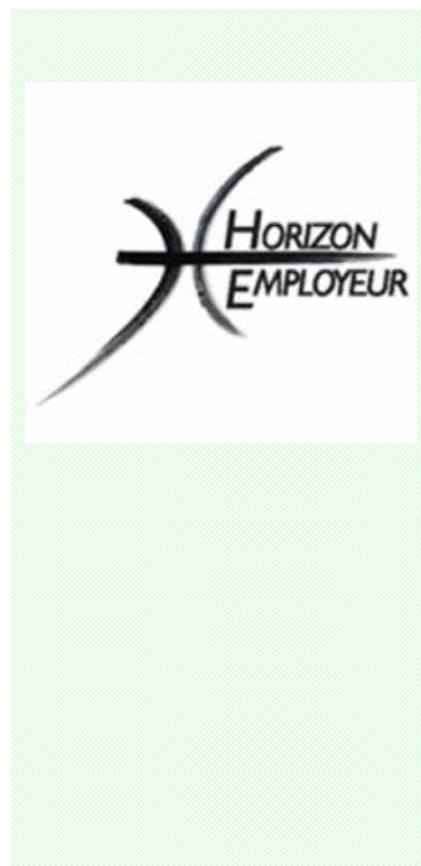




## L'association Horizon Employeur

Créée en 2007 afin de regrouper les principales entreprises des zones d'activités de Vélizy-Villacoublay sur les thématiques des transports, du logement et des services aux entreprises et à leurs collaborateurs, elle regroupe aujourd'hui une quarantaine d'établissements d'Inovel Parc (Vélizy-Villacoublay et Meudon-la-Forêt) et de Bièvres (Burospace), représentant environ 30000 collaborateurs.

Un certain nombre d'établissements sont soumis de par la réglementation et leurs effectifs à la démarche PDE. Celle-ci a pris, pour les établissements adhérents de l'association, d'une démarche commune de PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises, initialisée en 2008.



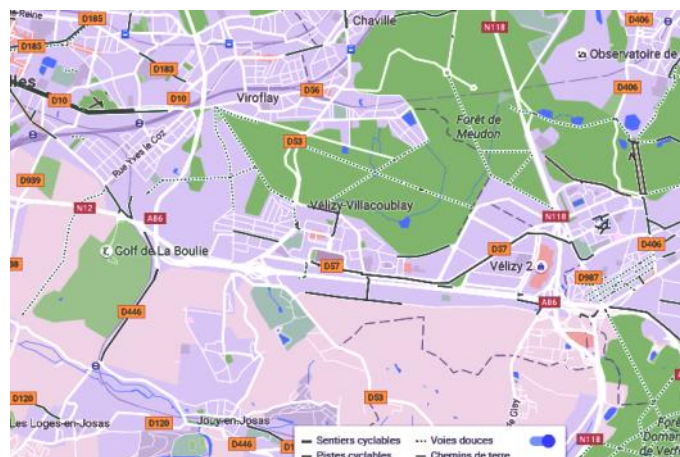
## Inovel Parc

Créé sous cette appellation en janvier 2011, le parc d'activités regroupe la zone d'emplois, le centre commercial Vélizy 2, le secteur de l'avenue Maréchal Juin sur la commune de Meudon, la zone aéronautique Louis Breguet et la zone commerciale du Val de Grâce.

2 zones satellites, Burospace sur Bièvres (au sud) et Le Petit Robinson à Jouy-en-Josas (au sud-ouest) bénéficient des mêmes facilités (et difficultés) de déplacement qu'Inovel Parc.



Extrait de la cartographie IAU-IDF novembre 2016: l'IAU-IDF ne recense aucun aménagement cyclable sur Inovel Parc (et pratiquement aucun sur Vélizy-Villacoublay)



Extrait de la cartographie Google Maps option vélo novembre 2016: la plupart des aménagement existants apparaissent

### Association Horizon Employeur

#### Siège

c/o Safran Landing Systems  
7 rue Général Valérie André  
78140 VELIZY VILLACOUBLAY

### Contact pour cette contribution

#### Bernard Baur

Dassault Systèmes  
10 rue Marcel Dassault—CS 40501  
78946 VELIZY VILLACOUBLAY CEDEX  
Tel: 01 61 62 70 06  
Mail: [bernard.baur@3ds.com](mailto:bernard.baur@3ds.com)

# 1

## Quels seraient les aménagements utiles pour favoriser l'intermodalité et/ou résorber les points noirs ?

Le secteur d'Inovel Parc est marqué par plusieurs spécificités rendant l'usage du vélo plus difficile qu'ailleurs.

