

# Giratoires

Si les giratoires urbains peuvent s'avérer utiles pour fluidifier et sécuriser la circulation motorisée en dehors des heures de pointe, la part des accidents dont sont victimes les cyclistes y est plus importante que dans les giratoires interurbains.

Les carrefours à sens giratoire constituent des aménagements routiers dont le nombre s'est multiplié au cours des dernières années. Pour les cyclistes, ils constituent des ouvrages à aborder avec prudence; la circulation des deux roues non motorisés y est plus ou moins délicate selon la conception et la taille du giratoire.

Une étude du CERTU (Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports et l'urbanisme) indique que les giratoires urbains connaissent une accidentologie des usagers cyclistes plus importante que les autres carrefours situés en zone urbaine. Une majorité des collisions a lieu par le côté et quelques décès de cyclistes ont déjà été constatés. De nombreuses chutes de cyclistes (sans collision avec d'autres usagers) sont également à y déplorer sur chaussée mouillée (dépôts huileux fréquents).

## Les Mini Giratoires

Le rayon de l'îlot central n'excède guère 1 mètre à 1 mètre 50.

Ils ne présentent aucune difficulté particulière pour les cyclistes



## Les Petits Giratoires

Les petits giratoires ne comportent qu'une seule voie autour de l'îlot central et la taille du rayon extérieur ne dépasse pas 15 mètres. Si chaque entrée est constituée par une seule voie, il n'apparaît pas nécessaire de créer d'aménagement cyclable autour de l'anneau car la circulation des véhicules y est généralement ralentie du fait de la taille modeste de l'ouvrage



## Les Giratoires de taille moyenne

Leur rayon extérieur est compris entre 15 et 22 mètres et deux voies de circulation sont souvent créées autour de l'anneau. La circulation sur ce type de giratoire y est beaucoup plus dangereuse pour les cyclistes car la vitesse moyenne des véhicules y est sensiblement plus élevée que dans les petits giratoires.



Séparation en 2 branches de la bande cyclable à l'entrée du giratoire Avenue de Sévrier à Cran-Gévrier facilitant le tourne à droite des cycles en toute sécurité (quilles de protection)



Une bande cyclable de préférence peinte en vert en périphérie de l'anneau présente le grand avantage de rappeler l'existence des cyclistes et de créer un espace de « sécurité visuelle » ; cela permet au cycliste de jeter un coup d'oeil vers l'arrière avant d'effectuer une manoeuvre, d'aborder une sortie ou continuer à circuler sur l'anneau sans risquer de se faire « cisailler » par un véhicule à moteur lui coupant sa trajectoire.

En entrée ou sortie, une protection au sol garantit une bonne sécurité

Protection en béton, av. Gal de Gaulle à Annecy

Dans les autres cas, lorsque la vitesse des véhicules y est importante, surtout lorsque le giratoire est de type ovale il est indispensable d'y prévoir des bandes cyclables.

En rase campagne ou en zone périurbaine deux solutions sont souvent utilisées.

La première consiste à réaliser une piste cyclable autour du giratoire, à l'extérieur. Peu utilisée par les cyclistes expérimentés, elle répond mieux aux attentes des jeunes ou des cyclos débutants. Mais cette solution demeure peu pratique et dangereuse au niveau de chaque branche d'entrée et de sortie du giratoire, la circulation n'y étant pas assez fluide.

Aménagement autour du giratoire d'accès au Centre Hospitalier de Metz-Tessy



La seconde solution répond mieux aux attentes des randonneurs cyclistes et des cyclistes expérimentés qui se sentent plus en sécurité sur la chaussée principale: elle consiste à intégrer une bande cyclable à l'intérieur de l'anneau. Il est toutefois nécessaire qu'elle soit bien identifiable et bien lisible au sol par l'ensemble des usagers.

Ces grands giratoires n'en demeurent pas moins particulièrement dangereux et un passage souterrain ou une passerelle pour cyclistes (et piétons) peut s'avérer nécessaire.

Les cyclistes roulent moins vite que les véhicules. A l'approche des giratoires il convient de ralentir la vitesse des véhicules en fermant les angles aux intersections, en apposant des bandes rugueuses avec passage pour les vélos, en réalisant des revêtements de couleur différente....

La protection au sol garantit une bonne sécurité



Les cyclistes ont besoin d'être vus par les automobilistes et inversement; les massifs arborés s'avèrent dangereux masquant parfois certains utilisateurs par rapport aux autres. Des végétaux de taille modeste sont donc préférables pour tous.

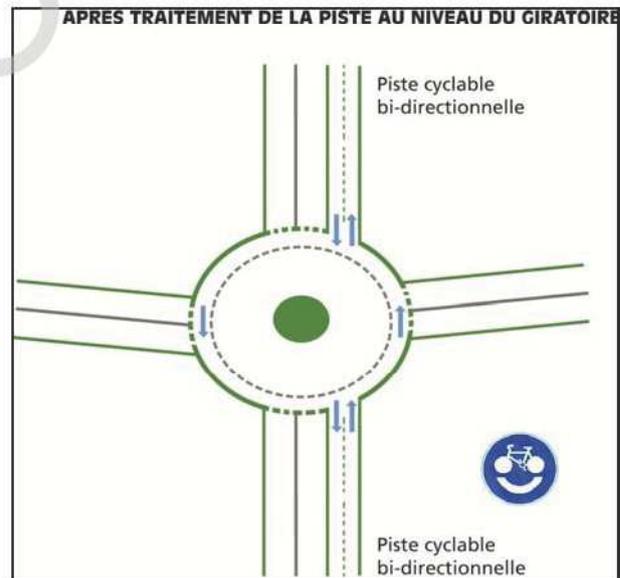
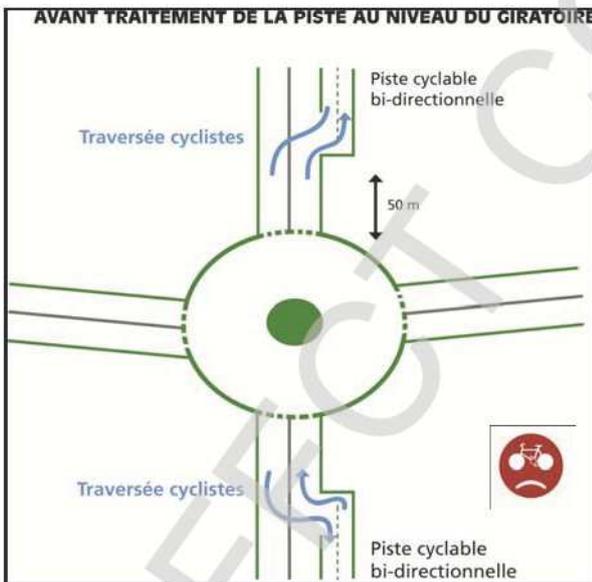


Un autre problème mérite d'être traité avec soin: le raccordement des pistes cyclables aux giratoires.  
 Pour une **piste unidirectionnelle**, la solution est simple ; elle doit prévoir le transfert de la piste en bande cyclable.

Ci-dessous, exemple de raccordement satisfaisant à Seynod (Vieugy)



Pour une **piste bidirectionnelle**, la continuité du cheminement doit être assurée de manière logique, pratique et sécuritaire. Les schémas ci-dessous expliquent ce qu'il ne faut pas faire et ce qu'il faut faire.



### Charte Cyclable FFCT:

*Lorsqu'une bande cyclable est marquée jusqu'à l'anneau, dans chaque branche du giratoire nous demandons que soient créés des îlots infranchissables afin de protéger l'espace cyclable. Ces aménagements ferment l'angle d'entrée et empêchent les voitures de prendre de la vitesse en coupant à travers la bande, tout en protégeant le cycliste contre tout cisaillement. Des îlots plus longs (de type "banane") peuvent être réalisés à la sortie de l'anneau afin d'améliorer la perception (par les automobilistes) de la trajectoire du cycliste (on voit tout de suite que celui-ci quitte l'anneau ou bien qu'il continue à tourner autour).*