

Mars 2011

Veille sur les transports à Londres

Année 2010



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Veille sur les transports à Londres

Année 2010

Mars 2011

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny
Département Mobilité et Transport : Alain Meyère, directeur de département
Étude réalisée par Frédérique Prédali
N° d'ordonnancement : 5.09.011-2010

Crédits photos de couverture : © Ian Bell - TFL

Sommaire

I. RIGUEUR BUDGETAIRE ET HAUSSE DES TARIFS DE TfL	3
1. TfL rachète Tube Lines	3
2. Recherche d'efficacité budgétaire pour TfL	4
3. Des tarifs transports en hausse	5
4. Oyster Card : vers davantage d'intégration tarifaire	7
II. NOUVEAUX SERVICES	9
1. Londres se met au vélo	9
2. Des « autoroutes cyclables » pour rejoindre le centre	11
3. Les mesures complémentaires en faveur des cyclistes	13
4. La sécurité et la sûreté dans les transports	15
5. Covoiturage	16
6. Un nouveau mode de paiement pour les taxis	17
7. Formation au déplacement en transport public pour les jeunes scolarisés handicapés	17
III. AVANCEMENT DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE	18
1. ELT, un nouveau BHNS	18
2. Le DLR, un réseau-clé pour la desserte du Parc Olympique	19
3. Améliorations du réseau Overground	20
4. Thameslink, un projet phasé	23
5. CrossRail, les tunneliers ont signé	24
6. Nouveau projet de téléphérique : d'ici les J.O. de 2012 ?	27
IV. ESPACE PUBLIC ET VOIRIE	29
1. Aménagement de carrefour	29
2. Expérience de rue épurée	30
3. Londres veut devenir la capitale européenne des véhicules électriques	31
4. Le plan sur la qualité de l'air	33
5. Des zones 20 définies par les autorités locales	33
6. Désencombrer les rues des engins de chantier d'ici 2012	34

I. Rigueur budgétaire et hausse des tarifs de TfL

1. TfL rachète Tube Lines

La rénovation du métro se poursuit mais parmi les trois contrats PPP initiaux, il ne subsistait plus que celui de *Tube Lines* auquel il a été mis fin courant 2010. Ce groupement (consortium entre le groupe espagnol Ferrovial et l'américain Bechtel) assurait la maintenance et modernisation du métro sur 3 lignes : *Jubilee, Northern, Picadilly*.

Depuis la reprise des activités de *Metronet* par TfL, les autorités (le maire, TfL) doutent des capacités de *Tube Lines* de tenir ses engagements contractuels¹. Les négociations entamées en 2009 sur les coûts de la deuxième tranche du contrat PPP ont généré de mauvaises relations entre TfL et le contractant.

En décembre 2009, l'arbitre indépendant du PPP a fixé le montant à 4,4 milliards, sans sélectionner les travaux de rénovation, ce qui signifiait que TfL devait combler 400 millions de livres sur ses prévisions budgétaires.

Parmi les éventualités évoquées dans la presse dès fin 2009, l'absorption de *Tube Lines* par TfL était considérée comme un risque puisque cela se ferait probablement comme pour *Metronet* par un renflouement par les contribuables de l'ordre de 2 milliards de livres pour les emprunts contractés.

TfL rachète les parts du groupe espagnol Ferrovial (Amey²) et de la société américaine Bechtel dans *Tube Lines*. A compter du 1^{er} juillet 2010 (soit dès la fin du volet du contrat PPP), 3000 salariés intègrent TfL, *Tube Lines* devenant avec cette transaction une structure à part entière de TfL.

Ce rachat s'est passé dans une ambiance tendue relatée par la presse³ (le maire parle d'« arnaque » pour qualifier le PPP, tandis que le président de *Tube Lines* qualifie ce contrat de « pillage »). Pour les autorités, il s'agit de mettre fin au fiasco du PPP de maintenance de LU et de pouvoir contrôler la maintenance journalière. Il en coûtera **310 millions de livres** à TfL. Ce coût pèse sur son budget annuel, et il sera donc **financé par l'augmentation des tarifs des clients et par l'impôt (taxe locale)** puisqu'il n'est pas fait appel à l'Etat.

Cette décision a été prise officiellement le 8 mai 2010 (source : *Timesonline*). Le rachat était programmé, mais il ne pouvait être concrétisé qu'après l'issue des élections des membres du Parlement (« House of Commons ») du Royaume-Uni⁴.

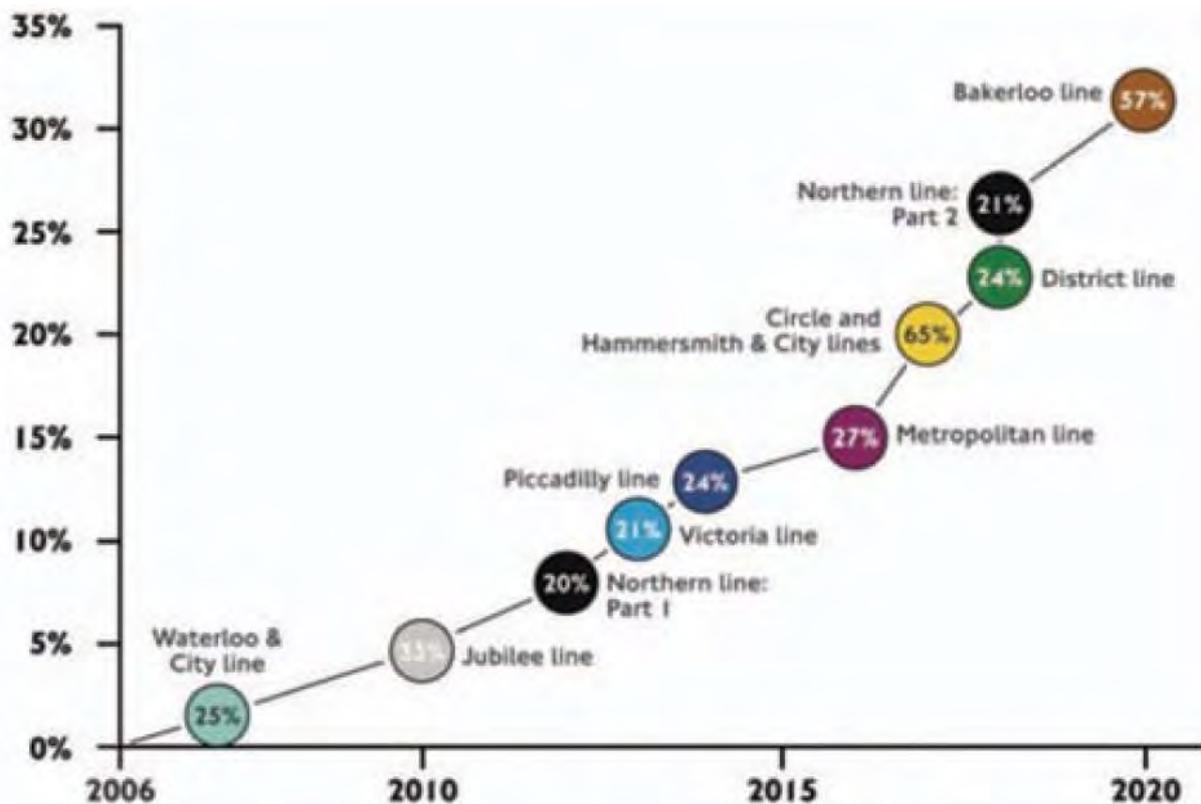
Reste à TfL à continuer la modernisation de son métro, avec comme objectifs poursuivis, des augmentations de capacité (en % aux heures de pointe par rapport à l'année 2006). En ordonnée est indiqué le gain de capacité en % cumulés dans la partie centrale de Londres) :

¹ Malgré ses efforts de communication, *Tube Lines* a été condamné à verser une amende de 327 millions de livres à TfL pour les retards constatés dans la remise des travaux sur les lignes Jubilee et Northern, concernant la première tranche du contrat PPP (janvier 2010).

² Amey continue d'assurer son contrat (management et maintenance) pour les 7,5 ans à venir (jusqu'en 2017).

³ http://business.timesonline.co.uk/tol/business/industry_sectors/transport/article7118759.ece art. 7 mai

⁴ le 6 mai 2010 où le parti conservateur de David Cameron a obtenu 36% des sièges.
(<http://www.theconstructionindex.co.uk/news/the-construction-index-news/Mayor-Boris-to-buy-out-Tube-Lines> art. 7 mai)



Source : brochure TfL 2010, « Transforming the Tube »

Les travaux sur la *Jubilee line* sont, d'après TfL, en retard sur les échéances prévues dans le contrat PPP. TfL a donc entrepris la poursuite de la signalisation sur certaines parties de la ligne entre août et octobre, entraînant des interruptions de service.

2. Recherche d'efficacité budgétaire pour TfL

Environ un tiers du budget de TfL provient d'une subvention directe du Ministère des transports (*Department for Transport, DfT*). Or, la subvention accordée est diminuée de 2,17 milliards de livres cumulés sur les 4 prochaines années (jusqu'à 2014/15), soit 21% par rapport au budget 2010/11.

Toutefois, TfL a aussi d'autres ressources que sont les recettes tarifaires, les prêts, les revenus commerciaux et publicitaires. Les hausses tarifaires et autres ressources prises en compte, la coupe budgétaire de TfL n'est pas de 21% mais de 8% environ. Cette coupe impacte directement la capacité d'investissement de TfL, notamment sur Crossrail. En plus d'augmenter les tarifs, TfL fait la chasse aux économies... et cherche des solutions :

- préserver les investissements nécessaires sur le réseau de transport,
- faire l'économie de plus d'un milliard de livres sur le projet Crossrail,

- faire l'économie de plus de 300 millions de livres sur les travaux à réaliser (en étant plus efficaces sur les rénovations, en délaissant les travaux d'embellissement des stations et en reportant les travaux moins essentiels),
- répercuter la coupe budgétaire de la subvention gouvernementale sur les aides apportées aux Boroughs dans le cadre de projets locaux,
- réduire la dépense de maintenance du réseau routier tout en préservant l'état des routes,
- rechercher des solutions de financement de projet alternatives,
- rendre payant le stationnement sur le réseau de voirie de TfL qui actuellement est généralement gratuit.

3. Des tarifs transports en hausse

L'année 2009 avait été marquée par le renforcement de la tarification sociale des transports collectifs de Londres. Début 2010, les titres plein tarif ont été augmentés « pour maintenir les investissements prévus sur les infrastructures » d'environ 4% sur les trajets en métro et de l'ordre de 12% en moyenne sur les trajets en bus. Ces hausses tarifaires 2010 étaient comparables en proportion à celles de 2005 et 2006 et devaient rapporter 125 millions de livres par an à TfL.

Au 1^{er} septembre 2010, l'abonnement étudiant (*18+ Student Oyster card*) qui donne accès à des tarifs réduits pour le métro et octroie la libre circulation sur le réseau de bus et tramways du Grand Londres, voit son tarif doubler, passant ainsi de 5 à 10 livres.

