

# Les poids lourds qui tournent à droite en écrasant les cyclistes et les piétons

22 - 8 - 22

## À Emma

**Emma 24 ans cycliste tuée le 21 juillet 2021 à Boulogne-Billancourt par un camion qui tournait à droite**

### Les poids lourds (bus et camions) qui tournent à droite sont un danger pour les cyclistes et les piétons :

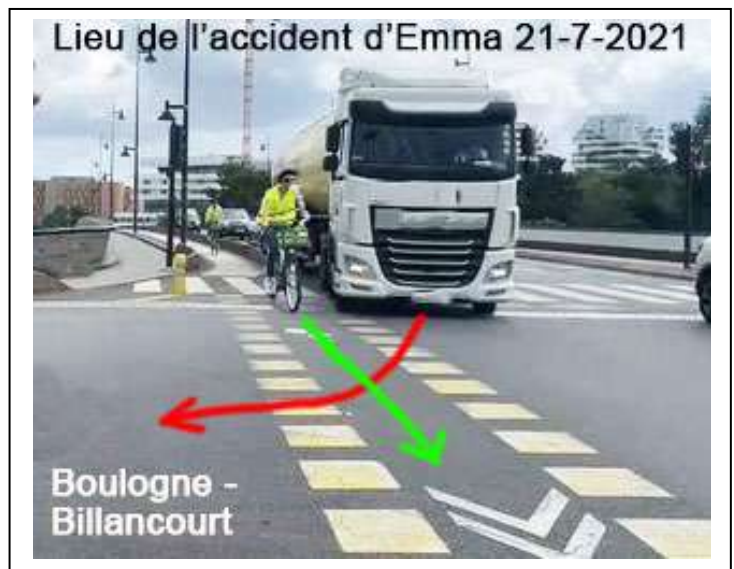
Juliette enfant piéton tuée à Rennes par un bus, Sixtine enfant piéton tuée par un camion rue Sand à Paris, Maïté cycliste tuée par un camion à Lille, accident d'une cycliste 35 a tuée rue de Douai Paris, etc ... (photos dans ce dossier plus loin). Les conducteurs sont placés haut à gauche et ne voient pas les cyclistes et piétons sont placés bas à droite

Les conducteurs de poids lourd sont placés haut à gauche et ne voient pas les cyclistes et piétons placés bas à droite : les conducteurs ne les voient pas dans leur champ de vision...

...mais ils peuvent les voir dans leurs rétroviseurs

**Pour pallier ce risque**, depuis 2009, (arrêté du 10 avril 2008) en plus des rétroviseurs et antéviseurs habituels (A et C), deux rétroviseurs spécifiques sont obligatoires, l'un (B) permettant de voir la chaussée et l'espace devant la portière de droite, c'est le rétroviseur, l'autre (D) le rétroviseur grand angle permet de voir, AVANT de tourner, tout ce qui est à droite.

Encore faut-il les regarder, AVANT de tourner.



# Tout d'abord, il faut appliquer le Code pénal et le Code de la route

La mère d'Emma : " le chauffeur a simplement expliqué : « Je ne l'avais pas vue » ".

Le père : "Ils ont décidé que ce n'était pas la faute du chauffeur. Qu'il n'avait pas fait d'erreur".

**Le parquet de Nanterre a classé l'enquête sans suite pour les motifs que :**

**« aucune infraction n'a pu être constatée à la charge du conducteur du camion : il ne l'a pas vue, il N'AVAIT PAS LA POSSIBILITÉ DE LA VOIR, vu la configuration »**

**Commentaires (J.R) : Mais si, mais si, il AVAIT LA POSSIBILITÉ DE LA VOIR S'IL AVAIT REGARDÉ SES RÉTROVISEURS AVANT DE TOURNER :** les poids lourds sont tous munis, depuis 2009 (arrêté du 10 avril 2008) de tous les rétroviseurs qu'il faut pour voir ce qui est à droite, et si vraiment il ne voyait pas, il n'avait qu'à ne pas tourner, ou tourner au "demi-pas", à 2 km/h (ça se fait sans problème !).

Dans un pays comme la France, le Code pénal est fait pour être appliqué.

Il faut appliquer le code pénal pour sanctionner le conducteur coupable afin que tous les autres conducteurs sachent ce qu'ils risquent en manquant de prudence et que de ce fait, d'autres accidents similaires ultérieurs soient évités. **C'est le but du code pénal.**

**Article 221-6 du Code pénal :** Le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

**C'est très précisément ce que l'on reproche au conducteur : maladresse, imprudence, inattention, négligence**

On n'est pas obligé de l'emprisonner vraiment, si le président du tribunal et le juge d'application des peines jugent que le comportement du conducteur ne le justifie pas, **MAIS la peine doit être dite**, c'est comme cela que fonctionne la justice : par exemple : deux ans de prison dont un an ferme que le juge d'application des peines aménagera, mais au moins **la peine sera dite**.

Il y a 15 ans j'étais au procès de Juliette enfant piéton tuée à Rennes par un bus qui tournait à droite. Comme souvent, deux arguments fallacieux ont été avancés par la défense du conducteur qui n'a eu aucune condamnation :

- 1 - le chauffeur est déjà bien puni par ce qu'il a fait, sa vie et son travail sont perturbés etc.
- 2- une punition du conducteur ne fera pas revenir votre enfant.

Tout cela est vrai, évidemment qu'une peine pour le conducteur ne fera pas revenir Juliette mais si la peine de prison et l'amende prévus par le Code pénal avait été appliqués ce jour là, les autres conducteurs de poids lourds, en France, l'auraient su et en auraient fait preuve de prudence, et peut-être que Emma ou d'autres ne seraient pas morts.

**Un deuxième point que le parquet devait prendre en considération pour sanctionner le conducteur et qu'il ne pouvait ignorer :**

L'exigence fixée par l'article R. 412-6 I du code de la route (modifié par le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) qui précise que : *Le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.* »

**La justice a été défailante sur deux règles**

# Concernant les rétroviseurs

**Recommandations du BEA-TT** à l'occasion de l'analyse de l'accident de la rue de Douai (le BEA-TT : bureau d'enquête sur les accidents au ministère en charge des transports) :

1 - l'obligation des conducteurs de poids lourds de systématiquement **vérifier avant le départ le bon réglage de l'ensemble des rétroviseurs** car ils ne sont pas, en général, réglables depuis le poste de conduite.

Le BEA-TT demande à la DGEC (CEE-ONU) *que dans le cadre de la révision du règlement CEE-ONU n° 46 l'ensemble des rétroviseurs installés, côtés conducteur et passager, puissent être réglés par le conducteur depuis sa position de conduite.*

Le BEA-TT demande aux principaux fabricants de poids lourds :

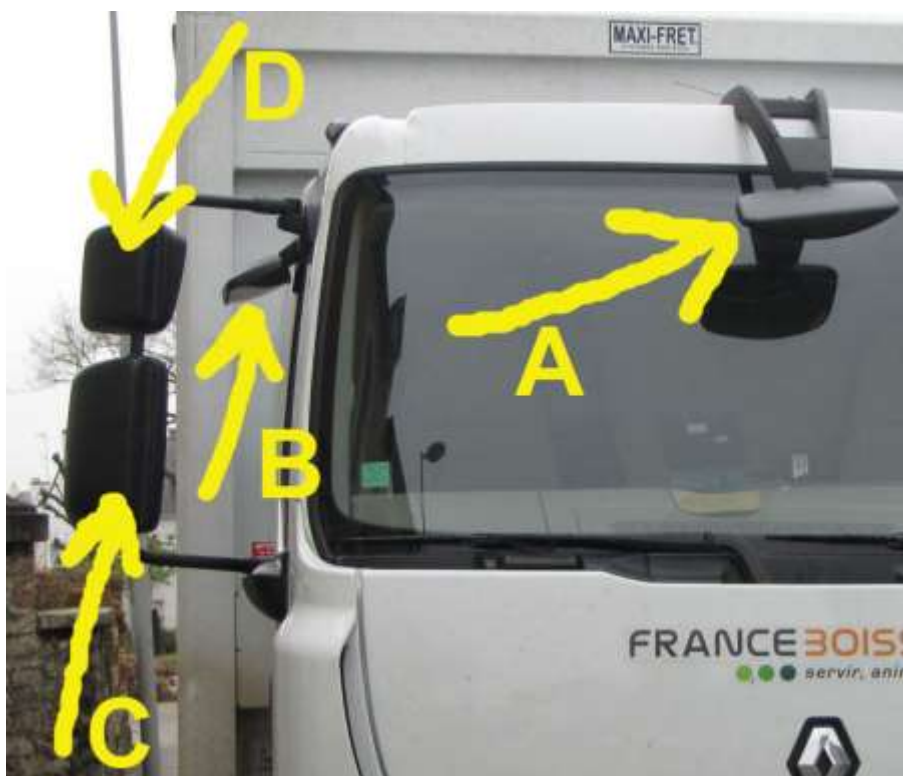
*Dans l'attente, promouvoir et développer des systèmes de réglage du rétroviseur d'accostage et de l'antéviseur depuis le poste de conduite ainsi que tout autre système permettant d'améliorer la vision latérale depuis le poste de conduite, comme par exemple une vitre dans la partie basse de la portière.*

