



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

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Infrastructures cyclables : définitions et normes**Modifications éventuelles à apporter à la Convention de 1968
sur la signalisation routière****Note de la Fédération européenne des cyclistes et du secrétariat****I. Introduction**

1. Le Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5) a constaté, au cours de ses travaux sur l'élaboration de définitions communes pour différents types d'infrastructures cyclables, qu'il pourrait être opportun de modifier les dispositions de la Convention de 1968 sur la signalisation routière (ci-après la « Convention »). Les experts du GE.5 sont d'ores et déjà convenus de proposer des modifications à apporter aux articles 23 et 24 de la Convention en ce qui concerne les signaux lumineux de circulation. Ces propositions figurent dans le document [ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/1](#). En outre, le GE.5 a relevé des modifications éventuelles à apporter à la Convention en ce qui concerne a) les signaux et les marques de présélection des voies pour un groupe particulier d'utilisateurs de la route, b) le marquage des voies partagées, et c) les signaux et les marques indiquant les zones avancées pour cyclistes, les sas à vélos et les aménagements pour bifurcation indirecte.

2. Le GE.5 a donc demandé au secrétariat et à la Fédération européenne des cyclistes d'évaluer s'il conviendrait, compte tenu des définitions acceptées et examinées, de faire des propositions visant à compléter ou à modifier les dispositions de la Convention. Cette évaluation devrait également servir de base aux consultations menées avec les experts du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), éventuellement par l'intermédiaire de son groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière, base sur laquelle des propositions de modifications à apporter à la Convention devraient être formulées afin que les dispositions de cette dernière qui concernent le cyclisme soient plus adaptées aux réalités actuelles.

3. On trouvera l'évaluation demandée ainsi que des propositions de modification à la section II du présent document. Les résultats des travaux de l'ancien Groupe d'experts de la signalisation routière du WP.1 ont été pris en compte dans l'évaluation.



II. Évaluation et propositions de modifications à apporter aux dispositions

A. Piste cyclable/voie verte

4. La définition arrêtée d'une « piste cyclable » renvoie à une piste cyclable non obligatoire. Il en va de même pour la définition arrêtée de « voie verte ». Pourtant, cette notion de « piste cyclable non obligatoire » n'apparaît pas dans le texte de la Convention. Il est donc proposé d'ajouter un signal pour les pistes cyclables non obligatoires à la Convention.

5. À sa vingt-deuxième session (Genève, 3 et 4 novembre 2022), le Groupe d'experts de la signalisation routière a approuvé la recommandation concernant l'ajout de signaux indiquant une piste cyclable non obligatoire et la fin d'une piste cyclable non obligatoire à la section E (Signaux de prescriptions particulières) de la Convention. Les paragraphes qu'il est proposé d'ajouter sont libellés comme suit :

« Piste cyclable non obligatoire

Le signal E-XX.0 notifie aux cyclistes qu'ils entrent sur une piste qui leur est réservée et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette piste. Les cyclistes ne sont pas tenus d'utiliser cette piste. Il peut porter la mention « piste cyclable » ou une mention équivalente dans la langue du pays intéressé. »

6. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



« Fin de piste cyclable non obligatoire

Le signal E-XX.0 notifie aux cyclistes la fin d'une piste cyclable non obligatoire. Il est identique au signal [insérer le code], à cela près qu'il est barré par une bande oblique rouge ou, de préférence, par des lignes parallèles rouges formant une telle bande, le traversant de son bord inférieur gauche à son bord supérieur droit. La bande oblique rouge peut soit être interrompue lorsqu'elle traverse le symbole, soit recouvrir ce dernier.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la présente Convention, ce signal peut être placé au revers du signal [insérer le code] destiné aux cyclistes venant en sens inverse. »

7. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



8. Le GE.5 souhaitera peut-être appuyer la recommandation du Groupe d'experts de la signalisation routière, y compris en ce qui concerne la conception des signaux routiers, en vue de son adoption par le WP.1.

9. En outre, le GE.5 proposera peut-être que deux catégories d'usagers de la route, par exemple les cyclistes et les cavaliers ou les piétons, puissent être représentées sur le signal, lequel pourrait alors être utilisé dans les situations où la piste cyclable non obligatoire serait également ouverte à d'autres usagers de la route (cavaliers/piétons). Un tel signal pourrait être particulièrement utile pour signaler les voies vertes.

B. Rue cyclable

10. La définition arrêtée d'une « rue cyclable » fait référence à la signalisation d'une section de route définie comme telle. Des signaux routiers sont donc nécessaires pour signaler les entrées et les sorties de la rue ; il est proposé d'ajouter ces signaux à la Convention.