L'année 2011 sera exclusivement celle des augmentations de tarif des transports, quel que soit l'usager ou le mode : transports publics, courses de taxis, péage urbain... Bien que prévue à cause du rachat de *Tube Lines*, TfL a annoncé officiellement en octobre une hausse tarifaire moyenne de 2 points au-dessus de l'inflation⁵ pour les métros, tramways et bus, soit une augmentation de 6,8%... Ces nouvelles hausses tarifaires devraient rapporter 165 millions de livres par an à TfL.

Le tableau ci-après reprend les hausses de 2010 par rapport à 2009 sur les titres les plus touchés, et montre que ces mêmes titres subiront une nouvelle augmentation début 2011. C'est le cas notamment du titre hebdomadaire de libre circulation sur le réseau de bus (+£1.20). Ceux qui bénéficiaient de réductions sur les billets de métro en détenant un titre de circulation pour les bus à tarif réduit (comme les étudiants) se verront contraints d'acheter des billets plein tarif adulte.

⁵ Leur indice des prix de détail s'établit à 4,8% (juillet 2010).

L'évolution des tarifs depuis 2009

Titres TFL sur support Oyster	Tarif 2009	Tarif 2010	Tarif 2011
Ticket de bus et tram	£1.00	£1.20	£1.30
Pass bus 7 jours All London (plein tarif)	£13.80	£16.60	£17.80
Pass bus 7 jours All London (tarif réduit)	Pas de réduction pour les demandeurs d'emploi -50% pour les 16+ -30% pour les 18+	-50% pour les 16+ et demandeurs d'emploi -30% pour les 18+	-50% pour les 16+ et demandeurs d'emploi -30% pour les 18+ avec suppression des réductions pour le métro, DLR, Overground
Montant plafonné pour les achats de trajets tous modes (plein tarif) ⁶	£3.30 (= tarif de 1 Day TravelCard – 50p.)	£3.90 (=tarif de 1 Day TravelCard)	£4.00 (= tarif de 1 Day TravelCard)
Montant plafonné pour les achats de trajets en bus et tram (tarif réduit 16+ et demandeurs d'emploi)	£1.65	£1.95	£2.00
Ticket de métro zone 1	£1.60	£1.80	£1.90

Sources : d'après le site de TfL

Les visiteurs paieront leur support *Oyster Card* 3 livres, alors que les Londoniens déposeront une caution de 5 livres (au lieu de 3 livres). Ceux qui ont activé un service de réapprovisionnement automatique de leur *Oyster Card (Auto top-up)*, seront prélevés sur leur compte dès que le solde de la carte sera de 8 livres au lieu de 5.

Il faudra à partir de 2011 déboursier 2,20 livres pour acheter un ticket unitaire de bus à bord (au lieu de 2 livres en 2010).

Pour le comité de défense des usagers *London TravelWatch*⁷, ces nouvelles augmentations tarifaires sont un coup dur pour les Londoniens et ceux qui travaillent à Londres car même le transport ferroviaire britannique annonce une hausse tarifaire significative (annonce officielle du 23 novembre 2010). Le comité de défense *London TravelWatch* est particulièrement préoccupé par l'augmentation des tarifs des transports publics, urbains et ferroviaires, qu'il juge déjà trop chers. Ce comité reproche les hausses considérables d'une année sur l'autre, très pénalisantes pour les usagers des bus qui ne bénéficient pas du même niveau d'intégration tarifaire que les autres modes, mal venues alors que le prix du pétrole est cher et inciterait les gens à prendre les transports publics.

⁶ En utilisant le crédit disponible sur sa carte Oyster, le client ne peut être facturé au-delà d'un certain seuil quelque soit le nombre de déplacements effectués (tous modes sauf les bateaux) : à partir de 2010, ce seuil correspond au tarif de la carte journalière.

⁷ *London TravelWatch* est l'organisation officielle de défense des usagers des transports du Grand Londres, créée en juillet 2000. Elle est aussi connue comme le comité des usagers de transport de Londres, « *London Transport Users Committee* ». Indépendante des opérateurs de transports, elle est financée par la mairie de Londres (*London Assembly* qui est une branche de *Greater London Authority*).

Sur le ferroviaire où les tarifs sont déjà considérés comme les plus hauts d'Europe, la hausse est qualifiée de « *not smart, not fair and not green* » avec une hausse moyenne sur les tarifs réglementés⁸ de 5,8% (et jusqu'à 12,8%). Les tarifs non réglementés pourront aussi augmenter au gré des opérateurs privés. *London TravelWatch* a annoncé que les tarifs réglementés ferroviaires augmenteront encore en janvier 2012 de 3 points au-dessus de l'inflation. *Campaign for Better Transport*⁹ a estimé que les tarifs ferroviaires seront à l'horizon 2015 31% plus élevés qu'actuellement.

Concernant le péage urbain, le maire a finalement décidé de s'en tenir à la promesse de suppression du péage urbain pour les beaux quartiers ouest de Kensington, Chelsea, Notting Hill et Hyde Park (*the Western Extension Zone*), au grand dam de *London TravelWatch* qui soutient que le péage urbain dans la partie ouest apporterait des bénéfices à l'ensemble des Londoniens en contribuant à limiter la congestion routière. La réduction du périmètre du péage a eu lieu fin décembre 2010. Cette mesure privera TfL d'une partie de ses revenus actuels, perte qu'il estime à 55 millions de livres.

Le tarif du péage urbain est annoncé à la hausse : la journée dans la partie centrale de Londres (de 7h à 18h en semaine) passera de 10 à 12 livres par voiture ou 9 à 10 livres aux automobilistes qui utiliseront le système de paiement automatisé *Auto Pay*¹⁰ ou qui paieront en avance. Une remise sera en outre accordée aux véhicules propres, hybrides ou électriques.

Les tarifs des taxis londoniens, *black cabs*, sont réévalués en avril chaque année par TfL selon un indice des coûts utilisé depuis 1981. La prise en charge (forfaitaire à 2.20£) n'a pas subi d'augmentation depuis 2008, le barème a été légèrement réaménagé en 2010 pour revaloriser le prix des courses de 2,3%. Par exemple, en 2008, une course en taxi entre l'aéroport d'Heathrow et *Central London* coûtait entre 40 et 70 livres, tandis qu'en 2010, cette course coûterait entre 43 et 75 livres au client.

4. Oyster Card : vers davantage d'intégration tarifaire

La carte Oyster est un porte-monnaie électronique dédié au transport permettant soit de charger les abonnements et forfaits de TfL, soit de payer à chaque voyage (« pay as you go ») à partir d'une réserve d'argent. La carte Oyster est utilisée régulièrement par 7 millions d'utilisateurs. TfL estime à 80% les voyages effectués avec ce mode de paiement sur son réseau (bus, métros, DLR, tramways, bateaux *Thames Clippers' river services* et trains Overground).

⁸ Les tarifs ferroviaires réglementés concernent principalement les tarifs appliqués pour les abonnements domicile-travail.

⁹ Groupe de pression qui milite au niveau national pour des transports durables

¹⁰ *Auto Pay* est un service payant à l'inscription (£10) et également disponible pour les motos depuis le 24 novembre 2010.

TfL entend bien mener l'intégration tarifaire sur l'ensemble des réseaux. Depuis janvier 2010, le système billettique Oyster est progressivement étendu à **l'ensemble du réseau ferroviaire du Grand Londres**. La carte est acceptée sur tous les trains de banlieue, alors que jusqu'à présent seule une douzaine de relations assurées en train de banlieue (sous la compétence de TfL) était accessible avec l'*Oyster Card*.

En août 2010, TfL a pu mettre fin au contrat qui la liait depuis 2003 à la société américaine Oyster (qui est un partenariat public-privé dit PFI). TfL a signé un nouveau contrat de 3 ans avec *Cubic Transportation Systems Limited* lui permettant d'améliorer les services tout en réalisant 30 millions de livres d'économie sur la durée du contrat.

Le 12 novembre 2010, TfL a annoncé l'extension du service *Oyster* (vente et recharge) dans les stations de *South West Trains* à partir de mai 2011 à la grande satisfaction des usagers pour lesquels une même qualité de service est attendue quelle que soit la station du réseau (source : *London TravelWatch*).

II. Nouveaux services

1. Londres se met au vélo

Selon la mairie, 2% seulement des transports quotidiens à Londres sont effectués en vélo, et l'objectif est d'atteindre 5% dans quelques années. Au total, en un an, TfL a injecté 111 millions de livres pour les vélos, que ce soit pour créer son schéma cycliste, améliorer le stationnement et la circulation des vélos ou créer des bandes cyclables pour relier les quartiers périphériques au centre de la ville.

La nouvelle offre de vélos en libre service a été lancée le 29 juillet 2010 dans le but de générer 40 000 trajets quotidiens en vélos supplémentaires.

Au lancement, 5 000 vélos étaient répartis sur 315 stations¹¹ dans la zone tarifaire 1 et en plusieurs points de Royal Parks. Les stations les plus populaires sont celles de Soho Square et Wardour Street au cœur de la ville, celle de Liverpool Street à l'est, Angel au nord et Bankside and Borough dans le sud. Avant même le lancement du service, TfL proposait aux Londoniens de souscrire un abonnement pour pouvoir en bénéficier dès le premier jour, et en exclusivité pendant 4 semaines (pas de location pour les utilisateurs occasionnels). La première semaine, TfL comptait 32 000 abonnés et 50 000 locations enregistrées. (source : TfL newsletter août 2010)



Les vélos Barclays

Ils pèsent 23 kg et sont dotés de trois vitesses et d'une lampe à dynamo mais n'ont pas de panier comme les Vélib's.

Source : site TfL

Serco, entreprise exploitant le DLR, a remporté en 2009 l'appel d'offre du "*London Cycle Hire Scheme*" pour équiper à terme **400 stations** implantées tous les 300 mètres dans les 9 Boroughs centraux et des parcs. Le contrat est passé entre TfL et Serco pour 6 ans, pour un montant estimé à 140 millions de livres (168 millions d'euros) comprenant l'installation des stations et la gestion d'une flotte de 6 000 vélos dans la zone centrale de Londres, les recettes étant directement encaissées par TfL.

Même si cet investissement devrait être remboursé à terme par son fonctionnement, pour financer cette opération, TfL a dû annuler la mise en accessibilité de la station Baker Street et le projet de bus en site propre *Greenwich Waterfront Transit Scheme*, et également faire appel à un sponsor, la *Barclays Bank*, dont le logo orne le garde-boue arrière des vélos. *Barclays Bank* a contribué à hauteur de 25 millions de livres, avec pour contre-partie le système portant son nom. Le choix de ce sponsor a pour conséquence que les vélos ne sont pas accessibles avec *Oyster Card*...

¹¹ <http://www.urbanews.fr/le-velov-debarque-a-londres.html>

Les **coûts de location** sont composés de coûts d'accès et de frais d'utilisation en fonction de la durée d'emprunt. Au minimum il en coûte 1 livre à l'utilisateur en payant directement à une borne à l'aide de leur CB pour un accès à la journée (24 heures) et un ou des usages inférieurs à la demi-heure.

