



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

Première session

Genève, 2 (après-midi) et 3 juin 2022

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	2
II. Nomination du Président et du Vice-Président.....	5	2
III. Adoption de l'ordre du jour (point 2 de l'ordre du jour).....	6-9	2
IV. Réseau cyclable de la Commission économique pour l'Europe (point 3 de l'ordre du jour).....	10-16	3
V. Définitions des types d'infrastructures cyclables et normes relatives à ces types d'infrastructures (point 4 de l'ordre du jour).....	17-25	4
VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour).....	26-28	5
VII. Date et lieu de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour).....	29	5
VIII. Résumé des principales décisions prises (point 7 de l'ordre du jour).....	30	6
Annexe		
Plan visant à la réalisation des principaux objectifs du mandat du Groupe d'experts pour la période 2022-2024.....		7



I. Participation

1. Le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (ci-après dénommé GE.5) a tenu sa première session les 2 (après-midi) et 3 juin 2022. Cette session, présidée par M. M. Eder (Autriche) et M. G. Steklacic (Slovénie), a pris la forme d'une réunion hybride, certains participants y assistant à distance grâce à la plateforme Zoom et d'autres en personne.
2. Ont participé à la réunion des représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Fédération de Russie, France, Géorgie, Irlande, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie et Slovénie.
3. Un représentant de l'Union européenne était également présent.
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la session : Association de l'industrie du vélo, Türkiye ; Bike in time (Roumanie) ; Fédération européenne des cyclistes ; Association nationale des deux roues, de la quincaillerie, de l'ameublement et des industries connexes (ABIMOTA) ; Planet urban planning ; Association espagnole des marques et du vélo (AMBE) ; Association pour l'efficacité énergétique et la protection de l'environnement (Enverçevko) et World Bicycle Industry Association (WBIA).

II. Nomination du Président et du Vice-Président

5. Le GE.5 a nommé M. M. Eder (Autriche) Président et M. G. Steklacic (Slovénie) Vice-Président. M. Eder et M. Steklacic ont remercié les experts de leur confiance et se sont engagés à exécuter le mandat du groupe.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 1

6. Le secrétariat a indiqué que la création du Groupe avait été demandée par le Comité des transports intérieurs de la CEE à sa quatre-vingt-quatrième session (tenue à Genève en février 2022), à la suite de la demande formulée par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) à sa trente-quatrième session (septembre 2021). Le GE.5 a donc été créé en tant qu'organe subsidiaire du WP.5.
7. Il a en outre été rappelé que le mandat du GE.5 avait été établi en raison de l'adoption, lors de la réunion ministérielle de haut niveau relative au Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) (qui s'est tenue en mai 2021 à Vienne), du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme, en particulier de son module relatif aux infrastructures cyclables. À cette fin, le GE.5 a été chargé de travailler en étroite collaboration avec le Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme et de la mobilité active. En outre, le Groupe devrait également rendre compte au Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et interagir avec celui-ci, de manière régulière.
8. Le secrétariat a également précisé que, puisqu'aucune série de cotes n'avait encore été attribuée aux documents de réunion du groupe nouvellement créé au moment de l'élaboration de l'ordre du jour provisoire, ce dernier avait été publié exceptionnellement en tant que document informel.
9. Le GE.5 a adopté l'ordre du jour de sa première session tel qu'il figure dans le document informel n° 1.

IV. Réseau cyclable de la Commission économique pour l'Europe (point 3 de l'ordre du jour)

10. Le GE.5 a examiné les données sur les infrastructures cyclables des pays de la CEE qui ont été publiées sur la plateforme SIG (système d'information géographique) de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) dirigé par la CEE.

11. Lors de la réunion, l'OIIT a présenté des données sur les réseaux cyclables nationaux (dans certains cas, des réseaux partiels) des pays suivants : Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, République tchèque, Slovaquie, Suisse et Türkiye. De plus, des données pertinentes sur les itinéraires EuroVelo et des données produites dans le cadre du projet relatif aux plans vélo dans la région du Danube ont été intégrées à la plateforme.

