

Une vélostation en gare de Sénart

Une vélostation de 80 places sécurisées est ouverte depuis quelques mois en grande banlieue sud-est, sur la ligne D2 du RER. Elle s'intègre dans un schéma directeur de liaisons douces lancé il y a dix ans par la ville nouvelle de Sénart. Cette avancée s'inscrit dans un contexte de cyclabilité encore très inégal.



La San de Sénart - Rico de la Hoyva

Sénart est une agglomération de plus de 100 000 habitants composée au départ de huit communes de Seine-et-Marne et de deux de l'Essonne, chacune très attachée à son indépendance et réunies par la constitution d'une ville nouvelle décidée par l'Etat. Le SAN (Syndicat d'agglomération nouvelle) de Sénart est dirigé par Jean-Jacques Fournier, maire de Moissy-Cramayel depuis plus de 38 ans.

Le schéma des liaisons douces

À Sénart, le premier schéma directeur des circulations douces date de 1999. Il prévoyait 67 kilomètres de pistes piétons cycles. Ces pistes sont normalement de 2,50 mètres de large avec double sens de circulation. Cependant en certains endroits la piste est beaucoup moins large... mais cela ne figure pas sur le plan des liaisons douces du SAN de Sénart.

Chacune des villes fait ce qu'il lui plaît. Le SAN n'a pas joué le rôle politique qui aurait pu être le sien d'impulsion et de coordination des politiques vélo des communes qui le composent. Les itinéraires cyclables varient de façon importante entre les différentes communes tant en quantité qu'en qualité. Il arrive qu'une piste cyclable traverse deux ou trois fois un axe de circulation important sur moins de deux kilomètres.

Dix ans plus tard, ce schéma directeur laisse aux usagers un relatif sentiment de frustration. En effet il n'est qu'à moitié réalisé et les priorités d'action n'ont pas été clairement définies. Personne ne sait quel tronçon de voie sera réalisé à deux, trois ou quatre ans. Il semble que les réalisations dépendent certes de considérations techniques ou juridiques mais aussi de choix de politique politicienne sans doute. Selon les priorités et les pressions politiques du

moment, des tronçons sont construits de-ci de-là.

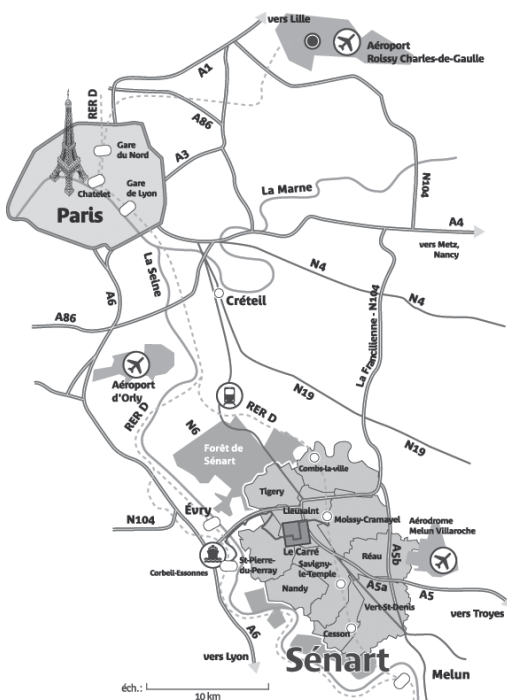
La vélostation

Important élément de communication, la vélostation est un maillon de plus pour faire de Sénart « une ville verte ». Inaugurée en mars dernier, elle complète la charte de l'environnement qui s'impose aux nouveaux parcs d'activité. Mise en place à la gare RER de Lieusaint-Moissy, elle comporte 80 box dont dix sont équipés pour recevoir des vélos à assistance électriques (VAE) et permettre le rechargement des batteries. La qualité esthétique des box a été un point particulièrement étudié afin qu'ils s'insèrent au mieux dans le paysage. Quarante box sont installés côté Lieusaint (à l'ouest de la ligne RER) et quarante côté Moissy (à l'est). Ils se présentent comme des carrousels à dix pans.

Les box sont loués au mois et il est possible de louer pour plusieurs mois à l'avance. Les possibilités de location sont de un, trois ou six mois. Un formulaire doit être complété et diverses pièces doivent être fournies. L'inscription se fait auprès de la société EFFIA qui gère le parc de stationnement payant de la gare de Lieusaint-Moissy.

Carte magnétique et vélos debout

Lors de l'inscription, un box est attribué au client. Celui-ci reçoit une carte ma-





Amnick Lebourg



Le San de Sénart - Rico de la Hoyra

gnétique et une clé. La carte magnétique permet d'ouvrir le box à partir de la borne dédiée à cet effet. Il suffit de poser la carte contre l'emplacement réservé sur la borne pour que celle-ci commande à distance l'ouverture du box et indique sur le panneau l'emplacement de celui-ci. La clé peut être utilisée en cas de panne électrique ou pour fermer le box pendant une période assez longue de non utilisation (vacances par exemple). La fermeture à clé provoque l'allumage d'un voyant au centre de télésurveillance. Ce dernier est informé de toute tentative d'effraction.

A l'usage deux points négatifs peuvent être relevés du point de vue des utilisateurs. D'une part, le fait de devoir mettre le vélo en position debout n'est pas ce qu'il y a de plus commode. Même si l'on s'y habitue, cette opération de-

mande un effort supplémentaire par rapport à un box horizontal. D'autre part, la surface vitrée en haut du box fait effet de serre. En cas de soleil, on peut avoir du mal à toucher son vélo !

Le financement de la politique vélo

Autant le dire tout de suite : le financement est l'un des maillons faibles de la politique cyclable de Sénart. C'est pour des questions de financement qu'un peu moins de la moitié des liaisons douces de Sénart n'a pas encore été réalisée. Environ 500 000€ par an sont consacrés à l'investissement dans les liaisons douces, soit 2,5 km réalisés par an. Cet investissement représente moins de 5€ par habitant. C'est un peu faible pour une ville qui se voudrait exemplaire en matière de

qualité de vie et d'environnement.

La question est de savoir si la politique vélo va devenir une vraie priorité à Sénart ou si des projets plus grandioses continueront à lui être préférés dans un contexte de difficultés financières.

Population jeune et fragilité économique

En effet, outre la crise économique conjoncturelle que nous connaissons depuis quelques mois et qui aura un impact sur les finances des collectivités territoriales, Sénart est confrontée structurellement à d'autres problèmes. Dernière des villes nouvelles décidées dans les années soixante, elle a commencé son développement plus tard que les autres. Elle souffre aussi d'un déficit de financement de l'activité économique, tout en accueillant de nombreux ménages modestes chassés de Paris et sa petite couronne par le prix de l'immobilier. Sa population jeune en fait une ville dynamique mais économiquement fragile.

La révision du Schéma directeur des liaisons douces sera l'occasion pour les élus de valider de nouvelles orientations en matière de politique vélo afin de donner à celle-ci plus de cohérence. Elle nécessitera un dialogue beaucoup plus important avec les différentes communes de Sénart ou des alentours. Néanmoins il existe un risque de perte de crédibilité du SAN sur ce thème si les financements ne suivent pas. Les élus seront-ils attentifs à cette question lors de la définition du prochain budget ?



Amnick Lebourg

Les bornes d'accès fonctionnent avec un badge magnétique



Le San de Sénart - Rico de la Hoyra

Les box contiennent de petits espaces de rangement

ANNICK LEBOURG
DYNAMO SÉNART

Stationnement vélo

Un ensemble encore largement perfectible

Le nouveau schéma directeur des liaisons douces est en cours d'élaboration. Une réunion a eu lieu avec plusieurs associations représentant divers usagers de ces pistes : personnes handicapées, rollers, cyclotouristes, usagers de la bicyclette... Cette réunion a permis de compléter le diagnostic sur l'existant établi par un cabinet indépendant. Celui-ci a noté des aménagements cohérents de quelques liaisons douces avec ce qui a été fait par certaines communes et a aussi pointé quelques faiblesses comme des points de sécurité à améliorer, un jalonnement à prévoir, une signalétique insuffisante, une absence de connexion avec les communes voisines qui ne font pas partie de Sénart, des liaisons entre les communes de Sénart qui ne sont pas encore réalisées.

Un autre groupe de travail constitué d'élus s'est réuni sur ce thème. D'autres points de vue ont pu être pris en compte, comme l'absence de liaisons douces pour relier Réau aux autres communes et ceci alors que cette petite commune de huit cents habitants se situe à cinq kilomètres de la plus proche des gares, que son territoire est traversé par de nombreux usagers qui se rendent au pôle d'emploi de Villaroche, très proche, et qu'elle ne dispose évidemment pas d'infrastructures scolaires au-delà de l'école primaire. Ce groupe de travail a défini les orientations qu'il souhaitait voir mises en œuvre désormais.



Annick Lebourg

Un exemple d'aménagement cyclable à Sénart, trop étroit pour faire cohabiter piétons et cyclistes

La politique choisie est beaucoup plus ambitieuse et nécessitera de multiplier par quatre ou cinq le budget actuellement alloué à la politique vélo. D'autres choix étaient possibles mais tous nécessitaient un budget plus conséquent. Le choix arrêté en groupe de travail consiste à relier Sénart aux autres communes voisines et à considérer que les équipements intercommunaux comme les collèges et les centres sportifs ou culturels doivent être accessibles par des itinéraires cyclables (pas seulement des pistes) réalisés sous l'égide du SAN. Priorité a

été donnée à la résorption des points noirs relatifs à la sécurité, essentielle pour inciter à la pratique du vélo. Le deuxième point pris en compte a été la réalisation de pistes cyclables sur les communes qui n'ont pas bénéficié jusqu'à présent de l'intervention du SAN pour les relier aux autres villes de Sénart. Le troisième critère défini est la desserte de pôles d'emploi et le nombre d'habitants concernés. Enfin il a été acté qu'il fallait désormais privilégier la réalisation d'axes complets et non de tronçons sans liens les uns avec les autres.

5 € par mois le box vide, 20 € avec un VAE

La vélostation a été financée à 50% par des fonds européens dans le cadre d'un projet « Encouragement ». Ce type de projet vise à favoriser l'expérimentation de zones d'activités plus écologiques. Pour l'entretien et la réparation des VAE, un contrat a été passé avec un établissement qui accueille des personnes handicapées adultes. La sécurité des box est assurée par la société EFFIA. Les particuliers paient 5€ par mois pour bénéficier d'un box. Une caution de 150€ est demandée pour louer un VAE. La location du VAE et d'un box coûte 20€ par mois au particulier. Des propositions ont été faites à plu-

sieurs entreprises pour mettre à disposition de leurs salariés des VAE. En effet certains salariés ont des horaires atypiques et pourraient être intéressés. En juin, soit quatre mois après l'inauguration de la vélostation, 45% des box étaient loués. L'idée était de ne pas saturer trop rapidement la capacité de stationnement sécurisé et d'obtenir un remplissage total en deux ans. Il s'agit de ne pas créer une attente trop importante par rapport aux possibilités de financement de nouvelles places de stationnement. Si l'expérience



Le San de Sénart - Rico de la Hoye

s'aurait conclue, les autres gares de Sénart pourraient bénéficier de ce type d'équipement.