

Jalonnement d'aménagement non conforme au VIF à Viroflay

Communiqué des associations de cyclistes



« Ça a la couleur du VIF, ça porte le nom du VIF... mais ça n'est pas le VIF » : tel pourrait être le slogan de l'aménagement cyclable de l'avenue du Général Leclerc.

Durant le mois de décembre 2025, la mairie de Viroflay a mis en place un marquage spécifique des bandes et pistes cyclables de l'avenue (cf. Fig. 1), selon la charte de jalonnement définie par Île-de-France Mobilités pour le réseau Vélo Île-de-France (VIF). En tant qu'associations de cyclistes impliquées dans ce projet, nous apportons quelques précisions et remarques sur cette réalisation qui ne correspond pas aux principes fondamentaux du VIF.



Fig. 1. – Marquage VIF à Viroflay

Ce marquage VIF matérialise le tracé de la ligne V3, qui emprunte à Viroflay l'avenue du Général Leclerc. **L'aménagement actuel, constitué de bandes cyclables non protégées et de pistes cyclables sur trottoir sans séparation, ne correspond pas au cahier des charges de ce réseau cyclable à haut niveau de service. Le VIF est toujours en attente de réalisation à Viroflay.**

La ville prévoit néanmoins d'expérimenter une piste cyclable séparée sur une partie de l'avenue, ce que nous attendons avec impatience.

Le réseau Vélo Île-de-France (VIF)

Le réseau Vélo Île-de-France, ou VIF, est un projet élaboré depuis 2020 par le Collectif Vélo Île-de-France et la Région. Il s'agit de développer :

- un réseau cyclable à haut niveau de service ;
- selon un cahier des charges précis pour répondre aux besoins de mobilité quotidiens des franciliens ;
- tout en sécurisant les interactions avec les piétons et les automobilistes.

Le cahier des charges du VIF requiert par exemple des pistes cyclables séparées avec une largeur courante de 2,50 m (2,20 m minimum) pour les pistes unidirectionnelles, comme sur la Fig. 2. La Région n'étant pas propriétaire de la voirie, les communes ou les départements concernés effectuent volontairement les aménagements nécessaires, avec une possibilité de subvention régionale à hauteur de 60%, à condition de respecter ce cahier des charges.



Fig. 2. – Exemple de piste conforme rue du Faubourg Saint-Antoine à Paris

La Ligne V3 du VIF et l'avenue du Général Leclerc

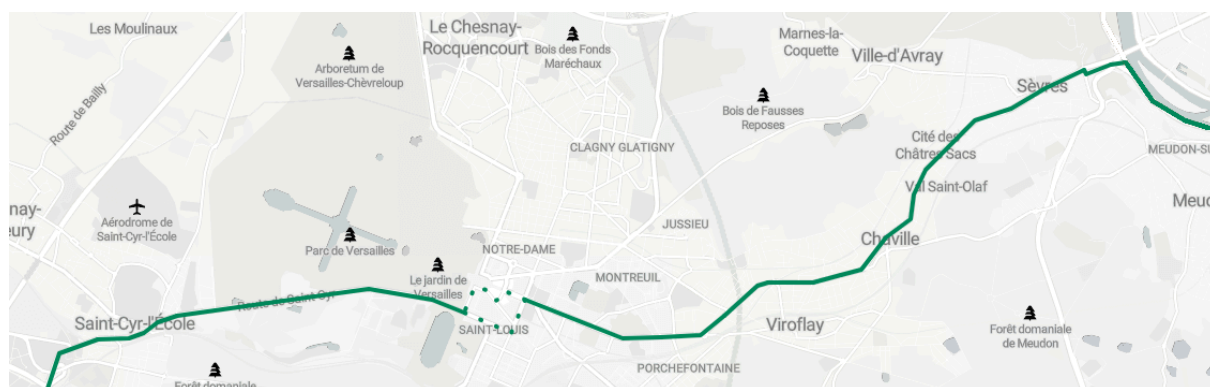


Fig. 3. – Tracé de la ligne V3 du VIF entre Sèvres et Saint-Cyr

À Viroflay, la ligne V3 du VIF, qui relie Maurepas – la Verrière au sud à Villepinte au nord en passant par Paris (Fig. 3), correspond à l'avenue du Général Leclerc. L'aménagement présent, intégralement non conforme au cahier des charges du VIF, est constitué :

- entre la pointe de Chaville et la bibliothèque, de bandes cyclables larges, non conformes au cahier des charges du VIF puisqu'elles ne sont pas *physiquement séparées* de la circulation automobile ;

- entre la bibliothèque et l'avenue des Combattants, de pistes cyclables étroites situées sur le trottoir, non conformes au cahier des charges du VIF compte tenu de leur étroitesse et de *l'absence de séparation avec le trottoir* qui est source de conflit et d'insécurité pour les piétons (Fig. 4) ;
- entre l'avenue des Combattants et les Arcades (incluses), *rien* ;
- entre les Arcades et la place Louis XIV, des bandes cyclables larges, non conformes au cahier des charges du VIF puisqu'elles ne sont pas *physiquement séparées* de la circulation automobile.



Fig. 4. – Piste cyclable sans séparation physique avec le trottoir

Depuis 2020, l'aménagement cyclable de l'avenue a fait l'objet des améliorations suivantes :

- à l'occasion du Tour de France 2021, élargissement des bandes cyclables, laissées par ailleurs sans séparation avec la circulation automobile ;
- en décembre 2024, suite à des chutes de cyclistes, aménagement d'une véritable entrée de la piste cyclable sud après l'avenue des Combattants, laissée par ailleurs sans séparation avec la circulation piétonne ;
- en décembre 2025, mise en place d'un jalonnement selon la charte du VIF sur l'aménagement non conforme au cahier des charges.

À ce jour, l'avenue du Général Leclerc ne comporte *aucun* aménagement conforme au cahier des charges du réseau cyclable à haut niveau de service que doit être le VIF.

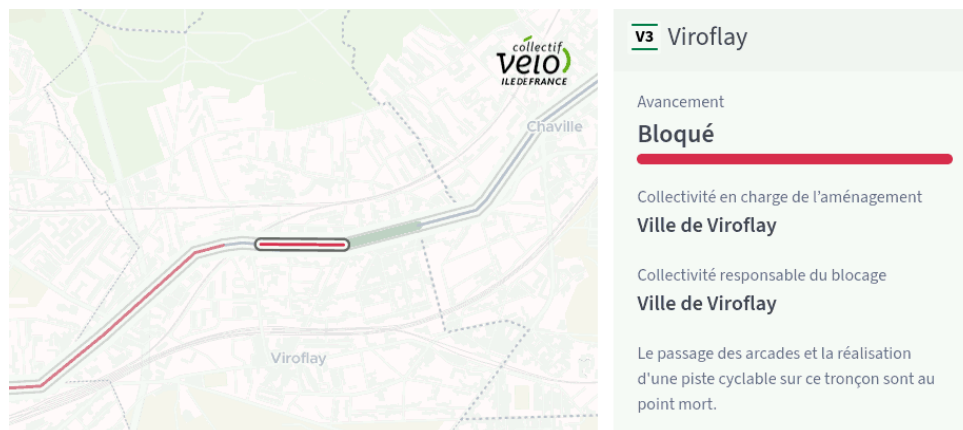


Fig. 5. – Avancement du VIF à Viroflay (source : Observatoire du VIF)

Le marquage VIF à Viroflay

Le marquage récent (Fig. 6) matérialise le tracé de la ligne V3 du réseau VIF selon la charte de jalonnement prévue par Île-de-France Mobilités pour ce réseau. La couleur bleue correspond à l'identité d'Île-de-France Mobilités, et les logos bordés de vert à celle de la ligne V3. Ce marquage, mis en place sur l'aménagement existant – intégralement non conforme – apporte tout de même une amélioration sur plusieurs aspects :

- il matérialise l'existence d'une ligne de transit cyclable majeure, ce qui constitue une sensibilisation bienvenue pour tous les usagers ;
- entre la bibliothèque et l'avenue des Combattants, il améliore la visibilité de la piste cyclable aménagée sur le trottoir, qui en avait bien besoin ;
- il rappelle régulièrement aux usagers qu'ils sont bien sur la ligne V3, avec une signalisation directionnelle aux intersections.



Fig. 6. – Marquage VIF sur une bande cyclable

En revanche, ce marquage n'indique aucunement que l'aménagement répond aux normes du VIF. Dans la mesure où aucun aménagement cyclable actuel de l'avenue n'est conforme au cahier des charges, le VIF doit toujours être considéré comme *non réalisé* à Viroflay. Le respect du cahier des charges reste une priorité pour garantir la sécurité des cyclistes mais aussi celle des piétons, souvent mis en danger par le manque de séparation claire. Ce besoin est clairement manifesté dans les réponses au module cartographique du Baromètre Vélo 2025, visible Fig. 7.

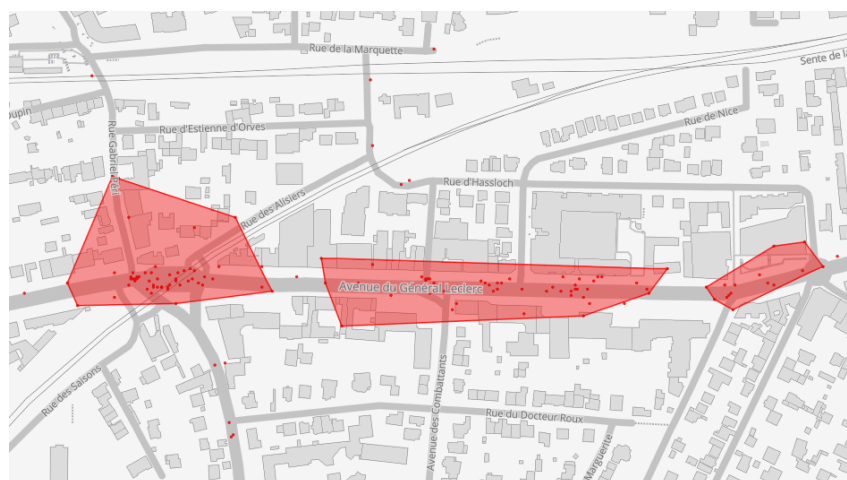


Fig. 7. – Zones à aménager en priorité (source : Baromètre vélo 2025)

L'officialisation de cet itinéraire va mécaniquement accroître le trafic cycliste. Sans mise en conformité rapide, cette hausse de fréquentation sur des aménagements inadaptés deviendra problématique pour la sécurité de tous. Cela accentuera la perception – déjà existante – de

Viroflay comme une zone problématique pour les cyclistes qui utilisent la ligne V3 du réseau VIF, voire comme exemple de la pire réalisation du VIF dans toute la région.

Ce marquage risque de contribuer en outre à dégrader l'image du VIF dans la mesure où les usagers pourront constater que loin d'être le réseau de qualité tant attendu, le VIF n'est finalement qu'un nouveau coup de peinture sur un aménagement défectueux.

Enfin, ce marquage est encore incomplet, notamment au niveau des intersections, des entrées charretières, des passages piétons et de l'entrée de la place du 11 novembre 1918. Nous encourageons la mairie à terminer ce travail afin d'améliorer la visibilité de l'aménagement, en particulier aux intersections où les cyclistes et piétons sont le plus vulnérables.

Expérimentation de piste cyclable séparée

Entre la pointe de Chaville et la bibliothèque, la mairie étudie la mise en place, d'une piste cyclable expérimentale. Il s'agit d'inverser la position de la voie cyclable et le stationnement automobile, afin de mieux protéger l'itinéraire cyclable (Fig. 8). En tant qu'associations de cyclistes, nous saluons cette initiative d'aménagement provisoire, qui correspond à nos recommandations et au cahier des charges du VIF. Nous attendons avec impatience sa mise en place et nous espérons qu'il sera pérennisé.

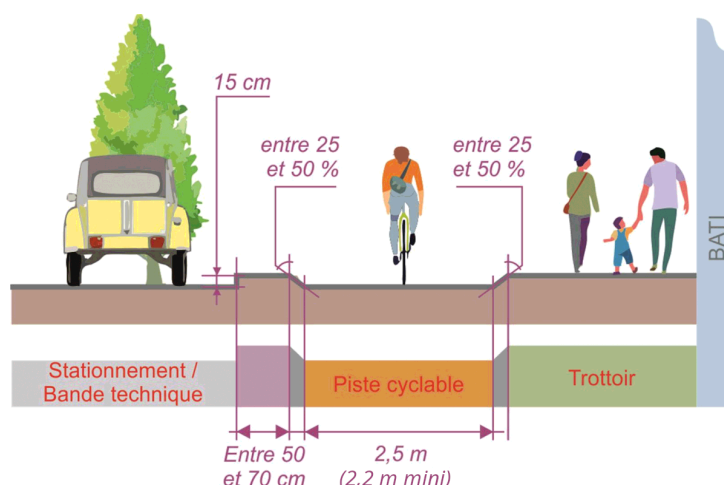


Fig. 8. – Exemple de profil de voirie conforme au cahier des charges du VIF

Nous attirons l'attention sur le fait que la piste cyclable provisoire ainsi aménagée se situera sur un espace précédemment dévolu au stationnement automobile en bataille. Cet espace n'a été ni conçu ni entretenu pour offrir une bonne qualité de roulement. S'il est utilisé tel quel sans réfection de la couche de roulement, il risque d'être d'une qualité très inférieure à celle de la chaussée, ce qui pourra rebuter de nombreux cyclistes.

Pour cette raison, de simples comptages de trafic ne pourront suffire à évaluer la réussite de cet aménagement provisoire. Il sera nécessaire d'effectuer des enquêtes auprès des usagers, en les questionnant non seulement sur leur usage, mais également sur leur ressenti et leurs intentions en cas de réaménagement qualitatif.