



Proposition de référentiel  
sur les giratoires  
Trégor Bicyclette

# Introduction & méthode

- Rond point ou giratoire?
- Références prises auprès du CEREMA + Paris en Selle
- Mesure des rayons de rond-point via Geoportail
- Proposition en deux temps :
  - Notre idéal pour quoi nous devrions militer
  - En attendant... ce que nous pourrions demander

# Le juteux business des ronds-points

- La France demeure la championne du monde de la construction de ces carrefours giratoires.
- Une spécificité qui a fait naître un écosystème économique méconnu, lequel alimente de nombreuses PME locales.



Un rond-point peut coûter jusqu'à 1 million d'euros, sans compter les frais d'entretien, variables selon les ouvrages. Photo iStock

## BTP

Guillaume Roussange

@RoussangeG

— Correspondant à Amiens

Pas d'autre choix possible, il faut percer. Pour prolonger sa nouvelle ligne de bus à haut niveau de service, baptisée « TEO », la ville de Saint-Brieuc doit couper en deux le rond-point Pablo-Neruda, situé sur le boulevard de l'Atlantique. Un chantier classique qui, dans la préfecture des Côtes-d'Armor, a pourtant agité les débats du Conseil municipal. En cause : le montant des travaux - 130.000 euros, selon la commune -, leur impact sur le commerce, mais aussi sur l'environnement, le carrefour végétalisé devant être rasé pour permettre le passage des bus.

L'affaire pourrait sembler anecdotique. Elle illustre pourtant la place centrale qu'occupent désormais

plus en mesure d'en chiffrer leur nombre exact. 55.000 ? 65.000 ? Une chose est certaine : en la matière, la France est championne du monde et a même réussi, avec la crise des « gilets jaunes », à faire du rond-point un symbole politique.

### « Milliards engloutis »

Malgré cette omniprésence, le rythme de construction ne décélère pas. Entre cinq cents et un millier de nouvelles constructions sortent de terre chaque année. La Cour des comptes et des associations de contribuables se sont, à maintes reprises, alertées de cette inflation. Car cette originalité française à un coût : jusqu'à un million d'euros l'unité, auquel s'ajoutent les frais d'entretien, variables selon les ouvrages. Il y a près de dix ans, l'homme d'affaires Matthieu Pigasse, alors à la tête de la banque Lazard, s'indignait ainsi des « six milliards d'euros engloutis chaque année dans les ronds-

points d'études, d'entreprises de travaux publics, de sociétés d'entretien d'espaces verts, et même d'étonnants spécialistes... de « l'art giratoire ». En Vendée, Jean-Luc Plé est l'un d'eux. Depuis plus de deux décennies, cet artiste fabrique des sculptures monumentales destinées à trôner au milieu des carrefours. A son actif, une quarantaine d'œuvres uniques, dont les « Toucans » géants de Kourou (Guyane) ou les « Cagouilles charentaises », des escargots XXL imaginés pour la commune de Lorignac (Charente-Maritime).

Entre cinq cents et un millier de nouvelles constructions sortent de terre chaque année.

« Je n'ai pas besoin de prospecter

pour réaliser les dessins 3D, la taille du bloc de polyuréthane, la mise en couleur et l'installation sur site, ces créations peuvent coûter, selon leur taille, de 35.000 à 100.000 d'euros. « L'investissement est vite rentabilisé, puisque ces aménagements ne nécessitent aucun entretien ou intervention des services municipaux. En outre, mes œuvres forment comme une carte postale de bienvenue pour les visiteurs de la ville », défend-il.

« N'oublions tout de même que ces installations, typiques de la qualité de l'ingénierie routière française, ont permis de faire baisser le nombre de morts sur les routes ! », rappelle Paul Lhotellier, le président du groupe de travaux publics Lhotellier, basé à Blangy-sur-Bresle, en Seine-Maritime. L'explication de la frénésie française en matière de giratoire est donc double : non seulement l'aménagement permet de supprimer des carrefours dangereux, de fluidifier la circulation, accélerer le

parfois saturé l'espace, rendant les nouveaux chantiers plus complexes, comme à Saint-Brieuc. « Il est vrai que ces aménagements anciens, qui desservent par exemple des centres commerciaux de périphérie, ne correspondent plus forcément aux nouveaux enjeux des déplacements urbains », reconnaît Blandine Claessens, vice-présidente de l'agglomération de Saint-Brieuc en charge des mobilités.

L'essor de la marche, des trottinettes électriques, et bien sûr, des vélos, a changé la donne. Et les collectivités doivent désormais revoir leur copie en procédant à des travaux de modernisation et de sécurisation. C'est le cas des villes de Tours, Clermont-Ferrand, Quimper ou Montaigu (en Vendée), qui toutes ont commencé à réaménager leurs ronds-points à la sauce « hollandaise ». Ce système vise à sécuriser le cheminement des piétons et des vé-

« Le symbole de la France périphérique »

PIERRE VERMEREN  
Historien, professeur à Paris-I Panthéon-Sorbonne

### De quoi le rond-point est-il le symbole ?

Ces ouvrages sont avant tout le symbole de la France périphérique, de la conquête de la ville sur la campagne. Je dis que c'est un objet de conquête, car le rond-point est l'instrument de la destruction des paysages ruraux qui entouraient historiquement les villes. Il s'agit de la traduction française de ce néo-urbanisme qui a généré la construction de huit millions de pavillons, en quarante ans à peine.

