

# Carrefour giratoire

Un **carrefour giratoire**, ou plus communément un **giratoire**, est un carrefour particulier formé d'un anneau central qui permet aux usagers de prendre n'importe quelle direction (y compris de faire un demi-tour). Bien que l'abus de langage soit courant, il ne faut pas confondre « carrefour giratoire » (qui est un carrefour) avec « rond-point » (qui désigne un type de place).

Cette confusion peut s'expliquer par le fait que la priorité circulaire dans les giratoires était à l'origine peu connue des conducteurs français qui les ont malicieusement baptisés « rond-point anglais ». Pour la distinction entre le carrefour giratoire et le rond-point au regard du code de la route, voir l'article carrefour.

Les ronds points existent en France depuis longtemps, notamment à Paris, cependant jusqu'à l'apparition du modèle anglais la priorité était à droite sur ces aménagements sauf réglementation contraire. Bien que géométriquement peu différents ou identiques, les giratoires, à la différence des ronds points, se caractérisent par la priorité des véhicules circulant sur l'anneau, cette différence facilite la circulation des véhicules. <sup>[2]</sup>.

## Historique

L'invention du « *carrefour à giration* » reviendrait à l'architecte français Eugène Hénard qui a conçu l'aménagement de la place de l'Étoile (Charles de Gaulle) autour de l'Arc de Triomphe à Paris en 1906, puis de la place de la Nation.

Un giratoire est en fait une petite chaussée à sens unique dont les deux extrémités se rejoignent (cela forme un cercle ou plus exactement un anneau). Les véhicules doivent emprunter cette voie dans le sens anti-horaire pour les pays à conduite à droite. Par le principe de la priorité à droite dans un carrefour, les véhicules entrant dans un tel carrefour ont priorité. Ce système n'est pas idéal car en cas d'affluence, la voie de giration se trouve rapidement bloquée. Ces carrefours sont indiqués en Belgique par le panneau D5, en France par le B21f (progressivement abandonné) et en Suisse par le 2-41.1. L'idéogramme et les couleurs de ces panneaux sont identiques.

C'est le 30 septembre 1974, en Suisse dans le canton de Vaud<sup>[réf. nécessaire]</sup>, que fut décidé pour la première fois<sup>[réf. nécessaire]</sup> de donner priorité à la chaussée formant anneau autour de l'îlot central pour améliorer la fluidité en prenant exemple sur les dispositifs existants en Grande-Bretagne. On est passé ainsi du « *carrefour à giration* » au « *carrefour giratoire* ».

Le principe fut adopté en France à compter de 1984. Aujourd'hui, la France est pavée d'environ 30000 carrefours giratoires<sup>[3]</sup>, soit environ la moitié des carrefours giratoires dans le monde<sup>[4]</sup>. Le principal développeur historique de ces ouvrages, le Royaume-Uni, ne compte qu'environ 10000 carrefours giratoires<sup>[5]</sup>.



Panneau de signalisation indiquant le sens de la rotation dans un système de circulation à droite (panneau D5 en Belgique, 2.41.1 en Suisse et D3 de la convention de Vienne de 1968). Ce panneau (code B21f) a été supprimé en France en 1984, notamment car le Code de la Route oblige déjà à contourner tout obstacle par la droite (article R412-27<sup>[1]</sup>), et parce qu'il n'impliquait pas la priorité à la chaussée ceinturant le terre plein central (nota : la notion générale de « priorité à gauche » pour un véhicule n'existe absolument pas dans le code de la route) ; c'est le panneau de signalisation d'intersection AB25 qui indique à l'usager le mouvement giratoire et la priorité aux véhicules circulant sur l'anneau, et un panneau *cédez-le-passage* (AB3a + M9c) lui rappelle qu'il doit céder la priorité avant d'entrer dans l'anneau.

## Principe du carrefour giratoire

Un tel carrefour est formé d'un îlot ceinturé par une chaussée à une ou plusieurs voies à sens unique formant un anneau.

