



EXPÉRIMENTATION DU TOURNE-A-GAUCHE INDIRECT
(TAG) POUR LES CYCLISTES ET USAGERS DES ENGINES DE
DÉPLACEMENT PERSONNELS MOTORISÉS

APPEL A MANIFESTATION D'INTÉRÊT
CAHIER DES CHARGES

Décembre 2024

I. Présentation de l'appel à manifestation d'intérêt

Afin de concilier le développement des mobilités douces et la sécurité routière, notamment des usagers vulnérables, le Conseil interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023 a souhaité expérimenter le « tourne-à-gauche indirect » (TAG indirect) pour les cyclistes, les utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et de cyclomobiles légers.

Cette mesure, inspirée de pratiques éprouvées dans d'autres pays européens, vise à réduire les risques d'accidents dans les carrefours à feux. Le TAG indirect déjà mis en œuvre avec succès au Danemark et aux Pays-Bas, permet aux cyclistes et aux utilisateurs d'EDPM de traverser les intersections de manière plus sécurisée en évitant de se positionner au milieu du carrefour.

L'expérimentation de ce dispositif fait suite à l'augmentation préoccupante de la mortalité des cyclistes (+18,2% entre 2019 et 2023) et des utilisateurs d'EDPM (10 en 2019, 44 en 2023) et s'inscrit dans une démarche plus large d'adaptation des dispositions du Code de la route et des infrastructures urbaines aux nouvelles mobilités. Elle vise à évaluer l'efficacité de ce dispositif en termes de sécurité, de fluidité du trafic et d'acceptabilité par les usagers. Elle sera accompagnée d'une campagne de communication et de sensibilisation afin de favoriser la compréhension et l'adoption de cette nouvelle pratique dans les territoires d'expérimentation.

Ce cahier des charges a pour objectif de définir les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation du « tourne-à-gauche indirect » dans les collectivités locales volontaires.

II. Objectifs de l'expérimentation

L'objectif de l'expérimentation objet du présent appel à manifestation d'intérêt est d'évaluer les apports et inconvénients éventuels de la méthode TAG indirect en termes de sécurité routière, de cohabitation entre les usagers de la route, de facilité de mise en œuvre, à la fois par les cyclistes et conducteurs d'EDPM et de cyclomobiles légers et par les gestionnaires de voirie, ainsi que son adaptabilité à différentes configurations de carrefours.

Une signalisation d'information sera également expérimentée et évaluée.

III. Evaluation de l'expérimentation

Cette expérimentation donnera lieu à la production par les expérimentateurs de trois rapports :

- Un rapport « état 0 », au plus tard 6 mois après le lancement de l'expérimentation, présentant l'analyse du fonctionnement courant du carrefour et mesure des indicateurs associés à ce fonctionnement.
- Un rapport intermédiaire à 18 mois ;
- Un rapport de synthèse à 30 mois, soit 6 mois avant le terme de l'expérimentation.

Ces rapports comporteront notamment une analyse des éléments suivants :

- Compréhension du dispositif par les usagers (cyclistes, conducteurs d'EDPM, piétons, piétons à mobilité réduite dont les piétons déficients visuels, conducteurs des autres véhicules) ;
- Evolution des comportements et des conflits cyclistes/piétons/véhicules ;
- Evolution de l'accidentalité impliquant des cyclistes et conducteur d'EDPM ;
- Situations à risque ;
- Impact du dispositif sur la fluidité du trafic ;
- Facilité d'appréhension de la signalisation proposée ;
- Pratique du TAG indirect par des usagers non autorisés ;
- Autres effets de bord éventuels.

Le CEREMA sera chargé de réaliser un rapport de synthèse des évaluations produites par les expérimentateurs et dressera un bilan national de l'expérimentation.

IV. Critères d'éligibilité

Cet appel à manifestation d'intérêt est ouvert aux collectivités territoriales ou groupement de collectivités gestionnaires de réseaux routiers en agglomération, pour des carrefours à feux urbains présentant un espace suffisant entre l'intersection et le passage piéton de la rue sécante de droite.

Les candidats pourront proposer un ou plusieurs carrefours d'expérimentation, en justifiant leur choix.

Ils devront par ailleurs :

- Démontrer leur capacité à mettre en œuvre et évaluer l'expérimentation visée ;
- S'engager à :
 - o mettre en œuvre l'expérimentation conformément au cadre défini,
 - o collecter et partager les données relatives à l'expérimentation,
 - o commander et financer le rapport d'évaluation auprès d'un organisme tiers choisi par la collectivité,
 - o participer aux réunions de suivi et d'échange d'expériences organisés par les services de la délégation à la sécurité routière,
 - o produire un rapport d'évaluation 6 mois avant la fin de l'expérimentation ;
 - o adapter les aménagements et la signalisation réalisés dans le cadre de l'expérimentation ou les supprimer en respect des conclusions et des suites données à l'expérimentation.

