

LE PEAGE URBAIN DE LONDRES

Bilan après 6 mois de fonctionnement

Les impacts sur les transports et les activités
londoniennes

(source : TFL, Transport for London)

Note rédigée par **Louis SERVANT (IAURIF)**
Directeur d'Etude : **Alain MEYERE**
Directeur Général : **Hervé GAY**

10 décembre 2003

Cette note rend compte d'une journée de présentation organisée à Londres le 23 octobre 2003 par Transport for London (TFL), promoteur du péage urbain de Londres.

Cette journée était principalement destinée à un public anglais, mais des personnes étrangères étaient invitées. Il y avait environ 150 participants dont 25 étrangers (13 français).

Au cours de cette conférence, TFL a distribué un rapport intitulé « Congestion charging 6 months on » (23 octobre 2003 : 40 pages).

Ce rapport est disponible sur Internet à l'adresse suivante : www.tfl.gov.uk/tfl/cc_intro.shtml

On rappelle que le péage londonien concerne la zone centrale de l'agglomération (21 km² soit l'équivalent de la superficie des 10 premiers arrondissements de Paris). C'est un péage de zone : tout véhicule non exempté qui circule dans la zone doit payer, même s'il n'a pas franchi les limites de celles-ci. Les voies qui délimitent la zone, formant une rocade (« Inner Ring Road »), ne sont pas soumises au péage.

Le péage s'applique du lundi au vendredi, sauf jours fériés, de 7h00 à 18h30. Le tarif est élevé : 5 livres par jours (7,50 euros) quel que soit le nombre de déplacements effectués dans la zone.

Les résidents de la zone ne paient que 10% du tarif.

Certaines catégories de véhicules sont exemptés : deux roues, taxis, véhicules d'urgence, véhicules propres, armée, police, véhicules d'handicapés, bus, véhicules de 9 places et plus.

Il fut introduit le 17 février 2003 à 7h00 du matin.

1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

L'approche méthodologique est décrite dans le volumineux document (304 pages) « First annual monitoring report – Conditions before charging » (TFL juin 2003).

Le programme de suivi des impacts du péage comprend une centaine de tâches de recherches et d'enquêtes s'étalant d'avril 2001 à fin 2005.

Il concerne bien entendu les impacts sur les transports et les comportements de déplacements mais aussi les impacts environnementaux, économiques et sociaux.

Le « First annual monitoring report » établit également l'état des lieux avant la mise en place du péage. Il produit notamment des statistiques sur les transports que l'on utilise dans cette note le cas échéant.

La présentation faite le 23 octobre 2003 et le rapport remis en séance concernent essentiellement les impacts sur les transports et les comportements de déplacements.

L'interprétation des résultats faite par TFL tient compte (en théorie) de la tendance « naturelle » en l'absence de péage. Par exemple, depuis quelques années, la circulation dans la zone de péage avait tendance à baisser très légèrement. Cette constatation vaut également pour toute la partie centrale de l'agglomération londonienne : Inner London (321 km²). De même, avant l'instauration du péage, la clientèle du métro londonien dans la zone à péage était en baisse. (de 50 000 déplacements quotidien en moins d'une année à l'autre).

Elle est cependant rendue difficile, soit par des événements exceptionnels dans le domaine des transports comme la fermeture de la « Central line » du métro de janvier à mai 2003 suite à un accident grave (un moteur de métro s'est détaché et a provoqué le déraillement du train concerné), soit par des événements extérieurs à ce domaine comme les conséquences de la guerre en Iraq (instabilité économique, baisse du nombre de touristes), le ralentissement économique cyclique ou la météo (beau temps exceptionnel en 2003).

Sous ces réserves les résultats d'impacts présentés par TFL sont exposés dans les pages qui suivent.

2. LES IMPACTS GÉNÉRAUX SUR LES TRANSPORTS ET LES COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS

Le péage urbain contribue à quatre des dix grandes priorités de la stratégie transport du maire de Londres :

- réduire la congestion routière
- améliorer sensiblement la qualité de service des bus londoniens
- améliorer la régularité des temps de parcours des automobilistes
- rendre les livraisons plus fiables, plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement

Les comportements de déplacements se sont assez rapidement stabilisés, quelques semaines après l'introduction du péage.

Actuellement, un jour moyen de la semaine, on constate 108 000 paiements se décomposant en :

- 80 000 paiements à taux plein (5 livres) 74%
- 16 000 paiements de résidents (0,5 livre) 15%
- 12 000 paiements liés à des flottes de véhicules¹ 11%

Un jour moyen de la semaine pendant la période de péage, le nombre d'entrées de voitures particulières dans la zone à péage a baissé de 30% soit 60 000 entrées de moins.[voir figure 1]

Compte tenu des multiples entrées et sorties de certains véhicules, on estime que cela concerne 50 000 voitures particulières.

