

Le sas vélo (ZAC)

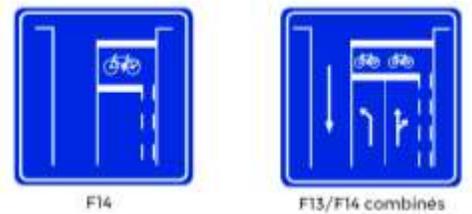
Le sas vélo (ou zone avancée pour cyclistes – ZAC) est une zone matérialisée aux carrefours à feux qui permet au cycliste de se ranger devant le trafic durant la phase rouge du feu. Il facilite le mouvement de tourne-à-gauche pour le cycliste, qui peut ainsi bien voir et être bien vu.

+	-
<ul style="list-style-type: none"> Le cycliste qui démarre à la phase verte du feu est plus visible des autres conducteurs. Le cycliste peut se positionner correctement à la phase rouge du feu en fonction de sa destination > facilite le tourne-à-gauche. Évite au cycliste d'être à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules. Le cycliste est moins soumis aux gaz d'échappement. 	<ul style="list-style-type: none"> Davantage adapté aux petits carrefours Tourne-à-gauche direct peu rassurant pour les cyclistes moins aguerris. Pas d'intérêt lorsque le feu est vert. Également accessible aux cyclos A et B (gaz d'échappement). Pas toujours respecté par les automobilistes.

1. La réglementation

Le code de la route définit la **zone avancée pour cyclistes** comme "la zone où aboutit une piste cyclable et qui est délimitée par deux lignes d'arrêt et dans laquelle le symbole d'une bicyclette est reproduit en couleur blanche" et qui "indique l'endroit où les **cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues** peuvent se ranger uniquement pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation". Il précise : "pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation, les autres conducteurs doivent s'arrêter devant la première ligne d'arrêt."

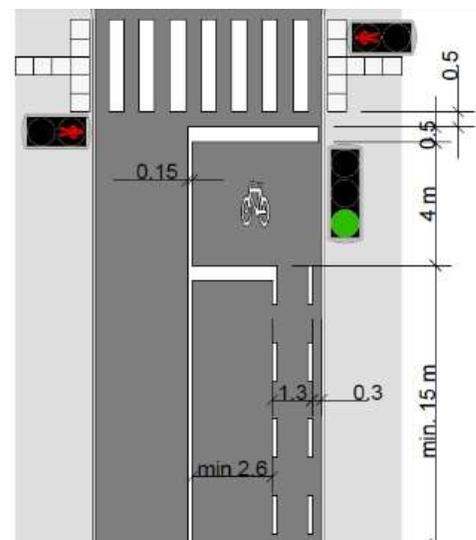
Les zones avancées pour cyclistes **peuvent** être annoncées à l'aide de panneaux F14. Dans le cas de bandes de présélection, le panneau combiné F13/F14 **doit** être placé, sauf si les circonstances ne le permettent pas.



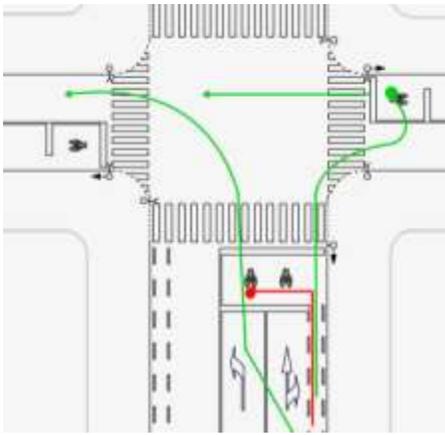
2. Les conditions de mise en œuvre

La ZAC est adaptée à la plupart des carrefours à feux, à **circulation mixte ou équipés d'une piste cyclable marquée**, et comptant au maximum 2 bandes par sens de circulation (régime de vitesse : 30 km/h ou 50 km/h).

- La ZAC doit avoir une **longueur minimale de 4 m** (délimitée de part et d'autre par une ligne d'arrêt)
- Une **piste cyclable de guidage** est marquée sur 15 m minimum – sauf dans le cas où cela réduirait la bande de circulation à moins de 2,5 m (dans ce dernier cas, des logos vélo sont envisageables).
- La première ligne d'arrêt est généralement interrompue sur la largeur de la piste cyclable de guidage.



3. En cas de bandes multiples



Dans le cas de bandes multiples, le sas vélo permet aux cyclistes moins aguerris d'effectuer un **tourne-à-gauche indirect** (en 2 temps) durant la phase verte, plutôt qu'un tourne-à-gauche direct (en 1 temps) : cette pratique n'est cependant pas très répandue chez nous, et dépend de la configuration du carrefour.

BANDE DE TOURNE-À-DROITE / FEUX DIRECTIONNELS

En présence d'une **bande de présélection pour tourner à droite**, on organise préférentiellement celle-ci en encoche, avec le marquage de la piste d'accès à la ZAC à gauche de la bande de tourne-à-droite. Cela permet de séparer les conflits dans l'espace, et n'impose pas aux cyclistes de traverser une bande de circulation

s'ils ne changent pas de direction. (Photo de gauche : la bande de tourne-à-droite n'est pas en encoche, le guidage permet cependant au cycliste de continuer tout droit sans risque de se retrouver dans l'angle mort des véhicules au niveau du carrefour.)

En cas de **feux directionnels**, des **mesures particulières** s'imposent, afin d'éviter les conflits potentiels sur la ZAC (tous les mouvements n'ont pas le vert en même temps), par exemple des ZAC distinctes en fonction des directions (photo de droite).



4. Cas particulier : ZAC et pistes cyclables séparées ?



Les pistes cyclables séparées ne sont **en principe pas compatibles** avec l'aménagement de ZAC. Il arrive cependant qu'une réinsertion en chaussée soit prévue pour permettre au cycliste de rejoindre une ZAC. Ce procédé est généralement utilisé pour palier des **aménagements sous-optimaux**, lorsque le "tourne-à-gauche" en deux temps via des infrastructures séparées n'a pas été prévu de manière adéquate et s'avère pénalisant pour les cyclistes rapides.

Sources & infos

- ▶ [WAL] [Signalisation lumineuse de circulation : gestion des cyclistes](#), La Séurothèque (SPW).
- ▶ [BRU] [Vadémécum 2 – Réalisation des pistes cyclables marquées et bandes cyclables suggérées](#) – IBSR (Bruxelles Mobilité).
- ▶ [BRU] [Vadémécum 8 – Aménagements cyclables en carrefours](#) – IBSR (Bruxelles Mobilité).