Progressivement, toutes les activités commerciales et artisanales ont ainsi été sorties des centres pour être installées en périphérie, générant un hyper-développement des villes, dont les surfaces ont été multipliées par trente ou quarante en moins d'un demi-siècle.

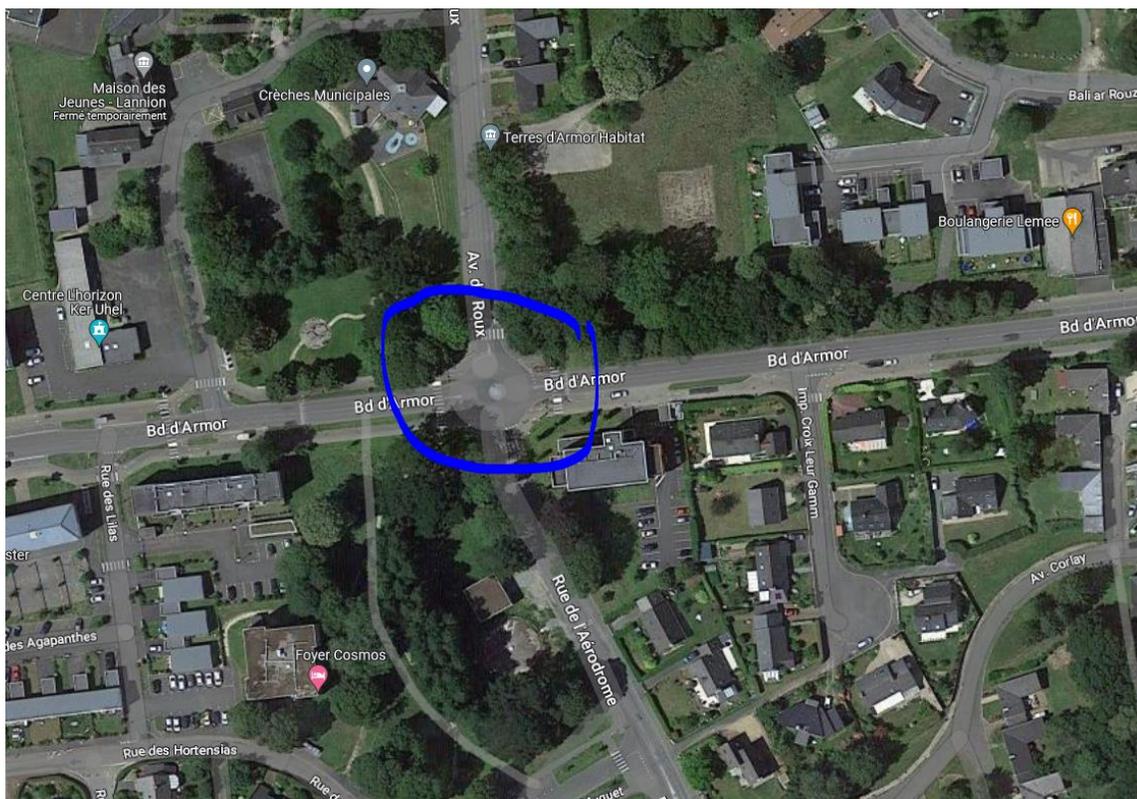
### Vous faites le lien entre essor des giratoires et désindustrialisation. Pourquoi ?

L'essor de ces ouvrages a en effet été parallèle à la désindustrialisation du pays. Ces zones commerciales et artisanales sont sorties de terre au moment où la France perdait ses usines par dizaines de milliers. Pour les maires, c'était une manière de montrer son volontarisme, sa capacité à agir sur les événements, en un mot à montrer son pouvoir à l'heure de la décentralisation.

Le rond-point, c'est donc le point de rencontre entre les finances publiques, les aménageurs et les entreprises vivant majoritairement de la commande publique, les entreprises de BTP notamment. C'est donc aussi un symbole économique. Aujourd'hui, le pouvoir des maires, avec la montée des intercommunalités et la baisse des finances publiques, s'effrite. Le rond-point reste ainsi un marqueur de leur pouvoir résiduel dans l'espace public. Les statues évoquant le passé, les qualités du territoire, témoignent de cette affirmation auprès des habitants.

