



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables

Deuxième session

Genève, 28 et 29 novembre 2022

Rapport du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables sur sa deuxième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-3	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	2
III. Réseau cyclable de la Commission économique pour l'Europe (point 2 de l'ordre du jour)	5-15	2
IV. Infrastructures cyclables : définitions et normes (point 3 de l'ordre du jour)	16-28	4
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	29-30	5
VI. Date et lieu de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)	31-32	5
VII. Résumé des principales décisions prises (point 6 de l'ordre du jour)	33	6



I. Participation

1. Le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (ci-après dénommé GE.5) a tenu sa deuxième session les 28 et 29 novembre 2022. Cette session, présidée par M. G. Steklacic (Slovénie), s'est tenue sous forme hybride, certains participants y assistant à distance grâce à la plateforme Zoom et d'autres en présentiel.

2. Ont participé à la réunion des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants : Allemagne, Arménie, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Suisse.

3. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session : Bike in time (Roumanie) ; Fédération européenne des cyclistes ; Association pour l'efficacité énergétique et la protection de l'environnement (Enverçevko) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2

4. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de la deuxième session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2.

III. Réseau cyclable de la Commission économique pour l'Europe (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n^{os} 1 et 2

5. Le GE.5 a examiné les données relatives aux infrastructures cyclables nationales dans les pays de la Commission économique pour l'Europe (CEE), telles qu'elles figuraient sur la plateforme du système d'information géographique (SIG) de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) dirigé par la CEE. Il s'est félicité de la disponibilité des données d'Israël sur la plateforme.

6. Il a ensuite de nouveau demandé à l'Allemagne de fournir les données concernant son réseau cyclable pour les intégrer dans l'OIIT. Les autres pays possédant des données sur leurs réseaux cyclables ont également été invités à les envoyer au secrétariat avant la fin février 2023. Celui-ci a été prié de collaborer avec les coordonnateurs des pays pour que davantage de données sur les réseaux cyclables soient présentes sur la plateforme OIIT.

7. Le GE.5 a pris note avec satisfaction des progrès réalisés par l'Espagne dans l'application de sa stratégie nationale en matière de cyclisme et, en particulier, des progrès signalés dans la mise en place du réseau cyclable national conformément aux orientations nationales. Il s'est félicité du fait qu'il était prévu que l'Espagne serait en mesure d'approuver son réseau cyclable national en janvier 2023 et donc de soumettre les données du réseau au secrétariat avant la fin février 2023.

8. Le GE.5 a également examiné les résultats d'un projet européen sur l'utilisation des données présenté par les Pays-Bas. L'idée de ce projet est que les décisions relatives au cyclisme devraient reposer sur des informations issues du recueil et de l'analyse de données. Les choix politiques devraient donc découler des données. Il a cependant été admis qu'il pouvait être difficile d'interpréter les données sur le cyclisme.

9. La Fédération européenne des cyclistes a informé le GE.5 des faits nouveaux concernant le réseau EuroVelo. Parmi ceux-ci figuraient des informations sur la célébration, le 21 novembre 2022, du 25^e anniversaire d'EuroVelo, le plus grand réseau d'itinéraires cyclables au monde, ainsi que sur les pistes au format GPX pouvant être téléchargées depuis EuroVelo.com à partir de juillet 2022. De nouvelles données de l'EuroVelo Data Hub étaient également disponibles, et 64 % du réseau était prêt à accueillir les vélos en 2021. On relevait une augmentation de la circulation de 11 % de janvier à octobre 2022 par rapport à 2019.

Pour l'avenir, l'Organisation mondiale du tourisme et la Fédération européenne des cyclistes recherchaient des parrains pour lancer une nouvelle étude sur le cyclotourisme et EuroVelo en Europe.

10. Le GE.5 a ensuite examiné le document informel n° 1, qui porte sur un projet de directives pour la mise en place d'un réseau cyclable national. Ce projet a été mis au point par le secrétariat suite à la demande formulée par le GE.5 à la première session. Il a été élaboré à partir des Directives pour la définition des réseaux nationaux d'itinéraires cyclables (Guidelines to Define National Cycle Route Network) établies dans le cadre du projet relatif aux plans vélo dans la région du Danube et d'autres documents disponibles. Le GE.5 est convenu que les directives spécifieraient que les réseaux devaient s'appuyer sur tous les réseaux préexistants et pas seulement sur ceux déjà établis au niveau des communes et des régions. Il estimait également qu'il fallait étudier plus en profondeur les différences d'objectifs entre les différentes catégories de cyclistes (cyclistes avancés, cyclistes vulnérables, adeptes du cyclisme de loisir et usagers se déplacent quotidiennement à vélo entre leur domicile et leur lieu de travail), car cela pouvait avoir une incidence sur la conception des réseaux d'itinéraires cyclables et justifier sur certains tronçons l'aménagement de deux pistes cyclables distinctes.