11. À sa vingt-deuxième session, le Groupe d'experts de la signalisation routière a approuvé la recommandation concernant l'ajout de signaux indiquant une rue cyclable et la fin d'une rue cyclable à la section E (Signaux de prescriptions particulières) de la Convention. Les paragraphes qu'il est proposé d'ajouter sont libellés comme suit :

« Rue cyclable

Le signal E-XX.0 notifie aux cyclistes et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils entrent sur une route où des règles de circulation spéciales destinées à renforcer la sécurité des cyclistes s'appliquent. Il peut porter la mention « rue cyclable » ou une mention équivalente dans la langue du pays intéressé. »

12. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



« Fin de rue cyclable

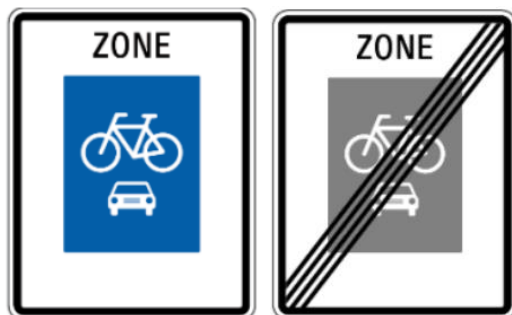
Le signal E-XX.0 notifie aux cyclistes et aux conducteurs d'autres véhicules la fin d'une rue cyclable. Il est identique au signal [insérer le code], à cela près qu'il est barré par une bande oblique rouge ou, de préférence, par des lignes parallèles rouges formant une telle bande, le traversant de son bord inférieur gauche à son bord supérieur droit. La bande oblique rouge peut soit être interrompue lorsqu'elle traverse les symboles, soit recouvrir ces derniers.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 6 de la présente Convention, ce signal peut être placé au revers du signal [insérer le code] destiné aux conducteurs venant en sens inverse. »

13. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



14. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a également conçu des signaux à validité zonale pour les rues cyclables, conçus comme suit :



15. Le GE.5 souhaitera peut-être appuyer les recommandations du Groupe d'experts de la signalisation routière, y compris en ce qui concerne la conception des signaux routiers, en vue de leur adoption par le WP.1.

C. Voie ou bande cyclable/voie ou bande cyclable suggérée

16. Les définitions arrêtées de « voie ou bande cyclable » et de « voie ou bande cyclable suggérée » font référence à des marques routières longitudinales. Toutefois, au chapitre II (Marques longitudinales) de l'annexe 2 de la Convention, on ne trouve aucune disposition particulière concernant les voies ou bandes cyclables. Dans cette perspective, il peut être proposé d'ajouter une disposition expresse, en tant que paragraphe 28 *ter* de la section H, qui concernerait les marques de voies ou bandes cyclables et les marques de voies ou bandes cyclables suggérées. Le GE.5 souhaitera peut-être consulter le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1 pour évaluer l'utilité d'une telle disposition.

D. Passage pour cyclistes

17. La définition arrêtée de « passage pour cyclistes » fait référence à la signalisation et aux marques indiquant ledit passage. Si les marques matérialisant le passage pour cyclistes sont définies dans la Convention (annexe 2, chapitre III, section E, par. 38), ce n'est pas le cas du signal routier correspondant.

18. À sa vingt-deuxième session, le Groupe d'experts de la signalisation routière a approuvé la recommandation concernant l'ajout des signaux indiquant un passage pour cyclistes et un passage pour cyclistes situé à proximité d'un passage pour piétons, et des signaux d'avertissement de danger correspondant aux sections E (Signaux de prescriptions particulières) et A (Signaux d'avertissement de danger) de la Convention, respectivement. Les paragraphes qu'il est proposé d'ajouter sont libellés comme suit :

« Passage pour cyclistes

Le signal E-XX.0 notifie aux usagers de la route l'aplomb d'un passage pour cyclistes. Le fond du panneau est de couleur bleue, le triangle blanc ou jaune et le symbole noir ou bleu foncé. Le symbole représente un cycle roulant sur un passage pour cyclistes délimité par des carrés ou des parallélogrammes. Le symbole peut être inversé. Ce signal est placé à l'aplomb des passages pour cyclistes lorsque les autorités compétentes le jugent utile. »

19. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



« Passage pour cyclistes situé à proximité d'un passage pour piétons

Le signal E-XX.0 notifie aux usagers de la route l'aplomb d'un passage pour cyclistes situé à proximité d'un passage pour piétons. Le fond du panneau est de couleur bleue, le triangle blanc ou jaune et le symbole noir ou bleu foncé. Le symbole représente un piéton traversant sur un passage pour piétons délimité par de larges bandes, au-dessus d'un cycle roulant sur un passage pour cyclistes délimité par des carrés ou des parallélogrammes. Le symbole peut être inversé. Ce signal est placé à l'aplomb d'un passage pour piétons situé à proximité d'un passage pour cyclistes lorsque les autorités compétentes le jugent utile.