# Typologie des giratoires : le mini-giratoire et petit giratoire

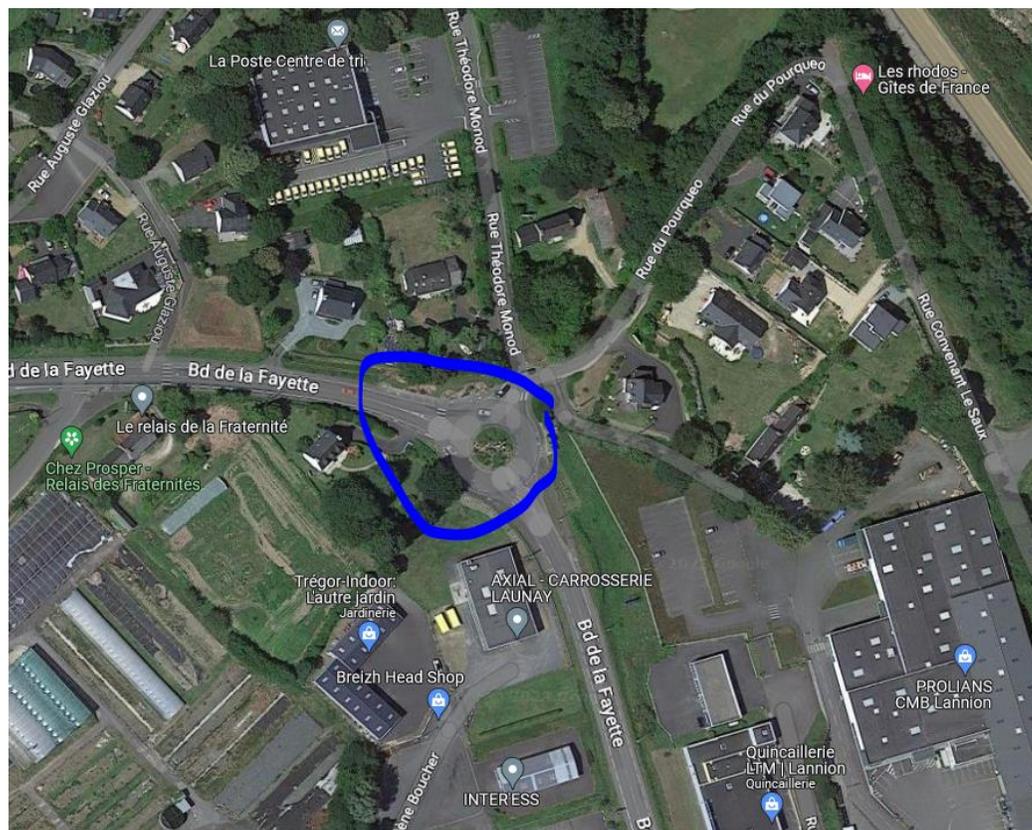
Rayon entre 7,5 et 15m



# Typologie des giratoires : le giratoire moyen

Rayon entre 15m et 19m

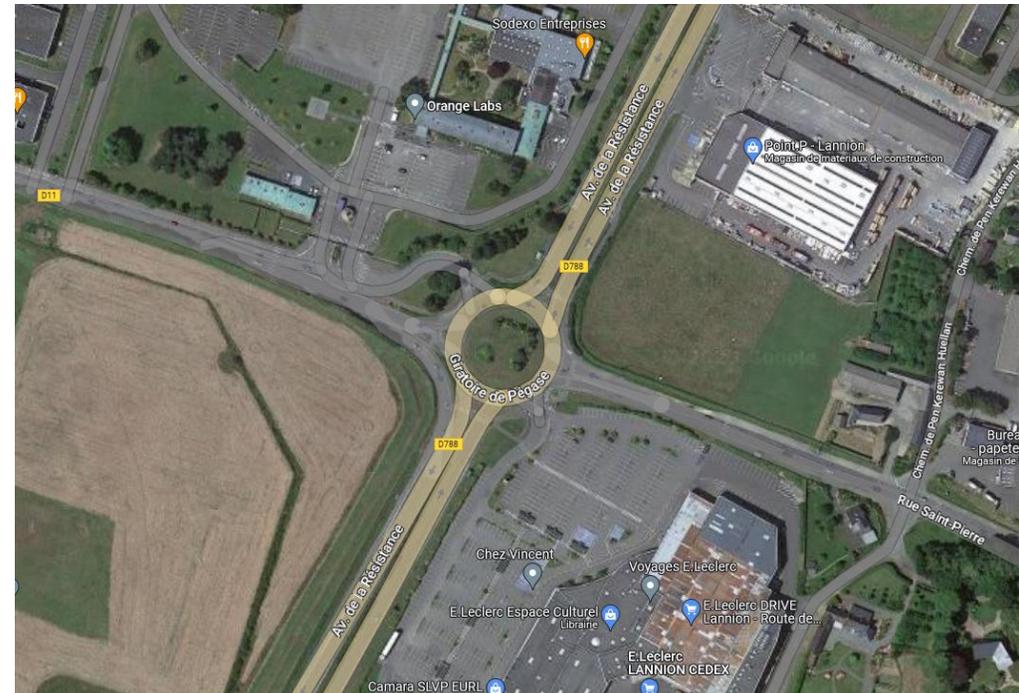
- Giratoire centre de tri: 16m
- Giratoire St Roch : 19m



