

Analyse accident rond-point du Spernot

27 octobre 2023

Visite sur place le 19 octobre 2023

Analyse accident rond-point du Spernot.....	1
Causes.....	1
Recommandations.....	1
Supprimer le double sens vélo.....	2
Identifier clairement la présence d'un cheminement vélo.....	2
Passage des voies d'entrée à une voie.....	2
Clarifier les règles de priorité.....	2
Faire ralentir les véhicules.....	2
Aménager un rond point à la Hollandaise.....	3

Causes

Les deux causes qui ont mené à cet accident sont assez évidentes.

La première est due à l'**aménagement cyclable bidirectionnel**. Les véhicules s'insérant sur le rond-point ont naturellement le regard fixé à gauche. En effet, la grande majorité des véhicules provient de cette direction. Un cycliste (ou même un piéton) traversant de la droite est plus à risque.

La seconde est due aux **deux voies d'entrées** du rond-point. Un véhicule cédant la priorité à un piéton ou cycliste masque ce dernier aux véhicules progressant sur l'autre voie. Le faible passage de piétons/vélos ainsi que la grande vitesse des véhicules exacerbe ce danger.

La troisième cause, moins impactante, est que **les règles de priorités** ne sont pas forcément claires pour tous les usagers. Il est incontestable qu'un piéton sur un passage piéton a la priorité sur les autres véhicules. Il est moins certain que tous les automobilistes savent comment se comporter face à une traversée cyclable.

À noter qu'il y a également 7 accidents automobile recensés sur ce rond-point et 3 à proximité.

Recommandations

Heureusement, les solutions pour réduire ces risques sont simples, certaines peu coûteuses, d'autres plus long terme (en cohérence avec le Schéma Directeur Vélo). Toutes ces

recommandations sont compatibles entre elles et doivent être combinées pour une réelle sécurité.

Supprimer le double sens vélo

Aménager et baliser un sens unique vélo dans le même sens que le sens du rond-point. Cela nécessiterait d'aménager la traversée est (marquage), et de partager avec les piétons le trottoir nord-est (séparation podotactile, pictogrammes).

Cette solution nous semble faisable à court terme et à faible coût (peinture, panneaux de balisage).

Identifier clairement la présence d'un cheminement vélo

De la même façon que la bande cyclable verte sur le rond-point Melville, il serait bénéfique de signaler le cheminement vélo d'une couleur qui se démarque lorsqu'elle traverse la chaussée.

Cette solution nous semble faisable à court terme et à faible coût (peinture).

Passage des voies d'entrée à une voie

Cela supprimera le risque qu'un véhicule masque un cycliste ou piéton engagé sur le rond-point. Idéalement à implémenter sur les 3 entrées. Cependant le grand volume de véhicules transitant est<->ouest par ce rond-point inciterait plutôt à l'implémenter uniquement là où sont présentés les traversées cyclistes. C'est-à-dire aux entrées nord et ouest.

Cette solution nous semble faisable à court terme et à faible coût (peinture, balises J11). Elle pourrait être supprimée une fois les solutions plus pérennes mises en place.

Clarifier les règles de priorité

De la même façon que les panneaux et marquages cédez le passage sur le rond-point Melville, il serait bénéfique de signaler explicitement sur les entrées et sorties du rond point que les cyclistes ont la priorité.

Cette solution nous semble faisable à moyen terme et à coût modéré (installation de panneaux, peinture).

Faire ralentir les véhicules

Des plateaux surélevés sont présents aux niveaux des passages piétons traversant le boulevard de l'Europe et la rue Robert Laot (vers la déchetterie), mais absents sur la route Louise Weiss. La surélévation de ce passage piéton (ainsi que de la bande cyclable traversante) aidera à sécuriser les traversées piétonne et cycliste dans cette rue à trafic élevé.

Cette solution est probablement la plus coûteuse si faite en “dur”, mais peut aussi se faire par un rétrécissement de la chaussée à moindre coût.

Aménager un rond point à la Hollandaise

Cet axe et rond-point est identifié comme “Aménagements à étudier pour mise en œuvre après 2025” dans le Schéma Directeur Vélo actuel. Après le succès du rond-point Melville, il pourrait être judicieux de prendre de l’avance et implémenter un anneau dédié aux cyclistes sur ce rond-point. Une variante moyen terme serait d’aménager le trottoir nord-est pour une cohabitation piétons cyclistes (avec séparation) dans le cadre d’un sens unique vélos.