

# Les ronds-points

En collaboration avec GRACQ – les Cyclistes Quotidiens et Fietsersbond Vlaanderen en Brussel

Un rond-point est défini par la présence du signal D5 (sens giratoire obligatoire). Ses voies d'accès sont pourvues d'un signal B1 (céder le passage) ou B5 (Stop).

Les usagers éprouvent souvent des difficultés à se positionner dans un rond-point, et plus le rond-point est grand, moins c'est évident pour eux. Cela vaut plus particulièrement pour les cyclistes.

Le plus grand danger pour un cycliste qui progresse dans un rond-point, c'est de se faire accrocher par un véhicule qui veut en sortir et qui n'a pas compris que le cycliste ne sort pas forcément à la même sortie que lui.

## Nouveautés dans le Code de la rue

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, dans l'anneau d'un rond-point, les usagers ne doivent plus rouler le plus près possible du bord droit de la chaussée, sauf si une partie de la chaussée leur est réservée (ex.: piste cyclable pour les cyclistes). En cas de bandes de circulation, on peut emprunter la bande qui convient le mieux à sa destination.

Par ailleurs, pour entrer dans un rond-point, les conducteurs ne doivent plus faire fonctionner leurs clignotants. En revanche, pour en sortir, ils doivent les actionner, ce qui contribue à faciliter l'accès des autres conducteurs dans le rond-point.

## 1<sup>ère</sup> étape : l'entrée dans un rond-point

En général, il est préférable qu'il n'y ait qu'une seule bande de circulation au point d'accès à un rond-point. Dans le cas contraire, le choix d'une bande n'est pas bien réglé par le Code de la route et les risques d'accrochage sont beaucoup plus élevés.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1997, les usagers circulant dans un rond-point ont priorité sur ceux qui veulent y entrer. On

ne peut cependant pas parler de priorité de gauche dans un rond-point. En effet, quand on aborde un rond-point, on doit céder le passage à ceux qui y sont déjà engagés mais on n'a pas pareille obligation à l'égard de ceux qui s'approchent du rond-point. En fait, le premier qui s'engage a priorité. Ainsi, en cas d'entrée simultanée d'un automobiliste et d'un cycliste plus lent à l'entrée suivante, l'automobiliste qui rattrape le cycliste ne peut pas invoquer le refus de priorité sous prétexte que sa vitesse est supérieure.

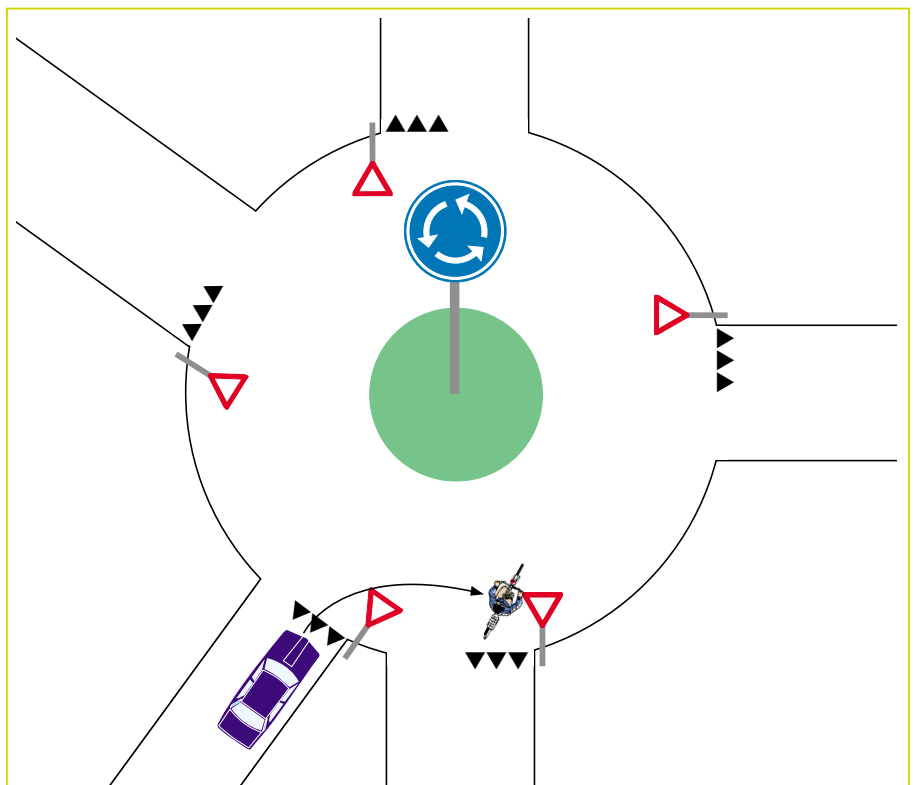
L'automobiliste veillera enfin à bien regarder sur sa gauche avant de s'engager, afin de s'assurer qu'en s'élançant il ne gênera aucun usager,

notamment un cycliste qui serait un peu moins visible parce qu'il tiendrait sa droite. Il veillera aussi à respecter la ligne d'arrêt afin de ne pas obliger un cycliste à effectuer un écart dangereux.

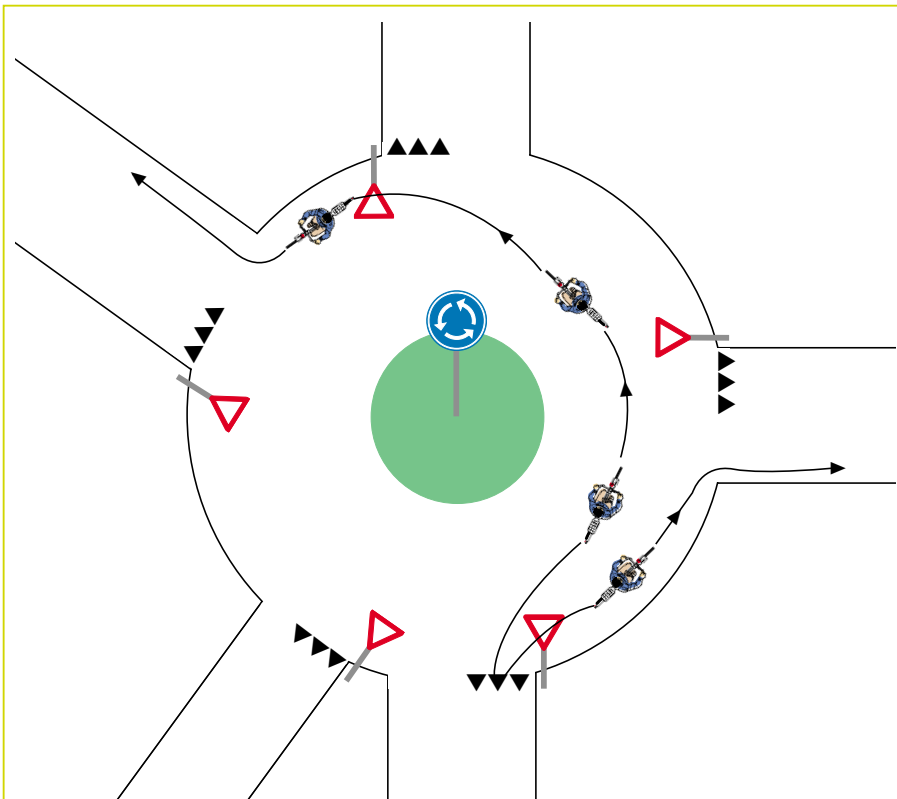
## 2<sup>e</sup> étape : le cycliste dans un rond-point sans piste cyclable

### 1<sup>er</sup> cas : un rond-point avec une seule bande de circulation

- Si le cycliste doit quitter le rond-point à la sortie suivante, il tiendra sa droite et s'efforcera d'indiquer son intention de quitter le rond-point par un geste du bras.
- Si le cycliste ne sort pas à la sortie suivante, il peut tenir une position plus



Le cycliste peut s'engager lorsque le rond-point est libre. L'automobiliste qui s'engage ultérieurement, à plus grande vitesse, ne bénéficie pas d'une quelconque priorité de gauche.



Selon la sortie qu'il va emprunter, le cycliste adapte sa position dans l'anneau. S'il sort à la sortie suivante, il reste sur sa droite et tend le bras droit. S'il ne sort pas, il tourne la tête à gauche et adopte une position plus centrale.

centrale dans l'anneau, ce qui réduira le risque de se faire couper la route par un véhicule plus rapide qui veut sortir.

### 2<sup>e</sup> cas : un rond-point avec plusieurs bandes de circulation

- Si le cycliste doit quitter le rond-point à la sortie suivante, il tiendra sa droite et s'efforcera d'indiquer son intention de quitter le rond-point par un geste du bras.

- Si le cycliste ne sort pas à la sortie suivante :

- o Soit il reste sur la 1<sup>ère</sup> bande, mais manifeste clairement le fait qu'il ne sort pas en roulant au centre de sa bande, en cherchant à croiser le regard de l'automobiliste qui veut sortir. Notons que si le cycliste le juge nécessaire, il peut ajouter un geste de la main tendue (stop) le priant de lui céder le passage ;

- o Soit, sur un grand rond-point, il prend la 2<sup>e</sup> bande, ce qui indique plus clairement qu'il ne sort pas, mais ce qui l'obligera à effectuer une manœuvre de retour à la 1<sup>ère</sup> bande avant de sortir. Notons à ce propos que celui qui circule sur la 1<sup>ère</sup> bande a toujours priorité sur celui qui veut sortir. En revanche,

quand on circule sur la 2<sup>ème</sup> bande on n'a plus priorité, au moment de se rabattre, sur les véhicules circulant sur la 1<sup>ère</sup> bande.

Le cycliste qui suit la 2<sup>ème</sup> bande doit donc se rendre compte qu'il risque d'être dépassé par la droite par un automobiliste qui ne quittera pas nécessairement le rond-point à la première sortie.

### 3<sup>e</sup> étape : quitter un rond-point

Si un automobiliste est toujours obligé d'annoncer sa sortie en actionnant son indicateur de direction (clignotant), le cycliste n'y est pas obligé. Il lui est néanmoins toujours recommandé d'annoncer un changement de direction dans la mesure du possible afin d'éviter de surprendre les autres usagers.

L'automobiliste qui veut sortir cédera donc la priorité au cycliste qui ne sort pas, et s'arrêtera, le cas échéant, à s'arrêter si un passage pour piétons est placé à la sortie.

Le cycliste qui circule sur la 2<sup>e</sup> bande et veut revenir à la 1<sup>ère</sup> bande pour sortir, cédera le passage aux automobi-

listes qui y circulent. Il se méfiera de l'angle mort situé sur sa droite et regardera pour cette raison plutôt par-dessus son épaule droite que par-dessus son épaule gauche.

### Rond-point avec piste cyclable

Certains ronds-points sont équipés d'une piste cyclable dans l'anneau ou en bordure de celui-ci. Dans ce cas, le cycliste est tenu de l'emprunter, et il a priorité à l'égard des véhicules qui pénètrent dans le rond-point ou le quittent. Mais cela ne signifie pas pour autant que sa sécurité soit assurée. En effet, si le cycliste a alors l'impression d'être plus en sécurité, l'automobiliste sortant du rond-point n'aura pas nécessairement l'attention attirée par le cycliste qui poursuit son chemin dans le rond-point et qui risque alors de croiser sa route. Prudence donc ! Le dialogue visuel avec les automobilistes qui pourraient sortir reste le meilleur moyen d'éviter les surprises.

### Conclusion

Entre le petit rond-point à une bande et le grand rond-point à 4 bandes, les cas de figure sont trop nombreux pour être tous envisagés ici. Retenons que le cycliste qui ne sort pas aura toujours intérêt à le montrer, ne serait-ce qu'en tournant la tête vers la gauche avant d'aborder la sortie et en adoptant une position plus centrale. En cas de conflit avec un automobiliste qui veut sortir, un geste de la main et un regard au conducteur peuvent être utiles pour rappeler que le cycliste a priorité. L'automobiliste veillera pour sa part à accepter la vitesse plus lente du cycliste et sa position plus centrale sur l'anneau. Moyennant un peu de courtoisie et d'attention réciproque, ainsi qu'une vitesse adaptée, les ronds-points ne devraient plus nous poser de problèmes.