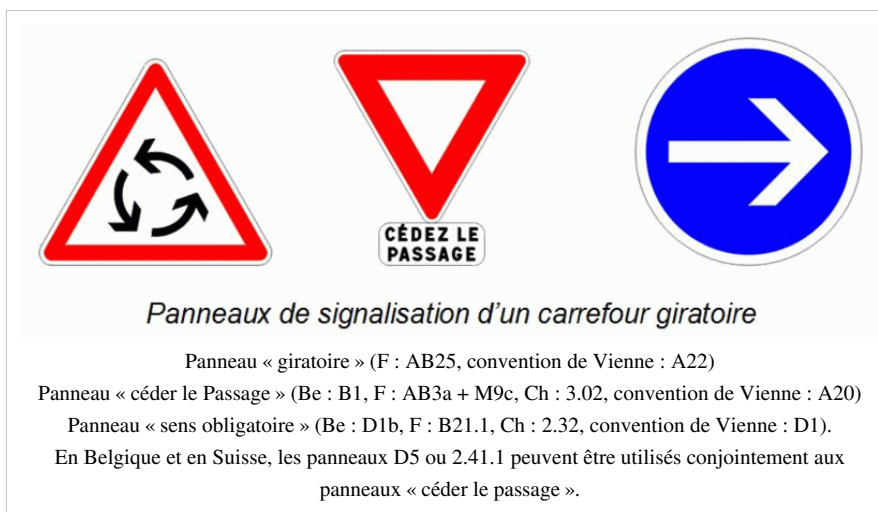
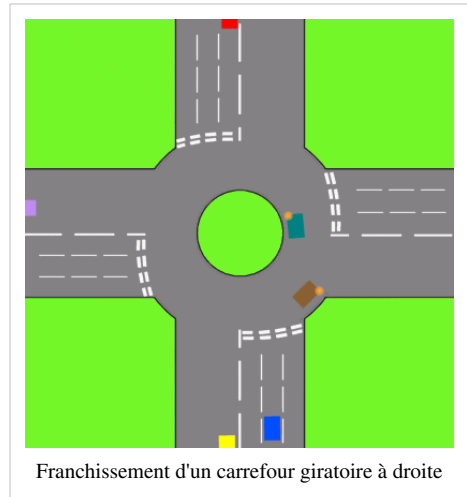
Les véhicules venant des autres artères qui débouchent dans cette *chaussée* sont donc obligés de suivre une direction obligatoire (la droite en Europe Continentale, la gauche au Royaume-Uni) et d'indiquer leur volonté de sortir de cette chaussée en enclenchant les clignotants tout en cédant la priorité aux éventuels piétons des passages réservés.

À l'approche d'un giratoire (panneau à 50 m en agglomération), il faut également céder le passage aux piétons des passages réservés et il peut être nécessaire de céder le passage aux usagers déjà sur l'anneau (prioritaires), compte tenu du sens de rotation conventionnel.

Ce sens a été choisi pour limiter la taille du carrefour, en permettant une insertion des voies sans trop les élargir.

La vitesse à appliquer est celle en vigueur dans la zone rencontrée comme pour un tournant classique (en général 50 km/h maximum, les giratoires se trouvant massivement en agglomération). Toutefois, pour pouvoir suivre les courbes d'un giratoire de taille moyenne, il vaut mieux l'aborder à 30 km/h, mais rien n'empêche sur un giratoire de très large diamètre et se trouvant en dehors de l'agglomération d'aller à 60 km/h si la courbure et la visibilité le permettent.

Le carrefour giratoire est en majorité utilisé pour les carrefours comportant plus de 4 branches, économisant la gestion de feux complexes et les délais d'attente qui y sont associés. Mais le fait de devoir obligatoirement ralentir pour l'aborder en fait une arme contre la vitesse excessive comme les ralentisseurs aménagés aux abords des écoles. Cependant, il est à rappeler qu'un tel carrefour doit obligatoirement être signalé en avance par un panneau de présignalisation de danger, à l'intersection par une balise de priorité (plus obligatoire en agglomération depuis l'AB25 en lieu et place de l'A25 en présignalisation), sur l'îlot central de panneaux indiquant le sens de circulation sur l'anneau et au sol par les marquages appropriés matérialisant les lignes d'arrêt et la chaussée de l'anneau. À défaut, le principe général de la priorité à droite devra être respecté avec la plus grande prudence vu le risque de confusion.