### La présence de 2 axes autoroutiers

La présence des 2 axes autoroutiers, RN 118 et A 86 crée 2 coupures linéaires est-ouest et nord-sud nettes. Quelques franchissements existent mais ne sont pas toujours très confortables :



- la **passerelle du Tronchet (A)** au-dessus de la RN 118: l'installation de goulottes permettrait de simplifier le passage en poussant le vélo
- le **passage souterrain sous l'A 86 au niveau du centre commercial Vélizy 2 (B)**: outre le sentiment d'insécurité, l'accès côté nord n'est pas adapté. Il doit cependant être maintenu durant les travaux du diffuseur A 86 (2019-2021) et remplacé par un passage piétons – vélos adapté et connecté aux environs à l'ouverture du diffuseur
- la **passerelle entre Le Petit Clamart et le centre commercial La Maison Villacoublay (C)**, qui donne accès à Inovel Parc Sud par l'est): cet équipement a été aménagé comme accessible aux personnes en fauteuil roulant, mais le passage est réputé interdit aux vélos
- l'**échangeur Vélizy-Ouest (D)**, il permet l'échange entre la RD 53 Chaville-Bièvres et l'A 86. Il n'est pas vraiment adapté aux vélos, mais une signalisation adaptée en amont devrait permettre d'orienter les vélos vers des franchissements plus adaptés: passerelle Pointe Ouest (E), souterrain Division Leclerc (F)

### Certains carrefours complexes

Des carrefours adaptés à la circulation des automobiles posent problème aux cyclistes pas trop aguerris:



- le **rond-point du Petit-Clamart (A)**, où débouchent pourtant à l'est la piste cyclable de la RD 986 et au sud la route forestière de Verrières qui traverse la forêt éponyme
- le **rond-point de Gisy (Val-de-Grâce) (B)** où débouche le souterrain sous l'A 86 en provenance du centre commercial Vélizy 2. Sa disposition est par ailleurs telle qu'il est possible d'aller à vélo en direction des centres commerciaux L'Usine Mode & Maison et La Maison Villacoublay, mais pas d'en revenir !

### De fortes déclivités

Si le plateau de Vélizy se trouve à une altitude d'environ 170 m, tous ses abords se trouvent nettement plus bas (altitude de 30 m au pont de Sèvres...) et les changements d'altitude se font pour beaucoup par des voies assez pentues. Sauf à disposer d'une assistance électrique ou d'une constitution de sportif confirmé, le cycliste parcourra cette voie à faible vitesse. Il ne peut donc pas se trouver dans le flot de la circulation générale. Or, soit par absence d'aménagements, soit par absence d'itinéraire alternatif, soit par jalonnement de cet itinéraire alternatif, le cycliste ne pourra pas faire autrement que de se trouver confronté au flot des véhicules automobiles.



Photo Street View août 2015

Quelques exemples:

- la **RD 306 (A)** part de Bièvres en étant longée par une piste cyclable, dûment signalée, mais celle-ci disparaît totalement à la limite Yvelines – Hauts-de-Seine, laissant le cycliste sur la route pour la dernière partie de la montée jusqu'au Petit Clamart
- la **rue des Bruyères (B)** est une voie en forte pente (jusqu'à 12 %) qui permet de monter depuis le pont de Sèvres jusqu'au carrefour des Bruyères. C'est une voie étroite parcourue par de nombreux bus (ligne 179).



