

Berne, le 19 juillet 2022

Communiqué de presse

Expéditeur	Service de presse du BPA
Téléphone	+41 31 390 21 21
E-mail	medias@bpa.ch
Informations	bpa.ch/medias

Analyse de la sécurité dans les giratoires

Vélos classiques ou électriques impliqués dans 40 % des accidents

Très répandus en Suisse, les giratoires présentent de nombreux avantages en matière de sécurité routière. Mal conçus, ils peuvent cependant s'avérer dangereux pour les cyclistes. Au cours de ces cinq dernières années, plus de 40 % des accidents survenus dans des giratoires ont impliqué un vélo classique ou électrique. Sur la base d'une analyse récente, le BPA a élaboré des mesures permettant d'améliorer la sécurité des cyclistes dans les giratoires.

Depuis les années 1980, de nombreux giratoires ont été construits en Suisse, et notre pays en compte actuellement plusieurs milliers. Plus sûrs qu'une intersection, ils ont grandement amélioré la sécurité routière. Malheureusement, tous les groupes d'usagers ne profitent pas dans la même mesure de ce gain de sécurité.

Ainsi, un giratoire mal conçu peut s'avérer dangereux pour les cyclistes motorisés ou non motorisés. Une [analyse du BPA](#) (disponible uniquement en allemand) montre que plus de 40 % des quelque 4400 accidents recensés dans un giratoire en Suisse entre 2017 et 2021 ont impliqué un vélo classique ou électrique. Dans la plupart des cas, il s'agissait d'une collision avec un véhicule motorisé s'engageant dans le giratoire. Un grand nombre des conducteurs de ces véhicules ont indiqué ne pas avoir vu le cycliste.

Importance des mesures infrastructurelles

Le mode d'aménagement des giratoires est déterminant pour renforcer la sécurité des cyclistes. Le mieux est de prévoir pour les vélos classiques et électriques une voie indépendante en dehors du giratoire. Selon plusieurs études, cette solution est non seulement la plus sûre, mais aussi celle que les cyclistes considèrent comme la plus agréable. Une telle infrastructure devrait dans tous les cas être retenue pour les giratoires à plusieurs voies et lorsque la largeur de la chaussée dépasse 5,5 mètres.

Si l'aménagement d'une voie séparée n'est pas possible, il est important de réduire la vitesse des véhicules s'engageant dans le giratoire, par exemple en veillant à choisir un diamètre de l'îlot central et un angle d'entrée dans le giratoire qui obligent les conducteurs à rouler plus lentement. Afin d'éviter que des véhicules ne dépassent les cyclistes à l'intérieur du giratoire, la chaussée devrait être aussi étroite que possible et l'anneau intérieur surélevé. Un îlot central qui, du fait de sa hauteur, empêche de voir de l'autre côté du giratoire a également l'avantage que le conducteur s'engageant dans ce dernier se concentrera davantage sur les véhicules entrant et circulant dans le giratoire.

Le BPA s'engage pour votre sécurité. Centre de compétences depuis 1938, il vise à faire baisser le nombre d'accidents graves en Suisse grâce à la recherche et aux conseils prodigués. Dans le cadre de son mandat légal, il est actif dans la circulation routière, l'habitat, les loisirs et le sport.

Sensibilisation nécessaire

Outre des mesures infrastructurelles, le BPA propose des mesures de sensibilisation et de formation. Dans les giratoires, les deux-roues ne sont souvent pas vus à temps. C'est pourquoi les automobilistes devraient réduire leur vitesse et porter une attention particulière à l'éventuelle présence de vélos avant de s'engager dans un giratoire. Par ailleurs, recourir à des systèmes d'aide à la conduite peut permettre de corriger les erreurs humaines.

Les cyclistes empruntant un giratoire sont, quant à eux, invités à rouler au milieu de la chaussée, même lorsque le trafic est dense. Il est également important qu'ils se rendent bien visibles en circulant avec les phares allumés et en portant un gilet de sécurité, même de jour. Des vêtements clairs munis d'éléments réfléchissants leur permettent d'augmenter encore leur visibilité.