

3. Résultats d'une étude de comportement des usagers

Une étude réalisée à Munster dans le cadre du programma "Villes cyclables" du land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie¹ fournit des indications intéressantes sur l'importance et la validité des critères habituellement utilisés pour décider de l'ouverture des S.U.L.². Ces résultats permettent également de tirer des conclusions sur l'utilité ou la nécessité de certains aménagements complémentaires au placement des panneaux réglementairement obligatoires.

L'étude porte sur un quartier d'habitat situé au centre de Munster, juste à côté du centre historique. Le quartier fait environ 1.400x800m et est entouré de grands axes de circulation. Outre un examen des statistiques d'accidents sur plusieurs années qui révèle qu'il n'y a pas eu d'augmentation du nombre des accidents avec cyclistes malgré l'ouverture des S.U.L., l'étude comporte une enquête auprès de cyclistes et d'automobilistes, des observations de rues à sens uniques et de rues en S.U.L. (comparaison du comportement des usagers et comptages) ainsi que des observations de carrefours.

3.1. Synthèse

A. Pas d'augmentation des accidents³

Le tableau ci-dessous reprend des statistiques avant et après l'ouverture de 15 sections de rue en S.U.L. simple (ajout des panneaux, aucun aménagement ni marquage, priorité de droite intégrale) et de 7 sections de rue en S.U.L. avec P.C. à contresens à la fin 1988 (les statistiques de 1988 ne sont pas influencées par la nouvelle situation). Il n'y a aucune évolution significative indicative d'une augmentation des risques suite à la nouvelle situation: le nombre d'accidents reste globalement stable, et l'essentiel des accidents ont lieu sur les rues à double sens (parmi lesquelles se trouvent les rues principales). Les statistiques indiquent par ailleurs que la gravité des accidents reste à peu près inchangée. Pourtant, le nombre des cyclistes augmente progressivement chaque année.

	total des accidents dans le quartier concerné	total des accidents avec cyclistes	acc. avec cycl. sur rues à doubles sens	acc. avec cycl. sur - S.U. pur & S.U.L. (P.C. à contresens)	acc. avec cycl sur rues en S.U.L. simple
1987	76	16 (21 % de tous les accidents)	12	3	1
1988	79	16 (21 % de tous les accidents)	14	0	2
1989	inconnu	inconnu	inconnu	1	4
1990	99	17 (17 % de tous les accidents)	14	0	3

Avant 1989 : 3 sections en S.U.L. simple (panneaux additionnels, ni marquages, ni aménagements, priorité de droite); 29 sections en S.U. pur (13 rues); +/- 60 sections à double sens (+/-35 rues).
 Depuis 1989 : 18 sections de rue en S.U.L. simple (12 rues); 7 sections de rue en S.U.L avec P.C. (2 rues); 7 sections en S.U. pur (3 rues); environ 60 sections à double sens (environ 35 rues).

¹ 'Radfahren in unechten Einbahnstrassen', bureau Planungsgemeinschaft Verkehrs/Hanovre (publié par la Ville de Munster dans le cadre du programma d'études 'Villes cyclables' du land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, août 1992).

² Deux études récentes donnent les mêmes résultats. L'une a été réalisée pour la ville de Francfort par l'université de Cassel. L'autre a été réalisée pour la Bundesanstalt für Strassenwesen (institut allemand des routes) par le bureau Planungsgemeinschaft Verkehr/Hanovre (non publiée à ce jour).

³ Cf. remarque 2