2 - Pour percevoir un cycliste ou un piéton il faut que le **conducteur de regarde successivement et alternativement devant lui et dans le rétroviseur**. Ce « balayage visuel » est difficile et contraignant, en particulier lors de la conduite de véhicules lourds dans des zones urbaines denses. Néanmoins, il s'avère indispensable pour éviter tout accident avec un usager vulnérable, que ce soit avec un cycliste, un deux-roues motorisé ou un piéton.

Cette attitude est également nécessaire au vu de l'exigence fixée par l'article R. 412-6 I du code de la route (modifié par le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) qui précise que :

*Le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. »*

3 - Par ailleurs, le BEA-TT invite la DGEC, les fabricants de poids lourds et les équipementiers, à encourager, promouvoir et développer des systèmes d'alerte à l'intention des usagers vulnérables (type signaux d'alerte sonores, par exemple quand le conducteur de poids lourd actionne son clignotant droit).



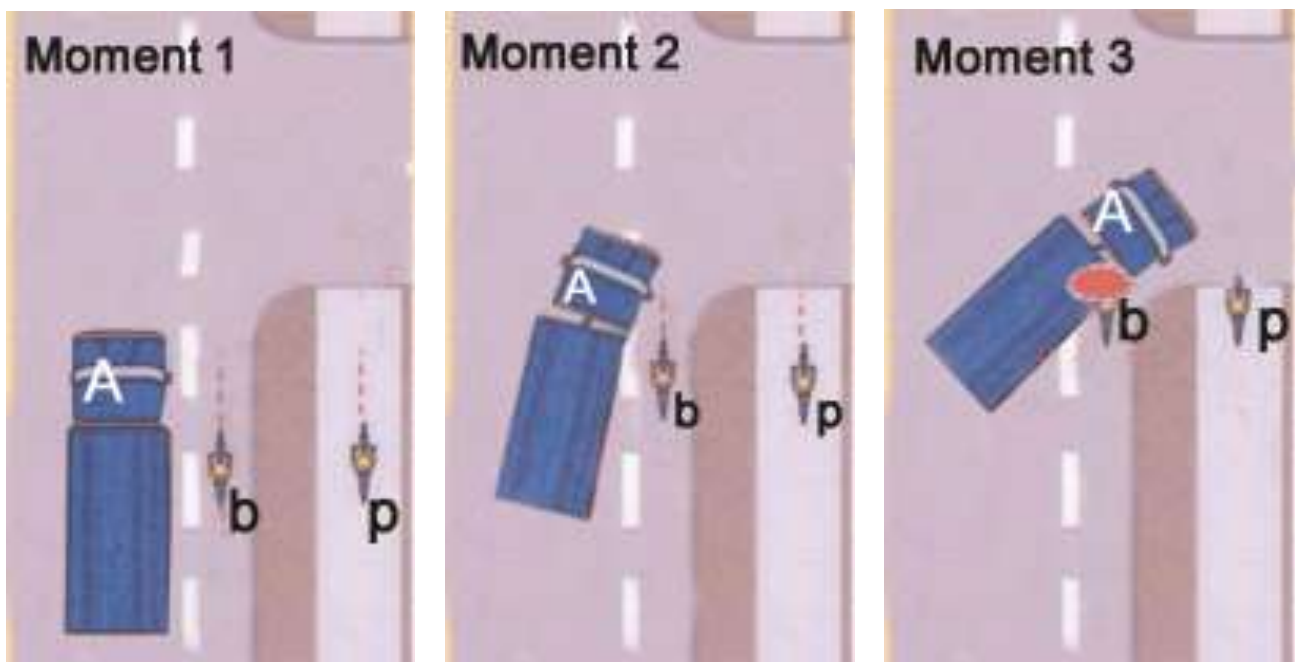
# L'accident ne se produit que si les deux conditions suivantes sont réunies

1 - le cycliste ne s'est pas aperçu de la manœuvre du véhicule assez tôt pour l'éviter. Soit il n'a pas mis son clignotant, ou l'a mis trop tard, ou qu'il n'était pas assez visible de l'endroit où était le cycliste.