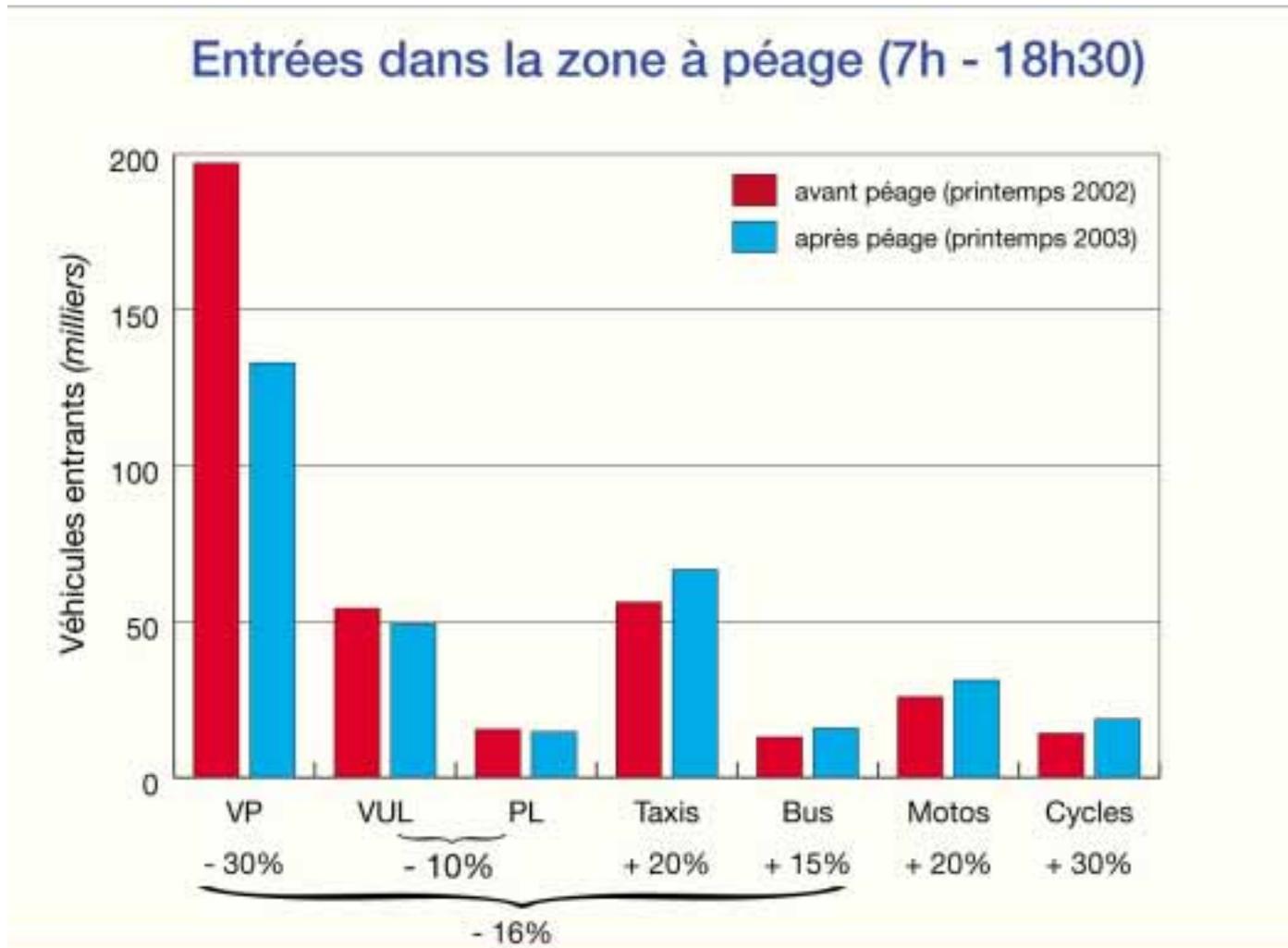
Les entrées de véhicules utilitaires (camionnettes et camions) ont baissé de 10%. Les entrées des autres modes mécanisés ont en revanche progressé : +20% pour les taxis (beaucoup plus que prévu), +15% pour les bus (correspondant à l'augmentation de l'offre), +30% pour les bicyclettes et +20% pour les motos (plus que prévu).

La forte augmentation des entrées en bicyclettes est à confirmer à plus long terme compte tenu des bonnes conditions météorologiques en 2003 ; de plus cette croissance s'applique à un faible effectif (16 000 unités environ).

Globalement les entrées des véhicules motorisés, hors deux roues, ont décliné de 16% (voitures particulières, taxis, bus et véhicules utilitaires).

¹ Les propriétaires de 25 véhicules ou plus peuvent opter pour un système de paiement global plus pratique ; mais il n'y a pas de réduction sur le prix du péage. Il y a même des frais d'enregistrement de 10 livres (15 euros) par véhicule et par an et une majoration de 10% du péage si on choisit l'option sans déclaration des véhicules ayant effectivement circulé (cf § 10c).

FIGURE 1



Les entrées de véhicules potentiellement visés par le péage (voitures particulières et véhicules utilitaires) ont baissé de 26%.

Les déplacements de personnes correspondant aux 60 000 mouvements de voitures particulières qui ne se font plus à destination de la zone pendant la période de péage se sont majoritairement reportés sur les transports en commun (essentiellement les bus) : de 50 à 60% selon TFL.

Cela représente une croissance de seulement 2% de la clientèle des transports en commun pénétrant dans la zone. A ce propos, on rappelle que, même avant le péage, la grande majorité (85%) des déplacements de personnes à destination de « Central London » se faisait en transports en commun. (Pour la période 7h – 18h30 en 2002, la clientèle totale s'élevait à 2 millions de passagers par jour).

L'essentiel du report s'est fait vers les bus pour lesquels on a observé quelques 15 000 passagers supplémentaires dans la période de pointe du matin (7h00 à 10h00) comme prévu.

