



HAL
open science

L'extension probable du péage urbain de Londres

Thibaut Sarrazin, Nathalie Pitaval

► **To cite this version:**

Thibaut Sarrazin, Nathalie Pitaval. L'extension probable du péage urbain de Londres. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2005, 28 p., 10 références bibliographiques, cartes en couleurs, tableaux, graphiques. hal-02150413

HAL Id: hal-02150413

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150413v1>

Submitted on 7 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'extension probable du péage urbain de Londres

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers: Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références: Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats: Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : Certu (centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) 9, rue Juliette Récamier 69006 Lyon Téléphone : 04 72 74 58 00 Télécopie : 04 72 74 59 00			
Titre : L'extension probable du péage urbain de Londres			
Sous-titre :	Date d'achèvement : août 2005	Langue : Français	
Organisme auteur : CETE Normandie Centre	Rédacteurs ou coordonnateurs : Thibaut SARRAZIN (CETE) Nathalie PITAVAL (Certu)	Relecteur assurance qualité : Maurice ABEILLE (Certu)	
Résumé : Le péage urbain de Londres, mis en place en février 2003, est globalement considéré comme un succès notamment au regard de la baisse de la congestion qui en résulte même si les recettes qu'il génère ne sont pas nécessairement à la hauteur des prévisions. Le maire de Londres, Ken Livingstone, réélu en juin 2004, souhaite étendre la zone de péage et a commandé des études afin de disposer d'éléments relatifs à cette possible extension. D'après les critères retenus par <i>Transport for London</i> , autorité organisatrice des transports du Grand Londres, en terme de congestion, de desserte en transport en commun et de limites de zones, il en a été déduit que le territoire du borough de Kensington et Chelsea se présenterait comme la zone la plus propice pour l'extension du péage. L'année 2004 a vu la mise en œuvre d'une consultation publique massive autour de cette extension probable du péage sur ce territoire. Les conditions d'implantation et d'utilisation de l'extension seraient analogues à celles du péage actuel. La concrétisation de cette extension, effective au plus tôt fin 2006. La réponse du principal intéressé à la consultation publique lancée par la mairie de Londres, le Royal Borough de Kensington and Chelsea, est négative. Cette réponse s'appuie notamment sur la faible adhésion des concitoyens du borough au projet au travers de différents sondages, qui servent à illustrer le présent rapport. Ce rapport montre que l'administration du borough considère qu'il est prématuré de procéder à l'extension du péage. Le projet aurait pour conséquence de diviser le borough en deux parties, ce qui constitue un point de friction entre la mairie de Londres et le Royal Borough de Kensington et Chelsea.			
Remarques complémentaires éventuelles (rubrique facultative) :			
Mots clés : Péage urbain, congestion charge, extension		Diffusion : Libre avec mention source. Téléchargeable gratuitement sur le site du Certu	
Nombre de pages : 28		Confidentialité : Non	Bibliographie : Oui

Sommaire

1. Synthèse de l'étude	7
2. Présentation du projet d'extension proposé par la mairie de Londres	9
2.1 Le contexte du péage et de l'extension	9
2.2 Propositions et justifications de la mairie de Londres	12
2.3 Le territoire concerné par l'extension	14
3. La réponse du principal intéressé, le Royal Borough de Kensington and Chelsea	17
3.1 Enquête auprès des commerçants en 2003	17
3.2 Enquête domicile en février 2003	18
3.3 Sondage en octobre 2003	20
3.4 La réponse officielle du borough à la consultation publique	21
4. Conclusion	23
5. Bibliographie:	25
6. Sigles utilisés :	25
7. Table des illustrations	27

1. Synthèse de l'étude

La mise en place du péage urbain de Londres en février 2003 est globalement considérée comme un succès. Si les recettes du péage ne sont pas à la hauteur des prévisions, la réduction du trafic et par conséquent celle de la congestion sont quant à elles plus importantes que prévu. Le Maire de Londres, Ken Livingstone, souligne à ce titre que le but d'initial de ce projet était de réduire la congestion et non d'obtenir une manne financière.

Face au succès de ce péage, le Maire a demandé des études pour l'extension possible de la zone du péage à une ou plusieurs zones avoisinantes. D'après les critères, propres à Transport for London, autorité organisatrice des transports du Grand Londres, de congestion, de desserte en transport en commun et de limites de zones, le territoire du borough¹ de Kensington et Chelsea, se présente comme la zone la plus propice pour l'extension du péage.

L'année 2004 a vu la mise en œuvre d'une consultation publique massive autour de cette extension probable du péage sur ce territoire. Les conditions d'implantation et d'utilisation de l'extension seront analogues à celles du péage actuel. La concrétisation de cette extension, effective au plus tôt fin 2006, était notamment liée aux élections municipales de juin 2004. Le maire, à l'origine du péage actuel, a été réélu pour une durée de quatre ans.

La réponse du principal intéressé à la consultation publique lancée par la mairie de Londres, le Royal Borough de Kensington and Chelsea, est négative. Cette réponse s'appuie notamment sur la faible adhésion des concitoyens du borough au projet au travers de différents sondages.

Par ailleurs, l'administration du borough considère qu'il est prématuré de procéder à l'extension du péage sans pour autant être contre le concept même de péage urbain. C'est ce qui motive sa décision de rejeter le projet d'extension tel que présenté. Le projet aurait pour conséquence de diviser le borough en deux parties, ce qui constitue un point de friction entre la mairie de Londres et le Royal Borough de Kensington et Chelsea.

¹ Les districts administratifs du Grand Londres sont appelés les borough. Ils sont au nombre de 32. On peut plus ou moins les assimiler à de gros arrondissements si on compare avec Paris
Certu - Septembre 2005

2. Présentation du projet d'extension proposé par la mairie de Londres

2.1 Le contexte du péage et de l'extension

Le péage actuel a été mis en place le 17 février 2003 par la mairie de Londres sur l'initiative du maire Ken Livingstone dans l'hyper centre-ville de Londres sur 21 km². L'installation de ce péage a fait suite à l'élection en 2000 du maire de Londres. Ken Livingstone en avait fait l'un de ses principaux thèmes de campagne. Ce péage a pour but de réduire la congestion automobile dans le centre-ville de Londres. La surface actuelle du péage est justifiée par à la fois la présence dans la zone des principaux centres d'affaires (la City), de commerces (Oxford Street, Carnaby Street, Covent Garden) et de loisirs (West End, Soho) mais aussi par l'existence d'une sorte de périphérique intérieur ('inner ring road') qui entoure la zone et par la présence de toutes les gares principales à l'intérieur ou en bordure de la zone payante.