11. Le GE.5 a approuvé les huit étapes proposées pour la mise en place d'un réseau cyclable. Il estimait que l'étape 1 devait également prévoir l'établissement d'une coopération entre les différents groupes de parties prenantes appelées à participer aux étapes ultérieures de la mise en place du réseau. L'étape 3 devait faire référence plus clairement au recueil et à l'analyse des données. L'étape 7 devait mettre en avant les avantages du cyclisme pour faciliter la recherche de financements pour la mise en place du réseau. Ces explications seraient particulièrement utiles pour les pays qui n'avaient pas pris de décision ferme sur la promotion du vélo pour la mobilité personnelle.

12. Le GE.5 a demandé aux experts d'envoyer au secrétariat leurs éventuelles observations complémentaires par écrit avant la fin de 2022.

13. Le GE.5 a également examiné le document informel n°2, dans lequel plusieurs méthodes et normes internationales relatives aux paramètres des itinéraires cyclables sont passées en revue et où il est question de plusieurs approches de la classification des utilisateurs et des itinéraires. Le GE.5 estimait que quatre paramètres clefs devaient être pris en compte pour choisir le type d'infrastructure pertinent, à savoir : le volume du trafic motorisé (c'est-à-dire le nombre de véhicules par jour et la proportion de poids lourds) ; le volume du trafic cycliste (c'est-à-dire le nombre de cyclistes par jour) ; la limite de vitesse et la vitesse observée pour le trafic motorisé ; la largeur de l'infrastructure. Ces quatre paramètres devaient être secondés par d'autres paramètres définissant la qualité de l'infrastructure et influant sur le confort et la sécurité des cyclistes qui l'empruntent. Le secrétariat et la Fédération européenne des cyclistes ont été invités à réorganiser les paramètres en conséquence.

14. En ce qui concerne la classification des utilisateurs, le GE.5 a isolé trois groupes de catégories. Le premier groupe comprend les cyclistes de tous les jours pour lesquels il convient de fixer des valeurs minimales acceptables en matière de paramètres d'infrastructures. Le deuxième groupe est celui des cyclistes dits « attentifs ». Le troisième groupe comprend les catégories spéciales, tels que les utilisateurs de vélos de transport ou les cyclistes vulnérables. Pour les deuxième et troisième groupes, il convenait de recommander des valeurs plus élevées. Le GE.5 étudierait ultérieurement la façon la plus adaptée de dénommer chacun des groupes.

15. Le GE.5 a demandé au secrétariat et à la Fédération européenne des cyclistes d'établir des tableaux avec des propositions de valeurs de paramètres pour les trois catégories d'utilisateurs et pour chaque type d'infrastructures convenu, pour examen à la session suivante. Ce document devra regrouper dans sa première partie les informations sur les paramètres et les catégories d'utilisateurs.

IV. Infrastructures cyclables : définitions et normes (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n^{os} 3 et 4

16. Le GE.5 a poursuivi l'examen des définitions communes des différents types d'infrastructures cyclables figurant dans le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6, en commençant par celle du passage pour cyclistes à niveau séparé. Il a formulé les recommandations suivantes :

- Pour les zones avancées pour cyclistes, les sas à vélos et les aménagements pour bifurcation indirecte, qui sont des éléments d'infrastructure importants pour les cyclistes, il convient de s'accorder sur une définition. Ces aménagements doivent également faire l'objet d'une signalisation et d'un marquage harmonisés. Il convient donc de demander conseil au Groupe d'experts de la signalisation routière au sujet des signaux et du marquage. Le secrétariat du GE.5 a été prié de se mettre en relation avec le secrétariat de ce groupe d'experts ;
- L'application du cédez-le-passage cycliste au feu rouge nécessite un débat plus approfondi. Les pays qui l'utilisent doivent donner des exemples probants et démontrer qu'elle ne compromet la sécurité d'aucun usager de la route et en particulier celle des cyclistes. Les pays ayant une expérience de l'utilisation de ce type d'infrastructure ont été invités à apporter leur témoignage à la session suivante ;
- La signalisation directionnelle ne nécessite pas de définition commune ;
- Il convient d'accorder plus d'attention à la définition du terme « autoroute à vélos ». Les pays doivent être invités à faire part de leurs propres définitions de ce type d'infrastructure. Il leur est également demandé de faire part de leurs données d'expérience sur son utilisation.

17. Le GE.5 a ensuite examiné le document informel n^o 3, qui contient des considérations sur les différents types de vélos et une proposition de définitions dans lequel il est question des dispositions existantes en matière de marques routières et de signalisation lumineuse pour les cyclistes.

18. Le GE.5 a examiné la proposition de modification des définitions des types de vélos et la différence entre vélo, vélo électrique et vélo de transport. Il a discuté du choix de la vitesse et de la largeur comme paramètres clés pour une éventuelle classification des types de vélos. Le GE.5 est convenu qu'une discussion plus approfondie était nécessaire et que le recueil des définitions élaborées dans les différents pays serait une contribution importante à cette discussion. À cette fin, il a été demandé au secrétariat de recueillir ces définitions auprès des pays et de les regrouper. Les fabricants devaient également être invités à faire part de leur point de vue à cet égard.