Durée d'emprunt du vélo	coût d'accès (hors abonnement)	frais d'utilisation
Jusqu'à 30 minutes	£1	gratuit
De 31 minutes à 1 heure		£1
De 1 heure à une heure et demi		£4
Jusqu'à deux heures		£6
De 2 heures à 2 heures et demi		£10
Jusqu'à trois heures		£15
Jusqu'à six heures		£35
Jusqu'à 24 heures (maximum)		£50

Source : <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/14811.aspx>

L'**accès** peut être réservé pour des utilisateurs occasionnels par Internet ou téléphone à la journée ou à la semaine. Les abonnements coûtent 5 livres pour 7 jours ou 45 livres pour l'année (365 jours). L'abonnement annuel est donc de l'ordre de 53 euros à Londres, contre 29 euros pour un Vélib' à Paris¹².

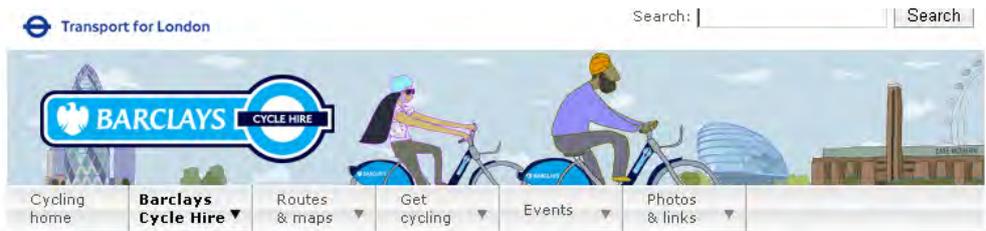
Leur utilisation est autorisée à partir de 14 ans moyennant une « clé » (voir photo ci-dessous). *Oyster card* ne permet pas d'accéder aux vélos en libre service. Le règlement de la location ne peut se faire que par carte bancaire, ce qui n'est possible que pour les plus de 18 ans. L'abonné peut acheter jusqu'à trois « clés » (3 livres chacune) qui restent à son nom, pour ses enfants par exemple.

Introduction de la clé de l'abonné pour déverrouiller le vélo à la station

Source : image du site TfL/BarclaysCycleHire

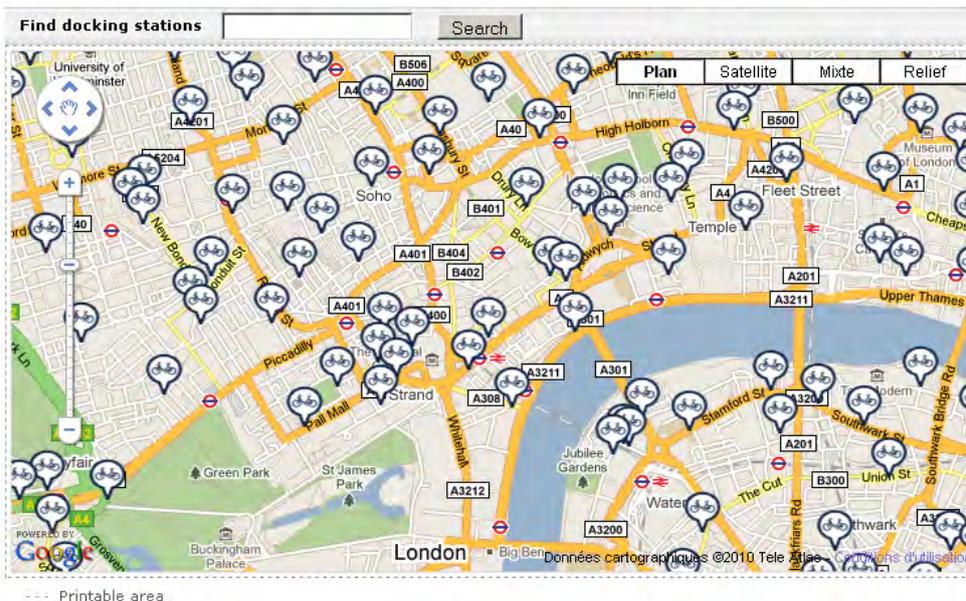


¹² Les autres frais sont de £150 pour un retour au-delà de la période de location, jusqu'à £300 pour un vélo accidenté, et £300 pour un vélo non rendu. Les vélos seraient géolocalisables.



Barclays Cycle Hire / Map

Click the icons on the map to get more information: Docking stations Docking stations not in service



Sur le site de TfL, une page est consacré aux vélos en libre-service, avec de nombreuses précisions sur l'utilisation des vélos (pour les utiliser, les garer, etc.), et des illustrations et films : <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/15025.aspx>

2. Des « autoroutes cyclables » pour rejoindre le centre

Deux premières bandes cyclables ont ouvert à titre expérimental pour encourager les déplacements domicile-travail à vélo. Dénommées "Barclays Cycle Superhighways", elles sont en fait des bandes cyclables couvertes d'un revêtement lisse sur 1,50 mètres de large (au moins), visibles par leur couleur bleue, en ligne droite sur une longueur de 12 km de façon quasi-continue. Des miroirs ont été installés aux carrefours à l'attention des automobilistes devant tourner à gauche. Les panneaux stops pour les vélos se situent 5 mètres avant ceux des véhicules motorisés pour leur laisser une longueur d'avance.

L'une des bandes va de Merton à la City (CS7¹³) et l'autre de Barking à Tower Gateway (CS2). Elles ont nécessité un investissement de 22 millions de livres de la part de TfL. Elles

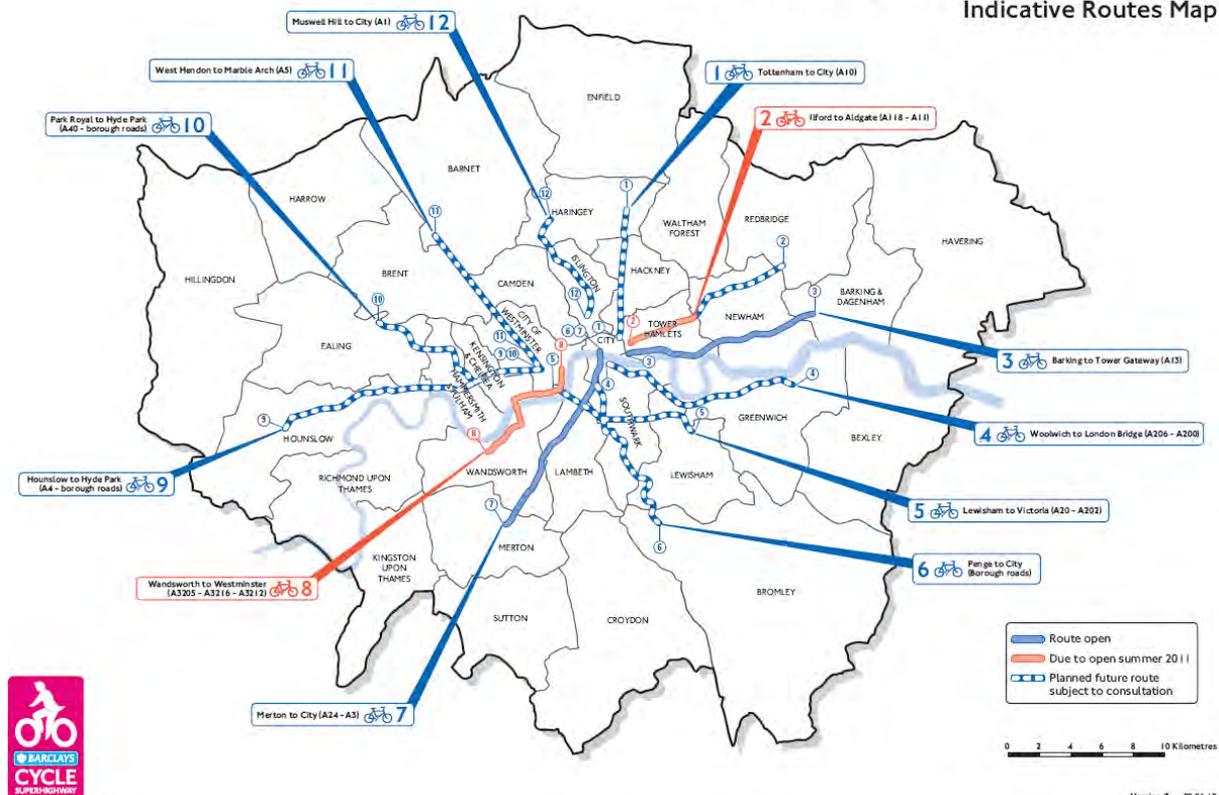
¹³ Celle-ci étant déjà un itinéraire emprunté par de nombreux cyclistes (500 à l'heure de pointe du matin selon le film de TfL <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/15831.aspx>), proche de la ligne de métro Northern Line qui connaît de fortes perturbations en raison des travaux de maintenance.

devraient être prolongées l'été prochain par deux nouvelles pistes pour desservir le site des Jeux olympiques.

Comme le figure le plan ci-dessous, un réseau de 12 bandes radiales est prévu à l'horizon 2015.

Barclays Cycle Superhighways

Indicative Routes Map



Aménagement des carrefours pour les cyclistes :

Les bandes peintes en bleu augmentent la visibilité des cyclistes.

Source : site TfL

3. Les mesures complémentaires en faveur des cyclistes

Des plans des rues sont mis à disposition des cyclistes, sur commande par le site de TfL, ou par téléphone. Les plans sont au nombre de 13 pour couvrir le territoire du Grand Londres, TfL en envoi jusqu'à 9 gratuitement.

Sur le site de TfL, des indications sont données quant aux possibilités de stationnement aux stations de métro/train/DLR (classées par ordre alphabétique). Il faut noter que seuls les vélos pliants sont acceptés à bord des véhicules de transport public.

The screenshot shows the 'Get cycling' page on the Transport for London website. It includes a search bar, a navigation menu with 'Get cycling' selected, and a 'Cycle Journey Planner' sidebar with 'From' and 'To' input fields and a 'Leave now' button. The main content area is titled 'Get cycling / Cycle parking' and contains text about bike parking, a list of links, and a table of station parking availability.

Get cycling / Cycle parking

You'll find safe, convenient bike parking all over London, on streets, at stations and at work places.

Read our tips on locking your bike safely
 Find out which stations have parking
 Read about London Bridge or Finsbury Park secure cycle parking
 Getting cycle parking grants for work

Parking at stations

Use the list to find out about parking at your nearest Tube, mainline, tram or DLR station.

A | B | C | D | E | F | G | H | I | K | L | M | N | O | P | Q | R | S | T | U | V | W

A

Station	Mode	Parking
Abbey Wood	Rail	Yes
Acton Central	Rail	Yes
Acton Main Line	Rail	No
Acton Town	Tube	Yes
Albany Park	Rail	Yes
Aldgate	Tube	No
Aldgate East	Tube	No
Alexandra Palace	Rail	Yes
All Saints	DLR	No
Amersham	Tube	Yes
Alperton	Tube	Yes
Anerley	Rail	Yes
Angel	Tube	No

Enfin, un code de conduite à vélo est mis en ligne :

Code of conduct

Follow these simple do's and don'ts to help you enjoy your ride and enjoy London. You can also watch the [Code of conduct video](#) and find out more about [cycle safety](#) and [cycle training](#).

The do's

DO watch out for other vehicles and pedestrians and give clear hand signals to show your intentions



DO be careful around lorries and never pass them on the left just before, or at, traffic lights

DO consider using designated cycle lanes whenever possible

DO make yourself seen at night by wearing reflective or fluorescent clothing

DO check that the cycle is road worthy (tyres, brakes, saddle, bell)



DO ensure the cycle is properly docked at a docking point to avoid theft



DO report abandoned or damaged cycles by calling 0845 026 3630

DO find out more about [cycle training](#)

DO always abide by [The Highway Code](#) 

DO consider wearing a cycle helmet



The don'ts

DON'T ride through red traffic lights - it is dangerous and illegal



DON'T cycle on the pavement unless it is signed as a shared use path

DON'T cycle the wrong way up one-way streets unless it's clearly marked as a two way route for cyclists

DON'T overtake unless there is enough room and it is safe to do so



DON'T cycle too close to moving vehicles

DON'T get too close to parked cars in case the doors are suddenly opened

DON'T use a mobile phone or earphones while cycling

DON'T ride a cycle when under the influence of alcohol or drugs



DON'T leave a hire cycle unattended - if you're not cycling it, return it

DON'T carry passengers on the cycle or animals/bulky items in the basket.



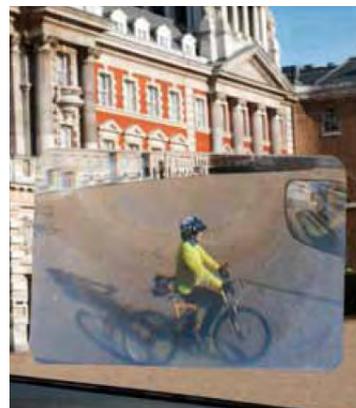
And lastly, if you're a visitor to the UK, remember to cycle on the left

4. La sécurité et la sûreté dans les transports

La sécurité routière est une grande préoccupation de TfL, notamment autour des deux-roues motorisés et des vélos.

La lentille de Fresnel collée à bord des bus, permet d'améliorer la visibilité -et donc la sécurité- vis-à-vis des vélos. Elle est promue pour les poids-lourds par TfL dans le cadre de sa campagne de sécurité pour les vélos (*Cycle Safety Action Plan*). Plus de 20 000 lentilles leur ont été distribuées entre octobre 2009 et février 2010.

Source : TfL smartmoves, février 2010



Egalement dans le cadre de sa campagne de sécurité pour les vélos (*Cycle Safety Action Plan*), une patrouille de surveillance contre le vandalisme et le vol de vélos est mise en place au moment du lancement des vélos en libre service. 30 agents appartenant à la « Metropolitan Police » du Grand Londres sont financés par TfL.

Source : newsletter TfL de juillet

23 000 vélos ayant été volés en 2009, les autorités incitent les propriétaires à faire tatouer leur vélo par un numéro enregistré sur la base de données de la Police métropolitaine. Ce numéro permet à la Police de retrouver les propriétaires d'un vélo.

De façon générale, avant les Jeux olympiques, TfL recherche à créer une ambiance plus sécurisée dans les transports collectifs. Par exemple, 20 agents de sécurité ont été recrutés pour le réseau Overground, et également à bord des bus, les agents de police sont en effectif croissant (depuis 2008, plus de 440 recrues). Un effort est également porté sur les grandes stations et pôles d'échange pour fluidifier et sécuriser les flux piétons.

Source : newsletter TfL de mars



Il s'agit aussi d'améliorer la sûreté en vue de l'accueil des J.O. : un budget important est alloué pour lutter contre le terrorisme au moment des Jeux. 80% du public doit se rendre sur les sites olympiques en mode ferré (jusqu'à 640 000 personnes en une journée). En moyenne, ils seront desservis par un train toutes les 13 secondes (d'après Transport public international, revue UITP, janvier-février 2010, Stephen Thomas, « Sûreté des transports : le défi olympique », pp14-16).

5. Covoiturage

TfL a signé en cours d'année 2010 un contrat de 2 ans avec un nouvel opérateur de covoiturage, une entreprise canadienne dénommée *RideShark*. Un test pilote a été lancé sur un groupe d'utilisateurs en septembre, avant que la société ne reprenne en main le site de mise en relation jusque-là géré par *Liftshare*. Le service est amélioré grâce à l'emploi d'un système de mise en relation géré sur la base d'un système d'information géographique performant développé en Amérique du Nord avec Microsoft.

Le site <http://london.rideshark.com> est désormais accessible au public. Chacun peut s'y inscrire et avoir un compte de membre de covoiturage, non seulement pour les trajets en voiture mais également pour les trajets à pied, en vélo. Les critères de choix incluent l'itinéraire, l'horaire, etc. Le site offre un calculateur des coûts de propriété de la voiture, des conseils et informations diverses sur la pratique de covoiturage.

Le visuel du site :

LONDON CAR SHARE SYSTEM

Font Size Normal

<--Menu

Register / Login

Cost Calculator

Info

Benefits

Tips

CheckList

FAQ

Contact Us

Print Poster 1

Print Poster 2

Tips for a Successful Car Share Group

Car sharing requires cooperation and a common understanding between all car share members. Some helpful tips to achieve a successful car share group are provided here:

- 1. **Decide who will drive on which days:** Some car shares rotate driving responsibilities, while others have a dedicated driver. If your car share group wishes to alternate driving, decide if you want to change on a daily, weekly or monthly basis.
- 2. **Determine an agreed route and schedule:** Establish the morning pick-up point(s) in advance and try to choose a mutually convenient meeting place. Either pick up each car share passenger at home or meet in a central location. In the similar way, designate a place or places to meet for the trip home. Once agreed, stick to your schedule, make sure everyone knows the details and is notified of any changes in advance.
- 3. **Decide on a method for reimbursing driving expenses:** If all members do not share the driving equally, agree how the costs will be shared and agree on payment dates.
- 4. **Decide how long the driver will wait for a passenger:** Usually the driver will wait no more than two or three minutes, unless otherwise agreed upon.
- 5. **Establish the group's in-car policies:** Discuss and agree how the group will act within the car share. For example, if smoking is permitted, any particular music taste and volume, or if food and drinks can be consumed. There may be other things that you would like to raise or include.
- 6. **Make it clear that the car share is for a single purpose:** The purpose of the car share is for commuting to and from work. Do not let it become a shopping or errand service unless all members agree.
- 7. **Establish a chain of communication:** Identify one person as the car share lead to coordinate the group and make sure that all members have each other's contact details. Also, provide an opportunity for the car share group to discuss arrangements in an open and honest way.
- 8. **Establish a procedure for any last minute changes:** If a driver or passenger is ill, the car won't start or other issues arise, there should be an easy and clear arrangement for making adjustments. Make sure everyone has a list with each car share member's telephone numbers, and establish when calls will be made should the car share not be possible.
- 9. **Adhere to the Highway Code:** Drive responsibly and within the speed limit, wear seat belts at all times and keep the vehicle in good repair.
- 10. **Check your insurance policy:** It is good practice to inform your insurance provider that you are part of a car share group and make sure all members are aware of it.
- 11. **Give the car share a few weeks to get going:** It usually takes a while for the car share group to settle down and to create a truly great car share. If, despite your best efforts, it isn't working, you can always try again with another car share group.

Terms & Conditions | Privacy Statement

Copyright © 2010 A RideShark Solution. All rights reserved. International Patents Pending.
Version 1.0.0.0

6. Un nouveau mode de paiement pour les taxis

Depuis décembre 2010, les passagers de 58 Black Cabs peuvent régler leur course grâce à la nouvelle carte de paiement sans contact développée par Visa et la mairie de Londres.

Un nouveau terminal pouvant lire et débiter la carte en moins d'une seconde équipe les taximètres.

58 Black Cabs en sont dotés au lancement, 25 autres taxis en seront équipés dans le mois suivant.

7. Formation au déplacement en transport public pour les jeunes scolarisés handicapés

La mairie de Southwark offre une formation « Independent travel » à tous les jeunes scolarisés qui ont un handicap physique ou des besoins spécifiques d'éducation.

Elle est dispensée par des éducateurs dans tous les collèges et universités du Borough dans le but d'apporter un plus grand niveau d'autonomie à ces jeunes dans leurs déplacements. Le programme de la formation a été mis au point avec les parents, TfL, l'équipe de sécurité dans les transports de la police métropolitaine et l'opérateur de bus Go Ahead London. Les bénéficiaires de cette formation sont présentés dans un DVD conçu par l'association des parents d'élèves du Borough (source : newsletter TfL août 2010).

D'après les initiateurs du programme, la sensation de liberté qu'ils auront à se déplacer seul devrait leur procurer une plus grande confiance en eux et les aider à développer leur sociabilité.

L'objectif de la mairie est qu'ensuite des particuliers, parents ou associations soient volontaires pour animer ces formations¹⁴.

¹⁴ http://www.southwark.gov.uk/info/200022/help_with_transport/1724/independent_travel_training_for_students

III. Avancement des projets d'infrastructure

1. ELT, un nouveau BHNS



Alors que les bus articulés les avaient supplantés, les nouveaux bus à étages¹⁵ ont fait leur apparition dans la capitale londonienne avec la mise en service début mars du projet de **BHNS de l'Est londonien** (*East London Transit scheme*), dit **ELT**.

Il a nécessité l'achat de 16 bus, son coût total en phase 1 s'élève à 26 millions de livres. Des voies réservées dans la ville de Barking ont été créées, l'espace public requalifié le long de l'itinéraire de *Thames View Estate* à *Ilford Hill*. Il s'agit de la première phase d'un projet de plus grande ampleur, « *Thames Gateway Transit* »¹⁶, un réseau de bus performants qui devait rejoindre celui de « *Greenwich Waterfront Transit* » avant l'abandon du projet de pont sur la Tamise en 2008.

Carte situant le tracé de la phase 1 : Ilford-Barking-Dagenham Dock, rive gauche (en jaune)

Plan schématique du Thames Gateway Transit



Source : Rapport IAURIF 2007

Durant la première année, plus de 6 millions de passagers sont attendus sur les deux lignes EL1 (24h/24, 7j/7) et EL2 (entre 5h15 et 12h30, 7j/7) qui est la ligne desservant *Dagenham Dock station*. Les deux lignes offrent un passage de 10 bus par heure sur leurs tronçons communs.

¹⁵ La mesure de suppression des bus articulés faisait partie du programme électoral du maire de Londres. Il était reproché aux bus articulés d'être davantage impliqués dans des accidents et de favoriser la fraude. Voir le rapport IAU-îdF, « Veille sur les projets de transport à Londres, Année 2009 ».

¹⁶ Pour plus d'information sur ce programme, se reporter à l'étude de transports collectifs de banlieue, cas n°2 : Londres, IAURIF, Avril 2007

Ce projet, financé par TfL, a obtenu des ministères « Department for Communities and Local Government » et « Department for Transport » 18,5 millions de livres pour étendre le système vers *Dagenham Dock* (phase 2 : 2011-2013). Grâce à ce fonds supplémentaire, le financement des deux premières phases du projet est totalement bouclé.

2. Le DLR, un réseau-clé pour la desserte du Parc Olympique

Le réseau du *Docklands Light Railway* (DLR) s'étend comme prévu.

Sur la rive sud de la Tamise, l'extension jusqu'à la station *Woolwich Arsenal* qui comprend le franchissement de la Tamise (en bleu sur la carte), a été réalisée dans le respect du budget (£180 million) et mise en service en janvier 2009¹⁷. C'est aussi une liaison vers un des sites des J.O. 2012 où sera basée l'Artillerie Royale pour des manifestations équestres et tirs.



La branche (en jaune sur la carte) s'étendant jusqu'à Stratford International (gare Eurostar) doit ouvrir d'ici quelques mois afin d'être en service avant la tenue des J.O.. Les phases de test de circulation sur la branche auraient dû commencer fin 2010.

Les temps de parcours du DLR depuis Stratford International sont de :

- 10 minutes jusqu'à Canning Town
- 19 minutes jusqu'à Canary Wharf
- 21 minutes jusqu'à Woolwich Arsenal
- 23 minutes jusqu'à Beckton

¹⁷ Source : site TfL <http://developments.dlr.co.uk/extensions/woolwich/index.asp>

Quant à la branche (en orange sur la carte) vers Dagenham Docks, sa mise en service n'est projetée qu'à l'horizon 2017.

Afin d'accroître sa capacité de 50%, pour faire face à la demande et aux 500 000 voyageurs attendus chaque jour pour les J.O.¹⁸, le DLR a mis en circulation en 2010 des trains de 3 rames au lieu de 2 précédemment. Le nouveau matériel roulant a été livré en octobre à Stratford (soit 22 rames¹⁹ financées à hauteur de 20 millions de livres par l'ODA (Olympic Delivery Authority) et l'autre moitié par TfL. Ce matériel servira à améliorer la capacité sur les extensions récente de Woolwich Arsenal et future de Stratford International (été 2010).

Des travaux sur l'infrastructure sont également nécessaires comme l'allongement des quais, le renforcement de viaducs, voire la création de nouvelles stations²⁰ d'ici la tenue des épreuves olympiques et paralympiques sur le site d'ExCel. Parmi les cofinanceurs du contrat de gain de capacité du DLR sur la branche de Beckton passé avec le prestataire Taylor Woodrow (18,2 millions de livres), se trouvent les organismes publics suivants :

- l'agence du développement économique du Grand Londres, la LDA (London Development Agency), à hauteur de 2 millions de livres,
- l'agence en charge du financement de nouveaux logements sociaux HCA (Homes and Communities Agency), à hauteur de 5,4 millions de livres,
- l'ODA, l'autorité publique chargée de la livraison des nouvelles installations et infrastructures olympiques, à hauteur de 10,8 millions de livres.

Au total, l'ODA a investi 80 millions de livres dans l'amélioration du réseau DLR pour permettre la réalisation des projets d'ici les Jeux.

Le DLR desservira 4 sites de compétition : le parc Olympique, ExCeL London, Woolwich Royal Artillery Barracks et Greenwich Park.

3. Améliorations du réseau Overground

Mise aux normes et gain de capacité

En décembre 2010, des travaux sur la signalisation et modernisation/rénovation de la ligne Overground ont eu lieu en plusieurs sections (*Gospel Oak - Stratford, Richmond - Stratford, Shepherd's Bush - Willesden Junction*). Durant les périodes d'interruption du service, des bus ont été mis en place.

D'autres travaux auront lieu d'ici le printemps 2011, afin d'améliorer la capacité du réseau (sur les sections *Richmond - Camden Road, Richmond - Stratford, Euston - South Hampstead, Gospel Oak - Upper Holloway* et les stations *Shepherd's Bush* et *Willesden Junction*).

Au final, 4 trains par heure circuleront entre Richmond et Clapham Junction jusqu'à Stratford tous les jours. 6 trains par heure entre Willesden Junction et Camden Road ; 8 trains par heure entre Camden Road et Stratford.

¹⁸ Le DLR aura un intervalle de passage de 2-3 minutes sur la branche vers Stratford pendant les J.O., soit une capacité de 13 500 passagers-heure dans chaque sens.

¹⁹ 33 rames financées par TfL avaient déjà été livrées. Avec les 55 rames supplémentaires, le parc de DLR atteint 149 rames.

²⁰ Source : site TfL <http://developments.dlr.co.uk/index.asp>

La East London Line livrée avant les Jeux

Les travaux sur la *East London Line* qui consistent à l'étendre au Nord grâce à la reprise d'emprises existantes, jusqu'à Dalston (soit quatre nouvelles stations créées : *Shoreditch High Street*, *Haggerston*, *Hoxton* et *Dalston Junction*), et au Sud jusqu'à *Crystal Palace* et *West Croydon* touchent à leur fin (voir carte page suivante). La mise en service de la ligne d'abord prévue pour l'été 2010, a été reportée à début 2011. Pendant la durée des travaux, un service de bus de remplacement assure les liaisons.

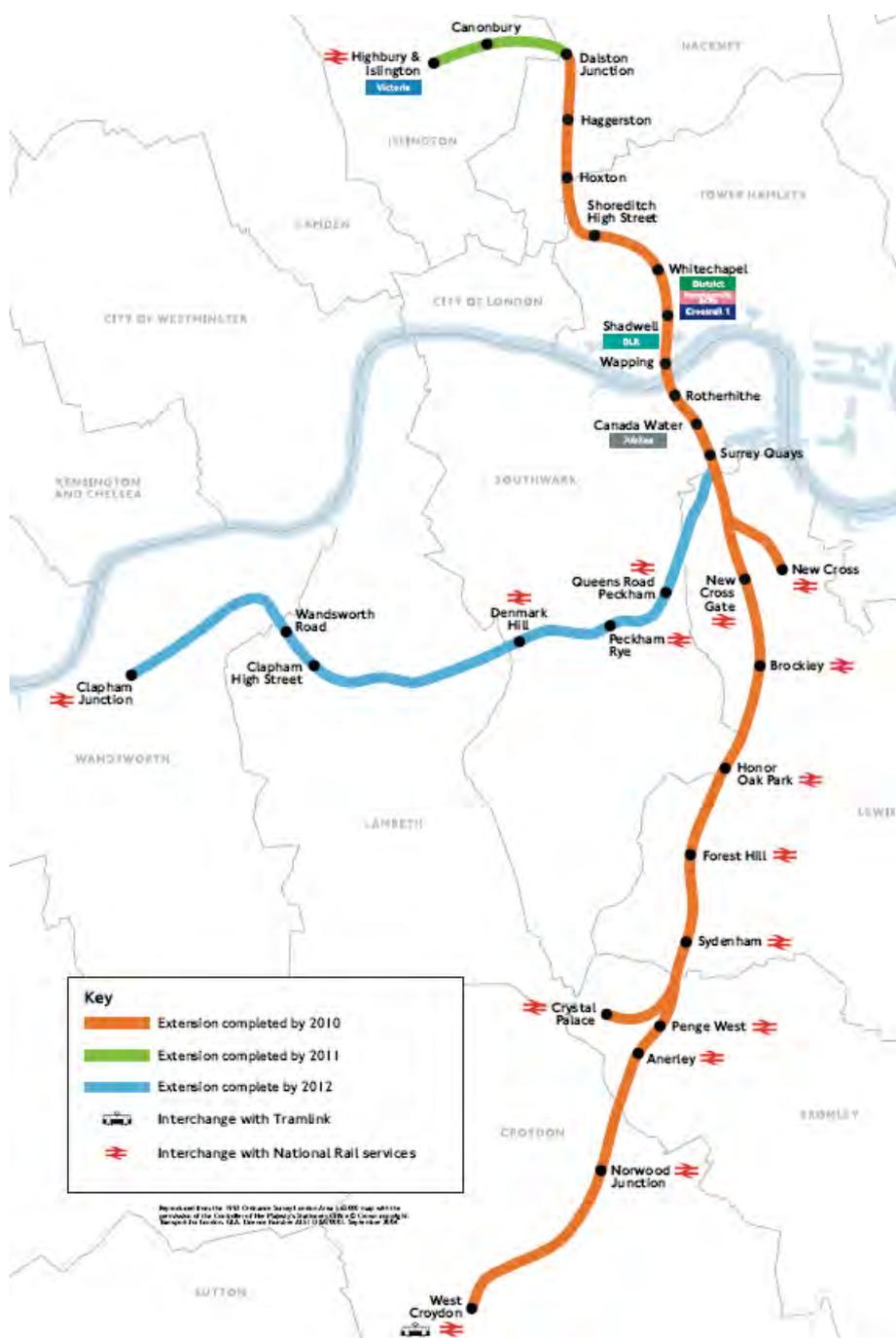
Jusqu'à présent, cette ligne était une ligne de métro de 1869 mais elle doit être intégrée au réseau ferroviaire Overground de TfL. Elle permettra de mieux desservir les sites olympiques et aussi les quartiers les plus déshérités de l'est londonien. Les travaux ont pu être financés grâce à un prêt de la BEI à hauteur de 450 millions de livres accordé en janvier 2006, pour un montant total d'investissement qui s'élèverait à 1 milliard de livres.

La branche jusqu'à la station de *Highbury & Islington* (en vert sur la carte ci-après) où se croisent actuellement une ligne de métro et une ligne Overground sera opérationnelle fin février 2011.

Pour l'autre branche rive sud de la Tamise qui amorce vers l'ouest un réseau de contournement ferroviaire sous le label Overground, le bouclage financier a été fait début 2009. Cette phase dont le coût est d'environ 75 millions de livres a pu être financée dans le cadre du programme d'amélioration du réseau Overground de TfL (budget de 326 millions de livres), avec le concours financier de l'ODA (J.O. 2012), de Network Rail qui gère l'infrastructure, et du ministère DfT.

4 trains par heure relieront Surrey Quays jusqu'à Clapham Junction d'ici le déroulement des J.O. (branche figurée en bleu sur la carte).

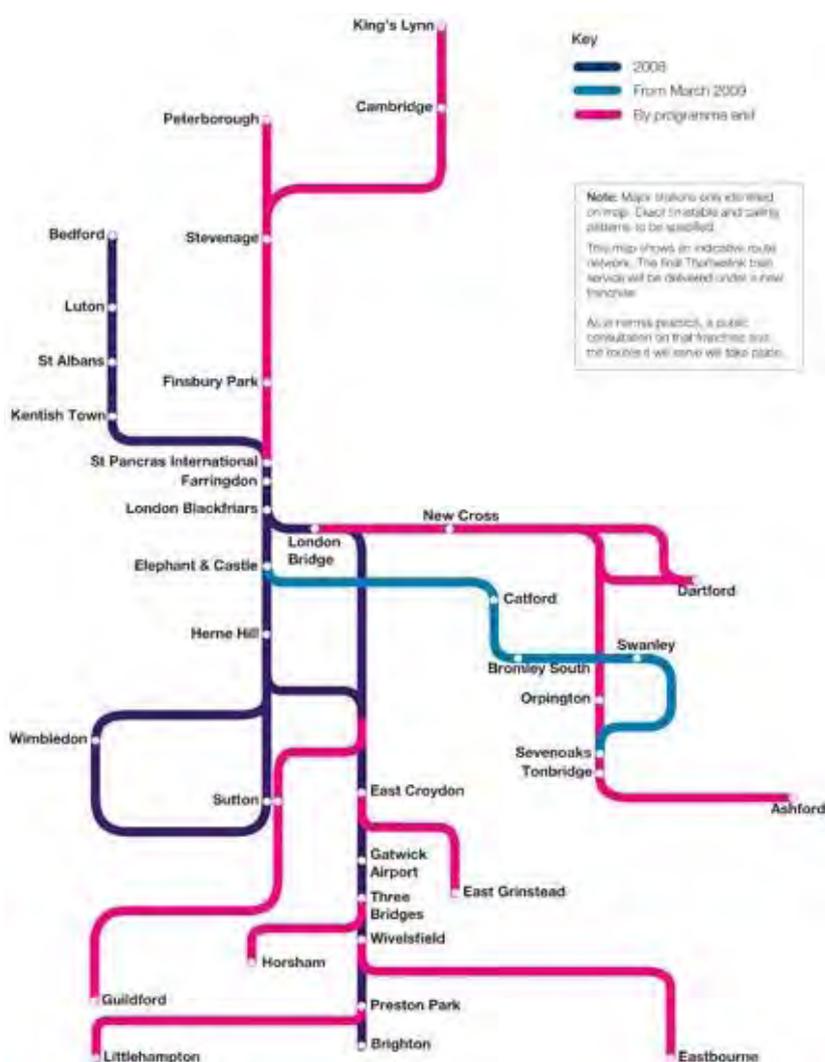
Les extensions de la EEL



4. Thameslink, un projet phasé

La liaison Thameslink nord-sud entre Bedford et Brighton a été mise en service en 1988. Depuis la privatisation, d'autres branches du réseau ferroviaire ont été confiées à l'exploitant (*First Capital Connect* est devenu l'exploitant en 2006 pour 7 ans). Le réseau complet Thameslink comporte actuellement 225 km de lignes, 50 gares.

La modernisation de la liaison ferroviaire nord-sud *Thameslink*, à travers le bassin londonien, équivalente du RER B, se chiffre à 6 milliards de livres. Ce projet consiste à augmenter la capacité entre *Farringdon* et *London Bridge* afin de doubler la fréquence aux heures de pointe dans Londres, améliorer l'accès à la gare de *St Pancras International* et étendre le réseau au niveau régional à 169 gares. Les stations majeures du centre de Londres seront également modernisées. Du nouveau matériel roulant est attendu pour les liaisons nouvelles que permet l'extension du réseau.



Le réseau Thameslink à terme

Le projet devait être réalisé initialement à l'horizon 2012 (cf. rapport IAU 2009 sur les investissements d'extension à Londres).

Le site de *TfL* fait état d'un phasage, avec des réalisations dès la fin des J.O. en 2012 et une autre échéance à l'horizon 2015. La dernière phase du projet se poursuivra jusqu'en 2018, avec l'allongement des trains (de 8) à 12 rames.

Les réalisations prévues pour 2012 sont un allongement des trains et des quais sur la ligne existante, de nouvelles liaisons entre *St Pancras International* et *Blackfriars* qui soulageront le trafic du métro et des trains directs sur de nouvelles liaisons possibles comme Cambridge - Gatwick.

5. CrossRail, les tunneliers ont signé

CrossRail, le projet de ligne Est-Ouest sur 118 km, serait l'équivalent du RER A. Cette ligne représente un gain de 10% de capacité par rapport à la teneur actuelle du réseau ferroviaire de Londres. 21 km de tunnels doivent être construits pour la traversée du cœur de Londres.

TfL est en charge du projet via sa structure Crossrail Limited (CRL). TfL et le ministère DfT soutiennent le projet.

Pour rappel, sur les 16 milliards de livres nécessaires au projet, TfL contribue au financement à hauteur de 2,7 milliards²¹, la *Greater London Authority* à hauteur de 5 milliards, DfT à hauteur de 5,1 milliards, *Network Rail* à hauteur de 2,3 milliards. D'autres organismes comme la *City of London Corporation* et la *British Airports Authority* sont mis à contribution.

Depuis 2009, dans un contexte de récession et avec les difficultés financières que rencontre TfL à cause de la modernisation du métro, le Maire n'a eu de cesse de répéter sa volonté de poursuivre le projet qui a obtenu le feu vert de la Reine en 2008. Le projet est donc maintenu malgré le contexte, grâce à l'obtention du prêt d'un milliard de livres de la BEI accordé en septembre 2009. L'argument phare du projet est que sa réalisation rapporterait 42 milliards à l'économie.

Une nouvelle taxe a été instaurée pour financer le projet : il s'agit de la *Business rate supplement* (BRS), une taxe additionnelle sur les propriétés des entreprises assise sur la valeur locative de leurs biens fonciers. Les entreprises dont la valeur locative est inférieure à 55 000 £ en sont légalement exemptées, les autres paient 2% de taxe supplémentaire²². Cette taxe est prélevée par *Greater London Authority* dès l'année fiscale 2010-2011²³. Elle financera à hauteur de 0,6 milliard de livres le projet, et contribuera au remboursement des emprunts contractés à hauteur de 3,6 milliards (soit un apport total de 4,1 milliards de livres). La *Business Rate Supplement* pour financer CrossRail devrait être appliquée pendant 24 à 31 ans selon la modélisation faite par la GLA.

La GLA dispose en outre de deux autres ressources pour financer le projet, la taxe « *Community Infrastructure Levy* » liée aux nouveaux développements à Londres (0,3 milliard de livres) et les contributions prélevées sur les nouvelles zones de bureaux grâce à la Section 106 (0,3 milliard de livres).

²¹ Notamment grâce au prêt de la BEI et à l'augmentation des tarifs...

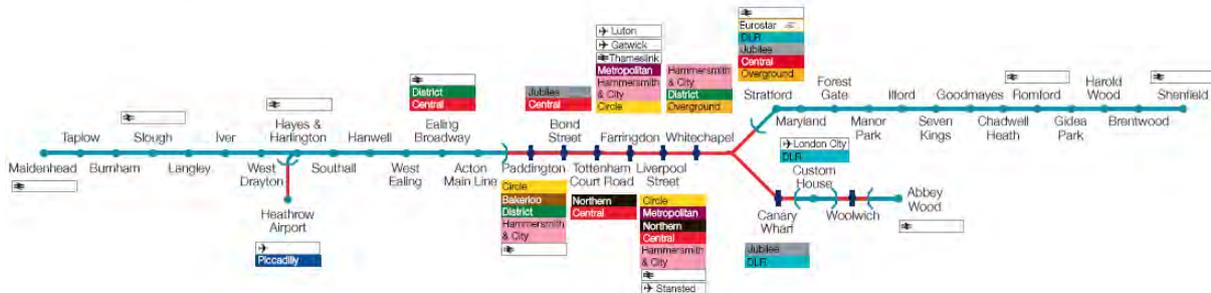
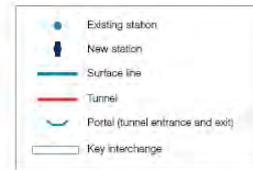
²² Par exemple, pour une valeur locative de 100 000 livres, la BRS s'élève à 2 000 livres.

²³ A compter du premier octobre 2010 (et jusqu'au 31 mars), soit une demi-année taxée pour commencer.



Crossrail

Route Connections Map



Le dernier calendrier de construction avance la date de livraison de la section centrale en 2018.

Des détails sur le projet commencent à être divulgués : les trains seront composés de 10 rames, pour une longueur totale de 200 mètres, ils atteindront une vitesse de pointe de 160 km/h (hors tunnel). Ce nouveau matériel roulant ressemblera à celui prévu pour Thameslink.

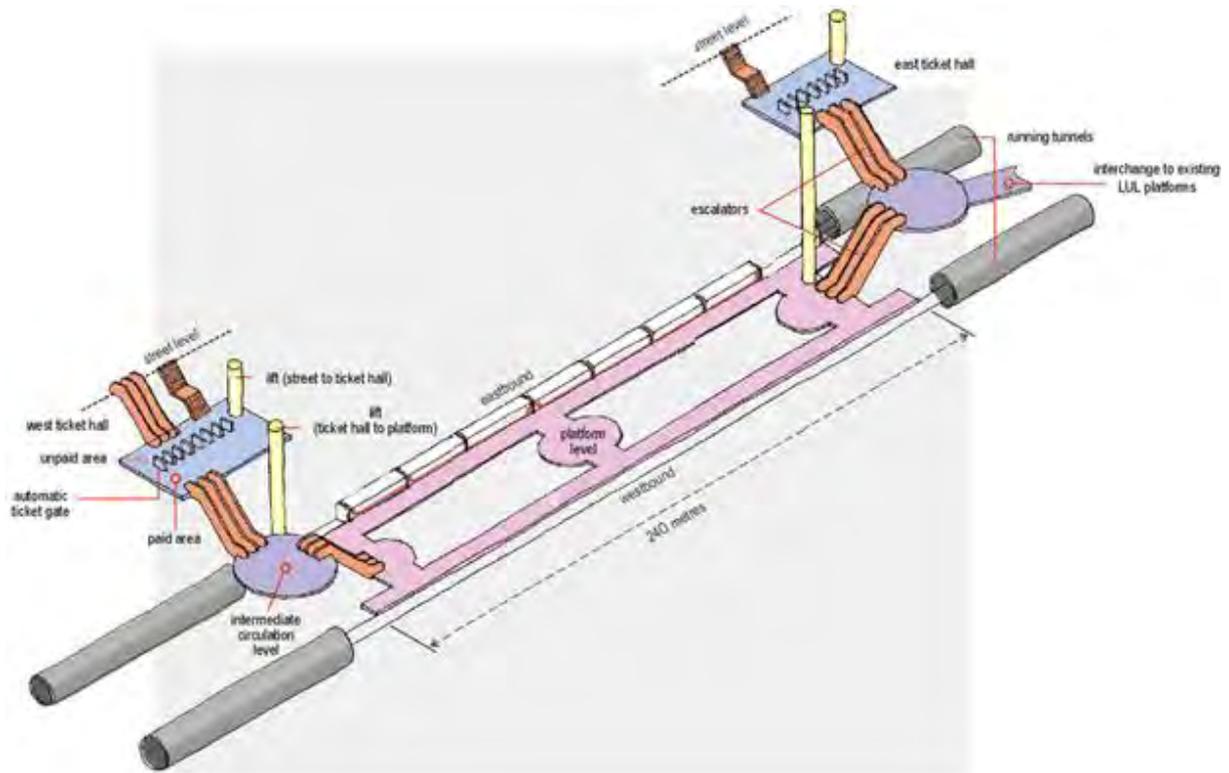
Dès le printemps 2009, les travaux sur les stations ont pu démarrer avec de nombreuses démolitions à commencer par la station de *Farringdon* (qui permettra la correspondance avec le réseau *Thameslink*), et l'installation des fondations de la future station *CrossRail* à *Canary Wharf*...

Fin 2010, la plupart des contrats pour les tunneliers sont attribués.

La construction de la station *Crossrail* à *Tottenham Court Road* débute en 2011 pour un montant total d'un milliard de livres. Associé avec BAM Nuttal, propriété du constructeur néerlandais BAM, le groupe Vinci, via sa filiale britannique Taylor Woodrow, a remporté un contrat de 280 millions d'euros (250 millions de livres) passé par Transport for London (22/12/09) pour rénover la station de métro de *Tottenham – Court Road* tant à l'intérieur qu'aux abords. Ce projet doit permettre de doubler la capacité d'accueil de la station : il prévoit la modernisation des quais et des passages existants, ainsi que la création de nouvelles entrées et d'un nouveau hall, l'agrandissement de l'espace de vente des billets pour accueillir le futur espace de vente de billets pour la ligne ferroviaire *Crossrail*. Ces travaux prévoient aussi l'amélioration des aménagements extérieurs avec la réalisation des zones de circulation (piétonnes, cyclistes, bus et voitures) et d'une nouvelle place sur *St Giles Road*. Le chantier a été lancé pour une livraison prévue en septembre 2016.

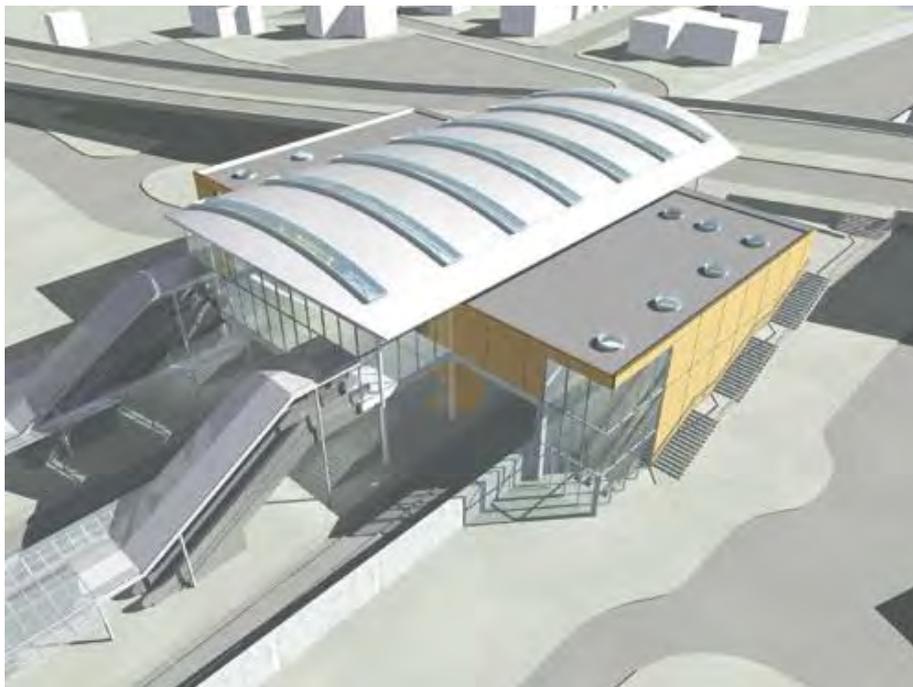
Cette station *Crossrail* de *Tottenham Court Road* sera le hub principal à l'ouest de Londres et aidera à amorcer du renouvellement urbain à West End. Elle sera l'une des plus grandes de la nouvelle ligne avec 5 niveaux souterrains qui s'ajouteront au hall d'entrée et d'achat des billets en rez-de-chaussée. La station accueillera tous les trains en circulation sur la ligne, soit jusqu'à 24 trains par heure.

Le schéma-type d'une station Crossrail du centre de Londres



http://www.railway-technology.com/projects/crossrail/images/6_Station-plan.gif

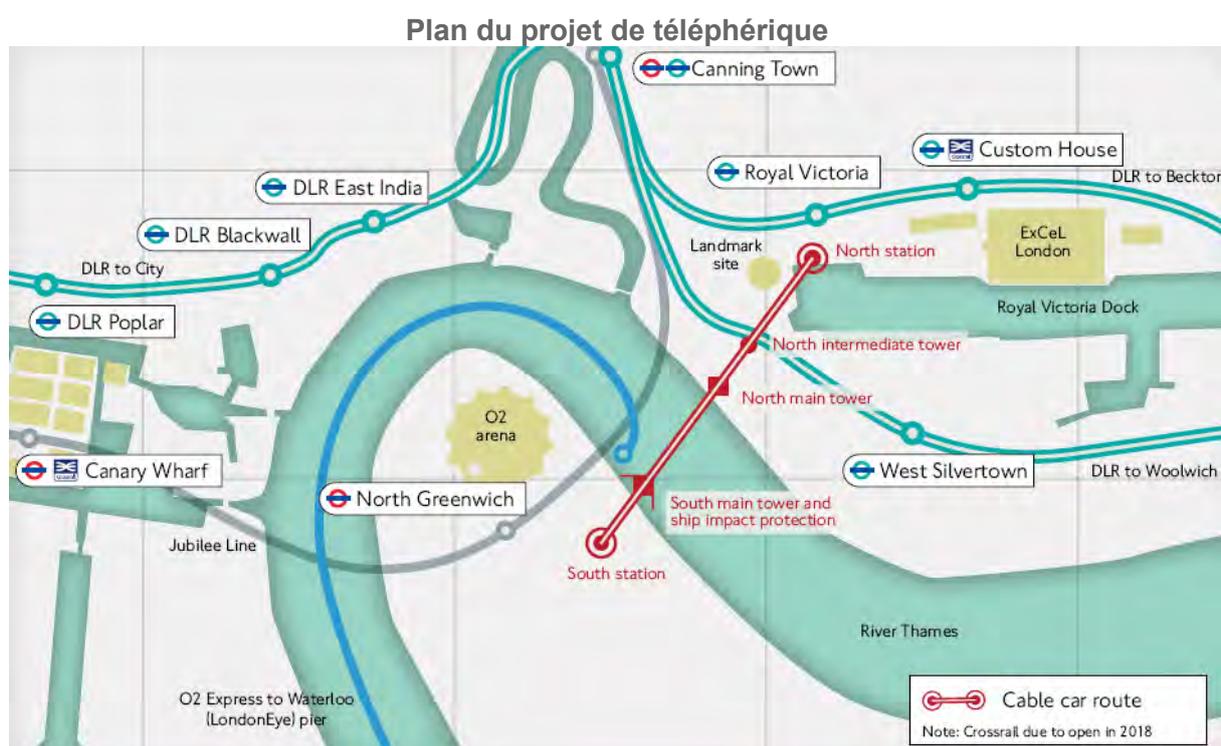
Le design de la future station Abbey Wood



http://www.railway-technology.com/projects/crossrail/images/7_Abbey-Wood.jpg

6. Nouveau projet de téléphérique : d'ici les J.O. de 2012 ?

La Mairie avait demandé à TfL d'identifier des solutions d'amélioration de franchissement de la Tamise. Une des propositions faites par TfL est ce projet de téléphérique. Un téléphérique ne gêne pas le trafic maritime, et ne pollue pas (énergie électrique, pas de bruit). Un des avantages majeurs de ce mode est que sa construction est plus rapide qu'un tunnel, autre solution à l'étude mais pour un horizon de réalisation à 2020. Un pont est exclu en raison de la hauteur nécessaire pour supporter les crues de la Tamise. Des nouvelles liaisons par bateau sont également envisagées.



Source : brochure Mairie de Londres-Agence de développement de Londres-TfL, novembre 2010, « A cable car for London »

Ce téléphérique permettrait aux piétons et cyclistes de relier en quelques minutes, la salle de spectacle O2 Arena et le centre d'exposition ExCel, où se dérouleront des compétitions : 2 minutes à pied jusqu'à la station du DLR, 5 minutes pour rejoindre le centre d'exposition ExCel.

Le trajet en téléphérique d'un bout à l'autre est estimé à 5 minutes.

Avec des cabines permettant le transport de 10 passagers maximum, 2 500 passagers par heure seraient ainsi en mesure de traverser la Tamise, à l'Est de la ville. Ces cabines pourraient aussi recevoir poussettes, fauteuils roulants et vélos.

Le coût total du projet est estimé à 25 millions de livres (30 millions d'euros). Il ne pourra voir le jour que si la Mairie trouve plusieurs partenaires privés susceptibles de le financer.

Au mois de juillet, la Mairie a lancé une enquête pour informer et sonder la population sur la réalisation du projet. Les 1085 répondants au questionnaire (en ligne ou papier) et réponses ouvertes sont des personnes directement concernées parce qu'elles résident ou travaillent dans le secteur. Il est plébiscité par les futurs usagers potentiels comme nouveau mode pour Londres,

et nouveau moyen de franchir la Tamise. Depuis, des discussions sont en cours avec des investisseurs potentiels, et en attente de la permission de construire.

TfL a soumis fin octobre le dossier « *planning application* » aux autorités locales concernées (Boroughs²⁴ de Greenwich et Newham et London Thames Gateway Development Corporation) : c'est une période de consultation publique à l'issue de laquelle les Boroughs doivent se prononcer sur le projet (début 2011).

Vue du projet en service



Source : brochure Mairie de Londres-Agence de développement de Londres-TfL, novembre 2010, « A cable car for London »

Le site de London Thames Gateway Development Corporation (<http://www.ltgd.org.uk/>) n'évoque pas le projet de téléphérique mais seulement les deux projets dont la mise en service interviendrait en 2017, à savoir l'extension du DLR à Barking Riverside et Dagenham Docks et le projet de liaison grande vitesse Crossrail entre la City, Paddington et Heathrow. Le site fait également état d'un projet de pont de Beckton et Thamesmead, *Thames Gateway Bridge*, qui réduirait les trajets locaux de 30 minutes avec une voie dédiée aux bus et au ferroviaire. Cependant, ce projet proposé par TfL a déjà fait l'objet d'une consultation publique durant l'été 2003, les Boroughs de Greenwich et Newham sollicités l'été suivant ont validé le projet. L'horizon de réalisation prévu du pont était 2012 mais l'Etat s'en est mêlé... Son coût était estimé à 455 millions de livres et son financement devait faire d'un montage public-privé (le privé pour la construction et l'exploitation).

²⁴ <http://pa.newham.gov.uk/online-applications/applicationDetails.do?activeTab=consulteeComments&keyVal=LB1OZDJY01R00&consulteeCommentsPager.page=2> et <http://onlineplanning.greenwich.gov.uk/acolnet/planningonline/acolnetcgi.gov?ACTION=UNWRAP&RIPNAME=Root.PgeResultDetail&TheSystemkey=66172>

IV. Espace public et voirie

1. Aménagement de carrefour



Source : newsletter TFL de janvier 2010

Ouvert depuis fin 2009 aux piétons à Oxford Circus, ce nouveau « rond-point » et passage piéton fait l'objet de recherches constantes pour s'assurer qu'il répond bien aux besoins.

Avec ses diagonales, le passage procure aux piétons plus d'espace de mouvement et réduit le temps de la traversée de moitié. Il a permis aussi de dégager des flux piétons l'espace autour de la station de métro. Il a été utilisé par plus de 90 millions de personnes en un an, la moyenne du flux étant de 40 000 par heure.

Le carrefour Oxford Circus

Le carrefour d'Oxford Circus a été conçu sur le modèle tokyoïte du célèbre quartier de Shibuya.

Source :

http://www.bengwaller.com/People&Places_portfolio/images_height450px/Japan-Tokyo-Shibuya.jpg



© 2007 Ben Waller

2. Expérience de rue épurée

Le magazine *Smartmoves* de TfL pour la promotion des modes actifs a enquêté sur le concept de *street stripping* (rue « déshabillée » ou « dépouillée ») pour savoir quels pouvaient en être les bénéfices, pour quels usagers.

Le concept de « rue nue » (*naked street*) est né il y a 20 ans d'un ingénieur néerlandais, Hans Monderman, alors qu'il remarquait que les automobilistes étaient concentrés sur la lecture des panneaux au détriment de l'attention qu'ils devaient porter aux piétons.

L'expérience est menée sur *Camden High Street* qui est débarrassée de ses bornes et de toute signalisation routière. Le choix de ce site a été fait dans le cadre de l'opération qui vise à revaloriser, sécuriser et dynamiser ce quartier londonien (qui inclut la gare de Saint-Pancras) pour en faire un site agréable à vivre, à visiter et un quartier d'affaires. Situé au nord-est de *Regent's Park*, le marché de Camden attire des millions de personnes et en fait l'une des rues les plus fréquentées de la capitale. Cette rue connaissait beaucoup d'accidents impliquant des piétons et des vélos (27 en 3 ans de 2007 à 2009). Le projet, mis en service partiellement en mai 2010, a pour but de libérer de l'espace sur les trottoirs pour les piétons et d'améliorer la sécurité. Le trottoir est élargi pour ne laisser qu'une voie de circulation.



La « rue nue » (*naked street*) de Camden High Street

Des rues nues permettraient au trafic de s'écouler librement et lentement, tandis que les conducteurs seraient plus attentifs aux autres usagers de la route.

Source : photomontage proposé dans le magazine de TfL *Smartmoves* n°13, février 2010

Cette opération, menée conjointement avec TfL, a été financée sur le budget du Borough de Camden et avec la participation de £150,000 de *Camden Town Unlimited* (cette business community est l'équivalente d'une chambre de commerce pour le Borough²⁵).

L'expérience est suivie de près par TfL qui souhaite faire des bilans trimestriels pendant la première année à partir des données recueillies par les caméras sur les comportements des différents usagers (par mode), les flux, la sécurité routière et le stationnement. Il est prévu de confronter ces résultats à une analyse qualitative d'après le ressenti des passants et des habitants pour leurs déplacements et le sentiment de sécurité. Des améliorations pourront être portées, notamment pour les non-voyants qui n'ont plus de rebord de trottoirs pour se guider.

²⁵ L'équipe qui est maître d'œuvre de l'opération de réhabilitation du quartier, a été désignée par la communauté d'affaires de *Camden Town Unlimited* et est responsable auprès de son conseil d'administration.

Quarante autres sites seraient à l'étude pour bénéficier du même traitement, dont *Exhibition Road* dans le Borough de Kensington and Chelsea.

Cette expérience de rue dépouillée est dans la lignée du réaménagement de l'espace public sur les axes principaux de trafic en ville initiés en Grande-Bretagne (et dans d'autres villes européennes). Alors que jusqu'à lors dans un objectif de sécurité, les préconisations étaient de séparer les flux piétons et cyclistes du trafic motorisé par des barrières, les résultats montrent que c'est à la fois plus dangereux pour les piétons qui ne respectent pas les traversées organisées, comme pour les conducteurs qui ne modèrent pas suffisamment leur vitesse.

A Londres, sur l'axe commerçant de Kensington High Street, les barrières ont été toutes supprimées et l'espace public totalement repensé pour faciliter les déplacements piétons. Les travaux²⁶ ont porté sur un linéaire de 1,2 km et ont été achevés en 2003. En donnant de la lisibilité à l'espace, les taux d'accidentalité ont chuté (-64% sur cet axe avant/après), y compris pour les deux-roues motorisés²⁷.

3. Londres veut devenir la capitale européenne des véhicules électriques

Le Grand Londres souhaite devenir la capitale européenne des véhicules électriques. Pour ce faire, il est prévu d'implanter dès le printemps 2011 et jusqu'en 2013, 1 300 stations de recharge publiquement accessibles à travers la ville.

Outre l'apport de financement du ministère (*Department for Transport*), des sponsors ont été recherchés par TfL²⁸ pour financer l'opération. Parmi ceux qui ont répondu à l'appel, les fournisseurs d'électricité (*EDF energy* et *Scottish and Southern Energy*), des constructeurs de véhicules électriques (Siemens, Nissan), des loueurs automobiles (Hertz, Europcar), un gestionnaire de parking, des enseignes de magasins (IKEA, supermarchés ASDA) et des centres commerciaux. Le budget global du consortium est de 9,3 millions de livres pour le lancement de l'infrastructure à Londres, dont la moitié provient des partenaires privés.

C'est TfL qui mène le consortium de partenaires publics et des associés privés à Londres impliqués dans le programme du Gouvernement *Plugged-In Places* et en assure le secrétariat. Le groupe est présidé par le conseiller environnement du Maire.



Ce réseau d'avitaillement est appelé « *Source London* » et un site web lui est d'ores-et-déjà dédié pour en faire la promotion, et à terme donner les informations nécessaires (sur la localisation des bornes par ex.) : <https://www.sourcelondon.net/>.

Il faudra être membre du réseau pour pouvoir utiliser les bornes de recharge, ce qui coûtera 100 livres chaque année (consommation d'électricité incluse).

Le Maire promet la gratuité du péage urbain aux utilisateurs de voitures électriques.

²⁶ Réalisés par Project Centre (<http://www.projectcentre.co.uk/page.php?id=38&pid=17>) et commandités par le ministère des transports (Transportation and highways Department)

²⁷ <http://www.cabe.org.uk/case-studies/kensington-high-street/evaluation>

²⁸ Dès juin 2010, TfL a commencé à se doter de 4 véhicules électriques (Mitsubishi i-MiEVs) et a commandé 5 Prius et 6 vans Smith & Modoc.

Actuellement, quelques 250 bornes sont accessibles dans le centre de Londres, pour l'essentiel dans les parkings publics. Les conducteurs de véhicules électriques doivent s'inscrire auprès de chaque Borough disposant de bornes électriques s'ils veulent y accéder. Les Boroughs ont l'intention de céder²⁹ leurs bornes à *Source London*.

Au total, à l'horizon 2015, environ 500 bornes seront accessibles sur la voirie publique et 2 000 dans des parkings publics. Le Maire prévoit également 22 500 bornes sur les lieux de travail à disposition des salariés, en plus des recharges pouvant être faites à domicile.



Enfin, le Maire a aussi annoncé qu'un budget d'un million de livres serait affecté à encourager les taxis à s'équiper en véhicules électriques (ou basse émission).

²⁹ 21 boroughs se sont engagés à céder les bornes existantes ou en installer de nouvelles : Barking & Dagenham, Brent, Camden, City of Westminster, Croydon, Ealing, Greenwich, Hackney, Haringey, Harrow, Havering, Hounslow, Islington, Kingston upon Thames, Lambeth, Lewisham, Redbridge, Richmond upon Thames, Southwark, Tower Hamlets et Wandsworth.

4. Le plan sur la qualité de l'air

Depuis déjà quelques années, le Grand Londres mène des actions en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, la principale préoccupation des citoyens en matière de pollution :

- En renouvelant la flotte de bus par des bus moins gourmands en énergie, qu'ils soient à moteur diesel ou électrique (actuellement une centaine de bus hybrides composent la flotte londonienne) ;
- En mettant en place une stratégie de réduction des émissions de taxis ;
- En obligeant les camions et véhicules de livraison à être en conformité avec la norme européenne d'émission Euro III d'ici janvier 2012 ;
- En élargissant la zone de basse émission le plus largement possible ;
- En menant des actions en faveur des piétons et cyclistes ;
- En lissant les flux de trafic routier pour réduire les émissions ;
- En faisant la promotion des véhicules électriques zéro-émission.

En décembre 2010, le Grand Londres (GLA) a publié un plan sur la qualité de l'air (« *Air Quality Strategy* ») pour réduire encore les émissions des réseaux de transport, des résidences et lieux de travail en :

- Introduisant une limite d'âge pour les véhicules de remise et les taxis (15 ans) et en instaurant un stage obligatoire d'éco-conduite aux chauffeurs de taxi dès janvier 2012 ;
- Définissant une nouvelle norme pour le dioxyde d'azote dans la zone de basse émission ;
- Equipant les bus de filtres à particules ;
- En testant un revêtement routier qui colle à la route les particules émises par les moteurs et par l'usure des pneus (PM10) sur les itinéraires les plus pollués de la capitale : de *Waterloo Bridge* à *Tower Hill* et de *Marylebone Road* à *King's Cross station* (budget : 300 000 livres).
- En construisant (ou démolissant) pour bénéficier de lieux moins consommateurs en énergie et en planifiant la consommation d'énergie des zones réhabilitées ;
- En équipant d'appareils à haut rendement énergétique les habitats et lieux de travail.

5. Des zones 20 définies par les autorités locales



A Londres, ce sont les Boroughs qui définissent leurs zones de limitation de vitesse. La vitesse y est limitée à 20 miles par heure (soit 32 km/h).

La fondation *Living Street* milite (au niveau national) pour l'extension de ces zones à toutes les rues résidentielles, avec une signalétique adaptée plutôt que des dos-d'ânes pour casser la vitesse.

Photo extraite d'une brochure de Living Street

Déjà équipés de pistes cyclables (y compris à contre-sens) et d'itinéraires pour les scolaires, *Islington* est le premier Borough à avoir choisi d'imposer ces zones à toutes les rues résidentielles pour un budget d'un million de livres. Les résultats en matière d'accidentologie sont attendus pour faire la promotion de cet aménagement auprès d'autres collectivités.

6. Désencombrer les rues des engins de chantier d'ici 2012

De nombreux travaux ont lieu dans les rues de Londres, nécessaires mais pénalisants pour la circulation. 38% des retards automobiles à Londres seraient imputables aux travaux de voirie, soit un coût économique d'un milliard de livres par an.



Attendant une réponse courant de l'été, le Maire a adressé fin novembre une lettre de relance au Ministre des Transports pour demander que soit adoptée au plus vite une nouvelle réglementation concernant les engins de chantier. Cette lettre est cosignée par l'organisme de défense des intérêts des Boroughs (*London Councils*) et d'autres organismes et entreprises (TfL, les aéroports, etc.). Il y est rappelé que la centaine d'entreprises en charge des travaux devraient libérer les rues principales aux heures de pointe et louer des ruelles adjacentes pour y stationner leurs engins. En attendant une avancée législative, TfL travaille sur l'élaboration du plan de location de voirie pour les engins et des actions ont été mises en œuvre :

- Au cours de l'année, la Mairie a introduit un « code de conduite des chantiers de voirie » pour que les entreprises de travaux revoient leurs moyens et leurs méthodes de travail, ainsi qu'un plan de déroulement du chantier qui doit permettre la coordination des différents travaux sur une même section routière et être validé par la Mairie. Les entreprises doivent donc intervenir simultanément sur un même chantier, et non plus successivement.
- Depuis avril 2009, 144 feux tricolores ont été équipés d'une nouvelle technologie qui calcule les temps de chaque feu pour permettre le meilleur écoulement des flux routiers.

Les citoyens sont invités à voter « pour » ou « contre » la proposition de réglementation sur le site : <http://www.london.gov.uk/lane-rental> (Au premier janvier, 620 ont votés pour, soit 78% des votants).

