texte, la tâche n'a pas été évidente, puisqu'il s'agissait non seulement de battre les Verts sur leur propre terrain de prédilection (développement durable, vélo, etc.), mais aussi d'être capable de défendre l'association avec la société JCDecaux, la multinationale numéro un mondial du mobilier urbain. Les promoteurs du Vélib' sont parvenus d'une certaine manière à évacuer la politique (Swyngedouw, 2007) de leurs justifications du caractère durable du nouveau dispositif, plaçant le travail de « politisation » des Verts dans une situation extrêmement délicate par rapport à la préservation de leur image publique.

⁴² Entretien avec Jacques Boutault, Maire du 2^{ème} arrondissement, 6/04/ 2010.

Enfin, comme le suggère un usager abonné au système depuis ses débuts, la dénonciation de l'« idéologie » et « la politique » se trouvant derrière la nouvelle infrastructure est devenue insignifiante face au grand intérêt et à l'utilité publique de la technologie de transport : « *pour moi le grand intérêt de ce système c'est de ne pas posséder le vélo, tu oublies complètement le sujet de la propriété, de devoir faire attention à ton vélo et le réparer, d'avoir un endroit pour le garder... Je m'en fous réellement du fait qu'il y ait JCDecaux derrière et tout ça, moi je dirais que c'est le résultat qui compte. En tant qu'utilisateur, pour moi le bon système c'est celui qui marche et je trouve que pour une fois la publicité peut apporter quelque chose aux usagers, et ça je trouve que c'est génial* ». ⁴³

Conclusion

Revenons donc légèrement en arrière. La première initiative de vélos publics apparaît pendant la décennie 1960 à Amsterdam, menée par le mouvement étudiant des « provos » qui met à la disposition du public des vélos distribués dans différents lieux de la ville, sans stations ni normes de régulation. Contemporains du groupe des situationnistes à Paris, et fortement influencés par les idées d'Herbert Marcuse et sa critique du capitalisme, ce mouvement a lancé lesdits *White Plans*, qui consistaient en des actions publiques d'inspiration dadaïste orientées vers la promotion de formes alternatives de vie. Le plus célèbre des plans blancs fut celui des *White Bikes*, prévu comme la dernière solution face au « trafic terroriste d'une minorité motorisée » (Voeten, 1990). Le plan se proposait d'expulser les voitures, nocives pour l'environnement, de l'intérieur de la ville, pour être remplacées par des vélos qui seraient mis à disposition gratuitement. C'est ainsi qu'est né le premier concept de vélos publics : à travers une action *anti-establishment* de dénonciation de l'usage du véhicule individuel privé et une proposition alternative d'organisation de la vie de la ville (Benjamin Shepard, L. M. Bogad & Stephen Duncombe, 2008). Cependant, après une courte période de fonctionnement, le projet fut rapidement interdit par la police, qui dénonçait une incitation au vol.

Le plan utopique et contestataire a échoué lors de son premier essai. Cependant, l'idée n'est pas morte, et actuellement ce concept *planet friendly* connaît un nouvel essor sous la gestion de grandes entreprises multinationales expertes dans l'exploitation d'infrastructures de vélos en libre-service. Aujourd'hui, le VLS constitue un marché immense, sophistiqué et compétitif, auquel participent des sociétés multinationales, des consultants spécialisés, des gouvernements régionaux, des techniciens et des milliers d'utilisateurs. D'une idée rebelle et isolée, les vélos publics sont devenus une structure transnationale de production, circulation et signification.

Les Verts, pourrait-on affirmer, ont essayé de se positionner dans l'esprit libertaire des *white bikes*, des vélos qui roulent libres de tout « intérêt » politique et économique. Cependant, ce sont JCDecaux et la Ville de Paris qui ont fini par représenter le mieux cet esprit libertaire, à travers une technologie baptisée Vélib', pour « vélo » et « libre », « liberté » ou « libération » ⁴⁴.

L'histoire de la controverse que nous venons d'analyser illustre la capacité de récupération de la critique écologique de JCDecaux, ainsi que sa puissante capacité de persuasion et l'adhésion que le projet a obtenu grâce à un laborieux travail de justification, mais surtout

⁴³ Entretien avec un usager Vélib', 19/02/2010.

⁴⁴ Il est intéressant de noter que l'un des aspects qu'Augé souligne dans son *Éloge de la bicyclette* est le nom que porte la nouvelle infrastructure, qui donne « effectivement une certaine liberté aux utilisateurs ».

grâce à une opération s'appuyant sur des *objets* : les vélos Vélib'. Nous avons vu comment les critiques du caractère « capitaliste » ou peu « durable » de l'opération Vélib' ont été neutralisées à travers la promotion du caractère « écologique » et de « mobilité durable » de la nouvelle technologie. La prise en compte des facteurs écologiques par JCDecaux a été perçue par les Verts non pas comme un authentique souci *moral* pour l'environnement, mais bien comme un intérêt purement commercial et publicitaire. Mais la symétrie « vélos = ville durable » établie par le projet était trop solide pour être moralement démontée par les écologistes. Car s'il existe une chose particulièrement claire dans l'histoire du projet Vélib', c'est précisément cette invocation permanente de la « grandeur écologique » (Lafaye et Thévenot, 1997). La thématique environnementale a été le principal articulatoire à partir duquel les acteurs ont essayé soit de justifier leurs positions (dans le cas des défenseurs de la technologie « écologique »), soit au contraire de critiquer et attaquer les positions des représentants du projet Vélib'.

Pour arriver à monter l'opinion publique contre la réalisation du nouveau projet de transport, il aurait fallu déconstruire le couple vélo/ville durable, ce qui impliquait un travail argumentatif immense qui n'a pas pu aboutir. D'une certaine manière, le dispositif Vélib' a trouvé une issue heureuse grâce à ce travail de description et de *traduction* de la « ville durable », en faisant naître une infrastructure qui rend matériellement visible (des milliers de vélos répartis dans la ville à un euro la demi-heure) le rêve d'un développement urbain durable pour la Ville de Paris. Les efforts engagés pour *politiser* la nouvelle technologie (face à la description du Vélib' comme un service public) n'ont pas été suffisamment bien équipés pour remettre en question l'ensemble de descriptions et projections sur lequel reposait le méga projet. Le grand pouvoir mobilisateur du système n'a pas seulement eu à voir avec la capacité de ses créateurs d'absorber des aspirations jouissant d'une haute acceptabilité publiques, mais, plus radicalement, avec celle d'institutionnaliser et de professionnaliser le discours de la « cause verte ».

Mais revenons à notre question de départ : comment étudier les infrastructures de vélos publics ? Cette controverse a en quelque sorte mis à l'épreuve deux visions des infrastructures mobiles que l'on trouve dans la littérature spécialisée : l'une qui attire l'attention sur les dimensions politiques et sociales de la conception de certains types d'infrastructures urbaines ; et l'autre qui s'intéresse aux nouvelles compétences et interactions sociales générées par ces systèmes technologiques. L'intérêt ici n'est pas tant de déterminer quelle approche a triomphé, mais les formes d'inscription sociale qu'a expérimenté cette littérature au cours de la controverse. Autrement dit, cette polémique a été l'occasion d'observer la « vie sociale » des idées et notions relatives aux infrastructures urbaines, montrant comment les acteurs impliqués dans le débat *ont traduit* ces positions pour signifier et justifier leurs positions. En effet, une grande part de la controverse analysée ici repose sur les manières de décrire le dispositif Vélib' ayant eu cours, montrant que la *flexibilité interprétative* (Pinch et Bijker, 1984) par laquelle est passée la nouvelle technologie s'est finalement stabilisée à travers l'établissement d'une interprétation de l'artefact VLS comme service public. Cependant, on peut soutenir que les multiples pratiques descriptives par lesquelles est passée la nouvelle technologie VLS doivent être envisagées à partir de leur caractère constitutif ou performatif (Mondada 2000), dans le sens où elles ont contribué à configurer et rendre intelligible ce que serait le Paris-Vélib'.

D'autre part, la controverse autour du Vélib' illustre la manière dont les catégories de « technologie écologique » ou « ville durable » sont redéfinies à travers un travail de négociation/normalisation mené par les acteurs mobilisés dans le débat eux-mêmes. La définition de la « ville durable » impulsée par les écologistes, et fondée sur une vision qui insiste sur la « domestication » du marché publicitaire, finit par céder face à celle proposée par l'entreprise privée et la Ville de Paris, qui établit une traduction « biologiste » de l'écologie, dans le sens où l'accent est mis sur des questions comme la qualité de l'air et la santé des personnes.

D'une certaine manière, cette controverse nous montre ici que la catégorie de « ville durable » n'est pas un domaine stable et préexistant aux acteurs qui entrent en scène, mais que sa normalisation, provisoire, a nécessité des instances de conflit et d'explicitation qui ont permis de rendre visibles les points de vue en question. Comme l'ont signalé certains auteurs (Latour, 1989; Callon, Lascoumes & Barthe, 2001), les moments d'effervescence provoqués par les controverses offrent des occasions privilégiées pour décrire la manière dont les acteurs remettent en cause et négocient certaines notions apparemment établies dans l'arène publique. Ainsi, ce processus suscité par le projet Vélib' nous permet d'observer la manière dont ont été délimitées les pratiques et descriptions rendant possible la nouvelle infrastructure ; et, plus globalement, nous pouvons constater que la matérialisation du projet Vélib' n'a pas été le produit naturel ou nécessaire d'une innovation technologique, mais le résultat d'un processus plus complexe, où le débat autour du statut politique de la technologie a joué un rôle central dans la trajectoire et la configuration du dispositif.

Ceci nous amène finalement à nous interroger sur l'utilité du *mobility turn* dans l'étude des infrastructures de VLS. En nous appuyant sur le cas analysé ici, nous pouvons affirmer que son application à l'étude de ces technologies sans une certaine rigueur méthodologique peut s'avérer trompeuse. Le risque premier serait de se transformer en l'avocat de ces programmes de VLS (éloge du vélo, de la nouvelle mobilité, de la renaissance des pratiques urbaines, etc.), sans étudier les pratiques descriptives et les débats qui les rendent possibles. Il semble parfois que le *mobility turn* suppose que la mobilité est une capacité « donnée », en d'autres termes, une compétence assignée par nature aux acteurs ou aux villes. Les infrastructures, dans le cas du système de vélos publics, seraient un simple véhicule ou intermédiaire, puisque c'est la figure de l'*homo mobilis* (Amar, 2010) propre à la société mobile qui préexiste. À l'opposé de ceci, mais de manière symétrique, on trouve le risque implicite du sociologisme, qui consiste à considérer comme une évidence les « contextes culturels mobiles » ou la « ville durable » dans lesquels seraient insérés les individus, et à expliquer à partir de ceux-ci ces nouvelles infrastructures. Adopter une « sociologie de la mobilité » comme un fait *a priori* présente le risque de réduire la compréhension de ces nouvelles infrastructures à rien de plus que des flux urbains indéterminés, propres aux villes en mouvement, mais sans s'interroger sur les mécanismes et les discours concrets qui fabriquent cette mobilité. Ceci pourrait être le piège dans lequel tombent les analyses « culturalistes » comme celles de M. Augé décrites plus haut, travaux qui, par peur d'être taxés de « fétichisme » ou « matérialisme », tendent à exacerber les diagnostics plus « sexy » en termes de réappropriation, d'imaginaires, d'espaces sensoriels, laissant de côté la question des savoirs, des technologies et des controverses qui se conjuguent pour faire de cette infrastructure de mobilité une réalité.

