

Voirie

Un rond-point pas comme les autres

Un rond-point « à la hollandaise » trône au centre-ville de Clermont-Ferrand. Plus de six mois après sa mise en service, aucun accident de la route n'est à déplorer. Le Cerema valide cet aménagement.

Le Cerema analyse régulièrement les aménagements au regard de leur cyclabilité et des recommandations de sécurité. Le giratoire « hollandais », choisi par Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) et livré récemment par Ingérop, n'a pas échappé à cette veille technique sur les aménagements innovants.

Ce type de giratoire est très répandu aux Pays-Bas, où il fait partie intégrante des recommandations du centre de recherche néerlandais (Crow) sur les politiques cyclables. Depuis 2021, il a intégré les recommandations françaises portées par le Cerema, sous l'appellation « Giratoire à îlots intra-annulaires ». Il est décrit de manière détaillée dans le guide du Cerema (*). Cette terminologie technique insiste sur la nécessaire mise en place d'îlots à l'intérieur du giratoire afin de définir un espace séparé pour les cyclistes et agir sur les trajectoires d'entrée et de sortie du trafic motorisé dans le giratoire.

Comme pour tout aménagement innovant, le rôle du Cerema est d'apprécier son fonctionnement en se basant sur des évaluations et des retours d'expériences. « Nous proposons des accompagnements pour des évaluations sur site lors des premiers déploiements ou, dans des cas particuliers, pour vérifier le fonctionnement et éventuellement ajuster nos recommandations », précise Axel Thieulin, chargé d'étude aménagements et usagers de la voirie au Cerema. Quand les résultats sont positifs, l'aménagement intègre alors la doctrine technique.

Pour analyser de manière simple le fonctionnement d'une intersection

cyclable, le Cerema s'appuie sur sept règles d'or : de bonnes conditions de visibilité, une adéquation des vitesses, des zones d'interactions réduites en nombre et en surface, des aménagements lisibles, continus et efficaces pour les cyclistes et un régime de priorité adapté. Appliqué à un carrefour giratoire à îlot intra-annulaire et en particulier à celui récemment livré à Clermont-Ferrand, cela se résume ainsi.

Trajectoires efficaces

Le premier élément à noter est que cet aménagement répond à l'enjeu de continuité. « Les cyclistes disposent d'un aménagement séparatif sur l'intersection permettant l'accès à l'ensemble des directions possibles avec des trajectoires efficaces », note Flavien Lopez, chef de projets aménagements cyclables et espace public à la direction technique territoires et ville du Cerema. De plus, en proposant une piste bidirectionnelle, l'aménagement permet des traversées plus courtes quelles que soient l'origine et la direction des usagers, augmentant l'efficacité du déplacement à vélo.

Autre élément, l'insertion d'îlots orthogonalise les trajectoires des véhicules motorisés, améliorant ainsi la visibilité avec les cyclistes. Cette forme géométrique permet également de réduire les longueurs des traversées des cyclistes, limitant ainsi l'étendue des zones d'interaction. « Enfin, en contraignant les trajectoires des véhicules motorisés, on contribue à réduire leur vitesse à l'approche d'une intersection », insiste Axel Thieulin.



Ainsi l'insertion d'îlots agit positivement sur trois critères de conception des intersections cyclables : la visibilité, la surface des zones d'interactions et la vitesse. Le critère suivant est celui de la lisibilité. En proposant des espaces bien définis, par exemple avec des revêtements de couleurs différentes, l'aménagement renforce la perception des usagers. Enfin, se pose la question du régime de priorité adapté. « Le cas du giratoire de Clermont-Ferrand s'intègre dans un milieu urbain avec un réseau cyclable à haut niveau de service. Il est donc tout à fait pertinent de donner la priorité aux cyclistes sur les branches du giratoire », constate le Cerema.

Ce giratoire à îlot intra-annulaire fait aujourd'hui partie de la boîte à outils de l'aménageur pour accompagner le développement des modes actifs. Reste aux automobilistes à bien s'approprier le fonctionnement car les cyclistes sont prioritaires et les voitures doivent leur « céder le passage » aux entrées et sorties de rond-point. | **Par Jean-Charles Chevassus, technicien territorial**

(*) « Rendre sa voirie cyclable : les clés de la réussite », Cerema : s.42l.fr/cerema-guide-voirie-cyclable