

Les sas à vélos

Définitions et principes

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire. Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.



Certu 2012 / 04



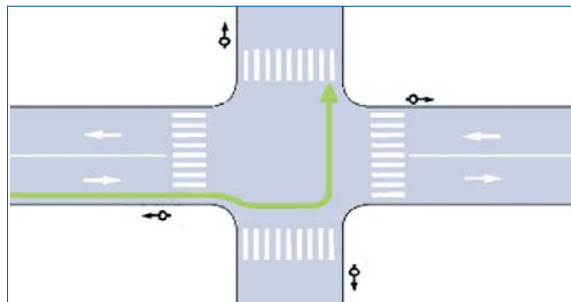
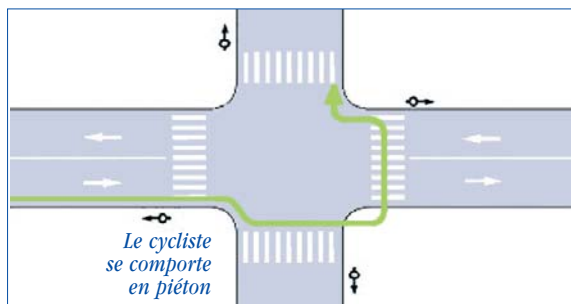
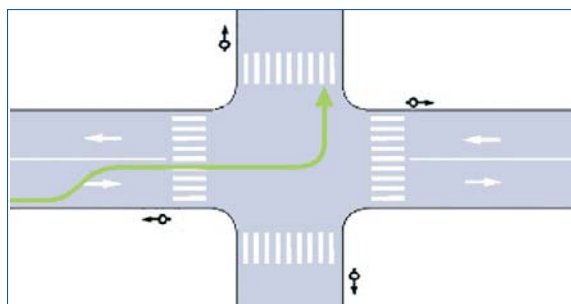
LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

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...



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

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 (art. 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.



Photo : CETE de Lyon

Un sas peut ainsi être utilement mis en œuvre, même en l'absence de tourne-à-gauche.

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.

La présence du panneau C113 n'est pas obligatoire. Le marquage réglementaire, avec pictogramme, est suffisant.

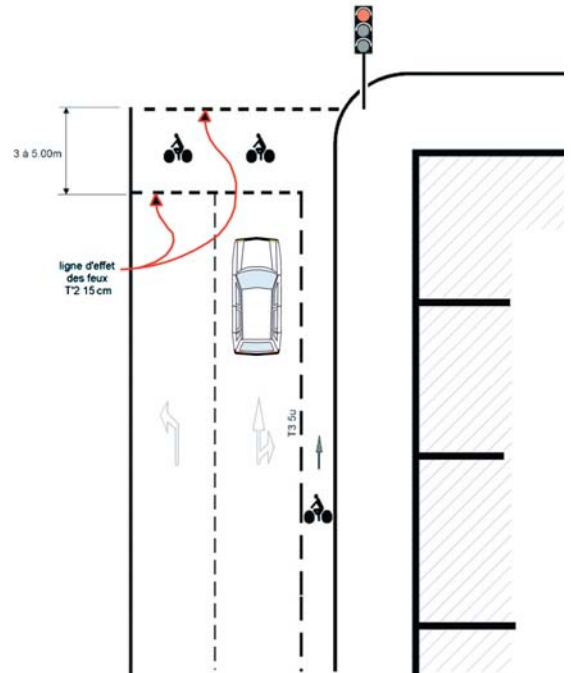
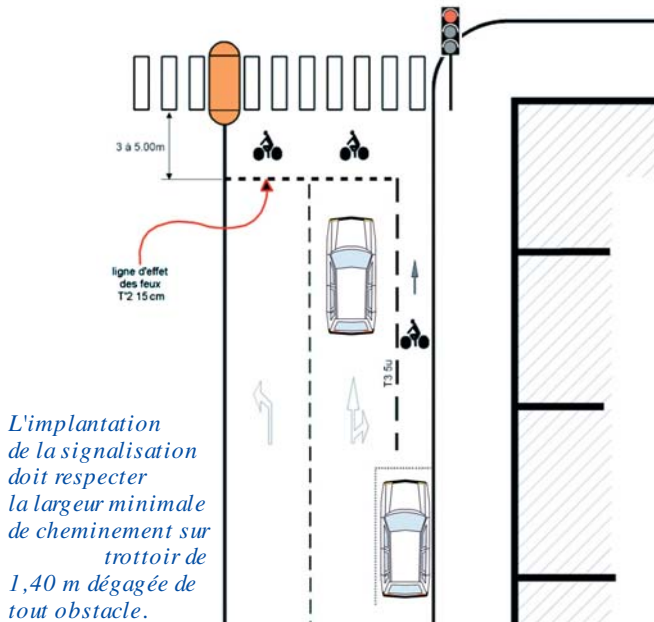
Éditions du Certu

Collection Références

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.

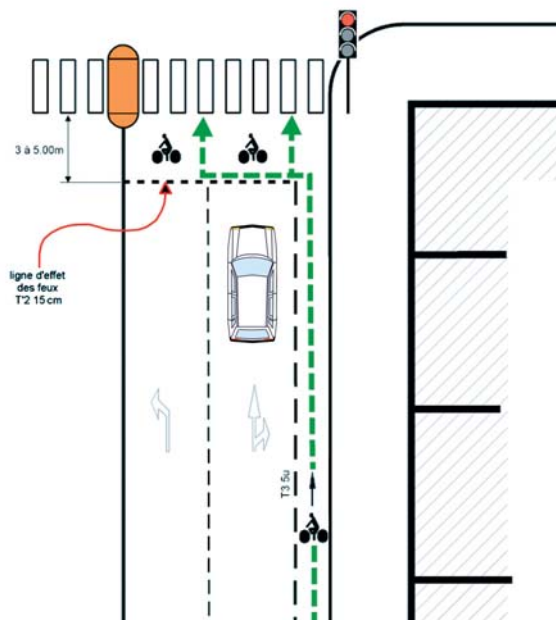
⇒ En l'absence de passage piéton, une seconde ligne d'effet des feux fermant le sas vélo est nécessaire. Elle s'applique aux cyclistes.



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

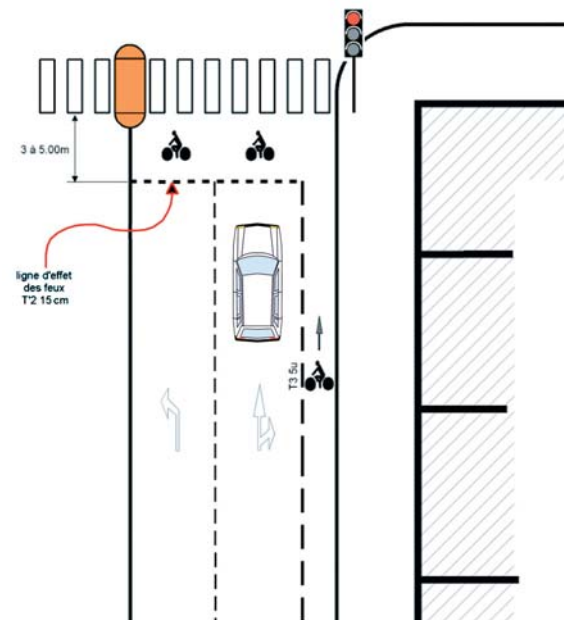
⇒ A - Le feu est **ROUGE**



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.



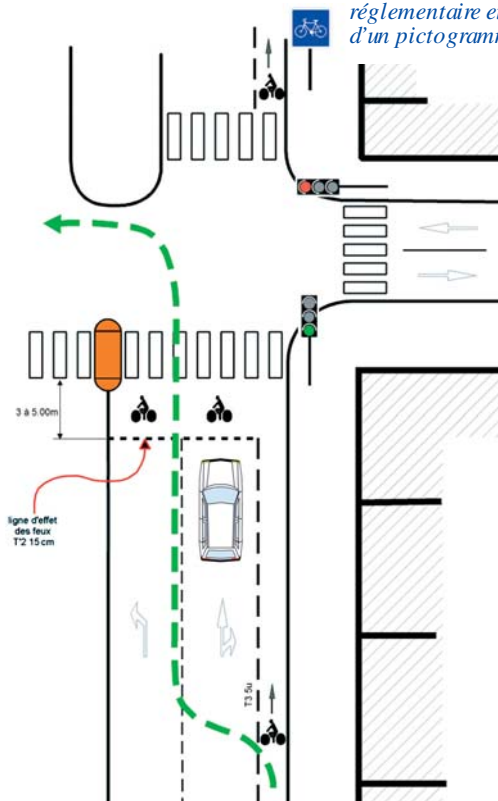
Je suis **automobiliste** ... Le feu est **rouge** ...

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.

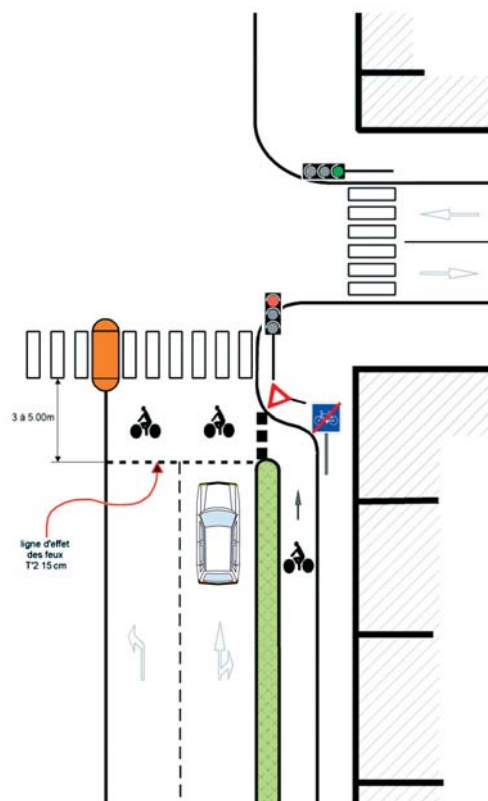
Lorsque le feu passe au **vert**, je respecte les cyclistes placés devant moi.

⇒ B - Le feu est **VERT**

*Panneau facultatif
 en présence
 de marquage
 réglementaire et
 d'un pictogramme*



⇒ C - Cas particulier



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.

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.

Références bibliographiques

- « Recommandations pour les aménagements cyclables » - Lyon CERTU, version mise à jour sept. 2008
- « Signalisation des aménagements cyclables » - Lyon CERTU, mai 2004

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

© Certu 2012
 La reproduction
 totale ou partielle
 du document doit être
 soumise à l'accord
 préalable du Certu.

ISSN : 1263-3313

Maquette & Mise en Page :
 Antoine Jardot
 DADT - VIA
 CETE Normandie Centre
 02 35 68 89 33



AUTEUR DE LA FICHE

François Tortel
 Cete de l'Est
 03 87 20 45 59
francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Thomas Jouannot
 04 72 74 58 69
thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

Mais également les correspondants vélos des CETE :
 Est (F. Tortel), Méditerranée (J. Cassagnes),
 Nord-Picardie (B. Deboudt),
 Normandie Centre (J.C. Poreau), Ouest (G. Aboucaya),
 Sud-Ouest (B. Lacroux), DRIEA (J.F. Durand).