



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/1999/4/Add.2
22 janvier 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité de la circulation
(Trente-deuxième session, 13-16 avril 1999,
point 2 b) de l'ordre du jour)

**DOCUMENTS COMMUNIQUÉS PAR LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)**

Communication du Gouvernement norvégien

Note : Lors de sa trente et unième session, le Groupe de travail a approuvé, à titre préliminaire, un ensemble de projets d'amendement aux Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière, concernant les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs, reproduit par le secrétariat sous forme de synthèse dans le document TRANS/WP.1/1999/4 (TRANS/WP.1/62, par. 7 à 18).

Le secrétariat reproduit ci-après les observations et propositions reçues du Gouvernement norvégien au sujet des projets d'amendement.

1. Les précédentes réunions du Groupe de travail ont donné lieu à de substantiels débats au sujet des termes "voie cyclable" et "piste cyclable". Il semble qu'il y ait à cela plusieurs raisons dont la principale est que nombre de pays ne font pas de distinction entre eux dans leur législation nationale et aussi que certains pays utilisent d'autres termes.
2. Lors de la trente et unième session du Groupe de travail, il a été provisoirement convenu d'utiliser le terme "piste cyclable" comme expression générique et le terme "voie cyclable" si cette dernière fait partie de la chaussée.

3. Le Gouvernement norvégien est d'avis qu'il est nécessaire de faire une distinction entre une voie cyclable (partie de la chaussée) et une piste cyclable (route séparée réservée aux cyclistes). La principale raison en est que des règles différentes s'appliquent en ce qui concerne la priorité.

4. Pour ce qui est des pistes cyclables en général, il semble que la Convention ne donne pas de réponse bien définie, bien que l'on puisse soutenir que la règle de la priorité au trafic venant de droite aux intersections (par. 4 de l'article 18) devrait s'appliquer, étant donné que la définition des intersections dans la Convention est très large. Par ailleurs, on pourrait également alléguer que la règle du paragraphe 2 de l'article 18 veut que les conducteurs venant d'un chemin doivent céder le passage aux véhicules qui se trouvent sur la route (ou aux usagers de la route, à titre de variante dans l'Accord européen). Quoi qu'il en soit, la règle en Norvège, pour des raisons de sécurité, est qu'un cycliste circulant sur une piste cyclable et traversant une route doit toujours céder le passage au trafic qui se trouve sur la route.

5. S'agissant des voies cyclables, mis à part le principe, énoncé au paragraphe 4 de l'article 18, qui consiste à céder le passage aux véhicules venant de la droite, il est parfaitement clair qu'un conducteur tournant à une intersection ou ailleurs doit céder le passage aux cyclistes qui se trouvent sur une voie cyclable, que ces cyclistes viennent d'en face ou qu'ils circulent dans le même sens (voir par. 2 de l'article 16 de la Convention). Il convient de noter que le texte actuel utilise le terme "piste cyclable". À l'avenir, le terme correct devrait être "voie cyclable".

6. Savoir si cette règle doit s'appliquer également, ou non, aux pistes cyclables ayant un rapport avec la chaussée (d'autres parties de la même route) dépend du résultat de la proposition de la CEMT visant à modifier le paragraphe 2 de l'article 16. La position de la Norvège est que cette règle ne devrait s'appliquer qu'aux voies cyclables. En Norvège, cette question a été débattue pendant plusieurs années et la conclusion a été qu'il est nécessaire, pour des raisons de sécurité, de faire également une distinction pour les pistes cyclables qui sont parallèles à la chaussée. Il est plus facile pour le cycliste de déterminer s'il se trouve sur une voie cyclable ou sur une piste cyclable que de savoir s'il se trouve sur une piste qui "fait partie de la même route". L'une des raisons en est qu'en Norvège une voie cyclable est définie comme étant séparée du reste de la chaussée par des marques routières, alors qu'une piste cyclable est définie comme étant séparée d'elle par des moyens matériels. Cela semble même encore plus raisonnable lorsqu'on tient compte de l'obligation générale, comme elle existe en Norvège, qu'ont les cyclistes de céder le passage lorsqu'ils viennent d'une piste cyclable. Toutefois, la Norvège a conscience que ces questions sont débattues dans beaucoup de pays et que la solution future pourrait être différente de la législation norvégienne actuelle. Il n'est donc pas fait de proposition en ce qui concerne la priorité.

7. À cet égard, il convient de noter que l'un des buts de la proposition de la CEMT était d'obliger un conducteur qui tourne à céder le passage non seulement aux véhicules qui viennent en sens inverse, mais également à ceux qui circulent dans le même sens. Dans la situation de trafic décrite comme étant la raison de la proposition sur ce point, c'est-à-dire un conducteur qui doit traverser une ou plusieurs voies pour pouvoir tourner, cela semble raisonnable. Toutefois, l'article 14 répond déjà à cette situation.

La proposition de la CEMT sur ce point est également d'un caractère très général. Le libellé va au-delà du besoin décrit et pourrait, par exemple, laisser entendre que le conducteur qui tourne doit céder le passage aux véhicules qui circulent dans le même sens et sur la même voie ou sur une voie se trouvant à gauche du conducteur (s'il tourne à droite, ou réciproquement), avant de tourner, résultat qui, en général, ne semble guère être approprié. Naturellement, tout conducteur devrait faire attention avant de tourner, que les autres véhicules viennent en sens inverse ou qu'ils circulent dans le même sens, et ce indépendamment de la voie sur laquelle ils se trouvent. Il semble toutefois que l'article 14 soit suffisant à cette fin.

8. Il convient de noter que, dans la Convention, l'objet des définitions est seulement d'aider à comprendre la signification exacte de ladite convention. Les Parties contractantes ne sont pas tenues d'utiliser les mêmes termes dans leur législation nationale. Le mot "voie" (cyclable) semble approprié pour décrire une partie d'une chaussée ordinaire (réservée aux cyclistes), étant donné que ce terme est déjà utilisé dans la Convention pour décrire la partie de la chaussée prévue pour la circulation des véhicules. Si l'on considère les termes déjà utilisés dans la Convention, l'appellation appropriée pour une route séparée réservée aux cyclistes pourrait être "route cyclable". C'est, directement traduit, le terme utilisé en Norvège. Toutefois, il semble que l'expression piste cyclable soit plus familière au niveau international, et puisque c'est celle qui a été utilisée dans les débats jusqu'à présent, il faut peut-être pour cette raison la préférer. Dans la Convention sur la signalisation routière, on trouve le terme "chemin pour piétons".

9. Si les propositions norvégiennes concernant les définitions sont adoptées, il ne sera pas nécessaire de modifier le paragraphe 1 *bis* de l'article 10 de l'Accord européen, comme le propose la CEMT. Toutefois, la proposition de la CEMT contient d'autres éléments que celui qui a trait aux définitions. Le libellé est différent, mais ce seul point semble insignifiant. On ajoute au texte actuel le membre de phrase suivant : "et, en particulier, sans mettre en danger". Naturellement, il ne viendrait à l'esprit de personne de contester cette notion. Mais, du point de vue juridique, il ne semble guère nécessaire de modifier le texte pour cette seule raison. Il va sans dire qu'un cycliste qui met en danger les autres usagers de la route représente également une gêne pour eux. Autrement dit, la mise en danger d'autrui est une forme qualifiée de comportement gênant.

10. En conséquence du raisonnement ci-dessus, la Norvège présente les propositions suivantes, y compris les adjonctions nécessaires à d'autres parties des Conventions/Accords (le texte entre crochets appelle un examen ultérieur) :

a) Convention sur la circulation routière

i) Ajouter le nouveau paragraphe g) *bis* à l'article premier :

"Le terme 'voie cyclable' désigne la partie d'une chaussée réservée aux cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières. Elle peut également être indiquée par des signaux routiers."

ii) Ajouter un nouveau paragraphe g) ter à l'article premier :

"Le terme 'piste cyclable' désigne une route indépendante ou une partie d'une route réservée aux cyclistes, et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la chaussée par des moyens matériels. Une piste cyclable peut être réservée aux seuls cyclistes ou aux cyclistes et à d'autres usagers de la route, conformément à la section D de l'annexe 1 de la Convention sur la signalisation routière."

iii) Modifier le paragraphe 2 de l'article 16 comme suit :

"Lorsqu'il change de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention concernant les piétons, céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il se prépare à quitter, et aux cycles et cyclomoteurs qui circulent sur les voies cyclables [, ou sur les pistes cyclables qui font partie de la même route,] traversant la chaussée sur laquelle il est sur le point de s'engager."

iv) Modifier le paragraphe 3 de l'article 20 comme suit :

"S'il n'est pas possible d'utiliser les trottoirs ou les accotements, ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent circuler sur la chaussée, lorsqu'il existe une voie [ou piste] cyclable et lorsque la densité de la circulation le permet, ils peuvent circuler sur cette voie [ou piste] cyclable, mais sans gêner le passage des cyclistes et des cyclomotoristes."

v) Modifier la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 23 comme suit :

"Dans et hors des agglomérations, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, les voies cyclables, les pistes pour cavaliers, les chemins pour piétons, les trottoirs ou autres zones aménagées pour la circulation autre que celle des véhicules, sauf dans la mesure où la législation nationale applicable le permet."

vi) Modifier le paragraphe 4 de l'article 27 comme suit :

"Lorsqu'il existe une voie cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur la voie cyclable et, si elles le jugent utile, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée."

b) Accord européen sur la circulation routière

Paragraphe 20 de l'annexe (art. 27 de la Convention)

Modifier comme suit le texte se rapportant au paragraphe 4 :

"Les cyclomotoristes peuvent être autorisés à circuler sur la voie cyclable et, si cela est utile, il peut leur être interdit de circuler sur le reste la chaussée."

c) Convention sur la signalisation routière

i) Ajouter un nouveau paragraphe e) *bis* à l'article premier :

"Le terme 'voie cyclable' désigne la partie d'une chaussée réservée aux cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières. Elle peut aussi être indiquée par des signaux routiers."

ii) Ajouter un nouveau paragraphe e) *ter* à l'article premier :

"Le terme 'piste cyclable' désigne une route indépendante ou la partie d'une route réservée aux cyclistes et marquée en tant que telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la chaussée par des moyens matériels. Une piste cyclable peut être réservée aux seuls cyclistes ou aux cyclistes et à d'autres usagers de la route, conformément à la section D de l'annexe 1 de la présente Convention."