La zone du péage actuel



Source: Transport for London

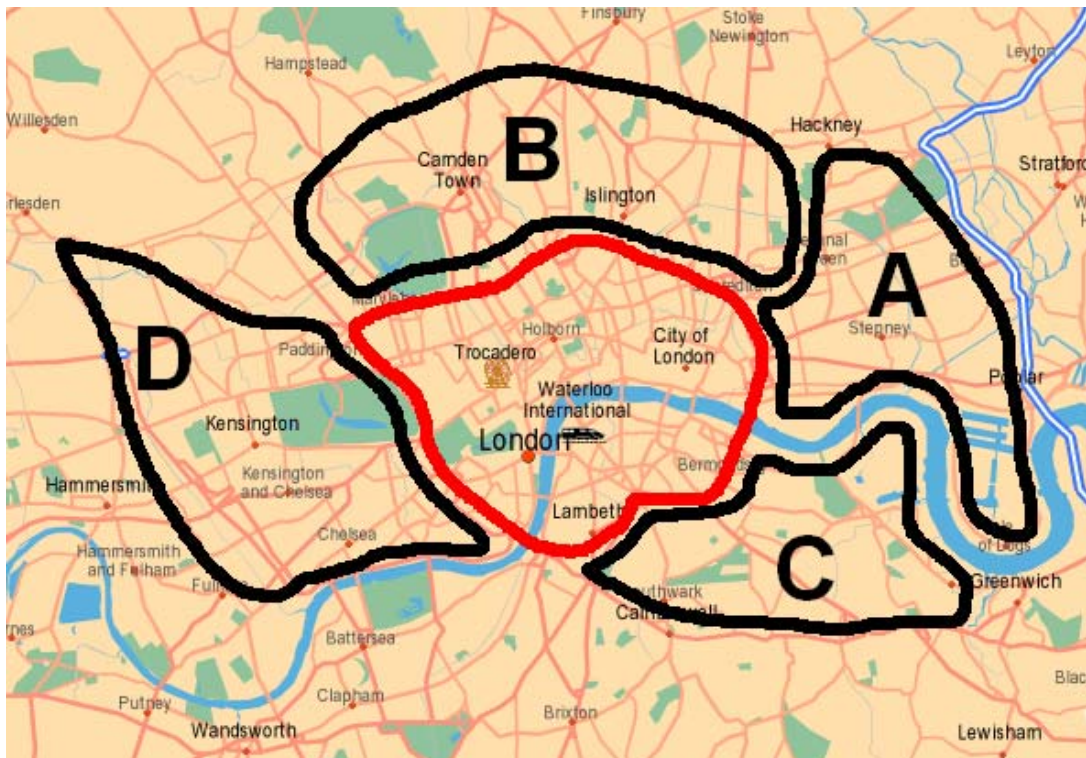
D'après le bilan à un an établi par Transport For London (TfL), autorité responsable des transports à Londres, le trafic entrant dans la zone à péage a diminué de 18% en moyenne (tous véhicules confondus) et 27% pour les véhicules taxés, ce qui a eu pour effet de diminuer la congestion d'en moyenne 30%. Ces chiffres vont au-delà des estimations hautes des impacts du péage. Ainsi, les recettes ont été moins importantes que prévu (100 millions d'euros en moins) mais le maire a rappelé que le principal but du péage était de réduire la congestion, non de faire rentrer de l'argent

dans les caisses de l'État. Par ailleurs, il n'y a pas eu, comme le dénonçaient les opposants au péage, d'embouteillages dans les zones autour de l'aire du péage.

Face au succès affiché du péage, TfL a mis à l'étude une éventuelle extension de la zone du péage. Quatre zones d'extension ont été envisagées :

- A. A l'Est vers le nouveau quartier des affaires (docklands et Canary Warf)
- B. Au Nord, vers les quartiers de Camden et Highbury/Islington
- C. Au Sud-est, vers Bermondsey et Southwark
- D. A l'Ouest, vers Kensington et Chelsea

Les différentes extensions possibles du péage



Source: Mappy et dessin personnel

La technologie aujourd'hui employée (système de caméras identifiant les plaques d'immatriculation) pour réglementer l'entrée de la zone payante ne peut autoriser la mise en place d'une extension très importante. Les routes 'North Circular road' et 'South Circular Road' auraient pu servir de frontière mais la zone considérée aurait été beaucoup trop étendue. Moyennant un coût des matériels et de maintenance relativement onéreux ainsi qu'un grand nombre d'utilisateurs bénéficiant de tarifs réduits, les bénéfices engendrés par l'extension du péage seraient insuffisants. Par ailleurs, l'impact du péage à l'intérieur même de ce territoire trop élargi se révélerait délicat à évaluer.

Trois critères ont été retenus pour mener une évaluation de chacune des solutions envisagées:

- L'intensité de la congestion routière ;
- Les frontières et/ou les déviations possibles de l'extension ;
- La desserte en transports en commun pour offrir une alternative à l'usage de la voiture.

Le tableau ci-après résume les conclusions tirées des documents officiels établis par *Transport for London* sur les différentes extensions. Ces conclusions sont extraites du document '*Transport Strategy Revision: Central London Congestion Charging, Supplementary Information de 2003*'.

