

9 LES TOURNE-À-GAUCHE ET TOURNE-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 et en rase campagne, soit en grande agglomération.

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.

✓ **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 1](#)
Se reporter au paragraphe traitant de l'approche des croisements équipés de feux tricolore. ▶ [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.

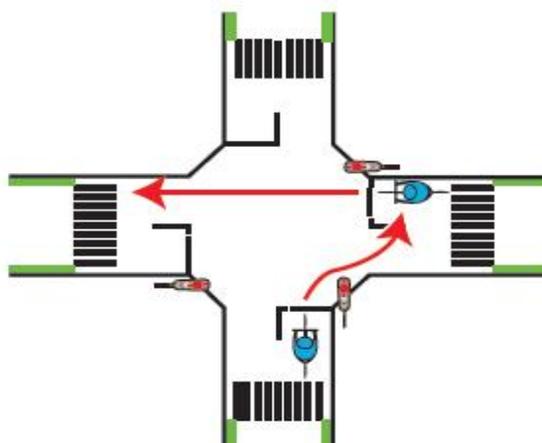
AVIS DE LA FFCT

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

✓ **Le Tourne-à-gauche indirect** : il s'applique aux carrefours à grande circulation. ▶ [Voir schéma ci-dessous](#)

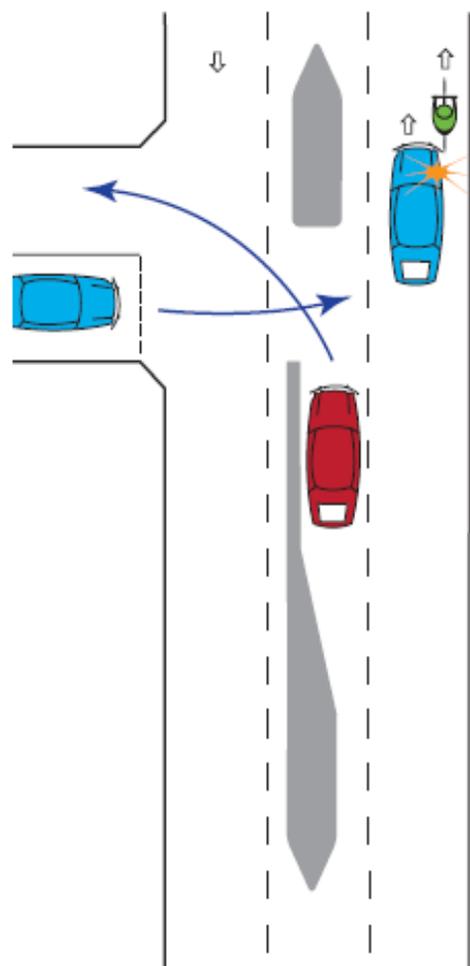
Ce cheminement peut paraître plus sécurisant pour certains cyclistes que le traditionnel Tourne-à-gauche en milieu de chaussée non équipé de "Sas" peut rebuter.

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

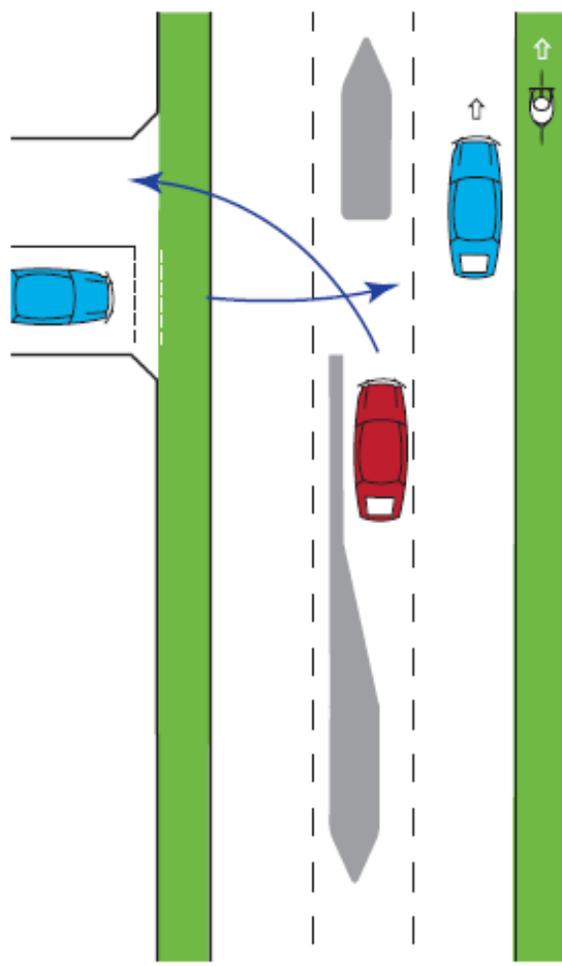


Le TAG, pour les véhicules à moteur, avec rétrécissement de chaussée

Dans tous les TAG et TAD, le problème réside essentiellement, sur le fait que ces derniers 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 mètre 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.



