



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

Cinquième session

Genève, 4 mars 2024

Rapport du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables sur sa cinquième 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)	5–13	2
IV. Infrastructures cyclables : définitions et normes (point 3 de l'ordre du jour)	14–21	3
V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	22	5
VI. Date et lieu de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)	23–25	5
VII. Résumé des principales décisions prises (point 6 de l'ordre du jour)	26	5



I. Participation

1. Le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (ci-après « le GE.5 ») a tenu sa cinquième session le 4 mars 2024. Cette session, présidée par M.Eder (Autriche), s'est tenue en présentiel. Les participants ont pris en considération les débats tenus à une session informelle spéciale organisée à Bruxelles le 31 janvier et le 1^{er} février 2024 par le Gouvernement de la Région flamande de Belgique (Département de la mobilité et des travaux publics).
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, France, Irlande, 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 également participé à la session : Association pour l'efficacité énergétique et la protection de l'environnement (Enverçevko), Équipe d'invention et d'innovation (Iran (République islamique d')), Fédération européenne des cyclistes, Partnership for Urban Mobility, 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.5/8.

4. Le GE.5 a adopté l'ordre du jour de sa cinquième session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/8.

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/Rev.1.

5. À ses précédentes sessions, le GE.5 avait défini trois principes à suivre dans le cadre de la conception d'un réseau d'itinéraires cyclables de la CEE à partir des réseaux nationaux, ainsi qu'un indicateur de densité à appliquer afin que la densité du réseau soit similaire dans tous les pays. Les pays déjà dotés d'un réseau national avaient été invités à prendre connaissance des trois principes et de l'indicateur, et à faire connaître au secrétariat les itinéraires nationaux à intégrer au réseau d'itinéraires cyclables de la CEE.
6. Le secrétariat a informé le GE.5 qu'il y avait eu peu de retours de la part des pays au sujet de la conception du réseau d'itinéraires cyclables de la CEE. Il a également présenté un premier projet partiel de réseau. Le réseau était incomplet parce qu'il n'était pas possible de l'étendre aux pays qui n'avaient pas communiqué de données sur leurs itinéraires nationaux ou supranationaux (EuroVelo, par exemple).
7. Le GE.5 a remercié le secrétariat d'avoir élaboré le premier projet. Il a aussi fait observer que certains itinéraires nationaux étaient discontinus et que, à moins qu'il soit prévu de les compléter, ces itinéraires ne devaient pas faire partie du réseau de la CEE.
8. Le GE.5 a prié le secrétariat de superposer les itinéraires EuroVelo et le réseau de la CEE de sorte que les autres itinéraires importants du réseau soient visibles.
9. Le GE.5 a également demandé aux pays de collaborer avec le secrétariat et de continuer de modifier le réseau d'itinéraires cyclables de la CEE afin que celui-ci soit constitué des itinéraires de leur choix.
10. Le GE.5 a confirmé aux pays que le réseau de la CEE pouvait être constitué d'itinéraires tant existants que prévus, ajoutant que, dans la mesure du possible, les pays devaient préciser au secrétariat si tel itinéraire ou tronçon d'itinéraire existait déjà ou était encore à l'état de projet. Il a aussi exprimé le souhait que, à l'avenir, on puisse connaître les caractéristiques de chaque itinéraire existant ou prévu, notamment le type d'infrastructure

(piste cyclable, voie cyclable, voie verte, route à circulation mixte, etc.), ainsi que ses paramètres (largeur, qualité du revêtement, etc.). Le secrétariat et la Fédération européenne des cyclistes ont été priés de soumettre une proposition de liste des caractéristiques qui devraient à l'avenir être communiquées et publiées sur le site de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) de la CEE.

11. Le GE.5 a ensuite examiné le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3/Rev.1, dans lequel figurait le projet de guide pour la conception de réseaux d'itinéraires cyclables. Il a décidé : a) d'inclure dans le rapport, en tant qu'annexe I, un tableau répertoriant les indicateurs de densité des réseaux nationaux ; b) de transférer à l'annexe II les grilles de décisions relatives aux différents types d'infrastructures linéaires cyclables, y compris les orientations sur le partage de la route entre cyclistes et piétons, ainsi que les tableaux détaillant les paramètres recommandés en fonction du type d'infrastructure ; c) de conserver à l'annexe III les recommandations concernant les passages pour cyclistes ; d) d'ajouter dans une annexe IV les définitions des différents types d'infrastructures cyclables, telles que présentées dans un document distinct.

12. Le GE.5 a décidé que le guide devait aider les pays à mettre en place des réseaux d'itinéraires cyclables à tous les niveaux et pas seulement au niveau national, et a donc prié le secrétariat de revoir et de corriger le texte en conséquence.

13. Enfin, le GE.5 a demandé qu'une table des matières figure dans la version finale du guide afin que les futurs utilisateurs puissent le consulter aisément. Le guide devrait aussi être publié séparément du rapport final du GE.5, de sorte qu'il soit facilement accessible aux professionnels du secteur des transports intéressés. Le GE.5 a prié le secrétariat d'étudier la possibilité de faire paraître le guide sous la forme d'une publication distincte dans les trois langues de travail de la CEE.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.2,
ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/4 et
ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2024/1.

14. À ses sessions antérieures, le GE.5 avait examiné des propositions de définitions communes pour différents types d'infrastructures cyclables. Les définitions arrêtées figurent dans le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/2/Rev.2. Le GE.5 avait aussi reçu des commentaires sur ces définitions de la part du groupe d'experts informel intergouvernemental de la signalisation routière du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), en particulier au sujet des termes « piste cyclable » et « voie cyclable ». À sa cinquième session, il a été invité à se prononcer sur ces commentaires.

15. Compte tenu des commentaires du groupe d'experts informel, le GE.5 est parvenu aux conclusions suivantes :

- Piste cyclable : conserver la définition originale des Conventions de 1968. La phrase établissant une distinction entre piste cyclable obligatoire et piste cyclable non obligatoire ne devrait pas être ajoutée. Au lieu de cela, une note explicative devrait décrire ces deux types d'infrastructures, leurs applications et la signalisation correspondante ;
- Voie verte : ajouter une note explicative pour apporter des précisions sur la signalisation des voies vertes, et dans un souci d'exhaustivité, ajouter aussi une définition du terme « piste cyclable et piétonne » ;
- Voie cyclable : ajouter une note explicative pour préciser que, conformément à l'article 26 bis de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par une ligne continue ou par une ligne discontinue, et mettre ces deux types de marques en lien avec les notions de « voie cyclable obligatoire » et de « voie cyclable suggérée » ;

- Cédez-le-passage cycliste au feu : ajouter une note explicative pour apporter des précisions sur cette solution, compte tenu du paragraphe 2 a) de l'article 21 de la Convention de 1968 sur la circulation routière.

16. Le GE.5 a prié le secrétariat et la Fédération européenne des cyclistes de réviser le document dans lequel figuraient les définitions compte tenu des conclusions susmentionnées, et de proposer des modifications supplémentaires s'il y avait lieu, notamment d'ajouter des notes explicatives des autres définitions. Le document devait ensuite être communiqué aux experts concernés, qui pourraient ainsi formuler des observations avant la dernière session du GE.5, de sorte qu'il puisse en être tenu compte dans l'élaboration du projet de rapport final du GE.5.

17. Le GE.5 a ensuite examiné le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2024/1, dans lequel figurait une proposition de définitions du terme « cycle ». Il a apporté des modifications supplémentaires à la définition du terme « cycle cargo large ». Il est convenu qu'il n'y avait pas de raison pour que les cycles cargo larges soient équipés d'un moteur électrique auxiliaire de type 2 et a donc décidé de supprimer la mention de ce moteur de la définition. Cette modification apportée, il est convenu que ses travaux sur les définitions du terme « cycle » étaient achevés, à moins que des commentaires ne soient reçus avant la dernière session. Le GE.5 a aussi décidé d'ajouter les définitions du terme « cycle » dans le document où étaient proposées des modifications des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, et de préciser dans le document en question les changements qui découleraient de l'introduction de ces nouvelles définitions.

18. Enfin, le GE.5 a poursuivi ses débats sur les propositions de modification des Conventions de 1968 sur la signalisation routière et sur la circulation routière en s'appuyant sur le document ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/4 et sur les commentaires reçus du groupe d'experts informel intergouvernemental de la signalisation routière.

19. Le GE.5 a décidé de proposer les modifications suivantes :

- Inclusion dans les deux Conventions : définition du terme « rue cyclable » ;
- Inclusion dans la Convention de 1968 sur la circulation routière ou dans l'Accord européen la complétant : règles particulières applicables aux rues cyclables ;
- Inclusion dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière :
 - Signaux indiquant une piste cyclable non obligatoire et une fin de piste cyclable non obligatoire, et dispositions connexes ;
 - Signaux indiquant une rue cyclable et une fin de rue cyclable, et dispositions connexes ;
 - Panneau additionnel indiquant les directions depuis lesquelles les cyclistes peuvent s'engager sur un passage pour cyclistes, et disposition connexe ;
 - Dispositions relatives au signal et aux marques indiquant une présélection des voies, et exemple de diagramme de ces marques ;
 - Panneau additionnel indiquant un cédez-le-passage cycliste au feu, et disposition connexe ;
 - Dispositions relatives aux marques indiquant une zone avancée pour cyclistes, et exemple de diagramme de ces marques ;
 - Signal et diagramme des marques indiquant un aménagement pour bifurcation indirecte, et dispositions connexes ;
 - Signal d'identification des itinéraires cyclables et disposition connexe, et exemple de signal d'identification d'un itinéraire EuroVelo.

20. Le GE.5 a aussi décidé de ne pas proposer d'intégrer, dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière, de dispositions relatives aux chaudières et aux marquages de voie partagée (chevrons cycle), ni d'exemples de signaux de présignalisation et de direction applicables aux seuls cyclistes. Les recommandations relatives à ces infrastructures doivent

figurer dans les notes explicatives qui accompagnent les définitions des différents types d'infrastructures cyclables.

21. Le secrétariat et la Fédération européenne des cyclistes ont été priés de réviser le document dans lequel étaient présentées les propositions de modification des Conventions de 1968, puis de le communiquer aux experts concernés, qui pourraient ainsi formuler des observations avant la dernière session du GE.5, de sorte qu'il puisse en être tenu compte dans l'élaboration du projet de rapport final du GE.5.

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

22. 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)

23. Le secrétariat a annoncé au GE.5 que sa sixième et dernière session devait se tenir à Genève du 22 au 24 mai 2024.

24. Le secrétariat a aussi informé le GE.5 que, depuis le 22 janvier, les services de conférence de l'Office des Nations Unies à Genève n'assuraient plus le service des réunions virtuelles ou hybrides. Par conséquent, les réunions tenues au Palais des Nations ne pouvaient plus avoir lieu qu'en présentiel.

25. Le GE.5 a exprimé son mécontentement quant à l'impossibilité d'organiser des réunions hybrides. Il a souligné que des modalités hybrides permettaient une consultation plus large dans les cas où des experts dont l'avis était sollicité ne pouvaient se rendre à Genève, et qu'une participation virtuelle des experts à ses débats était tout aussi efficace qu'une participation physique.

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

26. Le GE.5 a passé en revue le rapport sur sa cinquième session et l'a adopté.
