



---

**Commission économique pour l'Europe**

**Comité des transports intérieurs**

**Groupe de travail des statistiques des transports**

**Soixante-quinzième session**

Genève, 24-26 avril 2024

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique  
et harmonisation des statistiques des transports**

**Collecte de données sur les infrastructures cyclables**

**Note du secrétariat**

*Résumé*

Le présent document examine l'importance de la collecte de données sur les infrastructures cyclables, l'accent étant mis sur la nécessité de disposer de définitions et de méthodes normalisées dans la région de la CEE. Il décrit les efforts déployés par le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables et par le Groupe de travail des statistiques des transports pour sélectionner et collecter des données sur l'infrastructure cyclable afin de favoriser la mobilité urbaine durable et la prise de décision éclairée.



## I. Introduction

1. L'augmentation de la part du vélo comme mode de transport, qui a été accentuée par la pandémie de COVID-19 et par la promotion qui en a été faite en tant que mode de transport durable, nécessite le développement d'infrastructures sûres pour garantir la sécurité de ce groupe d'utilisateurs de la route vulnérables que sont les cyclistes. La réalisation d'un réseau cyclable complet devrait être un élément important des stratégies de mobilité aux niveaux national, régional ou municipal.
2. Pour y parvenir, il convient d'adopter une méthode ciblée afin de collecter l'ensemble des données dont les urbanistes, les décideurs et les pouvoirs publics ont besoin pour mettre en place des environnements favorables aux cyclistes et faire progresser la mobilité urbaine durable. Ce travail est conforme aux objectifs de développement durable, en particulier à l'objectif 11 (Villes et communautés durables).
3. Il est urgent de normaliser les méthodes de collecte de données dans la région de la CEE afin de garantir la comparabilité et la cohérence de celles-ci. Le Groupe de travail constitue une instance idéale où faciliter cette normalisation grâce à la coopération internationale et à l'élaboration de directives. Ces travaux rejoignent ceux du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5), qui est un organe subsidiaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5). Le GE.5 a contribué à la collecte de données du système d'information géographique (SIG) sur le réseau cyclable existant et sur celui qu'il est proposé de mettre en place dans les pays de la région de la CEE.
4. Le présent document vise à informer le Groupe de travail des activités du GE.5 et à lancer un débat sur la manière dont les deux groupes peuvent coordonner leurs travaux afin de garantir la cohérence de la collecte de données sur les infrastructures cyclables.

## II. Définition des infrastructures cyclables

5. La diversité des termes et des définitions liés à l'infrastructure cyclables (piste cyclable non obligatoire, bande cyclable suggérée, rue cyclable et autoroute à vélos) rend très difficile la collecte et l'analyse cohérentes de données. Ces différentes terminologies peuvent entraîner des confusions et des incohérences dans les contextes nationaux et internationaux. En l'absence de lexique normalisé, il est impossible d'établir une comparaison utile des données relatives aux infrastructures cyclables entre les différentes régions et les différents pays.
6. Il est essentiel de définir et d'adopter une terminologie uniforme pour les infrastructures cyclables. Des définitions claires et cohérentes faciliteront la collecte de données plus précises et plus fiables, permettant ainsi aux décideurs, aux urbanistes et aux chercheurs de prendre des décisions éclairées. Des définitions convenues au niveau international garantiront également la comparabilité des données collectées dans des contextes géographiques et administratifs différents, ce qui renforcera l'utilité des études transnationales et des mesures élaborées. Le Groupe de travail, en collaboration avec le GE.5, a un rôle essentiel à jouer dans la direction des travaux menés à cet effet.
7. Le GE.5 a examiné les définitions des différents types d'infrastructures cyclables et a pris des décisions à ce sujet. Le glossaire Eurostat – Forum international des transports – CEE des statistiques de transport, dont la dernière mise à jour date de 2019, comprend des termes et des définitions relatifs aux infrastructures cyclables. On trouve dans l'annexe I une énumération des projets de définition des types d'infrastructures cyclables proposés par le GE.5 pour le module relatif aux infrastructures cyclables, assortis d'une mention indiquant si cette définition figure ou non dans le glossaire.

### III. Réseau cyclable de la Commission économique pour l'Europe

8. Les données relatives aux réseaux cyclables dans les pays de la CEE sont publiées sur la plateforme du système d'information géographique de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) dirigé par la CEE<sup>1</sup>, sur laquelle on trouve également les itinéraires EuroVelo pertinents et les données des plans vélo dans la région du Danube (voir la figure ci-dessous).

---

<sup>1</sup> [https://gis.unece.org/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=ee9f8fb39436409b91b3563c778eff1e&page=page\\_7](https://gis.unece.org/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=ee9f8fb39436409b91b3563c778eff1e&page=page_7).

## Réseau cyclable de la CEE publié par l'OIIT



9. Actuellement, seuls les itinéraires du réseau apparaissent sur la plateforme. Toutefois, il serait utile d'inclure également :

- Le type d'infrastructure (piste cyclable, voie cyclable, autoroute à vélos) ; et
- Des paramètres techniques comme la largeur, par catégorie d'infrastructure<sup>2</sup>.

