

S'engager sur la bonne trajectoire.

Choisir la bonne trajectoire

S'engager dans un giratoire peut être anxiogène et source d'accidents pour un cycliste en raison du différentiel de vitesse entre lui et l'automobiliste, le giratoire favorisant la fluidité des véhicules motorisés. C'est pourquoi il est important de choisir la bonne trajectoire, le bon positionnement sur la route dès son insertion.

Sur les giratoires de taille moyenne et les mini-giratoires, le positionnement du cycliste au milieu de l'anneau améliore sa sécurité : il est mieux vu et les conflits de cisaillement sont limités. C'est pourquoi, afin d'encourager les cyclistes à se positionner correctement, de plus en plus collectivités marquent la trajectoire conseillée au moyen de chevrons et de logos « vélo ». Ce marquage peut choquer les cyclistes inexpérimentés et les automobilistes, qui pensent souvent que nous devons rouler sagement le long du trottoir à l'extérieur de l'anneau.

Or c'est d'autant plus important de prendre la bonne trajectoire que ce type de carrefour est très répandu chez nous : il y a six fois plus de giratoires en France qu'en Allemagne, et ce genre d'aménagement routier est très rare aux États-Unis.

Et alors que les giratoires anglais sont très rapides et trois fois plus dangereux que les carrefours plan pour les personnes à vélo, les nôtres sont conçus de manière à limiter la vitesse à un niveau raisonnable : de ce fait, chez nous les



Exemple de mini-giratoire avec logos vélo et chevrons.

giratoires compacts sont même recommandés pour améliorer la sécurité des cyclistes.

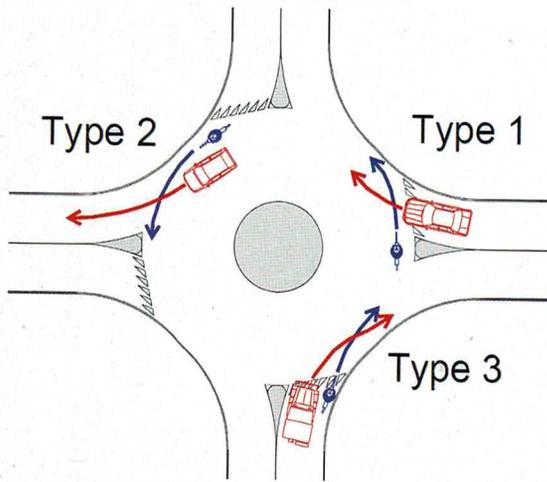
Mais malheureusement les accidents existent, et il est important de prendre des précautions pour les éviter.

Les collisions

Comme en ligne droite, il arrive dans les giratoires qu'un cycliste sur l'anneau soit percuté par l'arrière par un véhicule. Ce genre de « défaut de maîtrise » est souvent difficile à prévoir et les résultats peuvent être très graves.

Cependant, des analyses ont mis en évidence que 70 % des accidents survenus dans un giratoire sont simplement liés au fait que l'automobiliste n'a pas vu le cycliste.

> LES PRINCIPAUX TYPES D'ACCIDENTS



© Source document belge

Voici les trois types de collisions les plus courants :

- **L'accident de type 1**, de loin le plus fréquent, implique un véhicule entrant dans le giratoire heurtant un cycliste, prioritaire, qui circule sur l'anneau.
- **L'accident de type 2** implique un véhicule qui quitte le giratoire et heurte un cycliste qui veut continuer à tourner sur l'anneau.
- **L'accident de type 3** implique un cycliste entrant dans le giratoire dont la trajectoire est cisailée par un véhicule qui entre à côté de lui.

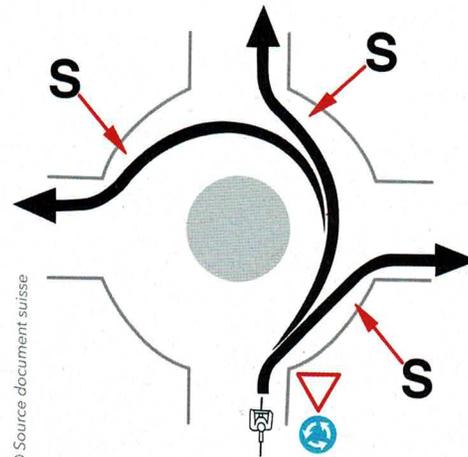
La meilleure stratégie

La quasi totalité de ces accidents ont lieu près du bord extérieur de l'anneau, et ils résultent généralement du fait que le cycliste se positionne en dehors du champ de vision des conducteurs. De ce fait il est vivement déconseillé de réaliser une bande cyclable autour de l'anneau : cela encouragerait les cyclistes à rouler dans la zone la plus dangereuse. Il est également important de commencer à se placer correctement à l'approche du giratoire. C'est pour cette raison que dès la première édition de *La Charte cyclable* en 2003 nous avons recommandé aux aménageurs d'arrêter les bandes cyclables une vingtaine de mètres avant l'anneau parce que « si des bandes cyclables mènent au giratoire, les cyclistes les suivent et se retrouvent mal positionnés pour tourner à gauche. »

Nos conseils

- Pour adopter la meilleure trajectoire, nous devons repérer où nous allons sortir du giratoire.
- Pour être perçus par les véhicules qui nous suivent, à l'approche de l'anneau nous essayons de nous placer près du milieu de la voie :
- si nous devons prendre la première sortie, nous pouvons rester à l'extérieur de l'anneau, mais à environ 1,50 m du trottoir.