	A- zone est	B- zone nord	C- zone sud-est	D- zone ouest																												
Congestion routière	Congestion importante aux heures de pointe	Congestion moindre que dans les autres zones, excepté 'Camden Town'	En dehors de l'heure de pointe les trafics sont assez faibles	Congestion durant toute la journée																												
<p>Congestion dans le centre et la première couronne de Londres Temps de parcours moyen (07h00 à 18h30), printemps 2003</p> <table border="1"> <caption>Data for Congestion in Central London (mins/km)</caption> <thead> <tr> <th>Area</th> <th>Night Time (mins/km)</th> <th>Congestion (mins/km)</th> <th>Total (mins/km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Central</td> <td>1.9</td> <td>1.7</td> <td>3.6</td> </tr> <tr> <td>Inner Ring Road</td> <td>1.8</td> <td>1.5</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>North</td> <td>1.6</td> <td>1.2</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>East</td> <td>1.6</td> <td>1.0</td> <td>2.6</td> </tr> <tr> <td>South</td> <td>1.6</td> <td>1.1</td> <td>2.7</td> </tr> <tr> <td>West (exc. Westway)</td> <td>1.6</td> <td>2.1</td> <td>3.7</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;"><i>Source: Transport For London</i></p>					Area	Night Time (mins/km)	Congestion (mins/km)	Total (mins/km)	Central	1.9	1.7	3.6	Inner Ring Road	1.8	1.5	3.3	North	1.6	1.2	2.8	East	1.6	1.0	2.6	South	1.6	1.1	2.7	West (exc. Westway)	1.6	2.1	3.7
Area	Night Time (mins/km)	Congestion (mins/km)	Total (mins/km)																													
Central	1.9	1.7	3.6																													
Inner Ring Road	1.8	1.5	3.3																													
North	1.6	1.2	2.8																													
East	1.6	1.0	2.6																													
South	1.6	1.1	2.7																													
West (exc. Westway)	1.6	2.1	3.7																													
Frontières et déviations	Problème du tunnel sous la Tamise et du lien entre l'A12 et la zone actuelle	La seule frontière envisageable donne une aire trop grande à l'extension	Frontière possible mais risque de saturation. Plus au sud l'aire serait trop importante	Frontière possible																												
Desserte en transport en commun	Maillage moins fin que dans le centre mais amélioration prévue avec des extensions de lignes	Assez bonne desserte, dont plusieurs lignes de métro	Beaucoup de lignes de trains mais avec peu d'arrêts : Maillage moins fin	Bonne desserte avec plusieurs lignes de métro																												

Le 16 février 2004, la mairie de Londres, par l'intermédiaire de son maire Ken Livingstone, a lancé une consultation publique d'une durée de 10 semaines, portant sur la révision de la stratégie en matière de transports menée par la mairie avec notamment une proposition pour étendre le péage actuel. Parmi les différentes options possibles, c'est l'option ouest qui a été retenue.

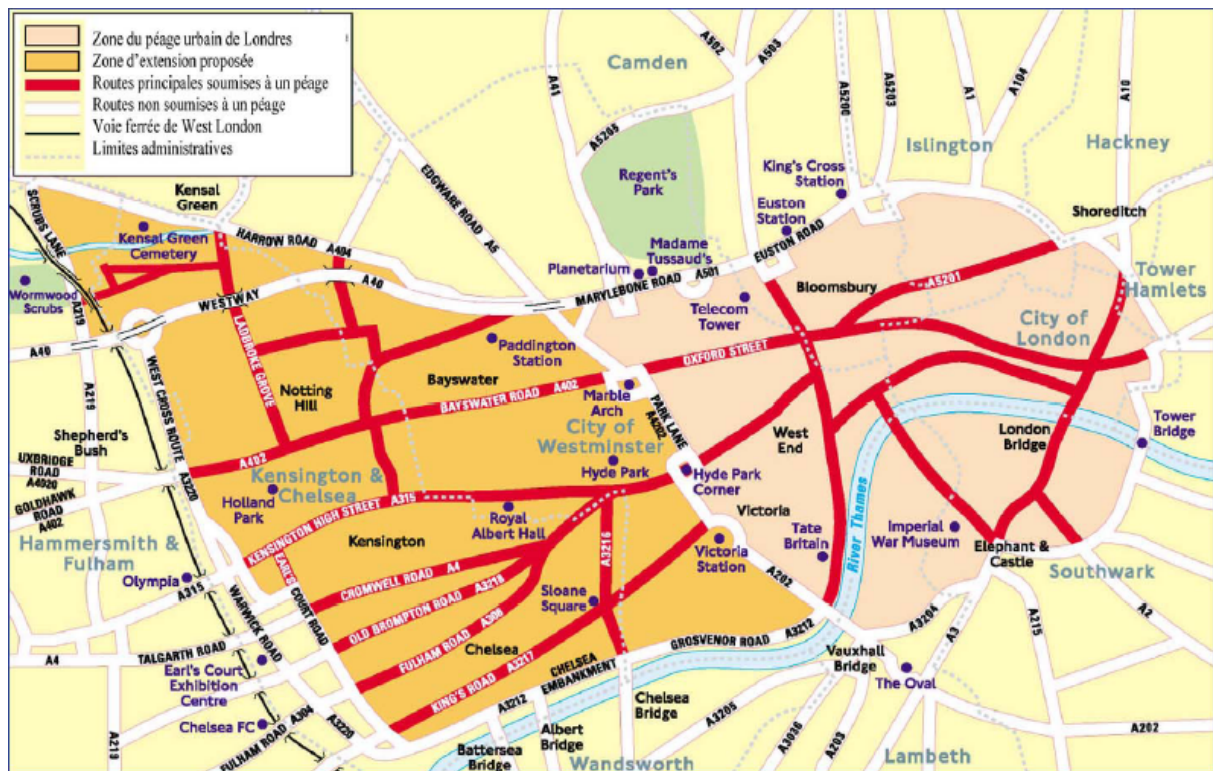
2.2 Propositions et justifications de la mairie de Londres

Consultation publique

Tous les documents de la consultation sont disponibles sur le site de Transport for London <http://www.tfl.gov.uk/tfl/cc-ex/proposal.shtml> aussi bien en anglais qu'en français mais aussi dans 11 onze autres langues pour qu'un maximum de personnes se sente concerné par cette consultation. Toutefois, les informations sont assez limitées, il faut se reporter à la stratégie des transports de la mairie pour obtenir de plus amples informations. La consultation se limite à un questionnaire qui se trouve à la fin du document de consultation. Les 3,3 millions de foyers londoniens sont concernés mais aussi les entreprises puisqu'un questionnaire leur est destiné.

La zone payante ferait plus que doubler de surface et engloberait la plupart des quartiers de Westminster (qui est déjà en grande partie dans la zone du péage actuel) et de Kensington et Chelsea. La limite du borough à l'ouest est la ligne de chemin de fer qui est différente de celle du péage.

L'extension proposée de la zone de péage



Source: Transport for London

Le fonctionnement du péage serait exactement le même que celui du péage actuel :

- Le péage s'appliquerait entre 7 heures et 18 heures 30, du lundi au vendredi, à l'exclusion du week-end et des jours fériés.
- Le péage s'élèverait à 5 £ par véhicule et par jour pour circuler dans la zone élargie.
- Des caméras de surveillance enregistreraient les plaques d'immatriculation des véhicules à l'intérieur de la zone.