# Typologie des giratoires : le grand giratoire

Rayon supérieur à 19m

- Giratoire de Pégase (Leclerc) : 30m
- Giratoire de Troguéry (Nivet/Netto): 25m



# Notre idéal : les petits & moyens giratoires

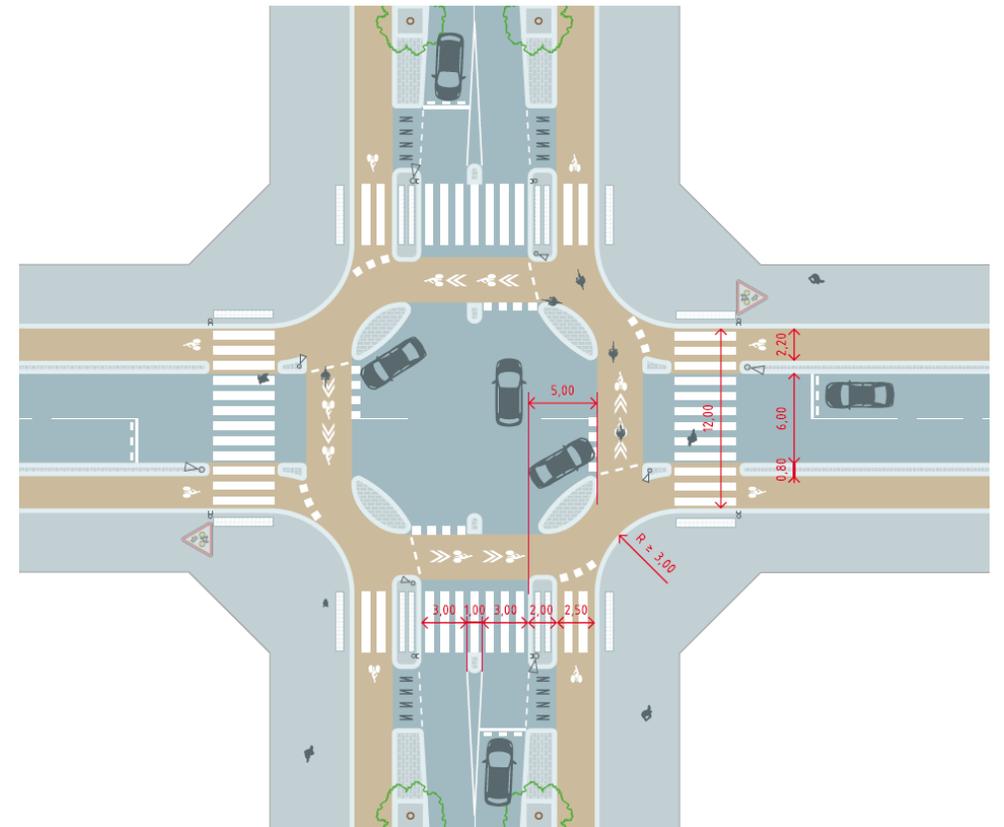
Mini, petit giratoire et giratoire moyen

=> A remplacer par des **carrefours protégés à la hollandaise**

Le CEREMA parle de « **carrefour à îlots-amandes** »

Exemple rue de l'Aérodrome / bd d'Armor à suivre

Proposition au carrefour de la Poste (projet Quais d'Aiguillon)



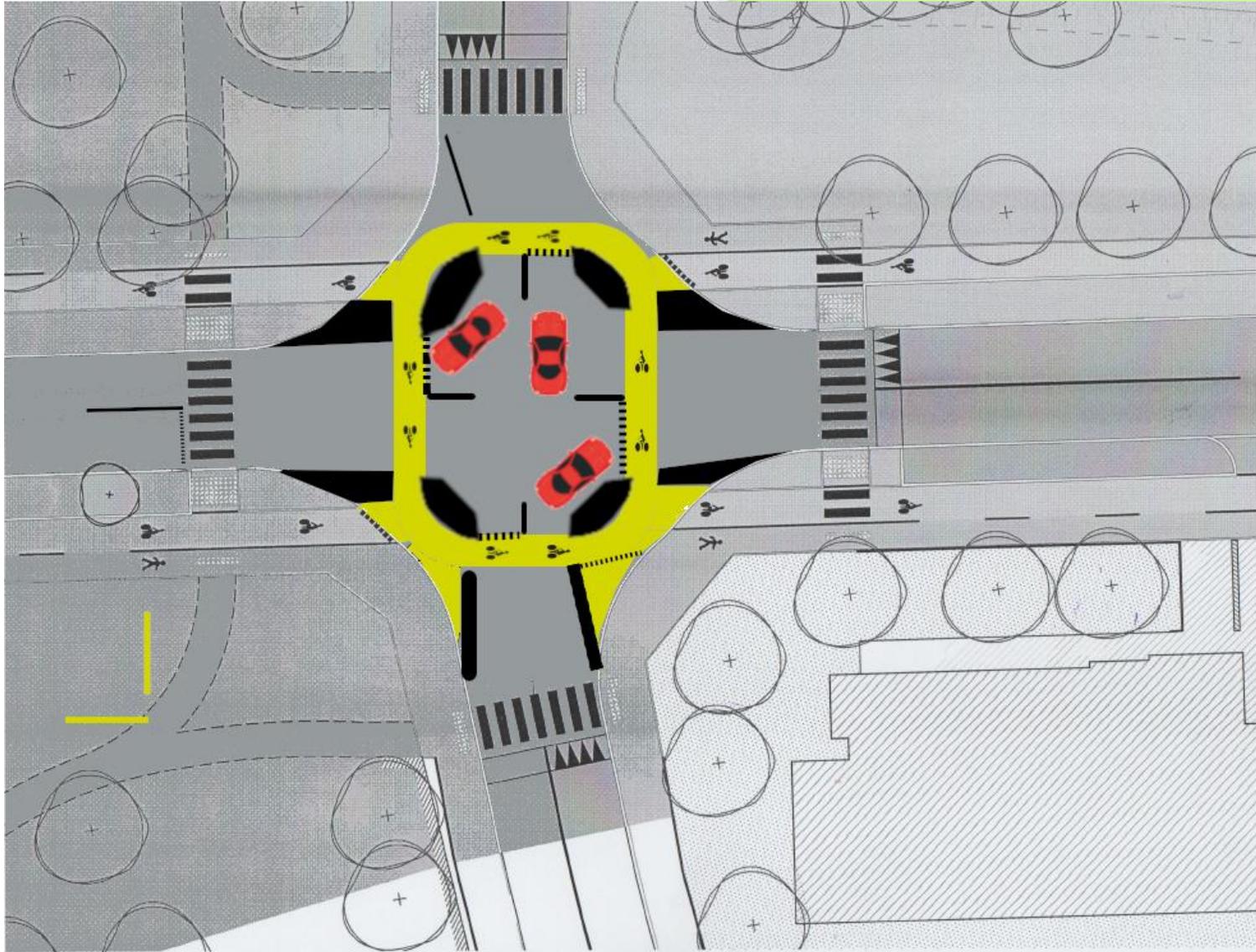
Pantin (93)  
RD933 (ex-RN 3)



« amande » pour séparer vélos-véhicules et forcer le rayon de giration

Sas d'attente véhicule

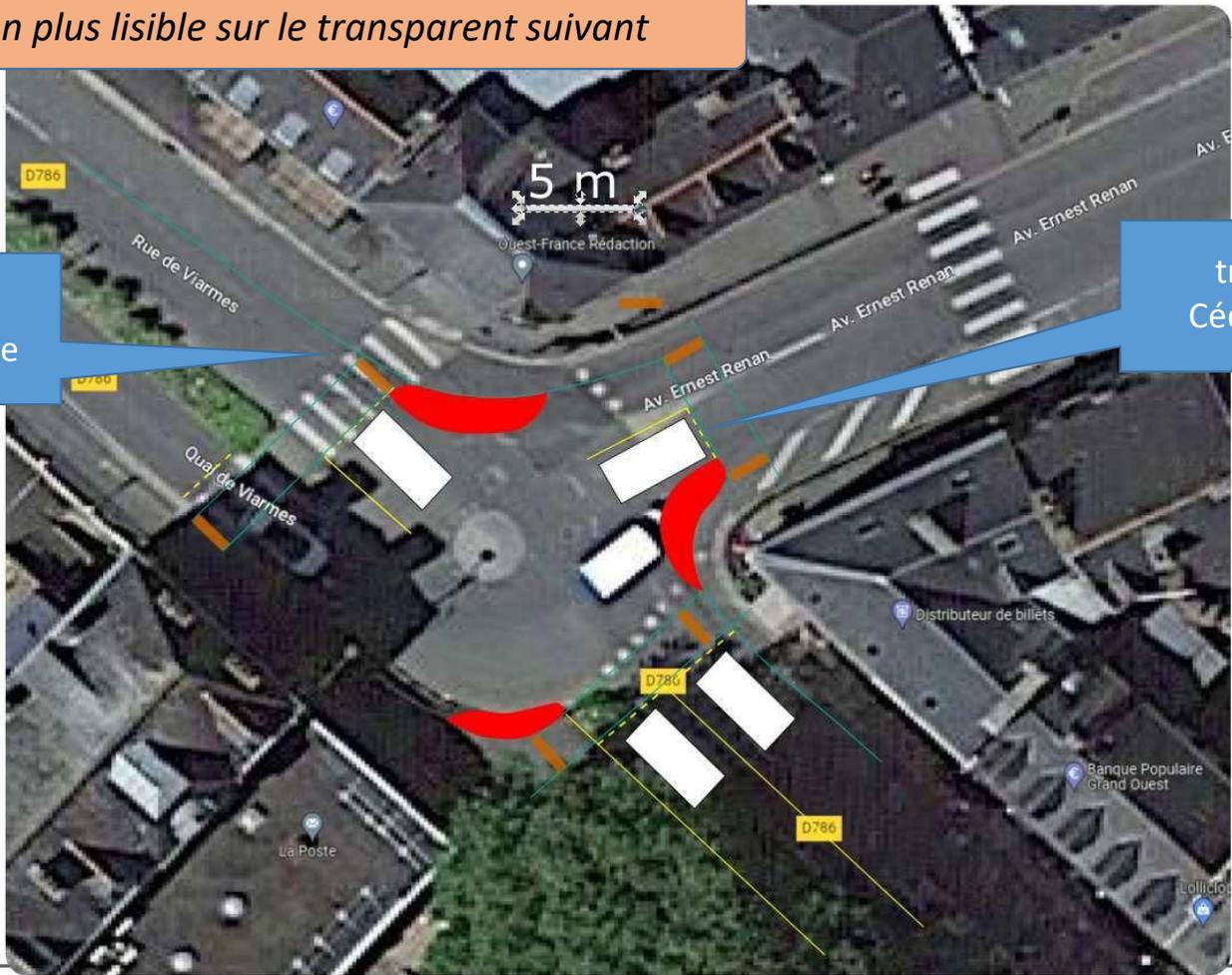
# Proposition rue de l'Aérodrome / bd d'Armor



