



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

Sixième session

Genève, 22-24 mai 2024

Points 2 et 3 de l'ordre du jour provisoire

Réseau cyclable de la Commission économique pour l'Europe**Infrastructures cyclables : définitions et normes****Projet de rapport final sur l'exécution du mandat du Groupe
d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables*****Communication du Président et du Vice-Président du Groupe d'experts****I. Contexte**

1. On trouvera dans le présent document le projet de rapport final du Groupe d'experts du module relatif aux infrastructures cyclables (GE.5).
2. Le GE.5 est invité à prendre connaissance de ce rapport et à le parachever en vue de sa soumission à l'organe dont il relève, à savoir le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5). La section V du présent rapport doit être soumise au Forum mondial de la sécurité routière (WP.1), car elle renferme des propositions de modification des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

II. Introduction

3. À sa quatre-vingt-quatrième session (Genève, 22-25 février 2022), le Comité des transports intérieurs a approuvé l'établissement du GE.5 comme suite à la demande du WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/70, par. 50).
4. Doté d'un mandat de deux ans, le GE.5 a été chargé de rassembler des données sur les infrastructures cyclables nationales, d'analyser ces données et, sur la base des itinéraires cyclables nationaux, de proposer des itinéraires régionaux en vue de la création d'un réseau d'itinéraires cyclables de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Il avait également pour mission d'élaborer des définitions communes pour les différents types

* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



d'infrastructures cyclables et de concevoir de nouveaux panneaux de signalisation routière pour les itinéraires cyclables, selon qu'il convenait.

5. Dans le cadre de son mandat, le GE.5 a tenu six sessions officielles entre juin 2022 et juin 2024, ainsi que plusieurs sessions informelles.

6. Le GE.5 a été présidé par M. Eder (Autriche) et G. Steklačič (Slovénie). Des experts des pays et organisations ci-après ont participé à ses travaux :

- Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Irlande, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovénie, Tchéquie et Türkiye ;
- Fédération européenne des cyclistes et Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI)/World Bicycle Industry Association (WBIA).

7. Le GE.5 a établi le présent rapport pour exposer les résultats de ses travaux.

8. Dans le cadre de la mission qui lui a été confiée de proposer des itinéraires en vue de la création d'un réseau d'itinéraires cyclables de la CEE, le GE.5 a :

a) Élaboré un projet partiel de réseau d'itinéraires cyclables de la CEE. Ce projet englobait les pays dans lesquels des réseaux d'itinéraires cyclables nationaux existaient ou étaient prévus, ainsi que les pays traversés par des itinéraires cyclables internationaux ;

b) Établi un guide pour la conception de réseaux d'itinéraires cyclables. Le but du guide était d'aider les pays, en particulier les pays peu expérimentés dans la promotion du cyclisme comme solution de mobilité, à créer des réseaux cyclables à différents niveaux administratifs.

9. Ces travaux sont décrits dans la section III du présent rapport.

10. Quant à l'élaboration de définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables, le GE.5 est parti du constat que les cycles et la pratique du vélo avaient considérablement évolué ces dernières années, en conséquence de quoi de nouveaux types d'infrastructures cyclables, de nouveaux panneaux de signalisation routière, de nouvelles définitions du terme « cycle » et de nouvelles règles de circulation avaient vu le jour dans divers pays de la CEE et d'ailleurs. Il s'est intéressé de près à tous ces changements dans le cadre de l'élaboration de ses définitions communes.

11. Les définitions, accompagnées de notes explicatives, figurent dans la section IV du présent rapport.

12. Dans le même temps, le GE.5 a estimé que, pour que la pratique du vélo soit sûre et confortable dans la région de la CEE et au-delà, les solutions harmonisées en la matière, que reflétaient les définitions communes, pourraient devoir être intégrées aux Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière afin de renforcer la cohérence réglementaire entre les Parties contractantes. Il a donc élaboré un certain nombre de propositions de modification de ces deux conventions pour examen et approbation éventuelle par les Parties contractantes dans le cadre du WP.1.

13. Les propositions de modification des Conventions, établies par le GE.5 pour examen par le WP.1, figurent dans la section V du présent rapport.

14. Dans le prolongement des travaux consacrés à ses deux missions, le GE.5 a formulé des recommandations relatives au maintien en état et à l'expansion du réseau d'itinéraires cyclables de la CEE, ainsi qu'à l'application des définitions communes.

15. Les recommandations figurent dans la section VI a) et b).

16. Le GE.5 tient à remercier les experts qui ont contribué à ses travaux, notamment à l'élaboration du guide pour la conception de réseaux d'itinéraires cyclables, des définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables, de la définition du terme « cycle » et des propositions de modification des Conventions. Ses remerciements s'adressent en particulier à Martin Eder (Autriche), Gregor Steklačič (Slovénie), Urs Walter (Suisse), Andre Neves (Royaume-Uni), Richard Bowen (Irlande), Antonio Perez (Espagne),

Agathe Daudibon et Aleksander Buczyński (Fédération européenne des cyclistes), et Roel Janssens et Lukasz Wyrowski (secrétariat de la CEE).

III. Réseau d'itinéraires cyclables de la Commission économique pour l'Europe

17. L'une des missions initiales du GE.5 consistait à concevoir un réseau d'itinéraires cyclables de la CEE sur la base des réseaux nationaux déjà en place ou prévus. L'objectif était de soutenir l'exécution du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE), adopté en 2021 à Vienne. Tout au long de ce travail, le GE.5 s'est attaché à tirer parti de l'expérience et des compétences acquises par la CEE dans la création de réseaux de transport internationaux homogènes grâce à l'AGC, l'AGR, l'AGN et l'AGTC¹.

18. Ce mandat a été exécuté en plusieurs étapes, décrites ci-après.

Étape 1 : Collecte de données auprès de pays et de responsables de projets

19. Dès sa première session, le GE.5 a travaillé avec les pays de la CEE et des responsables d'initiatives et projets infrarégionaux pour collecter des données sur leurs réseaux nationaux ou régionaux.

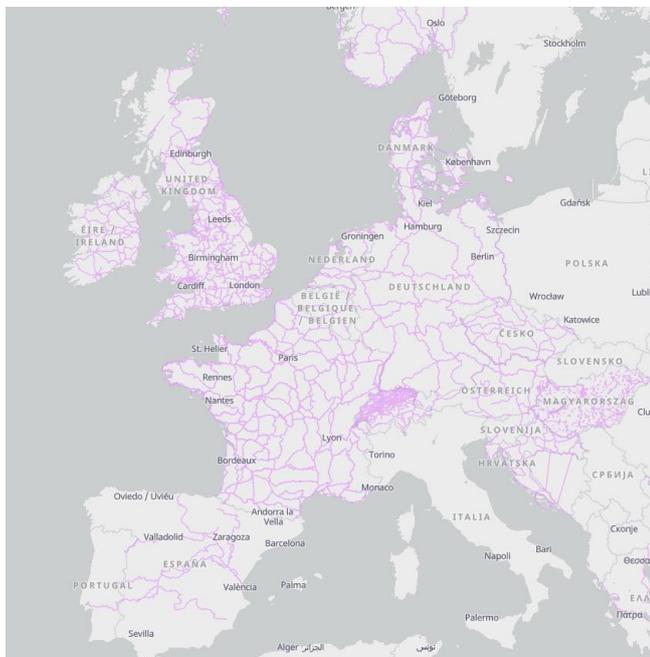
20. Les pays ci-après ont fourni des données au GE.5 : Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Danemark, Espagne, France, Hongrie, Irlande, Norvège, Pays-Bas (Royaume des), Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Tchéquie.

21. Des données ont également été recueillies auprès des responsables du projet de création d'un réseau d'itinéraires cyclables dans la région du Danube.

22. Les cartes 1 à 3 ci-dessous illustrent les données collectées.

Carte 1

Données sur les réseaux cyclables nationaux



Source : CEE.

¹ L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), de 1975 ; l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), de 1985 ; l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), de 1991 ; l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

23. L'analyse des données sur les réseaux d'itinéraires cyclables nationaux a révélé des différences marquées quant à la densité des réseaux et au niveau de détail des données.

Carte 2

Réseau cyclable national de la Suisse (exemple de réseau très dense)



Source : CEE.

Carte 3

Données communiquées par les responsables du projet de création d'un réseau d'itinéraires cyclables dans la région du Danube



Source : Projet de création d'un réseau d'itinéraires cyclables dans la région du Danube.