2 - le conducteur du véhicule n'a pas vu directement ou 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.

**Plus le cycliste est proche du poids lourd, plus les deux conditions précédentes provoqueront l'accident.**

**Comparons ce qui se passe s'il s'agit d'une bande cyclable (b) ou d'une piste cyclable (p)**



**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 sur **la bande cyclable** (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 cyclable** (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 en carrefour du fait de sa proximité de la chaussée.

## Il faut incurver le tracé pour que :

- Le cycliste ait le temps de comprendre que le poids lourd va tourner
- Le conducteur du camion voit le cycliste dans son champ de vision



1 - 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 le temps ET la distance 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.



Prenons ce 2<sup>ème</sup> exemple de l'accident mortel ci-dessous, du 20 mai 2020 à Lille, qui met en évidence la dangerosité de la bande cyclable du fait de sa proximité de la chaussée et la nécessité de l'éloigner pour franchir le carrefour, afin que :

- La cycliste puisse savoir que le camion va tourner
- Le conducteur voit bien la cycliste dans son champ visuel



# Prenons ce troisième exemple d'accident mortel

Rue de Douai - 17 août 2015 - cycliste tuée



**1 – positions  
d'attente au feu  
rouge**



**2 – démarrages  
du camion et de  
la cycliste**

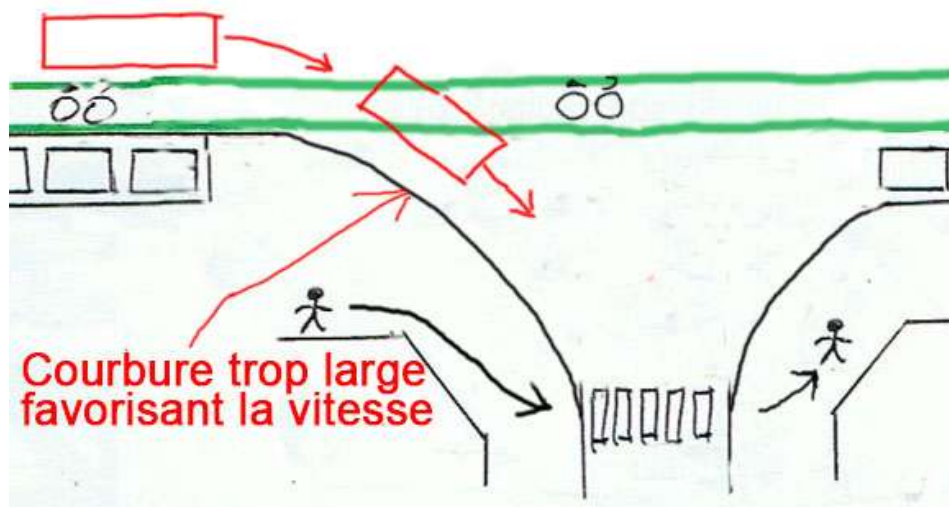


**3 – Choc et  
écrasement de la  
cycliste**

# Il faut incurver le tracé en carrefour pour éloigner la traversée des cyclistes

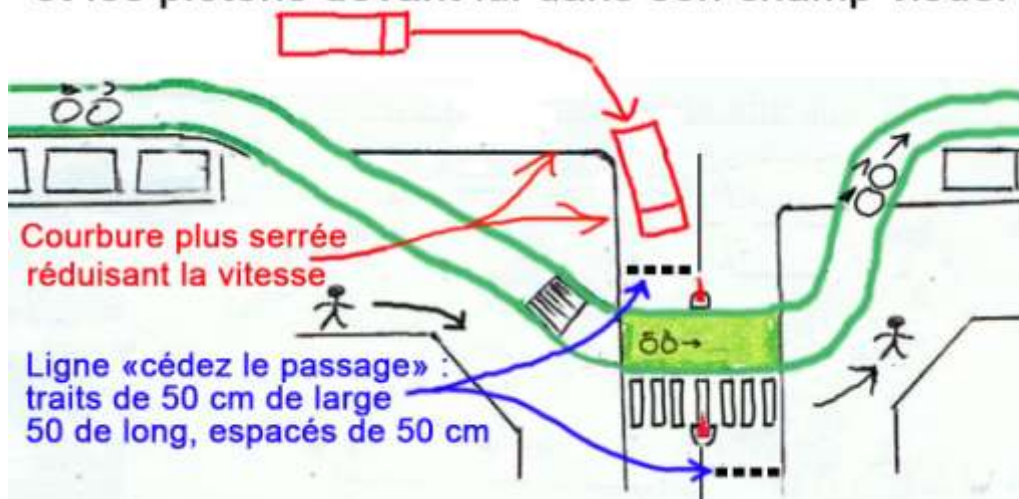
## Croquis du haut : bande cyclable trop proche : dangereuse

