Giratoire

Description

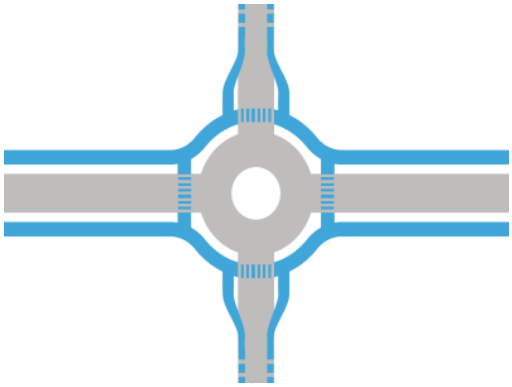
Il existe différents types de giratoires. Les plus petits qui réduisent davantage la vitesse du trafic automobile, par exemple dans les zones 30, sont davantage compatibles avec le trafic cycliste que les giratoires plus grands (diamètre de plus de 40m) avec une charge de trafic et/ou une vitesse élevées. Dans ces situations, une piste séparée physiquement du trafic motorisé, comme dans les « giratoires hollandais », serait préférable. Cet aménagement n'est toutefois pas encore autorisé en Suisse car il implique de donner la priorité aux vélos lors des traversées de la chaussée. D'autres solutions existent, telles que la construction d'un passage inférieur, l'installation d'un bypass vélo sur l'une des branches ou d'une piste permettant aux cyclistes d'éviter le giratoire. En l'absence de panneau, l'utilisation des pistes n'est pas obligatoire, laissant la possibilité aux cyclistes de rester sur la chaussée.

Intérêt

Le giratoire présente surtout un intérêt pour le trafic motorisé (meilleur écoulement et moins de points de conflit). Pour les cyclistes, un giratoire peut être adapté dans les zones à trafic modéré. Dans les autres contextes, il a peu d'intérêt pour les cyclistes et peut même se révéler dangereux : plus du tiers des accidents dans les giratoires impliquent des cyclistes mais ces derniers ne sont responsables que dans moins d'un dixième des cas. Les accidents les plus fréquents sont les collisions dues à un non-respect des priorités par un véhicule motorisé qui entre dans un giratoire alors qu'un cycliste s'y trouve déjà.

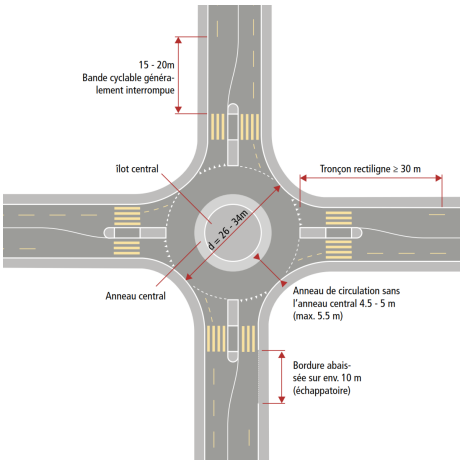
Enjeux

Par définition, un giratoire n'est pas un aménagement cyclophile. Les poids-lourds, les bus ou les véhicules avec remorque présentent un danger particulier en raison de leur angle mort et de leur rayon de giration. En Suisse, l'OFROU recommande de circuler au milieu de la chaussée dans les giratoires et en amont de ceux-ci. Néanmoins, ceci exige de prendre sa place dans le trafic et n'est pas à la portée de toutes et tous les cyclistes. Le modèle le plus adapté aux cyclistes de tous niveaux serait le giratoire hollandais. Ce dernier n'est pas encore autorisé en Suisse (en raison de l'impossibilité de donner la priorité aux traversées) mais des tests sont prévus.



Modèle de giratoire avec pistes cyclables. Source: OFROU & Conférence vélo, 2021

Giratoire "Schachenkreisel" avec pistes cyclables séparées à Lyss



Modèle de giratoire compact. Source: OFROU & Conférence Vélo Suisse, 2021

Piste cyclable séparée avec priorité lors de la traversée de la route aux Pays-Bas. Source: OFROU & Conférence vélo, 2021

Décrochement vertical permettant d'abaisser la vitesse des automobilistes au carrefour aux Pays-Bas. Source: OFROU & Conférence vélo, 2021

Références

- OFROU (2016): Analyse des accidents de vélo survenus entre 2005 et 2014. Évaluations relatives aux personnes et aux infrastructures
- OFROU & Conférence Vélo Suisse (2021): Gestion des cycles aux carrefours: Manuel d'infrastructure. Guide de recommandations de la mobilité douce no 17
- ATE Association transports et environnement (2014): Emprunter le giratoire à vélo. Comment l'aborder en toute tranquillité
- bpa (2016): Guidage des cyclistes dans les giratoires. Recommandations Techniques de la circulation. BM.016-2016