Étape 2 : Collecte des données sur les itinéraires EuroVelo

24. La Fédération européenne des cyclistes a communiqué au GE.5 des données sur le réseau EuroVelo et ses 17 itinéraires européens de longue distance, qui en étaient à différents stades d'avancement.

Carte 4
Itinéraires EuroVelo



Source : Fédération européenne des cyclistes.

Étape 3 : Analyse des données disponibles

25. Après avoir collecté diverses données sur les réseaux existants, le GE.5 a superposé les itinéraires nationaux et les itinéraires Eurovelo (carte 5), puis analysé ces données en vue de concevoir le réseau d'itinéraires cyclables de la CEE.

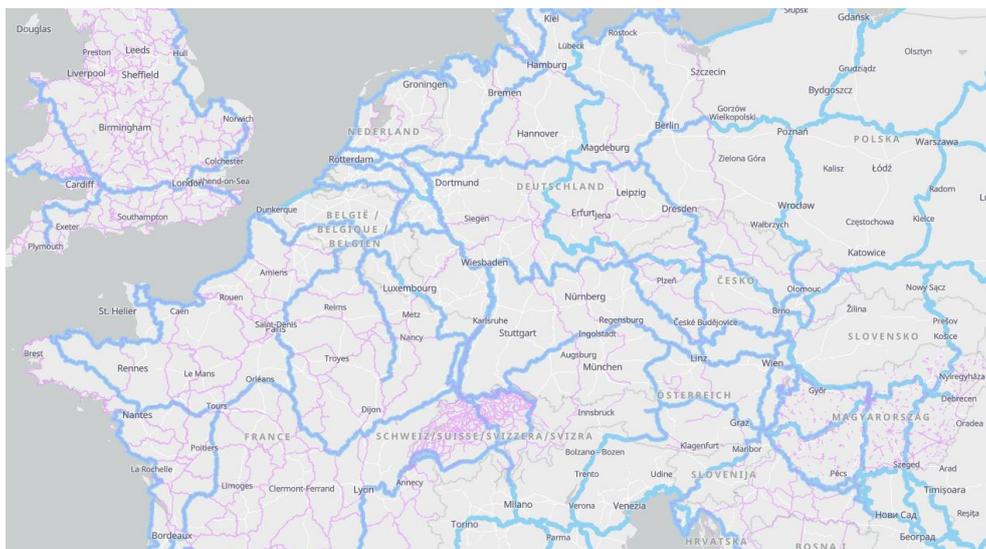
26. Dans le cadre de ces travaux, le GE.5 est convenu d'un indicateur de densité à appliquer et a décidé de suivre les trois principes suivants :

- a) Un ou plusieurs itinéraires EuroVelo pourraient servir d'épine dorsale aux itinéraires cyclables du réseau de la CEE sur le territoire des pays de la CEE, si et comme cela convenait aux pays concernés ;
- b) Les itinéraires du réseau de la CEE devaient être des itinéraires longue distance ;
- c) Les itinéraires du réseau CEE devaient permettre une connectivité transfrontière.

27. Le GE.5 est convenu que, pour que la densité du réseau soit similaire dans tous les pays, un indicateur de densité de 40 à 100 km de routes pour 1 000 km² devait être appliqué.

28. Le GE.5 a demandé aux pays participants de sélectionner, parmi leurs itinéraires nationaux, les routes à intégrer au réseau de la CEE, en appliquant l'indicateur de densité et les trois principes susmentionnés.

Carte 5
Superposition des 17 itinéraires du réseau EuroVelo (en bleu) et des réseaux nationaux (en violet), qui se chevauchent par endroits



Source : CEE.

Étape 4 : Conception du réseau de la CEE

29. En s'appuyant sur les données relatives aux réseaux nationaux et au réseau EuroVelo, et en gardant à l'esprit les trois principes convenus et l'indicateur de densité, le GE.5 a élaboré un premier projet partiel de réseau d'itinéraires cyclables de la CEE (carte 6), qui a été examiné à la réunion informelle spéciale qu'il a organisée à Bruxelles en janvier 2024, puis à sa cinquième session, tenue à Genève en mars 2024.

Carte 6
Conception du réseau cyclable de la CEE : première proposition



Source : CEE.

30. Le GE.5 a relevé que le réseau était incomplet parce qu'il n'était pas possible de l'étendre aux pays qui ne lui avaient pas communiqué de données sur leurs itinéraires existants ou prévus, nationaux ou supranationaux (EuroVelo, par exemple).

31. Afin d'aider les pays à développer leurs réseaux nationaux, le GE.5 a établi un guide pour la conception de réseaux d'itinéraires cyclables, qui fait l'objet d'un document distinct, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3/Rev.2.

Carte 7
Superposition des itinéraires du réseau EuroVelo (en bleu) et des itinéraires proposés pour le réseau de la CEE (en orange), qui se chevauchent par endroits (en bleu foncé)



Source : CEE.

Étape 5 : Amélioration du réseau de la CEE

32. Après sa cinquième session, le GE.5 a continué d'améliorer le réseau. Il s'est attaché en particulier à remédier aux lacunes telles que l'absence de connexions entre itinéraires au niveau des frontières. Il a aussi analysé les itinéraires du projet de réseau de la CEE et ceux du réseau EuroVelo (carte 7).

33. Le GE.5 est convenu que le projet partiel de réseau d'itinéraires cyclables de la CEE devait être considéré comme une première étape vers la conception d'un réseau à l'échelle de l'ensemble de la région de la CEE. Il a estimé que le guide qu'il avait établi aiderait les pays qui n'avaient pas encore de réseau cyclable à en concevoir un à partir d'itinéraires nationaux et autres.

34. Le GE.5 invite les pays qui concevraient leur réseau après la fin de son mandat à soumettre les données y relatives au secrétariat de la CEE, qui les publiera sur le site de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) de la CEE.

35. Les pays sont également invités à communiquer des données sur les caractéristiques de leurs itinéraires. Aussi le GE.5 a-t-il établi une liste des principales caractéristiques et des principaux paramètres des itinéraires :

36. [Espace réservé à la liste des caractéristiques et paramètres]

IV. Définitions arrêtées pour les différents types d'infrastructures cyclables

37. Le GE.5 a examiné les travaux menés dans les pays de la CEE sur la circulation à vélo et a décidé de proposer des définitions des termes ci-après en vue de leur application universelle dans les pays de la CEE et les autres pays intéressés :

- Infrastructures linéaires : piste cyclable, piste cyclable et piétonne, voie verte, voie ou bande cyclable, marquage de voie partagée (chevrons cycle), chaudiou, route à circulation mixte, rue cyclable, rue à double-sens cyclable, couloir bus-cycles, chemin pour piétons autorisé aux cycles, voie de service spéciale, itinéraire cyclable, réseau d'itinéraires cyclables et autoroute à cycles ;
- Infrastructures non linéaires : passage pour cyclistes, passage pour cyclistes à niveau séparé, zone avancée pour cyclistes, aménagement pour bifurcation indirecte, parking à cycles et cédez-le-passage cycliste au feu.

38. Pour chaque définition, le GE.5 a également élaboré une note explicative, dans laquelle on trouvera, selon qu'il convient : a) la source de la définition ; b) des exemples d'application ; c) des informations sur les signaux et marquages existants, tels que ceux-ci figurent dans la réglementation routière des pays de la CEE et/ou dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière, auquel cas les signaux sont désignés selon les codes de la Convention (D, 4, par exemple).

39. Pour une meilleure compréhension, les explications sont accompagnées d'images des signaux et de photos des infrastructures décrites.

A. Piste cyclable

40. 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.

Note explicative :

41. La définition ci-dessus est tirée des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Le GE.5 recommande toutefois que les pistes cyclables soient signalées comme obligatoires ou non obligatoires. Il recommande qu'une piste cyclable soit signalée comme non obligatoire si, par exemple, ses paramètres ne permettent pas à toutes

les catégories d'usagers cyclistes d'y circuler sans encombre à tout moment. Il recommande aussi que le signal indiquant une piste cyclable non obligatoire soit ajouté à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (voir sect. V.A 2)).