Au moment où le camion tourne, le cycliste n'a pas le temps de voir que le camion tourne, et le conducteur n'a pas le cycliste dans son champ visuel



## Croquis du bas : bande cyclable externée non dangereuse

Externer le tracé de la bande cyclable permet :  
- au cycliste de savoir que le camion va tourner  
- au conducteur de bien voir les cyclistes et les piétons devant lui dans son champ visuel





# En conclusion, solutions pour éviter que les poids lourds (camions et bus) qui tournent à droite écrasent les cyclistes

## 1 – Appliquer le Code pénal et le Code de la route.

**Appliquer le code pénal** pour sanctionner le conducteur coupable afin que tous les autres conducteurs sachent ce qu'ils risquent en manquant de prudence et que de ce fait, d'autres accidents similaires ultérieurs soient évités. **C'est le but du code pénal.**

**Article 221-6 du Code pénal :** Le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

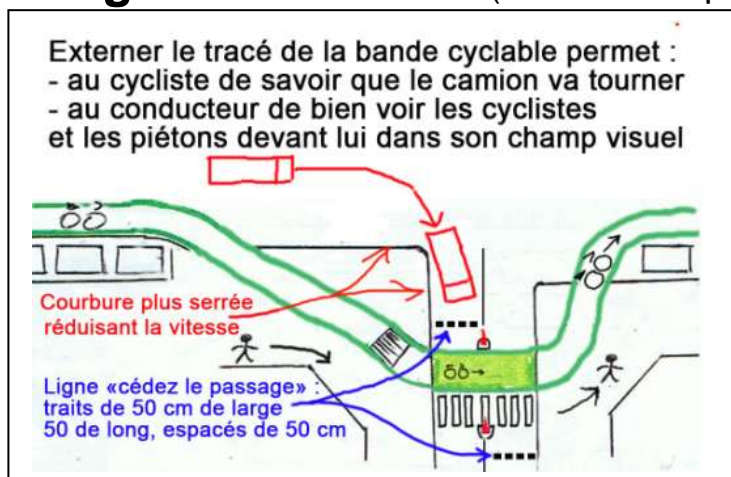
Or, pour Emma, le parquet de Nanterre a classé l'enquête sans suite pour les motifs que :

« aucune infraction n'a pu être constatée à la charge du conducteur du camion : il ne l'a pas vue, il N'AVAIT PAS LA POSSIBILITÉ DE LA VOIR, vu la configuration »

Les camions sont munis de tous les rétroviseurs qu'il faut pour voir, AVANT de tourner, tous les angles morts. Ils ont donc la possibilité de voir les cyclistes à droite. **Et si vraiment il n'a pas la possibilité de voir, il doit s'arrêter** ou passer au demi-pas (2 km/h).

**Appliquer le Code de la route.** L'exigence fixée par l'article R. 412-6 I du code de la route (modifié par le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) qui précise que : *Le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.* »

## 2 – Incurver le tracé de la bande cyclable en l'éloignant au passage du carrefour (de même si piste ou sans aménagement)



Les mêmes dispositions conviennent s'il n'y a aucun aménagement particulier, ou s'il s'agit d'une piste, ou pour les carrefours à feux

## 3 – Interdire aux poids lourds de tourner à droite

Et confirmer par l'instauration d'un sens interdit pour les plus de 3,5 t.

Ce n'est pas applicable partout mais en général les conducteurs de poids lourds pourront toujours trouver une solution pour faire le tour et revenir par l'autre sens pour leur livraison.



3,5 t



3,5 t

Jacques ROBIN Ingénieur routier, accidentologue,

[jacques.-robin@orange.fr](mailto:jacques.-robin@orange.fr)

Auteur du site [securite-routiere-plus.com](http://securite-routiere-plus.com)