TOURNE-A-GAUCHE,
TOURNE-À-DROITE,
SANS AMÉNAGEMENT CYCLABLE.



TOURNE-A-GAUCHE,
TOURNE-À-DROITE,
AVEC AMÉNAGEMENT CYCLABLE.



AVIS DE LA FFCT

Lorsque les Tourne-à-gauche et Tourne-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 îlot 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.

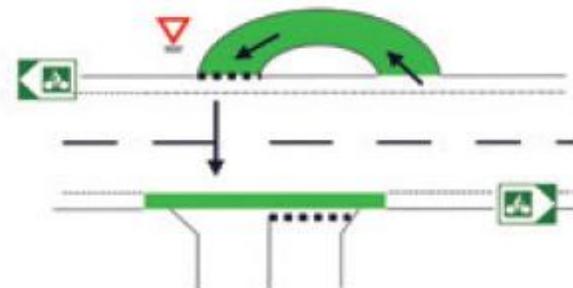
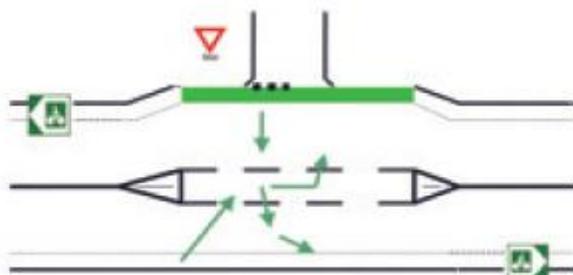
Les Tourne-à-droite pour les cyclistes

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. ▶ Photo 2

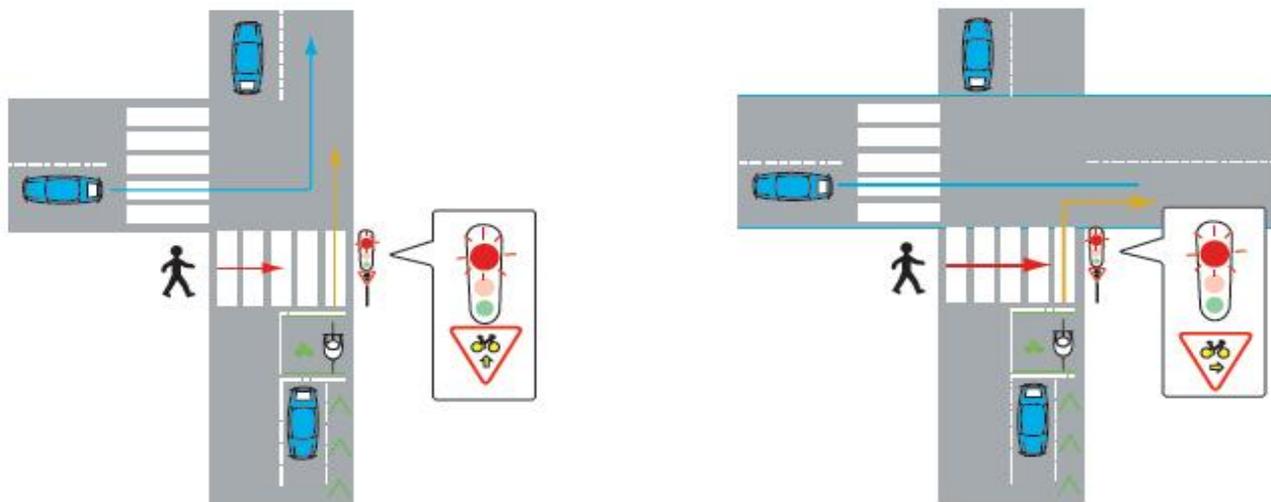


Les Tourne-à-droite et Tourne-à-gauche pour cyclistes en rase campagne



Cédez-le-passage cycliste au feu

Depuis 2012, la réglementation de la signalisation routière donne la possibilité aux collectivités locales (lorsqu'elles le jugent possible) d'autoriser les cyclistes à un Cédez-le-passage à la place d'un arrêt aux feux rouge avant d'effectuer une manœuvre de tourne à droite ou d'un aller tout droit dans un carrefour en " T ".



Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 permet la modification de l'article R. 415-15 du Code de la route en supprimant les termes " en intersection ". Ce domaine d'emploi du cédez le passage cycliste est ainsi étendu aux passages pour piétons gérés par feux en section courante, aux alternats par feux et aux feux de gestion des bornes d'entrées des aires piétonnes.



Dans certains cas exceptionnels, et pour des accès exclusivement cyclables le panneau M12 peut être employé seul. Désormais, les collectivités peuvent autoriser, dans certains carrefours, les cyclistes à franchir le feu rouge pour aller dans une des directions indiquées par les flèches à la condition de ne pas gêner les usagers ayant le feu vert, sans restriction sur le nombre et la nature des mouvements autorisés.



Exemples de variantes du M12



La FFCT est favorable à ce type d'aménagement. L'utilisation des panneaux d'autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles (M12) est préférable au feu spécifique car moins coûteux à la mise en place et à la maintenance.