- Les remises et les exemptions (par exemple pour les personnes handicapées titulaires d'une vignette bleue, les services d'urgence et les taxis londoniens détenteurs d'une licence) seraient les mêmes que celles du système actuel
- Les résidents de la zone élargie pourraient bénéficier d'une remise de 90% sur le montant du péage et paieraient 2,50 £ par semaine pour pouvoir utiliser leurs voitures n'importe où dans la zone élargie pendant les heures de péage.
- Les méthodes de paiement resteraient les mêmes que celles du système existant (dans certains points de vente et stations d'essence, par courrier, par téléphone, par SMS et par Internet).

Les bénéfices attendus de l'extension du péage seraient une réduction du trafic routier entrant dans la nouvelle zone de 5 à 10% et une réduction associée de la congestion de 10 à 20%. TfL prévoit par contre une augmentation du trafic dans la zone actuelle du péage de l'ordre de 1 à 2%. La consultation publique ne fait état d'aucun chiffre quant au coût d'un tel système et quant aux bénéfices éventuels escomptés par TfL.

D'après les documents officiels de TfL, plus de 90000 personnes ont répondu à la consultation publique durant les 10 semaines.

Révisions de la stratégie des transports de la mairie

Les informations contenues dans cette partie proviennent du document '*Transport Strategy Revision: Central London Congestion Charging, Supplementary Information*' édité par la mairie de Londres en 2003. Ce document donne des estimations de trafic, de coûts et de revenus suite à une future introduction du péage sur la zone mais propose aussi un calendrier de mise en place. Les sommes seront données en euros avec comme taux de change 1£=1,5€ qui est une bonne approximation de la moyenne du taux de change de fin 2002 à fin 2003.

Trafic routier et transports en commun

TfL estime que l'introduction du péage sur la zone ouest aurait pour conséquence une réduction du trafic routier de 5 à 10% avec une réduction induite de la congestion de 10 à 20%. En termes de transport en commun, TfL estime l'augmentation de la fréquence à 2 ou 3% ce qui ferait notamment 1500 à 3000 places de bus à prévoir en plus à l'heure de pointe du matin pour assurer les relations entre le Nord, le Sud et l'Ouest avec la nouvelle zone à péage.

Bilan économique

Les coûts de l'extension proposée se montent à 66-80 millions d'euros pour les études et la mise en place du système (avec la gestion du trafic) et à 33-40 millions de d'euros par an pour le fonctionnement du péage élargi. La mise en place de nouveaux services de transports en commun est estimée à 7-10 millions d'euros par an. Il faut ajouter à cela le coût du système pour les utilisateurs (prix du sms par exemple) estimé à 3-7 millions d'euros par an.

Quant aux recettes, celles-ci étant basées à la fois sur les estimations de trafic mais aussi sur l'expérience passée du péage actuel, l'extension à l'ouest rapporterait 37-43 millions d'euros par an. L'accroissement de la fréquentation des transports en commun produirait 3-7 millions d'euros par an.

A titre indicatif, TfL fournit une comparaison socio-économique des coûts et des recettes de l'extension. Une estimation préliminaire du bilan transport du péage étendu donne la fourchette de 40-60 millions d'euros suivant les réactions des conducteurs.

Le bilan transport inclut la réduction de la congestion, l'amélioration de la fiabilité des temps de parcours, la diminution des temps d'attentes aux arrêts de bus, la baisse de la consommation de carburant ainsi que la réduction d'accidents de la route. Les coûts de fonctionnements et les autres coûts socio-économiques s'élèveraient à 43-53 millions d'euros. Avec les coûts de mise en place du péage étalés sur deux ans et un fonctionnement sur dix ans, l'extension ne serait rentable qu'avec un fort taux de réponse de la part des conducteurs. TfL fournit aussi une analyse financière en incluant le prix de la modification des services et de la fréquentation des transports en commun. Les conclusions sont similaires, à savoir la rentabilité du projet à 10 ans sous réserve d'une excellente réaction de la part des conducteurs.

Calendrier

La phase 1 consiste en la révision du 'Mayor's Transport Strategy' avec d'une part la consultation de l'assemblée de Londres et des services et commissions du Grand Londres (fin 2003), et d'autre part une consultation publique (close fin avril 2004). La phase 2 concerne le cadre légal du péage appelé 'Scheme Order' qui doit préciser tous les détails de l'extension en rapport avec le 'Mayor's Transport Strategy' et qui doit sortir à l'automne 2004. Une nouvelle consultation publique prendra alors place pour confirmer le projet en l'état ou avec des modifications. Au plus tôt, le 'Scheme Order' sera confirmé au printemps 2005. La phase 3 est la procédure publique pour obtenir la validation du projet. Elle peut durer de 9 à 12 mois. La phase 4, la dernière, est la mise en place proprement dite du système avec notamment la mise en place des caméras et des moyens de communications. L'extension du péage sera effective au plus tôt en 2006.

