



Circuler dans les giratoires

Sécurité
routière



Giratoires



SOMMAIRE

Le concept	2
Que dit la loi ?	4
Le giratoire type	6
Comportement dans les giratoires	
- Règle de base pour tous	8
- Les conducteurs	8
- Les véhicules à moteur	9
- Les deux-roues légers	9
- Les piétons	10
Aménagements spéciaux	
- Le by-pass	11
- Les grands	11
- Les minis	12
- Deux voies ou davantage	14
- A l'entrée	15
- Dans l'anneau	16
- A la sortie	17
- Les doubles	18
- Les pistes cyclables	20
- Les bandes cyclables	20
- La priorité de droite	21
- Autres aménagements	21

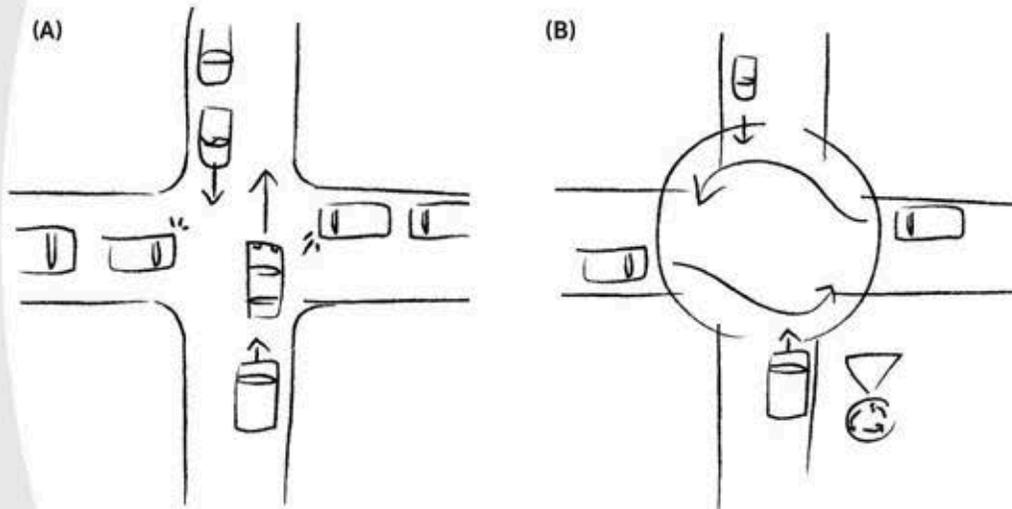
Le concept

Le rond-point à priorité de gauche (B) a été introduit en Suisse à la fin des années 70.

La principale évolution par rapport au carrefour à priorité de droite (A) s'exprime au niveau des véhicules qui bifurquent à gauche. Avec une priorité de droite, ceux-ci (et les suivants) doivent attendre qu'il y ait un espace suffisant entre les vé-

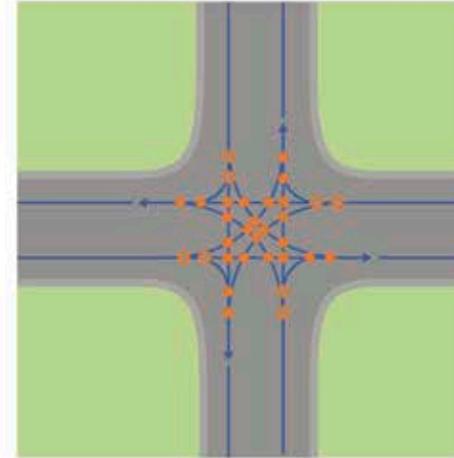
hicules en sens inverse, avant de s'engager. Avec une priorité des véhicules circulant dans l'anneau, le trafic en sens inverse n'est arrêté que le temps nécessaire pour bifurquer.

Par analogie, le giratoire favorise la fluidité en «s'évacuant», tandis que le carrefour conventionnel a tendance à «se bloquer».



Le danger d'accidents, représenté par les «points de conflit» (rencontre ou séparation) est nettement le plus faible dans un giratoire:

CARREFOUR À 4 BRANCHES



32
POINTS DE CONFLIT

Il n'est donc pas étonnant que des milliers de giratoires aient vu le jour. Or certains sont mal conçus, ce qui augmente le risque d'accident et d'autres, sont inadaptés à la situation, ce qui nuit surtout à la fluidité. Les avantages (sécurité et fluidité) ne peuvent se concrétiser que si un giratoire représente la bonne solution dans un cas concret.

GIRATOIRE À 4 BRANCHES



8
POINTS DE CONFLIT

On peut ainsi le remettre en question en cas de dimensions trop restreintes, de mauvaise visibilité, d'une capacité trop faible ainsi que d'un trafic continu sur un axe. Il est inadapté dans une zone 30 ou lorsqu'il contrarie la gestion du trafic souhaitée, tels qu'une priorisation des transports en commun, une onde verte ou toute autre forme de régulation.

