

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Vélos et giratoires

Les giratoires ont aujourd'hui démontré leur efficacité en matière de sécurité routière, principalement grâce à la modération des vitesses qu'ils induisent.

Il convient de se demander néanmoins dans quelles conditions la sécurité des cyclistes peut y être assurée au mieux.

L'expérience montre que ce sont le plus souvent la conception et les dimensions géométriques appropriées du giratoire lui-même qui garantiront la meilleure sécurité des cyclistes, plutôt que des aménagements cyclables spécifiques.

Vitesses, vélos et giratoires

En milieu urbain ou en périphérie, la meilleure façon de rendre plus sûr l'usage du vélo consiste à modérer la circulation en volume mais surtout en vitesse.

En intersection, un des moyens d'y parvenir est le giratoire où la priorité est à l'anneau, y compris pour les cyclistes.

La sécurité des cyclistes dans les carrefours giratoires dépend beaucoup de la nature du trafic et de la vitesse des véhicules motorisés. Les aménageurs peuvent intervenir sur cette vitesse par la conception géométrique, l'aménagement et l'organisation du giratoire. Ils peuvent intervenir de même sur ses branches.

La sécurité dépend aussi du comportement du cycliste qui variera selon son expérience, son âge, sa connaissance des lieux, la présence ou non de véhicules motorisés, le motif de son déplacement...

La sécurité dépend, enfin, de la trajectoire que le cycliste aura choisie pour aborder, franchir et quitter le giratoire.

Les trajectoires des cyclistes

- La trajectoire au plus court, au plus près de l'îlot central, est surtout le fait d'usagers expérimentés, jeunes ou sportifs. Mais elle est aussi pratiquée par presque tous sur les mini-giratoires et, quelle que soit la configuration, lorsque le trafic est faible.
- La trajectoire qui longe le bord extérieur de l'anneau est plus délicate à chaque intersection. On estime que les points de conflits cyclistes/automobilistes, pour cette trajectoire, sont deux fois plus nombreux que pour la trajectoire qui tangente l'îlot central. Elle est néanmoins pratiquée par les cyclistes qui n'osent pas se mêler aux voitures sur l'anneau parce qu'ils manquent d'expérience ou qu'avec l'âge, ils ne se sentent plus assez rapides et habiles, ou lorsqu'il s'agit de grands giratoires dont les rayons incitent les automobilistes à la vitesse et, bien sûr, lorsqu'il y a des bandes cyclables marquées sur le bord extérieur de l'anneau du giratoire.
- La trajectoire intermédiaire est celle qui est le plus souvent choisie par les cyclistes sur les giratoires de taille moyenne ou lorsque le trafic est relativement peu important.

Du point de vue de la sécurité, c'est la trajectoire qui permet le mieux au cycliste d'être perçu par les autres usagers, qui évite le risque de dépassement et qui limite les risques de cisaillement par les VL en sortie de l'anneau.



► Certu 2009/44



Lexique

mini-giratoire (*îlot central entièrement franchissable*)

- largeur anneau : 6,00 à 9,50 m
- rayon intérieur : 1,50 à 2,50 m
- rayon extérieur : 7,50 à 12,00 m

petit giratoire (*ou giratoire compact*)

- largeur anneau : env. 7,00 m
- rayon extérieur : 12,00 à 15,00 m
- une seule file d'entrée et de sortie dans chaque branche

giratoire moyen

- largeur anneau : 7 à 8 m (selon la largeur des entrées)
- rayon extérieur : 15,00 à 22,00 m