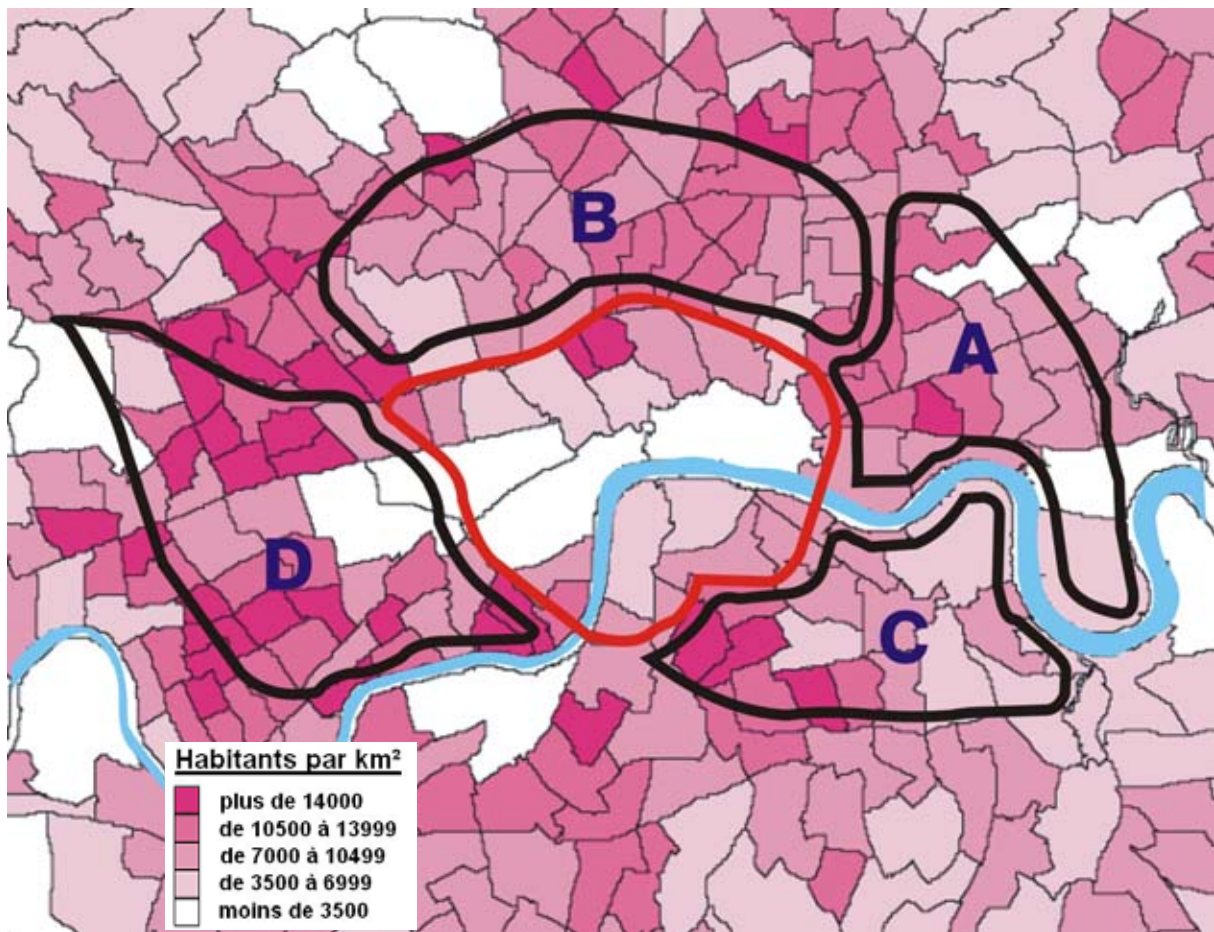
2.3 Le territoire concerné par l'extension

La zone concernée est à cheval sur les borough de Westminster, de Kensington et Chelsea. Ce dernier borough sera presque entièrement dans le péage. Une exploitation par TfL du recensement de 2001 montre (voir tableau ci-après) que la zone ouest est plus motorisée que la zone centrale avec respectivement 45% contre 37% de ménages motorisés et 300 contre 208 véhicules pour 1000 habitants.

	Zone ouest	Zone centrale
Population	233000	154000
Ménages	118000	73000
Ménages avec véhicule(s)	53000	27000
Total véhicules	70000	32000

En calquant les quatre projets d'extension du péage sur une carte de densité, on remarque que la zone d'extension à l'ouest est la plus dense des zones. En complément du tableau ci-dessus, la différence de fonction de la zone centrale (touristique, commerciale et économique) avec la zone ouest plus résidentielle est remarquable sur la carte. Par ailleurs, les quartiers de la zone ouest et particulièrement les quartiers de Chelsea sont réputés pour abriter une population très aisée. Le nom complet du borough est le 'Royal Borough of Kensington and Chelsea'.

Densité de population par cantons à Londres



Source: Focus on London 2000 + dessins personnels

Les emplois dans la zone ouest sont constitués en grande majorité d'emplois dits de services. Le borough de Kensington et Chelsea est le troisième du grand Londres en pourcentage d'emploi de service avec 94,1%, derrière celui de Westminster (dont une grande partie est concernée aussi par l'extension) 94,7% et la City 97,50%. Par ailleurs, la zone ouest comporte la plupart des ambassades et des consulats dont par exemple l'ambassade, le consulat et le lycée français. Plusieurs grands centres commerciaux sont dans la zone ouest et notamment le grand magasin Harrod's.

3. La réponse du principal intéressé, le Royal Borough de Kensington and Chealsea

Les réactions à ce projet d'extension sont nombreuses et souvent négatives. Il convient de se focaliser dans ce paragraphe sur les réactions du borough de Kensington et Chealsea. Le borough a commissionné à l'échelle de son territoire début 2003 une enquête à domicile et une enquête pour les commerçants qui ont à la fois des magasins dans la zone centrale et dans le borough, puis un sondage fin 2003 à propos de l'extension du péage sur ce territoire. Il a aussi commissionné des experts pour les évaluations socio-économiques de l'extension et par ailleurs mené ses propres réflexions, qui ont abouti à deux principaux constats dès juin 2003:

- la prise de décision relative à l'extension du système de péage actuel est prématurée :
- si le maire est résolu à étendre le péage, l'extension doit inclure le borough en entier.

Le borough regrette par ailleurs que le Maire de Londres soit autant déterminé à mettre en place le péage rapidement.

La majeure partie des sondages et enquêtes concerne les effets du péage actuel. Il faut s'intéresser ici aux analyses concernant exclusivement le projet d'extension. Certains de ces chiffres ont été publiés dans la presse mais l'essentiel des données proviennent de rapports d'études du borough.

Les sondages insistent beaucoup sur les options partielles ou totales de l'extension du péage. Cette question reste le point majeur de friction entre les autorités du borough et les autorités de la mairie de Londres.

Pour les représentants du borough, il n'est pas logique de ne pas prolonger le péage jusqu'à la limite administrative du borough qui est par ailleurs géographiquement bien délimitée par la voie ferrée de West London.

TfL s'y oppose en raison des problèmes de frontière que cette proposition semble générer. Plusieurs routes (Fulham Road par exemple) seraient coupées en plein milieu au niveau des ponts de la voie ferrée par le péage, sans qu'il soit laissé aux automobilistes la possibilité de le contourner. TfL met aussi en lumière les problèmes de signalisation que cette option engendrerait.