Que dit la loi ?

Le Code Suisse de la route ne donne que peu d'indications sur les giratoires. D'ailleurs, la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) n'en fait pas mention.

L'art. 41b, de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) énonce:

1 Avant d'entrer dans un carrefour à sens giratoire, le conducteur doit ralentir et accorder la priorité aux véhicules qui, sur sa gauche, surviennent dans le giratoire.

2 Le conducteur n'est pas tenu de signaler sa direction à l'entrée du carrefour à sens giratoire ni, pour autant qu'il ne change pas de voie, à l'intérieur du giratoire. L'intention de quitter le giratoire doit être indiquée.

3 Dans les carrefours à sens giratoire, les cyclistes peuvent déroger à l'obligation de tenir leur droite.

Citons également l'art. 24, al. 4 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) :

Le signal «Carrefour à sens giratoire» indique la direction du mouvement giratoire que les véhicules ont l'obligation d'effectuer dans les carrefours à sens giratoire; il est placé avant l'entrée sous le signal «Cédez le passage» et peut être répété sur l'îlot central. Combiné avec le signal «Carrefour à sens giratoire», le signal «Cédez le passage» indique au conducteur qu'il doit accorder la priorité aux véhicules qui, sur sa gauche, surviennent dans le giratoire.

Une autre information utile ressort de l'art. 65a de l'OCR : «Les voitures automobiles et les ensembles de véhicules en mouvement doivent pouvoir évoluer dans les limites d'une surface annulaire d'un diamètre extérieur de 25 m et d'un diamètre intérieur de 10 m 60, sans que la projection d'une partie du véhicule sur la chaussée (à l'exception des miroirs rétroviseurs et des clignoteurs de direction avant) soit située hors de la surface de l'anneau...»

La conception ainsi que le dimensionnement des giratoires se base sur les normes suisses, éditées par la VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports, www.vss.ch).

A noter que le Tribunal Fédéral a rendu des jugements sur quelques situations spécifiques.

Le giratoire type

Le giratoire type est formé d'une voie unique et représente le giratoire le plus sûr. C'est celui qui correspond le mieux à l'esprit de la loi. Il doit inciter les conducteurs à ralentir, laisser percevoir le clignotant des véhicules sortants et permettre à tout véhicule avec remorque de réaliser un tour complet. De plus, il ne doit pas être trop large, pour que les cyclistes puissent circuler au milieu de l'anneau sans se faire dépasser.

Le giratoire type est compact. Il devrait avoir un diamètre extérieur compris entre 25 et 40 m. Au-delà, le giratoire devient si grand que les cyclistes courent un danger supplémentaire.. Chaque entrée/sortie du giratoire type peut être vue comme un petit «carrefour». Tous ces «carrefours» sont reliés entre eux par l'anneau.

De manière générale, la norme technique prescrit que «La visibilité dans les carrefours doit être dégagée, afin que les usagers, à l'approche d'un lieu de conflit, puissent s'apercevoir mutuellement».

Ainsi la visibilité ne doit pas être restreinte entre les véhicules entrant dans le giratoire et ceux venant de la gauche.

Par contre, la visibilité devrait être réduite par rapport au côté opposé du giratoire par l'aménagement de l'îlot central. Cet aménagement reste cependant assez libre – cela va des plantes à l'œuvre d'art, en passant par les fontaines et jets d'eau – à condition de ne pas distraire les conducteurs.

Les passages pour piétons sont placés à une distance de 4 à 5m de l'entrée/sortie du giratoire. Ceci permet d'une part aux véhicules sortants de ralentir à temps et d'autre part aux voitures à l'entrée de s'arrêter après le passage piéton. Une distance supérieure ne serait pas appréciée des piétons.



Comportement

Comment faut-il se comporter lorsque l'on emprunte un giratoire?

RÈGLES DE BASE POUR TOUS

Tenter d'avoir une vue d'ensemble, bien observer tous les usagers de la route et montrer clairement ses intentions. En outre, il est important de faire preuve de tolérance et d'attention envers les autres.

Par exemple: à l'entrée, laisser un espace avec le véhicule qui précède, permet aux véhicules venant de droite (non prioritaires) de s'engager.

