



Sécurité
routière

Circuler dans les giratoires



Sommaire

Le concept	3
Que dit la loi ?	4
Le giratoire de base	5
Le comportement	6
■ Les règles de base	6
■ Les automobilistes	6
■ Les véhicules à moteur	6
■ Les deux-roues légers	7
■ Les piétons	8
■ Les situations particulières	9
Les principales formes et aménagements des giratoires	10
■ Le by-pass	10
■ Le grand giratoire	10
■ Le mini-giratoire	11
■ Le giratoire à voies multiples	12
- À l'entrée	13
- À la sortie	14
- Dans l'anneau	14
■ Le double giratoire	15
■ Le turbo-giratoire	16
■ Les autres formes	17
Quelques exemples de situations	18

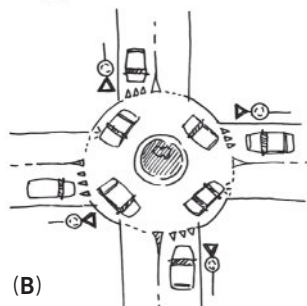
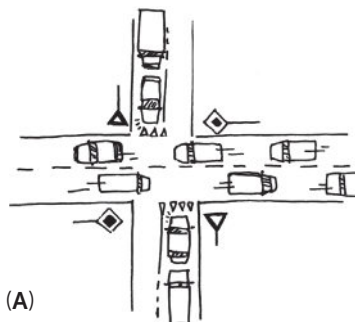


Le concept

Le carrefour à sens giratoire ou rond-point à priorité de gauche (B), généralement dénommé le giratoire, est apparu en Suisse dans les années 1970. Le fonctionnement du giratoire est basé sur la priorité des véhicules circulant dans l'anneau par rapport aux véhicules entrants.

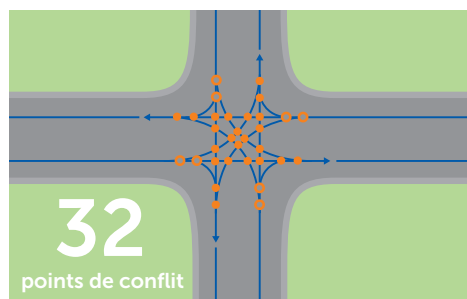
En comparaison avec une intersection traditionnelle, les accidents dans un giratoire sont généralement moins graves en raison de la vitesse plus faible des véhicules qui l'empruntent. En outre, le giratoire assure une meilleure fluidité du trafic.

Sur l'illustration (A), une route principale croise une route secondaire. Les véhicules sur la route secondaire doivent attendre qu'il y ait un espace suffisant pour tourner ou aller tout droit. Cette situation est identique dans un carrefour régulé par des feux de circulation. Cela peut occasionner une attente au feu bien qu'aucun véhicule n'approche sur les autres branches.



Le risque d'accident, représenté par des « points de conflit » (rencontre ou séparation des flux de trafic) est beaucoup plus faible dans un giratoire.

Carrefour avec quatre branches



Plusieurs intersections à priorité ou régulées par feux sont remplacées par des giratoires. Quelle que soit la géométrie du giratoire, son fonctionnement reste identique, soit la priorité à l'anneau, et il est recommandé à l'utilisateur de circuler avec une vitesse adaptée à la situation.

La présence de giratoires est discutable en cas de manque de place, mauvaise visibilité, capacité faible ou trafic permanent sur un axe. Ils sont également inadaptés aux zones 30 et lorsqu'ils contrarient une stratégie des transports souhaitée, comme la priorisation des transports en commun, une coordination des feux ou toute autre forme de régulation du trafic.

Que dit la loi?

La législation suisse sur la circulation routière ne contient que peu d'indications sur les giratoires. D'ailleurs, la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) n'en fait pas explicitement 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 (signal 2.41.1 combiné avec le signal 3.02), 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 surviennent sur sa gauche dans le giratoire.

On trouve une autre information utile à l'art.

65a de l'OCR « Mouvement giratoire » :

« 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 25.00 m et d'un diamètre intérieur de 10.60 m, 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 carrefours à sens giratoire se basent sur les normes suisses, éditées par la VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports, www.vss.ch).



Le giratoire de base

Le giratoire de base à une voie de circulation dans l'anneau est la forme de giratoire la plus sûre et celle qui correspond le mieux à l'esprit de la loi. Il incite les conducteurs à rouler lentement, permet de discerner les clignotants des véhicules sortants et autorise les véhicules à faire un tour complet. En outre, la voie de circulation dans l'anneau peut comporter des surlargeurs intérieures, généralement matérialisées dans un autre revêtement pour les girations des gros véhicules. Toutefois, afin de sécuriser les cyclistes, ils rouleront au milieu de la voie pour ne pas se faire dépasser par les véhicules.