42. Le GE.5 fait observer que les dispositions du paragraphe 9 de l'annexe de l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière, qui concernent l'article 10 de la Convention, sont parfois interprétées comme un obstacle à la mise en place de pistes cyclables non obligatoires. L'alinéa a) du paragraphe additionnel introduit par l'Accord dispose que tout conducteur doit, s'il en existe, emprunter exclusivement les chemins, chaussées, voies et pistes affectés à la circulation des usagers de sa catégorie. De surcroît, l'alinéa b) limite la circulation des cycles sur la chaussée aux situations dans lesquelles cela peut se faire sans inconvénient pour les autres usagers de la route, même s'il n'y a pas de piste cyclable. Le GE.5 a constaté ces restrictions et recommandé des modifications à apporter à la Convention de 1968 sur la circulation routière et à l'Accord européen la complétant afin de les supprimer (voir sect. V.A 2)).

43. Les signaux ci-après devraient être utilisés pour notifier aux cyclistes le début d'une piste cyclable :

- Piste cyclable obligatoire – signal D, 4 :



- Piste cyclable non obligatoire

Signal « piste cyclable non obligatoire » recommandé par le Groupe d'experts de la signalisation routière



44. Exemples de signaux utilisés en [noms des pays] :

[images des signaux « piste cyclable non obligatoire » utilisés dans ces pays]

45. Une signalisation horizontale peut être apposée sur les pistes cyclables pour les rendre plus reconnaissables et pour plus de clarté, en particulier des pictogrammes de cycles, des lignes de rive et des lignes médianes.

B. Piste cyclable et piétonne

46. Une piste cyclable et piétonne est une route indépendante ou la partie d'une route destinée à la fois aux cyclistes et aux piétons, indiquée comme telle par des signaux. Elle est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels.

Note explicative :

47. La définition ci-dessus, proposée par le GE.5, a été établie sur la base de celle de la piste cyclable.

48. Les pistes cyclables et piétonnes sont généralement utilisées dans des endroits où le trafic tant cycliste que piétonnier est peu dense.

49. Les pistes cyclables et piétonnes peuvent être indiquées par le signal D, 11b, sur lequel un symbole « piétons » figure au-dessus ou en dessous d'un symbole « cycles » :



50. Dans le cas où une piste cyclable et piétonne est obligatoire pour les piétons et non obligatoire pour les cyclistes, celle-ci peut être indiquée par le signal D, 5 (chemin obligatoire pour piétons) et par un panneau supplémentaire autorisant les cyclistes à l'emprunter (voir aussi sect. IV.K (« Chemin pour piétons autorisé aux cycles »)).

51. Si les symboles « piétons » et « cycles » sont placés l'un à côté de l'autre et séparés par une ligne verticale (signal D, 11a), cela signifie que la route est constituée d'une piste et d'un chemin clairement séparés par des moyens matériels ou des marquages, et que les piétons et les cyclistes sont tenus d'emprunter la partie de la route qui leur est réservée.

52. De l'avis du GE.5, le chemin et la piste devraient être séparés par des moyens matériels. Les marquages ne devraient être utilisés que dans des cas particuliers, par exemple sur de courtes distances entre des intersections.

D, 11a :



C. Voie verte

53. Une voie verte est une route indépendante réservée aux usagers non motorisés, y compris les piétons et les cyclistes, indiquée comme telle par des signaux. Elle peut être accessible à d'autres usagers non motorisés, par exemple aux cavaliers, si la signalisation l'indique ou si la législation nationale le prévoit.

Note explicative :

54. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

55. Une voie verte suit souvent un canal ou une voie ferrée désaffectée. Certaines parties peuvent être réservées à des catégories particulières d'usagers (berme destinée aux cavaliers, par exemple). Une voie verte peut être indiquée soit par un signal sur lequel figurent les symboles « piétons »/« cavaliers » et « cycles », soit par un signal « voie verte », si la législation nationale en prévoit un.

56. Exemples de signaux « voie verte » :

Combinaison des symboles représentés sur les signaux D, 4, D, 5 et D, 6 (deux variantes : surface commune à tous les usagers et partie distincte pour les cavaliers) (Danemark)



Variante non obligatoire, avec cycles rapides représentés (Belgique)



Signal « voie verte » (France)



D. Voie cyclable

57. Une voie cyclable (ou bande cyclable) correspond à la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales.

Note explicative :

58. La définition ci-dessus est tirée des Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière.

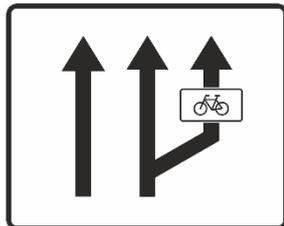
59. Le GE.5 a recommandé d'établir une distinction entre voies cyclables obligatoires et voies cyclables suggérées. Les voies cyclables obligatoires ne doivent pas être empruntées par des véhicules autres que les cycles. En l'absence de cycles, les voies cyclables suggérées peuvent être empruntées par des véhicules autres que les cycles si nécessaire, mais les cyclistes ne doivent pas être mis en danger. 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.

60. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par une ligne longitudinale, continue ou discontinue. Des symboles « cycles » peuvent aussi être apposés sur la voie. En application de l'article 26 *bis* de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, le marquage des voies cyclables doit être réalisé au moyen de lignes qui se distinguent clairement des autres lignes apposées sur la chaussée par leur plus grande largeur et, dans le cas de lignes discontinues, par des intervalles plus réduits entre les traits.

61. Étant donné qu'une voie cyclable peut être séparée du reste de la chaussée aussi bien par une ligne continue que par une ligne discontinue, le GE.5 a recommandé d'utiliser des lignes continues pour les voies cyclables obligatoires et des lignes discontinues pour les voies cyclables suggérées.

62. Les marques routières indiquant une voie cyclable peuvent être accompagnées du signal E, 2a ou du signal E, 2b. Une proposition de modification de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, donne une description du signal E-02.2, qui indique une voie réservée à d'autres catégories de véhicules, et des exemples de signal indiquant une voie réservée aux cycles.

Variante autorisée du signal E, 2b (E-02.2) indiquant une voie cyclable :



E. Marquage de voie partagée (chevrons cycle)

63. Le marquage de voie partagée prend la forme de chevrons cycle indiquant l'emplacement recommandé des cyclistes sur la chaussée.

Note explicative :

64. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

65. Le marquage de voie partagée 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 contresens, 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).

66. Le plus souvent, le marquage de voie partagée est représenté par un symbole « cycle » associé à des chevrons positionnés au-dessus ou en dessous du symbole. Le GE.5 a recommandé qu'il soit représenté par un symbole « cycle » positionné en dessous d'un double chevron.

Exemple de marquage de voie partagée (Pologne) :



F. Chaucidou

67. 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.

Note explicative :

68. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

69. Les chaudières se trouvent généralement dans des zones rurales où le trafic automobile est faible.

G. Route à circulation mixte

70. Une route à circulation mixte est une route sur laquelle les cyclistes partagent la chaussée avec les véhicules motorisés sans qu'une partie de la chaussée (voie cyclable) leur soit réservée.

Note explicative :

71. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

72. La sécurité et le confort des cyclistes sur une route à circulation mixte dépendent de la vitesse et de la densité du trafic motorisé. Si celles-ci sont faibles, il n'est ni nécessaire ni souhaitable de réserver une partie distincte de la route ou de la chaussée aux cyclistes.

73. Les routes à circulation mixte englobent, sans s'y limiter, les rues cyclables, les rues à double-sens cyclable et les voies de service spéciales. Un marquage de voie partagée peut aussi être apposé sur de telles routes.

74. Les pays pourraient envisager l'adoption de dispositions législatives supplémentaires pour renforcer encore la sécurité des cyclistes sur les routes à circulation mixte (instauration d'une distance latérale de sécurité pour le dépassement ou d'une obligation pour les conducteurs de véhicules motorisés de changer de voie lorsqu'ils dépassent un cycliste, par exemple).

75. Pour aider les autorités compétentes à choisir entre circulation mixte et séparation des cycles, le GE.5 a élaboré à titre indicatif une grille de décision, qui figure dans le guide pour la conception de réseaux d'itinéraires cyclables (voir ECE/TRANS/WP.5/GE.5/2023/3/Rev.2, annexe II).

H. Rue cyclable

76. 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.

Note explicative :

77. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

78. Le GE.5 a recommandé que les règles ci-après soient applicables aux rues cyclables :

« Rue cyclable, réglementation spéciale :

- a) La vitesse est limitée à 30 km/h ;
- 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 ;
- 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 ;
- d) Le stationnement est interdit sauf aux emplacements où une signalisation le permet. ».

