

## Les tourne à gauche et à droite

Qu'il s'agisse des véhicules à moteur ou des cyclistes, ces aménagements font l'objet de nombreuses controverses, car les réalisations sur le terrain sont parfois très accidentogènes à l'égard du cycliste, soit sur route en rase campagne, soit en grande agglomération.

### 1 - En agglomération, aux carrefours à feux :

En agglomération la pratique du tourne à gauche (TAG) peut avoir deux méthodes : la méthode dite directe ou indirecte.

**a) Le tourne à gauche direct :** méthode à priori la plus courante et la plus aisée lorsque les cyclistes sont en groupe (le cycliste est autorisé par le Code de la route à se porter sur le bord droit de la chaussée avant de s'engager sur sa gauche). Cette méthode peut être "sécurisée" par l'utilisation du "Sas" pour cyclistes (photo n° 1). Voir également le paragraphe traitant de l'approche des croisements équipés de feux tricolores (page 10).



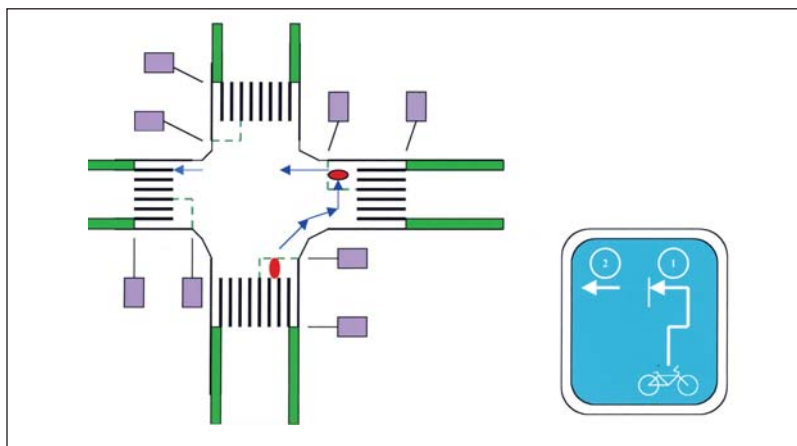
Le "Sas" permet au cycliste de sécuriser sa trajectoire vis à vis des automobilistes. Il lui permet d'être vu, d'anticiper et présélectionner son "TAG". Il peut ainsi "démarrer" au passage du feu au vert en position avancée par rapport à eux et avec une visibilité accrue.



#### ↳ L'avis de la FFCT :

**La FFCT demande la généralisation des SAS pour cyclistes, y compris lors de la reprise d'aménagements de voirie dans ce type d'intersection.**

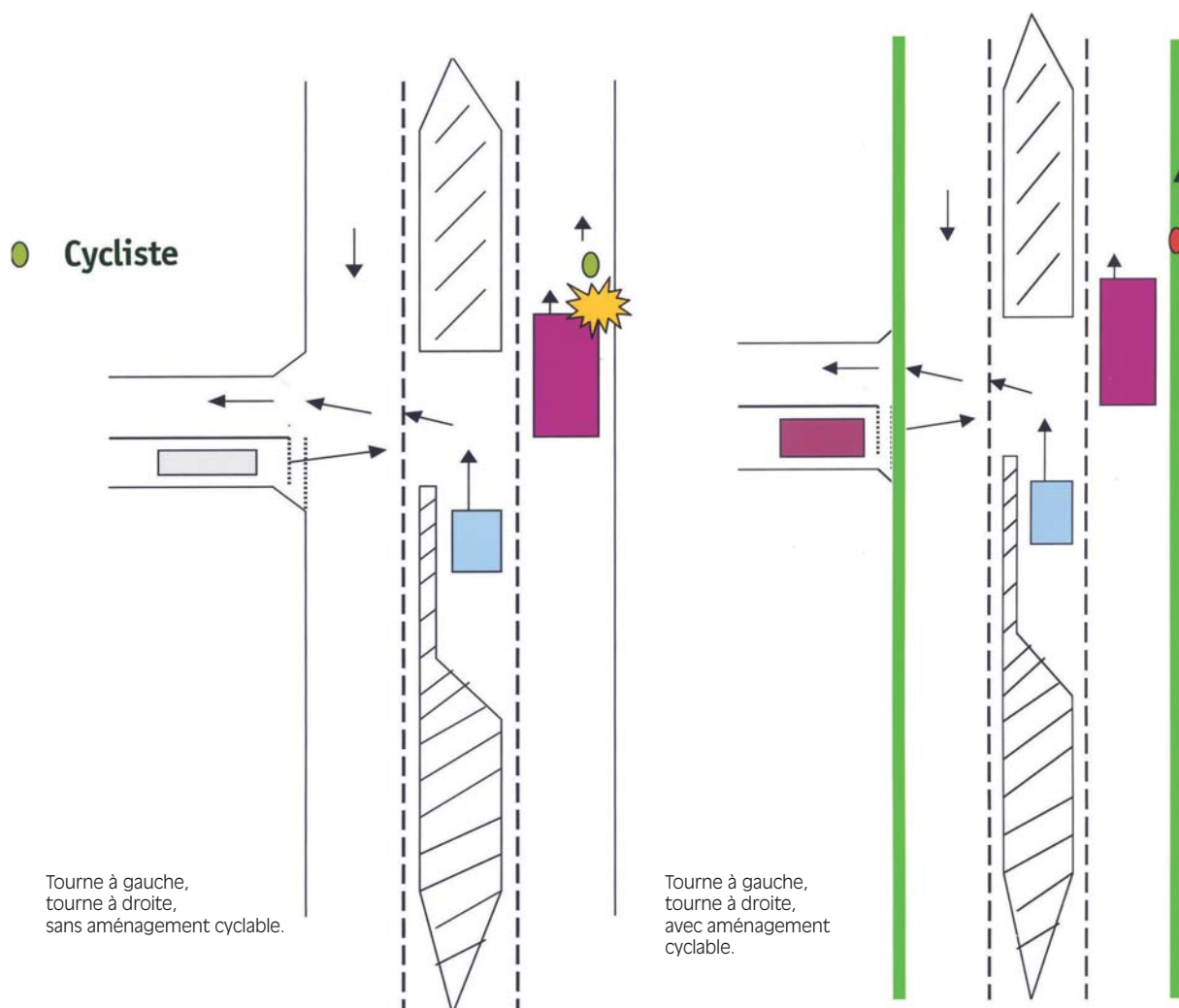
**b) Le tourne à gauche indirect :** il s'applique aux carrefours à grande circulation (voir schémas ci-dessous). Ce cheminement peut paraître plus sécurisant pour certains cyclistes que le traditionnel tourne à gauche en milieu de chaussée non équipé de "Sas" peut rebuter.



Afin de rendre la manœuvre plus compréhensible par le cycliste, certaines communes, proposent la mise en place du panneau type C.

## 2 - Le TAG, pour les véhicules à moteur, avec rétrécissement de chaussée

Dans tous les tourne à gauche et à droite, le problème réside essentiellement, sur le fait que ces tourne à gauche et tourne à droite, ne tiennent pas compte de l'effet de cisaillement de la trajectoire du cycliste par l'automobiliste. Ce cisaillement est amplifié dans les tourne à gauche, par le rétrécissement de chaussée qu'il provoque, entre le terre plein central réalisé et la ligne de bordure de la chaussée. Si la bande cyclable n'est pas réalisée, il ne reste plus de place à l'automobiliste pour doubler le cycliste et garder le 1 m ou le 1,50 m de sécurité prévu pour effectuer cette manœuvre (Art.R414-4 I à IV du Code de la route). Dans un grand pourcentage de cas, l'automobiliste ne ralentit pas et "serre" le cycliste plutôt que le terre plein central.



### ↳ L'avis de la FFCT :

Lorsque les tourne à gauche et à droite sont précédés dans les deux sens de circulation, d'une mise en courbe de la chaussée, afin de ralentir la vitesse, il faut que la bande cyclable, tout en suivant ou non le profil de la chaussée, soit protégée par un ilot type "Banane", pour éviter le phénomène de cisaillement avec l'automobiliste. Celui-ci ayant tendance à prendre une trajectoire plus rectiligne, incitée par l'effet de paroi du terre plein central.

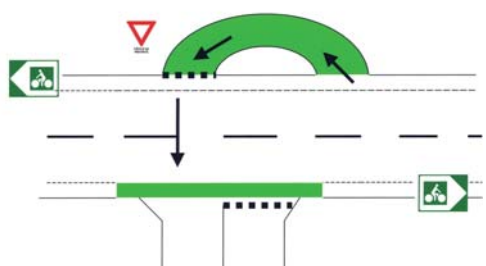
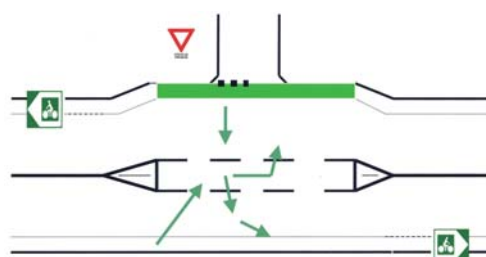
### 3 - Les tourne à droite pour les cyclistes

Le danger de cisaillement de la trajectoire d'un cycliste par les automobilistes dans les intersections à droite, est quasi permanent. On retrouve la même problématique que dans les branches d'entrées et de sorties des giratoires.

Il faut donc que chaque intersection soit modifiée ou conçue en tenant compte de ce point noir. Lorsque les branches des chaussées menant à cette intersection comportent des bandes cyclables, il faut qu'elles soient prolongées dans les courbes et assurent la continuité physique et visuelle des trajectoires cyclistes. La mise en place d'îlot ou de quilles est souvent souhaitable, voire impérative (photos 2).



### 4 - Les TAD et TAG pour cyclistes en rase campagne



#### ↳ L'avis de la FFCT :

Les photos 3 et 4 montrent bien l'intérêt pour le cycliste d'avoir un terre plein central ("Sas") pour lui permettre de traverser en meilleure sécurité les deux voies de circulation.