



Exemple du giratoire de Clermont-Ferrand : piste bidirectionnelle et priorité aux piétons et vélos.

Une circulation plus apaisée

Le mois dernier nous avons évoqué les carrefours giratoires et leur marquage pour les cyclistes. Il en existe aussi un autre type : le carrefour giratoire hollandais que le Cerema nomme « giratoire cyclable à îlots intra-annulaires ».

Quatre cent mille... c'est le nombre de carrefours giratoires en France en 2024. Chaque année, quasiment 800 ronds-points sont construits dans l'Hexagone. Dans un souci d'un meilleur partage de la route, certaines collectivités mettent en place un giratoire néerlandais (ou giratoire hollandais), type de carrefour giratoire qui intègre une piste cyclable - uni ou bidirectionnelle - sur son périmètre pour garantir la sécurité des cyclistes.

Comment ça marche ?

Comme dans tous les giratoires, la priorité est accordée à ceux qui circulent dans l'anneau. Étant donné que les giratoires sont des endroits où les accidents impliquant des cyclistes sont assez fréquents, cette conception permet une

plus grande sécurité, en plus de favoriser une circulation plus apaisée.

Les cyclistes ont ici la priorité absolue. En effet, au moment de s'insérer, il est possible de « s'insérer sans affecter la capacité de circulation des automobiles ».

La piste cyclable peut être positionnée à hauteur de chaussée, à hauteur intermédiaire du trottoir ou à hauteur du trottoir. Dans les deux premiers cas, une différence de niveau existe entre le trottoir et la piste. Cette différence assure un bon repérage des piétons (notamment malvoyants) et limite les conflits piétons-cycles. Il est alors recommandé de chanfreiner cette bordure (avec une pente comprise entre 25 et 50 %) afin qu'elle puisse pardonner des écarts de trajectoire et n'entraîne pas de chute. Cette bordure chanfreinée augmente



À Clermont-Ferrand, l'aménageur a privilégié la piste au détriment du trottoir ce qui fait que l'on retrouve des piétons sur la piste.



Vue aérienne du giratoire à la hollandaise de Créteil.

également la « largeur utile » de la piste cyclable. Si la piste est à hauteur de trottoir, une bordure émergente doublement chanfreinée peut être envisagée pour mieux délimiter les espaces. En plus de la séparation, un contraste visuel entre revêtement de la piste cyclable et revêtement du trottoir garantit une meilleure lisibilité de l'aménagement pour tous. Différence de contraste ne veut pas dire différence de confort de roulement ; il faudra veiller à maintenir le confort de circulation, pour les cyclistes comme pour les piétons. Le Cerema déconseille la piste à hauteur du trottoir sauf si elle est distincte tel que le Cerema l'explique.

Quelques exemples

Suite à diverses expérimentations, il commence à être réalisé un peu partout en France.

• **À Créteil (94)** : pendant le déconfinement, l'État et le conseil départemental du Val-de-Marne ont profité de la baisse du trafic pour transformer courant juin 2020 le giratoire du carrefour Pompadour afin de le rendre plus confortable et sûr pour les cyclistes et les piétons. Dans un premier temps, cette modification a été testée en « corona piste » avant la réalisation en dur. Pendant cette période d'autres aménagements ont également été testés et réalisés. L'amélioration du niveau de sécurité ressenti à la suite des aménagements cyclables provisoires dans le carrefour est indéniable. En effet, seulement 9 % des personnes interrogées se sentaient en sécurité ou tout à fait en sécurité dans l'anneau avant cet aménagement. Avec l'aménagement, 64 %

*En plus de la séparation,
un contraste visuel
entre revêtement
de la piste cyclable
et revêtement du trottoir
garantit
une meilleure lisibilité
de l'aménagement
pour tous.*

des cyclistes s'y sentent désormais en sécurité ou tout à fait en sécurité.

• **À Clermont-Ferrand (63)** : le carrefour des Carmes a un anneau cyclable en bidirectionnel... mais ce n'est pas une obligation.

Une circulation bidirectionnelle a pour avantage qu'un cycliste souhaitant prendre la première rue à sa gauche peut le faire sans être obligé de faire le tour presque complet du giratoire. De plus le cycliste qui est à contre sens est face aux véhicules et protégé par une séparation qui peut être végétalisée et/ou une bordure.

La majorité des voies qui débouchent sur le carrefour sont également équipées de pistes cyclables bidirectionnelles. Il faut noter que l'aménageur a privilégié la piste au détriment du trottoir ce qui fait que l'on retrouve des piétons sur la piste. À la livraison de l'aménagement, des panneaux d'information ont été mis en place.



Des panneaux d'information ont été mis en place en amont du giratoire.

Qu'en est-il pour un véhicule motorisé ?

Quand on arrive en voiture sur le giratoire, un « Cédez le passage » laisse la priorité aux cyclistes mais aussi aux piétons. Après avoir franchi la piste, se trouve un deuxième « Cédez le passage » avant de rentrer dans l'anneau et entre les deux, un espace de stockage d'une voiture. Enfin, il y a encore un « Cédez le passage » avant de sortir du giratoire en laissant la priorité une nouvelle fois à la piste cyclable. Les cyclistes sont donc prioritaires à chaque croisement. Voilà donc un nouvel aménagement favorable aux cyclistes, reste à le faire respecter !

De plus, depuis la création de ces carrefours giratoires il n'y a jamais eu d'accidents avec les cyclistes.

À noter : vous pouvez retrouver un tuto sur le fonctionnement du carrefour à la hollandaise de la place des Carmes sur la chaîne YouTube de Clermont Auvergne Métropole. ■

> Texte et photos (sauf mention) :
Denis Vitell