# Proposition rue de Viarmes / av. Ernest Renan

Voir une version plus lisible sur le transparent suivant

traits bleus :  
Limites piste cyclable



traits jaunes :  
Cédez le passage

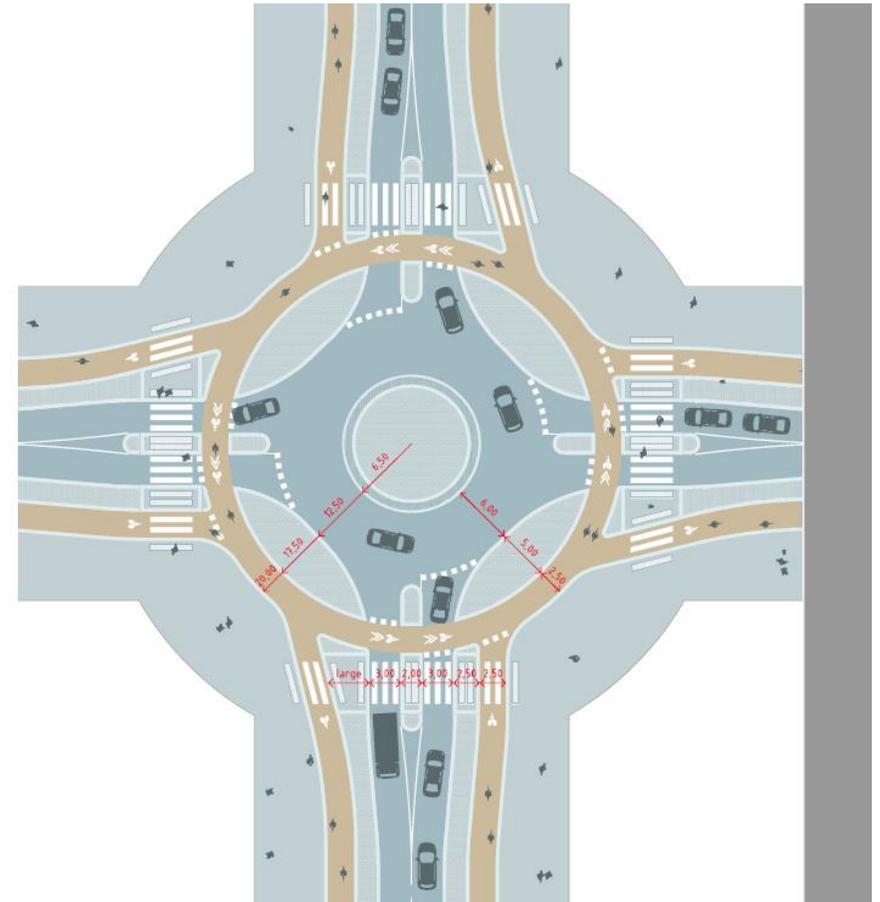
# Notre idéal : les grands giratoires

Grand giratoire => A remplacer par des **giratoires à la hollandaise**

**C'est possible pour des giratoires à partir de 18m de rayon, donc tous les grands giratoires (« Leclerc », « Géant », etc...)** !

Et ramener à une seule voie idéalement, en plus de la piste protégée

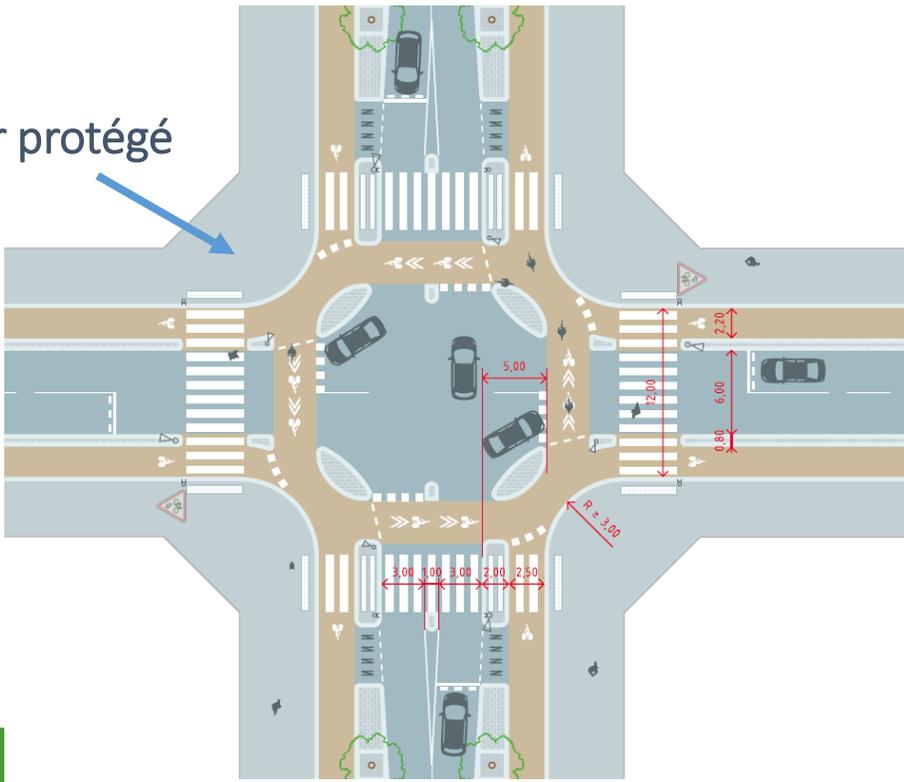
Nota Paris en Selle : jusqu'à 25 000 véhicules/jour, une seule voie suffit (aux Pays Bas)