Les Parties contractantes peuvent choisir d'utiliser à la fois un signal pour les passages pour piétons (EXX.0) et un signal pour les passages pour cyclistes (EXX.0). »

20. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



« Passage pour cyclistes

Le signal A-XX.X annonce un passage pour cyclistes. »

21. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



« Passage pour cyclistes situé à proximité d'un passage pour piétons

Le signal A-XX.X annonce un passage pour piétons situé à proximité d'un passage pour cyclistes. »

22. Le Groupe d'experts de la signalisation routière a conçu le signal suivant :



23. Le GE.5 souhaitera peut-être tenir compte de la pratique qui a cours dans bien des pays ayant une expérience poussée dans la gestion du trafic cycliste. Ces pays n'utilisent pas de signaux routiers particuliers pour signaler les passages pour cyclistes. Le passage est matérialisé par des marques horizontales ou par la couleur de la chaussée, et la priorité est indiquée grâce aux panneaux de signalisation utilisés habituellement pour la circulation des véhicules. Cette approche est considérée comme conforme à la logique de la Convention (un cycle est un véhicule) et permet aux autorités chargées de la circulation de signaler clairement le passage pour cyclistes en définissant la priorité selon l'importance relative de la route et de la piste cyclable qui la traverse (rôle dans le réseau, densité de la circulation). Par exemple, sur un itinéraire cyclable local, les cyclistes doivent céder le passage aux véhicules circulant sur la route nationale qu'ils traversent ; en revanche, sur une route locale, les automobiles doivent céder le passage aux cyclistes circulant sur une autoroute à vélos.

24. Le GE.5 pourrait également tenir compte du fait que la Convention comprend déjà un signal « débouché de cyclistes » qui avertit les autres usagers de la route de la présence de cyclistes.

25. Le GE.5 souhaitera peut-être examiner plus avant la proposition concernant un signal de passage pour cyclistes et les signaux d'avertissement correspondant ; dans le cas où il serait en désaccord avec la recommandation du Groupe d'experts de la signalisation routière, y compris avec la conception des panneaux de signalisation, il devrait porter cette question à l'attention du groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1.

E. Cédez-le-passage cycliste au feu

26. La définition arrêtée de ce type d'infrastructure fait référence à un panneau spécial situé sous un signal lumineux de circulation ou à côté de celui-ci, servant à indiquer dans quelles directions les cyclistes peuvent continuer à rouler sans s'arrêter au feu. Il convient donc de prévoir et de proposer un panneau spécial, ainsi que sa définition, en vue d'un éventuel ajout à la section H (Panneaux additionnels) de la Convention. Le GE.5 souhaitera peut-être travailler sur cette proposition en consultation avec le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1.

F. Autoroute à vélos

27. La définition actuellement à l'examen d'une « autoroute à vélos » ne fait référence à aucun signal routier ou à aucune marque routière en particulier. Il y est indiqué que les autoroutes à vélos doivent être clairement nommées et doivent posséder une identité visuelle (logo). Dans ce cas, le GE.5 pourrait examiner l'utilité de proposer l'ajout, au point 3 de la section G (Signaux d'identification des routes) (voir également le document [ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1](#)), d'un signal d'identification des itinéraires cyclables, et consulter le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1 à ce sujet. Le paragraphe qu'il est proposé d'ajouter pourrait par exemple être libellé comme suit (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères **gras** pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions, comme c'est le cas dans le document [ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1](#)) :

Signaux d'identification des routes

« IDENTIFICATION DE LA ROUTE

Le signal G, 8 a (G-08.01) permet d'identifier une route par son nom ou son numéro. L'exemple ci-après montre un signal de forme rectangulaire indiquant un numéro de route à deux chiffres.

SIGNAUX D'IDENTIFICATION D'UN ITINÉRAIRE CYCLABLE

Le signal G, 8 b (G-08.02) permet d'identifier un itinéraire cyclable par son nom, son numéro ou son logo. Il comporte un symbole de cycle en plus du nom, du numéro ou du logo de l'itinéraire cyclable, ce qui permet de le distinguer d'un signal d'identification de route. Le symbole ne doit pas apparaître sur le signal s'il est destiné à être utilisé sur un signal de présignalisation, de direction ou de confirmation applicable aux seuls cyclistes, qui comporte déjà un symbole de cycle. Il peut être omis si le signal est utilisé sur une piste cyclable. L'exemple ci-après montre un signal de forme rectangulaire indiquant un numéro d'itinéraire cyclable. »

28. Il conviendra d'élaborer un exemple de signal routier si cette modification est jugée utile.

29. Compte tenu du libellé relatif au signal d'identification d'un itinéraire cyclable, et en particulier des références faites à un signal de présignalisation, de direction ou de confirmation applicable aux cyclistes, il pourrait être utile de proposer l'ajout à la Convention de signaux correspondant à ces cas de figure.

30. Le GE.5 proposera donc peut-être, en consultation avec le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1, d'ajouter un exemple de signal de présignalisation comportant un schéma, en tant que G, 2 d (G-02.4), et un exemple de signal de direction, en tant que G, 6 c (G-06.3) (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères **gras** pour les ajouts, comme c'est le cas dans le document [ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1](#)) :

« SIGNAL DE PRÉSIGNALISATION AVEC SCHÉMA POUR LES CYCLISTES

Le signal de présignalisation de directions G, 2 d (G-02.4) concerne les seuls cyclistes. L'exemple ci-après montre un signal de présignalisation indiquant une intersection. »

31. Il conviendra d'élaborer un exemple de signal routier si l'ajout d'un tel signal à la Convention est jugé utile. La solution proposée pour indiquer que le panneau concerne les cyclistes, à savoir l'ajout d'un symbole représentant un cycle dans la partie supérieure du signal, est présentée dans la figure ci-dessous.

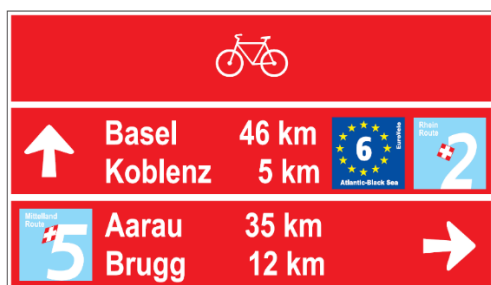


Source : Aleksander Buczyński, Fédération européenne des cyclistes.

« SIGNAL DE DIRECTION POUR LES CYCLISTES

Le signal G, 6 c (G-06.3) indique plusieurs directions qui concernent les seuls cyclistes. L'exemple ci-après montre un signal de direction indiquant les différentes directions au moyen de flèches. »

32. La Résolution d'ensemble sur la signalisation routière comporte déjà un exemple de ce type de signal routier (voir ci-dessous).



Source : Résolution d'ensemble sur la signalisation routière, CEE, 2010.

33. Par ailleurs, pour des raisons de cohérence et compte tenu de la référence faite à d'autres signaux dans le libellé relatif au signal d'identification d'un itinéraire cyclable, il est proposé qu'une règle semblable à celle figurant déjà au sous-point 2 (Signaux de direction) du point II (Définitions et illustrations) de la section G (à savoir « Ces signaux peuvent également préciser les catégories de véhicules auxquels ils s'appliquent ») (voir [ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1](#)), soit également répétée au sous-point 1 (Signaux de présignalisation) et au sous-point 5 (Signaux de confirmation).

34. En outre, indépendamment du signal d'identification d'un itinéraire cyclable, dans le cas où le GE.5 prendrait en considération toute caractéristique pertinente des autoroutes à vélos (par exemple, la nécessité d'une largeur appropriée pour que les dépassements puissent être effectués en toute sécurité ou d'une interaction minimale avec les automobiles ou les piétons de manière à éviter au maximum les arrêts), il pourrait être nécessaire d'élaborer un signal routier propre à ce type d'infrastructure. Il conviendra donc de mener un examen plus approfondi, éventuellement en consultation avec le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1.

G. Présélection des voies

35. Conformément à la définition arrêtée de « présélection des voies », il est proposé d'ajouter un signal indiquant les directions à suivre par des groupes particuliers d'utilisateurs tels que les cyclistes. Il faudrait pour cela proposer d'autres ajustements aux modifications élaborées par le Groupe d'experts de la signalisation routière dans le document [ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1](#). Les ajustements pourraient par exemple être libellés comme suit (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères **gras** pour les ajouts et ~~biffés~~ pour les suppressions) :

« Le signal E-03.0 informe les usagers d'une route à voies multiples, à l'approche d'une intersection, de la ou des directions que les différentes voies leur permettront de suivre, afin qu'ils puissent présélectionner celle qui leur convient. Des délimitations de voies peuvent être représentées. **Ce signal peut comporter des directions à suivre qui concernent seulement une catégorie particulière de véhicules (par exemple, les cycles) si elles diffèrent des directions à suivre par les autres véhicules. Dans ce cas, le symbole représentant la catégorie de véhicules est placé sur la flèche indiquant la direction qui concerne cette catégorie.** »

36. Il conviendra d'élaborer un exemple de signal indiquant les directions concernant les cycles/cyclistes si cela est jugé utile.