Bibliographie

- Abeillé, A (2007). Dictionnaire du Vélib'. Panama, Paris.
- Akrich, M (1994). « Comment sortir de la dichotomie technique/société. Présentation des diverses sociologies de la technique », In Latour, B et Lemonnier, P., ed, De la préhistoire aux missiles balistiques : l'intelligence sociale des techniques, Paris, La Découverte, pp.105-131.
- Amar, G (2010). *Homo Mobilis. Le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la reliance*. Paris : Éditions Fyp.
- Augé, M (1992). *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Le Seuil.
- Augé, M (2008). *Éloge de la bicyclette*. Paris : Payot Rivages.
- Barthe, Y (2005). "Discuter des choix techniques", *Projet*, n°284, p. 80-84.
- Barthe, Y (2010). "Cause politique et « politique des causes » La mobilisation des vétérans des essais nucléaires français", *Politix*, Volume 23 - n° 91/2010, p. 77-102
- Beroud B (2007). « Vélo'v® : un service de mobilité de personnes à transférer ? » Mémoire Recherche, Université Lumière Lyon 2, Faculté de Sciences Économiques et de Gestion
- Bertonili, L and Dijst M (2003). «Mobility Environments and Network Cities». *Journal of Urban Desing*, n.o 8 (1), pág. 27-43.
- Brand, R. (2008). Co-evolution of technical and social change in action: Hasselt's approach to urban mobility. *Built Environment*, 34(2), pp. 187–199.
- Callon, M (1987). «Society in the Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analysis», in Wiebe Bijker, Thomas Hughes y Trevor Pinch (eds.), *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, Cambridge (MA): MIT Press, pp. 83-103.
- Callon M, Lascoumes, P, Barthe, Y. (2001). *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris : Le Seuil.
- Coutard, O Hanley, R.E. and Zimmerman, E. (eds.) (2005). *Sustaining Urban Networks: The Social Diffusion of Large Technical Systems*. London: Routledge.
- Coutard, O and Guy, S (2007). "STS and the City: Politics and Practices of Hope", *Science, Technology and Human Values*, Vol. 32, pp. 713-734, November.
- Coutard, O and Guy, S (2008). "Placing splintering urbanism: Introduction", *Geoforum* 39 (2008) 1815–1820
- Cresswell T (2004). 'Justice Sociale et Droit à la Mobilité' in *Les Sens du Mouvement*. edited by S Allemand, F Ascher and J Levy (Belin: Paris) pp 143-156.
- Farias, I and Bender (eds.) (2009) *Urban Assemblages How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*, Routledge, UK.
- IDEA (2007) *Guía metodológica para la implementación de sistemas de bicicletas públicas en España*, Madrid, España.
- Graham S; Marvin, S (2003). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.

- Lafaye, Claudette., Thévenot, Laurent (1993) Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature, *Revue française de sociologie*, 34-4. pp. 495-524.
- Latour B (1989). *La science en action*. Paris : La Découverte.
- Lemieux C (2007). « À quoi sert l'analyse des controverses ? », *Mil neuf cent* 2007/1, N° 25, p. 191-212.
- Mondada L (2000), *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris, Anthropos.
- Pinch, T., y Bijker, W (1984), «The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other», en W. Bijker, T. P. Hughes y T. Pinch (eds.), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*, Cambridge (MA): MIT Press, pp. 17-50.
- Pressicaud, N (2009). *Le vélo à la reconquête des villes. Bréviaire de vélorution tranquille*, L'Harmattan, 2009, p. 68.
- Remy, C (2010). "Qui est le plus humain ? La disponibilité des corps de l'homme et de l'animal pour la transplantation d'organes", *Politix*, Volume 23 - n° 90/2010, p. 47-69
- Richardson T and Jensen Ole B (2008). "How Mobility Systems Produce Inequality: Making Mobile Subject Types on the Bangkok Sky Train", *Built Environment*, 34(2):218-231.
- Sassen, S (1999). *La ciudad global*. Nueva York, Londres, Tokio, Buenos Aires: Eudeba.
- Swyngedouw, Eirk (2007) Impossible "Sustainability" and the Post-Political Condition. En Krueger, Rob and Gibbs, David (Eds). *The Sustainable Development Paradox: Urban Political Economy in the United States and Europe*. (pp.13-41) The Guilford Press, New York.
- Urry, J (2000), *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. London: Routledge.
- Valderrama, A & Jørgensen, U (2008) "Urban Transport Systems in Bogotá and Copenhagen: An Approach from STS" *Built Environment*, Volume: 34.
- Voeten, T (1900). "The true story of the Dutch Provos", in *High Times*, (<http://www.ardjoena.nl/Sixties/index.html?P60-07.html>)
- Winner, L (1985). "Do artefacts have politics?" in *The Social Shaping of Technology: How the Refrigerator got its Hum.*, edited by D. Mackenzie et J. Wajcman, Milton Keynes : Open University.