V. Description de l'expérimentation

Lorsqu'un cycliste ou un conducteur d'EDPM ou de cyclomobile léger souhaite tourner à gauche dans une intersection, il se positionne généralement à gauche et au milieu du carrefour et attend qu'il n'y ait plus de véhicules arrivant en face. Lorsque la circulation est dense dans les deux sens, cette situation est inconfortable et potentiellement dangereuse.

La méthode du TAG indirect, objet de la présente expérimentation, se déroule de la manière suivante :

- Lorsqu'il arrive à l'intersection où il souhaite tourner à gauche, le cycliste ou conducteur d'EDPM/cyclomobile léger se positionne dans un espace d'attente situé en général au niveau de la rue sécante de droite (si l'intersection est un carrefour en croix) ;
- Il peut ensuite traverser l'intersection, au feu vert, en allant tout droit.

Ces manœuvres sont effectuées en cohérence avec les phases rouge et verte des feux.



Une signalisation spécifique sera mise en place sur les carrefours concernés par l'expérimentation. Cette signalisation consistera en :

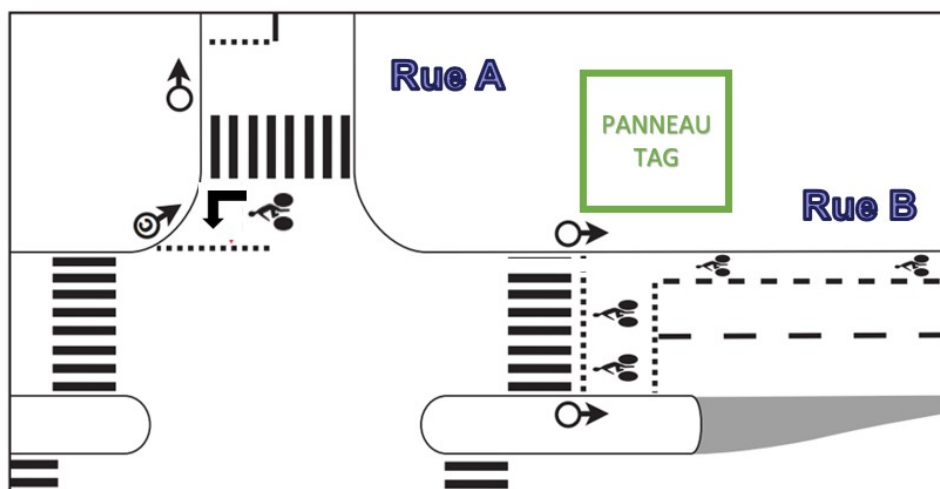
- Une signalisation verticale d'indication pour les cyclistes, permettant au cycliste de comprendre le principe du TAG indirect.
- Un marquage au sol permettant d'indiquer au cycliste son espace d'attente, et sa position dans l'espace d'attente
- Un marquage facultatif de guidage du cycliste vers la zone d'attente

a. Possibilités d'aménagement selon les types des carrefours

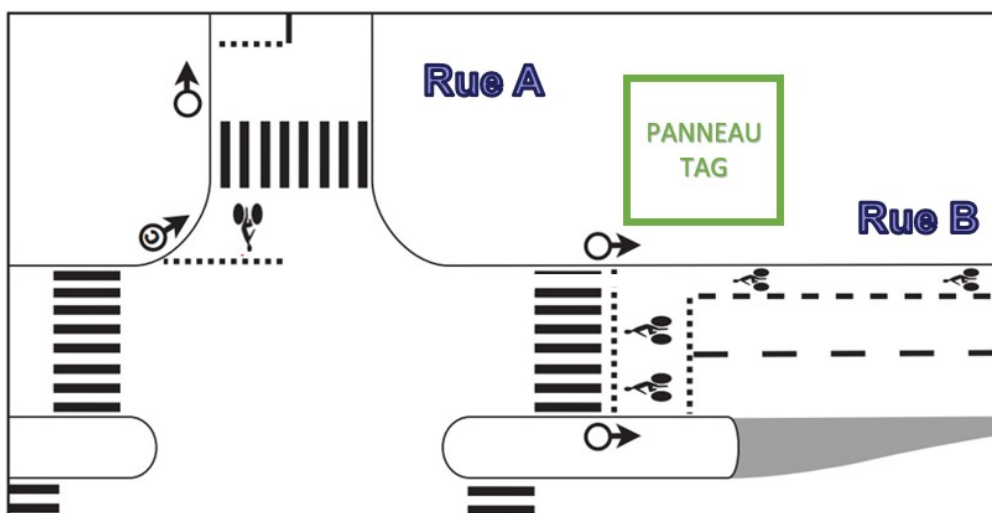
- **Configuration A :** Carrefour à feux en croix, avec un espace suffisant entre le passage piéton et le bord de la rue.

Il est proposé au cycliste de se positionner entre le passage piéton et le bord de la chaussée, pour tourner à gauche. Un répétiteur de feu paraît alors utile.