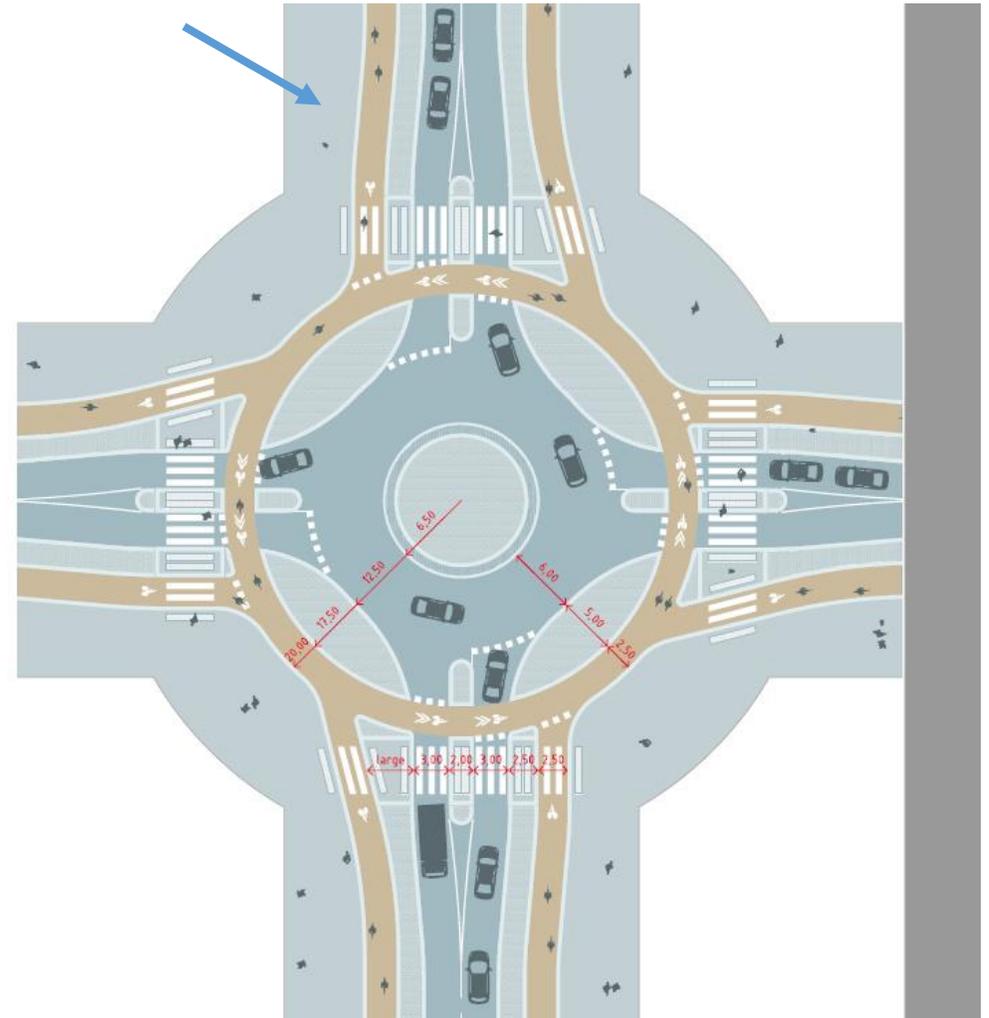
# Nota

Ne pas confondre « carrefour protégé à la hollandaise » (pas d'anneau, règles normales de circulation) et « giratoire protégé à la hollandaise » (priorité à gauche + anneau)

