

CIGL Esch

Les vélos en libre-service VÈL'OK

Un projet de mobilité douce et d'économie solidaire

Chaque jour, tout un chacun a besoin de se déplacer pour pouvoir se rendre au travail, développer une vie sociale, faire ses courses, ... bref pour remplir ses besoins primaires et secondaires. Nos habitudes de mobilité qui privilégient la voiture comme mode transport individuel remettent en cause la mobilité comme bien commun. Nous sommes de plus en plus confrontés à l'engorgement des voies de circulation et à l'impact des transports sur les changements climatiques.

Des choix s'offrent à nous : nous déplacer moins (en laissant la voiture au garage), nous déplacer mieux (en privilégiant une mobilité « douce », un mode de transport qui a moins d'impact sur l'environnement) ou nous déplacer différemment (en combinant différents modes de transport).

Une réponse ?

La mise à disposition de vélos en libre-service telle que développée par le projet VÈL'OK au Sud du Luxembourg offre une réponse à ces enjeux. Disponible 24h/24, 7 jours/7, l'utilisation des vélos peut remplacer celle de la voiture pour les courtes distances. Au niveau de l'environnement, la pratique du vélo est positive et durable, car les impacts négatifs sont presque inexis-

tants, voire nuls par rapport à l'utilisation d'un véhicule motorisé. Enfin, les vélos en libre-service favorisent l'intermodalité des transports. Si les transports en commun restent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine, la ville moderne nécessite une réelle intermodalité qui organise et facilite le passage d'un mode de transport à l'autre en fonction des besoins et des moments. Chaque individu doit pouvoir se déplacer facilement, dans des conditions de temps, de prix et de confort acceptable ...

La naissance d'un service de vélos en

La réussite du projet dépend de son appropriation par les usagers qui sont considérés comme des citoyens.

libre-service au sein de la Ville d'Esch-sur-Alzette en 2004 constituait une initiative pionnière et originale. Le plus grand objectif du projet était que les usagers prennent l'habitude d'utiliser les vélos dans leurs modes de déplacement quotidien. Il s'agissait d'une première expérience au Luxembourg et ceci pourrait expliquer aussi les questionnements, voire préjugés, à ses débuts : une entreprise d'économie solidaire est-elle capable de gérer un tel projet ? Un tel projet dans une ville « ouvrière » va-t-il rencontrer de l'intérêt auprès des usagers ? À présent, le CIGL gère 250 vélos électriques et conventionnels en libre-service, disponibles dans plus de 50 sta-

tions et réparties sur six communes du Sud du Luxembourg. Au regard de l'augmentation constante du nombre d'usagers, de l'extension régionale du projet et de la mise en place de vélos électriques en vélopartage en 2015, nous pensons avoir dépassé un certain nombre de ces préjugés. L'expérience du projet VÈL'OK démontre qu'une entreprise d'économie solidaire est capable de prendre en main un système de vélo en libre-service. Un tel projet permet également aux communes de recourir à un service adapté à leurs finances, soucieux de l'environnement et responsable socialement.

Quelques critères de succès

La réussite du projet dépend de son appropriation par les usagers qui sont considérés comme des citoyens. Dans le meilleur cas, notre projet devient leur projet et nous faisons appel à leur responsabilité. En effet, le vélo en libre-service s'appuie sur notre capacité à vivre ensemble : leur succès dépend du CIGL et de nous, nous les usagers, nous les citoyens qui prenons soin du bien public, nous les habitants qui sommes attentifs à la collectivité, nous qui défendons notre liberté de se déplacer suivant des modes respectueux de l'environnement.

Il faudrait admettre aussi que le libre-service vélo n'est pas viable sans subvention. Investir dans un service porté par une

entreprise d'économie solidaire plutôt que dans une entreprise multinationale (comme par exemple les vélos en libre-service gérés par JCDecaux, à l'origine une entreprise dans le domaine de la publicité urbaine) constitue un choix pour un projet de société. Le premier critère d'évaluation n'est pas la rentabilité économique à court terme, mais l'apport pour la qualité de vie des habitants et leur environnement. En fait, investir dans un projet respectueux de l'environnement et faisant appel à la main-d'œuvre locale génère même des avantages et réductions économiques. Nos vélos ont été choisis pour leur résistance et l'optimisation de leur durée de vie. L'entretien se fait la plupart du temps sur place ou, pour les plus grands travaux, ils sont transportés dans un atelier situé dans la ville même.

De plus, l'initiative a permis de créer 17 emplois (15 salariés en insertion et 2 encadrants) et constitue de cette façon un tremplin vers l'emploi pour des personnes considérées comme éloignées du premier marché du travail.

Quelques recommandations pour des projets futurs similaires :

En termes de recommandations aux communes qui désirent initier un projet similaire, l'essentiel est de rendre l'utilisation des vélos en libre-service agréable pour les cyclistes.

Nous recommandons en particulier de :

- développer des itinéraires cyclables et les stationnements vélo,

- prendre des mesures pour diminuer la circulation automobile en ville,

- continuer le développement des zones 30,

- prendre en considération le vélo dans tout nouveau projet urbain.

La promotion du vélo dans nos modes de déplacement quotidien constitue un changement de mentalités pour une vision d'un monde plus durable. Imaginons des VÊL'OK de société favorisés fiscalement par rapport aux traditionnelles voitures de société ... ♦

Les VÊL'OK étaient les premiers vélos en libre-service au Luxembourg. (CC-BY-SA CIGL)