19. En ce qui concerne les dispositions relatives aux signaux lumineux de circulation de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, le GE.5 estimait que les options portant sur l'utilisation restreinte de feux de circulation pour les cyclistes n'incluaient pas la possibilité d'utiliser des signaux représentant des silhouettes de vélo de couleur rouge, orange et verte sur fond noir. Cette solution paraissait la plus appropriée et la plus lisible pour les feux réservés aux seuls cyclistes. Le GE.5 a donc décidé de faire une proposition de modification du paragraphe 13 de l'article 23.

20. Le GE.5 est également convenu qu'il serait souhaitable que le paragraphe 13 de l'article 23 vise expressément les signaux lumineux directionnels pour cyclistes, ainsi que la détection des signaux lumineux pour les cyclistes. À cette fin, il a décidé de faire une proposition d'ajouts au paragraphe 13 (en tant que paragraphes 13a et 13b) portant sur les signaux lumineux directionnels pour cyclistes et la détection des signaux lumineux pour cyclistes.

21. Le GE.5 estimait aussi qu'il serait utile que la Convention n'exclue pas la possibilité d'une signalisation lumineuse commune pour les cycles et les piétons, ce pourquoi il a décidé de faire une proposition de modification de l'article 24.

22. Le GE.5 a demandé au secrétariat d'établir un document officiel contenant les propositions de modifications qu'il avait été décidé d'apporter aux articles 23 et 24 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

23. En ce qui concerne les marques et les signaux destinés à indiquer la présélection des voies, le GE.5 a examiné les propositions de modification de la Convention de 1968 sur la signalisation routière et décidé de demander l'avis du Groupe d'experts de la signalisation routière sur les marques et les signaux proposés. Il a prié le secrétariat de se mettre en relation avec le secrétariat de ce groupe d'experts.

24. Le GE.5 a ensuite décidé d'examiner les cas dans lesquels il serait nécessaire de proposer des modifications de la Convention de 1968 sur la signalisation routière compte tenu des définitions communes élaborées pour les types d'infrastructures cyclables. À cette fin, il a demandé au secrétariat et à la Fédération européenne des cyclistes d'évaluer si les définitions acceptées nécessitaient de faire des propositions d'ajouts ou de modifications aux dispositions de la Convention en plus de celles déjà élaborées ou examinées. Le secrétariat a été invité à présenter les résultats de cette évaluation à la session suivante.

25. Le GE.5 a également discuté du document informel n° 4 qui contenait des propositions de modification et d'ajout de définitions de types d'infrastructures cyclables.

26. Le GE.5 a accueilli favorablement les nouvelles propositions de définitions communes des termes « piste cyclable » et « rue à double-sens cyclable ». Il les a encore modifiées en supprimant les références directes des symboles à des signaux routiers.

27. Le GE.5 a également examiné et accepté les définitions proposées pour les termes « bande cyclable suggérée » (avec une légère modification), « marques de voie partagée », « route en 2-1 » et « parkings pour vélos ». Il a décidé qu'aucune définition spécifique n'était nécessaire pour « zone à usage mixte » et que la discussion devait se poursuivre sur la nécessité de définir les termes « support à vélos » et « casier à vélos ».

28. Le GE.5 a demandé au secrétariat d'établir, pour la session suivante, un document officiel regroupant toutes les définitions communes de types d'infrastructures cyclables qui avaient été arrêtées au cours des deux premières sessions.

V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

29. Un représentant du secrétariat du PPE-TSE a informé le GE.5 des activités à venir dans le cadre de ce programme.

30. Le secrétariat a informé le GE.5 d'une promesse de financement de la part des Pays-Bas pour soutenir les activités du Groupe d'experts. Ce financement pourrait éventuellement être utilisé pour organiser un atelier sur la mise en place des réseaux cyclables nationaux pour les pays manquant d'expérience dans ce domaine. Le GE.5 a accueilli favorablement cette idée et dit qu'elle pourrait être mise en œuvre consécutivement ou conjointement à l'une des prochaines réunions du PPE-TSE ou à une autre manifestation pertinente.

VI. Date et lieu de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)

31. Le secrétariat a annoncé au GE.5 que sa prochaine session se tiendrait en principe à Genève les 23 et 24 mars 2023.

32. Le secrétariat a également fait savoir que la prochaine session serait organisée en présentiel étant donné qu'à partir du 1^{er} janvier 2023 le coût des réunions hybrides devrait être imputé sur les fonds extrabudgétaires spécifiquement destinés à l'organisation de telles réunions et qu'un tel financement n'était actuellement pas disponible pour le GE.5.

VII. Résumé des principales décisions prises (point 6 de l'ordre du jour)

33. Le secrétariat a résumé les décisions prises par le GE.5 Le rapport complet de la session, établi par ses soins en concertation avec le Vice-Président serait diffusé par voie électronique après la session, pour adoption.
