

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'explicitier leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

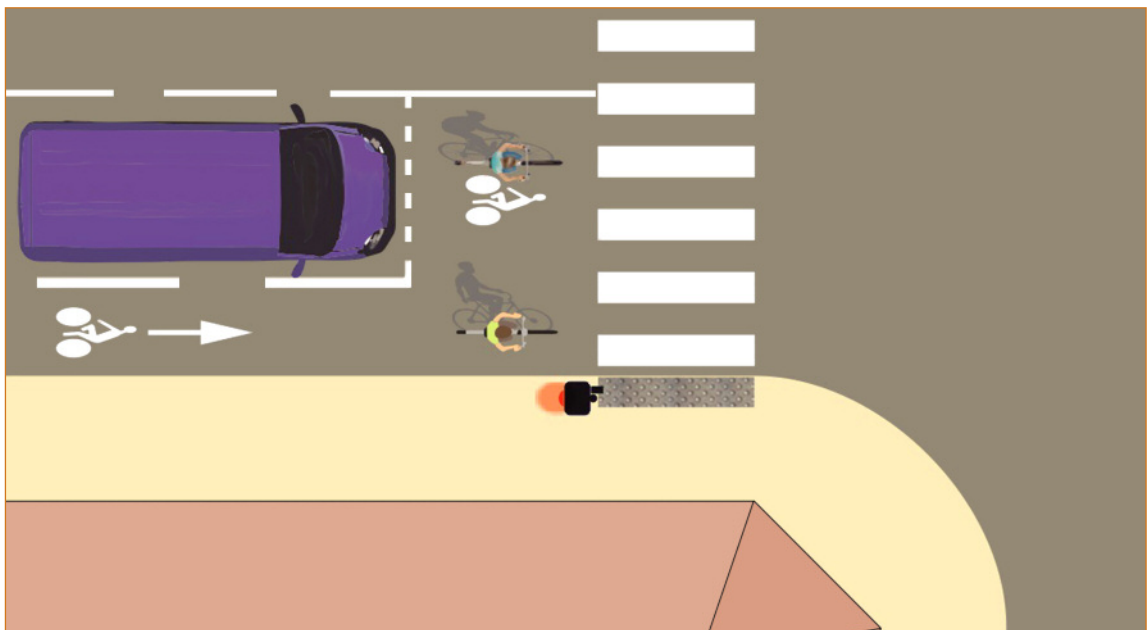
La possibilité du sas cycliste sans bande d'accès

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

Qu'est-ce qu'un sas cycliste ? À quoi sert-il ?

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'effet des feux pour les voitures à l'amont desdits feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour.

Les sas cyclistes sont à la fois avantageux pour les cyclistes et les piétons.



Plan d'actions pour les mobilités actives

Avantages pour les cyclistes

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

- 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.

Le sas donne également la possibilité au cycliste de se placer hors de l'angle mort et devant la circulation générale afin d'être vu lors du passage au feu vert et du redémarrage des différents véhicules.

Avantages pour les piétons

Le sas permet de limiter les situations d'angle mort qui rendent invisible un éventuel piéton depuis un poids lourd au démarrage au feu vert.

Le poids lourd étant en retrait par rapport au passage pour piéton, son chauffeur est mieux à même d'apercevoir un piéton, notamment de petite taille, qui n'aurait par exemple pas fini de traverser à l'issue de la période de « rouge de déagement ».



Sas cycliste à Nantes (44)

Source : Cerema Ouest

Pourquoi introduire le sas sans bande d'accès ? Quelle base réglementaire ?

En l'absence de bande d'accès, le sas conserve ses avantages profitables aussi bien aux piétons qu'aux cyclistes, excepté la facilité d'accès. Plusieurs évaluations de sas sans amorce ont été réalisées, à Lyon, Strasbourg et à Paris.

En 1998, la communauté urbaine de Lyon a généralisé la réalisation de l'avancement de la ligne d'effet des feux pour l'ensemble de ses carrefours à feux. Cette opération visait à imposer aux véhicules un arrêt au feu rouge 3 à 4 mètres en amont du passage pour piétons. Il ne s'agissait pas de créer un sas, mais la fonctionnalité de l'aménagement, pour les cyclistes, correspondait de fait à un sas, puisque, certains cyclistes franchissaient déjà la ligne afin de se placer devant les véhicules motorisés.



Source: Métropole de Strasbourg

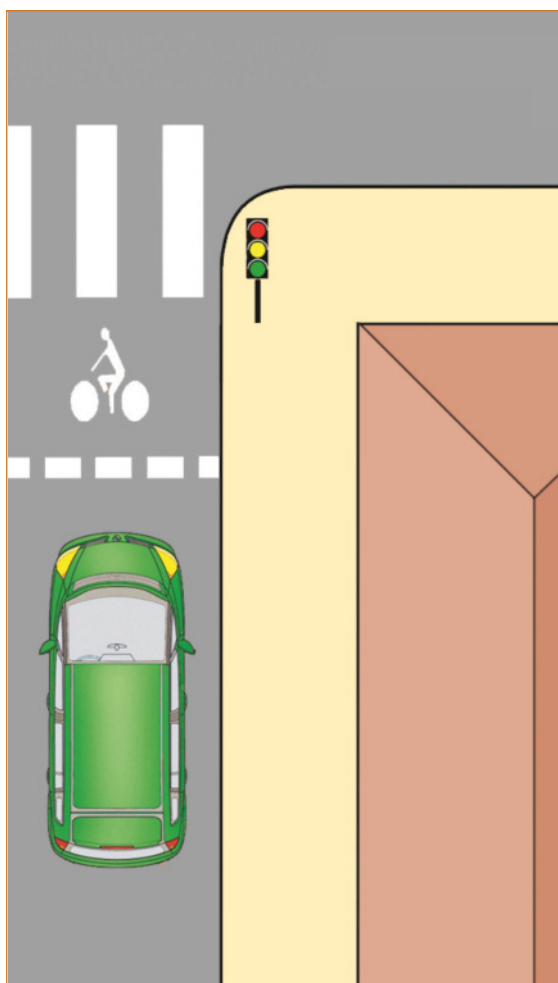
Un des quatre sites évalués à Strasbourg

En 2012, quatre sas sans bande d'accès ont été expérimentés par la Métropole de Strasbourg, en lien avec la DSCR¹. Les résultats de l'expérimentation font ressortir un bon respect de la ligne d'effet des feux par les véhicules motorisés, une absence d'accident corporel pendant la période d'étude, et très peu de situations de contournement de camions par les cyclistes voulant atteindre le sas.

Ces expérimentations aux résultats positifs ont conduit, dans le cadre du plan d'actions mobilités actives (Pama), à réfléchir à la généralisation du sas cycliste, y compris lorsque le profil en travers de la voirie ne permettait pas de réaliser la bande d'accès.

L'arrêté du 23 septembre 2015 modifie l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière afin de rendre possible la mise en place d'un sas sans bande d'accès. Il précise que le sas sans bande d'accès est réservé aux cas où une « impossibilité technique avérée » empêche de construire une bande d'accès.

Il est à noter que la présence de stationnement longitudinal réduisant la largeur circulaire ne peut pas être considérée comme une impossibilité technique avérée.



Instruction interministérielle sur la signalisation routière

Article 118-1 D) (extrait)

« D. – Sas pour les cyclistes

En cas d'impossibilité technique avérée, il est possible de mettre en place un sas sans bande cyclable d'accès. Dans ce cas, les limites précitées sont matérialisées sur l'ensemble des voies de circulation gérées par le signal lumineux. »

(1) Direction de la sécurité et de la circulation routières du ministère de l'Intérieur

Le sas cycliste est par défaut interdit aux cyclomoteurs

Les deux-roues motorisés ont une capacité d'accélération beaucoup plus importante que celle des vélos. Leur éventuel positionnement en première ligne dans le sas cycliste ne contribuerait pas à l'apaisement de la circulation en agglomération.

En outre, il existe des cas où leur positionnement dans le sas pourrait les amener à atteindre l'autre côté du carrefour avant que les piétons les plus lents, s'étant engagés légalement au vert, aient le temps de traverser complètement. C'est pourquoi les motocyclettes n'ont jamais été autorisées à pénétrer dans le sas.

Cette analyse a conduit à limiter les cas d'ouverture du sas cycliste aux cyclomoteurs : celui-ci est par défaut interdit aux cyclomoteurs.

Si le gestionnaire souhaite ouvrir un sas aux cyclomoteurs, il doit :

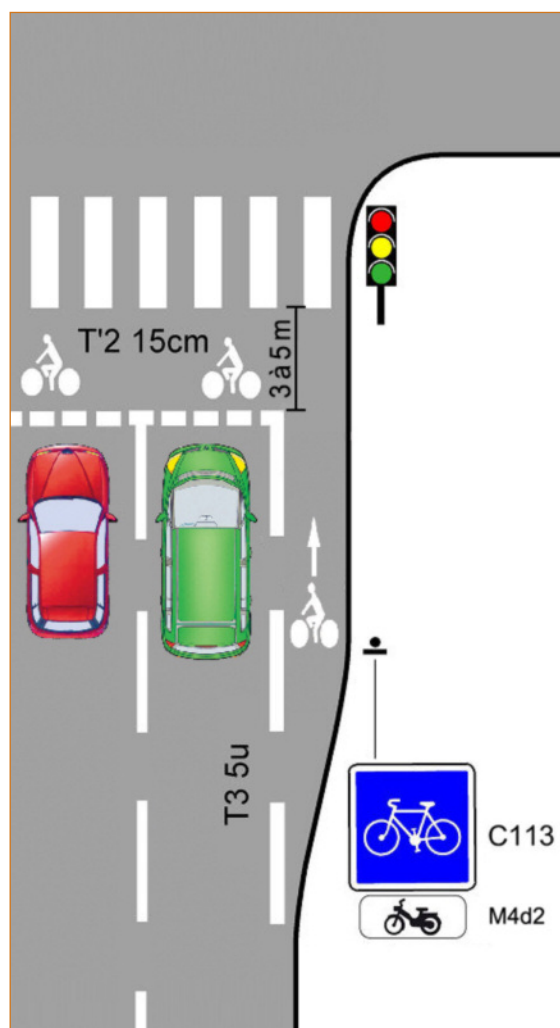
- créer une bande cyclable d'accès au sas ;
- signaler verticalement que cette bande d'accès est autorisée aux cyclomoteurs.

Instruction interministérielle sur la signalisation routière

Article 118-1 D) (extrait)

« D. – Sas pour les cyclistes

« **L'accessibilité du sas aux cyclomoteurs est subordonnée à une autorisation donnée, à ce type de véhicules, par l'autorité investie du pouvoir de police, de circuler sur la bande cyclable d'accès au sas.** »



Quelles sanctions sont encourues en cas de non respect du sas cycliste ?

Le non respect du sas peut correspondre à deux infractions distinctes : le non respect de la ligne d'arrêt à un feu rouge et l'immobilisation en pleine voie sur le sas.

La première est constituée du non respect d'un feu rouge, l'arrêt du véhicule devant être effectif à « la limite d'une ligne perpendiculaire à l'axe de la voie de circulation ». Elle ressort de l'article R.412-30 du code de la route et constitue une contravention de 4^e classe (135 euros), assortie du retrait de 4 points sur le permis de conduire et sa suspension éventuelle pendant 3 ans.

La seconde intervient généralement en situation de congestion lorsque le véhicule se retrouve immobilisé au-delà de la ligne d'arrêt précitée indépendamment de la couleur du feu. L'article R.415-2 stipule notamment : « Le conducteur d'un véhicule autre qu'un cycle ou un cyclomoteur ne doit pas s'engager dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt définies à l'article R.415-15 lorsque son véhicule risque d'y être immobilisé ». Ceci constitue une contravention de 2^e classe (35 euros).

La réalisation d'un sas, une occasion de communiquer

La réalisation de sas cyclistes est une occasion pour expliquer son intérêt, son fonctionnement, et de communiquer sur les

sanctions encourues en cas de non-respect ou d'utilisation irrégulière.

Pour en savoir plus...

- Fiche Vélo n°11 « Les sas cyclistes », août 2012

Fiche n° 12

La possibilité du sas cycliste sans bande d'accès

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

novembre 2016

© 2016 - Cerema
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema

Collection Références

ISSN : 2276-0164
2016 / 01

Contributeurs Thomas Jouannot et Benoit Hiron - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Aménagement et développement des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment