

London road safety plan Plan sécurité routière de Londres

Le Certu propose une série de fiches thématiques sur la prise en compte de la Sécurité Routière dans les villes européennes.

Cette fiche rappelle les enjeux de la sécurité à Londres et présente les principales caractéristiques du plan de sécurité en place, avec les résultats récents obtenus.

La politique de sécurité routière de la ville de Londres est très structurée et obtient des résultats très positifs. L'origine vient du choix politique fort de son ancien maire de Londres, Ken Livingstone, qui avait lancé le plan de sécurité routière destiné à « créer un réseau de rues plus sûres pour la population » de Londres (*Create safer streets for people*).

Un tel soutien politique a été essentiel pour les techniciens de Transport for London (TfL), organisme chargé des transports de Londres dont l'activité concerne le Grand Londres avec ses 33 « boroughs » et un réseau de 580 km de routes principales.

TfL est chargé de la mise en œuvre de la politique de sécurité des déplacements et dispose pour cela d'une unité spécialisée, la London Road Safety Unit (LRSU) avec un personnel qualifié d'une cinquantaine de personnes.

Présentation de Londres

Londres est la capitale du Royaume-Uni, ainsi que la plus grande métropole européenne :

- Superficie de la commune : 1 580 km².
- Population : 7,5 millions d'habitants pour le Grand Londres (et plus de 12 millions pour l'aire d'influence) ; 4 800 hab/km², et 2,7 millions d'habitants pour la ville de Londres proprement dite.
- Le Grand Londres comporte 33 boroughs, équivalents d'arrondissements londoniens.



La mise en place du plan de sécurité routière de Londres

En 1999, la LRSU reçoit la mission de mettre en œuvre un programme pour promouvoir la sécurité routière à Londres et pour évaluer les mesures prises par les autres autorités. La LRSU va alors établir un plan sur la période 2000–2010, le « London's Road Safety Plan ». L'objectif ambitieux de ce plan, qui couvre le Grand Londres, était de réduire de 40 % les accidents graves dans les dix années suivantes, en prenant pour référence la période 1994-98. Le plan a été voté et s'est accompagné de moyens conséquents, avec un budget de plus de 50 millions de livres par an en faveur de la sécurité routière, garanti jusqu'en 2010. Le suivi annuel des actions mises en œuvre et des résultats fait partie des missions de la LRSU.



Le plan
de sécurité
de Londres

Source : TfL

Certu 2011 / 04



La situation de l'accidentologie en 2000, au début du plan de sécurité

Pour situer les enjeux, il s'était produit en 1999 dans le Grand Londres près de 45 000 accidents corporels, dont 6 117 graves, avec tués ou blessés graves. À l'échelle de l'agglomération, ces accidents de la route causent des dommages humains importants et représentent une perte économique considérable auxquels sont sensibles les divers partenaires locaux. Lors de la préparation du plan en 2000, la tendance était déjà à la baisse des accidents mortels et graves pour les occupants des automobiles, expliquée notamment par l'amélioration de la sécurité des véhicules et un taux élevé de port de la ceinture de sécurité. Par contre, la situation des usagers vulnérables était préoccupante, qu'ils soient piétons, cyclistes ou 2 roues motorisés.

Par exemple, de 1998 à 2000, le nombre de piétons tués avait augmenté de 18 %. Les cyclistes quant à eux représentaient plus de 7 % du nombre total des blessés, alors qu'ils n'étaient que 2 % dans la circulation. Enfin, les 2 roues motorisés représentaient près de 17 % des blessés et 19 % des tués, pour une part modale ne dépassant pas 2 %. C'est donc d'abord pour ces usagers que le plan a été amenagé.

Par ailleurs, les accidents se répartissent de la manière suivante sur les différents réseaux :

- 28 % des accidents sur les routes principales de Londres - 550 km ;
- 71 % des accidents sur les routes locales des « boroughs » - 13 600 km ;
- 1 % sur les autoroutes.

Le plan de sécurité intègre cette répartition en associant directement les boroughs, puisque l'enjeu sur les voies qu'ils gèrent est important.

Des objectifs de sécurité ambitieux

L'objectif général fixé au plan par le maire en 2001 était une réduction de 40 % des blessés graves et des tués en 2010 par rapport à la période de référence, soit le même objectif que celui retenu au niveau national. Mais à Londres, les piétons, les cyclistes et les motards représentent des enjeux forts en terme de sécurité routière, sur lesquels il convient d'agir. Le plan de sécurité a donc ajouté un **objectif spécifique de réduction de 40 % des tués et des blessés graves pour les piétons, cyclistes et 2 roues motorisés**, pour garantir que l'attention et les actions seront bien focalisées sur ces usagers vulnérables. S'y ajoute l'objectif d'une réduction de **50 % des tués et des blessés graves des enfants de moins de 16 ans**, et d'une **réduction de 10 % de l'ensemble des blessés légers**.

Les partenaires de la ville de Londres pour l'élaboration et la mise en place de ce plan

Réduire les victimes de la route nécessite une action concertée entre les différentes organisations londonniennes.

Les principaux partenaires engagés dans ce plan sont les suivants :

- les « London boroughs » qui sont responsables des routes sur lesquelles on déplore presque trois accidents sur quatre, et même 79 % des accidents piétons. Les boroughs participent directement au plan en menant des analyses de leurs secteurs à risques et en établissant des projets qui seront présentés à TfL-LRSU ;
- la police est impliquée dans de nombreux champs de la sécurité routière : contrôles de vitesse, gestion du trafic, collecte des données des accidents. Elle participe aussi aux actions de formation ;
- le DTLR « Department for Transport, Local Government and the Regions » (*ministère des transports et des collectivités territoriales*) fixe les critères nationaux pour la formation à la conduite, les normes des véhicules et réalise les campagnes nationales ;
- les autorités médicales qui apportent des informations aux parents pour les aider à protéger leurs enfants des accidents de la route ;
- les associations représentant les différences catégories d'usagers ;
- les compagnies de transport en commun.

Tous ces acteurs participent sous différentes formes à l'élaboration du plan. Un forum de la sécurité routière, le Pan London Road Safety Forum, a été instauré pour l'échange d'informations, le suivi de la recherche, le développement des actions, les campagnes et l'éducation, et la supervision des travaux. Le travail en commun a été encouragé, et les meilleures pratiques développées et diffusées largement.

Les différentes mesures du plan sécurité routière de Londres

Londres applique la méthode connue au Royaume Uni sous l'appellation « 3 E » de la Sécurité Routière : **Engineering** (*l'aménagement*) / **Education** / **Enforcement** (*les contrôles*) pour atteindre ses objectifs.

Le plan de sécurité est un ensemble cohérent d'actions portant sur ces différents champs. Parmi les actions les plus caractéristiques, on relèvera les suivantes :

• L'analyse permanente de l'insécurité

L'exploitation du fichier accident, complété par une analyse spatiale de l'insécurité, permet de repérer les enjeux et de localiser les sites effectivement accidentogènes, sur lesquels doivent être concentrées les actions de sécurité routière. Une hiérarchie des priorités est faite à partir des rapports coût-bénéfice (humain, financier). La LRSU dispose d'une équipe spécialisée et de moyens techniques conséquents pour cette tâche essentielle.

• La réduction des vitesses excessives et inadaptées

La vitesse est un facteur direct dans 20 % des accidents et 33 % des accidents mortels. La gestion de la vitesse, avec notamment la réduction du nombre de véhicules circulant à des vitesses excessives et inadaptées, permet des gains sur le nombre et la gravité des accidents. Elle favorise aussi la pratique des modes de déplacements doux comme la marche à pied et le vélo.

Les propositions spécifiques sur ce thème consistent à :

- encourager le développement des 20 mph (*zone 30*) et des « homes zones » (*zone de rencontre*) notamment sur les voiries des « boroughs ». Ces zones contribuent à la sécurité, mais aussi à la qualité de vie des quartiers ;
- faire des mesures de vitesse lors d'aménagement de sites où la vitesse est un facteur mis en évidence dans les accidents. Ces informations permettent de cadrer les actions correctrices et d'orienter les contrôles de vitesse ;
- implanter des caméras de contrôle de vitesse et de contrôle des carrefours à feux, là où l'on estime qu'elles contribuent à la réduction de l'accidentologie. Avec les 600 caméras implantées à Londres, la vitesse moyenne a baissé de 6,5 à 8 km/h sur les sites équipés ;



Caméra de contrôle des vitesses

Source : CERTU



Contrôle des feux



Source : CERTU

- développer un plan d'action de contrôle des vitesses avec la police ;



Relevé de vitesses par radar laser

Source : TfL

- proposer et financer une série de campagnes éducatives pour inciter à la modération des vitesses, et promouvoir un meilleur comportement ;

Communication sur les effets de la vitesse :
« les radars sauvent des vies »



Source : TfL

- envisager la possibilité de mise en place d'une boîte noire dans les véhicules de police, administratifs, les bus.

Finalement, le but de toutes ces mesures est de développer un nouveau modèle de la vitesse chez les conducteurs, basé sur la prise de conscience du rôle de ce facteur dans les accidents.

• Prise en compte des usagers vulnérables

Les usagers vulnérables, piétons (notamment les enfants), cyclistes et 2 roues motorisés sont les usagers ayant le plus grand nombre d'accidents et sont le plus souvent blessés gravement et mortellement, d'où leur place importante dans le plan de sécurité.

Les piétons : un objectif clé du plan est d'encourager la marche à pied. Pour y parvenir, l'approche consiste à faciliter et à sécuriser les cheminements et les traversées piétonnes, et aussi à encourager les piétons à une plus grande prudence. Le développement des « Home zones » (*zones de rencontre*) est aussi un moyen de rendre plus sûre la marche. On retrouve d'ailleurs cette orientation dans le plan piéton (*Walking Plan*) de Londres développé aussi par TfL.

Des mesures spécifiques sont proposées par la LRSU, en liaison avec les « boroughs » :

- un plan piétons pour le centre ville ;
- des mesures de sécurité et d'éclairage ciblées ;
- des traversées piétonnes sécurisées et facilitées ;
- des mesures de ralentissement de la circulation et le développement des « homes zones » dans les quartiers résidentiels ;

« Homes zones »



Source : TfL

- un travail avec les associations consultées, pour localiser et aménager les traversées piétonnes dangereuses sur le réseau principal.

Les deux roues motorisés : l'utilisation des deux roues motorisés tend à augmenter, notamment pour échapper à la congestion du trafic et aux problèmes de stationnement, même si ce trafic est inférieur à celui rencontré dans d'autres villes, par exemple à Paris intramuros (12 % du trafic). Ces usagers sont impliqués dans une grande proportion des accidents de la circulation, supérieure à leur part modale dans le trafic. Face à ce problème, les actions de Londres sont multiples et assez originales en Europe.

- Des campagnes de sensibilisation et d'information ont été diffusées au cinéma puis à la télévision dès 2002, en partenariat avec les associations de motards. Ces campagnes sont destinées aux motards (conducteurs et passagers), mais aussi aux automobilistes et plus généralement à tous les usagers. En effet, la première cause des accidents avec motards est un véhicule coupant la voie du motard. Une campagne sensibilisant sur ce facteur a été diffusée en mai 2006. La deuxième cause des accidents avec motard est la perte de contrôle, qui représente 11 % des accidents des 2 roues motorisés. Une nouvelle campagne diffusée en 2006 visait la sensibilisation des pilotes de motos à la nécessité de prêter attention à leur environnement immédiat.

- Parallèlement, le programme BIKESAFE (« Moto sûre ») a été lancé en avril 2003 avec la participation de la police. Ce programme a pour objectif d'évaluer la conduite des propriétaires de 2 roues motorisés, de l'améliorer et de leur faire prendre conscience des risques de ce mode de transport. Les motards expérimentés de la police leur prodiguent des conseils pour circuler en sûreté à Londres. Une journée de formation est proposée pour 45 £.



Programme
« BIKESAFE »

Source : TfL

Chaque séance réunit 12 à 14 candidats et un policier s'occupe de deux candidats.

Au cours de cette journée leur seront dispensés des conseils de conduite, une assistance sur les commandes du 2 roues motorisés, des indications sur les enjeux et les causes des accidents des 2 roues motorisés, des conseils pour circuler en sécurité à Londres et les pièges à éviter.

Il y a aussi une évaluation de la conduite du conducteur du 2 roues motorisés lors d'un tour en ville et en rase campagne accompagné d'un motard de la police.

A la fin de cette journée, chaque conducteur se voit remettre un « BikeSafe-London Skills Day Certificate of Attendance » et reçoit un kit comprenant des réductions utilisables dans les magasins spécialisés.

Suite au succès de « BikeSafe », TfL a lancé l'opération « ScooterSafe », similaire dans l'esprit mais avec pour cible les usagers de deux roues motorisés de faible puissance.

- Plusieurs séries d'expérimentations de l'utilisation des voies réservées aux bus par les motards ont été menées pour évaluer les avantages et inconvénients de cette pratique. Les observations ont porté sur la sécurité (de tous les utilisateurs de route), les vitesses de véhicule, les temps de parcours (particulièrement autobus), l'utilisation effective des couloirs. Une expérimentation en 2009 sur les voies bus du réseau géré par TfL a conclu à une augmentation du taux d'accidents impliquant les 2RM. Les collisions entre VL tournant à gauche et les 2RM sont les plus concernées. Une nouvelle expérimentation, engagée en 2010, porte sur le respect des vitesses.
- L'analyse des données accidents a permis d'affiner la localisation et les circonstances des accidents de 2RM. La catégorie socioprofessionnelle la plus touchée est celle des coursiers livreurs : à Londres, ils ont 59 % de risque d'avoir un accident ou un accrochage dans l'année. Ils ont obligation de suivre le programme BikeSafe et une inspection de leur équipement est réalisée.
- Un programme de mesures correctives sur les sites accidentogènes pour les motards est mis en place.

- Les autres mesures prises pour les motos sont :
 - l'allumage des feux de croisement obligatoire de jour, qui a été bénéfique dans d'autres pays, pour permettre une meilleure perception des 2RM par les autres usagers ;
 - l'application des initiatives nationales concernant la formation, le port du casque ;
 - la prise en compte des 2 roues motorisés lors de l'implantation de nouveaux mobiliers urbains.

Les cyclistes : la pratique du vélo à Londres est moins forte que dans d'autres villes anglaises ou européennes. En offrant plus de sécurité pour les cyclistes, le plan de sécurité peut contribuer à augmenter sa pratique.

Les mesures prises consistent à :

- poursuivre l'implantation du réseau cyclable ;
- mettre en œuvre un audit sur le réseau géré par TfL pour garantir que les cyclistes y sont protégés et établir un programme de solutions aux défauts constatés ;



Sas vélo

Source : TfL

- contribuer à des campagnes de communication et d'éducation, pour sensibiliser les autres usagers aux cyclistes, et promouvoir un autre comportement au volant vis à vis des cyclistes ;
- étendre la formation à la pratique du vélo en sécurité, notamment pour les 10/14 ans ;
- proposer un plan pour la diffusion de casques pour vélos moins chers ;
- permettre aux enfants d'aller à l'école à vélo uniquement si on leur a dispensé une formation et s'ils ont un vélo sécurisé et un équipement approprié à cette pratique.

Sécuriser le chemin vers l'école

Le plan propose des mesures simples pour réduire l'insécurité sur le trajet vers l'école, et pour diminuer les habitudes d'accompagnement des enfants à l'école en voiture. Le principal objectif est d'encourager des méthodes durables de cheminement vers l'école, dans le cadre du « plan de parcours vert » ou autres initiatives des boroughs. Sécuriser le chemin vers l'école nécessite une analyse de la situation de l'aire autour de l'école, et l'introduction de mesures qui rendent plus faciles et sans danger les déplacements à pied et à vélo. Cela implique un travail minutieux avec les écoles pour identifier les mesures nécessaires et les intégrer dans les programmes locaux.

Ces mesures consistent en particulier à :

- sécuriser les carrefours et les voies cyclables ;
- mettre en place des ramassages avec accompagnements de type pédibus ;
- améliorer et rendre plus pratique les transports en commun ;
- introduire la formation au sein des programmes scolaires.

Gestion du réseau routier

Bien sûr, le réseau routier est analysé et aménagé si nécessaire, et les mesures classiques sont mises en œuvre. Il s'agit essentiellement :

- d'utiliser les données accidents pour identifier les lieux, les sections de route et les types de collision qui génèrent le plus grand nombre de victimes ;
- de concevoir et réaliser un programme d'actions à partir des analyses effectuées. Les opérations présentant le meilleur rapport coût/bénéfice en terme de sécurité sont retenues en priorité. La démarche est la même pour les projets des boroughs, pour lesquels le plan apporte une contribution. Ainsi, parmi les propositions, TfL finance chaque année environ 30 M£ d'aménagements jugés rentables pour la sécurité comme les zones 20 mph ;

Zone 20 mph



Source : CERTU

Home zone



Source : TfL



Zone 30 km/h

- de réaliser des audits de sécurité (*Safety audit*) pour les aménagements neufs ou les modifications sur le réseau TLRN. L'objectif est de s'assurer que tout nouvel aménagement répond bien aux meilleurs critères de sécurité. L'audit se fait aux différentes phases du projet, depuis l'étude préliminaire jusqu'à sa mise en service.

La zone à péage (*Congestion charging zone*) et la sécurité

Londres est connue comme la première principale capitale ayant réduit notablement la congestion des artères dans sa zone centrale, après mise en place d'une zone à péage (*Congestion charging zone*). La politique des tarifs a été adaptée pour inciter les gens à passer des voitures privées au transport public. L'objectif visé n'était pas la sécurité. De fait, un trafic supplémentaire s'est reporté sur le périphérique autour du centre ville, et il a fallu s'assurer que cela n'engendrait pas une insécurité additionnelle.

Résultats : sur le plan de la fluidité du trafic, le péage a permis de réduire la circulation entrant dans la zone d'environ 20 %, pendant la période où il est en vigueur, et les retards de circulation au sein de la zone d'environ 30 %. Ceci apporte des avantages à tous les usagers de la route, en particulier aux services de bus, devenus plus fiables. En terme de sécurité, l'évolution a été positive sur la zone, mais avec une baisse des accidents similaire à celle de l'ensemble de l'agglomération.

Sécuriser le transport en bus

Le plan de sécurité vise une augmentation de l'usage des transports en commun avec des mesures les rendant plus sûrs et plus attractifs. Ces mesures sont la promotion d'une formation à la conduite en relation avec les compagnies de transport en commun, et aussi l'utilisation de la boîte noire sur les bus. Le plan insiste également sur la nécessité d'assurer la sécurité des passagers dans les bus et aux alentours des arrêts de bus.

Insécurité routière et déplacements professionnels

Des études ont montré que 30 % des accidents graves ou mortels de la circulation impliquent des personnes sur leur trajet professionnel. Des actions de formation sont menées dans le monde du travail pour prévenir ces accidents. Le plan de sécurité de TfL intègre donc des actions de soutien aux initiatives engagées au niveau national par le gouvernement, et incite les employeurs londoniens à aller dans ce sens.

Le stationnement et la sécurité

Le stationnement anarchique, sur trottoir ou au niveau de carrefours, peut masquer la visibilité réciproque ou obstruer certains mouvements d'usagers, notamment les piétons et cyclistes. Des contrôles de police pour le stationnement non autorisé contribuent à la baisse de l'accidentologie, et un programme « the Red Route » est précisément dédié à ce type de contrôle.

État d'avancement

La mise en œuvre du plan de sécurité adopté en 2001, avec toutes les mesures que l'on vient de présenter, a contribué aux importantes diminutions de l'accidentalité à Londres. Si bien que les objectifs ambitieux fixés par le Maire de Londres en 2001 pour 2010 ont été atteints dès 2004, sauf pour les motos, soit 5 ans plus tôt que prévu. Le maire a alors fixé de nouveaux objectifs, avec une réduction de 50 % à la place des 40 % initiaux, une diminution de 60 % du nombre d'enfants tués et blessés graves en remplacement des 50 % de départ, et 50 % de réduction pour les piétons et vélos tués ou blessés graves. Une seule exception : celle des 2 roues motorisés, pour lesquels l'objectif de réduction du nombre de tués et de blessés graves de 40 % a été reconduit. Le nouvel objectif de diminution de 25 % pour les accidents légers a presque été atteint en 2009.

Catégorie d'usagers	Période de référence 1994/98 (moyenne annuelle)	2005	2009	Objectif initial (2001)	Objectif actualisé (2005)	Evol 2005/ référence 94-98	Evol 2009/ référence 94-98
---------------------	---	------	------	-------------------------------	---------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

Nombre de tués et blessés graves

piéton	2 136	1 224	1 055	- 40 %	- 50 %	- 43 %	- 51 %
vélo	566	372	433	- 40 %	- 50 %	- 34 %	- 24 %
moto	932	845	706	- 40 %	- 40 %	- 9 %	- 24 %
VL	2 568	989	777	- 40 %	- 50 %	- 61 %	- 69 %
bus	256	195	124	- 40 %	- 50 %	- 50 %	- 48 %
autres	223	113	91	- 40 %	- 50 %	- 59 %	- 59 %
total	6 684	3 650	3 227	- 50 %	- 50 %	- 45 %	- 52 %
- de 16 ans	935	355	263	- 50 %	- 60 %	- 62 %	- 72 %

Nombre de blessés légers

	38 996	28 180	24 752	- 10%	- 25 %	- 28 %	- 37 %
--	--------	--------	--------	-------	--------	--------	--------

Londres est maintenant au premier plan en Angleterre en matière de sécurité des déplacements, tous modes confondus. Le tableau ci-dessus donne les bilans récents, comparés à la période de référence, avec mise en parallèle des objectifs visés.

Les résultats de l'accidentalité évoluent favorablement, en particulier pour les automobilistes. Les progrès les plus sensibles restant à faire concernent les cyclistes, et surtout les motards. Les évolutions récentes confirment la tendance. En 2009, les accidents ont baissé de 6,4 % par rapport à 2006, soit mieux que la moyenne de la Grande-Bretagne (- 3,7 %). La part des usagers vulnérables parmi les victimes graves reste toujours forte, avec 67 % des tués, dont 88 piétons tués, 13 cyclistes, et 39 motards. Pour les cyclistes, par rapport à la période de référence, ces chiffres ont assez peu évolué, mais la part modale du vélo ayant sensiblement augmenté, le risque a baissé. Il faut aussi noter que le nombre de décès de motards décroît régulièrement depuis 2001 où l'on avait déploré 71 tués.

Nouvelles initiatives à venir

À Londres, la LRSU de TfL s'appuie sur les connaissances acquises au niveau national ou dans ses propres services pour définir ses actions de sécurité. Mais elle poursuit aussi des actions propres de recherche, et tient à utiliser les possibilités des nouvelles technologies pour plus de sécurité.

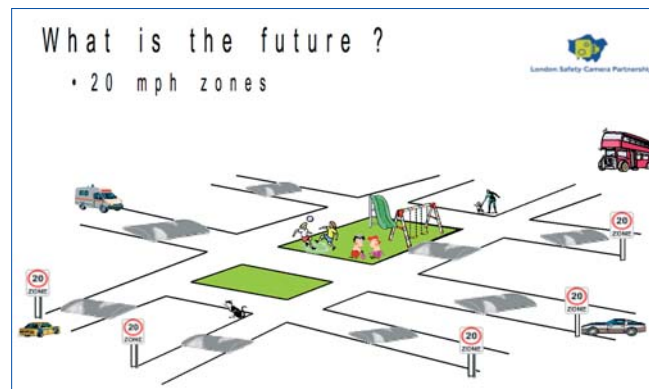
Par exemple, les radars de vitesse de type "Gasto" fonctionnant par temps de pluie ont prouvé leur efficacité pour réduire le nombre de victimes. La technologie numérique permet de traiter de nouveaux sites car il n'est plus nécessaire de se rendre sur le terrain pour retirer les films des anciennes caméras.

Autre exemple : les ralentisseurs et les coussins utilisés sont efficaces pour réduire les vitesses, mais ne sont pas très populaires chez les automobilistes et les services de secours.

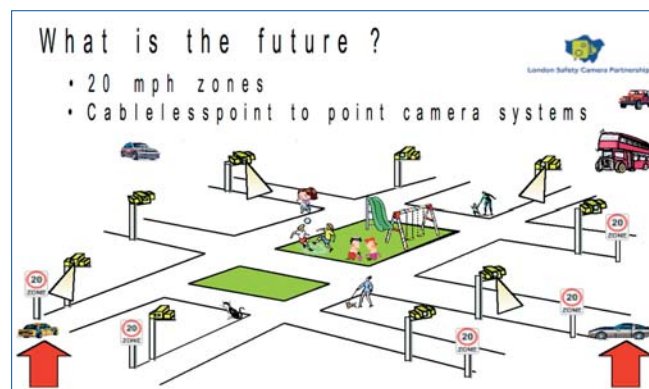
C'est pourquoi la LRSU explore les possibilités des radars de vitesses « temps-distance » pour les remplacer dans les zones 30. Les limites de la zone sont équipées de caméras de lecture de plaques, et le temps de passage des véhicules est enregistré entre l'entrée et la sortie de la zone ainsi équipée.

Ce temps est comparé à la distance parcourue et une vitesse moyenne du véhicule est calculée. Si cette vitesse dépasse la limite maximale autorisée, le véhicule est considéré en infraction et les sanctions appropriées sont prises automatiquement.

Zone 20 mph actuelle avec ralentisseurs ...



... le futur proche.



Pour le plus long terme, la LRSU examine le potentiel offert par les limiteurs de vitesse dans les véhicules, comme le système ISA (*Intelligent Speed Adaptation*).

L'enjeu du respect des limites de vitesses autorisées est très fort, TfL estimant qu'il pourrait réduire de plus d'un tiers les accidents à Londres.

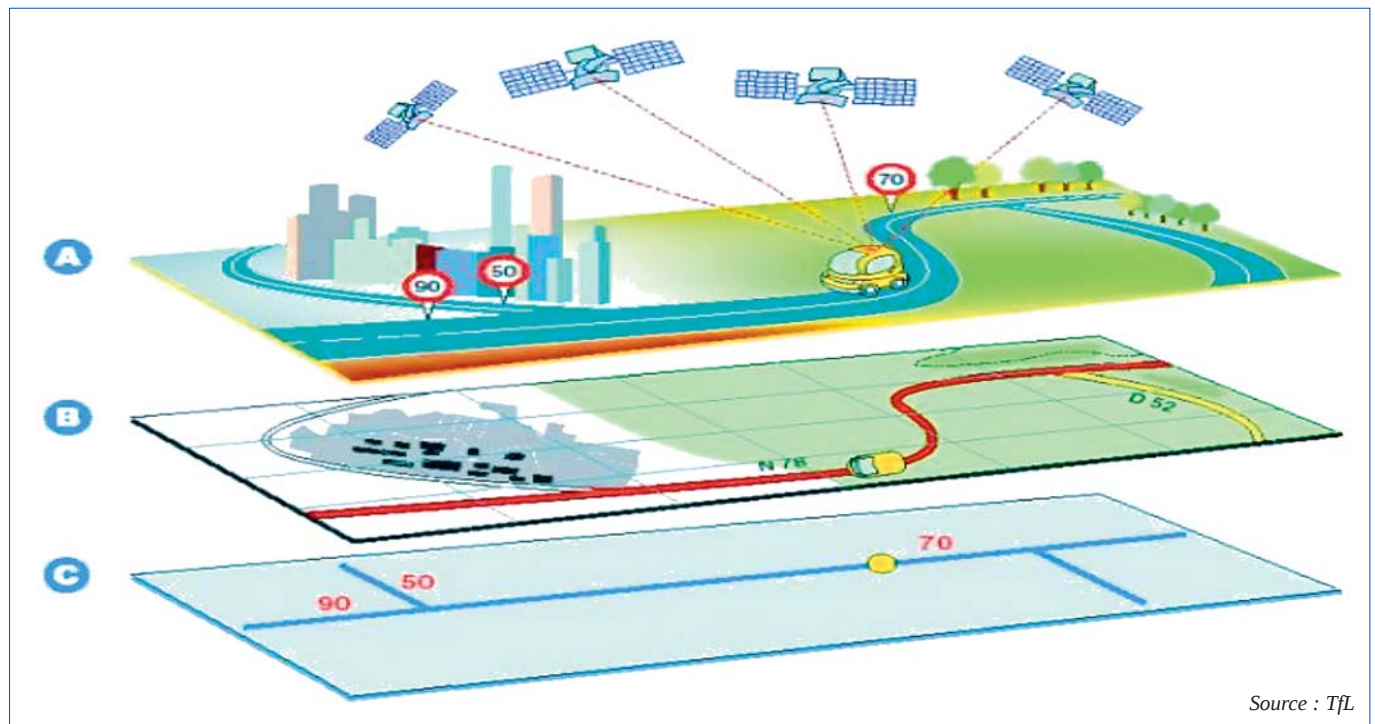
Cela requiert « une carte des limitations de vitesse » à Londres et un GPS positionné dans les véhicules.