Le GE.5 a aussi recommandé des conditions dans lesquelles opter pour la création de rues cyclables :

« Rue cyclable, conditions d'utilisation :

- a) Le volume du trafic cycliste dépasse 40 % du volume du trafic automobile ;
- b) Le volume du trafic automobile ne dépasse pas 2 500 voitures par jour ;

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.). ».

79. Le GE.5 a recommandé que la définition et les règles spéciales soient ajoutées à la Convention de 1968 sur la circulation routière. Il a également recommandé que la définition et la signalisation relative aux rues cyclables soient ajoutées à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (voir sect. V.A 3) et 4)).

I. Rue à double-sens cyclable

80. 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.

Note explicative :

81. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

82. Le double-sens cyclable est indiqué par des signaux disposés aux entrées de la rue, par exemple par un signal C, 1 (« accès interdit ») combiné à un panneau additionnel H, 6 à l'une des entrées, et par un signal E, 2 ou par un signal E, 3 (« sens unique ») combiné à un panneau additionnel H, 6 à l'autre entrée.

83. En outre, un marquage de voie partagée peut être utilisé pour rappeler aux conducteurs de véhicules automobiles la présence éventuelle de cycles circulant dans le sens opposé.

Exemple de signalisation indiquant une rue à double-sens cyclable (Pologne) :



J. Couloir bus-cycles

84. Un couloir bus-cycles est une voie réservée aux autobus (transports en commun) et aux cycles.

Note explicative :

85. La définition ci-dessus, proposée par le GE.5, a été établie sur la base de celle de la voie cyclable.

86. Le couloir bus-cycles n'est certes pas l'infrastructure la plus attrayante pour les cyclistes, mais dans certains contextes, il peut s'avérer bien plus sûr que l'absence d'aménagement. En particulier, s'il existe un couloir d'autobus adjacent au bord de la chaussée correspondant au sens de la circulation ou s'il est prévu d'en créer un, et qu'il n'existe pas de piste cyclable sur le côté correspondant au sens de la circulation, le couloir en question devrait être un couloir bus-cycles, de sorte que les cyclistes ne soient pas obligés de circuler entre les bus et les autres véhicules motorisés.

87. La signalisation horizontale indiquant un couloir bus-cycles est généralement un symbole « cycle » associé au mot « BUS ».

K. Chemin pour piétons autorisé aux cycles

88. Un chemin pour piétons autorisé aux cycles est une partie de la route (trottoir) ou une route indépendante initialement destinée aux piétons où la circulation des cycles a été autorisée (sous conditions) soit par des règles générales soit par un panneau représentant un cycle sous le signal indiquant un chemin pour piétons.

Note explicative :

89. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

90. Des règles générales pourraient fixer des conditions dans lesquelles un chemin pour piétons peut être emprunté par les cycles (limite de vitesse sur la chaussée adjacente supérieure à un certain seuil, par exemple).

91. La circulation des cycles sur un chemin pour piétons pourrait n'être autorisée qu'à certains moments de la journée (seulement le matin, par exemple).

92. Si la circulation des cycles sur les chemins pour piétons n'est pas autorisée par des règles générales, des signaux spéciaux, adaptés à la situation, devraient être utilisés.

Exemple de signal accompagné d'un panneau autorisant les cyclistes à emprunter le chemin pour piétons (Allemagne) :

**L. Voie de service spéciale**

93. Une voie de service spéciale est une route non publique interdite à la circulation générale, mais accessible aux cycles et à certains véhicules motorisés, par exemple aux véhicules agricoles, forestiers ou industriels, ou aux véhicules des services de gestion de l'eau.

Note explicative :

94. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

95. La circulation de véhicules automobiles sur les voies de service spéciales étant souvent très faible, les cycles peuvent être exemptés de l'interdiction d'accès générale à l'aide d'une signalisation adéquate.

96. Différents signaux peuvent être utilisés pour indiquer une voie de service spéciale, par exemple :

- Le signal C, 4a (« accès interdit aux véhicules à moteur »), accompagné d'un panneau énumérant les exceptions prévues pour certains véhicules ;
- Un signal de catégorie E sur lequel figurent des symboles représentant les véhicules autorisés. Il n'existe pas de tel signal dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière. On trouvera un exemple ci-dessous (Belgique) :



- Le signal D, 11b (« piste cyclable et piétonne »), accompagné d'un panneau énumérant les exceptions prévues pour certains véhicules à moteur.

[image]

M. Passage pour cyclistes

97. Un passage pour cyclistes est l'endroit où une piste cyclable, une piste cyclable et piétonne ou une voie verte croise une chaussée.

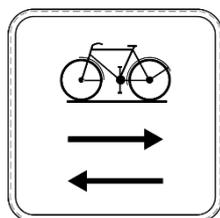
Note explicative :

98. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

99. À une intersection, 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. Si le passage pour cyclistes se situe au niveau d'une intersection, la règle de priorité applicable est celle de l'intersection. Si le passage est situé entre deux intersections, la priorité doit être déterminée séparément et indiquée au moyen de signaux distincts.

100. 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. Des signaux routiers ou marques routières supplémentaires (lignes indiquant l'endroit où les conducteurs doivent céder le passage, par exemple) peuvent être utilisés pour plus de clarté. En cas de passage pour cyclistes à double sens, en particulier, il est recommandé que la signalisation informe les conducteurs des véhicules motorisés en approche qu'ils doivent s'attendre à l'arrivée de cyclistes dans les deux sens. Le GE.5 a recommandé d'ajouter à la Convention de 1968 sur la signalisation routière un panneau indiquant les directions depuis lesquelles les cyclistes peuvent s'engager sur le passage (voir sect. V.B 1)).

Exemple de panneau informant les conducteurs qu'ils doivent s'attendre à l'arrivée de cyclistes dans les deux sens (Belgique) :



N. Passage pour cyclistes à niveau séparé

101. Un passage pour cyclistes à niveau séparé est un tunnel ou un pont réservé aux cycles qui permet aux cyclistes roulant sur une piste cyclable de franchir un obstacle (route à forte circulation, ligne de chemin de fer, etc.).

Note explicative :

102. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

O. Zone avancée pour cyclistes

103. Une zone avancée pour cyclistes est une zone réservée aux cycles, 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.

Note explicative :

104. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

105. On trouve généralement des zones avancées pour cyclistes à l'entrée des intersections équipées de feux de circulation.

106. La présence d'une zone avancée pour cyclistes implique que deux marques transversales précèdent l'intersection ; lorsque les usagers n'ont pas le droit de s'engager, les

cyclistes doivent s'arrêter avant la ligne la plus proche de l'intersection, et les conducteurs d'autres véhicules avant la ligne la plus éloignée.

107. Le GE.5 a recommandé qu'une disposition relative aux marques indiquant une zone avancée pour cyclistes soit ajoutée la Convention de 1968 sur la signalisation routière (voir sect. V.B 4)).

P. Aménagement pour bifurcation indirecte

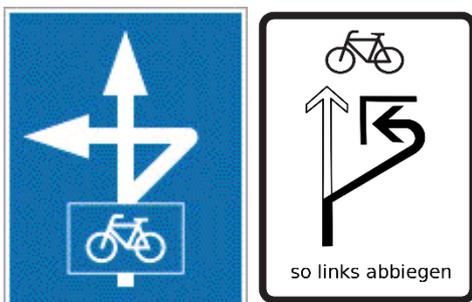
108. Un aménagement pour bifurcation indirecte est un espace signalisé permettant aux cyclistes souhaitant bifurquer d'effectuer la manœuvre en deux temps.

Note explicative :

109. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

110. Le GE.5 a recommandé que des marques routières et un signal routier indiquant un aménagement pour bifurcation indirecte soient ajoutés à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (voir sect. V.B 5)).

Exemples de signal indiquant un aménagement pour bifurcation indirecte (Hongrie et Allemagne) :



Q. Parking à cycles

111. Un parking à cycles est un lieu aménagé pour le stationnement des cycles. Les deux principaux types de parkings à cycles sont les râteliers à cycle (principalement pour le stationnement à court terme) et les casiers à cycle (pour le stationnement à long terme ou pour le cyclotourisme).