> S'INSÉRER SUR UN GIRATOIRE



© Source document suisse

- si nous voulons aller tout droit ou tourner à gauche, nous devons rouler au milieu de l'anneau, ceci afin d'être visibles pour les automobilistes qui nous entourent.

- à l'approche de la sortie, il est important de lever le bras droit pour signaler notre changement de direction.

- avant chaque manœuvre, nous devons vérifier que les automobilistes nous ont vus (contact visuel) et qu'ils vont nous laisser passer. Au cas échéant, nous devons nous tenir prêts à les éviter, quitte à refaire un tour sur l'anneau...

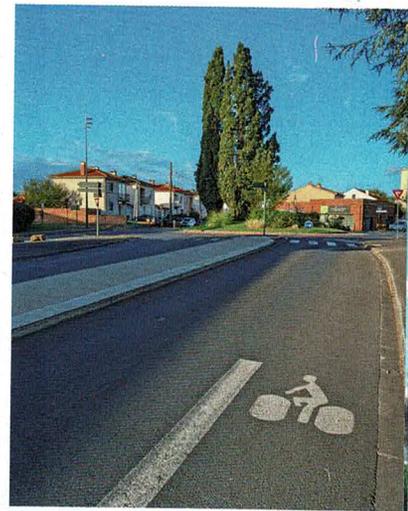
Un principe bien éprouvé

Nous conseillons donc aux cyclistes de circuler au milieu de la voie afin d'être plus visibles dans les giratoires et pour décourager les dépassements dangereux. Des vêtements voyants ou clairs et un bon éclairage contribuent aussi à notre sécurité (voir article sur l'éclairage pp. 48-49).

En marquant des chevrons et des logos au centre de l'anneau, les collectivités justifient et encouragent cette stratégie. Il s'agit donc d'une initiative particulièrement heureuse, et nous tenons à remercier les responsables des réseaux concernés.

Cette signalisation est bien éprouvée : Nantes Métropole l'expérimente depuis 2013, et, encouragées par le Cerema, d'autres collectivités ont emboîté le pas. De même, la Sécurité routière belge recommande un marquage identique dans l'anneau.

Mais nos amis Belges, qui ont souvent de l'avance sur nous en matière d'aménagements cyclables, vont un peu plus loin : en variante, ils nous proposent de démarrer le marquage à l'approche du giratoire, avec un logo vélo au milieu de la voie à l'entrée du giratoire, entre le passage piéton et la ligne d'arrêt. De même, dans le cas d'un giratoire urbain à deux voies les Belges



Une bande cyclable interrompue à l'approche d'un giratoire.

recommandent de placer le marquage à environ 3 m du bord extérieur (environ au tiers de la largeur de l'anneau), alors que chez nous les aménageurs auraient tendance à le réaliser au milieu de la voie externe. Pour nous ce sont les Belges qui ont raison : s'il roule près de la ligne axiale, le cycliste est nettement plus visible pour les automobilistes et il signale mieux son intention de continuer à tourner autour du giratoire.

Le problème des grands giratoires

Ce marquage concerne principalement les giratoires de taille moyenne et les mini-giratoires.

Pour les carrefours de grande taille mais avec un trafic faible et une vitesse peu élevée, il nous paraît encore possible, mais si la circulation est dense et rapide il pourrait encourager les cyclistes inexpérimentés à s'aventurer dans un giratoire qu'ils feraient mieux d'éviter. Dans ce cas la circulation mixte devient irréaliste pour la majorité des cyclistes et il est généralement préférable de réaliser une piste cyclable séparée autour de l'anneau, ou, mieux encore, de créer un giratoire « à la hollandaise ». Ce dernier fera l'objet d'un prochain article dans notre revue. ■

> Texte et photos (sauf mention) :
Steve Jackson

SOURCES

Pour préparer cet article nous avons téléchargé les documents suivants :

- « Aménagements cyclables en giratoires », Brussels Mobility / IBSR (Institut Belge pour la Sécurité routière).
- « Étude comparative sur le positionnement des cyclistes sur 2 giratoires nantais », Cerema, mai 2016.