Les conducteurs

- Ralentir avant l'entrée
- En s'approchant du giratoire:
 - décider de la sortie suivant une éventuelle signalisation;
 - faire attention aux piétons;
 - actionner le clignotant si l'on veut quitter le giratoire à la 1^{re} sortie.
- Accorder la priorité à tout véhicule venant de la gauche susceptible d'être gêné, qu'il se soit déjà engagé dans le giratoire ou non. (Fig. 1)
- On ne peut supposer que les autres véhicules sortiront du giratoire que s'ils indiquent cette intention en enclenchant leur clignotant droit, ou par un signe du bras pour les cyclistes.
- Une prudence particulière s'impose à l'égard des vélos que l'on aperçoit souvent difficilement et qui peuvent atteindre une vitesse élevée. Ceci vaut tout particulièrement pour les vélos électriques dont la vitesse est souvent sous-estimée.



Fig. 1

- Indiquer (vers la droite) son intention de quitter le giratoire. Ce signal devrait être donné immédiatement après la sortie précédente.
- En sortant, veiller à ne pas couper la route aux deux-roues légers qui poursuivent leur course dans le giratoire. (Fig. 2)
- Faire attention aux piétons, même en l'absence d'un passage protégé.

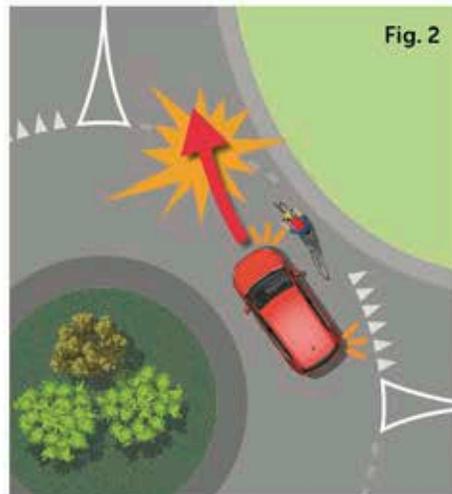


Fig. 2

Les véhicules à moteur

Il ressort d'une étude TCS, basée sur des observations, qu'une grande partie des conducteurs omettent de signaler leur sortie. Quelques-uns mettent même le faux clignotant à la sortie (le gauche). Considérez en conséquence les signaux des autres avec prudence et observez également leur parcours.

On nous pose souvent la question suivante: «Dès l'entrée dans le giratoire, pourquoi ne pas signaler l'intention de vouloir sortir à gauche (c.-à-d. contourner de $\frac{3}{4}$ le giratoire)?». Le code suisse de la route ne l'interdit pas, mais ne le recommande pas non plus. L'utilisation systématique du clignotant droit avant la sortie, améliorerait déjà beaucoup la fluidité du trafic.

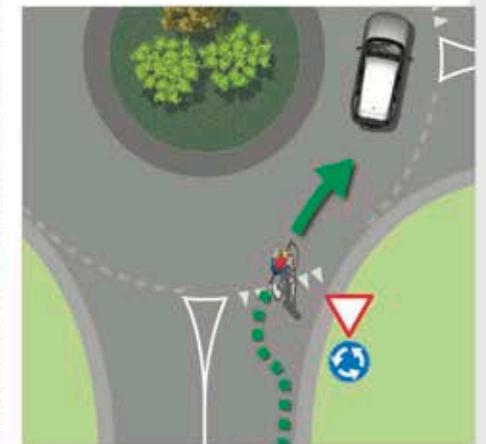
Avant la sortie,
il est obligatoire d'enclencher
le clignotant droit.



Les deux-roues légers

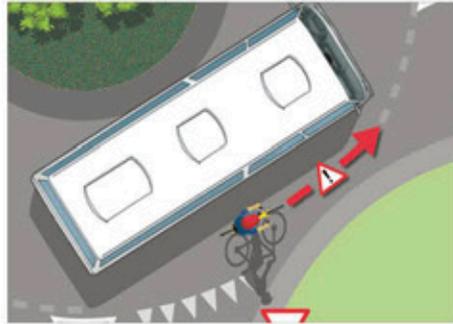
Pour faciliter la lecture, le terme «cycliste» comprend également, dans la présente brochure, les utilisateurs de vélos électriques et de vélomoteurs (cf. art. 42 al. 4 OCR).

- Ce groupe est particulièrement exposé aux erreurs potentielles des autres usagers. La majorité des accidents impliquant les cyclistes est principalement due au non-respect de la priorité et une autre partie à des dépassements (véhicule sortant qui renverse un cycliste), voir fig. 1 et fig. 2 en page 6. Il est donc recommandé aux cyclistes de porter des habits bien visibles et d'enclencher l'éclairage dès le crépuscule, au plus tard.
- Les cyclistes ne sont pas tenus de rouler sur le bord droit. En conséquence, pour autant qu'ils soient sûrs et rapides, ils peuvent s'approcher du milieu de la chaussée, de préférence avant le giratoire déjà. (voir ci-dessous) Ceci permet, entre autres, d'éviter des situations conflictuelles avec des voitures qui dépassent et quittent ensuite le giratoire.





