

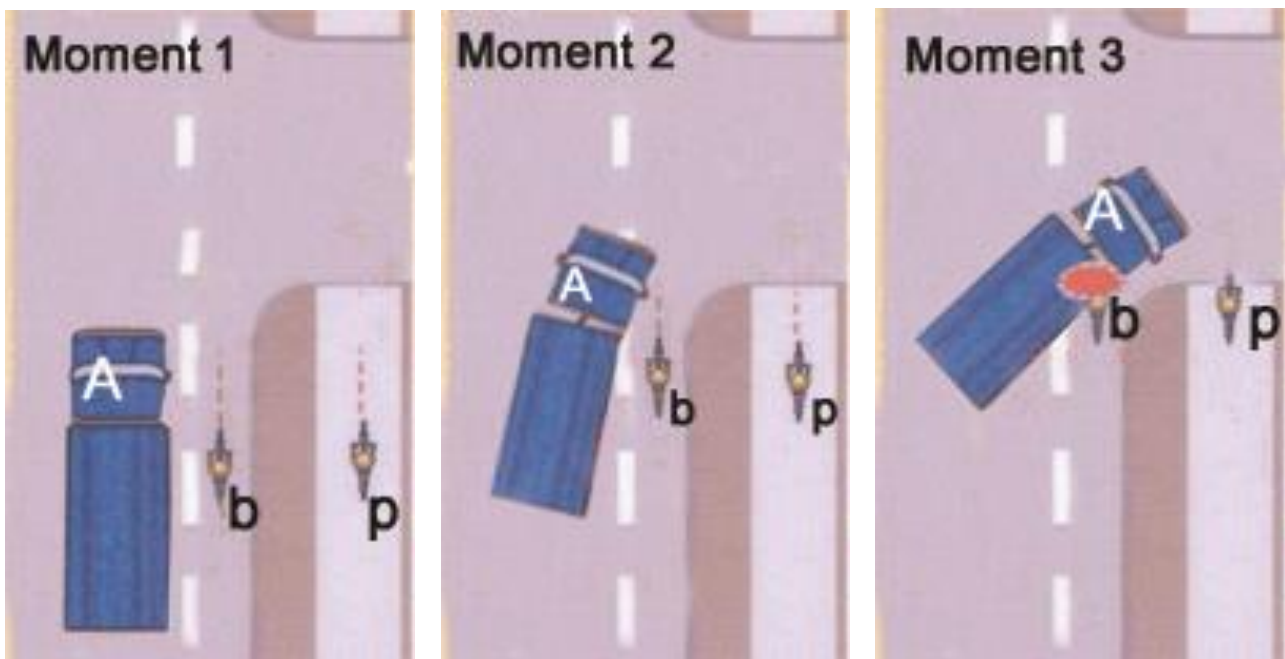
## En carrefour, les bandes cyclables sont plus dangereuses que les pistes, surtout pour les manœuvres de tourne à droite. **Pourquoi :**

Les bandes cyclables sont plus dangereuses que les pistes cyclables en section courante, **mais aussi en carrefour**, contrairement à ce qui était prêché par manque d'approfondissement au siècle dernier. Les statistiques d'accidents le montrent malheureusement, et la logique l'explique : sur une bande cyclable, **le cycliste qui roule à droite est trop près de la voiture et n'est donc pas bien vu par le conducteur** (qui lui est à gauche), **surtout s'il s'agit d'un camion** ou d'un bus car le conducteur est haut.

**D'abord soyons conscients que les accidents sont susceptibles de survenir si les deux conditions ci-après sont réunies :**

- le cycliste n'a pas été informé de la manœuvre du véhicule : s'il n'a pas mis son clignotant, ou l'a mis trop tard, ou qu'il n'était pas assez visible,
- le conducteur du véhicule n'a pas vu dans un de ses rétroviseurs la présence du cycliste qui roule ou qui était arrêté au feu rouge et redémarre en même temps que le véhicule.

**Dans ce cas de conditions réunies, comparons ce qui se passe s'il s'agit d'une bande cyclable ou d'une piste cyclable**



**Moment 1** –le cycliste circulant sur la bande (b), ni celui circulant sur la piste (p) ne savent pas que le camion va tourner.

**Moments 2 et 3** – le poids-lourd commence à tourner, le cycliste "bande" (b) n'a **ni la distance ni le temps** lui permettant de s'arrêter et il est dans l'angle mort, **trop près du véhicule**, donc pas vu du conducteur (A) **assis à gauche** loin de la portière droite et perché haut.

À l'inverse, le cycliste circulant sur la piste (p) voit à temps que le véhicule va tourner et a **la distance et le temps** lui permettant de s'arrêter et il est **assez éloigné** pour être dans le champ de vision du conducteur, surtout a moment 3, qui lui aussi peut s'arrêter.

## Prenons l'exemple de cet accident mortel ci-dessous qui met en évidence la dangerosité de la bande cyclable du fait de sa proximité de la chaussée



1 – À ce moment, le cycliste ne **sait pas** que le camion va tourner et le conducteur du camion ne **sait pas** que le cycliste est là.



2 – **En une seconde**, au moment où le camion commence à tourner, le cycliste n'a plus **ni la distance ni le temps** de s'arrêter. Par contre, si le parcours cyclable faisait un crochet, appelé "bent out" le cycliste aurait **la distance** ET **le temps** pour s'arrêter, et le conducteur du camion verrait le cycliste dans son champ de vision.



Ce "bent out" est possible à réaliser s'il s'agit d'une piste cyclable : il suffit d'incurver son tracé. C'est plus difficile, mais néanmoins possible, pour une bande cyclable.



## Le 20 mai 2020 à Lille, une cycliste circulant sur la bande cyclable est tuée par un camion qui tournait à droite



**Fin**

Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue  
auteur du site [www.securite-routiere-plus.com](http://www.securite-routiere-plus.com)  
[jacques-marie-robin@wanadoo.fr](mailto:jacques-marie-robin@wanadoo.fr)