3.1 Enquête auprès des commerçants en 2003

L'enquête menée en juillet 2003 auprès des commerçants ayant à la fois une enseigne dans la zone de péage actuelle et dans le borough montre qu'il existe une très forte opposition à ce que le péage actuel englobe le borough. 140 questionnaires ont été envoyés à 60 enseignes par le borough. 31 questionnaires relatifs à 27 enseignes ont été retournés. La question « Globalement, êtes-vous d'accord avec l'extension du péage sur le borough ? » a obtenu 31 réponses dont 26 (84%) de 'pas d'accord' ou 'pas du tout d'accord' et seulement 1 'd'accord'. Les 4 autres répondent 'ni l'un ni l'autre'.

London first, qui associe plus de 300 grandes entreprises nationales et internationales mais aussi des grandes universités, a mené son propre sondage auprès de ses membres.

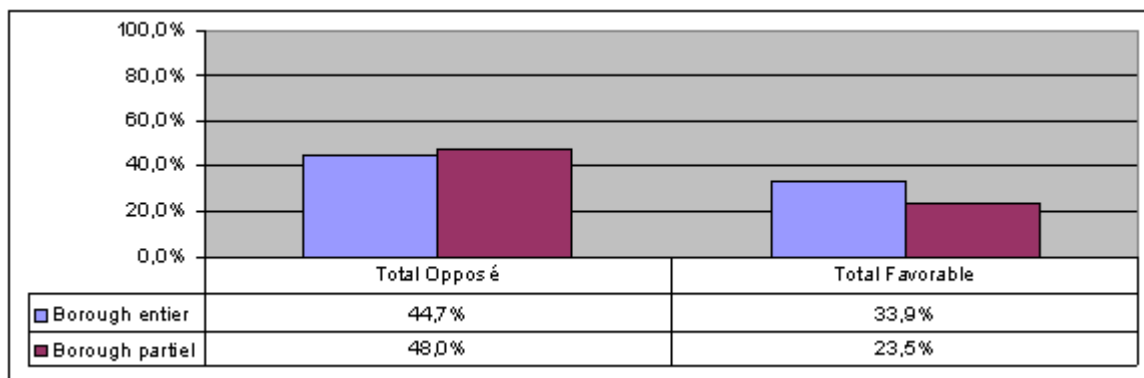
Si plus des deux tiers (68%) des entreprises londoniennes considèrent que le péage actuel fonctionne bien, elles ne sont plus que 32%, donc moins de la moitié, à être favorable à une extension du péage sur le borough de Kensington et Chealsea, comparé à 49% qui s'y opposent et à 19% d'indécis.

3.2 Enquête domicile en février 2003

L'enquête à domicile a été envoyée à 2428 habitants reproduisant un échantillon représentatif du borough. 1479 (soit environ 61% des questionnaires) ont été retournés. Les données présentées ici ont été extraites à partir d'un traitement basique de ces 1479 questionnaires. Aucun traitement statistique n'a été effectué pour corriger l'absence de représentativité des questionnaires retournés. Par exemple, 95% des personnes ayant répondu sont blancs² et 2% appartiennent à plusieurs nationalités alors que le recensement de 2001 donne 79% de blancs dans le borough.

Quatre questions de l'enquête concernent l'extension du péage.

1-« Si le maire décide d'étendre le péage, suivant l'option choisie (une partie du borough ou le tout), qu'en pensez-vous ? »



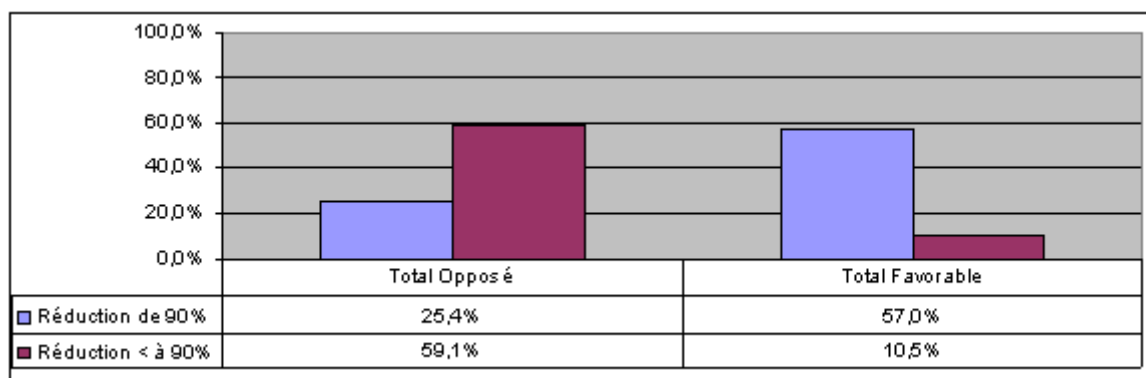
Dans les deux cas, les projets d'extension comptent plus d'opposants que de sympathisants. L'option « borough partiel » compte même 36% de farouches opposants. 28,8% de l'échantillon sont très opposés au péage qu'il soit partiel ou total et 50% de ces personnes interrogées résident dans la partie qui ne serait pas concernée par le péage s'il était partiel. 13% de l'échantillon n'a pas répondu pour l'option partielle ce qui explique l'absence de symétrie des résultats.

Concernant l'option « borough entier », il est intéressant de comparer les résultats avec comme critère la possession ou non d'un véhicule. 50% des personnes possédant un véhicule s'opposent au projet contre 28% ne possédant pas de véhicule. A l'inverse, la différence est moindre, les non motorisés sont favorables au projet à 40% contre 33% pour les motorisés.

² Il faut savoir qu'en Angleterre, il est autorisé de questionner précisément les citoyens sur leurs origines. Ici, 'blanc' concerne les 'White British', les 'Irish' et les 'White Other'

→ Ces résultats servent d'argumentation au borough pour revendiquer auprès de TfL la mise en place du péage sur l'ensemble du borough, s'il doit y avoir mise en place du péage.

2- « Suivant les options '90% de réduction'³ et 'moins de 90% de réductions' pour les habitants du borough, que pensez-vous du projet de péage ? »



Le graphique montre que le soutien au projet est plus important avec une réduction à 90%. Il est intéressant de corréliser les deux questions. Alors que 44,7% des personnes interrogées sont opposés au péage dans la question 1, ils ne sont plus que 25,4% à répondre négativement à la question 2. De même, sur 34% d'avis favorables, plus de la moitié, 57% des répondants y sont favorables dans la question 2. 26% de ces personnes répondaient négativement à la question 1.