Note explicative :

112. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

113. Un parking à cycles peut également présenter les caractéristiques supplémentaires suivantes :

- Être équipé pour accueillir les cycles cargos ;
- Être situé sur la voie publique ou dans une zone à accès réglementé ;
- Être recouvert d'une toiture ;
- Être équipé d'une installation de charge pour les cycles à assistance électrique.

R. Cédez-le-passage cycliste au feu

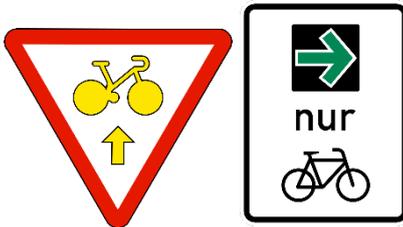
114. Un cédez-le-passage cycliste au feu permet aux cycles d'ignorer un signal lumineux de circulation lorsque le feu est rouge. Un signal spécial placé sous le feu ou à proximité de celui-ci indique dans quelles directions les cyclistes peuvent continuer à circuler sans s'arrêter au feu, en cédant la priorité aux véhicules et aux piétons qui circulent perpendiculairement.

Note explicative :

115. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

116. Le GE.5 a proposé qu'un panneau additionnel indiquant un cédez-le-passage cycliste au feu soit ajouté à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (voir sect. V.B 2)).

117. Le GE.5 a également formulé une recommandation en réponse aux préoccupations soulevées par le paragraphe 2 a) de l'article 21 de la Convention de 1968 sur la circulation routière, qui oblige les conducteurs à s'arrêter. Selon lui, ce paragraphe, qui oblige les conducteurs, lorsqu'il leur est interdit de passer, à s'arrêter avant de s'engager sur le passage ou sur les marques transversales qui le précèdent, ne s'applique pas aux cyclistes s'il y a un cédez-le-passage cycliste au feu. Si les cyclistes bénéficient d'un cédez-le-passage au feu, il ne leur est pas interdit de passer. Le paragraphe précise l'endroit où doivent s'arrêter les conducteurs tenus de s'arrêter, mais ne crée pas en lui-même une obligation de s'arrêter. Par conséquent, aucune modification de la Convention n'est nécessaire à cet égard, et la législation nationale peut prévoir un cédez-le-passage cycliste au feu, qui n'oblige pas les cyclistes à s'arrêter. Exemples de signaux indiquant un cédez-le-passage cycliste au feu (France et Allemagne) :



S. Itinéraire cyclable

118. Un itinéraire cyclable est un parcours qui relie au moins deux points en empruntant différents types d'infrastructures (pistes cyclables, voies cyclables, rues cyclables ou routes à faible trafic motorisé, par exemple), et est balisé, s'il y a lieu, au moyen de dispositifs de signalisation directionnelle (signaux de direction, de confirmation et d'identification, et marques routières). Il peut être destiné aux déplacements quotidiens, aux loisirs, au tourisme ou à des usages multiples. Selon son étendue géographique et son rôle au sein du réseau, il peut être international, national, régional ou local.

Note explicative :

119. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

120. Le GE.5 a recommandé qu'un signal d'identification d'itinéraire soit ajouté à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (voir sect. V.B 6)).

121. Il est recommandé aux pays d'utiliser une numérotation/désignation cohérente des itinéraires cyclables au sein d'un même réseau et d'un réseau à l'autre, aux niveaux régional et national.

T. Réseau d'itinéraires cyclables

122. Un réseau d'itinéraires cyclables est un ensemble d'itinéraires cyclables, reliés entre eux de manière à répondre aux besoins des cyclistes dans une zone géographique donnée. Il peut être destiné aux déplacements quotidiens, aux loisirs, au tourisme ou à des usages multiples. Il peut être international (comme le réseau EuroVelo), national, régional ou local.

Note explicative :

123. La définition ci-dessus est proposée par le GE.5.

U. Autoroute à cycles

124. Une autoroute à cycles est un itinéraire cyclable d'excellente qualité, caractérisé par une grande capacité d'accueil. Elle joue le rôle d'épine dorsale d'un réseau cyclable en reliant directement, par exemple, les villes à leurs banlieues et zones résidentielles, ainsi qu'aux principales zones d'activité, dans des conditions qui conviennent à tous ses usagers.

Note explicative :

125. La définition ci-dessus, proposée par le GE.5, a été établie sur la base des définitions élaborées dans le cadre du projet CHIPS.

126. Il est recommandé aux pays d'utiliser une numérotation/désignation cohérente des autoroutes à cycles. Ces autoroutes sont généralement identifiées au moyen d'une combinaison de lettres et de chiffres (« F 14 », par exemple).

V. Propositions de modification des Conventions de 1968 sur la signalisation routière et sur la circulation routière

127. Le GE.5 a élaboré les définitions communes pour les différents types d'infrastructures cyclables (voir sect. IV) dans un souci d'harmonisation de ces infrastructures, l'objectif étant de rendre la pratique du vélo plus sûre et confortable. Étant donné que ses travaux n'avaient de valeur juridiquement contraignante dans aucun pays, il a aussi émis l'avis que certaines des solutions pourraient éventuellement être intégrées dans les Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière afin de renforcer la cohérence réglementaire entre les Parties contractantes.

128. Le GE.5 a donc élaboré des propositions de modification des deux Conventions. Ces propositions concernent :

a) La modification de définitions, l'ajout de nouvelles définitions et l'introduction de changements découlant de la modification et de l'ajout de définitions. Il s'agit en particulier de la modification de la définition du terme « cycle » et de l'ajout de la définition du terme « rue cyclable » ;

b) L'ajout de dispositions supplémentaires et, s'il y a lieu, de signaux routiers et/ou de marques routières. Les dispositions et signaux/marques en question concernent les passages pour cyclistes, le cédez-le-passage cycliste, la présélection des voies, les zones avancées pour cyclistes, les aménagements pour bifurcation indirecte, les signaux d'identification des itinéraires cyclables et les signaux lumineux de circulation ;

c) L'introduction d'autres changements destinés à améliorer la sécurité des cyclistes (installation de signaux routiers, en particulier).

A. Définitions

1. Définition du terme « cycle »

129. Le GE.5 est parti du constat que les cycles avaient évolué ces dernières années et, en particulier, que les cycles électriques étaient devenus un mode de déplacement répandu. Or la définition existante du terme « cycle », telle qu'elle figure dans les deux Conventions, ne permet pas, de l'avis du GE.5, de qualifier un cycle électrique de cycle. Cette définition soulève donc des questions lorsqu'il s'agit de décider si les infrastructures cyclables doivent être accessibles aux cycles électriques et, dans l'affirmative, s'il doit y avoir des restrictions à l'assistance électrique au pédalage. En outre, l'essor de divers cycles cargo, notamment de cycles cargo larges (largeur supérieure à 1 mètre) a amené le GE.5 à se demander si ces cycles devaient être autorisés à utiliser les infrastructures cyclables comme les cycles ordinaires/normaux et, dans l'affirmative, s'il y avait des circonstances particulières dans lesquelles l'accès à ces infrastructures devait leur être interdit.

130. Compte tenu de ces considérations, le GE.5 a élaboré des propositions de définitions du terme « cycle » en prenant pour point de départ la définition existante et en établissant une distinction entre les cycles ordinaires/normaux, les cycles rapides et les cycles cargo larges.

131. Selon le GE.5, une telle distinction est essentielle pour que les infrastructures cyclables puissent être empruntées en toute sécurité par les utilisateurs de ces différents types de cycles. Ainsi, en fonction des paramètres de l'infrastructure, du trafic cycliste attendu et du contexte local, les autorités compétentes pourront utiliser des signaux adaptés pour interdire ou autoriser l'accès des cycles rapides ou des cycles cargo larges sur certaines routes ou portions de route.