D'après TFL, 20 à 30% de ces déplacements automobiles qui ne vont plus dans la zone ont été déviés dans la périphérie.

Les 15 à 25% restant se sont reportés sur d'autres formes de transports (comme les deux roues) ou ont changé leur comportement d'automobilistes (par exemple accéder à la zone à péage en dehors des heures de péage).

Le taux d'occupations moyen des voitures particulières entrant dans la zone a progressé de 10%.

La clientèle des taxis desservant la zone à péage est restée stable car l'augmentation du nombre de véhicules y pénétrant (+20%) a été compensée par une diminution de l'occupation moyenne.

Tous modes confondus le nombre total de déplacements quotidiens à destination de la zone à péage a diminué de 60 000 à 80 000. D'après TFL la grande majorité de cette réduction est imputable à la tendance pré-existant avant l'instauration du péage (principalement sur le métro dont la tendance baissière est de 50 000 déplacements quotidiens). Il estime que le péage est la cause directe d'une diminution de seulement 4 000 déplacements (soit de 5 à 7% de la décroissance totale).

3. LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LA CONGESTION ROUTIÈRES DANS LA ZONE A PÉAGE

On a déjà mentionné au §2 la baisse globale du nombre de véhicules entrants dans la zone à péage (-16%) et les variations selon le type de véhicules (voitures particulières, -30%, véhicules utilitaires -10%, taxis +20%, etc).

Qu'en est il du trafic interne à cette zone ?

Tous les résultats de comptage ne sont pas disponibles, en particulier ceux de la campagne d'automne 2003. Au vu des données exploitées TFL estime que le trafic routier dans la zone (exprimé en véhicules – kilomètres parcourus) est de 10 à 15% plus faible qu'avant l'instauration du péage (les comptages excluent les deux roues) correspondant à une baisse du nombre de véhicules de 5 à 15%.

Une estimation plus précise sera fournie dans le prochain rapport d'évaluation (printemps 2004).

TFL, en accord avec le Ministère des Transports a défini un indicateur de congestion [voir encadré] : c'est le délai supplémentaire moyen (exprimé en minutes / km) pour parcourir un kilomètre dans la zone, par rapport au temps mis en circulation fluide.

Ainsi, en circulation fluide (tôt le matin) la vitesse moyenne dans la zone est de 31,6 km/h et le temps mis pour parcourir un kilomètre est de 1,9 mn/km. Avant la mise en place du péage (pour la période 7h – 18h30) la vitesse moyenne était de 14,3km/h correspondant à un temps de parcours de 4,2 mn/km. La mesure de la congestion (délai) était donc de 2,3 mn/km ($2,3 = 4,2 - 1,9$).

Après la mise en place du péage, la vitesse moyenne est montée à 16,7 km/h soit un temps de parcours de 3,6 mn/km correspondant à une congestion (délai) de 1,7 mn/km ($1,7 = 3,6 - 1,9$). TFL en conclut qu'à l'augmentation de vitesse de 17% (de 14,3 à 16,7 km/h) correspond une diminution de 30% de la congestion [$2,3 - 1,7 / 2,3 = 0,26 \approx 0,30$].

La diminution de la congestion se traduit bien entendu par une amélioration du temps de parcours mais également par une meilleure fiabilité.

TFL estime que les temps de parcours aller-retour des déplacements d'échange avec la zone à péage ont décru de 14% et que la fiabilité s'est amélioré de 30%. (L'écart type des temps moyens de parcours a été réduit de 30%).

La mesure de la congestion routière à Londres

Sources : First annual Monitoring Report (TFL juin 2003) pages 45 à 70
Congestion Charging 6 months on (TFL 23 octobre 2003)

La congestion routière est mesurée en termes de minutes additionnelles (délai) pour parcourir un kilomètre par rapport à une situation de référence en circulation fluide (unité : minutes / kilomètre).

La situation de référence à Londres est la circulation aux premières heures de la matinée quand le niveau de circulation est au plus bas (pour les autres agglomérations britanniques c'est la circulation nocturne).

Par exemple, dans la zone à péage (21 km² dans Central London) la situation de référence correspond à une vitesse moyenne de 31,6 km/h, soit un temps de parcours moyen de $t_f = 1,9$ mn/km (circulation fluide).

En 2002, avant l'introduction du péage, pendant la période horaire de 7h à 18h30 correspondant à celle du péage, un jour moyen de la semaine, la vitesse moyenne était de 14,3 km/h soit en temps de parcours moyen de $t_0 = 4,2$ mn/km.

La congestion correspondait donc à un temps perdu (délai) de $C_0 = t_0 - t_f$ soit $C_0 = 2,3$ mn/km.

A partir du 17 février 2003, après introduction du péage pendant la même période horaire un jour moyen de la semaine, la vitesse moyenne est remontée à 16,7 km/h soit un temps de parcours moyen de $t_1 = 3,6$ mn/km. La nouvelle congestion correspond donc à un délai de $C_1 = t_1 - t_f$ soit $C_1 = 1,7$ mn/km.

Le gain relatif de congestion est donc $C_0 - C_1 / C_0 = 2,3 - 1,7 / 2,3 = 0,26$ soit 26%.

Une méthode similaire est appliquée pour la mesure de la congestion dans les autres zones ou voies du Grand Londres. (les valeurs de t_f sont bien entendues différentes).

