



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports**

Trente-quatrième session

Genève, 15-17 septembre 2021

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Mobilité urbaine, cyclisme, transports publics et durabilité**Module relatif aux infrastructures du Plan directeur
européen du PPE-TSE pour la promotion du cyclisme :
état d'avancement et prochaines étapes proposées**

Note du secrétariat

I. Introduction

1. Le présent document a été établi par le secrétariat après que le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (ci-après « Groupe de travail ») eut demandé, à sa trente-troisième session, que le module relatif aux infrastructures cyclables soit présenté en tant que document officiel à sa trente-quatrième session et que des propositions et des idées en vue du développement ultérieur de ce module lui soient également soumis à cette occasion. Il s'appuie sur les informations que contient le document de travail ECE/TRANS/WP.5/2021/6.

**II. Réseaux nationaux : vers un module paneuropéen relatif
aux infrastructures cyclables**

2. La présente section regroupe les informations sur les réseaux cyclables nationaux recueillies jusqu'en mai 2021 dans le cadre du processus d'élaboration d'un module paneuropéen relatif aux infrastructures cyclables. Il y est question des prochaines étapes menant à l'achèvement du module.

3. L'Autriche, la Belgique, la Croatie, le Danemark, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, la Norvège, les Pays-Bas, la République tchèque, le Royaume-Uni, la Slovénie et la Suisse et ont été en mesure de communiquer des données sur leur réseau cyclable national. Les données nationales qu'ils ont transmises comprennent les données EuroVelo les concernant.



4. En outre, plusieurs centres de coordination et coordinateurs nationaux EuroVelo se sont dit prêts à fournir des données à un stade ultérieur, dans le respect des exigences techniques applicables, qui sont les suivantes :

- Les fichiers doivent être soumis au format Shapefile (extension de fichier .SHP) ou au format ArcMap d'ESRI (base de données géospatiales) ;
- Les fichiers Shapefile doivent contenir des informations sur le système de coordonnées projetées utilisé ;
- Chaque élément, par exemple un itinéraire existant ou planifié, doit avoir un identifiant unique. Il est également utile d'inclure tout autre champ où figurent des informations supplémentaires, si possible.

5. Toutes les données réunies ont été mises à disposition sur la plateforme du système d'information géographique (SIG) de la CEE. La carte ci-après présente les données reçues concernant les réseaux cyclables nationaux.

6. Si l'on s'intéresse de plus près aux régions frontalières, on s'aperçoit que dans certains cas les réseaux cyclables nationaux sont interconnectés alors que dans d'autres, aucune liaison internationale ne semble exister. L'un des nombreux avantages qu'il y a à intégrer ces données sur les réseaux cyclables nationaux dans un système d'information géographique (SIG) est que l'on peut ainsi montrer les liaisons manquantes entre les réseaux cyclables nationaux, pour lesquelles des itinéraires de raccordement pourraient être proposés. La planification d'un réseau international devrait également aider les autorités nationales, régionales et locales à lever des fonds.

7. La prochaine phase de ce travail de collecte de données devrait aboutir à un ensemble complet de données sur les réseaux cyclables nationaux de la majorité, voire de la totalité, des pays de la région de la CEE. On évaluera les connexions entre les réseaux nationaux afin de répertorier les liaisons manquantes et de suggérer des itinéraires de raccordement. Les données à recueillir doivent porter sur la situation géographique des itinéraires ainsi que sur le type d'infrastructure, qui doit être classé selon la typologie décrite dans le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6. Les autorités chargées des réseaux cyclables sont priées de soutenir cet effort et de communiquer au secrétariat les données demandées.

Figure
 Représentation cartographique des données reçues à ce jour



III. Observations relatives aux travaux accomplis

8. Les infrastructures cyclables ont considérablement évolué pour faire face au nombre croissant de cyclistes qui les utilisent pour leurs déplacements quotidiens ou à des fins touristiques. Comme l'illustre le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6, seules les définitions de certains types d'infrastructures ont été adoptées à l'échelle internationale et sont énoncées dans les accords internationaux. On estime pourtant que l'existence de définitions communément admises et universellement appliquées pour les différents types d'infrastructures cyclables faciliterait grandement le développement du cyclisme et sa sécurité en favorisant la normalisation desdites infrastructures.

9. L'analyse réalisée montre que la normalisation de certains types d'infrastructures nécessitera la conception de nouveaux signaux routiers, qui ne sont pour l'heure pas prévus par la Convention sur la signalisation routière de 1968. De tels signaux pourraient par exemple être conçus pour les « rues cyclables » et les « pistes cyclables facultatives ou itinéraires conseillés aux cyclistes ». Dans ce dernier cas, il pourrait suffire de revoir la définition de l'itinéraire conseillé figurant dans la « Proposition d'amendements aux annexes 1 et 3 », établie par le Groupe d'experts de la signalisation routière (CEE 2019b).

10. On dispose d'éléments factuels attestant que le développement des infrastructures cyclables est d'un très bon rapport coût-efficacité par comparaison à celui d'autres modes de transport, et qu'il offre des avantages qui compensent largement son coût. En outre, il a été établi que les caractéristiques essentielles d'un réseau ou d'un itinéraire de qualité étaient :

- La cohérence, obtenue grâce à l'interconnexion des villes et des villages d'une région par des itinéraires cyclables bien conçus et continus et la connexion à d'autres modes de transport ;
- Une signalisation routière et des panneaux indicateurs de qualité ;
- Un entretien régulier ;
- Une offre de services additionnels adaptée (hébergement, restaurants, location et réparation de bicyclettes, etc.) ;
- La coordination et le développement du réseau. Pour cela, il existe différentes solutions. La création de comités régionaux spécialement chargés des réseaux régionaux, de leur cohérence et de leur interconnexion avec les réseaux voisins est par exemple considérée comme une bonne pratique ;
- La promotion du réseau cyclable pour la mobilité, les loisirs et le tourisme. Par exemple, ce réseau peut permettre aux cyclistes de découvrir, à proximité de chez eux, des attractions touristiques de grande qualité, en ayant un faible impact sur l'environnement.