grand giratoire

pour l'urbain

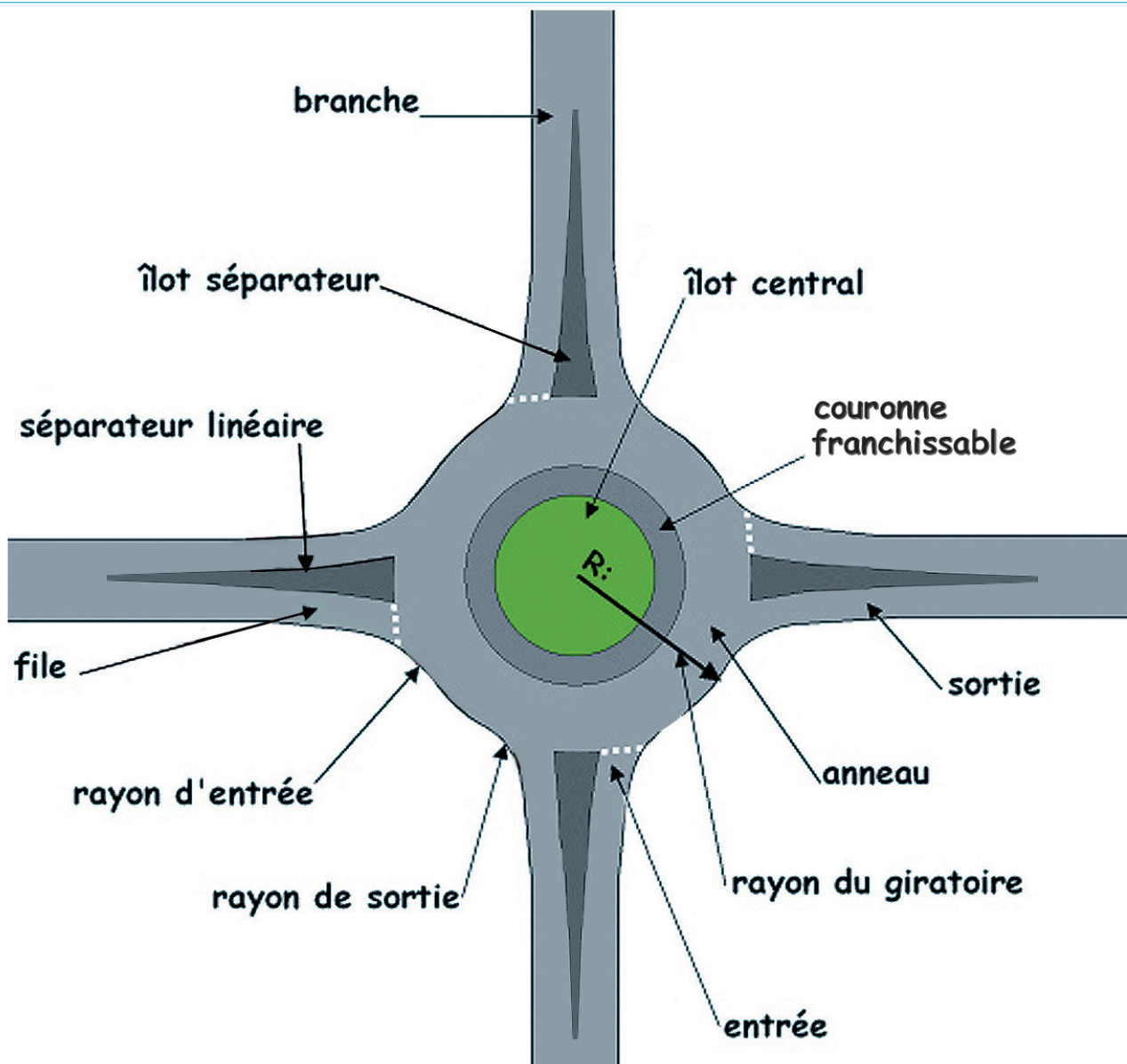
- largeur anneau : 7 à 9 m (selon la largeur des entrées)
- rayon extérieur : > 22,00 m

Définitions

- **rayon intérieur** : rayon de l'îlot central
- **anneau** : chaussée roulable
- **rayon extérieur** ou **rayon du giratoire** :
rayon intérieur + anneau

Nota :

Une couronne franchissable (1,50 m à 2,00 m de large) entourant l'îlot central est réalisable sur les giratoires de toute taille ; elle permet de réduire la largeur de l'anneau ; elle est de ce fait d'autant plus utile ou nécessaire que le rayon extérieur est plus petit et que le giratoire doit accepter, néanmoins, le passage de véhicules longs, voire exceptionnels.



Sécurité du cycliste sur le giratoire

Bien aménagés, intégrant les cyclistes dès la conception, les giratoires ont l'avantage, par rapport aux autres types de carrefours, de réduire le nombre de conflits orthogonaux (cyclistes/automobilistes) et d'atténuer fortement les problèmes de tourne-à-gauche. Ils génèrent, cependant, des conflits et des accidents spécifiques, liés surtout au refus de la priorité due aux cyclistes par les usagers motorisés entrant sur l'anneau (voir schéma conflits).

Une conception du giratoire pour une meilleure sécurité du cycliste

Les conditions les plus favorables pour la sécurité des cyclistes - et des piétons - sont assurées :

- par de **petits giratoires** (ou giratoires compacts) d'un rayon extérieur inférieur à 15 m. En effet, plus le rayon est faible, plus les usagers motorisés sont incités à modérer leur vitesse et les cyclistes ne se sentent pas, de ce fait, incités à serrer à droite. Ils risquent alors moins de se faire couper la route par les automobilistes qui sortent juste après les avoir dépassés ou qui entrent en force ;
- par **une seule voie** pour chaque branche d'accès et de sortie, du moins au débouché sur le giratoire. En cas de rétrécissement en amont, il pourra s'accompagner d'une protection des cyclistes (bande, îlot séparateur, etc.) jusqu'à la traversée piétonne, voire jusqu'à l'anneau ;
- par l'existence d'une **déflexion de trajectoire** suffisante permettant d'éviter les trajectoires directes des véhicules ;
- par de **faibles rayons d'entrées et de sorties** ;
- par une **largeur appropriée de l'anneau** (de l'ordre de 7 m pour des entrées à une seule voie).



Bande cyclable ou piste cyclable ?

En règle générale, l'aménagement d'une bande cyclable n'est pas conseillé, car elle incite les cyclistes à serrer à droite dans l'anneau, ce qui ne correspond pas à une trajectoire optimale en termes de sécurité.

Cet aménagement peut toutefois répondre à l'attente de certains cyclistes. Il n'est approprié qu'en continuité d'aménagements cyclables situés de part et d'autre du giratoire et pour des **giratoires de taille moyenne**.

La bande cyclable est souvent inappropriée pour les **giratoires de grande taille**. Pour ces derniers, c'est la piste, séparée de la chaussée et contiguë au cheminement piéton qui répond le mieux aux attentes des cyclistes. La piste cyclable est compatible avec tous les types de giratoires (sauf mini-

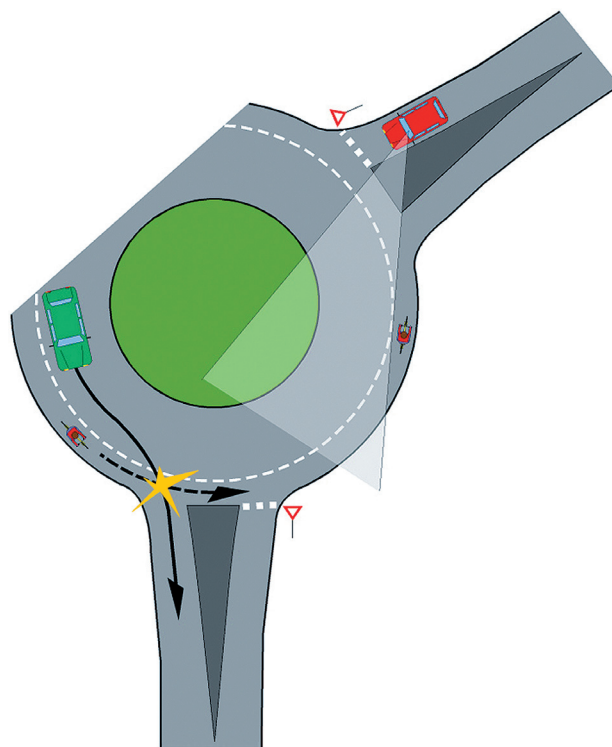
giratoires) ; toutefois, la contrainte imposée aux cyclistes (perte de priorité à chaque branche) et l'emprise nécessaire sont souvent rédhibitoires pour ce choix. La piste est, en revanche, bien adaptée dès lors qu'il s'agit d'assurer la continuité d'une piste bidirectionnelle - notamment - de part et d'autre d'une branche.

Pour les **giratoires de petite taille**, il est généralement préférable de ne matérialiser aucun aménagement cyclable sur l'anneau.

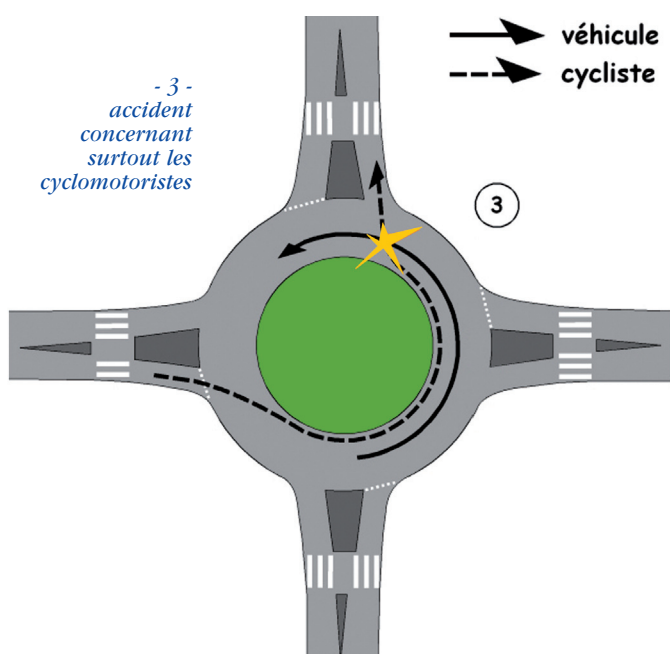
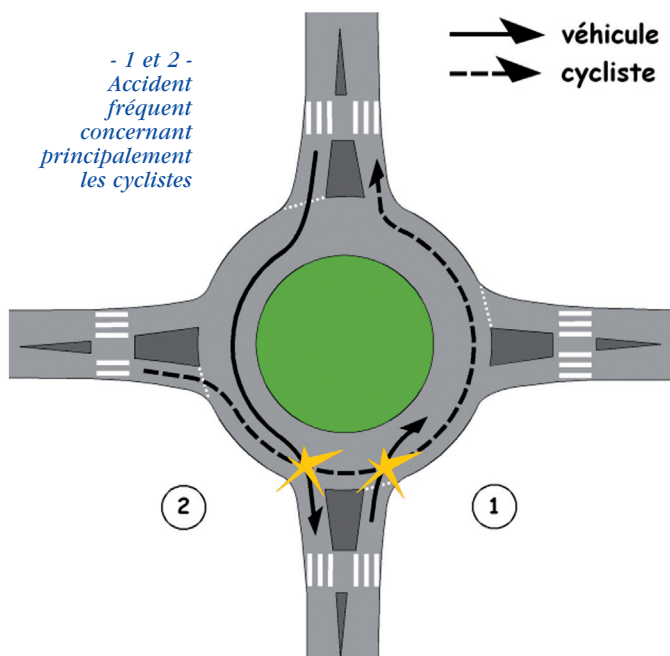
Une bande cyclable dans l'anneau ?

Il n'est pas conseillé de rendre obligatoire l'usage de bandes cyclables dans l'anneau lorsqu'elles existent. Leur implantation sur l'anneau (environ 1,50 m marquage non compris) contre le pourtour extérieur est sujette à débat.

- Dans les **petits giratoires**, (rayon extérieur inférieur à 15 m), qui sont le plus souvent ceux qu'on trouve en ville, il est préférable de ne pas marquer de bande cyclable autour de l'anneau, car la vitesse des voitures n'est pas très différente de celle des cyclistes.
- Sur les **giratoires de taille moyenne**, il est possible d'envisager le marquage d'une bande si elle existe en amont et en aval du giratoire, mais la sécurité apportée n'est pas évidente, surtout aux entrées, où le cycliste n'est alors pas dans le champ de vision de l'automobiliste et aux sorties, où il risque d'être dépassé par un véhicule quittant l'anneau.



- Dans les **giratoires de grande dimension** (rayon extérieur supérieur à 22 m, entrées et sorties larges), la vitesse plus élevée des véhicules justifie que l'on déconseille le marquage d'une bande cyclable, même en continuité de bandes amont et aval. Il est en général préférable, pour les raisons évoquées précédemment, de réaliser une piste cyclable, voire un passage dénivelé.
- L'argument qui consiste à dire qu'une bande doit être prolongée dans l'anneau, parce qu'elle existe en amont et en aval, n'est en effet recevable que si on est sûr du niveau de sécurité offert aux cyclistes par cet aménagement.



Bande cyclable et giratoire

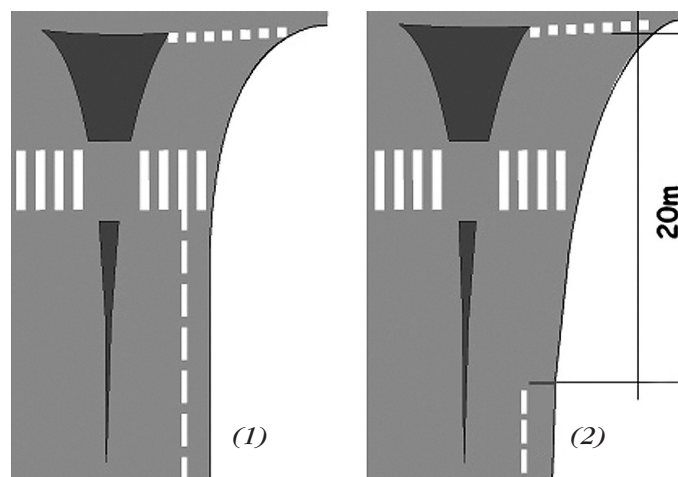
Lorsqu'une bande cyclable est aménagée - ou prévue - sur une ou plusieurs branches, il existe plusieurs manières de faire aboutir les cyclistes dans l'anneau du giratoire.

Celles-ci dépendent essentiellement des dimensions du giratoire.

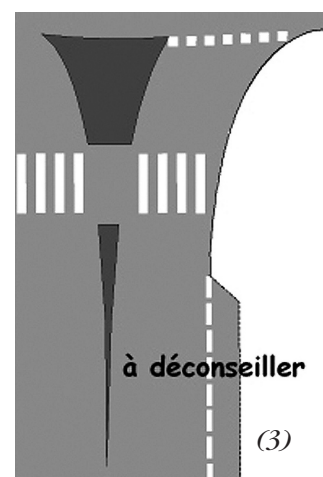
Bande aboutissant sur un petit giratoire

Comme indiqué précédemment, sur les petits giratoires bien aménagés, il n'est pas utile d'implanter une bande cyclable dans l'anneau. Ce choix implique parfois d'interrompre les bandes présentes sur les branches, soit au droit du passage piétons, soit une vingtaine de mètres en amont du débouché sur le giratoire (voir schémas 1 et 2).

Cela permet au cycliste de se positionner au mieux pour entrer dans l'anneau en fonction de la trajectoire qu'il souhaite adopter.



On veillera à ne pas imposer aux cyclistes une réinsertion brutale dans la circulation à l'endroit où l'on interrompt la bande (schéma 3).

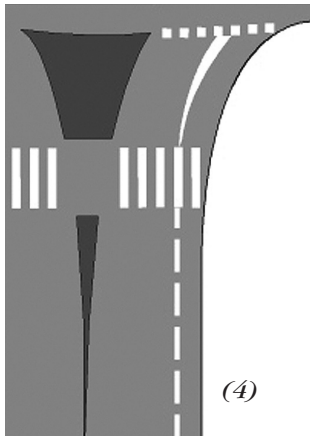


Facteurs accidentogènes

- vitesse des usagers motorisés ;
- branches de sortie et surtout d'entrée à plus d'une voie ;
- rayons d'entrée et surtout de sortie favorisant la vitesse ;
- faible visibilité latérale des poids lourds, en particulier des semi-remorques ;
- rayon intérieur (îlot) supérieur à 15,00 m ;
- anneaux d'une largeur supérieure à 7,00 m ;
- trafic important et rapide ;
- trajectoires directes dans l'anneau.

Bande aboutissant sur un giratoire moyen ou grand

Que l'on souhaite ou non marquer une bande cyclable sur l'anneau pour guider le cycliste ou souligner la continuité d'un itinéraire sur des giratoires de dimension moyenne ou grande, il est possible de prolonger la bande cyclable jusqu'à l'anneau, de préférence en aménageant un petit îlot au débouché sur l'anneau. Cette disposition est également valable pour la sortie du giratoire.



Cette solution (schéma 4) permet une insertion protégée du cycliste sur l'anneau et lui évite d'être coincé contre la bordure du trottoir par des poids lourds.

Elle a l'avantage de ne pas offrir de surlargeur aux véhicules motorisés. Elle ne facilite pas, par contre, la tâche du cycliste désireux d'adopter une autre trajectoire, l'obligeant à se déporter après son insertion sur l'anneau.

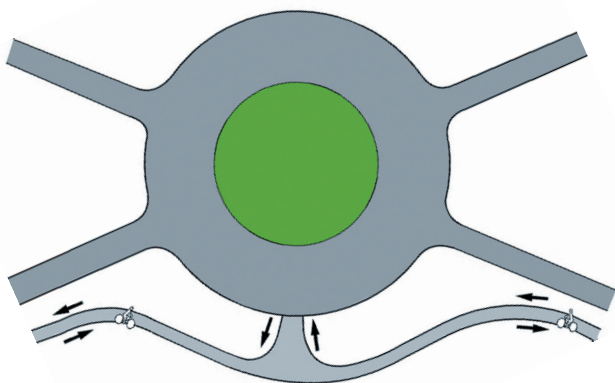


Piste cyclable et giratoire

Lorsqu'une piste cyclable est aménagée sur l'une ou plusieurs des branches du giratoire, quelle que soit sa taille, elle peut soit déboucher directement dans l'anneau, soit contourner le giratoire.

Déboucher dans l'anneau ...

(5)



On raccorde la piste à l'anneau lorsque, notamment :

- parmi les mouvements des cyclistes, les tourne-à-gauche sont importants ;
- la vitesse des véhicules motorisés est modérée ;
- les poids lourds sont peu nombreux ;
- ou lorsque le contournement par l'extérieur est impossible par manque de place.

Lorsque la piste est bidirectionnelle, il est préférable de la raccorder directement à l'anneau par débouché radial entre deux branches (voir schéma 5).

Lorsque la piste est unidirectionnelle, elle peut également être transformée en bande ou s'arrêter en amont du carrefour.

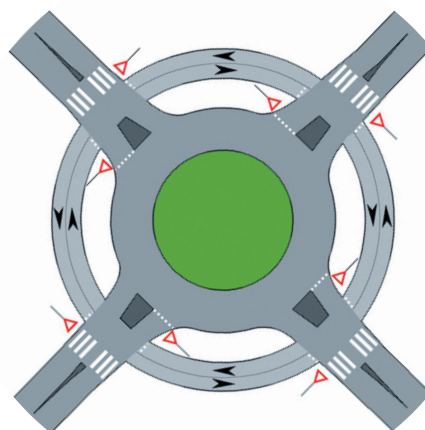
... ou contourner le giratoire à l'extérieur ?

On peut soit rechercher un contournement complet avec connexion sur toutes les branches ou se contenter d'assurer la continuité de la piste avec franchissement d'une seule branche.

Le contournement complet

Le contournement complet est envisagé si la circulation générale sur l'anneau est particulièrement délicate pour les cyclistes (vitesse, poids lourds, giratoire de grandes dimensions, etc.) et l'espace nécessaire disponible. Cet aménagement supprime complètement le risque de certains types d'accidents sur l'anneau, mais reporte les conflits (refus de priorité en entrée et cisaillements en sortie de piste) au niveau de la traversée des branches.

- Il est généralement préférable d'aménager des pistes bidirectionnelles plutôt qu'unidirectionnelles ; en effet, ces dernières sont souvent prises à contresens entre deux branches pour raccourcir les mouvements de tourne-à-gauche. L'aménagement d'une piste bidirectionnelle nécessite toutefois plus de place que celui d'une piste unidirectionnelle. Dans la majorité des cas, la meilleure solution de franchissement des branches consiste à ne pas donner la priorité aux cyclistes sur la piste qui contourne le giratoire. La signalisation doit être ici très explicite pour les cyclistes.
- L'aménagement d'une piste de contournement demande de l'emprise, que le tracé soit concentrique par rapport à l'anneau (de 1 à 5 m à l'extérieur) ou rectiligne entre les branches. Elle est donc plus difficile à implanter en milieu urbain dense que sur les grands giratoires en zone périphérique.

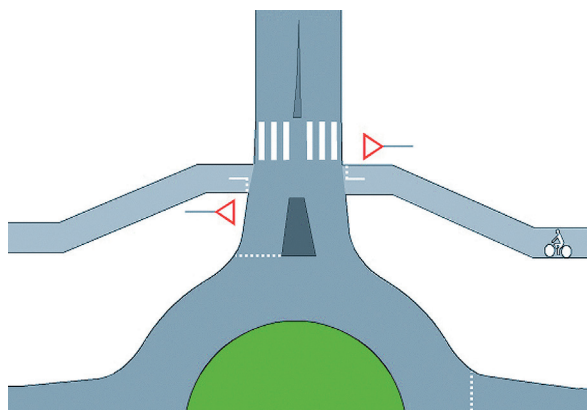


Le franchissement d'une seule branche

Lorsque l'objectif principal est d'assurer la continuité d'un itinéraire, le franchissement d'une seule branche par la piste (nécessairement bidirectionnelle) est suffisant. Cette solution permet aussi de réinsérer les cyclistes dans la circulation générale vers d'autres directions.

Du plus simple au plus compliqué (et au plus coûteux), trois solutions s'offrent à l'aménageur pour organiser ce franchissement :

- une traversée jouxtant la traversée piétonne et très proche de l'anneau, bénéficiant du même îlot central (permettant la traversée en deux temps) : cet aménagement, classique, doit de préférence aller de pair avec une perte de priorité pour les cyclistes, pour des raisons de sécurité. La sécurisation de ces traversées peut être renforcée, le cas échéant, par la réalisation d'un plateau surélevé ;



- une traversée cyclable spécifique, plus éloignée (20 m) du giratoire et de la traversée piétonne : cette solution peut se justifier lorsque les flux cyclables sont importants ; elle permet d'aménager un véritable petit "carrefour cyclable" avec, par exemple, rétrécissement de la chaussée pour le trafic motorisé, installation d'un îlot séparateur (d'une largeur minimale de 2 m), réalisation d'un plateau surélevé qui assurent une meilleure visibilité des cyclistes et un meilleur contrôle de la vitesse des véhicules motorisés au débouché dans l'anneau ;
- un franchissement dénivelé, en général en passage inférieur, est une solution très sûre qui trouve son entière justification lorsque le trafic - tant voiture que cycliste - est très important. En particulier, s'il s'agit de trajets scolaires, il convient de les concevoir de telle sorte que le franchissement soit suffisamment attrayant pour être effectivement utilisé (visibilité de part et d'autre).



Source : CETE Méditerranée

Entretien

L'entretien des rives, des branches et de l'anneau est important, car la présence de gravillons (projetés par les véhicules) rend la circulation des cyclistes inconfortable et délicate.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :

- Certu (<http://www.certu.fr>).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

AUTEUR DE LA FICHE

François Tortel
① 03 87 20 45 59

francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens
① 04 72 74 58 69

nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ① 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :

Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau),
Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel),
Normandie Centre (S. Febvre - JC Poreau),
Ouest (M. Hisler), DREIF (FX. Vazquez).

© 2009 Certu
La reproduction
totale du
document est
libre de droits.

En cas de
reproduction
partielle, l'accord
préalable du Certu
devra être
demandé.

Le Certu appartient au
Réseau Scientifique
et Technique
du MEEODM