12. À cet égard, afin de mieux comprendre l'expérience acquise en matière de collecte de données pour l'établissement de réseaux cyclables à différents niveaux, le GE.5 a également examiné les informations sur l'état du réseau EuroVelo, ainsi que les travaux menés dans le cadre du projet relatif aux plans vélo dans la région du Danube. Pour ces derniers, en particulier, les difficultés particulières rencontrées pour définir et approuver les itinéraires cyclables ont été évoquées. L'attention a été appelée sur les difficultés à mettre en place le réseau en l'absence de base législative. Il a été souligné qu'il convenait de définir des conditions particulières pour l'acceptation des itinéraires au sein du réseau et l'expérience slovène a été partagée à cette fin.

13. Au cours du débat qui s'est ensuivi, le Portugal et l'Espagne ont indiqué aux participants qu'ils travaillaient dans le cadre de stratégies nationales pour la mobilité cycliste afin de mettre en place des réseaux à l'échelon national. Ils devraient pouvoir partager les données relatives aux réseaux nouvellement créés, en 2023. L'Irlande a évoqué l'approche patrimoniale qu'elle a adoptée pour dresser un inventaire sur la base de normes et de paramètres convenus. Les Pays-Bas ont appelé l'attention sur l'importance de définir avec précision des ensembles de données afin que le même type de données comparables soit collecté. Ils se sont portés volontaires pour présenter, à la prochaine session, un exposé sur les résultats d'un projet européen relatif à l'utilisation des données. La Roumanie a indiqué que son réseau national était aux premiers stades de son développement et que le Ministère du développement (par l'entremise du nouveau centre national de coordination du cyclisme) continuerait à travailler sur les itinéraires définis dans le cadre du projet relatif aux plans vélo dans la région du Danube auquel le pays participe.

14. Le GE.5 a invité les pays qui disposent de données sur les réseaux cyclables à les partager afin qu'elles puissent être intégrées dans l'OIIT aux fins d'une analyse plus approfondie.

15. Le GE.5 a ensuite mené une réflexion sur les difficultés à obtenir, auprès des pays qui n'ont pas encore commencé de mettre en place des réseaux cyclables nationaux, des données sur les itinéraires cyclables pour le réseau cyclable de la CEE. Les différents niveaux de densité des réseaux ont également été examinés et il a été convenu de les prendre en compte dans l'analyse approfondie. Compte tenu de ces difficultés, le GE.5 est convenu d'élaborer un guide dans lequel figureront les mesures recommandées pour la mise en place initiale des réseaux cyclables nationaux. Ce guide doit traiter d'un processus d'élaboration d'un itinéraire cyclable et présenter les paramètres techniques d'un itinéraire ainsi que d'autres caractéristiques dont le GE.5 devrait convenir en tant que partie intégrante du module relatif aux infrastructures cyclables de la CEE. Dans ce sens, un projet de guide devrait être élaboré pour examen à la session suivante. Les experts intéressés ont été invités à travailler avec le secrétariat pour élaborer ce projet de guide.

16. Le GE.5 est aussi convenu que, parallèlement au guide, il fallait élaborer un document de travail sur les différents paramètres et sur les catégories d'utilisateurs des itinéraires cyclables (par exemple, les enfants par rapport aux cyclistes expérimentés) afin que ces données puissent être examinées en détail en vue d'intégrer les paramètres et caractéristiques pertinents dans le guide pour la mise en place des réseaux. Le guide et le document de travail devraient figurer dans un plan (voir annexe) visant la réalisation des principaux objectifs du mandat du GE.5.

V. Définitions des types d'infrastructures cyclables et normes relatives à ces types d'infrastructures (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2021/6

17. En se fondant sur le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6, le GE.5 a engagé ses travaux de révision des projets de définition des différents types d'infrastructures cyclables et des signaux routiers correspondants. À cet égard, il a été informé des travaux menés au sein du Groupe d'experts de la signalisation routière de la CEE, notamment des modifications que ce groupe d'experts a proposé d'apporter à la signalisation existante relative au cyclisme en vue d'en améliorer la lisibilité et la visibilité. Il a également été informé des recommandations visant à intégrer dans la Convention sur la signalisation routière de 1968 des signaux routiers supplémentaires tels que ceux indiquant une rue cyclable, une piste cyclable non obligatoire, un passage pour cyclistes, une route sans issue pour les véhicules à moteur et un passage pour cyclistes et piétons. Le Groupe d'experts de la signalisation routière poursuit également ses discussions sur la possibilité d'adopter un signal indiquant un passage pour cyclistes et piétons et un symbole pour un vélo de transport/vélo cargo destiné au transport de passagers ou de charges, mais aucune conclusion n'a encore été tirée.

