


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

Quatrième session

Genève, 6 et 7 novembre 2023

**Rapport du Groupe d'experts du module relatif aux
infrastructures cyclables sur sa quatrième 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)	5–14	2
IV. Infrastructures cyclables : définitions et normes (point 3 de l'ordre du jour)	15–25	4
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	26	6
VI. Date et lieu de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)	27–29	6
VII. Résumé des principales décisions prises (point 6 de l'ordre du jour)	30	6



I. Participation

1. Le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (ci-après le GE.5) a tenu sa quatrième session les 6 et 7 novembre 2023. Cette session, présidée par M. M. Eder (Autriche), s'est tenue en présentiel, tout en permettant une participation virtuelle supplémentaire via Webex, à la demande du Président, à des fins de consultation au sujet de certains points de l'ordre du jour.
2. Ont participé à la réunion des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants : Autriche, Belgique, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, Irlande, Lituanie, Pays-Bas (Royaume des), Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Suisse.
3. Des représentants des organisations non gouvernementales ci-après ont participé à la session : Association pour l'efficacité énergétique et la protection de l'environnement (Envergevko), Fédération européenne des cyclistes (ECF), Partnership for Urban Mobility, Équipe d'invention et d'innovation (Iran (République islamique d')), Vélo & Territoires et Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI)/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.5/6

4. Le GE.5 a adopté l'ordre du jour de la quatrième session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/6.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3, document informel WP.5/GE.5 (2023) n° 5

5. Le GE.5 a examiné les données relatives aux réseaux cyclables nationaux et régionaux disponibles sur le site de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) de la CEE. Ce faisant, il a été informé par l'Espagne des nouveaux progrès accomplis dans la conception du réseau national espagnol et de l'achèvement prévu de ces travaux au deuxième trimestre de 2024. L'Irlande a rappelé que son réseau national était en attente de l'approbation du Gouvernement. Le Portugal a mentionné le processus de consultation des municipalités sur la conception du réseau, qui constituait une première étape de celle-ci. La Slovaquie a présenté au GE.5 les progrès réalisés en matière d'infrastructures cyclables dans le cadre du projet de plans vélo dans la région du Danube.
6. Le GE.5 a remercié l'Espagne, l'Irlande, le Portugal et la Slovaquie pour ces informations. Il a ensuite pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant le peu de données fournies par les pays sur l'application des trois principes convenus lors de la réunion précédente pour la conception d'un réseau cyclable de la CEE sur la base des réseaux nationaux. Le GE.5 a donc invité les pays à envoyer leurs propositions relatives au réseau de la CEE en application des trois principes arrêtés lors de la session précédente : a) certaines routes EuroVelo peuvent servir de tracé de base aux routes cyclables du réseau CEE sur le territoire des pays de la CEE, si et comme cela convient à chaque pays concerné ; b) les routes cyclables du réseau CEE doivent être des itinéraires longue distance ; c) les routes cyclables du réseau CEE doivent permettre le franchissement des frontières. Il a également suggéré d'appliquer un indicateur de densité de 40 à 100 km de routes par zone de 1 000 km², pour que la densité du réseau soit similaire entre les pays.
7. Un représentant du secrétariat du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) a fait savoir au GE.5 que le Comité directeur du PPE-TSE avait décidé à sa vingt et unième session (Genève, 23-25 octobre 2023) de recommander de

reporter la sixième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, initialement prévue pour 2025. Le GE.5 a également pris note de la création d'un groupe de travail placé sous l'égide du Comité directeur et chargé d'élaborer des propositions en vue de l'élaboration d'un instrument juridique relevant du PPE-TSE. Les sujets suivants ont été mentionnés en tant que thèmes pouvant faire l'objet de cet instrument :

- a) Réseau cyclable et normes minimales ;
- b) Réduction de la demande de transport et de mobilité ;
- c) Transport et mobilité dans les zones rurales ;
- d) Aspect sanitaire de l'évaluation de l'impact des transports sur l'environnement ;
- e) Évolution des technologies des transports.

8. Le Comité directeur du PPE-TSE envisageait également de mettre au point une procédure de collecte et de partage de données, de renforcement des capacités et d'éducation, et de formation et de sensibilisation du public dans le domaine du cyclisme.

9. À la lumière des informations fournies, le GE.5 a observé que les résultats de ses travaux sur la conception du réseau cyclable de la CEE, les définitions communes qu'il arrêterait pour les infrastructures cyclables et les recommandations qu'il formulerait pour les paramètres des itinéraires cyclables représenteraient une contribution essentielle à la création d'un éventuel instrument juridique sur le réseau cyclable et les normes minimales y relatives. Le GE.5 a également souligné que les cadres juridiques internationaux existants relatifs au cyclisme devaient être pris en compte avant de prendre une décision sur le champ d'application du futur instrument juridique, en particulier en ce qui concernait les points b) à e) figurant au paragraphe 7 ci-dessus.

10. L'ECF a présenté le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3 dans lequel figure le projet de guide pour la conception d'un réseau cyclable national et qui tient compte des catégories d'itinéraires cyclables et d'usagers ainsi que de divers paramètres relatifs aux itinéraires. Le GE.5 a accueilli le projet avec satisfaction. Lors du débat y relatif, il a noté que l'étude mentionnée à l'étape 3 du guide n'était que préliminaire et devrait être considérée comme telle. Le GE.5 a également décidé que des observations écrites supplémentaires sur le guide pouvaient être transmises au secrétariat jusqu'au 15 décembre 2023 pour être examinées lors de sa session suivante en janvier 2024.

11. L'ECF a également présenté le document informel WP.5/GE.5 (2023) n° 5, qui contient des paramètres additionnels relatifs aux itinéraires cyclables concernant les intersections, la séparation avec les piétons, l'inclinaison (pentes), l'ombragement ainsi que, pour les infrastructures cyclables, des paramètres de qualité relatifs à la priorité et à l'accessibilité.

12. Le GE.5 a examiné ce document et a décidé :

- a) De réduire le nombre de voies à traverser aux intersections non contrôlées visées au tableau 1, afin que les personnes circulant sur des itinéraires cyclables de base n'en traversent plus qu'une par direction contre deux actuellement ;
- b) D'augmenter l'angle de visibilité minimal le long de la chaussée aux intersections entre une chaussée et un itinéraire cyclable de base lorsque le cycliste a la priorité ;
- c) De ne pas donner de détails sur des questions pour lesquelles on manque d'expérience ou de preuves et donc de ne pas donner de valeurs précises le cas échéant ; en ce qui concerne les voies partagées entre piétons et cyclistes, de ne pas recommander de côté de la piste pour la circulation piétonne (côté du sens de circulation contre côté opposé au sens de circulation) ;
- d) D'insister sur le fait que les flux de circulation des piétons et des cyclistes doivent être séparés dans les zones urbaines et aux abords des sites touristiques ;
- e) De ne pas donner de détails relatifs à l'ombragement, à la priorité et à l'accessibilité.

13. Dans le même temps, les experts ont été invités à fournir des observations supplémentaires sur les paramètres additionnels jusqu'au 15 décembre 2023.

14. Le GE.5 a également demandé au secrétariat et à l'ECF de faire figurer ces paramètres dans le guide pour la conception d'un réseau cyclable national. L'étape 7 du guide devrait viser les paramètres relatifs aux intersections et à l'inclinaison. L'étape 2 devrait mentionner l'accessibilité. Les questions d'ombragement et de priorité devraient être abordées dans l'étape 7. Lors de l'ajout des paramètres, il conviendra de décider si les tableaux les contenant figureront tous dans le guide, ou si certains d'entre eux seront placés dans une ou plusieurs annexes. Le GE.5 a demandé que la version actualisée du guide soit présentée à sa session suivante.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.1,
ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/4, document informel WP.5/GE.5
(2023) n° 6

15. Lors de ses précédentes sessions, le GE.5 a examiné des propositions de définitions communes pour différents types d'infrastructures cyclables. Le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.1 contient toutes les définitions arrêtées à ce jour à l'exception de celle du terme « autoroute à vélo ». En ce qui concerne cette dernière, le GE.5 souhaitait l'examiner davantage, en tenant compte des prescriptions et attentes minimales en ce qui concerne la priorité de passage, la réduction des arrêts imposés aux intersections et les questions d'accessibilité.

16. Après avoir examiné les paramètres de qualité définis dans le document informel WP.5/GE.5 (2023) n° 5 relatifs à la priorité de passage, à la réduction des arrêts imposés aux intersections et aux questions d'accessibilité, le GE.5 a décidé qu'ils ne devaient pas être ajoutés à la définition. Le GE.5 a ensuite demandé au secrétariat et à l'ECF d'utiliser la définition du terme « autoroute à vélos » proposée dans le projet CHIPS (*Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning*, Innovation en matière d'autoroutes à vélos pour des transports de personnes et un aménagement du territoire plus intelligents), financé par l'Union européenne, et de l'ajuster sur le plan linguistique afin d'éviter des termes ambigus, tels que celui de « liaisons fonctionnelles ». La définition améliorée devrait être intégrée au document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.2.

17. Le GE.5 a ensuite poursuivi sa discussion sur les définitions du terme « cycle ». À cette fin, il a examiné les propositions figurant dans le document informel WP.5/GE.5 (2023) n° 6 élaboré par le secrétariat en collaboration avec l'ECF et CONEBI/WBIA. Ces définitions avaient été mises au point sur la base de la définition qui figurait dans les Conventions sur la circulation routière et sur la signalisation routière et en tenant compte de deux facteurs convenus à la réunion précédente, à savoir : a) la vitesse de coupure de l'assistance électrique des différents types de cycle ; et b) la largeur du cycle. Le troisième facteur, à savoir le poids ou la masse du cycle, n'avait pas été pris en compte car il n'avait pas d'influence sur l'admission d'un cycle à circuler sur une infrastructure cyclable, étant donné que d'autres véhicules plus lourds que des cycles y étaient également admis, par exemple les véhicules de maintenance.

18. GE.5 a examiné les définitions proposées. La question du poids a été soulevée au cours du débat qui a suivi. Bien qu'il ait été convenu que le poids ne jouait pas de rôle dans l'agrément des cycles à circuler sur des infrastructures, il s'agissait d'un facteur important pour la sécurité routière. La question de la longueur des cycles a également été examinée. D'une part, elle a été jugée cruciale pour le calcul des dimensions des îlots devant accueillir les cyclistes aux intersections. D'autre part, convenir d'une longueur normalisée permettrait de faciliter le transport des cycles dans les transports en commun, ce qui garantirait l'intégration des cycles personnels à la multimodalité.

19. À l'issue du débat, le GE.5 a décidé de ne pas tenir compte de la longueur dans la définition et de poursuivre l'examen de la question du poids. À cette fin, il a demandé au

secrétariat, à l'ECF et à CONEBI/WBIA de reproduire le document des définitions relatives aux cycles et d'ajouter des options aux définitions, notamment pour le poids de chaque type de cycle. Le GE.5 a également demandé que la vitesse de coupure des moteurs électriques auxiliaires de type 1 passe de 32 km/h à 25 km/h et que chaque pays puisse appliquer un seuil de vitesse de coupure différent conformément à sa législation nationale.

20. Le GE.5 a également invité les experts à envoyer au secrétariat des observations supplémentaires sur les définitions, le cas échéant, avant le 15 décembre 2023.

21. Le GE.5 a ensuite poursuivi son débat sur les propositions de modifications éventuelles à apporter à la Convention de 1968 sur la signalisation routière, sur la base des propositions figurant dans le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/4 et compte tenu des définitions acceptées des différents types d'infrastructures cyclables. Le débat a été mené conjointement avec des experts du groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière du Forum mondial pour la sécurité routière (WP.1) qui se sont joints à la session.

22. Les questions ci-après ont été évoquées au cours du débat :

a) Il a été suggéré d'élaborer une proposition visant à inclure des signaux routiers pour les pistes cyclables obligatoires et non obligatoires dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Dans le même temps, il a été déclaré que la définition d'une piste cyclable ne devait pas faire référence aux paramètres de la piste, et qu'il fallait donc la modifier ;

b) La définition de la voie cyclable figurant dans la Convention sur la signalisation routière laisse aux Parties contractantes la possibilité d'indiquer dans leur législation nationale si les véhicules à moteur y sont admis et dans quelles circonstances, et, le cas échéant, si la voie cyclable correspond à la définition de la voie ou bande cyclable suggérée. En outre, le terme « suggérée » peut prêter à confusion quant à savoir si les cyclistes doivent ou non utiliser cette voie cyclable. Dans ce contexte, il n'est peut-être pas judicieux de faire la distinction entre une voie cyclable permettant la circulation automobile et une autre l'interdisant. Dans le même temps, il serait souhaitable d'élaborer une règle de circulation imposant aux véhicules automobiles de ne pas s'engager sur les voies cyclables, sauf dans certaines circonstances spécifiques ;

c) Il n'a pas été jugé nécessaire d'ajouter les chaudières et le marquage de voie partagée à la Convention sur la signalisation routière, ni de prévoir un signal routier spécifique pour les voies vertes, par exemple sur les voies de service des domaines agricoles ou aquatiques. La Convention prévoit une combinaison de signaux C et de panneaux H pour réglementer l'accès à ces infrastructures ;

d) Les rues cyclables sont une infrastructure importante, et des signaux routiers indiquant le début et la fin d'une telle rue, et éventuellement des zones cyclables, devraient être ajoutés à la Convention sur la signalisation routière ;

e) Il n'a pas été jugé nécessaire d'ajouter des exemples de signaux de présignalisation ou de direction destinés aux cyclistes dans la Convention sur la signalisation routière. Les recommandations sur la signalisation des itinéraires cyclables EuroVelo figurent depuis 2009 dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2). On a considéré qu'elles étaient pertinentes et méritaient d'être diffusées en tant que bonnes pratiques. À cette fin, il pourrait être envisagé d'ajouter la signalisation des itinéraires cyclables EuroVelo à la Convention ;

f) En raison des règles de circulation différentes régissant les passages pour cyclistes et les passages pour piétons, il n'a pas été jugé opportun d'élaborer un signal représentant un passage commun pour piétons et cyclistes et de le faire figurer dans la Convention sur la signalisation routière. Des avis divergents ont été exprimés au sujet de la solution consistant à joindre un signal de cédez-le-passage à un panneau composé d'un symbole de cycle et de flèches indiquant les directions depuis lesquelles les cyclistes peuvent approcher le passage. Certains experts estimaient qu'il était important pour la sécurité d'avertir les conducteurs de la présence de cyclistes circulant à double sens sur un passage pour cyclistes, et que cette question devrait être examinée plus en détail ;

g) Le principe du cédez-le-passage cycliste au feu permet d'accroître la sécurité. Il serait souhaitable de faire figurer un signal correspondant à cette solution dans la Convention sur la signalisation routière ;

h) Il est souhaitable de proposer une solution de présélection des voies pour les cyclistes, qui devrait figurer dans la Convention sur la signalisation routière sous forme de signaux et de marquages routiers spécifiques ;

i) La zone avancée pour cyclistes (sas vélos) est une solution souhaitable et devrait figurer dans la Convention sur la signalisation routière sous forme de disposition spécifique relative aux marquages routiers. Le marquage doit non seulement indiquer la zone avancée ou le sas, mais aussi la manière de s'en approcher, en indiquant la voie d'entrée, en particulier lorsque la chaussée menant à l'intersection ne comporte pas de marquage de voie cyclable. Il n'a pas été jugé nécessaire d'élaborer un signal routier pour cette solution ;

j) Les aménagements pour bifurcation indirecte peuvent s'avérer utiles, en particulier pour des groupes de cyclistes dits occasionnels ou exigeants, et peuvent être désirables pour mieux protéger ces groupes. Il serait donc souhaitable d'élaborer un signal et des marquages routiers correspondant à cette solution, pour ajout dans la Convention sur la signalisation routière. Les bifurcations indirectes peuvent être remplacées par un feu de circulation comportant un feu vert à part qui permet aux cyclistes de traverser une intersection ou une chaussée.

23. Le GE.5 a décidé d'examiner toutes les questions susmentionnées à sa prochaine session au moment de formuler ses recommandations relatives à la modification de la Convention sur la signalisation routière.

24. Aucune question spécifique n'a été soulevée concernant la proposition de modification des dispositions de la Convention sur la signalisation routière relatives aux signaux lumineux pour les cyclistes. Ces travaux peuvent donc être considérés comme achevés.

25. Le GE.5 a remercié le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière du WP.1 pour ses observations et ses suggestions précieuses et pour sa participation à la session.

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

26. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

27. Le secrétariat a annoncé au GE.5 qu'il était prévu que sa prochaine session ordinaire se tiendrait à Genève les 30 et 31 janvier 2024.

28. Les experts ont fait savoir au secrétariat qu'une réunion de haut niveau sur le cyclisme se tiendrait en Belgique aux mêmes dates. Il a donc été invité à étudier la possibilité d'organiser la réunion suivante juste après cette réunion de haut niveau.

29. Les experts ont également fait savoir au secrétariat que la conférence Velo-city se tiendrait à Gand du 18 au 21 juin 2024 et lui ont demandé d'éviter tout conflit de calendrier avec la dernière réunion du GE.5.

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

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