Le giratoire de base est compact. Son diamètre extérieur devrait être compris entre 26 et 40 mètres. Au-delà de 32 m, sa taille requiert une prudence supplémentaire pour les cyclistes et les véhicules. Chaque entrée et chaque sortie du giratoire type peuvent être considérées comme une petite intersection à priorité de gauche, et toutes ces intersections sont liées entre elles par l'anneau. De manière générale, la norme

technique de construction 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 entre les véhicules entrant dans le giratoire et ceux venant de la gauche ne doit pas être entravée. En revanche, l'aménagement de l'îlot central devrait réduire la visibilité par rapport au côté opposé du giratoire. La nature de cet aménagement reste cependant assez libre – plantes, fontaines, œuvres d'art, le choix est large – à la condition qu'il ne distraie pas les conducteurs. Les passages piétons sont placés à une distance de 4 à 5 mètres des entrées / sorties du giratoire. Cela permet aux véhicules sortants de freiner à temps et aux véhicules entrants de s'arrêter après le passage piétons.



Le comportement

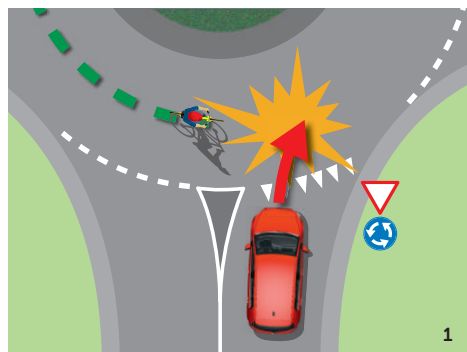
Comment doit-on se comporter avant, pendant et après le giratoire ?

Les règles de base

Garder une vue d'ensemble, bien observer les autres usagers de la route et indiquer clairement ses intentions. En outre, la tolérance et le respect mutuel restent toujours importants.

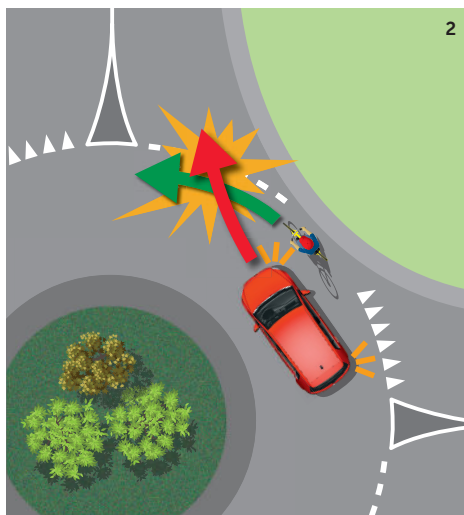
Les automobilistes

- À l'approche du giratoire :
 - Choisir sa sortie et respecter les flèches de direction, si elles existent.
 - Faire attention aux autres usagers de la route, particulièrement les piétons et les cyclistes.
 - Enclencher le clignotant à droite immédiatement si l'on veut prendre la première sortie.
- Accorder la priorité à tout véhicule venant de la gauche. (fig. 1)
- Ralentir fortement avant de s'engager dans l'anneau.



- La sortie du giratoire doit toujours être indiquée, par l'usage du clignotant droit ou, en l'absence de clignotant, en éteignant le bras droit.

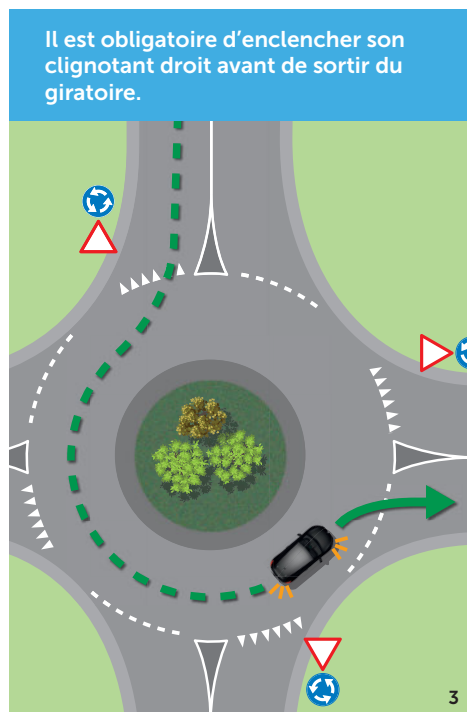
- Une prudence particulière s'impose à l'égard des deux-roues légers (vélos, vélos électriques, etc.), dont la vitesse est souvent sous-estimée.
- Ne jamais dépasser un vélo ou aucun autre véhicule dans un giratoire. Et cela même si le vélo ne roule pas au milieu de la chaussée et invite au dépassement. (fig. 2)
- Faire attention aux piétons, même en l'absence d'un passage protégé.



Les véhicules à moteur

Il ressort d'une étude du TCS basée sur des observations qu'une grande partie des conducteurs omettent d'indiquer leur sortie du giratoire. Gardez à l'esprit que ne pas indiquer un changement de direction peut entraîner une amende lors d'un contrôle de police, ou même un accident. Indiquer son intention de parcourir les $\frac{3}{4}$ du giratoire au moyen du clignotant gauche n'est pas interdit ; cela est surtout utile sur les mini-giratoires. (page 11)

La fluidité du trafic serait déjà grandement améliorée par l'utilisation systématique du clignotant droit avant la sortie. (fig. 3)

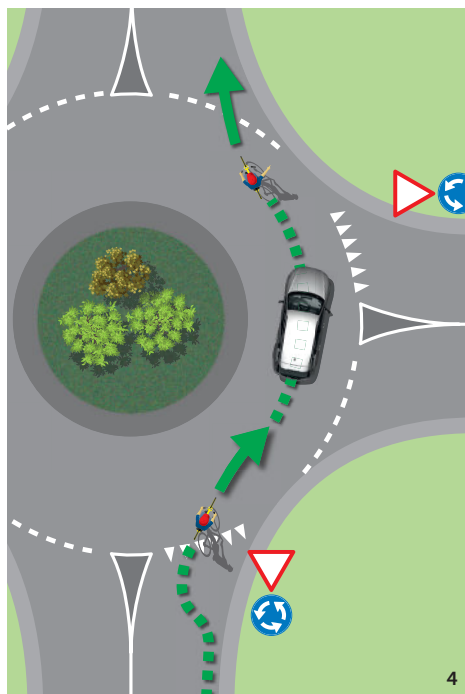


Les deux-roues légers

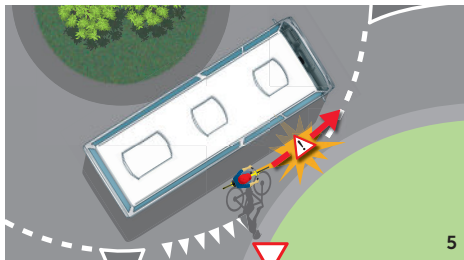
Pour faciliter la lecture, nous utilisons le terme « cyclistes » dans la présente brochure comme comprenant les utilisateurs de vélos électriques et de cyclomoteurs (cf. art. 42 al. 4 OCR).

- Ce groupe est particulièrement vulnérable aux erreurs des autres usagers du trafic. La majorité des accidents impliquant des cyclistes est principalement causée par des non-respects de la priorité. Ne dépassez jamais un vélo dans un giratoire ! (fig. 1 et 2 en page 6)

- Il est recommandé aux cyclistes de porter des vêtements bien visibles (conseils et inspirations Made Visible by TCS).
- Pour les cyclistes, il est plus sûr de circuler au centre de la voie de circulation du giratoire, et ce dès la voie d'accès, comme sur la figure ci-dessous. Attention cependant : toujours commencer par regarder arrière, tendre le bras gauche puis rejoindre le milieu de la chaussée avant l'anneau. En entrant dans le giratoire, vérifier une nouvelle fois que personne ne vient de la gauche, puis s'engager dans le giratoire comme sur la figure ci-dessous. Rouler au milieu de la voie de circulation permet de minimiser le risque de se faire dépasser par d'autres véhicules. (fig. 4)



- En entrant dans le giratoire, réduire impérativement sa vitesse et s'adapter au trafic dans l'anneau tout en faisant preuve de prudence. Ne jamais dépasser un véhicule par la droite ; le risque de ne pas être vu à cause de l'angle mort d'un bus ou poids lourd est élevé. (fig. 5)

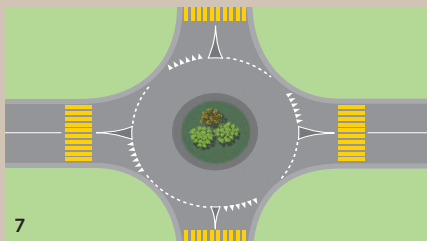


- Avant de quitter le giratoire à la sortie souhaitée, tendre le bras droit, juste après l'entrée précédente, afin d'informer les autres usagers du trafic de son intention. (fig. 6)