→ Une des options intermédiaires étudiées par TfL consiste à mettre en place le péage sur une partie du borough comme prévu mais en accordant la réduction de 90% à tous les habitants du borough, même pour ceux habitant à l'extérieur de la zone payante.

3- « Que pensez-vous du projet de péage sur la totalité du borough si les habitants de borough doivent toujours payer les 8€ pour entrer dans la zone centrale ? »

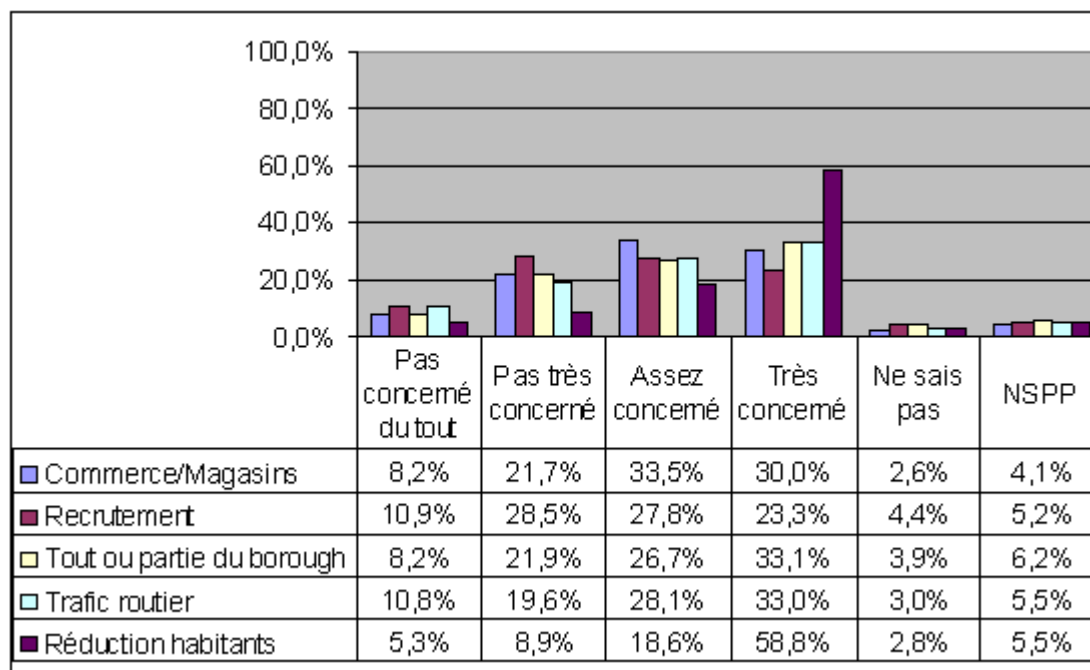
Deux tiers des personnes interrogées s'opposent à un tel système, dont 53% s'y opposant fortement. 15% sont favorables à cette idée.

→ La question d'une zone tarifaire ou de deux zones s'est posée. TfL est plutôt favorable à une zone unique pour faciliter la compréhension et la signalisation du péage. De plus, les coûts additionnels s'élèveraient à 7 millions d'euros pour sa mise en place et 3 millions d'euros pour le fonctionnement d'un système à 2 zones. Par contre, un tel système générerait plus de revenus, de 3 à 7 millions d'euros par an selon les estimations de TfL.

³ Ce qui est le cas du péage actuel

4- « Quels sont, suivant les critères ci-dessous, ceux qui vous concernent le plus si un péage sur la totalité du borough est mis en place ? »

- Les impacts sur les commerces et les magasins
- Les impacts sur le recrutement de travailleurs dans le borough
- Si la zone couvre tout ou une partie du borough
- S'il y a une réduction de trafic routier dans le borough
- Si les résidents obtiennent une réduction importante



Le critère de la réduction pour les habitants est celui qui concerne (« assez » et « très ») le plus de personnes avec plus des trois quarts des personnes interrogées. Vient en seconde position avec 60% le critère des magasins et du commerce et en troisième position la diminution du trafic routier. Chaque critère obtient plus de 50% de personnes « assez » ou « très » concernées.

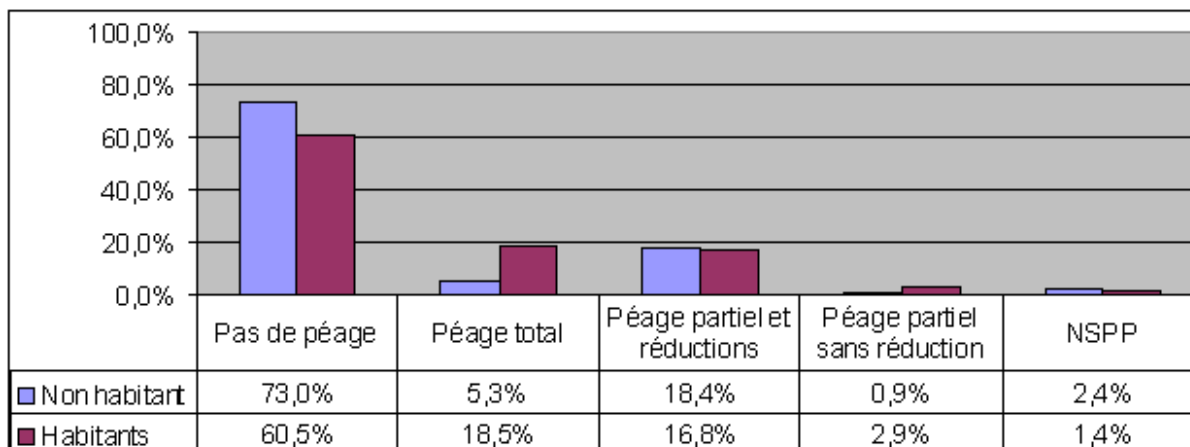
→ Il n'est pas étonnant que le critère magasin/commerce vienne en seconde position. La presse s'est souvent fait à la fois le relais de la 'Small Business Federation' et de la fermeture de petits magasins dans la zone centrale à la suite du péage et le relais de la baisse des chiffres d'affaires des grands magasins d'Oxford Circus. La presse est d'une part très lue outre-manche et d'autre part très influente.