18. Le GE.5 a accueilli favorablement les recommandations formulées par le Groupe d'experts de la signalisation routière concernant les signaux routiers proposés qui devraient faciliter l'usage du vélo.

19. Le GE.5 a étudié la question de savoir quels autres signaux ou marques routiers, et quelles définitions des types d'infrastructures cyclables il pourrait examiner et ajouter aux types d'infrastructures déjà énumérés dans le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6. Sur les conseils de la Fédération européenne des cyclistes, il a décidé d'examiner la définition du terme « vélo » et de formuler des recommandations quant à l'opportunité de la modifier en fonction des nouveaux types de vélos, notamment les vélos à assistance électrique, y compris ceux qui sont rapides, et les vélos cargos, afin de déterminer si ces types de vélos, en particulier le vélo à assistance électrique rapide, pouvaient circuler sur les infrastructures réservées aux vélos, et si des définitions et des symboles supplémentaires étaient nécessaires pour représenter les types de vélos qui n'étaient pas visés par la définition existante ou celle modifiée du terme « vélo ».

20. Le GE.5 a également décidé d'examiner les dispositions relatives à la signalisation horizontale destinée aux cyclistes, en particulier les marques pour la présélection des voies et les flèches, ainsi que les dispositions relatives aux signaux lumineux de circulation pour cyclistes, telles qu'elles figurent dans la Convention sur la signalisation routière de 1968, l'Accord européen relatif aux marques routières et le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, afin de déterminer s'il souhaiterait formuler des recommandations particulières visant à rationaliser et/ou à mettre à jour ces dispositions.

21. Le GE.5 a demandé au secrétariat de collaborer avec la Fédération européenne des cyclistes, la WBIA et d'autres experts intéressés, pour élaborer, pour examen à la prochaine session, des propositions précises concernant la définition du terme « vélo » et les dispositions relatives aux marques et aux signaux lumineux de circulation pour cyclistes.

22. Le GE.5 est également convenu d'élargir la liste des types d'infrastructures cyclables à examiner en y ajoutant les bandes cyclables facultatives, les zones à usage mixte et les parkings pour vélos, et a prié le secrétariat d'élaborer, en collaboration avec les experts intéressés, des projets de définition de ces types d'infrastructures supplémentaires.

23. Le GE.5 a ensuite examiné les projets de définitions existants figurant dans le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6 jusqu'à la définition de « passage pour cyclistes ». Il a formulé les recommandations suivantes :

- Élaborer une définition d'une piste cyclable qui prenne en compte les circonstances dans lesquelles l'usage de la piste est obligatoire ou non pour les cyclistes et est signalé comme tel ;

- Outre la définition d'une bande cyclable, définir les paramètres des bandes cyclables en tenant compte des différents types de vélos, y compris les vélos cargos, dont le gabarit est plus grand ;
- Établir les règles spéciales auxquelles il est fait référence dans la définition d'une rue cyclable, de sorte que le GE.5 puisse fournir un ensemble de ces règles qui soit conforme aux recommandations minimales ;
- Intégrer dans la définition de « rue à double-sens cyclable » l'obligation de signaler l'autorisation de la circulation à vélos à contre-sens ;
- Élaborer un ensemble de paramètres permettant de déterminer quand il est conseillé d'appliquer les différents types d'infrastructures.

24. Le GE.5 a demandé au secrétariat d'améliorer les définitions et d'élaborer l'ensemble de paramètres tel que prévu dans les recommandations convenues, en collaboration avec les experts intéressés.

25. Le GE.5 a ensuite invité les experts à lui envoyer leurs observations et suggestions sur les définitions qui, faute de temps, n'ont pas été examinées lors de la réunion, à savoir celles allant de « passage pour cyclistes à niveau séparé » à « autoroute à vélos », et a prié le secrétariat de publier un document révisé sur les définitions des types d'infrastructures cyclables pour la prochaine session.

VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)

26. Un représentant du secrétariat du PPE-TSE a informé le GE.5 des réunions ci-après prévues en 2022 dans le cadre du PPE-TSE, qui pourraient intéresser les experts :

a) La réunion du Partenariat sur la mobilité active consacrée au cyclisme, prévue le 13 juin – cette réunion permettrait d'examiner la mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme ;

b) La réunion du Partenariat sur la mobilité adaptée aux enfants et aux jeunes, prévue les 20 et 21 juin, qui visait à examiner les infrastructures du point de vue de la sécurité des enfants et des jeunes ;

c) La réunion du Partenariat pour la mobilité active consacrée à la marche, qui se tiendrait la semaine du 19 au 23 septembre, parallèlement à la conférence internationale Walk21 sur la marche et les communautés vivables ;

d) La vingtième session du Comité directeur du PPE-TSE prévue du 17 au 19 octobre.

27. Le Président a informé le GE.5 de la prochaine conférence Velo-city qui se tiendrait à Ljubljana du 14 au 17 juin 2022 et de la conférence Velo-city 2023 prévue à Leipzig du 9 au 12 mai 2023.

28. Le secrétariat a formulé des propositions concernant la possibilité de mettre en place un projet de financement (fonds GE.5) pour soutenir les activités du groupe. En particulier, ce projet pourrait aider les pays ayant une expérience limitée de l'établissement de réseaux cyclables à commencer de tels travaux en se fondant sur le guide que le GE.5 a décidé d'élaborer. Il pourrait également faciliter la tenue de réunions du GE.5 en dehors de Genève, juste avant ou après d'importantes conférences sur le cyclisme, ce qui pourrait également contribuer à promouvoir les travaux du GE.5 lors de ces conférences.

VII. Date et lieu de la prochaine session (point 6 de l'ordre du jour)

29. Le secrétariat a indiqué au GE.5 qu'il était prévu que sa session prochaine se tienne à Genève les 28 et 29 novembre 2022.

VIII. Résumé des principales décisions prises (point 7 de l'ordre du jour)

30. Le secrétariat a résumé les décisions prises par le Groupe d'experts. 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.

Annexe

Plan visant à la réalisation des principaux objectifs du mandat du Groupe d'experts pour la période 2022-2024

Les deux principaux objectifs ont été transposés sous la forme de résultats finals, de résultats intermédiaires et d'activités pour le Groupe d'experts :

<i>Résultats finals</i>	<i>Résultats intermédiaires</i>	<i>Activités et échéances</i>
Réseau cyclable de la CEE	Guide pour la mise en place d'un réseau cyclable	<ol style="list-style-type: none"> 1. Élaborer et approuver le guide d'ici à novembre 2022. 2. Appliquer le guide pour la mise en place des réseaux cyclables nationaux dans les pays qui n'en disposent pas.
	Paramètres techniques et autres caractéristiques du réseau cyclable de la CEE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Élaborer un document contenant un projet de paramètres techniques et autres caractéristiques d'ici à novembre 2022. 2. Examiner, réviser et sélectionner les paramètres techniques du réseau cyclable de la CEE d'ici à la mi-2023.
	Collecte de données et analyse des réseaux cyclables nationaux aux fins de la mise en place du réseau cyclable de la CEE	<ol style="list-style-type: none"> 1. Recueillir des données sur les réseaux cyclables d'autres pays de la CEE et les intégrer dans la plateforme SIG de l'OIIT jusqu'à la fin de 2023. 2. Analyser les réseaux cyclables nationaux disponibles et établir le réseau cyclable de la CEE d'ici à 2023. 3. Examiner la proposition de réseau d'ici à la mi-2024.
Définitions convenues des différents types d'infrastructures cyclables	Sous-ensemble de définitions convenues	<ol style="list-style-type: none"> 1. Convenir de cinq définitions d'ici à la fin de 2022 2. Convenir de dix définitions d'ici à la mi-2023 3. Convenir de quinze définitions d'ici à la fin de 2023 3. Convenir de toutes les définitions d'ici à la mi-2024