

Les sas à vélos

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Définitions et principes

La manœuvre de tourne à gauche en carrefour peut s'avérer dangereuse pour les cyclistes, en particulier lorsque la voie qu'ils empruntent ou qu'ils longent est dotée de plusieurs voies de circulation ou supporte une circulation importante ou rapide.

Les comportements observés sont très variés et dépendent à la fois de l'expérience du cycliste, des flux de circulation, de la couleur des feux...

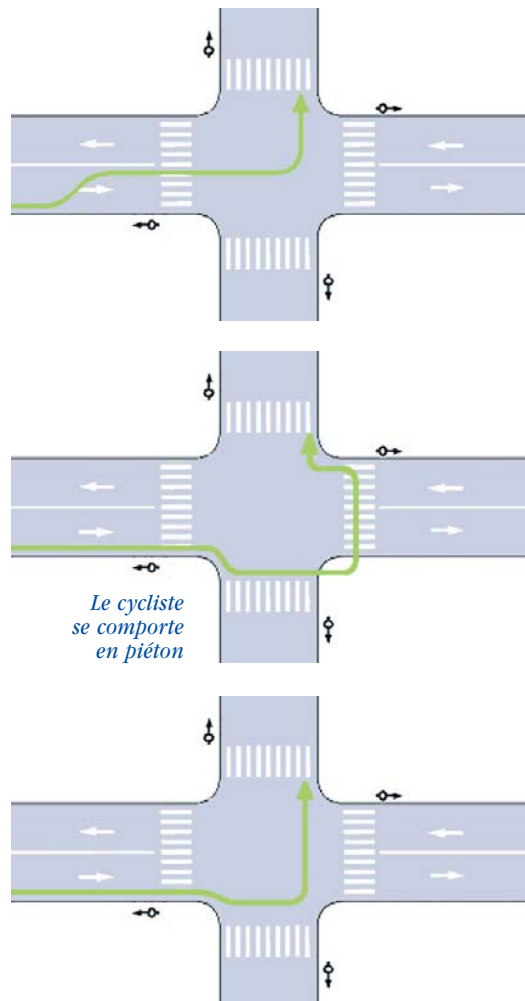
Très répandu chez nos voisins européens, il a été introduit depuis bon nombre d'années dans les « villes cyclables » françaises avant d'être officiellement intégré dans le code de la route en 1998 (articles R415-2 et R415-15) et précisé dans l'I.I.S.R..

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin :

- de mieux voir et d'être vu ;
- de présélectionner son tourne à gauche avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.

De par l'éloignement engendré entre le passage piéton et les véhicules motorisés, le sas permet au piéton :

- d'être mieux vu par les conducteurs de véhicules de grande hauteur, notamment pour le piéton de faible taille ;
- d'augmenter le confort de sa traversée.



Un aménagement réglementaire permet de faciliter cette manœuvre en carrefour à feux et de la sécuriser... le sas.



Le principe consiste donc, sur toute la largeur des voies de circulation générale concernées par le feu, à reculer ou à marquer en retrait la ligne d'effet des feux des voitures. En l'absence de bande cyclable sur l'axe aménagé, il est nécessaire de créer une bande cyclable (d'accès au sas) de quelques mètres pour que les cyclistes puissent, réglementairement, remonter sur leur voie la file de voitures et entrer dans le sas.