- **Option A-1 :** le marquage au sol invite le cycliste à se placer perpendiculairement à l'axe de la rue sécante A (dite « rue sécante de droite »)



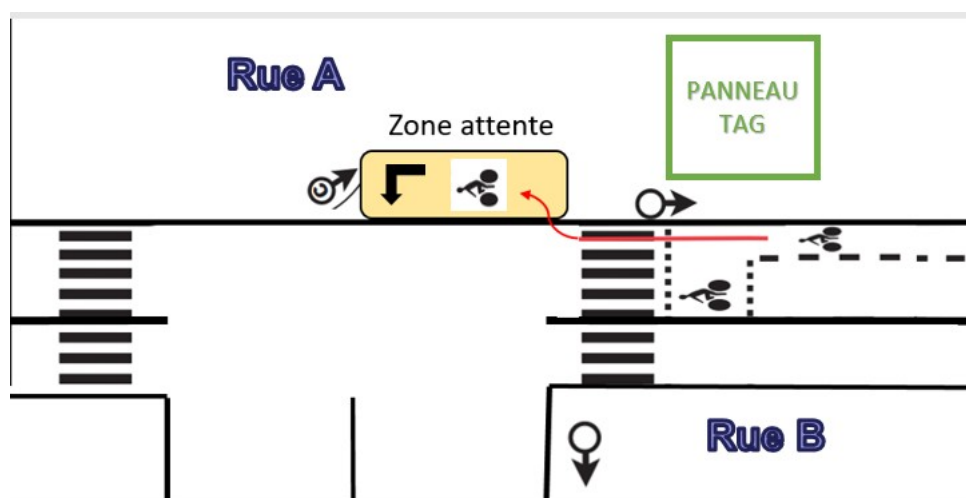
- **Option A-2 :** le marquage au sol invite le cycliste à se placer dans le sens de l'axe de la rue sécante A



- **Configuration B : Carrefour à feux en T à 3 branches.**

Dans cette configuration, il est généralement difficile d'aménager un tourne-à-gauche indirect. Toutefois si l'emprise disponible entre la chaussée et le bâti, utilisée pour le stationnement et le trottoir, est suffisamment large, il peut être envisagé l'aménagement d'une « zone d'attente », permettant au cycliste de tourner à gauche.

Un tel aménagement peut être réalisé sur l'espace occupé par une place de stationnement. S'il est réalisé en empiétant sur l'espace occupé par le trottoir, l'espace restant du trottoir doit respecter les largeurs prévues par la réglementation sur l'accessibilité de la voirie. De plus les collectivités sont informées qu'un tel aménagement peut nécessiter la suppression des bordures de trottoir pour éviter les risques de chutes.



b. Signalisation verticale

Une signalisation verticale expérimentale sera définie. Elle s'inscrira dans les gammes de coloris de la signalisation d'orientation pour les cycles (panneau à motifs verts sur fond blanc).

Les candidats peuvent faire des propositions de signalisation dans leurs dossiers de candidature.

VI. Durée de l'expérimentation et calendrier prévisionnel

L'expérimentation sera menée sur une période de 36 mois à compter de la publication de l'arrêté ministériel d'expérimentation.

a. Calendrier prévisionnel

- Date limite de dépôt des candidatures : 31 janvier 2025 à 23h59 heure de Paris ;
- Annonce des candidatures retenues : 28 février 2025. Les candidats retenus disposeront d'au plus 6 mois à partir de cette date pour démarrer l'expérimentation ;
- Cadrage de l'expérimentation avec les candidats retenus : mars 2025 ;
- Publication de l'arrêté cadre et début de l'expérimentation : second trimestre 2025.

b. Déroulement de l'expérimentation

Cette expérimentation se déroule en 2 phases ;

- **Etat 0** : analyse du fonctionnement courant du carrefour et mesure des indicateurs associés au fonctionnement actuel ;
- **Etat 1** : expérimentation du tourne-à-gauche indirect.

VII. Modalités de candidature

Le dossier de candidature devra comporter :

- Une description de la configuration des carrefours (localisation, nombre de branches, fonctionnement des phases de feux, localisation, photos, carte, plans...) et des différents flux véhicules, cyclistes et piétons, incluant si possible des valeurs de trafics ;
- Une ou plusieurs propositions de marquages au sol et de signalisation verticale ;
- Un planning prévisionnel précisant chaque phase de l'expérimentation, de la planification à l'évaluation des résultats
- Eléments démontrant la capacité du candidat à mettre en œuvre et évaluer l'expérimentation visée ;
- Lettres d'engagement à respecter le cadre réglementaire de l'expérimentation et à adapter les aménagements et la signalisation réalisés dans le cadre de l'expérimentation ou les supprimer en respect des conclusions et des suites données à l'expérimentation.

Les dossiers devront être déposés par voie électronique à l'adresse suivante :

bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr au plus tard le 31 janvier 2025 à 23h59