11. Le réseau EuroVelo semble contribuer efficacement à architecturer de nombreux réseaux nationaux, régionaux et locaux dans toute l'Europe. Très populaire auprès des cyclistes et des cyclotouristes, il relie les nations et les régions européennes, jusque dans les zones reculées. Ce réseau d'itinéraires cyclables, de cyclistes et de professionnels du cyclisme, très actif et en pleine expansion, crée des emplois et favorise la croissance économique. Étant donné que près de la moitié du réseau est encore au stade de la planification et de la conception, des investissements supplémentaires sont nécessaires pour l'exploitation du fort potentiel du cyclisme en dehors des destinations les plus développées et les plus populaires. Le réseau EuroVelo peut ainsi servir de modèle pour l'établissement des itinéraires et du réseau cyclables paneuropéens de base dans le cadre du module paneuropéen relatif aux infrastructures cyclables.

12. Fait important, les démarches entreprises jusqu'à présent aux fins de l'élaboration du module relatif aux infrastructures ont mis en évidence la nécessité de poursuivre la collecte des données mais aussi d'examiner et, à terme, d'adopter les définitions des types d'infrastructures cyclables, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6, pour établir de nouvelles normes internationales.

13. Cette réalité est corroborée par l'adoption du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne, mai 2021), dont les participants ont estimé que le module relatif aux infrastructures, tel qu'il avait été lancé sous les auspices du Groupe de travail, était essentiel à la réalisation des objectifs du plan.

14. En outre, les directives énoncées au chapitre 5 du Plan directeur concernant les actions communes à mener en faveur d'une mobilité plus active dans la région paneuropéenne énoncent les tâches à accomplir pour l'élaboration et l'achèvement du module relatif aux infrastructures. Il est proposé de créer un groupe qui serait chargé d'entretenir cette dynamique et d'assurer la continuité du travail effectué dans le cadre du module relatif aux infrastructures.

IV. Proposition de mandat et de cahier des charges pour un groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables dans la région paneuropéenne, pour la période 2022-2024

A. Mandat

15. Le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables dans la région paneuropéenne (ci-après « Groupe d'experts ») est chargé de faire avancer l'élaboration du module relatif aux infrastructures cyclables pour la région paneuropéenne. Pour ce faire, il s'attachera à : i) recueillir des données sur les réseaux cyclables nationaux, analyser ces données et proposer des itinéraires paneuropéens s'articulant sur les itinéraires nationaux et formant un réseau cyclable paneuropéen ; ii) établir des définitions acceptables pour les différents types d'infrastructures cyclables ainsi qu'une nouvelle signalisation routière qui complétera celle prévue par la Convention sur la signalisation routière de 1968 et devra être utilisée pour la signalisation des itinéraires en question.

16. Ce mandat est proposé pour la période 2022-2024.

B. Cahier des charges

1. Tâches

17. Conformément au Plan directeur pour la promotion du cyclisme, tel qu'adopté, le Groupe d'experts :

a) Centralisera la collecte, l'intégration et l'analyse des données relatives aux réseaux cyclables nationaux des États membres de la CEE ;

b) Proposera les itinéraires cyclables internationaux qui constitueront le réseau cyclable paneuropéen, en s'appuyant sur les données relatives aux réseaux nationaux et sur l'analyse qu'il aura réalisée, tout en tenant compte du réseau Eurovelo ;

c) Utilisera les projets de définitions élaborés jusqu'à présent et réunis dans le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6, et y apportera de nouvelles améliorations, si nécessaire ;

d) Examinera la signalisation routière que certains pays de la CEE ont récemment introduite pour faciliter le cyclisme et proposera des panneaux de signalisation routière qu'il sera envisagé d'intégrer à la Convention sur la signalisation routière de 1968 ;

e) Établira un rapport final sur les résultats qu'il aura obtenus.

2. Méthodes de travail

18. Le Groupe d'experts sera créé et mènera ses activités conformément aux directives de la CEE relatives aux équipes de spécialistes, approuvées par le Comité exécutif de la CEE le 31 mars 2010 (ECE/EX/2/Rev.1).

19. Il est prévu que le Groupe d'experts se réunisse au moins tous les quatre ou cinq mois. Ses réunions se tiendront au Palais des Nations à Genève, sauf dans les cas où elles seront organisées par des États ou des organisations partenaires.

20. Le Président du Groupe d'experts rendra compte des travaux en cours à la session annuelle du Groupe de travail et soumettra son rapport final à la session prévue en septembre 2024. En outre, le Forum mondial pour la sécurité routière (WP.1) sera informé des travaux relatifs aux définitions des différents types d'infrastructures cyclables et à la signalisation routière.

21. Les réunions se dérouleront dans les langues officielles de la CEE.

22. La participation aux travaux du Groupe d'experts est ouverte à tous les représentants des États membres de la CEE et à tous les experts concernés. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées sont invitées à participer et à donner des avis spécialisés, conformément aux règles et pratiques de l'ONU.

23. Le Groupe d'experts fera en sorte que tous les États membres de la CEE, en particulier les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale, soient représentés et participent activement à ses travaux.

3. Secrétariat

24. La CEE assurera le secrétariat du Groupe d'experts et veillera à la collaboration étroite entre elle-même, le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et le secrétariat du PPE-TSE.