132. Les définitions proposées, présentées ci-dessous, ont été élaborées compte tenu des paramètres suivants : a) la vitesse de coupure de l'assistance électrique ; b) la largeur du cycle ; c) le poids du cycle. Elles devraient idéalement remplacer la définition existante du terme « cycle » :

[Option 1 pour examen par le GE.5]

« Le terme « cycle » peut désigner :

- Un « cycle ordinaire/normal », c'est-à-dire tout véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles, dont la largeur n'excède pas 1 m et dont la masse en charge n'excède pas 300 kg et qui peut être équipé d'un moteur électrique auxiliaire de type 1. Ce véhicule peut être conçu pour transporter des passagers et des marchandises en plus des personnes qui le conduisent ;
- Un « cycle rapide », c'est-à-dire un cycle ordinaire équipé d'un moteur électrique auxiliaire de type 2 et dont la masse en charge n'excède pas 200 kg ;
- Un « cycle cargo large », c'est-à-dire un véhicule qui a deux roues au moins, qui est propulsé par l'énergie musculaire de la ou des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles, et dont la largeur est supérieure à 1 m. Ce type de véhicule est spécifiquement conçu pour transporter des marchandises ou des passagers en plus des personnes qui le conduisent et peut être équipé d'un moteur électrique auxiliaire de type 1. Sa masse en charge ne doit pas excéder 450 kg s'il est équipé d'un moteur électrique auxiliaire de type 1 ;
- Le terme « moteur électrique auxiliaire » désigne un moteur électrique monté sur un véhicule équipé de pédales ou de manivelles pour fournir une assistance à la propulsion pendant le pédalage. Ce type de moteur ne peut pas propulser seul le véhicule, sauf en mode d'assistance au démarrage. On distingue deux types de moteurs électriques auxiliaires :
 - Le moteur de type 1 a une vitesse maximale de coupure de l'assistance électrique de 25 km/h. Les pays peuvent aligner cette vitesse maximale sur leur législation nationale, sans dépasser 32 km/h ;
 - Le moteur de type 2 a une vitesse maximale de coupure de l'assistance électrique de 45 km/h ;
- Le terme « mode d'assistance au démarrage » désigne la fonction qui permet à l'utilisateur d'activer le moteur électrique auxiliaire pour propulser le véhicule jusqu'à une vitesse maximale de 6 km/h, sans pédaler.

[Option 2 pour examen par le GE.5]

« Le terme "cycle" désigne tout véhicule qui a deux roues au moins, est propulsé par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles, et peut être équipé d'un moteur électrique auxiliaire. On distingue :

- Le "cycle ordinaire/normal", dont la largeur n'excède pas 1 m et la masse en charge n'excède pas 300 kg et qui peut être équipé d'un moteur électrique auxiliaire de type 1. Ce véhicule peut être conçu pour transporter des passagers et des marchandises en plus des personnes qui le conduisent ;

- Le “cycle rapide”, dont la largeur n’excède pas 1 m et la masse en charge n’excède pas 200 kg et qui est équipé d’un moteur électrique auxiliaire de type 2 ;
- Le “cycle cargo large”, dont la largeur est supérieure à 1 m et qui est spécifiquement conçu pour transporter des marchandises ou des passagers en plus des personnes qui le conduisent et peut être équipé d’un moteur électrique auxiliaire de type 1. Sa masse en charge ne doit pas excéder 450 kg s’il est équipé d’un moteur électrique auxiliaire de type 1 ;
 - Le terme “moteur électrique auxiliaire” désigne un moteur électrique monté sur un véhicule équipé de pédales ou de manivelles pour fournir une assistance à la propulsion pendant le pédalage. Ce type de moteur ne peut pas propulser seul le véhicule, sauf en mode d’assistance au démarrage. On distingue deux types de moteurs électriques auxiliaires :
 - Le moteur de type 1 a une vitesse maximale de coupure de l’assistance électrique de 25 km/h. Les pays peuvent aligner cette vitesse maximale sur leur législation nationale, sans dépasser 32 km/h ;
 - Le moteur de type 2 a une vitesse maximale de coupure de l’assistance électrique de 45 km/h.

Le terme “mode d’assistance au démarrage” désigne la fonction qui permet à l’utilisateur d’activer le moteur électrique auxiliaire pour propulser le véhicule jusqu’à une vitesse maximale de 6 km/h, sans pédaler. ».

2. Changements découlant de la modification de la définition du terme « cycle »

133. Compte tenu de la distinction que les définitions établissent entre différents types de cycles, le GE.5 est d’avis qu’il faut envisager d’apporter des modifications supplémentaires aux Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière afin que l’accès aux infrastructures cyclables puisse être réglementé et géré efficacement.

134. En ce qui concerne la Convention de 1968 sur la circulation routière, il serait utile d’ajouter au paragraphe 4 de l’article 27 (« Prescriptions particulières applicables aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes ») une référence aux cycles rapides et aux cycles cargo larges, comme suit (les ajouts figurent en caractères gras) :

« 4. Lorsqu’il existe une voie cyclable ou une piste cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. **Elles peuvent exclure de cette interdiction les utilisateurs de cycles rapides et de cycles cargo larges.** Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur la voie cyclable ou la piste cyclable et, si elles le jugent opportun, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée. La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d’autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la piste cyclable ou les traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée. ».

135. En ce qui concerne le point 4 (« Piste cyclable obligatoire ») de la sous-section II de la section D de l’annexe 1 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, le GE.5 a constaté que l’actuel signal D, 4 (« piste cyclable obligatoire ») obligeait les cyclistes à emprunter le chemin à l’entrée duquel il était placé. Il a estimé que, dans les cas où, en raison de ses paramètres techniques, la piste cyclable ne permettait pas aux conducteurs de cycles ordinaires/normaux et aux conducteurs de cycles rapides de partager l’espace en toute sécurité, ou était trop étroite pour accueillir des cycles cargo larges, la Convention devait offrir aux conducteurs de cycles rapides et de cycles cargo larges la possibilité de ne pas emprunter la piste cyclable (premier cas) ou leur interdire de l’emprunter (second cas).

136. Pour offrir aux conducteurs de cycles rapides et de cycles cargo larges la possibilité de ne pas emprunter une piste cyclable (premier cas), il faudrait, de l’avis du GE.5, établir une distinction entre piste cyclable obligatoire et piste cyclable non obligatoire au moyen de panneaux.

137. Pour ce faire, il est recommandé d’ajouter dans la section E de l’annexe 1 de la Convention des signaux « piste cyclable obligatoire » et « fin de piste cyclable non

obligatoire », par exemple. La proposition présentée ci-après fait fond sur les travaux menés par le Groupe d'experts de la signalisation routière du WP.1 à sa vingt-deuxième session (Genève, 3 et 4 novembre 2022). Le GE.5 a recommandé que le signal « piste cyclable non obligatoire » soit de forme carrée et non de forme rectangulaire comme proposé par le Groupe d'experts du WP.1. Il a supposé que le Groupe d'experts avait suggéré une forme rectangulaire parce qu'il avait été proposé, dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1², que le signal G, 18 soit modifié pour ne plus indiquer un « itinéraire conseillé pour poids lourds », mais simplement un « itinéraire conseillé ». Il a recommandé que le signal G, 18 reste inchangé ou ne s'applique qu'aux conducteurs de véhicules motorisés et pas aux piétons et cyclistes.

« Section E (Signaux de prescriptions particulières)

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. Le signal peut porter la mention "piste cyclable" ou une mention équivalente dans la langue du pays intéressé.

[image]

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. ».

[image]

138. Le GE.5 a également constaté que les dispositions du paragraphe 9 de l'annexe de l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière, qui concernaient l'article 10 de la Convention, pouvaient être un obstacle à la mise en place de pistes cyclables non obligatoires. L'alinéa a) du paragraphe additionnel introduit par l'Accord dispose que tout conducteur doit, s'il en existe, emprunter exclusivement les chemins, chaussées, voies et pistes affectés à la circulation des usagers de sa catégorie. De surcroît, l'alinéa b) limite la circulation des cycles sur la chaussée aux situations dans lesquelles cela peut se faire sans inconvénient pour les autres usagers de la route, même s'il n'y a pas de piste cyclable. Le GE.5 a donc recommandé la suppression du paragraphe 9 de l'annexe de l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

139. Pour interdire aux conducteurs de cycles rapides et de cycles cargo larges d'emprunter une piste cyclable (second cas), il faudrait qu'un panneau additionnel H, 5b sur lequel figureraient les symboles d'un cycle rapide et d'un cycle cargo large, accompagné de l'inscription « sauf », soit associé à un signal « piste cyclable obligatoire ». Il faudrait donc que l'apposition des symboles des deux types de cycles sur les signaux H, 5a et H, 5b soit autorisée. L'ajout de ces nouveaux symboles sur les panneaux H susmentionnés impliquerait que, dans le prolongement des travaux menés par le Groupe d'experts de la signalisation routière du WP.1 et présentés dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, des signaux d'interdiction représentant un cycle rapide et un cycle cargo large soient également ajoutés à la Convention sur la signalisation routière.