Photo Street View juillet 2015



## Une forêt de Meudon peu accueillante pour les cyclistes

- La **lisière de la forêt de Meudon** est, faute d'aménagements même minimum, une difficulté importante pour les salariés cyclistes d'Inovel Parc Nord en particulier par temps de pluie. Comme la route forestière du Cordon de Vélizy qui se trouve à côté, les accès au niveau des ronds-points Lagardère (C) et de Villacoublay (D) sont pas toujours praticables.
- Au-delà de ces premiers mètres en forêt, se pose la difficulté de disposer d'un **itinéraire acceptable pour les vélos** en direction de Chaville, mais également en direction de Sèvres.
- Enfin, on peut regretter la récente **condamnation par l'ONF de l'accès le long de la RN 118 (E)** à la route forestière de la Porte de Verrières. Cette route forestière permettait aux cyclistes de disposer d'une alternative à l'avenue Maréchal Juin, fréquentée mais relativement étroite

## Quelques « chemins de campagne » bien fréquentés

Le **chemin de Gisy (A)** est une route à 2 voies qui joint Bièvres, le parc Burospace et le secteur est d'Inovel Parc Sud (PSA, BA 107, centres commerciaux). Du rond-point situé à son extrémité nord, on a accès, à pied ou à vélo, en passant sous l'A 86, au secteur de Vélizy 2 et à Inovel Parc Nord.

Comme la **partie est de la rue Général Valérie André (B)** qui borde la BA 107 sur sa limite nord, ce chemin de Gisy supporte une circulation importante matin et soir. Or la largeur des voies, la vitesse des véhicules, l'absence d'accotements et un éclairage inexistant rendent la circulation à vélo dangereuse.

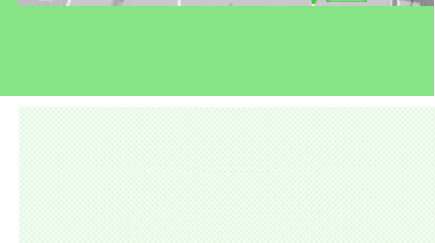
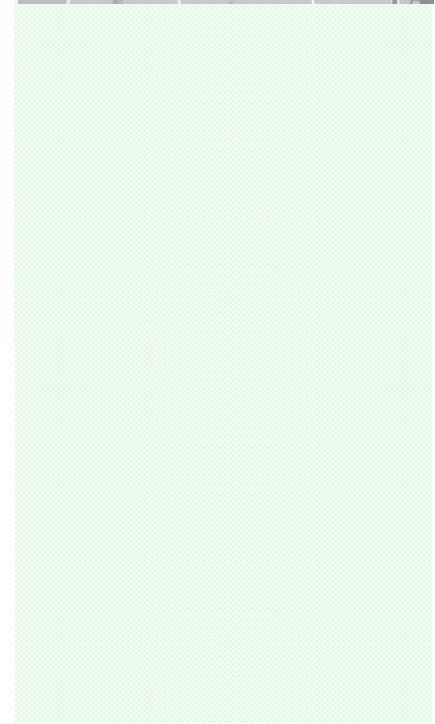


Photo Street View mai 2015



Photo Street View juillet 2013



Carrefour Morane-Saulnier  
x Dassault à Vélizy, septembre 2014

## Des aménagements vélo pas toujours bien conçus

Ce point n'est malheureusement pas spécifique de notre secteur. On peut cependant retenir la voie verte qui a été aménagée en parallèle des voies du tramway T6 (2013). Elle est pratiquement parfaite pour traverser Inovel Parc nord de part en part, mais vouloir la quitter pour rejoindre n'importe laquelle des rues de la zone d'activités est systématiquement interdit par la signalisation. Le fait que des cyclistes veuillent venir travailler à vélo n'a tout simplement pas été pris en compte.

## De quoi rebuter pas mal de bonne volonté...

L'ensemble de ces points est largement de nature à mettre en déroute beaucoup de salariés qui seraient volontaires pour venir travailler à vélo. Et il suffit d'un obstacle important (ou d'une expérience malencontreuse) sur son trajet pour faire renoncer un salarié à utiliser le vélo.

Au-delà, certaines entreprises d'Inovel Parc ne se sentent pas, aujourd'hui, en mesure de recommander l'usage du vélo à leurs salariés.