37. Il est également proposé d'ajouter des marques spéciales pour la présélection des voies pour les cyclistes. À cette fin, le paragraphe 39 du chapitre IV de l'annexe 2 de la Convention pourrait être complété comme suit (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères **gras** pour les ajouts) :

« Sur les routes ayant un nombre suffisant de voies de circulation pour permettre une ségrégation des véhicules à l'approche d'une intersection, les voies qui doivent être utilisées peuvent être indiquées au moyen de flèches de présignalisation apposées sur la surface de la chaussée (diagrammes A-39 à A-41). Des flèches de présignalisation peuvent aussi être

employées sur les routes à sens unique pour confirmer le sens de la circulation. La longueur des flèches de présignalisation ne devrait pas être inférieure à 2 mètres (6 pieds 7 pouces). Les flèches de présignalisation peuvent être complétées par des inscriptions sur la chaussée. **Les flèches de présignalisation complétées par des inscriptions ou des symboles représentant la catégorie d'usagers/de véhicules peuvent être ajoutées sur la même voie qu'une autre flèche de présignalisation, afin d'indiquer que la voie peut être utilisée différemment par la catégorie d'usagers/de véhicules indiquée (diagramme A-...).** »

38. Il conviendra d'élaborer un exemple de diagramme illustrant les marques. À cette occasion, il conviendra de déterminer si seule la direction supplémentaire est indiquée pour la voie donnée ou si toutes les directions applicables à l'utilisateur/au véhicule concerné le sont. Il conviendra de demander l'avis du groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1.

H. Marquage de voie partagée (chevrons vélo)

39. Il est proposé d'ajouter le marquage de voie partagée à l'annexe 2 de la Convention. Ce marquage prend la forme de chevrons vélo indiquant l'emplacement recommandé des cyclistes sur la chaussée. Le paragraphe qu'il est proposé d'ajouter pourrait être libellé comme suit : « **Un symbole de cycle associé à deux chevrons positionnés au-dessus [ou en dessous] du symbole peut être utilisé (diagramme ...) pour indiquer l'emplacement recommandé des cyclistes sur la chaussée** ».

40. Il conviendra d'élaborer un exemple de diagramme illustrant les marques. À cette occasion, il conviendra d'examiner si les chevrons doivent figurer au-dessus ou en dessous du symbole de cycle. Il conviendra de demander l'avis du groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1.

I. Zone avancée pour cyclistes (sas à vélos)

41. Il est proposé d'ajouter un signal indiquant une zone avancée pour cyclistes à la Convention. Il conviendra d'examiner plus avant avec le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1 si ce signal devrait être ajouté à la section E ou à la section G de la Convention. Ce choix devrait dépendre de la question de savoir si le signal doit être associé à une réglementation spécifique à respecter, et donc s'il doit figurer dans la section E, ou s'il doit seulement indiquer la présence de ce type d'infrastructure, et donc s'il doit figurer dans la section G.

42. Il conviendra d'élaborer un exemple de signal routier en fonction du choix jugé approprié.

43. Il est également proposé d'ajouter, à l'annexe 2 de la Convention, les marques d'une zone avancée pour cyclistes. Ces marques servent à indiquer 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 de mieux voir les cyclistes. Le paragraphe qu'il est proposé d'ajouter pourrait être libellé comme suit : « **La zone réservée aux cyclistes pour l'arrêt au feu rouge qui se situe à l'entrée d'une intersection et s'étend sur une ou plusieurs voies peut être matérialisée par des lignes continues et dotée d'un symbole de cycle (diagramme ...). Elle ne peut être utilisée par les véhicules autres que les cycles pour s'arrêter.** »

44. Il conviendra d'élaborer un exemple de diagramme illustrant les marques.

J. Aménagement pour bifurcation indirecte

45. Il est proposé d'inclure dans la Convention un signal indiquant les aménagements pour bifurcation indirecte.

46. Il conviendra d'élaborer, en consultation avec le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1, un exemple de signal routier.

47. Le GE.5 devrait également consulter le groupe informel intergouvernemental de la signalisation routière relevant du WP.1, pour savoir s'il est nécessaire d'élaborer des marques pour ce type d'infrastructure.