² Le document peut être consulté à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/documents/2024/02/working-documents/amendment-proposals-1968-convention-road-signs-and>.

140. Dans ce contexte, le GE.5 a recommandé que les ajustements ci-après soient apportés aux modifications présentées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 (les ajouts figurent en caractères gras) :

« Section C (Signaux d'interdiction ou et de restriction)

Accès interdit aux cycles

Le signal C-03.3.1 notifie que l'accès est interdit aux cycles.

Accès interdit aux cycles rapides

Le signal C-03.3.2 notifie que l'accès est interdit aux cycles rapides.

Accès interdit aux cycles cargo larges

Le signal C-03.3.3 notifie que l'accès est interdit aux cycles cargo larges. ».

141. Il faudrait élaborer les illustrations des signaux C-03.3.2 et C-03.3.3, et donc des symboles « cycle rapide » et « cycle cargo large ».

142. En revanche, il ne serait pas nécessaire de modifier les dispositions de la section H pour que les deux symboles puissent figurer sur des panneaux additionnels affichant des symboles d'usagers de la route, car il était déjà fait mention, dans cette section, des signaux C-03.1 à C-03.14, qui comprendraient les signaux C-03.3.2 et C-03.3.3. Toutefois, si la décision était prise de renuméroter les signaux C-03, et que les signaux C-03.4 et C-03.5 correspondaient respectivement aux cycles rapides et aux cycles cargo larges, le membre de phrase faisant référence aux signaux C-03 devrait être modifié comme suit : « Tous les symboles issus des signaux C-03.1 à C-03.16 [...] ».

143. Le GE.5 a aussi estimé que l'inscription « sauf » (*except*) qui figurait sur le panneau H, 6 pouvait ne pas toujours être claire, en particulier lorsque ce panneau additionnel était associé à un signal indiquant un chemin ou une piste obligatoire. Il a recommandé que les inscriptions « interdit » et « autorisé » puissent également figurer sur ce panneau, et donc que la proposition présentée dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 soit ajustée comme suit (les ajouts figurent en caractères gras) :

« Le panneau H-06.0 porte le symbole d'une catégorie particulière d'usagers de la route à laquelle un signal de réglementation donné ne s'applique pas. Ce panneau additionnel est identique au panneau additionnel H-05.0, à cela près qu'il porte en plus l'inscription "sauf", "**interdit**" ou "**autorisé**" dans la langue de l'État concerné. Le symbole peut être remplacé au besoin par une inscription dans la langue de l'État concerné. ».

3. Définition du terme « rue cyclable »

144. Le GE.5 a constaté qu'un certain nombre de pays de la CEE avaient défini un nouveau type d'infrastructure, la rue cyclable, qui était utilisée principalement par les cyclistes et leur donnait la priorité, mais restait accessible aux véhicules motorisés, par exemple au trafic riverain. Il a toutefois relevé des différences, d'un pays à l'autre, dans l'utilisation qui était faite de cette infrastructure. Il a donc proposé une définition du terme « rue cyclable », ainsi qu'une réglementation spéciale et des conditions d'utilisation destinées à harmoniser les pratiques :

« 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.

Rue cyclable, réglementation spéciale :

- a) La vitesse est limitée à 30 km/h ;
- 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 ;
- 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 ;

d) Le stationnement est interdit sauf aux emplacements où une signalisation le permet.

Rue cyclable, conditions d'utilisation :

a) Le volume du trafic cycliste dépasse 40 % du volume du trafic automobile ;

b) Le volume du trafic automobile ne dépasse pas 2 500 voitures par jour ;

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.). ».

145. De l'avis du GE.5, la définition du terme « rue cyclable » pourrait être ajoutée :

- À l'article premier (« Définitions ») de la Convention de 1968 sur la circulation routière sous la forme d'un alinéa g) *quater*, inséré après l'alinéa g) *ter* ;
- À l'article 1 (« Définitions ») de la Convention de 1968 sur la signalisation routière sous la forme d'un alinéa e) *quater*, inséré après l'alinéa e) *ter*.

146. La réglementation spéciale pourrait éventuellement être ajoutée à la Convention de 1968 sur la circulation routière sous la forme d'un article 27 *bis*, ou à l'Accord européen complétant cette convention, au paragraphe 20 *bis* (« Articles additionnels à insérer immédiatement après l'article 27 de la Convention »), sous la forme d'un article 27 *bis* ou 27 *ter*. Dans un cas comme dans l'autre, les articles 27 *bis* à 27 *quater* de l'Accord européen devraient être renumérotés.

147. Le nouvel article pourrait se lire comme suit :

« Article 27 *bis* (“Règles spéciales applicables aux rues cyclables signalées comme telles”) :

Dans les rues cyclables signalées comme telles :

a) La vitesse est limitée à 30 km/h ;

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 ;

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 ;

d) Le stationnement est interdit sauf aux emplacements où une signalisation le permet. ».

148. Le GE.5 ne s'est pas prononcé sur la question de savoir si des conditions d'utilisation des rues cyclables devaient être ajoutées aux Conventions.

4. Changements découlant de l'ajout de la définition du terme « rue cyclable » dans les Conventions

149. Étant donné que la définition du terme « rue cyclable » et la réglementation spéciale mentionnent qu'une rue cyclable doit être signalée comme telle, il faudrait ajouter un signal « rue cyclable » à la Convention de 1968 sur la signalisation routière. La disposition relative à ce signal et l'illustration correspondante ont été élaborées par le Groupe d'experts de la signalisation routière du WP.1, et le GE.5 les a pleinement approuvées :

Texte à ajouter à la section E (« Signaux de prescriptions particulières ») de l'annexe 1 :

« 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.



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. ».



B. Autres modifications importantes

1. Signal « passage pour cyclistes »

150. Le GE.5 a constaté qu'un signal « passage pour cyclistes » était utilisé dans certains pays de la CEE. Cependant, il a également constaté que nombre des pays dotés d'une grande expérience de la gestion du trafic cycliste n'utilisaient pas de tel signal, mais indiquaient l'emplacement des passages pour cyclistes au moyen de marques horizontales, et la priorité grâce aux panneaux de signalisation utilisés habituellement pour la circulation des véhicules (signaux « cédez-le-passage », « stop » et « route à priorité »).

151. Le GE.5 a estimé que l'utilisation de panneaux de signalisation normaux était l'approche conforme à la logique des Conventions de 1968 sur la signalisation routière et sur la circulation routière (un cycle est un véhicule) et permettait 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 traversait (rôle au sein du réseau et densité de la circulation). Par exemple, sur un itinéraire cyclable local, les cyclistes doivent céder le passage aux véhicules à moteur circulant sur la route nationale qu'ils traversent ; en revanche, sur une route locale, les véhicules à moteur doivent céder le passage aux cyclistes circulant sur une autoroute à cycles.

152. Cela dit, le GE.5 a estimé que, à certains passages pour cyclistes où les cycles avaient la priorité, il serait important d'attirer l'attention des conducteurs de véhicules à moteur sur le fait que les cyclistes pouvaient arriver depuis les deux directions.

153. Le GE.5 a noté que la Convention de 1968 sur la signalisation routière ne prévoyait pas de signal indiquant aux conducteurs de véhicules à moteur la ou les directions depuis

lesquelles les cyclistes pouvaient s'engager sur un passage. Il a donc suggéré que, dans le prolongement des modifications proposées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, un panneau « passage pour cyclistes » soit ajouté au paragraphe 5 (« Panneaux additionnels pour intersection ») de la sous-section II de la section H de l'annexe 1 (les ajouts figurent en caractères gras) :

« Le panneau H-08.1 présente un diagramme de l'intersection dans lequel les bandes larges représentent les routes prioritaires et les bandes fines représentent des routes sur lesquelles les signaux B, 1 ou B, 2 B-01.0 or B-02.0 sont placés.

Le panneau H-08.2 présente un diagramme du passage pour cyclistes dans lequel figurent un symbole représentant un cycle et des flèches indiquant les directions depuis lesquelles les cyclistes peuvent s'engager sur le passage. ».

154. Cette modification implique de modifier également, dans la partie de la section B (« Signaux de priorité ») consacrée aux signaux « cédez-le-passage » et « stop », les dispositions faisant mention de l'utilisation du signal H-08 :

« Le signal B-01.0 peut être associé aux panneaux additionnels H-08.1 et **H-08.2**, représentés au paragraphe 5 de la sous-section II de la section H de la présente annexe, **le signal H-08.1 indiquant** aux conducteurs le tracé de la route prioritaire **et le signal H-08.2 les directions depuis lesquelles les cyclistes peuvent s'engager sur le passage.** ».