3.3 Sondage en octobre 2003

Ce sondage a été réalisé dans les rues du royal borough de Kensington et Chelsea auprès de 1880 personnes dont 1543 résidents du borough. Le sondage pose la question des options de l'extension partielle et totale du projet sur le territoire du borough.

A la question 'Sur le principe, êtes-vous favorable au péage urbain', les habitants de Kensington et Chelsea ont répondu à 61% par non et à 28% par oui. La part des opposants au péage suite à ce sondage est supérieure à la part des opposants de l'enquête à domicile de février 2003.

Sur la question des différentes options du péage (pas de péage, péage sur la totalité du borough, péage sur une partie mais avec réductions pour tous les habitants du borough, péage sur une partie avec réduction accordée que pour les habitants de la partie), les habitants sont plus en faveur du péage que les personnes interrogées qui viennent travailler ou faire leur shopping dans le borough. On retrouve les chiffres de la question précédente.



S'il doit y avoir un péage, les habitants du borough préféreraient un péage sur tout le borough qu'un péage partiel même si les 90% de réduction sont donnés à tous les habitants. Par contre, les non-résidents du borough sont trois fois plus nombreux à vouloir un péage partiel qu'un péage total. Cela s'explique notamment par la volonté de voir le secteur stratégique de Earl's court rester gratuit.

3.4 La réponse officielle du borough à la consultation publique

Le borough a envoyé sa réponse officielle au maire de Londres la veille de la clôture de la consultation publique le 23 avril 2004. Les deux points qui ressortent sont ceux déjà mis en avant en juin 2003, à savoir d'une part la prématurité du projet d'extension et d'autre part l'intégrité du territoire du borough s'il est coupé en deux parties inégales par le péage.

Le borough se demande encore pourquoi il a été décidé d'étendre le péage à l'ouest de Londres. Il reconnaît qu'entre les quatre options, l'option ouest est la plus propice à l'extension mais remarque, non sans ironie, qu'en terme de congestion, les flux actuels dans le borough et dans la zone actuelle du péage sont équivalents alors que le maire de Londres qualifie de succès le système actuel du péage.

Aussi demande-t-il au maire de Londres d'organiser à nouveau une consultation publique en ayant fourni auparavant toutes les données de trafic aux experts. Il émet des réserves sur la fiabilité des informations techniques de TfL. Il trouve les conclusions de ce dernier hâtives et demande donc de considérer sur un même pied d'égalité son option actuelle (péage partiel) et l'option de l'extension sur la totalité du borough. Il regrette que le maire de Londres n'ait pas pris suffisamment en compte les craintes des autorités et des habitants du borough de voir leur territoire de vie coupé en deux par le péage.

Le 13 juin, en même temps que les élections européennes, avait lieu à Londres l'élection du maire. Ken Livingstone, ancien maire et « promoteur » du péage urbain, a été réélu pour une durée de 4 ans avec 36% des voix contre 28% à Steve Norris, qui voulait supprimer le péage actuel.

4. Conclusion

En définitive, Ken Livingstone a pris, le 11 août 2004, la décision de publier la révision de sa « Transport Strategy ». Toutefois compte tenu de certaines réticences des acteurs concernés par l'extension, le rapport définitif de TfL (*Transport Strategy Revision : Central London Congestion Charging*) n'a pas encore été publié à ce jour.

En effet, une lettre du Royal Borough of Chelsea datée du 8 août 2004 rappelle que la décision d'étendre le péage urbain à l'ouest reste encore une décision trop prématurée sachant qu'elle conduirait notamment à une séparation géographique du borough en deux parties.

Le Borough précise, en outre, que le bilan relatif au péage actuel ne comporte pas une évaluation suffisante et que TfL doit procéder à des analyses complémentaires (révision de l'étude de trafic, évaluation précise des effets négatifs du péage...).

La réponse de TfL à cette lettre est claire : il faut procéder à l'extension du péage. Toutefois, la décision du maire d'étendre la zone de péage ne sera pas prise avant l'été 2005, après nouvelle consultation du public et des différents acteurs.

TfL aura, entre temps, approfondi ses études sur les conséquences de la mise en œuvre du péage urbain. Lorsqu'il sera procédé à la mise en place concrète de l'extension, un bilan, après deux ans d'utilisation du péage, aura été rédigé par TfL ; certains impacts du système « congestion charging » seront alors vraisemblablement mieux évalués et une part des remarques émises par le *Royal Borough of Kensington and Chelsea* devraient être prises en considération.

5. Bibliographie:

TRANSPORT FOR LONDON 2003 Transport Strategy Revision: Central London Congestion Charging, Draft for Stakeholder and Public Consultation, Mayor of London, London

TRANSPORT FOR LONDON 2003 Transport Strategy Revision: Central London Congestion Charging, Supplementary Information, Mayor of London, London

TRANSPORT FOR LONDON, 2003, Questionnaire (en français) sur l'extension du péage

ROYAL BOROUGH OF KENSINGTON AND CHELSEA (RBKC), 7 juillet 2003, RBKC 1, The effects of the mayor of London's congestion charging scheme on traffic in the royal borough

RBKC, 22 septembre 2003, RBKC 2, The effects of the mayor of London's congestion charging scheme on traffic in the royal borough

RBKC, 2003, RBKC 4, The effects of the mayor of London's congestion charging scheme on business

RBKC, 2003, RBKC 5, Residents' Panel April 2003 – Congestion Charging Questions

RBKC, 2003, RBKC 6, Results of the April 2003 residents' panel questions on attitudes to congestion charging

RBKC, 22 avril 2004, Key decisions report, Proposal to extend the central London congestion charging scheme to cover most of Kensington and Chelsea and Westminster

ASSOCIATION OF LONDON GOVERNMENT 2004 ALG Transport and Environment Committee, Key issues n°17

http://www.alg.gov.uk/upload/public/Files/1/Item_17_Congestion_Charging_23_03_04.doc

6. Sigles utilisés :

RBKC : Royal Borough of Kensington and Chelsea

TfL : Transport for London

7. Table des illustrations

La zone du péage actuel	9
Les différentes extensions possibles du péage	10
Congestion dans le centre et la première couronne de Londres	11
L'extension proposée de la zone de péage	12
Densité de population par cantons à Londres	15

© ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Reprographie: CETE de Lyon ☎ (+33) (0) 4 72 14 30 30 (septembre 2005)
Dépôt légal: 3^e trimestre 2005
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 05 - 16 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>