# 2

## Quels sont les services aux cyclistes que vous attendez et comment imaginez-vous qu'ils puissent être développés ?

Intervention du Triporteur, mars  
2015



L'initiative du CE d'une des entreprises d'Inovel Parc de proposer une fois par mois (moyennant subvention de ce CE) les **services de réparation vélo** du Triporteur a été saluée par les cyclistes de l'entreprise. Cela donne l'occasion aux cyclistes quotidiens de faire entretenir leur vélo sans démarche supplémentaire que de déposer leur vélo ce matin et de le récupérer le soir. Cette expérience a suscité l'intérêt d'autres entreprises, mais on ne sait pas, faute d'espace accessible au public sur les sites des entreprises, mutualiser les interventions au niveau de tout un secteur, pour que plus de salariés en profitent simultanément.

Il faudrait également mettre en place des **stations de lavage adaptées**. On en trouve de nombreux pour les automobiles mais l'offre adaptée aux vélos est plus rare.

La réglementation actuelle interdit le **transport des vélos** (sauf pliés) dans les RER et trains **aux heures de pointe** du matin ou du soir (6h30-9h30 – 16h30-19h30 à la SNCF, 6h30-9h00, 16h30-19h00 à la RATP). Il devrait pourtant être possible de l'autoriser, sur certaines parties des réseaux ferrés (particulièrement en grande couronne) au moins dans le sens de la contre-pointe.

# Comment peut-on valoriser et promouvoir la pratique du vélo ? Quelle gouvernance peut-on imaginer pour coordonner les actions ?

# 3

L'usage du vélo doit devenir une alternative crédible à l'utilisation des autres moyens de transport. Cela passe par (les cas cités sont mentionnés à titre d'exemple):

- des aménagements...

- ◆ **continus:**

une coupure de quelques dizaines de mètres, comme un carrefour dangereux, suffit à rendre inutilisable un aménagement de plusieurs kilomètres: exemple du carrefour du Christ de Saclay à la jonction des aménagements cyclables de la RD 306 vers St-Aubin, de la RN 118 nord-sud et en direction de Massy par Saclay

- ◆ **sécurisés:**

- ◇ en mettant en place des traversées de carrefour sécurisées, évitant les cisaillements et les trajectoires hasardeuses
- ◇ en évitant les longues sections de route à 1 voie entre bordures hautes, où l'automobiliste, coincé derrière le vélo depuis un long moment, ne rêve que d'éloigner le cycliste trop lent d'un léger coup de pare-choc: voir le cas extrême de la RD 117 en Essonne, route de Corbeil, sur Villemaison, Morsang et Ste-Geneviève
- ◇ en évitant les coussins berlinois posés à 20 ou 30 cm de la bordure du trottoir
- ◇ en débarrassant les espaces forestiers fermés à la circulation générale, comme la forêt de St-Eutrope (91), des 2 roues motorisés
- ◇ en évitant les obstacles incongrus



Livry-Gargan (93), carrefour Bertheaux x Gambetta septembre 2016



Route de Corbeil (RD 117) à Villemaison-sur-Orge (91) (Google Maps, 2011)



De gauche à droite:

Ablon (94), avenue du Val d'Ablon, avril 2016

RD 86 entre Créteil (94) et le carrefour Pompadour, septembre 2016

Pavillons-sous-Bois, accès station T4, septembre 2016 (totem de profil)



- ◆ **maintenus en bon état:**

certaines pistes ou bandes cyclables de la région sont aujourd'hui nettement dégradées: racines d'arbres, réparations multiples, reprises de revêtement longitudinales qui créent un effet de rail

- ◆ **propres:**

certaines pistes ont quelque chose de la décharge publique

- ◆ **utilisables par temps de pluie:**

pas de grandes flaques d'eau dès qu'il tombe plus de 3 gouttes, pas d'éclaboussures au passage des véhicules sur la voie à côté, pas de fondrière par temps humide...



