



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/22

24 août 2006

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquantième session

Genève, 7-10 novembre 2006

Point 4 (r) de l'ordre du jour provisoire

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE  
(R.E.1)**

Infrastructures et sécurité des véhicules à deux roues

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après un projet de recommandation concernant les infrastructures et la sécurité des deux roues, préparé par le groupe restreint « restructuration » composé de la France et du secrétariat. Ce texte a été rédigé en tenant compte de la structure telle qu'elle apparaît dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3. Il constituera le nouveau chapitre 11 de la Résolution d'ensemble R.E.1.

## R.E.1

### Chapitre 11 Infrastructures et sécurité des véhicules à deux roues

Les utilisateurs de véhicules à deux roues motorisés ou non (cycles, cyclomoteurs, motocycles) sont exposés à des risques particuliers du fait des caractéristiques propres de ces véhicules. Le chapitre 6 de la présente Résolution présente tout un ensemble de recommandations portant sur le conducteur et le véhicule qui visent à accroître leur sécurité. Mais il est également important, compte tenu de la stabilité réduite et de la sécurité passive réduite de ces véhicules, de porter une attention sur les infrastructures et les aménagements qui peuvent les protéger ou limiter les conséquences des accidents les impliquant. Tel est l'objet des recommandations ci-après.

#### 11.1 Cycles

##### 11.1.1 **Recommandations d'ordre général**

Afin d'accroître la sécurité des cyclistes et favoriser un comportement convivial entre tous les usagers de la route, il conviendrait de prendre en compte, cette catégorie d'usagers dans l'élaboration des plans de déplacement et de porter une attention particulière à la création ou au réaménagement d'infrastructures qui leur sont destinées.

L'aménagement d'infrastructures particulières pour les cyclistes telles que les « pistes cyclables » et les « voies cyclables » (voir à ce sujet les définitions données aux articles 1 (g bis) et 1 (g ter) de la Convention de Vienne sur la circulation routière et aux articles 1 (e bis) et 1 (e ter) de la Convention de Vienne sur la signalisation routière introduites par les amendements entrés en vigueur le 28 mars 2006) nécessite de l'espace et des moyens financiers mais, néanmoins, ces infrastructures devraient être favorisées et, autant que possible, prévues dès la planification de la route et ne devraient pas être ajoutées une fois les risques survenus nécessitant des ajustements a posteriori (repris du chapitre 6).

Ces infrastructures devraient répondre à des normes précises ou à des règles de circulation claires. À cette fin, une standardisation des aménagements au niveau national devrait être recherchée afin d'induire des comportements similaires de la part des cyclistes et des autres usagers de la route en leur permettant de repérer ces aménagements, d'identifier les conditions de circulation et les risques potentiels qu'ils peuvent rencontrer.

Le choix des aménagements devrait se faire en concertation avec tous les partenaires intéressés, notamment les associations de cyclistes mais aussi les représentants des autres catégories d'usagers de manière à favoriser la prise en compte dans les attitudes de chacun des besoins des autres et l'acceptation des mesures décidées.

##### 11.1.2 **En rase campagne**

L'espace existant a priori, il devrait être plus facile de réaliser des infrastructures particulières pour les cyclistes. Il conviendrait ainsi de dédier certains itinéraires, en

adoptant par exemple, des revêtements appropriés, des marquages et des signalisations adéquates; d'assurer une protection efficace, notamment aux intersections, en favorisant l'implantation d'équipements spécifiques (feux de circulation décalés, « sas », etc.) (voir à ce sujet le paragraphe 11.1.4).

Là où la création de pistes ou de bandes cyclables n'est pas réalisable, faute de place disponible, le nivellement, voire le revêtement des accotements le long de certaines routes peut être une solution de secours qui améliore également la sécurité pour tous les usagers.

Le bon état du réseau routier est essentiel à la fois au développement de l'usage de la bicyclette, mais il améliore également les conditions de sécurité en réduisant les manœuvres d'évitement d'obstacles éventuels ou les ruptures d'équilibre qui seraient dues au mauvais état de la chaussée.

### **11.1.3 En ville**

La bicyclette devrait être prise en compte partout, non seulement par des voiries cyclables ou des mesures spécifiques, mais aussi par des mesures générales, comme la modération de la circulation, et un partage de l'espace public plus favorable aux cyclistes, aux piétons et aux transports publics.

En dehors des pistes et voies cyclables, divers aménagements ou mesures, relativement peu onéreux, à l'usage des cyclistes, peuvent répondre à cet objectif de cohabitation pacifique, comme par exemple:

- La circulation à contre sens dans les rues à sens unique où le trafic local est faible;
- L'utilisation possible des contre-allées existantes pour la desserte locale, l'accès ou les activités riveraines;
- La création de zones « 30 »;
- La création de rues cyclables sur le modèle des rues piétonnes;
- L'aménagement d'un espace central dans les rues à double-sens, qui outre le fait de réduire visuellement la largeur circulaire et par conséquent celui de diminuer la vitesse des véhicules, facilite les entrées riveraines et la présélection des tournes à gauche (à droite dans les pays où la circulation est à gauche) aux intersections;
- L'utilisation possible des voies piétonnes ou des couloirs réservés aux autobus, élargis si nécessaire si le trafic est important;
- La signalisation d'itinéraires recommandés.

Par ailleurs, lors des travaux de voirie et des réfections de la chaussée, les émergences en relief obligeant les cyclistes à des écarts de trajectoire, comme les chaussées bombées par des rechargements successifs, devraient être évitées.

#### 11.1.4 Cas particuliers des carrefours

Un soin particulier devrait être donné au traitement des carrefours, là où les pistes ou voies cyclables traversent les voies de circulation générale. Ces zones particulières devraient être conçues afin d'atteindre les objectifs suivants:

- Réduire le nombre des conflits et atténuer leur gravité en améliorant la visibilité et en modérant les vitesses des véhicules motorisés;
- Protéger les cyclistes dans leurs manœuvres de tourne à gauche (à droite dans les pays où la circulation est à gauche), et des autres véhicules tournant à droite;
- Prendre en compte la présence de cyclistes dans l'aménagement des carrefours giratoires et dans la conception des carrefours équipés de feux de circulation;
- Aménager aux intersections des espaces protégés pour les deux roues, types « sas ».

#### 11.2 Deux roues à moteur

Les cyclomoteurs sont, dans certains pays, assimilés – en tout ou partie – aux bicyclettes s'agissant de leur place sur la route. Si tel n'est pas le cas, ils empruntent la chaussée à l'instar des motocycles. Dans ces deux cas, et a fortiori lorsqu'ils empruntent la chaussée, l'infrastructure est, en général, conçue en fonction des voitures, des véhicules lourds et des bicyclettes. Les recommandations ci-après prennent en compte, au regard de la problématique de l'infrastructure, les spécificités propres aux cyclomoteurs et aux motocycles.

##### 11.2.1 **Recommandations générales**

La présence sur la chaussée des cyclomoteurs et des motocycles dans la circulation générale conduit à mettre en exergue des aspects principalement liés au maintien de l'équilibre.

- La qualité du revêtement: les ornières, les nids de poule, les rainures, les enduits revêtus de gravillons et les saillies vives sont particulièrement dangereux. Ils peuvent constituer de véritables pièges qui, surtout par temps de pluie, laissent aux conducteurs de deux-roues à moteur peu de chances de sortir indemnes. Quant aux gravillons, ils entraînent une perte d'adhérence et des risques de chute. Par ailleurs, certains revêtements de la chaussée sont dangereux, en particulier par temps de pluie. Il s'agit notamment des pavés, des voies ferrées encastrées dans un pavement, des plaques d'égout.
- les marquages routiers peuvent constituer de véritables pièges. L'accumulation de peinture, certains marquages en matière thermoplastique, peuvent se révéler à la longue particulièrement glissants, créant des zones où le freinage est aléatoire. Il en va de même à certains endroits où les véhicules s'immobilisent fréquemment (feux lumineux de circulation) et où des dépôts s'accumulent sur le revêtement;

- Certains aménagements routiers (rétrécissement ou rehaussement de la chaussée) destinés à réduire la vitesse ou modérer la circulation peuvent, parfois se révéler dangereux, en particulier s'ils sont placés de manière inadéquate, mal ou pas signalés, ou peu visibles.

En présence de certains dangers décrits ci-dessus (ornières, rainures, saillies, gravillons notamment), les autorités compétentes devraient au moins signaler leur présence. En outre, à défaut de pouvoir remédier rapidement à ces situations par des solutions techniques (par exemple, installation de marquages assurant une meilleure adhérence), il conviendrait d'insister, lors de la formation du conducteur, sur le comportement qu'il doit adopter dans ces situations.

Par ailleurs, sur un plan plus général, il conviendrait :

- d'élaborer des politiques concernant la conception et l'emplacement du marquage routier, des plaques d'égout et des équipements routiers, notamment les signaux et les dispositifs d'éclairage;
- de procéder à l'entretien et à la réparation des routes en tenant compte de leurs incidences sur les deux-roues à moteur;
- d'encourager l'élaboration, à l'intention des responsables de la construction et de l'entretien des routes, de stratégies nationales globales visant à améliorer l'infrastructure pour les deux-roues à moteur. (repris du chapitre 6)

### **11.2.2 Recommandations concernant les cyclomoteurs**

Lorsque les cyclomoteurs sont autorisés à emprunter les pistes et les voies cyclables, il conviendrait de porter une attention particulière au problème de la coexistence cyclistes/cyclomotoristes en modulant par exemple la présence des cyclomotoristes sur celles-ci en fonction de la qualité des aménagements et/ou en fonction de la vitesse des cyclomoteurs concernés.

### **11.2.3 Recommandations concernant les motocycles**

S'inscrivant mieux dans la circulation générale que les cyclomotoristes, compte tenu des caractéristiques du véhicule (puissance, freinage, technologie généralement plus poussée), les motocyclistes rencontrent toutefois des difficultés identiques qui sont amplifiées en raison de la vitesse même de leurs véhicules. Le fait par ailleurs qu'ils aient accès, contrairement au cyclomotoristes, aux autoroutes et routes express, rend la présence d'ornières, rainures saillies, etc. sur ce type d'infrastructure encore plus dangereuse. Il importe, par conséquent, que les gestionnaires de ces réseaux soient extrêmement vigilants sur ces aspects et prennent rapidement des mesures pour les supprimer.

Sur ces voies rapides, la présence de glissières de sécurité peut également représenter un vrai danger pour les motocyclistes surtout si ces dispositifs présentent des parties saillantes. En effet, en cas de heurt avec ces dispositifs, les dommages encourus sont,

dans la plus grande majorité des cas, très sévères. C'est pourquoi, il conviendrait d'utiliser des dispositifs de retenue en béton ou des glissières ayant un profil moins agressif et ne présentant pas de parties saillantes.

---