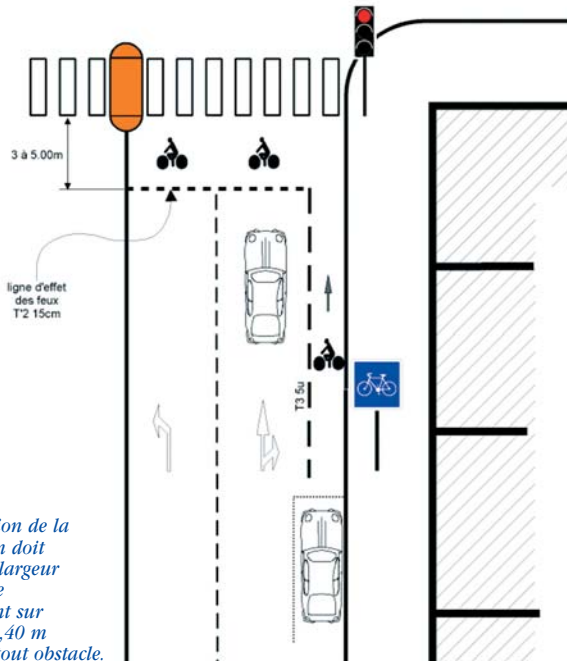
▷ Certu 2009/45



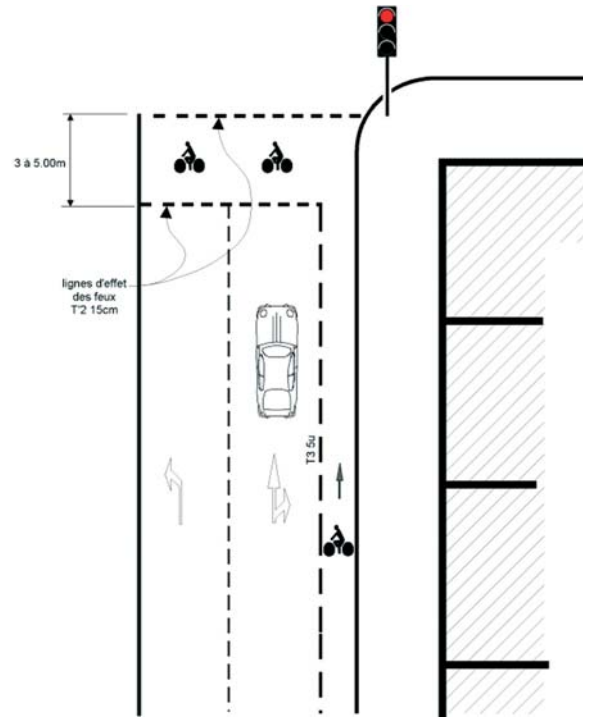
Exemples d'aménagement de sas :

⇒ En l'absence d'aménagement cyclable en amont du carrefour, une bande cyclable d'accès au sas est créée sur une dizaine de mètres.

⇒ En l'absence de passage piéton, une seconde ligne d'effet des feux fermant le sas vélo est nécessaire. Elle s'applique aux cyclistes.



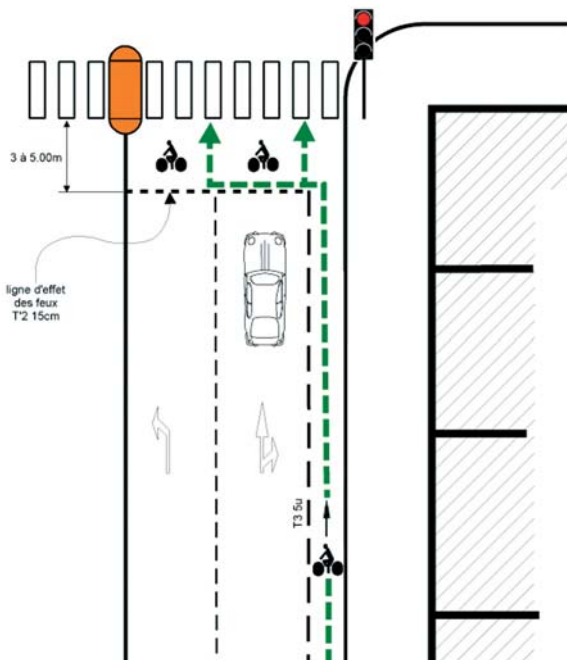
L'implantation de la signalisation doit respecter la largeur minimale de cheminement sur trottoir de 1,40 m dégagée de tout obstacle.



Le sas est particulièrement recommandé et utile en cas de mouvements de tourne à gauche importants et si la voie supporte un trafic élevé, rapide ou plusieurs voies de circulation.

Fonctionnement du sas

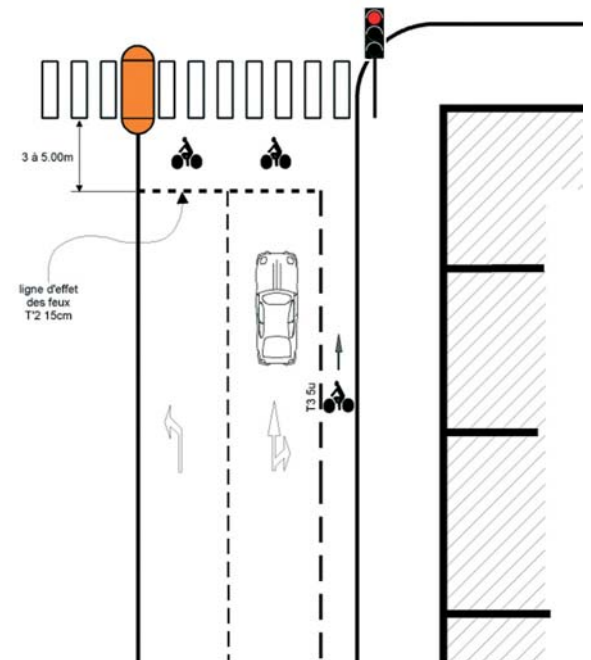
⇒ A - Le feu est **ROUGE**



*Je suis **cycliste** ... Le feu est **rouge** ...*

Je m'avance dans le sas et je me place devant les voitures arrêtées, pour aller soit tout droit, soit à gauche.