Les piétons

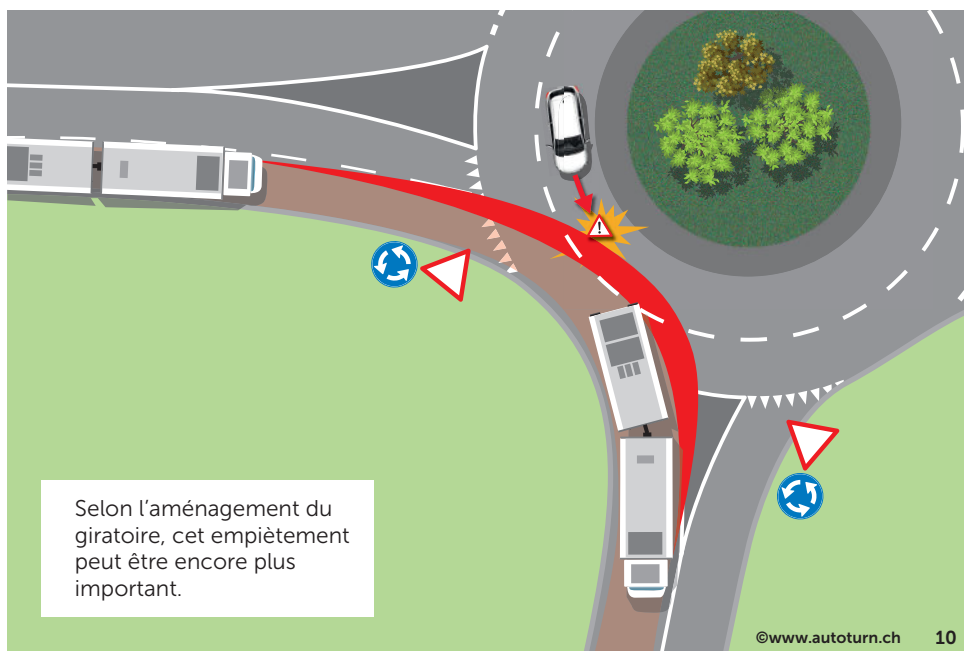
La géométrie d'un giratoire impose des passages piétons en retrait de 5.00 m environ sur les voies d'accès. Pratiquement, les conducteurs portent leur regard plus loin que le passage piétons, ce qui rend les piétons peu perceptibles. En entrée ou en sortie, le conducteur cherchera toujours le contact visuel avec le piéton et adoptera une vitesse réduite adaptée à la situation.



Les situations particulières



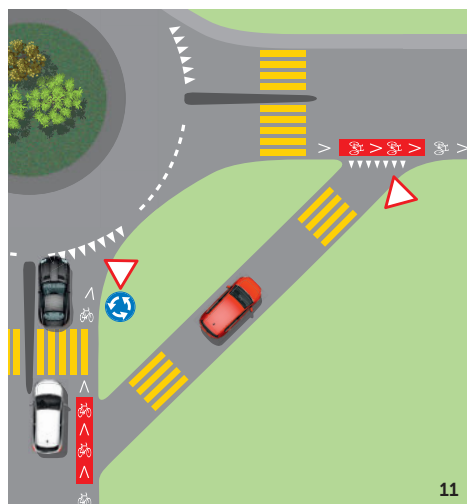
Faites attention à l'emprise des poids lourds et des bus dans la ou les voies de circulation de l'anneau comme aux entrées et sorties du giratoire. Les dimensions de ces gros véhicules imposent d'empiéter sur toute la chaussée pour effectuer leur trajectoire.



Les principales formes et aménagements des giratoires

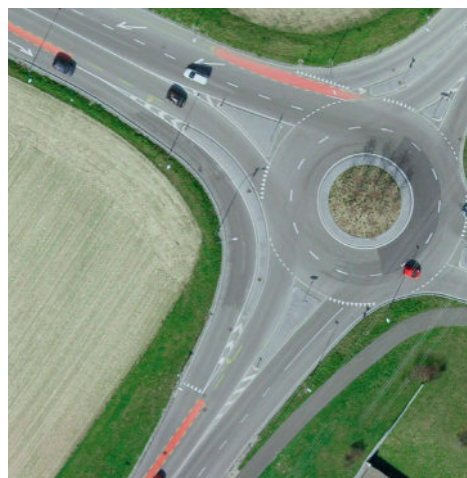
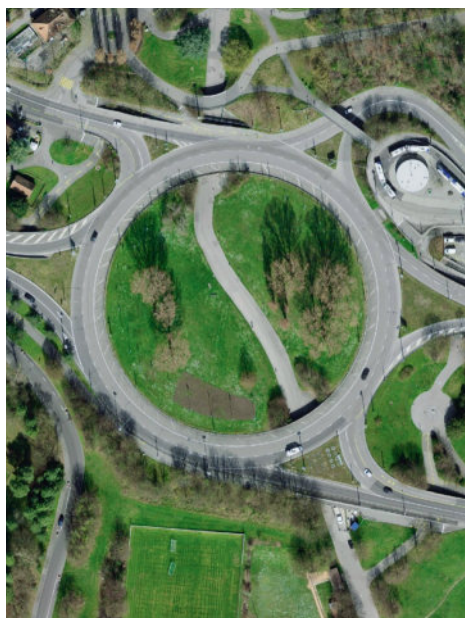
Le by-pass

Une voie séparée permettant de bifurquer à droite sans passer par le giratoire est appelée un by-pass. En principe, un by-pass se termine devant un panneau « Cédez le passage » (3.02 OSR).