- **Attention** : en entrant, un cycliste rapide doit aussi réduire sa vitesse. A l'entrée et à l'intérieur d'un giratoire, il ne dépassera pas un camion ou un bus par la droite, car il risque de ne pas être vu (angle mort). En règle générale il est dangereux, dans un giratoire, de dépasser par la droite.
- Si le cycliste roule à droite, il devrait observer une distance de sécurité suffisante par rapport au bord de la chaussée. Il sera perçu plus facilement et pourra mieux éviter un obstacle.
- Avant de quitter le giratoire, donner un signe du bras afin d'indiquer son intention.

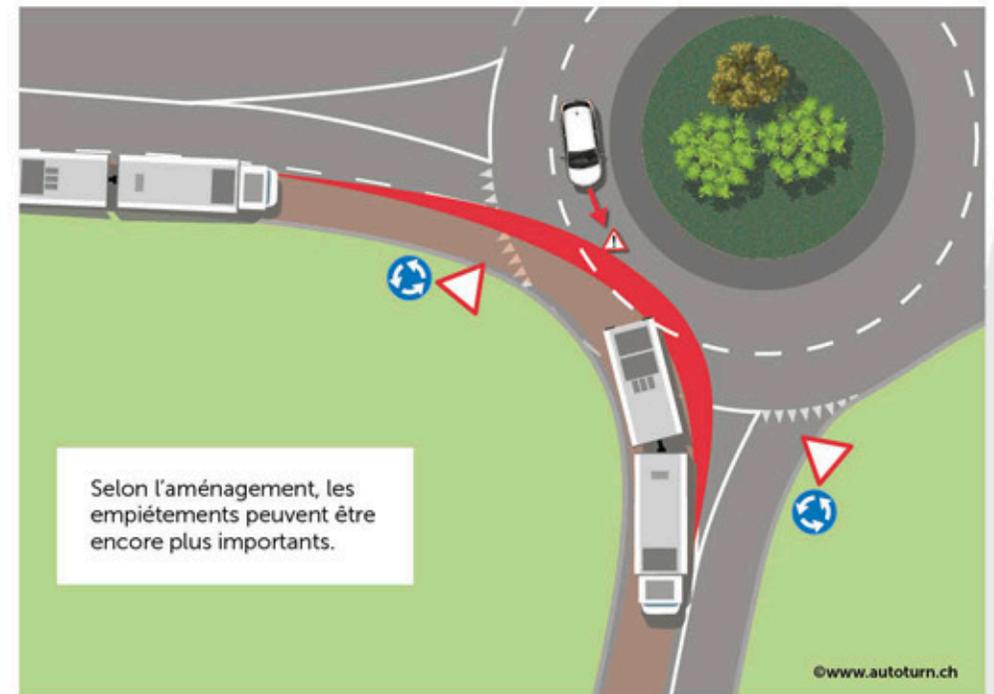


Les piétons

- Le piéton ne se positionne devant un passage que s'il veut l'emprunter. Afin d'affirmer son intention de traverser, il cherche le contact visuel avec le conducteur à l'approche. En cas de doute, il est préférable de ne pas s'engager.
- Il traverse les voies d'accès. Ne pas passer par l'îlot central, ceci même sans passage pour piétons, ni passage souterrain, ni passerelle à disposition.
- De plus, il gardera une distance suffisante (au moins 5 m.) par rapport au bord du giratoire pour permettre au véhicule sortant, de freiner à temps.



Attention à l'empiétement des poids-lourds et des bus sur la voie adjacente, que ce soit dans l'anneau ou à la sortie



Aménagements spéciaux

(liste non exhaustive)

Les by-pass

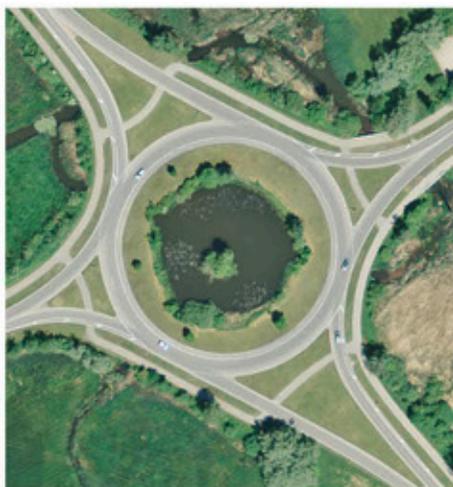
Une voie séparée permettant de bifurquer à droite sans transiter par le giratoire est appelée un by-pass. Normalement, les véhicules qui l'utilisent ne sont pas prioritaires en rejoignant la voie sortante du giratoire. Un tel by-pass peut également être réservé aux deux-roues légers.



Les grands

Le grand giratoire est assez rare en Suisse. Présentant un diamètre extérieur d'au moins 40 m environ et muni d'un très grand îlot central, il est placé plutôt à l'extérieur des localités. A l'étranger, on le rencontre plus souvent.

En ce qui concerne sa sécurité, dans la majorité des cas, il n'apporterait aucune amélioration mais au contraire un risque accru d'accidents, dû surtout aux vitesses plus élevées.



Les minis

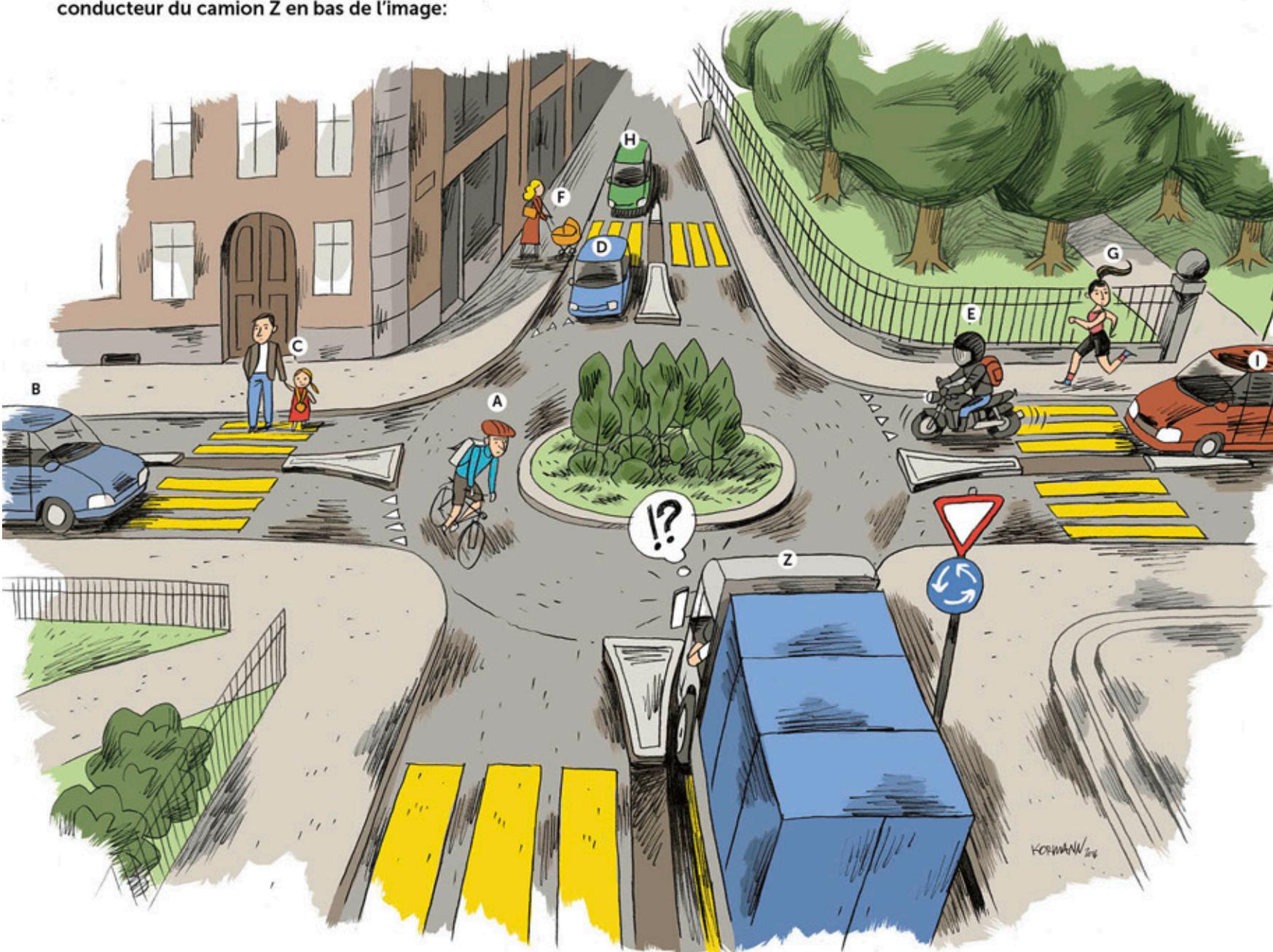
Le mini-giratoire présente un diamètre extérieur jusqu'à environ 24 m. Sa fonction est quelque peu difficile à reconnaître. Son îlot semi-franchissable ou quasiment inexistant permet aux poids lourds et aux bus articulés de passer. Effectuer un tour complet n'est par contre pas possible pour ces véhicules, et selon les cas pour les voitures de tourisme non plus.