155. L'illustration du panneau H-08.2 reste à élaborer.

2. Cédez-le-passage cycliste au feu

156. Le GE.5 a noté que le cédez-le-passage cycliste au feu était une solution utilisée dans un certain nombre de pays de la CEE pour améliorer la sécurité des cyclistes. Il a estimé qu'il serait utile d'ajouter à la section H de l'annexe 1 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, dans le prolongement des modifications proposées dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, un panneau additionnel indiquant un cédez-le-passage cycliste au feu (les ajouts figurent en caractères gras) :

**« 8. Panneau additionnel indiquant un cédez-le-passage cycliste au feu
CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU**

Le panneau H-11.0 notifie aux cyclistes la direction dans laquelle ils peuvent continuer à circuler sans s'arrêter au feu, en cédant la priorité aux véhicules et aux piétons qui circulent perpendiculairement. Il doit être placé sous le feu ou à proximité de celui-ci. ».

157. L'illustration du panneau H-08.2 reste à élaborer.

3. Présélection des voies

158. Le GE.5 a jugé souhaitable qu'une solution de présélection des voies pour les cyclistes soit intégrée dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière sous la forme d'un signal et de marquages routiers particuliers. En ce qui concerne le signal, une possibilité serait de proposer des ajustements aux modifications présentées par le Groupe d'experts de la signalisation routière du WP.1 dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1, par exemple les suivants (les ajouts figurent en caractères gras) :

« PRÉSÉLECTION DES VOIES

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 panneau additionnel H-05.0 sur lequel figure le symbole de la catégorie de véhicules concernée, ou le symbole de cette catégorie**

de véhicules seul, est représenté sur la flèche indiquant la direction réservée à ladite catégorie de véhicules. ».

159. Il conviendra d'élaborer un exemple de signal routier indiquant la direction réservée aux cycles/cyclistes si cela est jugé utile.

160. En ce qui concerne les marques routières, le GE.5 est d'avis que le paragraphe 39 du chapitre IV de l'annexe 2 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière pourrait être complété comme suit (les ajouts figurent en caractères gras) :

« 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-...).** ».

161. Il conviendra d'élaborer un exemple de diagramme illustrant les marques et, à cette fin, 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.

4. Zone avancée pour cyclistes

162. Le GE.5 a considéré que la zone avancée pour cyclistes était une solution avantageuse, qui améliorerait la sécurité et le confort des cyclistes en leur épargnant d'avoir à se tenir derrière les véhicules motorisés aux feux de circulation. Il a estimé qu'il serait suffisant, pour inclure cette solution, d'ajouter une disposition dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière, éventuellement une section B *bis* après la section B du chapitre III (« Marques transversales ») de l'annexe 2 (« Marques routières »), qui serait libellée comme suit :

« B *bis*. Zone avancée pour cyclistes

32 *bis*. La zone avancée pour cyclistes, qui se situe à l'entrée d'une intersection et s'étend sur une ou plusieurs voies, est matérialisée par des lignes continues, qui délimitent la zone et son entrée, ainsi que par un symbole "cycle" placé à l'intérieur de la zone (diagramme...). Cette zone, réservée aux cyclistes, permet l'arrêt à un feu rouge situé à l'entrée d'une l'intersection. Les véhicules autres que les cycles ne peuvent s'y arrêter. ».

163. Un exemple de diagramme illustrant les marques reste à élaborer.

5. Aménagement pour bifurcation indirecte

164. Le GE.5 a noté que l'aménagement pour bifurcation indirecte était également un moyen important d'améliorer la sécurité des cyclistes et a recommandé qu'une disposition y relative soit ajoutée à la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Il a estimé que cette disposition pourrait éventuellement figurer dans la section G et être libellée comme suit :

« Le signal E-XX.0 notifie aux cyclistes souhaitant bifurquer qu'ils ont la possibilité d'effectuer la manœuvre en deux temps. ».

165. L'illustration du signal reste à élaborer.

166. En ce qui concerne le marquage, une disposition pourrait être ajoutée dans le chapitre IV (« Autres marques ») de l'annexe 2. Elle pourrait éventuellement être libellée comme suit :

« F. Marquage d'un aménagement pour bifurcation indirecte

Le diagramme XX donne un exemple de marquage d'un aménagement pour bifurcation indirecte. ».

6. Signaux d'identification des itinéraires cyclables

167. Le GE.5 a jugé utile que des signaux d'identification des itinéraires EuroVelo ou d'autres itinéraires cyclables soient ajoutés à la Convention de 1968 sur la signalisation routière. Il a donc proposé que la modification ci-après soit apportée à la Convention, en plus des changements déjà proposés dans le document ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1 :

« IDENTIFICATION D'UNE ROUTE

Le signal 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.

SIGNAL D'IDENTIFICATION D'UN ITINÉRAIRE CYCLABLE

Le signal 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 d'une 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 d'identification de l'itinéraire EuroVelo n° 6. ».



7. Signaux lumineux de circulation

168. Le GE.5 a reconnu que les dispositions de la Convention de 1968 sur la signalisation routière relatives aux signaux lumineux de circulation uniquement destinés aux cyclistes ne prévoyaient pas la possibilité d'avoir recours à des signaux composés de symboles représentant des cycles de couleur rouge, jaune et vert sur fond noir. Il a aussi estimé que cette solution semblait être le moyen le plus approprié et le plus lisible de réserver des signaux lumineux de circulation aux cyclistes. En outre, il a constaté que des modifications supplémentaires des dispositions relatives aux signaux lumineux de signalisation pouvaient être bénéfiques aux cyclistes. Il a donc recommandé que les modifications ci-après soient apportées aux articles 23 et 24 de la Convention (les modifications figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

« Article 23, paragraphe 13 :

Lorsque les signaux lumineux de circulation ne sont destinés qu'aux cyclistes, la restriction sera signalée, si cela est nécessaire, pour éviter toute confusion, par ~~la silhouette d'un cycle représentée dans le signal lui-même~~ **l'emploi, en remplacement des feux rouge, jaune et vert, de symboles lumineux représentant un cycle de la même couleur sur fond noir**, ou par un signal de petites dimensions complété par une plaque rectangulaire où figurera un cycle. Ce panneau peut être placé au-dessous, au-dessus ou à côté du signal lumineux.

Article 23, paragraphe 13, nouvel alinéa a) :

Les symboles lumineux rouge, jaune et vert représentant le cycle peuvent être complétés par des flèches lumineuses de la même couleur. Dans ce cas, l'interdiction ou l'autorisation indiquée par le signal ne s'applique qu'à la direction ou aux directions indiquées par la ou les flèches.

Article 23, paragraphe 13, nouvel alinéa b) :

Les signaux lumineux de circulation destinés aux cyclistes pourraient être complétés par un signal lumineux supplémentaire indiquant qu'un cycliste est détecté.

Article 24 :

Signaux à l'intention des ~~seuls~~ piétons

Article 24, nouveau paragraphe 6 :

Les signaux lumineux destinés aux piétons peuvent comprendre un symbole représentant un cycle pour indiquer qu'ils s'appliquent à la fois aux piétons et aux cyclistes. ».

8. Placement des panneaux de signalisation

169. Le GE.5 a fait observer que l'article 6 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière disposait que les signaux devaient être placés de manière à ne pas gêner la circulation des véhicules sur la chaussée. Il était de l'avis qu'une telle disposition risquait de conduire à des situations où les cyclistes qui empruntaient une voie cyclable située à côté de la chaussée pouvaient être gênés. Il a donc estimé que cette disposition devait être modifiée comme suit (les modifications figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

« Article 6

4. Il est recommandé que les législations nationales prévoient que :

a) Les signaux seront placés de manière à ne pas gêner la circulation des véhicules sur la ~~chaussée~~ **route** et, pour ceux qui sont implantés sur les accotements, à gêner les piétons le moins possible. La différence de niveau entre la chaussée du côté du signal et le bord inférieur du signal sera autant que possible, pour les signaux de même catégorie, sensiblement uniforme sur un même itinéraire ; »

VI. Recommandations

[Espace réservé aux recommandations]