*Lorsque le feu passe au **vert**, je peux ainsi être vu des automobilistes et démarrer avant eux.*

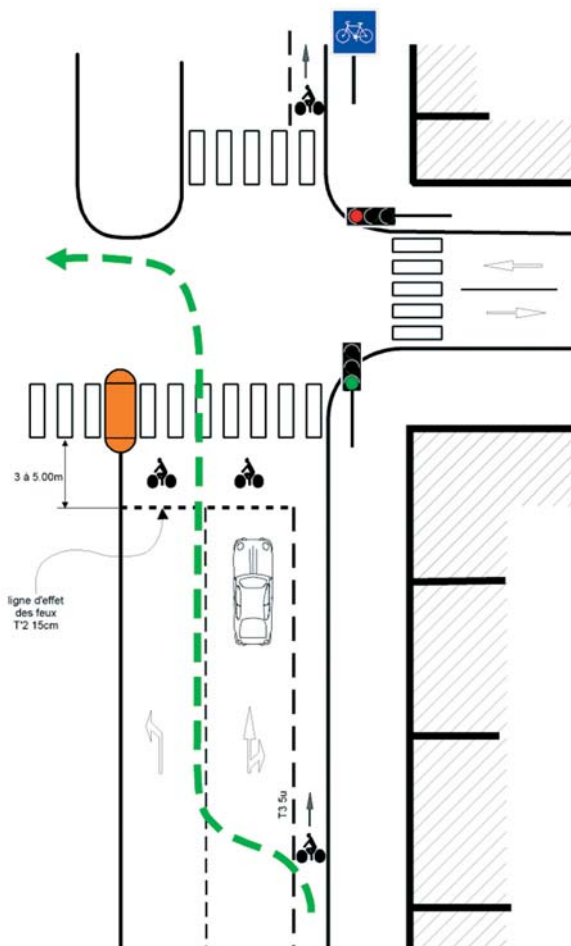


*Je suis **automobiliste** ... Le feu est **rouge** ...*

Je m'arrête avant la première ligne d'effet des feux et je laisse donc libre l'espace (sas vélo) situé entre la ligne d'effet et le passage piéton.

*Lorsque le feu passe au **vert**, je respecte les cyclistes placés devant moi.*

⇒ B - Le feu est VERT

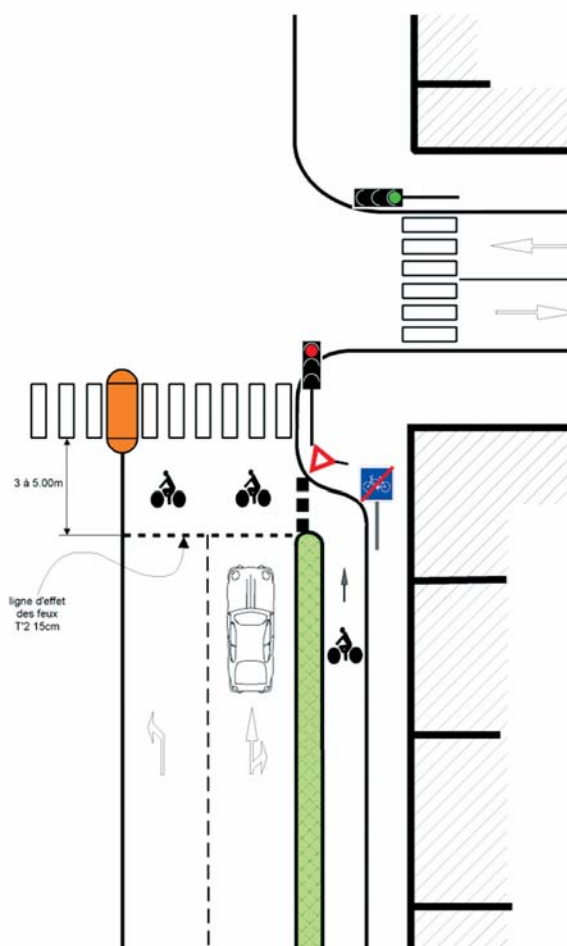


Je suis **cycliste** ... Le feu est **vert** ...

Le sas ne me sera pas utile ; j'effectue ma manœuvre de tourne à gauche en me plaçant, par anticipation, à gauche, en amont du carrefour.

Certains "contournent" le carrefour et se placent devant les véhicules de la voie sécante (non réglementaire), d'autres se comportent en piéton.

⇒ C - Cas particulier



Je suis **cycliste** ... et je roule sur la piste cyclable.

Arrivé à son extrémité, je cède le passage.

J'attends que le feu soit rouge ou qu'il n'y ait plus de voitures pour entrer dans le sas.

On peut également gérer par feux l'extrémité de la piste.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration. Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :

- Certu (<http://www.certu.fr>).

Références bibliographiques

- Recommandations pour les aménagements cyclables, LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008.
- La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables, LYON Certu, mai 2004.

AUTEUR DE LA FICHE

François Tortel
☎ 03 87 20 45 59

francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens
☎ 04 72 74 58 69

nicolas.nuyttens@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 61

Mais également les correspondants vélos des CETE :

Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau),
Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel),
Normandie Centre (S. Febvre - J.C. Poreau),
Ouest (M. Hisler), DREIF (F.X. Vasquez).