## IV. Débat et observations finales

10. À la lumière des travaux menés actuellement par le GE.5, le Groupe de travail souhaitera peut-être envisager d'incorporer dans le questionnaire commun des données relatives aux infrastructures cyclables nationales. Cette proposition est également examinée dans le cadre du prochain processus de simplification du questionnaire commun (ECE/TRANS/WP.6/2024/6).

11. Pour faciliter cette intégration, les termes pertinents et leurs définitions doivent impérativement figurer dans le Glossaire des statistiques de transport. Il est actuellement prévu de publier le Glossaire dans un format interactif en ligne (ECE/TRANS/WP.6/2024/9). Les termes et définitions proposés par le GE.5 et présentés dans l'annexe I seront dûment pris en compte à cet égard.

12. Le Groupe de travail est également invité à présenter ses observations sur les termes et les définitions proposés afin d'aider à unifier encore les méthodes de collecte des données dans les différents contextes nationaux.

<sup>2</sup> Le GE.5 classe les itinéraires cyclables en trois catégories : itinéraire cyclable de base, itinéraire cyclable principal et autoroute à vélos.

## Annexe

## Projet de définitions des types d'infrastructures cyclables proposé par le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables de la CEE

Type d'infrastructure cyclable	Définition	La définition figure-t-elle dans le Glossaire ?
Piste cyclable	Une piste cyclable est une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes et indiquée comme telle par des signaux. Elle est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels. <i>Elle est indiquée comme obligatoire si elle est conçue de telle façon que toutes les catégories d'usagers cyclistes peuvent y circuler sans encombre à tout moment, en application de la législation nationale en vigueur. Dans tous les autres cas, la piste cyclable doit être signalée comme non obligatoire.</i>	Oui, sauf la partie en italique
Voie verte	Une voie verte est une piste cyclable non obligatoire indépendante du réseau routier, qui suit souvent un canal ou une voie ferrée désaffectée. Elle est ouverte aux usagers de la route indiqués par la signalisation ou désignés par la législation nationale.	Non
Voie ou bande cyclable	Une voie cyclable (ou bande cyclable) correspond à la partie d'une chaussée conçue pour les vélos. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales.	Oui
Voie ou bande cyclable suggérée	Une voie cyclable (ou bande cyclable) suggérée est une partie de chaussée séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales dont la présence n'entraîne pas automatiquement de restrictions ou d'obligations pour les usagers de la route. Les véhicules automobiles peuvent notamment y circuler. Les marques matérialisant une voie cyclable suggérée ne doivent pas être considérées comme délimitant un espace exclusivement réservé aux cyclistes. Elles peuvent être un indicateur de l'espace dont les cyclistes ont besoin ou de l'emplacement recommandé d'un cycliste sur la chaussée, surtout si elles ne sont pas situées juste au bord de la chaussée.	Oui
Marquage de voie partagée (chevrons vélo)	Le marquage de voie partagée prend la forme de chevrons vélo indiquant l'emplacement recommandé des cyclistes sur la chaussée. Il n'entraîne aucune restriction ou obligation mais peut servir à guider les cyclistes (par exemple, pour leur permettre de garder une distance de sécurité par rapport aux voitures en stationnement) sur les sections qu'ils partagent avec les véhicules automobiles. Il sert aussi à avertir les autres usagers de la route de la présence de cyclistes. Le marquage de voie partagée est souvent utilisé dans le cadre de la circulation à contre-sens, sur les ronds-points ou là où les cyclistes peuvent circuler sur une chaussée malgré l'existence d'une infrastructure séparée (par exemple, parce que la piste cyclable s'interrompt dans certaines directions au croisement suivant).	Non

<i>Type d'infrastructure cyclable</i>	<i>Définition</i>	<i>La définition figure-t-elle dans le Glossaire ?</i>
Chaucidou	Un chaucidou est une route à double sens avec un marquage indiquant la présence de deux voies cyclables suggérées et où la partie libre de la chaussée n'est pas assez large pour deux véhicules à moteur autres que des motocycles. Il est conseillé aux conducteurs de véhicules à moteur d'utiliser la voie centrale dans les deux sens, et de ne se déporter sur le bord de la chaussée qu'en cas de croisement avec un véhicule arrivant en sens inverse. Les chaucidous se trouvent généralement dans des zones rurales où le trafic automobile est faible.	Non
Rue cyclable	<p>Une rue cyclable est une zone ou une section de route spécialement conçue où des règles de circulation spéciales s'appliquent et où les entrées et les sorties sont signalées comme telles.</p> <p>Rue cyclable, réglementation spéciale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) La vitesse est limitée à 30 km/h ;</li> <li>b) Les cyclistes sont exemptés de toute interdiction de circuler à plusieurs de front, si la législation nationale impose une telle interdiction dans d'autres cas ;</li> <li>c) Les conducteurs ne doivent pas mettre les cyclistes en danger, même s'ils circulent à plusieurs de front. Si nécessaire, les conducteurs doivent s'arrêter pour laisser passer les cyclistes ;</li> <li>d) Le stationnement est interdit sauf aux emplacements où une signalisation le permet.</li> </ul> <p>Rue cyclable, conditions d'utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Le volume du trafic cycliste dépasse 40 % du volume du trafic automobile ;</li> <li>b) Le volume du trafic automobile ne dépasse pas 2 500 voitures par jour ;</li> <li>c) Le trafic de transit des véhicules automobiles a été supprimé (par exemple, par des filtres de circulation, un système de rues à sens unique, etc.).</li> </ul>	Non
Rue à double-sens cyclable	Une rue à double-sens cyclable est une voie à sens unique pour les véhicules automobiles, mais où les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens. Une signalisation appropriée est installée aux entrées de la rue. En outre, un marquage de voie partagée peut être utilisé pour rappeler aux conducteurs de véhicules automobiles la présence éventuelle de vélos circulant dans le sens opposé.	Oui
Couloir bus-vélos	Un couloir bus-vélos est une voie réservée aux autobus (transports en commun) et aux vélos.	Les termes « couloir d'autobus » et « piste cyclable » figurent dans le glossaire

<i>Type d'infrastructure cyclable</i>	<i>Définition</i>	<i>La définition figure-t-elle dans le Glossaire ?</i>
Trottoir autorisé aux vélos	Un trottoir autorisé aux vélos est une partie de la route initialement destinée aux piétons où la circulation des vélos a été autorisée (sous conditions) soit par des règles générales soit par un panneau représentant un vélo sous le signal indiquant un chemin pour piétons.	Non
Voie de domaines agricole, forestier, industriel ou aquatique	Les voies de service des domaines agricoles, forestiers, industriels ou aquatiques sont des dessertes privées interdites à la circulation. La circulation de véhicules automobiles y étant souvent très faible, les vélos peuvent être exemptés de l'interdiction générale à l'aide d'une signalisation adéquate.	Non
Passage pour cyclistes	Un passage pour cyclistes est la partie d'une intersection où les cyclistes sont obligés d'interagir avec les véhicules automobiles, même lorsqu'une piste cyclable les isole physiquement du reste de la circulation entre deux intersections. Les passages pour cyclistes doivent être matérialisés par des marques transversales horizontales et, si les autorités compétentes le jugent opportun, doivent également être signalés aux véhicules approchant de l'intersection par des signaux routiers.	Non
Passage pour cyclistes à niveau séparé	Un passage pour cyclistes à niveau séparé est un tunnel ou un pont réservé aux vélos qui permet aux cyclistes roulant sur une piste cyclable de franchir un obstacle naturel ou artificiel (cours d'eau, route à forte circulation, ligne de chemin de fer, etc.).	Non
Zone avancée pour cyclistes (sas à vélos)	Un sas à vélos, ou zone avancée pour cyclistes, est une zone réservée aux vélos, située à l'entrée d'une intersection, qui permet aux cyclistes de changer de direction plus facilement et aux conducteurs de véhicules automobiles de mieux voir les cyclistes.	Non
Aménagement pour bifurcation indirecte	Un aménagement pour bifurcation indirecte est un espace signalisé permettant aux cyclistes souhaitant bifurquer d'effectuer la manœuvre en deux temps.	Non
Parking à vélos	Un parking à vélos est un lieu aménagé pour le stationnement des vélos. Les deux principaux types de parkings à vélos sont les râteliers à vélo (principalement pour le stationnement à court terme) et les casiers à vélo (pour le stationnement à long terme ou pour le cyclotourisme). Un parking à vélos peut également présenter les caractéristiques supplémentaires suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Être équipé pour accueillir les vélos cargos ;</li> <li>• Être situé sur la voie publique ou dans une zone à accès réglementé ;</li> <li>• Être recouvert d'une toiture ;</li> <li>• Être équipé d'une installation de charge pour les vélos à assistance électrique.</li> </ul>	Non
Cédez-le-passage cycliste au feu	Un cédez-le-passage cycliste au feu permet aux vélos d'ignorer un signal lumineux de circulation lorsque le feu est rouge. Un signal spécial placé sous le feu ou à proximité de celui-ci indique dans quelles directions les cyclistes peuvent continuer à circuler sans s'arrêter au feu, en cédant la priorité aux véhicules et aux piétons qui circulent perpendiculairement.	Non

<i>Type d'infrastructure cyclable</i>	<i>Définition</i>	<i>La définition figure-t-elle dans le Glossaire ?</i>
Autoroute à vélos	Une autoroute à vélos est un produit de mobilité qui offre un itinéraire cyclable d'excellente qualité pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail, servant ainsi d'épine dorsale des réseaux cyclables reliant les villes à leurs banlieues et zones résidentielles et aux principales zones d'activité, dans des conditions qui conviennent à tous les utilisateurs.	Non