Si un giratoire de ce type est placé dans une zone à 30 km/h ou un autre tronçon à circulation modérée, la suppression de la priorité de droite peut prêter à confusion et engendrer des risques d'accident.

L'îlot central joue un rôle important pour la reconnaissance d'un giratoire. S'il n'est que peu ou pas visible du tout, on risque – malgré les signaux routiers – de confondre le giratoire avec un autre type d'intersection et, en conséquence, de ne pas tenir compte des règles de priorité. Selon la norme technique, les carrefours doivent être visibles et reconnaissables comme tels.



Situation quotidienne, du point de vue du conducteur du camion Z en bas de l'image:



- A cycliste qui peut bloquer l'entrée de Z, s'il ne sort pas avant.
- B voiture qui peut bloquer l'entrée de Z, si elle ne bifurque pas à droite
- C piétons (père et fille) qui peuvent bloquer les voitures B et D
- D voiture qui – si elle ne tourne pas à droite – peut bloquer la voiture B ce qui permet à Z d'entrer au même moment
- E motorcycle qui peut bloquer les voitures B et D
- F maman avec poussette qui peut bloquer la voiture H
- G joggeuse à proximité qui, si elle traverse, peut bloquer la voiture I

Une telle situation, pouvant certes plaire aux joueurs acharnés d'échecs ou du jeu du moulin, pose par contre de sérieux problèmes de décision pour le conducteur lambda et peut, en conséquence, engendrer des accidents.

Afin de simplifier la compréhension réciproque, il peut s'avérer utile d'enclencher, avant l'entrée déjà, le clignotant gauche pour montrer son intention de bifurquer à gauche. Bien évidemment, le conducteur devra indiquer son intention de sortir en mettant son clignoteur à droite à l'approche de la sortie qu'il souhaite emprunter.

Deux voies ou davantage

En présence de plusieurs voies, tout changement de voie doit être indiqué au moyen du clignotant ou d'un signe du bras (cyclistes).

Dans le doute, il faut se rappeler une règle fondamentale: celui qui change de voie n'a jamais la priorité.

Dans les cas suivants, il est souvent question de deux voies, sachant que pour davantage de voies, le principe reste le même.



COMMENT CHOISIR SA VOIE À DÉFAUT DE RÈGLE CONTRAIGNANTE ?

- Tant qu'il n'y a pas d'obligation (marquage et/ou panneaux attribuant une ou plusieurs sorties à une voie du giratoire), dans les grands giratoires, la voie intérieure peut être considérée comme voie de dépassement.
- Si, à l'entrée du giratoire, les voies sont dédiées à certaines sorties (par marquage et/ou panneaux), il faut se conformer aux prescriptions.
- En l'absence de marquage ou de panneaux spécifiques attribuant les voies, comme c'est fréquemment le cas dans les giratoires compacts, le choix peut s'effectuer comme suit:

Idéalement, les conducteurs de véhicules à moteur prennent la voie de droite (**véhicule B**), pour quitter le giratoire dans son hémisphère droit, sortie vis-à-vis comprise et les autres prennent la voie de gauche (**véhicule A**) pour effectuer plus d'un 1/2 tour.

En cas d'incertitude, la voie extérieure est la plus sûre.



A L'ENTRÉE

En présence de plusieurs voies d'accès, il faut faire son choix assez tôt.

Giratoires comportant autant de voies que la route d'accès:

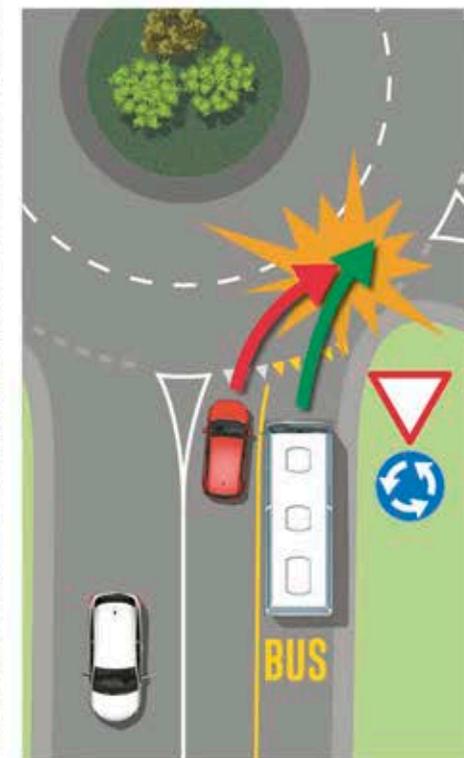


Selon le Tribunal fédéral, qui se réfère au principe de la confiance (ATF 127 IV 220), la voie de présélection choisie avant le giratoire détermine le voie correspondante du giratoire à emprunter. Les conducteurs roulant sur la voie d'accès de droite prennent donc dans le giratoire celle de droite, et ainsi de suite, tout en respectant la priorité des véhicules survenant depuis la gauche. Entre les véhicules entrant, il n'y a pas de règle de priorité (car dans ce cas il n'y a pas de conflit de priorité). Une dérogation à ce principe n'est possible que si la manœuvre ne gêne aucun autre usager.