Carrefour protégé

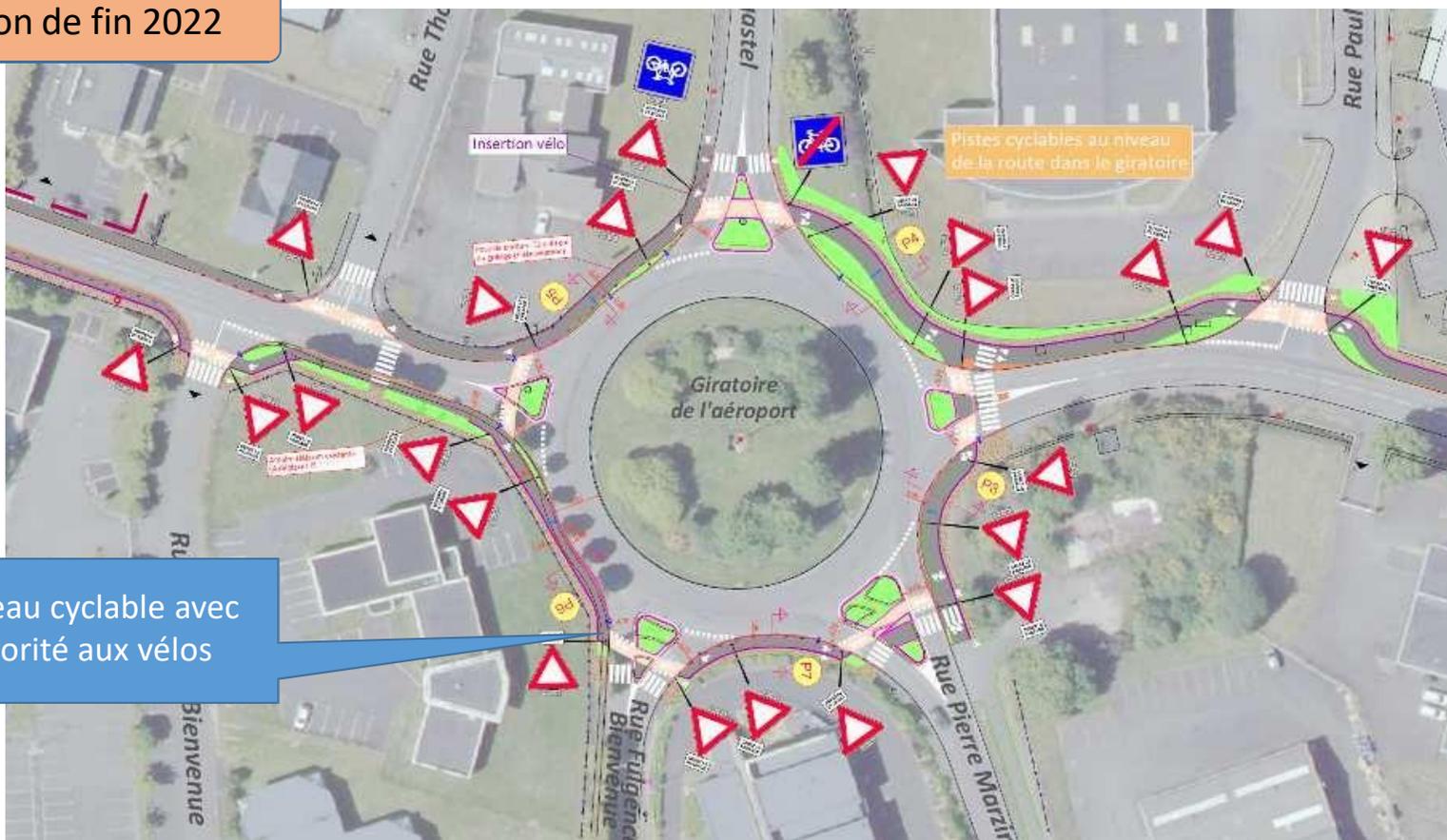


Giratoire protégé



Version de fin 2022

anneau cyclable avec  
priorité aux vélos



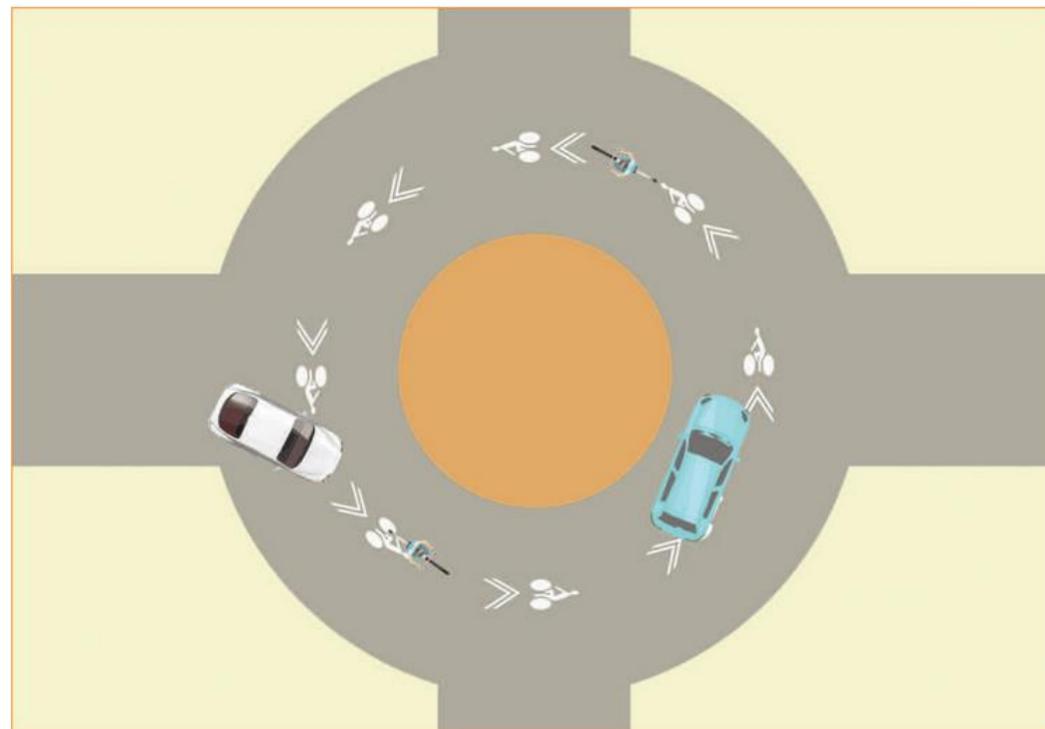
# En attendant l'idéal... les petits giratoires

En attendant d'avoir des carrefours protégés et giratoires protégés partout...

Mini et petits giratoires :

Pour tout nouveau projet : refuser le mini giratoire et demander un carrefour protégé

Pour aménagement existant : supprimer la bande cyclable et faire un marquage vélo au centre (soit vélo + chevrons, soit chevrons tout court) ?



# En attendant l'idéal... les giratoires moyens & grands

(précision dans le vocabulaire: dans un plan type du CEREMA, la voie voiture est appelé anneau)

Questions ouvertes :

## **Giratoire moyen (R entre 15 et 19 m)**

ex: rdp St Roch (R=19 m)

- Supprimer la bande cyclable et faire un marquage vélo au centre (soit vélo + chevrons, soit chevrons tout court) ?
- Réduire la voie voiture (ne doit pas faire moins de 7m, selon fiche 10 CEREMA) ?

NB: la réduction de la voie peut se faire par une couronne franchissable par longs véhicules (zébrage, pavés,...) en périphérie de l'ilot central.

# En attendant l'idéal... les giratoires moyens & grands

Questions ouvertes :

## **Grand giratoire (R > 19m)**

- pour ceux à une seule voie voiture faut-il demander, comme pour les giratoires moyens : suppression bande cyclable et réduction largeur voie ?
- ex: rdp IUT (R=20m)
  
- pour les grands giratoires à deux voies, ne faudrait-il pas maintenir la bande cyclable et la colorer avec une largeur convenable ?
- Avantage : si un jour ça devient un giratoire protégé, on a déjà l'extérieur à peu près bon  
ex: rdp St Marc (R=30m)

## **Bande cyclable giratoire**

- Quid de la largeur minimale ? 200 cm ?

Sachant que la bande rdp St Roch fait 135 cm + marquage ; que la bande rdp St Marc fait 200 cm + marquage ; que pour les bandes en partie courante nous demandons 150 cm + marquage

# Réflexions sur le marquage

Réflexions sur le marquage : marquage vert maintenant déconseillé,  
est-ce l'occasion d'harmoniser avec un enrobé beige comme maintenant à Rennes ?