Le grand giratoire

Le grand giratoire est plutôt rare en Suisse. D'un diamètre extérieur débutant dès 40 m environ et doté d'un grand îlot central, à une ou plusieurs voies, il se retrouve à l'extérieur des localités. Il est plus courant dans les pays voisins. En termes de sécurité, il n'apporte généralement pas d'avantages mais au contraire un risque accru d'accident en raison des vitesses plus élevées.



Le mini-giratoire

Les mini-giratoires s'utilisent comme les giratoires de base pour les voitures.

Le mini-giratoire présente un diamètre extérieur allant jusqu'à 24 m environ. Il peut être peu aisé de le reconnaître en tant que giratoire. Son îlot semi-franchissable ou matérialisé par du marquage au sol uniquement permet aux poids lourds et aux bus articulés de circuler dans le mini giratoire. Effectuer un tour complet est en revanche impossible pour ces véhicules, et la manœuvre peut être peu aisée pour des grosses voitures de tourisme.

Lorsqu'un mini-giratoire est situé dans une zone de modération (30, de rencontre, etc.),

son emploi déroge à la priorité de droite par la présence de la signalisation OSR 2.41.1 / 3.02 et le marquage au sol. En cas de doute, il est recommandé à l'utilisateur de circuler avec prudence et une vitesse adaptée à la situation.

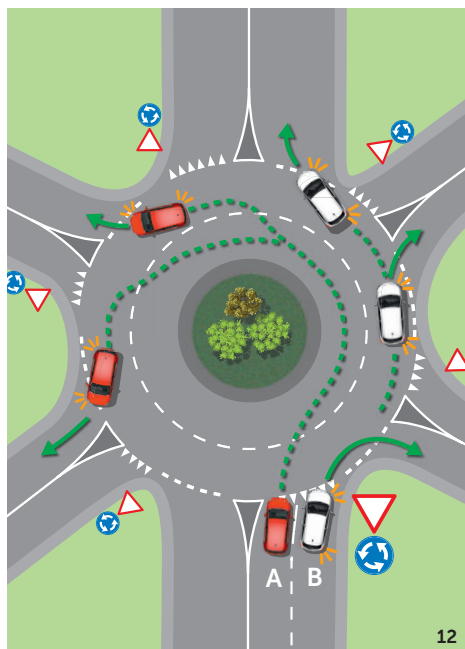
L'îlot central joue un rôle important dans l'identification d'un giratoire. S'il est très petit, comme sur la photo ci-dessous, il peut méprendre les conducteurs et pourrait provoquer des accidents dus à un refus de priorité. Selon la législation, les intersections comme les giratoires doivent être reconnaissables immédiatement par tous les usagers.



Le giratoire à voies multiples

En présence de plusieurs voies de circulation dans l'anneau du giratoire, tout changement de voie doit être indiqué par un clignotant ou un bras tendu (cyclistes).

En cas de doute, se rappeler la règle fondamentale: **qui change de voie n'a jamais la priorité.**



Quelle voie choisir ?

- Principe de base : sans indication préalable sur les voies d'entrée (marquage et/ou panneaux de direction), la voie intérieure de l'anneau est utilisée pour les sorties au-delà de la première moitié du giratoire. La voie extérieure est utilisée pour les sorties dans la première moitié. La voie intérieure n'est pas une voie de dépassement et ne doit pas être utilisée comme telle.
- En l'absence de marquage ou panneaux dédiés à l'attribution des voies, comme c'est souvent le cas dans les giratoires compacts, on peut se référer au conseil suivant : idéalement, le conducteur d'un véhicule à moteur emprunte la voie de droite (**véhicule B**) lorsqu'il veut sortir à droite du giratoire (ou en face), et il emprunte la voie de gauche (**véhicule A**) lorsqu'il veut effectuer plus d'un demi-tour.
- Si, à l'entrée du giratoire, les voies sont attribuées à des sorties spécifiques (par marquage ou panneaux), alors les prescriptions doivent être respectées.

En cas d'incertitude, la circulation sur la voie extérieure est une solution sûre. (fig. 12)

À l'entrée

En présence de plusieurs voies d'accès, le choix doit se faire assez tôt.

Giratoire avec autant de voies que la route d'accès

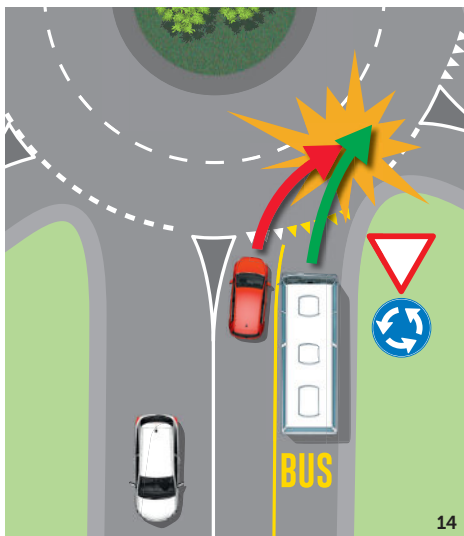


Les conducteurs sur la voie d'accès de droite doivent également emprunter la voie de droite dans le giratoire. Il est déconseillé d'effectuer un changement de voie à l'entrée. (fig. 13)

Dans les deux cas suivants, entre autres, un comportement incorrect peut entraîner un accident :

1) Le conducteur circulant sur la voie d'accès de gauche en entrée doit impérativement prendre la voie intérieure dans l'anneau sans chercher à changer immédiatement de voie. En cas de changement impromptu de la voie intérieure à la voie extérieure, il se déporte et entre en collision avec le véhicule sur sa droite.

2) La voie d'accès de droite peut être réservée pour des usagers spécifiques (comme les bus ou les cyclistes). Celui qui souhaite prendre la première sortie doit impérativement faire preuve de la vigilance nécessaire pour éviter une collision avec les usagers en question. (fig. 14)



Giratoire avec moins de voies à l'anneau que la route d'accès

Lorsque le nombre de voies à l'entrée du giratoire est supérieur au nombre de voies dans l'anneau (par ex. une route d'accès à deux voies donnant sur un giratoire à une seule voie), la voie de gauche à la priorité sur celle de droite. (fig. 15)



À la sortie

Sortie à une seule voie

Circulant sur la voie de droite, le conducteur souhaitant sortir du giratoire procède comme dans un giratoire simple. S'il se trouve sur la voie de gauche, il procède comme suit :

- s'assurer que la voie extérieure est bien libre,
- enclencher le clignotant droit et changer de voie assez tôt,
- procéder ensuite comme dans un giratoire à une voie.

Dans l'anneau

Dans les giratoires à deux voies ou plus, la prudence est déterminante lors des changements de voie. Il est impératif d'indiquer son intention de changement de voie par un clignotant ou un bras tendu (cyclistes).

Ne jamais s'arrêter volontairement dans un giratoire et éviter les manœuvres irréflechies ! Il vaut mieux effectuer un tour supplémentaire pour s'assurer de pouvoir quitter le giratoire en toute sécurité. (fig. 16)



Sortie à deux voies

Le conducteur empruntant la voie de gauche du giratoire doit également s'engager sur la voie de gauche à la sortie. Si on souhaite toutefois changer de voie, il est impératif de s'assurer que la voie de droite est libre. (fig. 17)



Le double giratoire

En Suisse, les doubles giratoires (formés de deux anneaux circulaires accolés et directement reliés entre eux) sont plutôt rares. Leur construction est dépendante de la surface à disposition et du débit du trafic (fig. 18).

Ces giratoires sont construits pour diverses raisons :

- impossibilité, pour des raisons géométriques, topographiques ou financières, d'aménager un giratoire d'un autre type.
- accès décalés ou nombreux, pour lesquels une forme simple ne serait pas suffisamment étendue.
- trafic dense et continu sur l'axe principal, qui causerait des temps d'attente importants pour les voies secondaires par rapport à un giratoire simple.
- grande proportion de bifurcations à gauche. Un trafic dense venant de la même route et tournant à gauche bloquerait les autres utilisateurs dans un giratoire simple (image à droite).



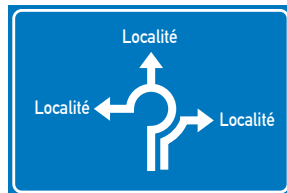
Et en pratique



Le turbo-giratoire

La caractéristique principale d'un turbo-giratoire – il doit son nom à la forme de son centre, similaire à une turbine – est d'offrir une séparation des flux de circulation dans l'anneau, au contraire des giratoires conventionnels dans lesquels des changements de voie sont possibles. C'est un grand avantage en termes de sécurité routière, car cela réduit les points de conflit (lieux d'accident potentiels) d'environ 50 %.

Actuellement, on en trouve peu en Suisse. Le giratoire de Glättimüli, sur l'illustration (fig. 19), se trouve à Steffisburg et remplit les critères d'un turbo-giratoire. On peut voir que les conducteurs doivent décider de leur direction bien avant leur entrée dans le giratoire, en fonction des indicateurs de direction placés en amont et précisant les voies de circulation correspondantes (fig. 20).



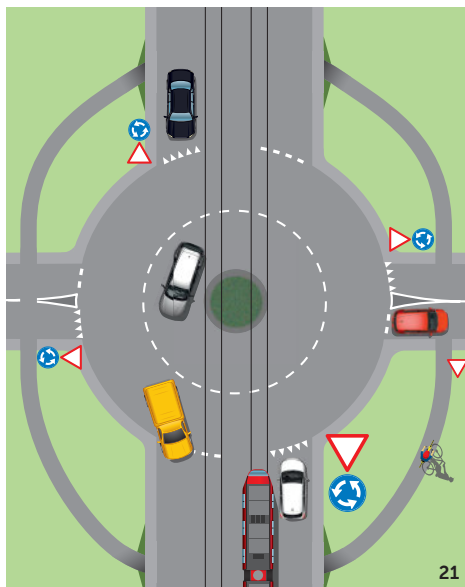
20



Les autres formes

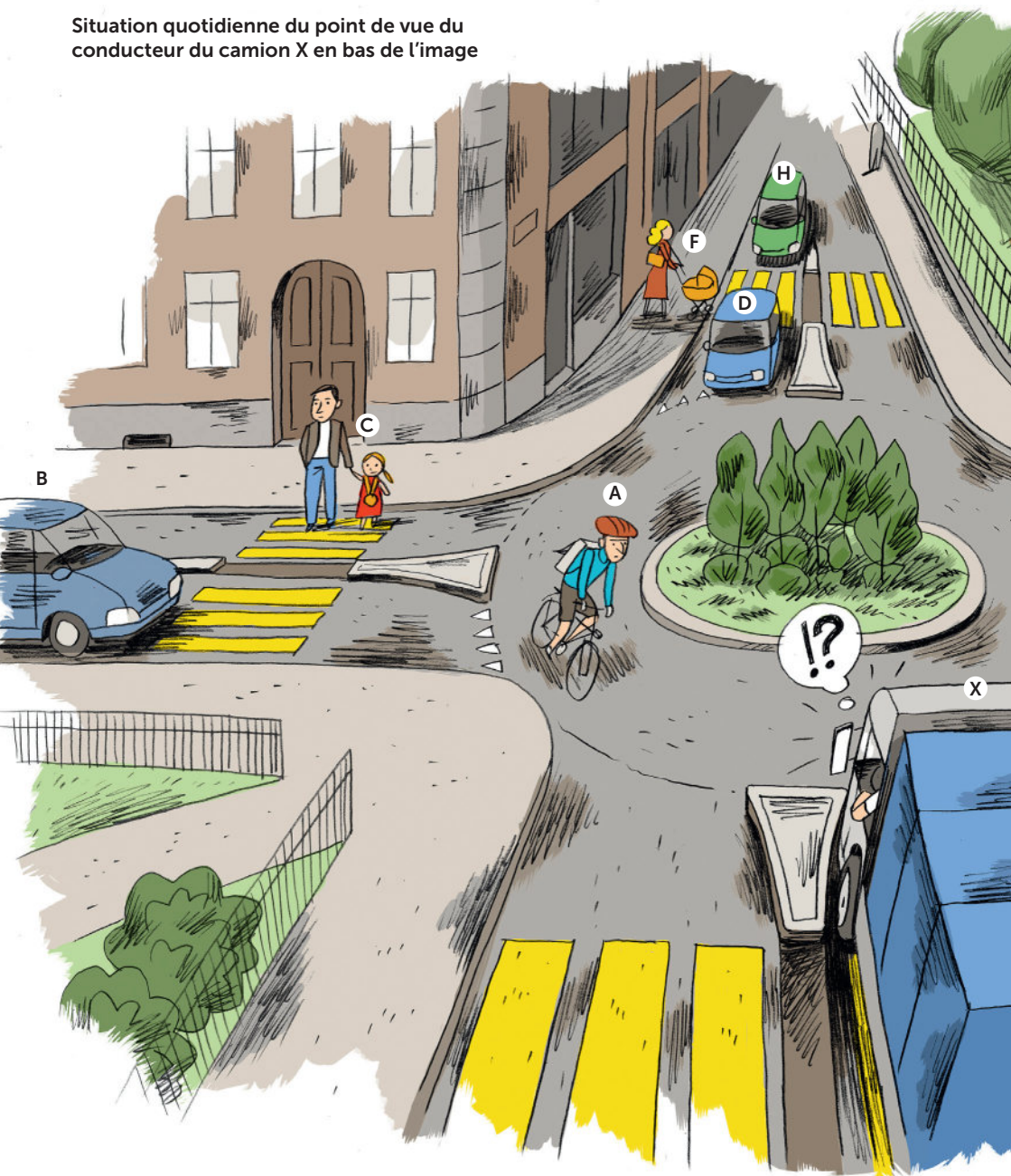
La norme VSS indique que les solutions compliquées et inhabituelles sont à éviter. Chaque aménagement particulier (un passage transversal de tram ou même de train, des feux de signalisation, etc.) peut mener à des erreurs d'appréciation, notamment de la part de conducteurs ne connaissant pas les lieux, et ainsi augmenter le risque d'accident.

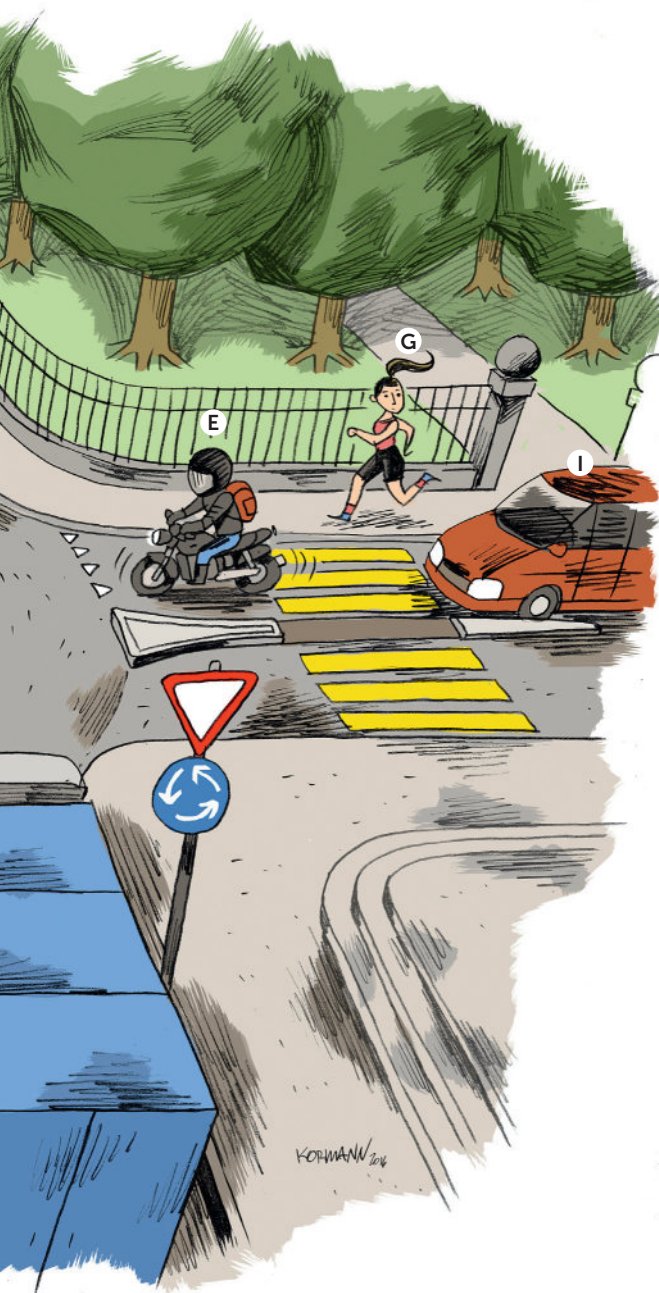
Face à de tels giratoires, qui sont relativement fréquents et de nature différente, tous les usagers de la route doivent faire preuve d'une prudence particulière, qu'ils soient piétons, cyclistes, motocyclistes ou conducteurs d'un autre véhicule. (fig. 21)



Quelques exemples de situations

Situation quotidienne du point de vue du conducteur du camion X en bas de l'image





- A** Cycliste qui influence l'entrée de **X**, selon qu'il continue dans le giratoire ou tourne à droite, et selon qu'il l'indique d'un geste du bras.
- B** Voiture qui peut bloquer l'entrée de **X** si elle ne tourne pas à droite (absence de clignotant).
- C** Piétons (père et fille) traversant sur le passage et qui incitent la voiture **B** à s'arrêter.
- D** Voiture qui, si elle ne tourne pas à droite, obligera la voiture **B** à attendre, permettant à **X** de s'engager dans le même temps (absence de clignotant).
- E** Moto qui peut bloquer les voitures **B** et **D**.
- F** Maman avec poussette qui oblige la voiture **H** à s'arrêter.
- G** Joggeuse qui, si elle traverse, oblige la voiture **I** à s'arrêter (pas d'intention claire de la part du piéton).

Les situations présentées peuvent induire à des erreurs de décision de la part des conducteurs, et par conséquent provoquer des accidents par incompréhension entre les utilisateurs du giratoire.

Elles illustrent clairement l'importance d'indiquer ses intentions avec les moyens appropriés (clignotant, bras tendu) et les risques encourus lorsque ce n'est pas fait.



**Sécurité
routière**



© Touring Club Suisse
Sécurité routière
1214 Vernier/Genève

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

Édition 2026



Fonds für Verkehrssicherheit FVS
Fonds de sécurité routière FSR
Fondo di sicurezza stradale FSS