Une utilisation également utile du giratoire est dans une voie sans issue, au lieu d'un cul-de-sac où l'usager devait manœuvrer longuement pour faire demi-tour.

## Utilisation

Ce type de carrefour est de plus en plus répandu car il présente de nombreux avantages :

- L'adaptation au trafic est automatique, par la priorité donnée aux véhicules déjà insérés.
- L'infrastructure oblige à ralentir et réduit les accidents impliquant des chocs à angle droit, statistiquement les plus dangereux. La plupart des accidents observés sont des chocs arrière à vitesse réduite, moins traumatisants.
- Il n'y a pas besoin de feux, donc pas besoin d'électrifier le carrefour, ce qui est intéressant en zone très rurale, et économise de l'énergie.
- Les véhicules n'attendent pas longtemps, contrairement aux croisements à feux de signalisation, d'où le gain de temps notable ainsi que l'économie de carburant et diminution de la pollution de l'air et des nuisances sonores.

Mais il présente aussi des inconvénients par rapport à d'autres aménagements :

- En agglomération ou sur voies à fort trafic (voies rapides urbaines par exemple), dans le cas de 2 flux de circulation importants se croisant, le carrefour giratoire impliquera une saturation des 2 flux même si un seul pose problème, ce qui n'est pas le cas avec des feux tricolores.
- Hors agglomération, son usage impose ralentissements et réaccélérations, ce qui est préjudiciable à la consommation de carburant. Il est cependant très utilisé en France, même sur des routes à faible trafic et des portions à 2x2 voies, mais ce n'est pas général : en Allemagne par exemple, les voies d'insertion, parfois avec échangeur, sont plus communes.
- Si la sécurité des automobiles est améliorée, ce n'est pas le cas de celle des cyclistes et des piétons, pour lesquels ce type de carrefour présente plus de danger par rapport aux carrefours traditionnels<sup>[6]</sup>. Les piétons sont particulièrement vulnérables lorsqu'ils doivent traverser une voie sortant d'un rond-point, tandis que les cyclistes, qui doivent généralement, à cause de la différence de vitesse, tenir le côté extérieur, peuvent être renversés lors de l'entrée ou de la sortie d'un véhicule.

## Types

Il existe deux configurations de giratoires possibles :

- plein : l'anneau formé par le sens unique est assez grand pour pouvoir combler complètement son centre sans gêner les véhicules à gabarit particulier. Un aménagement paysagiste, voire artistique, est souvent réalisé sur l'îlot central (dispositif non agressif en cas de "tout droit"). Configuration obligatoire hors agglomération avec possibilité d'une partie franchissable (couronne) mais à faible vitesse (pavés, etc.).
- vide : l'anneau est plus petit, et comme il risque de gêner les véhicules larges et longs (autobus, camions...), le terre-plein central du giratoire est franchissable (aménagement par marquage ou par des mesures constructives du type d'un petit monticule en forme de calotte sphérique dont la surélévation centrale ne pourra dépasser 15 cm de haut). Le giratoire est alors appelé « mini giratoire » ; son diamètre maximal extérieur est de 24 mètres. Le décret no.95-1090 du 9 oct. 1995 complète l'article R.110-2<sup>[7]</sup> du code de la route « *Toutefois, en agglomération exclusivement, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manœuvre indispensable.* »

En aucun cas (surtout pour le deuxième), il n'est autorisé de « manquer » le giratoire et de passer en ligne droite ou presque dessus. Il faut toujours suivre au maximum la courbure de l'anneau et indiquer son intention de sortir le plus tôt possible.

### Avec 1 voie

Un giratoire composé d'un anneau circulaire avec voie unique s'utilise comme décrit plus haut, sans contraintes particulières autres que les diverses priorités et l'enclenchement des clignotants pour sortir.

### Avec 2 voies

Un giratoire composé d'un anneau circulaire avec 2 voies est le cas le plus courant, car le plus sûr (la Suisse n'est pas du tout de cet avis, différentes études<sup>[citation demandée]</sup> ayant montré que les giratoires à une seule voie sont les plus sûrs !) des 3 cas possibles. Il s'utilise en fonction des besoins de l'utilisateur :

- S'il veut tourner à droite, il enclenche son clignotant droit avant d'aborder le giratoire. Il se place alors sur la première voie (voie ouverte) et sort tout de suite dès que possible.
- S'il veut continuer tout droit, il n'enclenche pas de clignotant avant d'aborder le giratoire mais se place alors sur la première voie (voie ouverte) et lorsqu'il a fait un quart du tour complet il enclenche son clignotant droit et sort dès que possible.
- S'il veut tourner à gauche, il enclenche son clignotant gauche avant d'aborder le giratoire. Il se place alors rapidement sur la deuxième voie (voie fermée) puis y reste pour faire la moitié du tour complet. Il enclenche alors son clignotant droit et se positionne (en cédant le passage aux éventuels usagers sur la première voie) dans la première voie. Il sort dès que possible (toujours avec son clignotant actif).
- S'il veut faire demi-tour, il enclenche son clignotant gauche avant d'aborder le giratoire. Il se place alors rapidement sur la deuxième voie (voie fermée) puis y reste pour faire les trois quarts du tour complet. Il enclenche alors son clignotant droit et se positionne (en cédant le passage aux éventuels usagers sur la première voie) dans la première voie. Il sort dès que possible (toujours avec son clignotant actif).
- S'il ne connaît pas sa sortie, il doit se placer sur la première voie en faisant extrêmement attention aux autres usagers. Un usager a le droit de faire plusieurs fois le tour du giratoire (sans en abuser) pour trouver sa sortie, dans la mesure où il ne gêne pas la bonne circulation.
- Les poids-lourds peuvent rester sur la voie extérieure et enclenchent le clignotant à gauche à l'intérieur du giratoire (s'ils ne sortent pas tout de suite) pour dissuader les véhicules qui les suivent de les dépasser par la gauche à cause de leur porte-à-faux.

*Attention : Quand l'anneau comporte plusieurs voies, c'est forcément celui qui change de voie qui doit céder le passage (et qui serait en tort en cas d'accident...). C'est en particulier le cas d'un conducteur circulant sur l'anneau intérieur, qui ne doit pas gêner les véhicules circulant sur l'anneau extérieur (à sa droite, donc), en sortant du carrefour.*

### Avec 3 voies

Un giratoire composé d'un anneau circulaire avec 3 voies est un cas rare et souvent difficile à utiliser (car nécessitant un diamètre gigantesque, ce qui n'est pas toujours le cas). Il s'utilise en fonction des besoins de l'utilisateur comme pour celui à 2 voies avec des libertés d'action :

- S'il veut tourner à droite, il enclenche son clignotant droit avant d'aborder le giratoire. Il se place alors sur la première voie (voie ouverte) et sort tout de suite dès que possible.
- S'il veut continuer tout droit, il n'enclenche pas de clignotant avant d'aborder le giratoire mais se place alors sur la première voie (voie ouverte) et, lorsqu'il a fait un quart du tour complet, il enclenche son clignotant droit et sort dès que possible. Il peut aussi se placer sur la deuxième voie (voie médiane) et, lorsqu'il a fait un quart de tour, se positionner sur la première voie avec son clignotant droit puis sortir dès que possible.
- S'il veut tourner à gauche, il enclenche son clignotant gauche avant d'aborder le giratoire. Il se place alors rapidement sur la deuxième voie (voie médiane) puis sur la troisième voie (voie fermée). Il y reste pour faire moins de la moitié du tour complet. Il enclenche alors son clignotant droit et se positionne (en cédant le passage aux éventuels usagers sur les autres voies) dans la deuxième voie puis sur la première. Il sort dès que possible

(toujours avec son clignotant actif).

- S'il veut faire demi-tour, il enclenche son clignotant gauche avant d'aborder le giratoire. Il se place alors rapidement sur la deuxième voie (voie médiane) puis sur la troisième voie (voie fermée). Il y reste pour faire la moitié du tour complet. Il enclenche alors son clignotant droit et se positionne (en cédant le passage aux éventuels usagers sur les autres voies) dans la deuxième voie puis sur la première. Il sort dès que possible (toujours avec son clignotant actif).
- Mieux vaut connaître son chemin dans ce dernier cas.

*Attention, pour les giratoires à plusieurs voies : les propositions ci-dessus données quant à l'utilisation des voies de la chaussée formant anneau, ne sont que des « possibilités » pour ne pas dire des « dérogations » afin de faciliter l'écoulement de la circulation. Le principe général est que les conducteurs doivent maintenir leur véhicule près du bord droit de la chaussée (alinéa 1 de l'article R412-9<sup>[8]</sup> du code de la route en France). L'alinéa 2 du même article n'ouvre qu'une possibilité d'utiliser les voies de gauche (voies centrales) mais non une obligation. Les articles 185 et 186 du Highway Code britannique présentent une sorte de mode d'usage des roundabouts, mais ce ne sont que des règles britanniques adaptées à une réglementation fort différente dans sa conception. Aucune retranscription de ces mesures n'existe dans le code de la route en France ou en Suisse par exemple. Il reste que l'utilisation des clignotants est impérative pour se placer sur les voies de pré-sélection à gauche avant l'entrée dans le carrefour (si elles existent), puis lors des changements de voie sur le giratoire et naturellement pour en sortir (pour la Suisse, se référer à l'article 41b de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR qui précise notamment que « le conducteur n'est pas tenu de signaler sa direction à l'entrée du carrefour à sens giratoire... »)*

## **Doubles carrefours giratoires**

Dans certaines agglomérations, il est possible de circuler sur des doubles carrefours giratoires. Dans ce cas, les carrefours sont accolés et la sortie de l'un donne directement sur l'autre. Vu du ciel ils forment un 8<sup>[9]</sup>.

## **Micro giratoires**

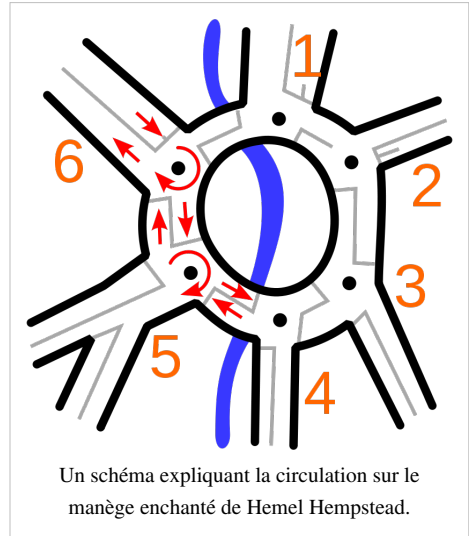
Il est également possible de rencontrer des « micro giratoire » dont le diamètre extérieur peut être inférieur à 8 et même 6 mètres. La zone entourant l'îlot central ne peut plus être considérée comme une chaussée, puisqu'un véhicule léger classique ne peut y circuler normalement (le diamètre de braquage entre trottoirs étant supérieur à 10 et même 14 mètres). Un tel carrefour étant dépourvu d'une chaussée circulaire digne de ce nom, il ne peut plus être considéré comme un carrefour giratoire. Un tel dispositif amène à prôner une notion de priorité à gauche et la mise en place d'une notion de priorité pour couper la route d'un véhicule venant en face afin de tourner à gauche, toutes notions absolument contraires au code de la route et créant une situation de risques et dangers extrêmes même pour les conducteurs les plus prudents.

## Manèges enchantés (*Magic roundabout*)

Présent essentiellement au Royaume-Uni, le manège enchanté est l'agrégation de plusieurs micro giratoires autour d'un plus grand giratoire, lequel est alors inversé. Un tel carrefour est souvent appelé *Magic roundabout* (manège enchanté en français). le plus célèbre est celui de Swindon, qui donne son nom au genre.

### Pistes cyclables

Parfois, une piste cyclable fait en plus le tour du giratoire et constitue une voie secondaire à droite. Elle est particulièrement dangereuse et doit faire l'objet d'une attention (par un regard dans les angles morts) quand l'usager s'apprête à sortir du giratoire, d'autant plus que des deux roues motorisés prennent l'habitude de les utiliser bien qu'étant en infraction.



### Feux

Des feux tricolores peuvent être installés sur chaque voie entrante et sortante du rond-point (le cumul des feux peut monter rapidement). Ils répondent parfois à la demande des piétons : ils sont orange clignotants quand rien n'est à signaler et rouges quand un piéton a utilisé le bouton d'appel. Leur particularité est de tous fonctionner identiquement (à l'inverse des feux des carrefours).

D'autres feux peuvent exister lorsque cohabitent un tramway et un giratoire. Dans ce cas le feu unique est rouge clignotant. Il impose l'arrêt absolu des automobilistes jusqu'à extinction du feu.

Enfin, on trouve occasionnellement des giratoires sur lesquels l'intensité de la circulation qu'ils doivent absorber est telle que le carrefour serait vite paralysé : on peut alors y trouver des feux tricolores y régulant les entrées de véhicules. On peut trouver des exemples de ce cas très rare à Amiens, Dijon, Nîmes, Reims, Orléans, Clermont-Ferrand, Nancy (Vélodrome) ou dans l'agglomération Rouennaise.

## Aménagements particuliers

### Arrêt info

L'arrêt info est un aire de stationnement limité aménagée sur les giratoires. Il se compose d'une voie protégée de l'anneau qui permet de s'arrêter quelques minutes (souvent 15mn), et dispose à proximité d'un plan de la commune et d'une cabine téléphonique. On parle aussi en terme technique de « RIS » (Relais Information Service).

Lorsqu'on dépose ou prend un passager sur un giratoire, il ne faut surtout pas hésiter à l'utiliser !

### Arrêt d'autobus

Un arrêt d'autobus peut-être implanté en plein dans la courbure d'un giratoire. Il est, comme d'habitude, strictement interdit de s'y arrêter même pour demander son chemin à un piéton qui attend là. Lorsque le bus est arrêté et charge des passagers (son clignotant droit doit être actif), les deux dangers principaux sont :

- Le heurt : du fait de la courbure, le bus ne peut pas forcément s'insérer parfaitement dans l'arrêt prévu à cet effet, il faut donc être prudent quand on longe ce type de véhicule.
- Le refus de priorité : lorsque le bus repart (clignotant gauche actif) et qu'il avance tout en masquant une sortie qu'un usager s'apprête à prendre au même moment. Le bus qui part d'un arrêt a toujours priorité par rapport à un

usager commun.

L'implantation d'un arrêt de bus dans un carrefour giratoire contrevient en France à l'article R417-9<sup>[10]</sup> du code de la route portant sur les stationnements ou arrêts dangereux (contravention de quatrième classe et trois points sur le permis) et en Suisse à l'article 18 alinéa 2d de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (RS.741.11.)

## Couloir d'autobus

Moins fréquent, mais tout aussi dangereux que l'arrêt d'autobus, le couloir d'autobus constitue une voie supplémentaire à droite de la route qui entre sur un giratoire. Il faut donc comme toujours vérifier qu'aucun véhicule n'y circule avant de s'engager sur le giratoire.

## Apparitions dans la culture populaire

- Dans un sketch intitulé *le Plaisir des sens*, l'humoriste Raymond Devos raconte comment il s'est engagé dans un carrefour giratoire dont il n'a pu sortir, les quatre voies étant des sens interdits.

## Notes et références

- [1] Article R.412-27 du Code de la route (<http://www.codes-et-lois.fr/code-de-la-route/article-r412-27>)
- [2] | titre = Espace urbain - vocabulaire et morphologie | éditeur = Monum, éditions du patrimoine | auteur = Bernard Gauthiez | langue = français | année = 2003 | lieu = Paris | isbn = 2-85822-735-7
- [3] voir l'ouvrage *Du rond-point au giratoire* cité en bibliographie
- [4] **(en)** Historique des giratoires aux USA (<http://www.roundaboutsusa.com/history.html>)
- [5] **(en)** Article sur les rond-points britanniques (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/magazine/3972979.stm>)
- [6] **(en)** A. Wilke et G. Koorey (2001) *How Safe are Roundabouts for Cyclists? In TranSafe Issue 5*, Avril 2001. Wellington, NZ. PDF ([http://viastrada.co.nz/sites/viastrada/files/Transafe\\_05.pdf](http://viastrada.co.nz/sites/viastrada/files/Transafe_05.pdf))
- [7] Article R.110-2 du Code de la route (<http://www.codes-et-lois.fr/code-de-la-route/article-r110-2>)
- [8] Article R.412-9 du Code de la route (<http://www.codes-et-lois.fr/code-de-la-route/article-r412-9>)
- [9] Un carrefour giratoire double dans l'agglomération Nantaise ([http://maps.google.fr/maps?f=q&source=s\\_q&hl=fr&geocode=&q=AllÃ©e+d'OrlÃ©ans,+Nantes,+France&sl=47.216617,-1.556196&sspn=0.002332,0.004774&ie=UTF8&hq=&hnear=AllÃ©e+d'OrlÃ©ans,+44000+Nantes,+Loire-Atlantique,+Pays+de+la+Loire&ll=47.216203,-1.556518&spn=0.001166,0.002387&t=h&z=19](http://maps.google.fr/maps?f=q&source=s_q&hl=fr&geocode=&q=AllÃ©e+d'OrlÃ©ans,+Nantes,+France&sl=47.216617,-1.556196&sspn=0.002332,0.004774&ie=UTF8&hq=&hnear=AllÃ©e+d'OrlÃ©ans,+44000+Nantes,+Loire-Atlantique,+Pays+de+la+Loire&ll=47.216203,-1.556518&spn=0.001166,0.002387&t=h&z=19))
- [10] Article R.417-9 du Code de la route (<http://www.codes-et-lois.fr/code-de-la-route/article-r417-9>)

## Bibliographie

- Eric Alonzo, *Du rond-point au giratoire*, Parenthèses, coll. « Architecture », Marseille, 2005 (ISBN 2863641271)

## Voir aussi

- Carrefour
- Place
- Rond-point
- **(en)** Magic Roundabout

## Liens externes

- Un site qui dresse l'inventaire des plus beaux « Sens Giratoire » (<http://www.sens-giratoire.com/>) de France, en photos.

# Sources et contributeurs de l'article

**Carrefour giratoire** *Source:* <http://fr.wikipedia.org/w/index.php?oldid=53554539> *Contributeurs:* 16@r, Artichaut, Badmood, Bchl, Bobbrown, Captainm, Cham, Coyau, Cyrflo2000, Daiima, David Berardan, Domsau2, Fabriced28, Gpernot, Hercule, Hébus, IP 84.5, Jbourdon, Jef-Infojef, Jmax, Koniggratz, Kuxu, Lachaume, Le choucas, Like tears in rain, Litlok, Louis-garden, Luukas, Manuguf, Mare Mongenet, Mith, Moa18e, Neleugrek, Orel-fr, Otourly, Piku, PoM, Romanc19s, Sand, SIm85, Taguelmoust, Vascer, Verdy p, Vincnet, Wiki-User03, Yves-Provence, Zeugma fr, 41 modifications anonymes

## Source des images, licences et contributeurs

**Image:Zeichen 215.svg** *Source:* [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Zeichen\\_215.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Zeichen_215.svg) *Licence:* Public Domain *Contributeurs:* Andreas 06, Augiasstallputzer, Cfaerber, Cäsium137, Man vyi, Rfc1394, Thisisbossi, Umherirrender, ZorroIII

**Image:UK Roundabout 8 Cars flipped.gif** *Source:* [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:UK\\_Roundabout\\_8\\_Cars\\_flipped.gif](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:UK_Roundabout_8_Cars_flipped.gif) *Licence:* GNU Free Documentation License *Contributeurs:* Jdforrester

**Image:panneaux giratoire.gif** *Source:* [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Panneaux\\_giratoire.gif](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Panneaux_giratoire.gif) *Licence:* Public Domain *Contributeurs:* User:Bchl

**Image:Magicroundabout hemel.svg** *Source:* [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Magicroundabout\\_hemel.svg](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Fichier:Magicroundabout_hemel.svg) *Licence:* Creative Commons Attribution 2.0 *Contributeurs:* User:Stannered

## Licence

---

Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported  
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>