Mathématiquement, si t_f , t_0 et t_1 désignent les temps moyen de parcours pour effectuer un kilomètre, respectivement en circulation fluide, en 2002 avant le péage, en 2003 après introduction du péage (sur la période horaire 7h - 18h30), la congestion mesurée en termes de délais est :

- avant le péage $C_0 = t_0 - t_f$ (mn/km)

- avec le péage $C_1 = t_1 - t_f$ (mn/km)

Le gain de congestion est égal à $C_0 - C_1 / C_0 = t_0 - t_1 / t_0 - t_f$

Comme avec les unités adoptées, on a la relation $t = 60/v$, les délais de congestion s'expriment donc, en fonction des vitesses, par les formules :

$$C_0 = 60 (1/v_0 - 1/v_f)$$

$$C_1 = 60 (1/v_1 - 1/v_f)$$

Les valeurs de v_f et t_f en circulation fluide sont les suivantes :

| Zone | Vitesse v_f (km/h) | Temps de parcours t_f (mn/km) |
|---|----------------------|---------------------------------|
| Zone à péage | 31,6 | 1,9 |
| Inner ring road | 33,6 | 1,8 |
| Reste de Inner London (routes principales) | 39 | 1,5 |
| Outer London (Routes principales) | 50 | 1,2 |

4. LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LA CONGESTION ROUTIERES DE LA « INNER RING ROAD » *(rocade délimitant la zone à péage)*

On rappelle que la « Inner Ring Road » n'est pas soumise à péage.

Par ailleurs TFL a mis en œuvre une politique de gestion de la circulation ayant pour objectif de ne pas dégrader le niveau de congestion sur cette rocade.

Les données disponibles démontrent le succès de cette politique. D'une part, le volume de trafic (exprimé en véhicules kilomètres), deux roues exclus, n'a augmenté que de 5%. D'autre part la congestion, mesurée selon la même méthode que pour la zone à péage, a légèrement baissé.

Là encore il faudra attendre le prochain rapport d'évaluation pour avoir des résultats plus précis.

5. LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION ET LA CONGESTION ROUTIERES DANS LA VOIRIE LOCALISÉE EN DEHORS DE LA ZONE A PÉAGE

L'impact sur le trafic des voies radiales en direction de la zone à péage sera connu plus tard.

On dispose d'enquêtes sur le trafic de rocade traversant quatre lignes écrans radiales partant de la zone à péage et s'en éloignant [voir figure 2], désignées par « Nord » « Sud » « Est » et « Ouest » selon leur orientation.

Les premiers résultats sont les suivants [voir figure 3] :

- trafic sur la ligne écran Nord : +3% (prévu 0%)
- trafic sur la ligne écran Sud : -7% (prévu +2%)
- trafic sur la ligne écran Est : +3% (prévu +5%)
- trafic sur la ligne écran Ouest : +7% (prévu +1%)

(Les valeurs prévues sont issues de la brochure « Central London's problem... Our solution – the Central London Congestion Charging Scheme proposals » TFL juillet 2001).

En outre, à la demande de certains Bourgs, des comptages sur voirie locale autour de la zone à péage ont été réalisés (sur 46 sites). Pour un tiers des sites on a constaté une augmentation de trafic ; pour les deux autres tiers il y a eu stabilité ou diminution. TFL considère pour l'instant qu'il n'y a pas eu de report significatif de trafic sur la voirie locale.

Quant à la congestion sur les voies principales (mesurée selon la méthode précédemment exposée) elle a globalement peu varié.

Tous ces résultats sont à confirmer (ou infirmer) et à préciser dans le prochain rapport d'évaluation.

FIGURE 2

Enquêtes routières cordons et lignes écrans

(Source : TFL)

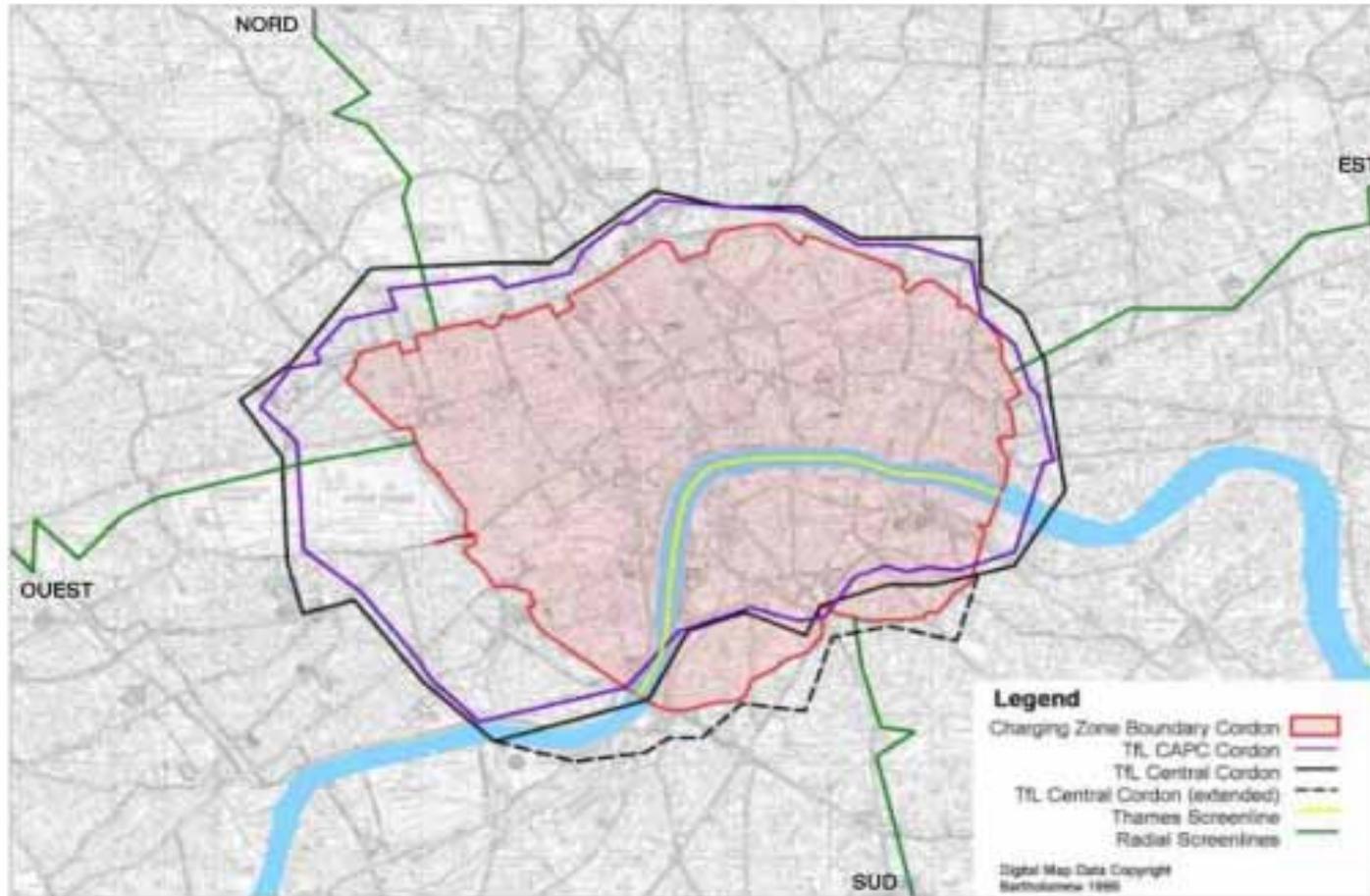
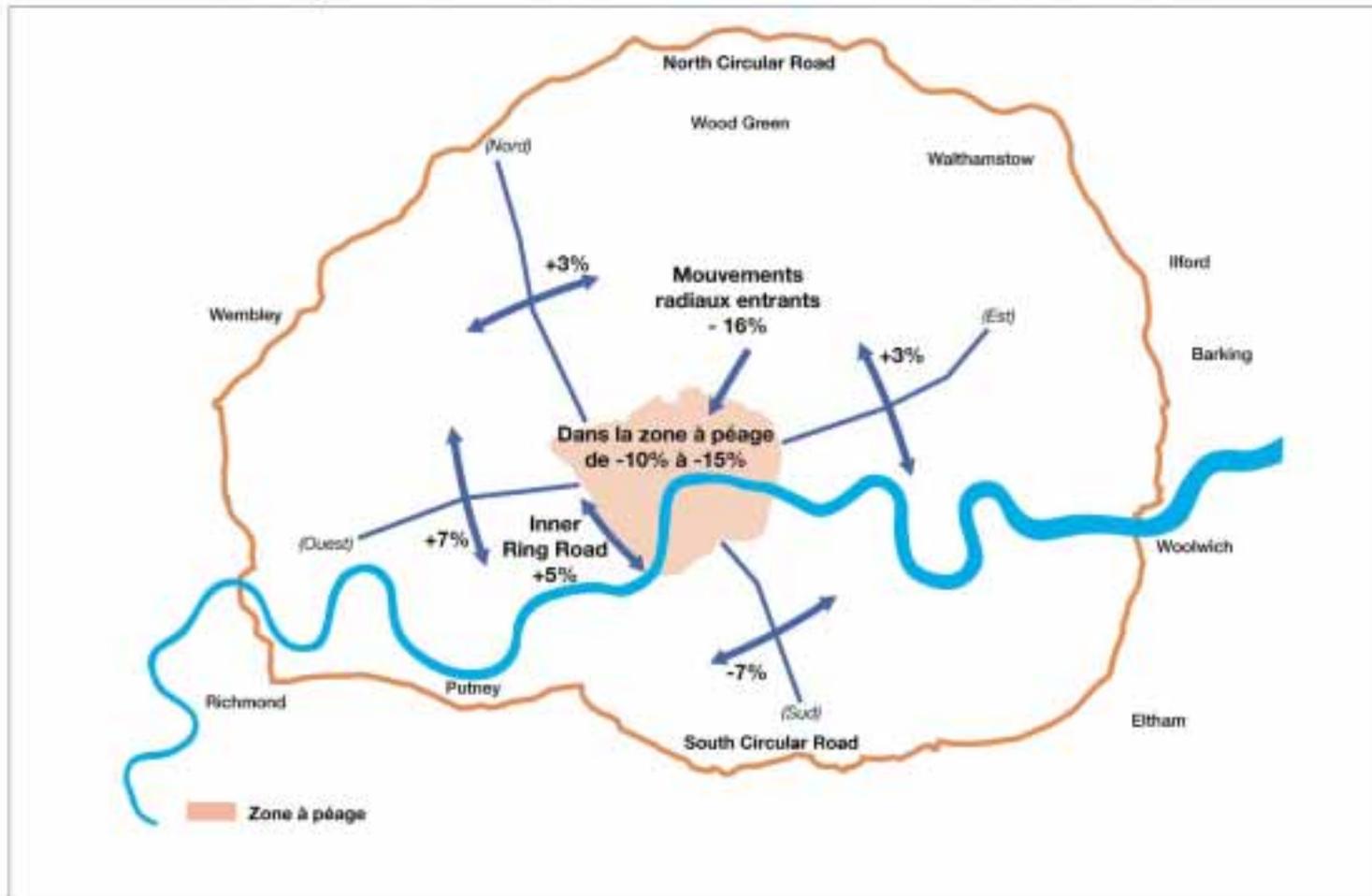


FIGURE 3

L'impact sur la circulation automobile



6. LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN DEHORS DES PÉRIODES DE PÉAGE

TFL estime qu'il n'y a pas eu de transfert substantiel de la circulation vers une période ou un jour sans péage.

Du lundi au vendredi, hors jours fériés, on a constaté un accroissement du nombre de véhicules automobiles à destination de la zone à péage après 18h30 (heure de fin du péage) sans que cela pose de problèmes de circulation. Mesuré sur un graphique produit dans le document TFL « Congestion charging 6 months on » d'octobre 2003 (figure 9a), cet accroissement est de +50% environ pour la période 18h30 – 19h00 par rapport à 18h00 – 18h30 mais ne correspond qu'à une progression de l'ordre de +10% par rapport à la situation en 2002 (c'est-à-dire avant péage).

Le nombre de véhicules sortant de la zone à péage varie très peu au cours de la même période et correspond à un niveau inférieur de -20% environ par rapport à la situation en 2002.

En revanche, tant pour la période matinale avant péage (c'est à dire avant 7h00) d'un jour payant (lundi à vendredi sauf jour férié) que pour les samedis et dimanches (jours non payants) la circulation dans la zone à péage et sur la « Inner Ring Road » a été peu modifiée par rapport à la situation en 2002. Mesurées sur une période d'un mois, les variations dans la zone à péage par rapport à 2002 vont de -3% à +4% le samedi et de -7% à +3% le dimanche (tranche horaire 7h00 – 18h30). Sur la « Inner Ring Road » les variations vont de -2% à +7% le samedi et de -1% à +8% le dimanche.

7. LES IMPACTS SUR LES BUS LONDONIENS

Avant la mise en place du péage les bus londoniens représentaient 9% de la clientèle des transports en commun à destination de la zone à péage entre 7h et 18h30 (soit 193 000 passagers).

Pendant la pointe matinale (7h – 10h) leur part était de 7% (soit 76 000 passagers).[voir encadré]

Suite à l'introduction du péage, 75% des reports prévus sur les transports en commun devaient emprunter les bus londoniens.

Cela représentait 15 000 passagers supplémentaires pour la période 7h00 – 10h00 sur les bus desservant la zone à péage (soit +19% par rapport à la situation en 2002), dont la moitié pendant l'heure de pointe critique.

Les premiers comptages réalisés peu après l'instauration du péage confirment globalement cette prévision. Toutefois, il faut attendre les résultats d'analyse d'enquêtes en cours pour avoir plus de précisions.

TFL annonce que ce surcroît de clientèle a été bien assimilé grâce à une augmentation importante de l'offre : + 11 000 places pour les bus entrant dans la zone en heure de pointe critique.

La diminution de la congestion dans la zone à péage a en outre permis d'améliorer à la fois la vitesse commerciale et la régularité des bus qui la desservent. En période de pointe du matin la vitesse commerciale moyenne de ces bus est de 7% supérieure à celle préexistant avant le péage. Pour les autres lignes de bus les variations de vitesse oscillent entre -3% et +3%, les accroissements ayant lieu sur les itinéraires empruntant la rocade « Inner Ring Road » et les voies radiales et les baisses se produisant sur les itinéraires de rocade.

La régularité s'est améliorée d'un tiers pour les itinéraires desservant la zone à péage. Globalement dans le Grand Londres (Greater London) la régularité des bus a progressé de 25%.

La régularité est mesurée par la différence entre le retard (mesuré en minutes) constaté par rapport à l'horaire et un « retard de base » considéré comme normal. Selon les lignes de bus le « retard de base » varie de 1,1 à 1,9 minutes.

**LA CLIENTELE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DESSERVANT LA ZONE A PEAGE
SITUATION EN 2002 AVANT PEAGE**

Source : TFL « First Annual Monitoring Report » (juin 2003)

En 2002, un jour moyen de la semaine, les passagers à destination de la zone à péage étaient les suivants :

| Mode de transport | de 7h00 à 10h00 | | de 7h00 à 18h30 | |
|--|-----------------|------|-----------------|------|
| | Passagers | % | Passagers | % |
| bus londoniens (automne 2002) | 76 000 | 7% | 193 000 | 9% |
| Métro (printemps 2002) | 547 000 | 51% | 1 322 000 | 64% |
| Chemins de fer de banlieue (printemps 2002) | 451 000 | 42% | 564 000 | 27% |
| Total | 1 074 000 | 100% | 2 079 000 | 100% |

8. LES IMPACTS SUR LE METRO LONDONIEN

Bien qu'il soit en déclin le métro est le principal mode de transport public utilisé pour accéder à la zone à péage. Avant la mise en place du péage, il représentait 64% de la clientèle des transports en commun à destination de cette zone entre 7h et 18h30 un jour moyen de la semaine (soit 1 322 000 déplacements).

Pour la période de pointe matinale (de 7h à 10h) sa part était de 51% soit 547 000 déplacements (sur un total de 1 074 000 déplacements en transports en commun).

On rappelle que le déclin « naturel » quotidien de la clientèle du métro desservant la zone à péage est de l'ordre de 50 000 déplacements d'une année à l'autre (cf. §1). Il était prévu un faible report de déplacements automobiles sur ce mode de sorte que le déclin aurait dû être inférieur à 50 000. En fait ce « déclin » s'est accéléré.

Ainsi en juin et juillet 2003 (c'est-à-dire après réouverture de la « Central Line », fermée de janvier à mai 2003 suite à un accident grave, cf. §1), la clientèle de la seule pointe matinale (7h – 10h) a chuté de 55 000 soit -11% par rapport à juin – juillet 2002. Les analyses des données annuelles basées sur les revenus aboutissent à une baisse moitié moindre : -5% (et à une baisse globale sur tout le réseau du métro de -2% à -3%).

Des études sont en cours pour mieux cerner les changements intervenus. A ce jour TFL conclut que les craintes de voir une aggravation de la surcharge des rames de métro n'étaient pas fondées.

9. LES IMPACTS SUR LES CHEMINS DE FER DE BANLIEUE

En 2002, un jour moyen de la semaine 564 000 passagers (27% du total transports en commun) arrivaient dans la zone à péage par le chemin de fer entre 7h00 et 18h30. Pour la période de pointe matinale (7h00 – 10h00) ils étaient 451 000 (42% du total transports en commun).

Des comptages exhaustifs de passagers (entrants et sortants) dans les gares de chemin de fer desservant la zone à péage ont été réalisés en juin 2002 puis en juin 2003.

La clientèle a peu varié : décroissance de -1% des passagers à destination de cette zone en période de pointe matinale (7h00 – 10h00), croissance de +1% des passagers issus de cette zone sur l'ensemble de la journée.

Compte tenu des variations naturelles au jour le jour de cette clientèle, TFL conclut que le péage n'a pas eu d'impact significatif sur les déplacements d'échange en chemin de fer avec la zone à péage.

TFL a également effectué des comptages sur les comportements de rabattement d'automobilistes vers les parcs de stationnement des gares au voisinage de la zone à péage pour savoir si un nombre significatif de ceux qui avaient l'habitude de se rendre dans la zone à péage en voiture particulière avait décidé de se rabattre sur ces parcs de stationnement et continuer en chemin de fer, afin d'éviter le péage. Les comptages sur 9 gares représentatives ont détecté une baisse nette de -1% du rabattement en voiture automobile. Une enquête auprès des passagers de ces gares a permis de détecter certaines personnes ayant modifié leur comportement pour éviter le péage, représentant 0,5% de la population enquêtée.

Compte tenu des variations habituelles de ces comportements intermodaux (« park-and-ride ») TFL en déduit qu'il n'y a pas eu de modification notable imputable au péage.

10. LES OBSERVATIONS DE LA SALLE LORS DE LA PRESENTATION PUBLIQUE DU 23 OCTOBRE 2003

En ce qui concerne les statistiques avancées par TFL sur les impacts concernant les transports (baisse de la circulation dans la zone à péage, report des automobilistes qui évitent les péages, etc.) il n'y a pas eu de contestation, y compris sur les résultats ayant trait au trafic sur la voirie localisée aux alentours de la zone à péage. M. Edmund KING, directeur général de la « RAC (Royal Automobile Club) Motoring Foundation » a même annoncé « nous attendions des encombrements en dehors de la zone à péage. Nous avons tort ». (On rappelle que la RAC était favorable au péage avant sa réalisation, sous condition que les transports en commun soient améliorés). Il a cependant prêché la prudence et a conseillé de bien corriger toutes les difficultés de gestion et les effets pervers du péage actuel avant de penser à l'étendre.

Les critiques négatives ont surtout porté sur trois points : la gestion du système, l'impact sur le commerce de détail, l'impact sur les coûts de livraisons.

a. La gestion du système

Manifestement cette gestion a connu des défauts de jeunesse. Les problèmes les plus couramment rencontrés furent d'une part les difficultés pour obtenir des renseignements téléphoniques, d'autre part des erreurs dans les contraventions délivrées (une partie étant imputable à des erreurs de déclaration sur le numéro d'immatriculation par les intéressés eux-même ; par exemple confusion de la lettre o et du chiffre 0 lors des déclarations par Internet ou via des messages SMS sur téléphone mobile).

Pour améliorer la gestion du système la Mairie de Londres a investi 31 millions de livres supplémentaires en juillet 2003 (46,5 millions d'euros). D'après le Guardian du 10 octobre 2003 Sally HAWWEE Président Libéral Démocrate de l'Assemblée de Londres aurait déclaré que le péage était un succès dans la réduction de la congestion mais que sa gestion était un gâchis (« dog's dinner »).

La Mairie de Londres a réclamé à CAPITA (Société gestionnaire du système) une pénalité de 1 million de livres (1,5 million d'euros) pour sa mauvaise performance.

b. L'impact sur le commerce de détail

Il faudra attendre le prochain rapport d'évaluation pour connaître l'évaluation officielle de l'impact sur le commerce et en particulier le commerce de détail.

L'index « Footfall » qui mesure la clientèle des commerces de détail a accusé une baisse de -7% par rapport à 2002 dans la zone à péage, alors qu'il est resté stable pour le reste du Grand Londres.

Il semble que ce sont surtout les petits commerces qui ont été touchés. Cependant un détaillant important (John LEWIS) annonce une baisse de -7,3% de ses ventes pour son magasin localisé dans la zone à péage (sur Oxford Street) tandis que celles de ses autres magasins londoniens progressaient de +1,7%.

Sir Stuart HAMPSON, Président de John LEWIS Grande-Bretagne a même commandé une étude à Michael BELL expert transport au College Imperial de Londres pour déterminer les impacts du péage sur ses ventes et les moyens de les améliorer par des modifications au système actuel (Le Guardian du 5 septembre 2003).

En séance du 23 octobre 2003, Annie WALKER, directrice de la « Regent Street Association » (Association des commerçants de Regent Street) a confirmé que, si les gros détaillants de leur association sont globalement favorables au péage, les petits commerçants ont constaté une baisse de leurs ventes. Elle a aussi mentionné deux facteurs peu favorables à leurs commerces : le prix du stationnement trop élevé le samedi et la baisse du tourisme (-20% pour la période février – juillet 2003 par rapport à l'équivalent en 2002).

c. L'impact sur les coûts de livraison

En séance du 23 octobre 2003 Sue MOODY, directrice régionale pour Londres et la région du Sud-Est de la FTA (« Freight Transport Association »), association des transporteurs routiers de marchandises, a reconnu un élément positif : l'amélioration des vitesses de livraison. Cependant, elle a mis l'accent sur l'aggravation des coûts de livraison suite au péage tout en faisant remarquer qu'à la différence des automobilistes les livreurs de marchandises n'ont pas d'alternative pour l'éviter : « nous n'avons pas le choix de nous transférer sur les transports en commun ».

Plus généralement, elle met en cause la « trinité »: coût du stationnement, péage urbain et système de paiement du péage pour les flottes de véhicules.

Le dernier point mérite une explication. Pour les flottes de 25 véhicules ou plus TFL a mis en place un système de paiement plus pratique : le propriétaire d'une flotte ouvre un compte global (au lieu d'un compte par véhicule). Mais il doit payer 10 livres (15 euros) par véhicule et par an de frais d'enregistrement. Il a alors le choix entre deux solutions : la déclaration (« Notification Scheme ») et le contrôle automatique (« automated scheme »).

Dans la première solution le propriétaire déclare à la fin de chaque mois les numéros d'immatriculation de ses véhicules qui ont circulé dans la zone à péage (pendant le péage). TFL vérifie cette liste et débite son compte d'un montant de péage correspondant.

La deuxième solution n'est ouverte qu'aux seuls véhicules utilitaires. Le propriétaire ne déclare rien, mais TFL fait payer 5,5 livres par véhicule. Il justifie cette majoration de +10% par des frais additionnels de gestion et la prise en compte d'un « taux d'évasion » du contrôle automatique par caméras.

11. LE BILAN FINANCIER DU PÉAGE

On rappelle que les coûts d'investissements liés au péage se sont élevés à 200 millions de livres (300 millions d'euros) répartis à quasi parité entre les équipements du péage et les investissements complémentaires sur voirie dans le Grand Londres.

Le péage devait générer des bénéfices nets, hors amortissements, de 120 millions de livres la première année de fonctionnement (fév. 2003 / fév. 2004) et 130 millions de livres les années suivantes.

Ces estimations ont été revues à la baisse : 68 millions de livres (102 millions d'euros) pour la première année et 80 à 100 millions de livres (120 à 150 millions d'euros) pour les années suivantes.

TFL considère que cette réduction du bénéfice net par rapport aux prévisions est imputable principalement à 4 facteurs :

- le nombre de véhicules payant le péage est moins élevé que prévu
- un nombre plus important que prévu de véhicules exemptés ou bénéficiant d'un tarif réduit (on rappelle que les résidants de la zone ont droit à un rabais de -90%)
- moins de véhicules utilitaires optant pour le paiement automatique (« automated scheme ») au prix de 5,5 livres par jour (majoration de 10%)
- un taux d'évasion du contrôle plus élevé que prévu (TFL n'avance pas de données chiffrées mais annonce que des mesures ont été prises pour améliorer le système de contrôle).

Le bilan financier prévisionnel corrigé pour la première année de fonctionnement (fév. 2003 / fév. 2004) est le suivant (en millions de livres) :

Revenus :

| | |
|---|------------|
| - Résidants (0,50 livres par jour) : | 2 |
| - Véhicules (5 livres par jour) | 102 |
| - Véhicules utilitaires (5,5 livres par jour) | 11 |
| - Procès-verbaux (retards, fraude) | 50 |
| | <hr/> |
| - Total revenus..... | 165 |

Coûts :

| | |
|--------------------------------|-----------|
| - Coût de fonctionnement | 97 |
| | <hr/> |
| Bénéfice net | 68 |

Les coûts de fonctionnement devraient être moins élevés les années suivantes.

Sur la base du bénéfice net de la première année le système est amorti en 3 ans ($200 / 68 = 2,94$). Si on considère le bénéfice net prévu pour les autres années il s'amortit entre 2 et 2,5 ans.