A gauche: RN 6 à Valenton (94) novembre 2016

A droite: Chemin de halage de la Seine entre Vives-Eaux et gare de Vosves (77) (future Eurovelo 3) mars 2016



Ensemble de barrières à Etiolles, espace des Coudrays (91)

- ◆ **signalés et jalonnés :**  
comment trouver l'entrée ? comment s'assurer de la direction à suivre ensuite ?
- ◆ **utilisables par tous les types de vélos**  
y compris ceux dotés de sacoches de porte-bagages, ceux avec remorque pour enfant ou bagages, ...). Les dispositifs type pass'velo Semco sont trop restrictifs
- ◆ **n'imposant qu'un nombre d'arrêts / redémarrages minimum:**  
que ce soit sur aménagement ou sur voirie courante, le coût d'un arrêt et d'un redémarrage en termes d'effort physique n'est pas négligeable pour un cycliste. Il faut donc éviter les stops en série, destinés à casser la vitesse des automobilistes sur certains axes, en particulier éviter de disposer un stop à chaque entrée charretière de riverain.
- ◆ **qui ne soient pas les variables d'ajustement**  
qu'on supprime provisoirement ou définitivement pour faire place à d'autres usages



Livry-Gargan (93), allée de Rosny septembre 2016



Piste cyclable séparée sur Orly-Sud le long de la RN 7, mai 2010



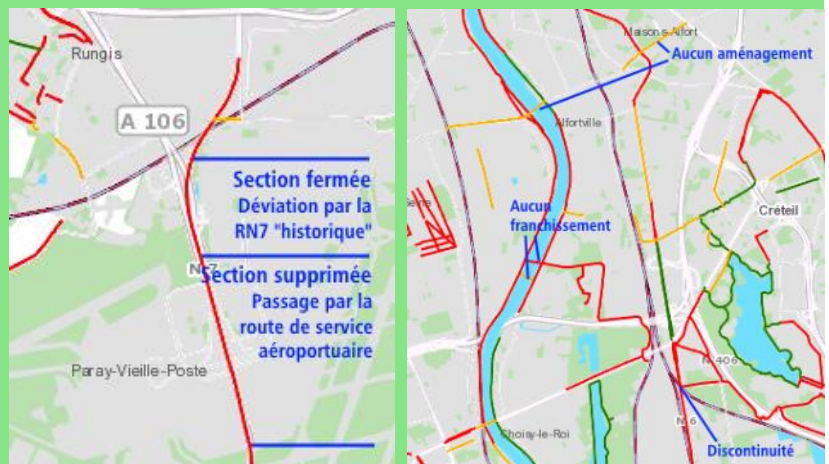
Plus de piste, passage par route de service ADP (en CCVB), mars 2015



St-Maurice (94), rue M<sup>al</sup> Leclerc un tas de feuilles bien rangé novembre 2010

- des **stationnements** en nombre suffisant à la fois pour les vélos et les 2RM pour éviter que ces derniers n'accaparent les emplacements en principe réservés aux vélos
- une **information à distance** (pour préparer son itinéraire)...
  - ◆ **à jour**, le plus possible. A titre d'exemple, la carte interactive de l'IAU-IDF, qui semble pourtant dater de 2015-2016, ne fait pas apparaître la voie verte qui traverse Vélizy le long du tramway T6, ni d'ailleurs les aménagements réalisés le long de la RD 7 et du T7 entre Villejuif et Thiais, réalisés en 2013. Par contre, elle fait encore apparaître un peu plus au sud la piste nord-sud traversant Orly, piste désormais fermée. Des franchissements de la Seine sont mentionnés au niveau des Ardoines (Vitry) qui n'existent pas, le pont du Port à l'Anglais n'est absolument pas aménagé pour les vélos...

A gauche  
secteur Belle-Epine—Orly (94)  
A droite  
Secteur Vitry—Créteil (94)  
Extraits de la carte IAU-IDF  
2016



◆ **précise:**

- ◇ quelle nature d'aménagement ? circuler dans un couloir de bus (autorisé...) nécessite une plus grande habitude que circuler sur une piste cyclable isolée de la circulation générale
- ◇ quelle pente ?
- ◇ quel état (selon des critères à définir) ?  
A titre d'exemple, la piste mentionnée sur la carte de l'IAU-IDF le long de la RN 104 entre Ste-Geneviève-des-Bois et Fleury-Mérogis est à l'abandon et dangereuse (au niveau de l'échangeur avec la RD 445)