Notamment dans les deux cas suivants, un comportement incorrect peut engendrer des accidents:

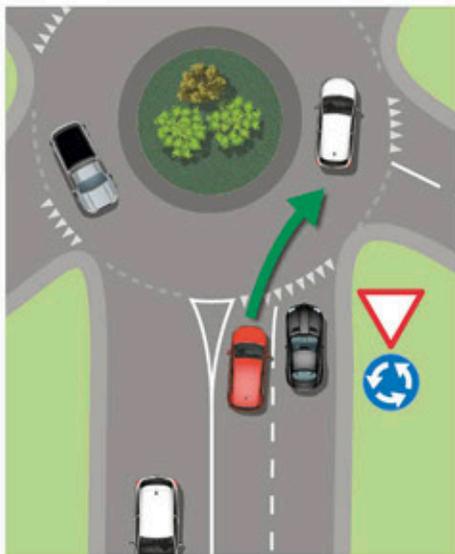
1) Un conducteur circulant sur la voie d'accès de gauche, veut bifurquer à droite, mais ne parvient pas à se positionner correctement avant l'entrée du giratoire et désire se rattraper en entrant.

2) La voie d'accès de droite peut être réservée à certains véhicules (comme les bus ou les vélos). Or, il arrive que d'autres usagers voulant prendre la première sortie, changent à l'entrée du giratoire sur la voie de droite sans la vigilance nécessaire.



Giratoires comportant moins de voies que la route d'accès:

Dans le cas d'une réduction du nombre de voies à l'entrée du giratoire (à l'instar d'une route d'accès à deux voies, suivie d'un giratoire à une voie seulement), la voie de gauche est prioritaire envers celle de droite, toujours selon la même décision du Tribunal fédéral. Ainsi, il suffit au conducteur sans priorité d'observer sa gauche, sans devoir tenir compte de ce qui se passe simultanément à sa droite. Le même principe s'applique au cas d'un giratoire à deux voies, précédé d'une route d'accès à trois voies.



DANS L'ANNEAU

Dans les giratoires à deux voies ou plus, il faut être vigilant à de possibles changements de voies (que le clignotant ait été enclenché ou non), lors desquels la priorité n'est pas respectée.

Une fois engagé dans le giratoire, à part pour signaler la sortie, seuls les changements de voie doivent être indiqués.



A LA SORTIE

En présence d'une seule voie de sortie:

Si vous vous trouvez sur la voie de droite et souhaitez quitter le giratoire, vous agirez comme dans un simple giratoire.

Si, par contre, vous vous trouvez sur la voie de gauche, vous procéderez comme suit:

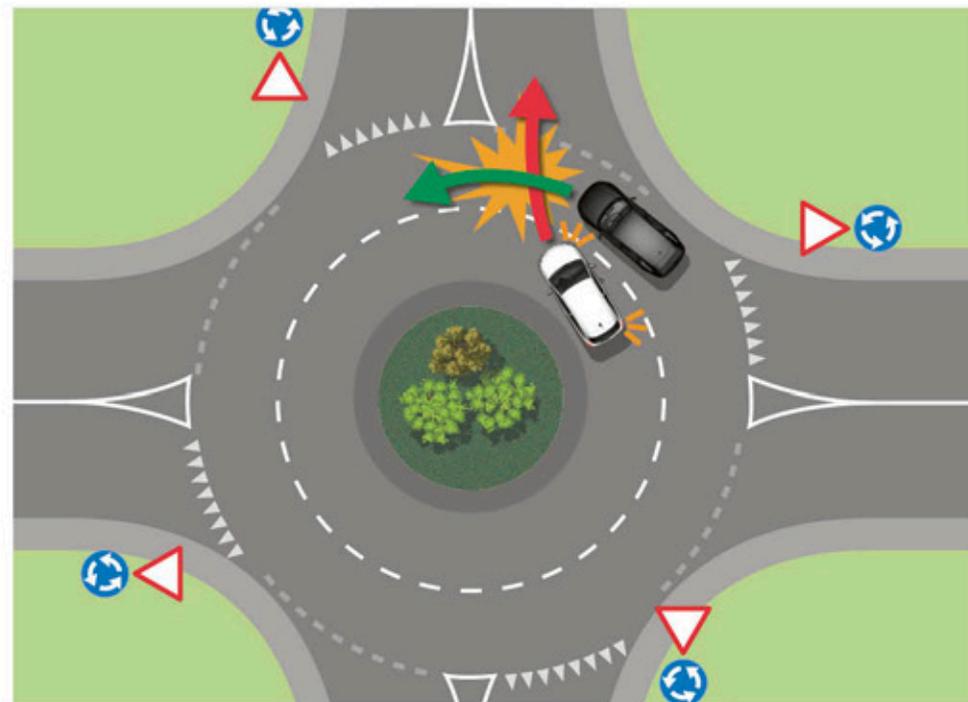
- assurez-vous que la voie extérieure est bien libre,
- mettez le clignotant droit et changez de voie suffisamment tôt,
- ensuite, vous agirez comme dans un simple giratoire.

Pas d'arrêt volontaire dans un giratoire! Il n'y a pas de contrainte «fictive» de devoir quitter le giratoire à la sortie suivante, car à l'exception des mini-giratoires, il est toujours possible d'effectuer un tour supplémentaire.

En présence d'une sortie à deux voies:

Si vous vous trouvez sur la voie de gauche du giratoire, vous allez probablement aussi prendre la voie de gauche de la sortie.

Or, avant de quitter le giratoire, vous devez vous assurer que la voie extérieure sera dégagée, soit qu'il n'y ait pas de véhicule, soit qu'un éventuel véhicule ait signalé son intention de prendre la sortie.



LES DOUBLES

Rares sont en Suisse les doubles giratoires (formés de deux anneaux circulaires reliés). Leur construction est déterminée par la surface à disposition et le débit de trafic.

Quelques raisons pour le choix de tels giratoires:

Impossibilité, pour raisons géométriques, topographiques ou financières, d'aménager un giratoire d'un autre type.

Entrées décalées ou un grand nombre de routes d'accès dépassant ainsi les dimensions d'un simple giratoire.

Circulation dense et continue sur l'artère principale ce qui causerait un long temps d'attente sur les entrées secondaires d'un simple giratoire.

Grande proportion de bifurcations à gauche: Une forte circulation de véhicules provenant de la même branche et prenant la même sortie, située à gauche, bloquerait les autres entrées d'un giratoire simple. (Voir ci-contre)

En théorie



Et en pratique



LES PISTES CYCLABLES

Il est possible, surtout à l'étranger, de rencontrer des situations où le trafic vélo contourne un giratoire sur une piste cyclable.

Or, si cette piste est prioritaire, il y a de fortes chances que cette priorité, ou les deux-roues eux-mêmes, ne soient pas perçus, ce qui augmente le risque d'accidents graves.

Nous n'avons pas connaissance d'un tel cas en Suisse



A l'inverse, si la piste n'est pas prioritaire, les cyclistes risquent d'être moins motivés de l'utiliser pour ne pas devoir s'arrêter à chaque traversée.



LES BANDES CYCLABLES

Afin de permettre aux cyclistes de circuler au centre de la voie, il ne devrait pas y avoir de bande cyclable dans l'anneau. Si une telle bande était marquée, ils seraient obligés de l'emprunter, bien qu'elle ne leur offre objectivement aucune protection.

LA PRIORITÉ DE DROITE

Le panneau «giratoire» seul ne signifie pas automatiquement qu'il y a une priorité de gauche, raison pour laquelle il doit toujours être accompagné d'un «cédez le passage».

Or, à l'étranger, on rencontre facilement des ronds-points avec priorité de droite. Ils ont l'apparence de giratoires, mais comportent d'autres signaux – ou pas de signal du tout. La Place de l'Etoile à Paris en est un exemple.



Imagerie 2016 Google, Données cartographiques

AUTRES AMÉNAGEMENTS

La norme technique (SN 640 250) précise que des solutions compliquées et inhabituelles doivent être évitées. Toute installation particulière (voies traversantes de tram ou même de train, feux lumineux, etc.) peut se traduire par une fausse interprétation (surtout lorsqu'on ne connaît pas le lieu) et donc par un risque accru d'accidents.

En conséquence, de tels aménagements, qui sont fréquents et de nature diverse, demandent une prudence particulière de la part de chacun, qu'il soit piéton, cycliste, motocycliste ou autre conducteur.





Sécurité
routière



© Touring Club Suisse
Sécurité routière
1214 Vernier/Genève

www.tcs.ch/securite-routiere
E-mail: sro@tcs.ch

www.facebook.com/tcs.securiteroutiere
www.twitter.com/tcs_suisse
www.youtube.com/tcs

Edition 2022

Fonds für Verkehrssicherheit
Fonds de sécurité routière
Fondo di sicurezza stradale

