

Autopsie d'un accident typique

L'accident suivant justifie le choix du comité des experts du CNSR qui, dans sa note du 9 juillet 19 exclue totalement la présence de carrefours sur les routes pouvant être relevées de 80 à 90 km/h (sauf giratoire).

Pourquoi cet accident justifie-t-il ce choix ? Parce que c'est une configuration fréquente de carrefour (le réseau français est très maillé) et cet accident regroupe plusieurs causes comportementales qui conduisent à ce type d'accident, et parce c'est justement dans de tels cas que la différence entre la vitesse d'approche de 80 ou de 90 peut changer totalement le déroulement de l'accident et donc la gravité.

L'accident s'est produit samedi 14 septembre 2019 à Saint-Gildas de Rhuy sur la RD 198 : une voiture **s'arrête** sur la route pour tourner à gauche à un carrefour et est heurtée par l'arrière par une voiture qui la déplace sur la voie de gauche au moment où arrivait une moto qui la percute. La passagère de la moto est éjectée et tuée, le pilote de la moto est gravement blessé.



3 acteurs – 2 ½ fautifs – 1 cause : la vitesse

La vitesse : autant C que B n'ont pas pu s'arrêter

- 1^{er} acteur - La conductrice de la voiture C roulait trop vite ou était en attention déconcentrée ou ne respectait pas la distance de sécurité de 2 secondes (44 m). Pour l'une ou l'autre raison elle n'a pas pu s'arrêter et a percute la voiture A par l'arrière. La vitesse ou la déconcentration ou l'inexpérience peut être, ne lui ont pas permis non plus de se déporter à droite en E sur la « zone d'évitement ». De telles zones d'évitement sont souvent aménagées pour sécuriser le tourne-à-gauche (voir quelques photos plus loin).

- 2^{ème} acteur - Le conducteur de la moto (B) devait respecter les prescriptions du Code de la route (art. 413-17) qui stipule que « le conducteur doit régler sa vitesse en fonction (...) des obstacles prévisibles » Or **une voiture évoluant dans la zone du carrefour est un obstacle prévisible**. Tant que les conducteurs de motos n'accepteront pas de considérer qu'il y a de multiples raisons inopinées pour lesquelles une voiture peut leur couper la route, et qu'ils n'accepteront pas de considérer qu'ils sont 50% responsables, ils auront des accidents mortels.

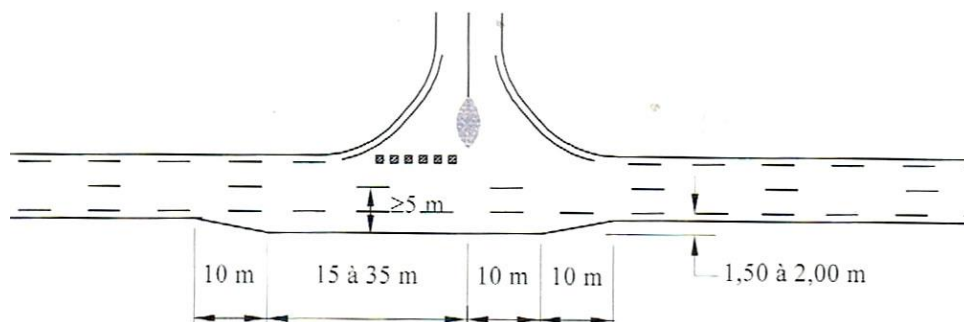
- 3^{ème} acteur (1/2 fautif) : le conducteur qui s'est arrêté pour tourner : il a le droit, bien sûr (sauf lorsqu'un panneau l'interdit) et en général pour ce genre de manœuvre, les conducteurs mettent toujours leur clignotant. Par contre, ce qu'il n'a pas fait, mais qui n'est écrit nulle part, c'est que tant qu'on est arrêté sur la chaussée en attente de tourner, il faut garder la voiture et les roues de la voiture parallèles à la route afin qu'un choc par l'arrière ne nous projette pas sur la voie de gauche.

On dénombre 250 tués en carrefour annuellement. Actuellement, en majorité sur les carrefours de rase campagne une des voies est prioritaire et l'autre voie (secondaire) est munie d'un stop ou d'un cédez le passage. Deux principaux types d'accidents se produisent dans les carrefours : les accidents de traversée, les plus meurtriers, et les accidents de tourne-à-gauche.

Les accidents de traversée concernent les carrefours en croix : le véhicule au stop traverse et se fait percuter latéralement par un véhicule (voiture mais souvent moto) circulant sur la route prioritaire

Les accidents de tourne-à-gauche : une voiture circulant sur la voie prioritaire veut tourner à gauche à un carrefour et pour cela s'arrête sur la route en attente de tourner à gauche et se fait heurter par l'arrière par le véhicule qui la suit.

Théoriquement et en pratique, l'abaissement de la vitesse à 80 rend possible l'arrêt ou l'évitement par la droite en chevauchant la zone de récupération de l'accotement ou en utilisant la zone d'évitement que les gestionnaires ont parfois aménagée
Dans le carrefour où l'accident de samedi dernier s'est produit une telle zone d'évitement existait. Le Guide des carrefours du CEREMA (SETRA) prévoit ce type de voie d'évitement.



Tourne à gauche avec encoche pour carrefours en T

Extrait du Guide Aménagement des carrefours interurbains du SETRA (CEREMA)

Tourne à gauche avec encoche



Quelques exemples de zone d'évitement



2 - Petit carrefour en T. La zone de récupération permet d'éviter une voiture qui tournerait à gauche



Peu compatible avec le classement d'un tronçon à 90 km/h

Autres dossiers consultables sur le thème des carrefours

[Evitement tourne a gauche](#)

[Causes des accidents aux carrefours prioritaires](#)

[Les petits carrefours en croix](#)

[Les accidents aux carrefours prioritaires](#)

[La securite des diverses sortes de carrefours](#)

[Raisons de bruler le stop](#)

[Campuzan carrefour en croix](#)

[Le 80 est une vitesse salvatrice](#)

Jacques ROBIN

auteur du site www.securite-routiere-plus.com