A gauche: échangeur Croix-Blanche de la RN 104, vers Evry (vélos)  
Au centre: au niveau de Go Sport  
A droite: bretelle sortie vers Viry vues cycliste et vue automobiliste  
(photo Google Maps juillet 2008)  
Autres photos octobre 2016



◆ **réactive:**

pour mentionner les coupures pour travaux au moins sur les grands axes

◆ **exhaustive:**

- ◇ avec la cartographie des aménagements avec leur numérotation (EV3, V40, ID35, ...) sur le terrain, des stationnements, des réparateurs, des points d'eau potable, des stations VLS avec les disponibilités, ... et des coupures, zones de travaux, ...
- ◇ avec une fonctionnalité de calcul d'itinéraires



La Région a indiqué que serait développé un **portail vélo** régional. Il faut que celui-ci soit accessible depuis n'importe quel smartphone, de façon à pouvoir profiter de ses services en cours de déplacement.

• une **information sur site** (jalonnement et signalisation) ...

◆ **complète:**

on ne se limite pas à indiquer l'itinéraire principal mais également ce qui se trouve à proximité

◆ **continue**

avec le ou les numéros de l'itinéraire le cas échéant

◆ **cohérente:**

si on commence à baliser une ville, on n'en balise pas une autre par la suite

◆ **utile**

en particulier lorsqu'un itinéraire vélo diverge de l'itinéraire de la circulation générale: éviter par exemple de n'avoir qu'une direction via une autoroute ou une voie rapide, éviter de glisser imperceptiblement d'une route tranquille à une voie express: cas de la RD 117 – RD 444 à Bièvres en direction de Massy (*voir photos page suivante*)

Mais aussi penser à mentionner un aménagement si son entrée ne se situe pas dans le champ visuel du cycliste qui roule

• des possibilités de **formation...**

◆ des **vélo-écoles**

permettant à tous (enfants et adultes) d'abord à apprendre à faire du vélo, puis à apprendre à faire du vélo sur route ou en milieu urbain



A gauche et au centre: RD 117 entrée et sortie du carrefour des 4 routes, Bièvres  
(photos Google Maps juillet 2015)



A droite: RD 444, Igny, 1200 m plus loin  
(photo Google Maps juin 2016)



Paris, rue de Tilsit, janvier 2012: 4 véhicules de fourrière occupent (indûment) la piste cyclable

- ◆ des **formations / sensibilisations des autres conducteurs**, en particulier conducteurs de bus ou de poids lourds (y compris livraisons, avec le trop célèbre « *j'en ai pour 2 minutes* »), des motards qui utilisent les couloirs bus – vélos pour remonter toute une file

- une promotion des **associations et organismes** et des **événements** qui visent à développer le vélo en Ile-de-France: vélo-écoles, bourse aux vélos, ... en utilisant le portail vélo comme annuaire et comme agenda.

Il apparaît logique que ce soit la **Région** (qui octroie une grande part des subventions pour les aménagements cyclables) ou plus probablement le **STIF** (maintenant Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable) qui soit en charge de la gouvernance du réseau (avec délégations aux collectivités locales pour les sections locales).

Il faut que cette autorité régionale mette en place un **cahier des charges / guide de recommandations** pour la réalisation des aménagements (en fonction de leur catégorie, de façon à éviter le développement de certaines aberrations techniques: par exemple un itinéraire à vocation départementale de 1,40 m de largeur...) qui s'appliquerait aux gestionnaires. Un forum d'échanges de bonnes pratiques (réel, type Assises de la Mobilité, et/ou virtuel) pourrait être une bonne source d'inspiration pour certains élus et techniciens.

Itinéraire départemental du Val-de-Marne n°14 (Alfortville—Villeneuve-St-Georges en rive droite de Seine)



Villeneuve-Triage (94)  
septembre 2016



Alfortville (94)  
juin 2016

Il faut également mettre en place un système de **retour des usagers**: état actuel des itinéraires, suggestions, mais aussi bonnes idées d'aménagement rencontrées, voire bêtisier... Le but est toujours de propager les bonnes pratiques, et d'éviter le développement des mauvaises.