Ainsi, l'usager pourra connaître la limitation de vitesse actuelle sur la zone où il se trouve. Il pourra alors soit ralentir de sa propre initiative, soit voir sa vitesse régulée automatiquement via un satellite.

Système ISA



Source : TfL



Source : TfL

Conclusion

Londres a d'ores et déjà obtenu des résultats très positifs avec une réduction de 40 % des tués et BG entre 2000 et 2005.

Cette réussite du plan de sécurité est due notamment à :

- une décision politique et des moyens financiers importants ;
- une mobilisation de nombreux partenaires ;
- des équipes techniques compétentes ;
- l'utilisation de méthodes testées et aussi des nouvelles technologies ;
- des actions coordonnées sur les trois domaines : aménagement, contrôle et éducation ;
- une communication ciblée, composante forte de cette politique.

Aujourd'hui à Londres, il y a encore plus de 200 tués par an. C'est pourquoi l'action se poursuit sur les mêmes bases, avec l'objectif de rester au premier plan en Angleterre en matière de sécurité des déplacements, tous modes confondus.

Un nouveau plan de sécurité est prévu pour 2020.



Source : CERTU

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme et
les constructions
publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
tél : 04 72 74 58 00
fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

CETE Nord-Picardie

2, rue de Bruxelles
BP 275
59019 Lille Cedex
téléphone :
03 20 49 60 00
télécopie :
03 20 53 15 25
mél : cete-np@developpement-durable.gouv.fr

Les points forts de Londres

- La démarche générale de prise en charge de la sécurité à une échelle de territoire importante, avec une volonté politique et une organisation structurée.
- Des moyens humains et matériels dédiés.
- Le souci permanent de l'efficacité dans le choix des actions.
- La prise en compte des divers usagers, avec recherche de solutions innovantes si nécessaire, comme pour les motos
- Les bons résultats obtenus dans un délai assez court.

Enseignements pour les villes françaises

- Le fait que Londres ait amélioré les conditions de sécurité des déplacements montre que c'est possible.
- La démarche générale, finalement classique, peut être reprise ailleurs avec une adaptation nécessaire en fonction de l'organisation locale.
- L'importance non négligeable des compétences mises en œuvre.

Sujets associés

- Objectifs locaux de sécurité.
- Plan de sécurité d'agglomération.
- Cellule de Sécurité routière.
- Plan de déplacement urbain.

Références et sites à consulter

- www.tfl.gov.uk/corporate/projectsandschemes/roadsandpublicspaces/2289.aspx
- www.tfl.gov.uk/assets/downloads/London-road-safety-plan.pdf
- www.dft.gov.uk/think/
- INRETS - La sécurité routière à Londres, « l'Unité Londonienne de Sécurité Routière » - rapport de recherche INRETS/RR-08-927-FR - mars 2008

Pour en savoir plus

- La sécurité routière dans les plans de déplacements urbains : Quels enjeux ? Quelles actions ? 2004
- Sécurité des déplacements en agglomération guide méthodologique - 2007
- Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain en 2008
- Savoirs de base en sécurité routière: mise en place d'une politique locale - série de fiches
- Fiches Zones de circulation apaisée - 2009

© Certu 2011

La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

AUTEURS DE LA FICHE

Bertrand Deboudt - CETE Nord-Picardie
03 20 49 62 31
bertrand-deboudt@developpement-durable.gouv.fr

Hubert Trève - CERTU/VOI/SUD
04 72 74 58 65
hubert.treve@developpement-durable.gouv.fr

remerciements à :
TfL-LRSU et INRETS-MA pour les informations transmises

VOTRE CONTACT AU CERTU

Hubert Trève
04 72 74 58 65
hubert.treve@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat :
04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir