

LA VOITURE À LONDRES

COÛTS, CONTRAINTES ET POLITIQUE DE STATIONNEMENT



OCTOBRE 2016

5.16.009

ISBN 9782737120039



www.iau-icf.fr



IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

 Ile de France

La voiture à Londres

Coûts, contraintes et politique de stationnement

Octobre 2016

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 : Fouad Awada

Département Mobilité et Transport : Dany N'Guyen, directeur de département

Étude réalisée par Frédérique Prédali

N° d'ordonnancement : 5.16.009

Crédit photo de couverture : R4vi/ Flickr-CC

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source : Auteur (nom, prénom) / Titre de l'étude / IAU îdF / année

Sommaire

Sommaire	1
Introduction.....	3
Chapitre 1. Les contraintes sur le véhicule et le conducteur	5
1.1 Les contraintes pesant sur le conducteur : le permis de conduire.....	5
1.2 Les contraintes liées à la possession automobile.....	6
1.3 Les coûts d'usage relatifs à l'automobile	8
Chapitre 2. Les contraintes sur la circulation.....	11
2.1 Un réseau hiérarchisé	11
2.2 Le péage urbain	13
2.3 La 'Low Emission Zone' du Grand Londres.....	15
Chapitre 3. Les contraintes sur le stationnement.....	17
3.1 Le stationnement dans les parkings en ouvrage	17
3.2 Le stationnement sur voirie	19
Conclusion	31
Annexe 1. Les règles du stationnement sur voirie.....	32
Les règles de stationnement sur la voirie principale.....	32
Les règles de stationnement sur la voirie locale.....	33
Annexe 2. Le dernier recensement londonien sur l'offre de stationnement.....	39
Le nombre de places publiques sur voirie	39
Les parkings privés	40

Introduction

Revient-il plus cher de rouler à Londres qu'à Paris ?

Il est fréquent d'entendre dire par des résidents à Londres que la voiture revient plus cher qu'à Paris... L'objet de ce rapport est de mettre en lumière les coûts et contraintes qui pèsent sur l'automobiliste londonien. La voiture est-elle fortement contrainte à Londres par le péage et le stationnement ? A quels coûts revient l'utilisation d'une voiture à Londres ? Quelles sont les différences majeures avec Paris ?

La première partie est consacrée aux différents coûts supportés par le possesseur automobile relatifs au permis de conduire et au coût de motorisation et à l'usage de la voiture. Ce chapitre est destiné à passer en revue les différents coûts afférents à l'automobile pour comparer poste par poste et repérer les éventuels écarts.

Pour vérifier si globalement l'usage de la voiture personnelle est plus cher à Londres qu'à Paris, il reste à analyser quelles sont les contraintes de circulation et leurs éventuels coûts, ce qui fera l'objet du deuxième chapitre.

Le troisième chapitre abordera les contraintes relatives au stationnement et la politique du Grand Londres en la matière. L'offre de stationnement sur voirie constitue un enjeu pour maîtriser le volume de voitures en circulation, et aussi un enjeu relatif à l'espace public et à ses attributions. Comment le Grand Londres régit-il cet espace ?

Sans tenir de discours anti-voiture, le Grand Londres mène pourtant bien une politique de restriction de l'usage de l'automobile et incite au report modal au moyen de différents leviers que ces deux derniers chapitres mettront en lumière.

Remarque : Le taux de change de 1,30€ par livre sterling a été pris pour la conversion de tous les tarifs dans ce rapport.

Quelques éléments de cadrage

Quand cela est possible, un parallèle est fait avec l'Ile-de-France ou Paris. Il faut noter que les périmètres sont difficilement comparables, et que la population à Londres n'est pas répartie de la même façon qu'en Ile-de-France où Paris atteint une densité record de plus de 21 600 habitants au km².

	Superficie (km ²)	Habitants (2011)	Densité (hab/km ²)		Superficie (km ²)	Habitants (2011)	Densité (hab/km ²)
Londres	1 572	8,2 millions	5 210	Paris et petite couronne	762	6,8 millions	8 920
Inner	319	3,2 millions	10 000	Paris	105	2,3 millions	21 650
Outer	1 253	5,0 millions	3 910	Petite couronne	657	4,5 millions	6 850
				Ile-de-France	12 012	11,8 millions	987

Source : données des recensements de population 2011

Transport for London est l'autorité organisatrice des transports londoniens. Cette agence dépend directement du Maire de Londres, et a en charge un périmètre plus restreint que celui du Stif mais avec davantage de compétences, notamment en matière de voirie.

Carte administrative du Grand Londres



Chapitre 1. Les contraintes sur le véhicule et le conducteur

1.1 Les contraintes pesant sur le conducteur : le permis de conduire

En Grande-Bretagne, avant de commencer l'apprentissage, il faut demander un document administratif, le *provisional driving licence* qui nécessite de prouver son identité et coûte 50 livres. Seules les personnes résidentes et âgées de 17 ans et plus peuvent être éligibles au permis. Il est valable jusqu'à l'âge de 70 ans, âge à partir duquel il doit être renouvelé tous les 3 ans (tests de conduite, et vérification de la vue).

Une fois ce permis provisoire reçu, le candidat peut commencer les cours y compris la conduite sans avoir obtenu la validation de l'examen théorique (« le code »). Il peut aussi conduire accompagné d'une personne ayant son permis depuis 3 ans, le véhicule devant alors avoir un autocollant L à l'avant et à l'arrière. Il est donc possible d'apprendre avec un proche et de faire des économies...

L'entraînement théorique peut se faire dans un centre agréé (exercices sur ordinateur) ou de manière autonome en étudiant chez soi (livres version papier ou numérique, applications et/ou ordinateur). L'examen théorique revient à une quarantaine de livres, soit 8 livres pour passer des tests virtuels à blanc pendant un an et 31 livres pour s'inscrire à l'examen (à repayer en cas de nouvelle tentative).

Pour passer l'examen pratique de conduite, aucun seuil minimum d'heures de conduite n'est requis. L'heure de conduite est facturée aux alentours de 20 livres, avec des variations en fonction du niveau d'expérience de l'examineur par exemple. L'examen de conduite revient à 62 livres, et jusqu'à 75 livres si le rendez-vous est fixé à la convenance du candidat un soir, un weekend ou un jour férié. A ces frais s'ajoutent les heures facturées par l'instructeur pour le test, - il vient chercher le candidat à son domicile - environ 80 livres pour trois heures facturées.

Le coût du permis revient en France au minimum à 1 200 € (pour les frais divers, le code et les vingt heures de conduite, en considérant que les examens soient réussis dès la première tentative).

Pour le même nombre d'heures de conduite avec un moniteur, le permis de conduire britannique revient donc à 550 livres, soit 715 euros, près de moitié moins qu'en France.

Le taux de réussite à l'examen est de 47,1% au Royaume-Uni (selon les statistiques officielles du DfT, 2012/2013), à Londres il n'est que de 33%. La moyenne nationale française est plus élevée (58% en 2012 d'après les données des préfectures), avec un même écart observé pour Paris (43%), moins marqué dans les autres départements de la Région (Val-de-Marne 50% Seine-St-Denis 51% ; Hauts-de-Seine 54% ; Val d'Oise 53% ; Essonne 60% ; Seine-et-Marne 59% ; Yvelines 51%).

Le permis de conduire du jeune conducteur est en revanche soumis à une période de probation de deux ans : si durant cette période, le conducteur commet des fautes qui lui valent six points¹ sur son permis, il lui faudra repasser les examens théorique et pratique...

¹ Le système de points du permis n'est pas basé sur un décompte comme en France ; le permis anglais part de zéro point et suivant l'infraction un ou plusieurs points sont ajoutés pour atteindre un maximum de 12 points, signe de l'annulation du permis. Les points d'infraction restent sur le permis pendant quatre ou onze ans, selon le type de contravention ou d'infraction.

Un stage facultatif de perfectionnement de conduite d'au moins cinq heures et demie de conduite supplémentaires, le *Pass Plus*, peut être passé après l'obtention du permis. Le *Pass Plus* revient à 160 livres et permet de bénéficier d'une réduction sur certaines assurances jeune conducteur.

1.2 Les contraintes liées à la possession automobile

Le coût d'acquisition d'un véhicule

Le coût d'achat de la voiture est très variable en fonction du modèle, que ce soit sur le marché du neuf ou de l'occasion.

Pour ce qui est des voitures neuves, les modèles importés de marques étrangères sont distribués à des prix supérieurs de 25 à 35% à ceux pratiqués en France. La dépense moyenne pour une voiture neuve en France est de 24 000 euros en 2014, d'après le portrait-robot de la voiture française établi chaque année par l'Argus. La dépense moyenne pour une voiture neuve en Angleterre serait de 27 219 livres en 2013 d'après le site thisismoney.co.uk, soit 35 385 €, une dépense supérieure à la moyenne française même en déduisant les surplus liés à l'importation.

Les véhicules d'occasion ont en revanche une valeur marchande en moyenne inférieure en Grande-Bretagne, soit de l'ordre de 11 890€ contre 14 360€ en France (2014). Selon des chiffres publiés récemment par la plateforme de ventes de véhicules en ligne Autoscout24, le marché de l'automobile d'occasion britannique a progressé de 2,4% entre 2013 et 2014 : avec près de 5,5 millions d'immatriculations, il se vend un véhicule neuf pour trois véhicules d'occasion en Grande-Bretagne comme en France.

Le coût d'acquisition d'un véhicule neuf par un Britannique serait une source de dépense plus importante que pour un Français, alors que le véhicule d'occasion serait un peu plus accessible qu'en France.

Le coût d'immatriculation du véhicule (auprès de l'agence gouvernementale DVLA, Driver & Vehicle Licensing Agency) s'élève à 55 livres, auquel il faut ajouter le coût des plaques d'immatriculation d'environ 30 livres (sans la pose).

A propos du parc automobile

Le parc britannique rassemble une quarantaine de millions de voitures, dont un tiers ayant une motorisation diesel. L'âge moyen d'une voiture est de 7,6 ans.

La Grande-Bretagne est le deuxième marché européen pour les ventes automobiles après l'Allemagne et devant la France. Deux millions de voitures ont été vendues sur le sol britannique en 2012 d'après la *Society of Motor Manufacturers and Traders* (près de 2,265 millions nouvelles immatriculations en 2013), et les ventes sont en hausse depuis grâce à la reprise économique et atteignent en 2014 le volume de vente d'avant la crise de 2008. A noter qu'il se vend autant voire plus de voitures diesel qu'essence sur la période.

Avec un parc de 3,9 millions de voitures, la motorisation des Londoniens est plus faible que dans le reste du royaume (0,76 voiture par ménage contre 1,21 voiture/ ménage britannique hors Londres en 2009-2010 d'après l'enquête nationale DfT), et elle tend à décroître. De même que l'usage de la voiture diminue au profit des autres modes (-7% de véh.km entre 2000 et 2010, analyse LTDS, Travel in London, 2012). En 2010, le recensement dénombre une voiture pour 3 Londoniens (contre 1 voiture pour 2 Britanniques).

Si la part modale de la voiture décroît depuis les années 2000 à Londres, les immatriculations de véhicules n'ont commencé à chuter qu'à partir de la crise en 2008. Le nombre d'immatriculations de voitures neuves étaient de 192 200 en 2005, et tombe à 127 400 en 2010 et remonte depuis 2012 pour rattraper le niveau d'avant la crise.

Sources : <https://londontransportdata.wordpress.com/category/subject/car-ownership/> ; <http://www.smmmt.co.uk/>

L'assurance du véhicule

L'assurance pour le véhicule est obligatoire (pour les tiers a minima), et le défaut d'assurance peut être détecté automatiquement par les caméras de surveillance. Bien qu'extrêmement variable selon le profil du conducteur et du véhicule, elle serait plus chère qu'en France, avec 668€ de prime annuelle pour un véhicule neuf de catégorie médiane (25 à 35 K€), contre 400€ en moyenne en France selon l'enquête journalistique de Webuyanycar. Cette prime moyenne serait peut-être surestimée puisqu'une autre source web évoque un prix moyen de 392 livres par an, et note une baisse de 14% depuis 2013 (www.thisismoney.co.uk page de décembre 2014). De fait, la fourchette de prix est très large entre la prime d'une voiture ordinaire à 100 livres par an et celle d'un jeune conducteur pouvant dépasser 2000 livres l'année.

L'assistance en cas de panne serait à ajouter à la prime d'assurance. Elle représenterait une dépense de 50 livres par an, quel que soit le modèle de véhicule selon le barème sur les coûts de revient d'une voiture neuve publié par la compagnie d'assurance automobile britannique AA (Automobile Association).

La taxe routière

L'équivalent de l'ancienne « vignette » est de mise au Royaume-Uni où cette taxe V.E.D. (*Vehicle Excise Duty* dite communément « road tax ») est assise sur le taux d'émission de CO₂ du véhicule depuis 2005 (et uniquement sur la puissance du moteur pour les véhicules mis en circulation avant 2001, soit 145 livres/189€ ou 230 livres/234€ si le véhicule a plus de 1 549 cm³).

Visuel de la vignette de la taxe sur les véhicules



Cette taxe est nulle pour les véhicules électriques, et s'élève jusqu'à 500 livres pour les véhicules les plus polluants.

Sont exemptés les véhicules de secours et d'intervention.

Pour un véhicule neuf de moyenne gamme la taxe se situe autour de 180 livres/234€.

Paul Townsend/ Flickr-CC

La taxe se règle à l'année ou au semestre. Initialement créée pour constituer un fond pour la création d'infrastructures routières, le produit de la taxe alimente le budget de l'Etat. Selon les déclarations du ministre des finances, ce barème est amené à évoluer d'ici 2017 pour encourager l'achat de véhicules neufs (à moindre niveau d'émission), qui pour la plupart des modèles n'auront plus de taxe à acquitter la première année.

Le contrôle technique

Le « MoT », abréviation de *motor test*, désigne le contrôle technique. Ce contrôle est obligatoire chaque année pour les véhicules de plus de trois ans, et coûte environ 55 livres (71 euros) pour une voiture. En comparaison, le contrôle technique en France est obligatoire tous les deux ans à partir des quatre ans du véhicule, soit le seuil minimal requis par la commission européenne. Il est donc à effectuer moins souvent qu'en Grande-Bretagne, et son coût est équivalent (environ 70 €).

Un dépassement de délai pour la révision du contrôle technique peut coûter jusqu'à 1 000 livres de contravention (1 300€), sans compter les pénalités pour retrouver une assurance et les frais de réparation du véhicule.

En conclusion, les coûts de possession automobile, poste par poste, sont plus importants pour un automobiliste britannique que pour un français.

A noter : la taxe routière qui joue un rôle de frein psychologique à la (multi)motorisation et à l'achat d'un véhicule puissant pour bon nombre d'individus.

1.3 Les coûts d'usage relatifs à l'automobile

Les coûts dépendant de l'usage qui est fait du véhicule, traités ici sont les seuls frais d'entretien et de carburant, les autres postes comme le stationnement sont traités dans les chapitres suivants.

Les frais d'entretien du véhicule

Le site France Diplomatie précise que « le coût de l'entretien et des réparations est élevé », sous-entendu plus élevé qu'en France². Londres est la région britannique où l'entretien est le plus cher avec une moyenne de 91,99 livres de l'heure (garages franchisés et non-franchisés confondus), soit plus de 126 €/h. Le coût de la main-d'œuvre y atteint parfois des records avec 215 livres par heure en 2014 pour un garage franchisé de l'ouest de Londres (<http://blog.warrantydirect.co.uk/tag/garage-labour-rates/#.VmbrSb9dAsw>). En France, le coût horaire est de 75 € à 95 € dans les réseaux traditionnels, et le coût horaire en Ile-de-France est aussi dans le haut de la fourchette.

Le carburant

Le niveau de TVA est actuellement fixé à 20% au Royaume-Uni (comme en France, 2015), mais le niveau de taxe hors TVA appliqué est en moyenne supérieur.

La TVA est appliquée sur le prix du carburant taxé (*Hydrocarbon oil Duty* ou *Fuel Duty*). Ce niveau de taxation est de 57,95 pence par litre (pour l'essence sans plomb, le diesel, le biodiesel et le bioéthanol depuis 2011), soit de l'ordre de 0,80 euros, alors qu'en France, l'équivalent est la TICPE (taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques), qui est fixé en 2015 à 0,624 €/l d'essence et de 0,468 €/l pour le gazole routier³. Les coûts de raffinage et de distribution varient d'un pays à un autre, et peuvent aussi expliquer des écarts sur les prix. Au global, les prix à la pompe sont actuellement supérieurs au Royaume-Uni comparé à la France⁴, notamment pour le gazole, le plus cher d'Europe, comme le montre le tableau ci-dessous.

Comparaison des prix au litre (en euro)

	Essence sans plomb 95	Gazole
Royaume-Uni	1,523	1,557
France	1,268	1,100
Moyenne européenne	1,229	1,132

Source : <https://www.energy.eu/fuelprices/> prix au litre le 24 novembre 2015

² Selon une enquête journalistique sur le budget automobile de Webuyanycar.com reprise par la presse fin 2013, le coût d'usage de la voiture aurait grimpé en flèche en Grande-Bretagne pour atteindre un budget annuel moyen de 3 453 livres (4 855€) par automobile, assurance comprise. Cette enquête menée dans 21 pays du globe place la Grande-Bretagne en tête du classement, et donne un budget de 2 278 livres (3 200 €) pour une automobile en France.

³ <https://www.gov.uk/government/publications/rates-and-allowances-excise-duty-hydrocarbon-oils> et <http://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/structuration-des-prix-de-l-essence-et-du-gazole-france>

⁴ En 2012, l'essence sans plomb était moins chère au litre au Royaume-Uni qu'en France (<http://www.racfoundation.org/media-centre/euro-fuel-prices>).

Ce prix de l'essence sans plomb (1,523€/l, soit 1,1046 livre par litre) se décompose en 29,1 pence de carburant auquel s'ajoute un forfait de 57,95 pence pour la taxe Fuel Duty, un forfait de 5 pence pour le détaillant et une TVA à hauteur de 18,41 pence.

Avec un véhicule électrique, le coût de la recharge (totale) à domicile revient approximativement à une livre, soit 1,41€ (avec des variations possibles en fonction du contrat passé avec le fournisseur d'énergie). En France, EDF estime également entre un et deux euros le coût de recharge pour 150 km d'autonomie.

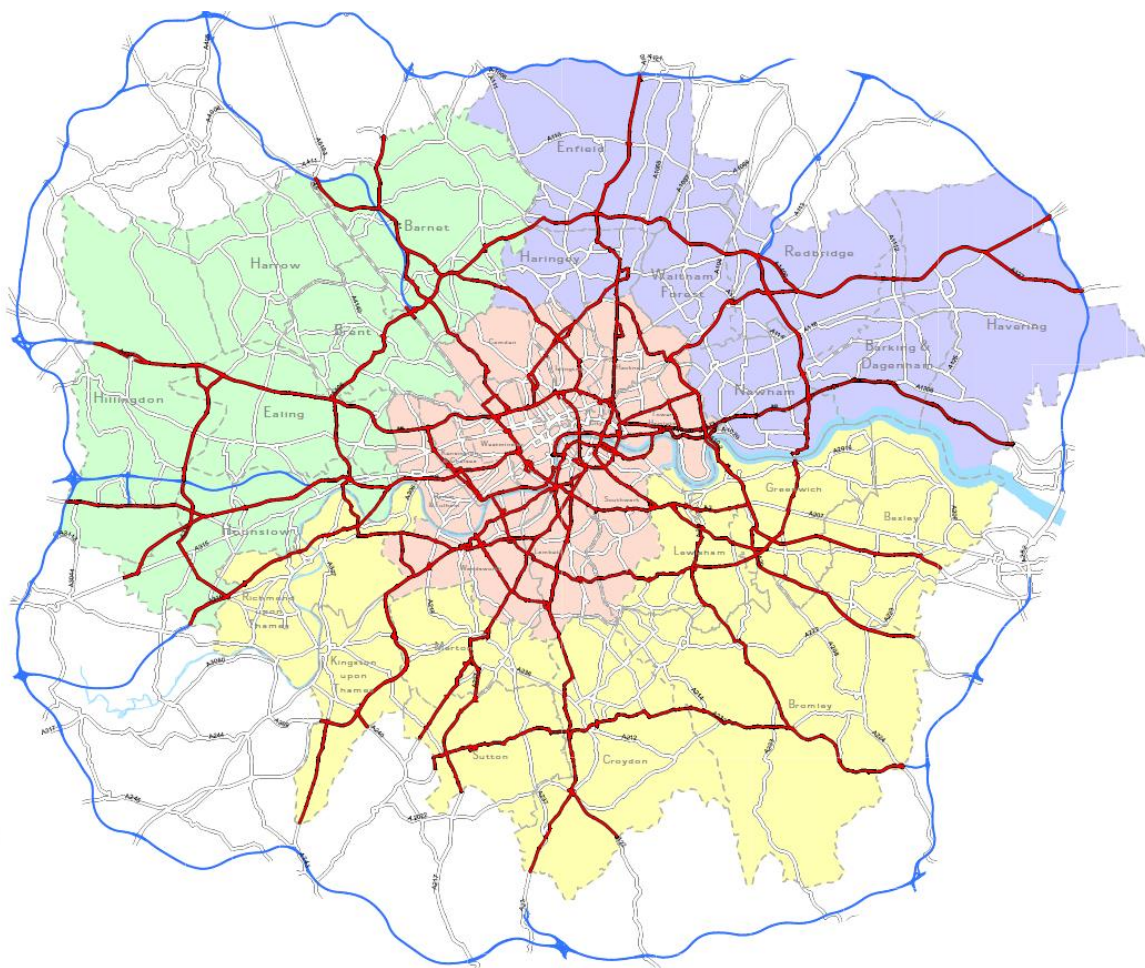
Chapitre 2. Les contraintes sur la circulation









Avant de faire un point sur le fonctionnement de la voirie de circulation, il est nécessaire de présenter le réseau routier londonien.

2.1 Un réseau hiérarchisé

La hiérarchisation en voies principales *Red routes* a été introduite à London en 1929 dans le but de soulager les problèmes de congestion. Le réseau viaire principal est désormais géré par TfL, et inclut dans sa gestion le stationnement (parking enforcement), l'éclairage des rues, l'entretien des arbres de son linéaire et la maintenance des routes.

Le réseau Red Routes entièrement compris dans le périmètre de la rocade autoroutière M25



-  Red Routes (réseau principal de voirie, TfL)
-  Routes classées A (voirie principale à la charge des boroughs)
-  Motorways (autoroutes)
-  Limites du Grand Londres et des boroughs
-  Nord-Est du Grand Londres
-  Nord-Ouest du Grand Londres
-  Zone centrale du Grand Londres
-  Sud du Grand Londres

© Crown copyright and database rights 2015
Ordnance Survey 100035971 Not to Scale.

Source : TfL 2015

La voirie principale regroupe les axes directement gérés par l'agence métropolitaine en charge des transports, Transport for London (TfL), ainsi que les axes locaux importants (boroughs main roads) : sous responsabilité des boroughs sous la supervision de TfL.

Ce réseau dit *Red routes* long de 580 km représente 5% des voies londoniennes mais supporte 30% du trafic routier. Il doit son nom à la couleur des marquages au sol qui sont rouges par opposition à ceux de la voirie locale gérée par les boroughs qui eux sont jaunes.

Le marquage rouge du réseau routier principal (TfL) et le jaune de la voirie locale



Source : TfL

Seuls les bus peuvent s'arrêter sur une ligne double rouge.



Photo N.Boichon IAU

Les axes dégagés du stationnement offrent une meilleure fluidité et mettent en valeur le paysage urbain.

La vitesse maximale autorisée est selon l'environnement, de 48 km/h en milieu urbain, et en zone peu dense, 97 km/h pour une voie, 113 km/h sur une double-voie. Elle est limitée à 48 km/h sur le réseau local des boroughs qui ont aussi déployé des zones 30.

A noter que le réseau Red routes pourrait passer progressivement à 32 km/h (20 mph), avec quatre boroughs pilotes en 2015.

Le Peak-car londonien

Le trafic automobile était à son point culminant à Londres en 1999. Il ne cesse de baisser régulièrement depuis, alors que la population a augmenté de 15% dans le même temps. La voiture à Londres a perdu dix points de parts modales en faveur des transports publics et modes actifs (depuis 2000). Le taux de motorisation des ménages est également en légère baisse (de 57% en 2005/2006 à 54% en 2011/2012 d'après l'enquête London Travel Demand Survey).

Bien que ce phénomène de Peak-car ne soit pas spécifique à Londres, il est en partie dû aux restrictions sur l'usage de la voiture, notamment pour les déplacements domicile-travail, avec l'instauration du péage urbain en 2003 au centre et le contrôle strict du stationnement. Il est surtout le résultat d'investissements soutenus consentis au développement de l'offre de transport public et aux infrastructures, y compris cyclables. Ces aménagements de voirie ont baissé de 30% la capacité effective de circulation des véhicules privés dans Central London d'après TfL.

Une baisse de l'usage automobile... Mais davantage de congestion

Les tendances de la mobilité quotidienne à Londres sur les vingt dernières années montrent clairement une diminution de l'usage automobile, une baisse des vitesses moyennes de circulation et une augmentation de la congestion. Le niveau de saturation continue d'augmenter à Londres du fait du dynamisme démographique, économique et de la réhabilitation urbaine, et ce malgré le report de la voiture individuelle vers les modes alternatifs. La congestion routière à Londres correspond actuellement à un coût économique évalué à quatre milliards de livres.

Les interventions sur l'espace public ont eu pour effet de réduire la capacité de la voirie affectée au trafic général motorisé, en faveur des transports publics pour l'essentiel. Les couloirs de bus créés sont réservés à la circulation des bus, cars, taxis et deux-roues, y compris motorisés ; ils sont surveillés par

caméra notamment. Les statistiques montrent une baisse des taux de motorisation des riverains suite à la création de nouvelles stations de métro.

Les évolutions de l'usage automobile ne sont cependant pas les mêmes en fonction de l'éloignement de la zone centrale (Central/Inner/Outer London), de la même manière qu'en Ile-de-France l'usage automobile diminue globalement mais continue de croître en grande couronne (voir Note Rapide IAU n°620, « Peak-car : la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? », avril 2013).

2.2 Le péage urbain

Alors que le réseau autoroutier britannique n'est pas en accès payant, la métropole de Londres s'est dotée d'un péage urbain destiné à réduire la circulation affluant vers le centre de Londres (Central London) les jours de semaine depuis son instauration en 2003. Des stratégies d'évitement de la zone de péage, Congestion Charge (CC), ont été mises en place dès son instauration par bon nombre d'automobilistes concernés, d'autant que l'offre de stationnement a également été réduite dans ce périmètre.



Signalétique à l'entrée de la zone de péage urbain

Des panneaux annonçant la zone de péage avant que l'automobiliste s'y engage (« 5 miles ahead »),

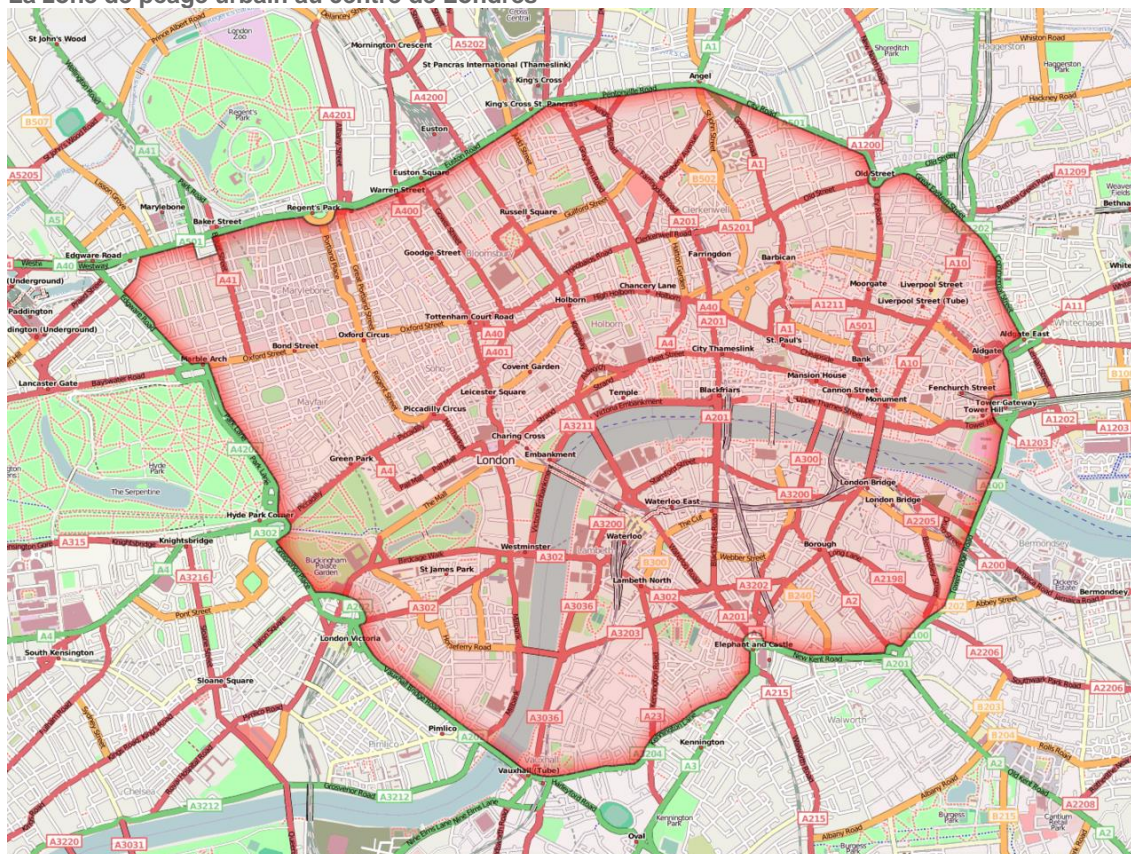
et en entrée et sortie de zone, des panneaux et un marquage au sol avec le C cerclé de rouge

https://en.wikipedia.org/wiki/London_congestion_charge#/media/File:London_Congestion_Charge,_Old_Street,_England.jpg

La zone de péage est comprise dans un itinéraire circulaire (communément nommé *Inner Ring Road*, périphérique interne, cf. carte page suivante). A cheval sur Westminster, la City et les Boroughs de Camden, Lambeth et Southwark, la zone s'étend sur un périmètre de 21 km², soit 1,3% de la superficie du Grand Londres, où résident environ 136 000 personnes (2,4% de sa population) et où se concentrent 26% des emplois londoniens.

Le produit du péage alimente le budget de TfL, il est affecté au financement des transports et de la voirie conformément à la loi. Depuis sa mise en service en 2003, le péage aurait généré plus de 1,2 milliards de livres de revenu net en dix ans (1,56 milliards d'euros). Ces recettes auraient été intégralement réinvesties par TfL, à hauteur de 960 millions de livres pour des améliorations portées au réseau de bus, 102 millions sur les infrastructures routières, 70 millions pour la sécurité routière, 51 millions pour le financement du transport local et les plans de transport des boroughs et 36 millions consacrés « au transport durable et à l'environnement » (modes actifs essentiellement).

La zone de péage urbain au centre de Londres



Source : carte OpenStreetMap sur

https://en.wikipedia.org/wiki/London_congestion_charge#/media/File:London_congestion_charge_zone.png

Les tarifs actuels s'élevaient à 11,50 livres par jour pour un véhicule entrant dans la zone du péage à partir de 7 heures et jusqu'à 18 heures, soit près de 15€ par jour (si le règlement est payé à l'avance ou avant minuit le jour même, le lendemain le montant demandé est de 14 livres, passé ce délai, le propriétaire du véhicule recevra une amende).

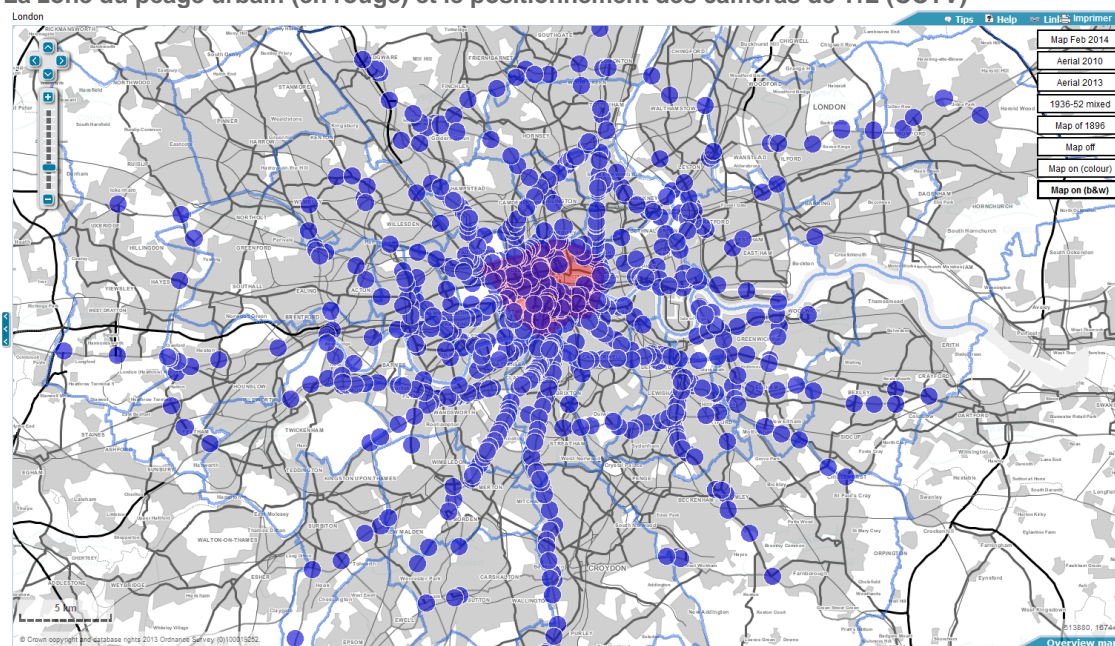
La vaste majorité des conducteurs réguliers s'enregistrent pour le prélèvement automatique qui les fait bénéficier d'un tarif avantageux (10,50 livres par jour) et leur évite d'oublier le paiement. L'abonnement annuel à ce service AutoPay coûte 10 livres et les prélèvements sont ensuite mensuels, le montant variant en fonction du nombre de passages réalisés au cours du mois.

En dehors de service AutoPay, le paiement en ligne se fait sur le site de TfL (d'autres sites proposent de s'acquitter du péage mais facturent un supplément de 5 livres) ou par téléphone grâce à une carte bancaire, en renseignant l'immatriculation du véhicule. De moins en moins utilisée, la possibilité de paiement en liquide chez des dépositaires a été récemment supprimée pour limiter les coûts d'exploitation du péage.

Les résidents doivent également s'acquitter du péage mais bénéficient d'une réduction de 90%, soit 1,05 livre par jour s'ils ont inscrit leurs véhicules pour le paiement automatique à l'année.

Les détenteurs d'un badge pour invalidité (le Blue Badge) ne paient que l'inscription à l'abonnement annuel de 10 livres à Auto Pay. D'autres exonérations concernent les véhicules de plus de neuf passagers, les véhicules répondant aux normes Euro 5, les deux-roues (ou trois-roues) motorisés.

La zone du péage urbain (en rouge) et le positionnement des caméras de TfL (CCTV)



Source: Site du borough de Southwark, parking maps

Le non-paiement du péage urbain peut entraîner une amende de 130 livres (réduite à 65 livres lorsque le paiement intervient sous 14 jours), majorée à 195 livres en cas de non paiement sous 28 jours. Ces montants ont été réévalués en 2013 et alignés sur les montants des autres infractions à la circulation et au stationnement.

L'économie réalisée grâce au Blue Badge sur le péage chaque année s'élèverait en moyenne à 2 000 livres soit 2 600 €⁵.

2.3 La 'Low Emission Zone' du Grand Londres

Une Low Emission Zone (LEZ) est une aire dans laquelle sont instaurées des restrictions ou des interdictions d'entrée pour les véhicules les plus polluants, dans le but d'améliorer la qualité de l'air.

Londres a mis en place une LEZ en février 2008 afin de réduire les coûts de santé publique liée à la pollution de l'air sur son territoire. La LEZ est sous la maîtrise d'ouvrage de TfL.

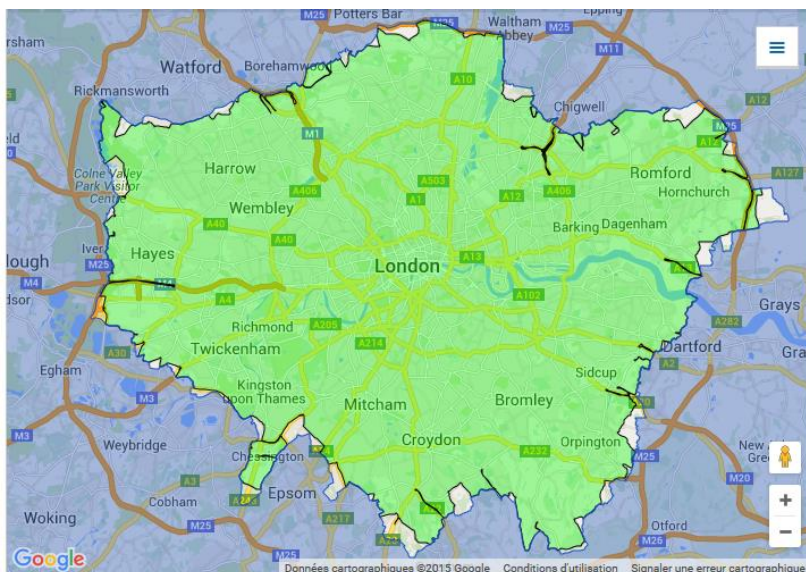


Le panneau signalant l'entrée dans la LEZ

Des panneaux indiquent aussi comment éviter de rentrer dans le périmètre de la LEZ aux véhicules non conformes aux normes.

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez?intcmp=2263>

⁵ D'après le trafic des Blue Badges qui exemptent de péage urbain, décrit plus loin dans la partie sur le stationnement



La Low Emission Zone (en vert) du Grand Londres (en blanc)

La LEZ fonctionne 24h/24, toute l'année et sur la quasi-totalité du Grand Londres (1 600 km²).

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/about-the-lez?intcmp=2263>

Les véhicules entrant dans Londres doivent donc respecter la norme Euro IV (2012) sous peine d'avoir à acquitter une taxe journalière de 100 ou 200 livres pour les poids-lourds et le transport de passagers. Sont concernés les poids-lourds, les camionnettes de plus d'1,2 tonne, et les cars, bus et minibus, mais aussi certains camping-cars et les 4 x4 et pick-ups immatriculés avant 2002⁶.

Les montants des contraventions relatives à la LEZ s'élèvent à 500 ou 1 000 livres en fonction de la taille des véhicules (avec remise de 50% en cas de paiement sous quinzaine).

Fin 2015, sous l'impulsion du maire, le Grand Londres a décidé le renfort de la LEZ pour le centre de Londres, la transformant en *Ultra Low Emission Zone* (ULEZ) dès 2020. Cette ULEZ aurait pour principe de s'ajouter au périmètre du péage urbain, et de n'y laisser entrer sans supplément que les véhicules n'émettant aucun rejet à l'échappement. Les autres véhicules seraient taxés à l'entrée de la zone d'un montant pouvant aller jusqu'à 100 livres pour les véhicules les plus polluants (cars, camions ne répondant pas au minimum à la norme Euro VI en 2020).

⁶ <https://tfl.gov.uk/modes/driving/low-emission-zone/make-a-payment#on-this-page-0>

Chapitre 3. Les contraintes sur le stationnement

A quel prix et où se gare-ton ?

Deux solutions s'offrent à l'automobiliste, se garer sur voirie ou chercher une place en ouvrage.

3.1 Le stationnement dans les parkings en ouvrage

Ces parkings ouverts au public sont souvent payants (toujours payants au centre de Londres). Ils sont généralement sous maîtrise d'ouvrage publique : à Londres ce sont essentiellement les boroughs qui ont cette maîtrise.

La capacité moyenne de ces parkings publics en ouvrage est assez restreinte (en 2005, de l'ordre de 156 places, mais cette estimation est possiblement sous-évaluée d'après l'enquêteur MVA). Leur faible taux de vacance en 2005 (16%) traduisait déjà la pression sur le stationnement.

Les parkings des boroughs, appelés *council-run car parks*, sont des parkings en ouvrage payants pendant la plage horaire diurne définie et en accès libre la nuit. La billettique n'est pas toujours à la pointe, il faudra que l'utilisateur soit muni de pièces dans la plupart des cas. En zone centrale, la taille moyenne de ces parkings est de 230 places.

Les principaux gestionnaires privés de parkings concédés à Londres

NCP (National Car Parks) est le plus ancien gestionnaire de parkings au Royaume-Uni, et le plus important dans Inner London avec la gestion de plus de 40 parkings (sur 100 à l'échelle du Grand Londres), soit environ 10 000 places (de l'ordre de 20% du stationnement public concédé). NCP propose des abonnements mensuels, trimestriels ou annuels.

Q-Park est également un gestionnaire de parkings majeur avec seize parkings dans le centre de Londres, ainsi que trois en périphérie et aux deux aéroports londoniens, soit plus de 6 000 places.

Gestionnaire de parking majeur en Europe, APCOA gère quelques parkings à Londres, notamment aux abords des aéroports, des gares et de l'O2, avec un total de 1 700 places dans Inner London.

Vinci est également présent sur le marché londonien avec 4 parkings dans le centre de Londres.

La tarification dans les parkings en ouvrage

Le prix du stationnement à Londres est fixé de manière à décourager les migrations alternantes en voiture (lorsqu'ils sont proposés, les forfaits 24h reviennent en moyenne à 32 livres, et le maximum atteint 48 livres). D'ailleurs les salariés et chefs d'entreprise utilisent massivement les transports publics londoniens, même s'ils sont bondés aux heures de pointe...

Le coût moyen de 2h de stationnement avoisinait en 2005 une livre. Pour actualiser ces tarifs (2015), les données ont été cherchées pour les parcs confiés aux trois principaux gestionnaires (encadré ci-dessus), soit environ 40% de l'offre totale des parkings publics en ouvrage dans Inner London.

Zoom sur l'offre de stationnement public en ouvrage des principaux gestionnaires (2015)

Capacité totale	Tarif de la 1 ^{ère} heure	Tarif 2 heures	Forfait 24h
17 459 places	6,30 £ (8,19€)	13,85£ (18,00€)	32,71£ (42,52€)

Sources : Agrégation des données 2015 collectées sur les sites web des gestionnaires NCP, Q-Park, APCOA

Le prix horaire des parkings en ouvrage peut être prohibitif dans les boroughs centraux, en moyenne plus de 6£ / 8€ en 2015 (à partir de 1,60£, et allant jusqu'à 9£/11,70€ dans les secteurs prisés), le record étant sur Oxford Street avec 18£ l'heure/23,40€. Les résidents peuvent bénéficier de tarifs préférentiels à la journée, mais n'ont pas d'abonnements spécifiques.

Comparé à Paris, le stationnement en ouvrage à Londres est deux à trois fois plus cher pour de la courte durée, l'écart est plus réduit sur les forfaits journée.

Comparaison des tarifs du stationnement en ouvrage Paris / Inner London

	Tarif de la 1 ^e heure	Forfait 2 heures	Forfait 24h
Londres (2015)	8,19€	18,00€	42,52€
Paris (2015)	3,74€	7,42€	31,71€
Ecart (%)	219%	243%	134%

Source : Londres : Agrégation des données 2015 collectées sur les sites web des gestionnaires NCP, Q-Park, APCOA et Paris : SAEMES, Vinci, Autocitè, Q-Park, Interparking, Effia

Le taux de change de 1,30€ par livre sterling a été pris pour la conversion de tous les tarifs dans ce rapport. Selon le taux appliqué, l'écart exprimé peut être plus ou moins fort.

Les parcs-relais

TfL développe une politique de parcs-relais, et détient de l'ordre de 11 000 places de stationnement automobile sur une soixantaine de stations de métro situées pour la vaste majorité dans les boroughs Outer London. Ces parkings sont gérés par NCP (National Car Parks) pour le compte de London Underground. La capacité de ces parkings est très variable (d'une dizaine à 500 places).

Pour ce stationnement, il est possible de payer depuis 2013 par téléphone, et en janvier 2014 plus de 35 000 clients s'étaient inscrits à ce service. TfL déploie ce service à l'ensemble de ces parkings dans le cadre de *Park and Tube programme*. Ils sont surveillés par caméra CCTV, ce qui permet d'utiliser le système de reconnaissance de plaques d'immatriculation pour facturer le stationnement. Comme pour le péage urbain, le système de paiement automatique AutoPay est accessible pour les utilisateurs de ces parkings depuis septembre 2015.

Ainsi en janvier 2014, 28 stations de métro acceptaient déjà le paiement via une application (the Dash Park) sur Smartphone au lieu de passer par un guichet ou un automate. L'application permet de prépayer pour acheter un ticket de parking ou un abonnement (mensuel, trimestriel ou annuel), et d'imprimer l'historique de facturation.

Pour rendre ce système billettique incitatif, les tarifs ont été gelés depuis 2014, alors qu'ils ont augmenté de plus de 3% pour ceux qui payaient en liquide. Le tarif journalier moyen passe de 5,02 à 5,18 livres les jours de semaine, soit des tarifs plus abordables que ceux des parkings alentours (en moyenne à 6,35 livres la journée, 26% plus chers toutes formules confondues). A noter que les tarifs sont plus bas le week-end : en moyenne à 2,15 livres le tarif journalier du samedi et 1,64 livre le dimanche.

Des emplacements ont aussi été créés pour les deux-roues motorisés (travail avec les boroughs) dans certains parkings. Leur tarif est plafonné à 2 livres/2,60€ la journée en semaine.

Dans les parkings situés aux abords des stations de métro, le montant des contraventions est fixé à 100 livres (avec une réduction de 40% si réglés sous quinzaine). Certains parkings de rabattement ont demandé une autorisation spéciale pour pouvoir déroger à la loi de 2012⁷

⁷ La loi de 2012 sur la protection des libertés individuelles *The Protection of Freedoms Act 2012*, "the Act" entend contre-balancer le pouvoir des propriétaires en faveur des individus. Un de ses chapitres est consacré aux très impopulaires sabots et mises en fourrière (Part 3, chapter 2 : Vehicles left on Land).

qui interdit au gestionnaire privé de faire appel à la fourrière ou d'immobiliser le véhicule (sabot).

Sur ces parkings privés, les gestionnaires affiliés aux organismes (BPA et IPC) peuvent demander à l'agence gouvernementale DVLA (Driver & Vehicle Licensing Agency) les coordonnées du propriétaire du véhicule en infraction pour le mettre à l'amende.

3.2 Le stationnement sur voirie

Le stationnement sur voirie ne peut se faire que sur la voirie locale, seuls quelques linéaires du réseau Red Route de TfL peuvent être ouverts à du stationnement la nuit. Dans ce cas, le stationnement y est gratuit (cf. l'annexe sur la signalisation).

Sur la voirie locale, le stationnement est réglementé par chaque borough. Depuis l'instauration de la dépenalisation du stationnement à Londres au début des années 1990, cette compétence relève des boroughs.

Les zones de stationnement contrôlé, conséquence inattendue de la dépenalisation

Depuis la dépenalisation du stationnement, les boroughs en charge du contrôle cherchent à clarifier les règles de stationnement et tendent à instaurer des zones de stationnement contrôlées (CPZ, voir aussi annexe 1).

Sur son territoire, chaque borough peut décider du nombre, des limites de CPZ et de leurs règles de stationnement. Pour la majorité des boroughs, durant les heures de restriction, seuls ceux ayant des permis de stationner (résidents seulement, ou aussi business) le peuvent. En dehors des heures de restriction, le stationnement est gratuit et ouvert à tous.

Les CPZ fleurissent, le Borough de Southwark (Inner London) en compte vingt-et-une qui couvrent la moitié de son territoire, tandis que tout le territoire de la City est couvert par une seule zone de stationnement contrôlé. Ce passage en CPZ est lié aux contraintes fortes sur l'espace public dans la zone centrale.

C'est la tendance dans le Grand Londres, en particulier pour alléger l'espace public des panneaux à chaque bout de trottoir et le rendre plus lisible afin de réduire le stress lié à la recherche de stationnement pour les résidents. L'offre de stationnement non contrôlé se réduit.

Par conséquent, le principal inconvénient pointé par certaines associations est celui de la difficulté accrue qu'ont les pendulaires motorisés pour se garer à proximité de leur lieu de travail (ce que cherchent les pouvoirs publics sans le nommer).

Plusieurs barèmes ou formules sont proposés aux usagers : résidents (dans leur quartier de résidence ou dans un autre quartier du borough éventuellement), professionnels (distinction selon les catégories) ou simples visiteurs.

Les types de places sur voirie par utilisateurs

Emplacements	Utilisateurs	Usage gratuit ou payant
Parcmètres / horodateurs	Grand public	Payant à certaines plages horaires
Places libres	Grand public	Gratuit (y compris sur le réseau Red route libre et gratuit la nuit)
Places réservées	Résidents	Permis payant
Places réservées	Public ciblé (business, handicapées, livraisons...)	Permis payant ou gratuit
Places mixtes "Shared use spaces"	Résidents et grand public	Permis résidents / payant à certaines plages horaires

Le stationnement des riverains

Le *resident parking permit* est une carte délivrée par chaque borough à ses riverains désireux de pouvoir stationner sur voirie. Les véhicules de plus de 11 passagers ne sont pas éligibles pour ce type de permis. Le permis de stationnement est valable soit :

- à l'échelle de son quartier de résidence : il est obligatoire pour ceux qui résident dans une zone de stationnement contrôlée (CPZ) et veulent stationner ;
- aux emplacements réservés aux riverains sur voirie locale quelle que soit l'heure ou la durée ;
- aux places dites *shared used bays* (qu'ils partagent avec les visiteurs payants) sans supplément tarifaire, et gratuitement la nuit sur des emplacements payants dans leur quartier de résidence (*Paid-for bays* ; avant 9h30 et après 17h30).

Pour l'obtention d'un permis, les riverains doivent justifier de leur domicile, du permis de conduire et des papiers du véhicule (« carte grise »). Il est généralement payant, de quelques dizaines de livres par an dans certains boroughs d'Outer London, et souvent plus de 100 livres dans les boroughs centraux⁸.

Les tarifs des permis de stationnement résidentiel sur voirie de boroughs londoniens

Borough	Tarif de base de l'abonnement annuel (£)	Tarif maximal de l'abonnement annuel (£)	Variabilité du tarif
City of London	s/o	s/o	
Camden	£82,84	£273,71	selon émissions
Greenwich	£57,00	£92,00	selon zone
Hackney	£10,00	£265,00	selon émissions
Hammersmith and Fulham	£60,00	£119,00	selon émissions
Islington	£0,00	£444,00	selon émissions
Kensington and Chelsea	£77,00	£212,00	selon émissions
Lambeth	£0,00	£260,00	selon émissions
Lewisham	£120,00	£120,00	Prix fixe
Southwark	£125,00	£125,00	Prix fixe
Tower Hamlets	£6,00	£170,00	selon émissions
Waltham Forrest	£12,50	£280,00	selon la puissance et nb de permis par ménage
Wandsworth	£140,00	£140,00	Prix fixe
Westminster	Gratuit	£141,00	selon émissions
moyenne de l'échantillon	£62,76	£203,21	
conversion en euro	81,60 €	264,17 €	

Source : website des boroughs, 2015

La City n'octroie aucun permis résidentiel.

Les tarifs des permis résidentiels sont très variables en fonction du borough et de sa politique menée, de sa situation centrale ou non, et aussi éventuellement des caractéristiques du véhicule (puissance ou niveau d'émissions CO₂), voire du nombre de permis demandé par le ménage. De même, à l'intérieur d'un même borough, le tarif résidentiel peut varier selon la caractéristique du quartier (commerçant ou pas).

⁸ Le permis de stationnement sur la voirie pour les riverains coûte 100 livres par an à Wandsworth, qui a été le second borough à mettre en place ce type de permis après Camden, ou encore 125 livres à Southwark.

A titre de comparaison, à Paris, le stationnement pour les résidents était au prix de 50 centimes d'euros par jour par véhicule, soit 2,50 € par semaine, ou encore 130€ par an. Ce niveau de tarif annuel était assez comparable avec les tarifs londoniens des boroughs de Central London. Depuis 2015, les tarifs ont été revus à la hausse avec un tarif de 1,50€/jour (possibilité de stationner à la semaine pour les résidents, dans l'une des 4 zones accessibles autour de la résidence principale -environ 2 000 places- sur les 160 zones de stationnement numérotées).

Il est intéressant compte tenu de la situation en Île-de-France de noter que certains boroughs proposent des prix plus élevés pour un permis supplémentaire par ménage en vue de dissuader la multimotorisation, d'autres ont des prix progressifs en fonction de la motorisation et/ou émission CO₂ du véhicule. Ci-dessous l'exemple d'un borough qui pratique des tarifs très variables en fonction de la motorisation et du nombre de véhicule, dans une fourchette de 16 à 364€ pour l'année.

Le coût du permis résident dans le Borough de Waltham Forest (Outer London)

par cylindrée (CC) pour les véhicules immatriculés avant mars 2001	par émission CO ₂ (g/km) pour les véhicules immatriculés après 1 ^{er} mars 2001	Premier permis par ménage	Deuxième permis par ménage	Troisième et au-delà par ménage
sous 900	moins de 120	£12,50	£42	£65
900 -3 000	121-225	£25	£90	£150
Plus de 3 000	Plus de 225	£120	£210	£280

Source : website du Borough

Le stationnement sur voirie pour les visiteurs

Le stationnement réservé aux visiteurs sur la voirie est payant et de courte durée pendant la plage horaire contrôlée.

Des tarifs sur voirie préférentiels pour les résidents des boroughs

Les résidents permanents peuvent aussi avoir des tarifs préférentiels pour stationner dans les parcs en ouvrage, ou sur voirie lors de leurs déplacements internes au borough de résidence. La formule se nomme *Voucher parking*, et est proposée seulement par quatre boroughs en 2005 (dont le Borough de Southwark, le seul de *Inner London*).

Les résidents de Southwark peuvent acheter des carnets de tickets valables dans l'une des 21 CPZ du borough pour eux-mêmes (*voucher parking*, cf. page suivante), ou pour les personnes qui viennent à leur domicile. Les tickets se présentent sous la forme de carte à gratter pour cocher la date et l'heure. Un carnet de 10 tickets journée leur est vendu à 45 livres/58,50€ (avec une ristourne de 20 livres sur le premier achat de carnet de l'année). Le ticket journée coûte 5 livres /6,50€, un ticket pour 5 heures 2,50 livres et 1,50 livres pour une heure. Les Blue badge ont une réduction de 50% sur ces achats. Ces tickets sont intéressants dans la mesure où ils permettent de stationner la journée alors qu'aux horodateurs, le stationnement est limité à deux ou quatre heures dans le Borough, et où ils offrent un tarif très avantageux comparé aux tarifs PaybyPhone de 2,50 livres ou 5,80 livres l'heure (tarifs majorés en cas de paiement en liquide).

Pour le Borough de Richmond, les coupons sont vendus à l'unité ou par carnet de 10 au tarif (de mai 2015) de 60 pence pour un coupon d'une heure, 1,15 livres pour un coupon d'une heure et demie et 2,20 livres pour un coupon de deux heures.

Le ou les coupons sont à laisser en évidence sur la vitre du véhicule du côté du trottoir grâce au bord replié, une fois remplis avec la date et l'heure d'arrivée. Jusqu'à deux coupons sont autorisés s'ils sont marqués de la même heure d'arrivée (2 à 4 heures autorisées selon l'aire de stationnement).

Les tarifs appliqués aux visiteurs sont également décidés par chaque borough, et donc variables de l'un à l'autre, tout comme ils sont aussi variables à l'intérieur d'un borough.

Les tarifs visiteurs d'un échantillon de boroughs londoniens

Borough	Tarif minimal pour une heure (£)	Tarif maximal pour une heure (£)
City of London	£4,80	£4,80
Camden	£1,25	£5,25
Greenwich	£1,00	£2,50
Hackney	£2,00	£3,00
Hammersmith and Fulham	£2,20	£2,80
Islington	£1,20	£6,00
Kensington and Chelsea	£1,20	£4,60
Lambeth	£2,00	£4,80
Lewisham	£1,60	£5,10
Southwark	£2,50	£6,00
Tower Hamlets	£3,40	£4,40
Waltham Forrest	£1,30	£1,30
Wandsworth	n/d	n/d
Westminster	£1,20	£4,40
moyenne	£1,97	£4,23
conversion en euro	2,76 €	5,92 €

Source : website des boroughs, 2015

Au centre de Londres, les tarifs sur voirie sont élevés, généralement autour de 5 à 6 livres de l'heure (soit entre 6 et 8€), et le stationnement est limité à quatre heures maximum (en journée, samedi inclus, ou partiellement inclus). Ce sont donc des tarifs largement supérieurs à la moyenne nationale de 1,21 livre par heure (1,57€), ou à ceux pratiqués dans Outer London (1,30 livre l'heure à Waltham Forest, 1,69€).

Les tarifs pratiqués à Paris sont inférieurs aux tarifs horaires moyens observés à Londres. Fixés par le Conseil de Paris, l'heure revient à 4€ en zone centrale, et à 2,40€/h ailleurs.

L'offre de stationnement sur voirie à Paris est payante en journée (de 9h à 20h)⁹ sauf les dimanches et jours fériés. Un dixième de l'offre est consacré à la très courte durée (rotatif sur les rues très commerçantes, limité à 2h pour visiteurs), le reste des places étant pour un usage mixte résident et visiteur (correspondant aux *shared places*), avec horodateurs.

Pour les professionnels (artisans, commerçants, entreprises), la Ville de Paris distingue les sédentaires qui ont les mêmes conditions que les résidents, des plus mobiles qui ont un tarif de 0,50€/h dans la limite de 7 heures consécutives.

Certains boroughs accordent des permis annuels pour se garer en zone de stationnement contrôlé (CPZ) non seulement à leurs résidents mais aussi aux pendulaires qui viennent travailler dans ces zones. D'autres boroughs réservent des emplacements à l'attention de certaines catégories professionnelles, livreurs¹⁰ ou « business » pour le personnel d'une entreprise. C'est le cas par exemple du borough de Southwark qui autorise des *business parking permits* pour le stationnement sur voirie, si l'entreprise est située dans l'une des CPZ du borough, et seulement pour celle-ci. Le coût d'un tel permis à Southwark est de 577,50 livres l'année et il est possible de le demander pour un trimestre ou un semestre.

⁹ L'amplitude a été allongée, c'était payant jusqu'à 19h avant 2015.

¹⁰ Dans le Brent, le permis annuel pour un véhicule de livraison est de 258 livres.

Ces permis peuvent être nécessaires pour les entreprises menant des travaux et ayant besoin de stationner. Tous les boroughs ne le proposent pas mais dans tous les cas, l'entreprise doit s'adresser au borough pour demander une autorisation ou un permis (sous forme de carte ou tickets) et s'acquitter du règlement.

Le stationnement sur voirie pour les personnes handicapées

L'obtention d'un Blue Badge est réservée aux personnes qui ont besoin d'une assistance pour se déplacer, définies comme celles physiquement incapables de marcher normalement ou avec les deux bras immobilisés, de façon substantielle et permanente¹¹.



Ce badge accorde à ces détenteurs, qu'il soit au volant ou passager, l'accès gratuit à des places réservées. Les Blue badges exemptent de péage urbain. Laissé en vue derrière le pare-brise, il permet aussi la dépose minute ou le stationnement sur la voirie locale, jusqu'à trois heures sur la ligne jaune simple. En outre les détenteurs du badge bénéficient du stationnement gratuit sans durée limitée sur les aires de courte durée (horodateurs et Pay by phone) en dehors de Central London.

Source : london.trusttown.net

Ces dispositions concernant le stationnement des *Blue Badges* sont appliquées au niveau national en réponse aux normes européennes¹², mais ne s'appliquent pas intégralement au centre de Londres. Pour la City et les boroughs centraux de Londres (Westminster, Kensington & Chelsea, et une partie de Camden), les règles de stationnement diffèrent du fait de la pression sur l'espace public disponible et du manque d'offre de stationnement en ouvrage¹³. Il existe dans la zone centrale de nombreux emplacements réservés aux Blue badges mais la durée de stationnement y est parfois limitée. Par ailleurs, le stationnement sur les emplacements de courte durée reste payant (avec une heure offerte quand le montant maximal est payé). Il leur est interdit de stationner sur les lignes jaunes ou sur les emplacements résidents, la dépose minute est autorisée.

Ainsi, en zone centrale, certains boroughs proposent en plus du *Blue Badge*, un macaron spécifique à leur territoire réservant des conditions de stationnement plus avantageuses à leurs résidents et/ou aux travailleurs handicapés. Par exemple, le Borough de Kensington propose un *Purple Badge* aux résidents handicapés qui leur donne un accès gratuit à toutes les places avec horodateur et à celles réservées aux résidents.

Le nombre de détenteurs a triplé depuis la fin des années 1980 : les autorités ont remarqué que les badges des personnes décédées ne leur étaient pas retournés, mais étaient le plus souvent réutilisés ou revendus¹⁴ :

Le marché noir de ces badges donne une idée de la valeur accordée au stationnement sur voirie à Londres, avec des prix de départ pour la mise en vente sur eBay allant jusqu'à 5 000 livres (6 500 €).

¹¹ A noter que les avantages accordés aux Blue badge ne s'appliquent pas dans les parkings des équipements tels que les écoles, hôpitaux, supermarchés ou aéroports (puisque ce sont des parkings privés).

¹² guide national édité par le secrétariat des transports DfT

¹³ <http://www.bluebadgelondon.org.uk/faq.htm>

¹⁴ <http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/2100343/Disabled-blue-badges-selling-online-for-up-to-5000.html> , article du 27 août 2015

La billettique du stationnement

Les emplacements payants sur voirie dits *Paid-for bays* regroupent plusieurs formules, actuellement concurrencées par le *pay by phone* en plein essor :

- Les zones à parcètres (metered bays, ou at meters, meter spaces) : stationnement sur voirie contrôlée, il est réglementé, à durée limitée (courte durée) ;
- La formule Pay-and-display correspond au système d'horodateurs délivrant un ticket pour la durée choisie au préalable. C'est la formule la plus répandue dans les rues londonniennes, le stationnement y est de courte durée et selon une grille tarifaire élevée.
- Les emplacements dits *voucher parking* sont destinés aux résidents qui se déplacent au sein de leur borough de résidence (et munis de coupons), et non tout public. Le stationnement y est de courte durée, maximum 4 heures.

Quand un automobiliste doit régler le stationnement, c'est en général à l'aide de monnaie avec des pièces de £2, £1, 50p et 20 pence en devant faire l'appoint (les automates ne rendent pas la monnaie). Quelques cas de coupons («*vouchers*») peuvent être signalés, mais ce mode est en voie de disparition en faveur de la carte bancaire et, de plus en plus, du téléphone. Le Smartphone est un nouveau support grâce aux applications qui font le lien entre l'immatriculation du véhicule, sa géolocalisation et le compte bancaire (via le numéro de carte bancaire). Il permet à celui qui utilise ce mode de paiement de moduler sa durée de stationnement, puisqu'il ne paye qu'au réel.

Paybyphone a une partie du marché de Londres, avec la City et dix boroughs (Barnet, Hackney, Haringey, Islington, Lambeth, Newham, Southwark, Tower Hamlets, Waltham Forest et Kensington&Chelsea), ainsi que quelques parcs tenus par des gestionnaires privés.

L'autre application Smartphone concurrente, RingGo, a été choisie par les boroughs de Ealing, Richmond, Lewisham et Croydon, et à l'essai dans celui d'Hammersmith&Fulham... RingGo opère aussi bien pour des parkings en ouvrage, que pour les différents types de permis de stationnement sur voirie délivrés par les boroughs. Comme l'application RingGo a été initialement conçue pour payer un trajet ferroviaire (avec First Great Western Railway), elle permet aujourd'hui de réserver et payer son trajet sur l'ensemble du réseau britannique.

Horodateur et agent – La City



Par exemple, la City a instauré le paiement par téléphone via l'application gratuite PayByPhone, la transaction est facturée 20 pence / 0,26€ (un SMS de rappel à 10p est en option car il est possible de recrediter à distance à l'aide de son smartphone). A noter que le paiement par carte bancaire n'est plus accepté sur ces automates.

Derekb/Flickr-CC

Les nouveaux modes billettiques commencent à être déployés, avec des avancées différentes selon les boroughs. Ces innovations permettent le *Cashless parking* (payer son parking sans monnaie). Pour inciter au changement d'habitudes de paiement, les tarifs sont plus incitatifs lorsque le conducteur règle par téléphone (voir cas des parcs-relais page 17).

De même, le stationnement pour les résidents se modernise peu à peu avec les cartes de paiement de stationnement, à puce, à l'instar des boroughs de Waltham Forrest ou de Richmond.

Le Borough de Richmond délivre des cartes¹⁵ à ses résidents (âgés de plus de 17 ans sur demande) qui leur octroient une réduction de 10% sur le tarif de stationnement des parkings publics et la gratuité pour une durée inférieure ou égale à 30 minutes sur les emplacements sur voirie. Ces cartes sont aussi valables dans les bibliothèques et dans certains équipements locaux comme les salles de fitness.



Du stationnement intelligent

Avec le souci de faire respecter le stationnement sur voirie, la City de Westminster située en plein cœur de Londres, a décidé d'augmenter les tarifs jusqu'à obtenir un taux de places vacantes de 15%.

Les tarifs horaires ont donc atteint jusqu'à 4,40 livres selon les secteurs (plus de 5,60€) en 2011 et sont restés stables depuis.

Westminster s'est lancé dans la première expérimentation londonienne de guidage au stationnement impliquant l'implantation de capteurs. De telles applications pourraient avoir un impact à court terme sur l'usage et le dimensionnement de l'offre, de même que sur la tarification ou le respect du paiement du stationnement.

(cf. « Veille sur les transports à Londres – Des JO 2012 à mi-2014 », IAU, octobre 2014, pp. 38-39).

Les contrôles et la verbalisation

Toutes les pénalités sont adressées et incombent au propriétaire du véhicule.

La dépenalisation du stationnement a été instaurée à Londres au début des années 1990 (suite au Road Traffic Act de 1991). Depuis que la compétence du stationnement a été transférée aux boroughs, les contrôles sont plus fréquents (voire systématiques), ce qui implique une discipline pour les automobilistes, de plus en plus respectueux des règles¹⁶. Ce transfert de compétences avec la systématisation des contrôles qui en a résulté ont eu pour effet un allègement global pour les contribuables londoniens estimé à 50 millions d'euros l'année de la dépenalisation.

Les contrôles sont effectués par les boroughs qui le plus souvent délèguent à un prestataire cette mission.

Le contrôle du stationnement dégage des recettes, de l'ordre de 250 millions de livres /320M€ pour l'ensemble des boroughs (pour l'année 2014/2015).

Les recettes de stationnement dépassent 20 millions de livres pour une dizaine de boroughs seulement, les recettes record étant celles de Westminster (plus de 74 millions de livres en 2014/2015), le Borough qui a aussi le plus de dépenses d'exploitation¹⁷.

Les recettes nettes (plus de 300 millions de livres pour tous les boroughs) sont réinvesties dans les transports publics, la voirie et l'environnement (par exemple il contribue au financement de l'accès aux transports londoniens des seniors et personnes à mobilité réduite). Alors que les dotations s'amenuisent, les boroughs essaient de préserver cette ressource malgré les pressions des citoyens. Ils améliorent progressivement les moyens de contrôle (caméras), renforcent et améliorent la signalisation, développent le nombre de zones de stationnement contrôlées, ainsi que la communication sur la politique de stationnement avec le public. Il en résulte davantage de recettes (baisse des coûts de gestion des parkings, hausse des revenus liés à la verbalisation et hausse des recettes du stationnement).

Pour rappel, à Paris, les recettes liées à la verbalisation pour stationnement sont partagées entre le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (50 %), la Région Ile-de-France (25 %) et la Ville de Paris (25 %).

¹⁵ pour en savoir plus : http://www.richmond.gov.uk/home/services/richmondcard/richmond_card_for_parking.htm

¹⁶ TEC n°228, janv.16, « Dépenalisation du stationnement, l'exemple de la Grande-Bretagne », pp.34-35

¹⁷ Données sur les recettes issues du rapport de la RAC Foundation, Leibling D., Dec 2015, *Local Authority Parking Finances in England*

La verbalisation



Les pénalités de stationnement sur voirie sont décidées au niveau de chaque municipalité, un barème étant proposé par le Gouvernement central (cf. tableau ci-après).

Pour Londres, chaque borough soumet le montant aux London Councils pour approbation, et confirme cette validation auprès du maire de Londres et du secrétariat d'Etat aux transports.

<http://www.moneysavingexpert.com/reclaim/private-parking-tickets>

Les Boroughs londoniens ont aussi la compétence pour la surveillance des voies de bus et des carrefours, et sur toutes les infractions de circulation mineures.

Sur la voirie principale gérée par TfL, le niveau de barème appliqué est le niveau fort. De même, stationner dans un couloir de bus est considéré comme relevant d'un niveau de pénalité fort.

Barème britannique des contraventions

Niveau de pénalité	Fort (avec réduction)	Faible (avec réduction)
Barème A	£60 (£30)	£40 (£20)
Barème B (appliqué par la majorité des Councils)	£70 (£35) 91€ (45,5€)	£50 (£25) 65€ (32,5€)
Borough de Waltham Forest (reflète les montants appliqués dans le Grand Londres)	£130 (£65) 169€ (84,5€)	£80 (£40) 104€ (52€)

Le barème de l'Etat considère deux niveaux d'infractions en fonction de leur gravité. Le niveau le plus haut (B) est souvent appliqué par les councils en dehors de Londres, à Londres les montants sont plus élevés comme en témoigne le barème appliqué également par le Borough de Waltham Forest, pourtant dans Outer London. Une réduction de 50% est appliquée sur toutes les pénalités lorsqu'elles sont réglées sous le délai de 14 jours.

Le barème britannique est plus sévère que le barème appliqué en France (avant la mise en œuvre de la dépenalisation prévue en 2018). Les contraventions concernant les infractions au stationnement s'élèvent à 17€, avec majoration possible à 33€ pour les infractions de 1ère classe (parcmètres), et à 35€, avec minoration possible à 22€ et majoration possible à 75€ pour les infractions de 2^{ème} classe (stationnement gênant ou abusif). Depuis juillet 2015, les automobilistes qui entraveraient la circulation des piétons ou des vélos en se garant sur leurs espaces réservés risquent une amende de 135€ pour stationnement "très gênant".

Des caméras de corps pour les agents en patrouille

Les études montrent une baisse des incidents, agressions verbales et physiques sur les agents (*Civil Enforcement Officers*) dotés de caméras de corps (fichier audiovidéo).

La City a mené un test de vidéosurveillance du stationnement à l'aide de caméra portée par des officiers en patrouille portant un badge distinctif (depuis mai 2015). Après la phase de test de six mois, et au vu des résultats et des réactions à ce test, la mesure est reconduite. Les séquences enregistrées (audio et vidéo) sont protégées par la Loi de protection des données (*Data Protection Act 1998*) et la City a également mené une étude pour évaluer les risques liés aux enregistrements et définir les mesures à mettre en place. Ces enregistrements servent de preuves irréfutables en cas de plainte.



<http://www.moneysavingexpert.com/reclaim/private-parking-tickets>

D'autres frais peuvent venir majorer le montant de l'amende, en cas d'immobilisation ou de mise en fourrière. Par exemple, le coût d'enlèvement d'un sabot est de 70 livres/91€, la sortie de la fourrière revient à 200 livres plus 40 livres par jour de garde (données du Borough de Waltham Forest).

Une mise en fourrière revient à Londres à 260€ auxquels s'ajoutent 52€ par jour de garde contre 150€ et 29€/jour à Paris.

En cas de véhicule amené à la fourrière, le possesseur du véhicule peut être remboursé de la course de taxi en demandant un reçu au Black Cab. La fourrière lui remboursera la course et retiendra une livre sterling.

Comme la loi informatique et libertés de 1978 n'a pas réellement d'équivalent en Grande-Bretagne, les policiers peuvent consulter les bases de données des assurances lors d'un contrôle de routine ou lors de la relève d'une infraction au stationnement.

De la même façon, les contrôles effectués par caméra sur la voirie fournissent les immatriculations des contrevenants. Celles-ci font ensuite l'objet d'une vérification par le personnel ayant accès au fichier DVLA (Driver & Vehicle Licensing Agency) renseignant sur le passif du véhicule.

3,82 millions de pénalités ont été dressées en 2014/2015 à Londres, rapportant un montant de 235 millions de livres /305,5 millions d'euros (71% des recettes liées à la verbalisation du pays), soit 62 livres en moyenne par verbalisation (80,6€).

En Ile-de-France, le total des recettes des amendes de police (stationnement et vitesse) perçues est d'environ 230 millions d'euros pour l'année 2013, soit un montant moindre que les recettes de verbalisation de stationnement de Londres (qui a un plus petit territoire).

La planification du stationnement à Londres

Etant donné le manque de données récentes relatives au stationnement dans le Grand Londres, il est difficile de qualifier les capacités de stationnement et leurs évolutions. La dernière enquête menée par TfL et publiée en 2005 est présentée en annexe 2.

Les tendances actuelles sont probablement contrastées entre Inner London où le stationnement est de plus en plus limité et les tarifs toujours plus dissuasifs, et Outer London où des efforts sont menés pour élargir l'offre en vue de satisfaire les familles, comme le montre l'évolution des normes. Les efforts portent aussi sur une politique de parcs-relais aux abords de stations de métro et de gares pour inciter les automobilistes (et les cyclistes) aux rabattements en gare. Cependant cette nouvelle offre est concurrencée par des applications mettant en relation des propriétaires d'emplacements avec des automobilistes, notamment à proximité des gares.

De nouvelles normes de stationnement

Les normes sur le stationnement sont éditées par le gouvernement métropolitain du Grand Londres (Greater London Authority, GLA) dans le plan stratégique d'aménagement, le London Plan. Le dernier plan est paru en mars 2015 (actualisation de la version de 2011). Ce document de planification fait la synthèse des politiques sectorielles de la GLA et définit une stratégie de développement métropolitain dont les objectifs et orientations sont établis à un horizon de 15 à 20 ans. Du point de vue des transports, la croissance de la métropole peut être soutenable moyennant une réduction des déplacements en voiture, le développement de l'électromobilité et l'amélioration de l'accessibilité londonienne en transport public.

Le London Plan s'appuie sur la volonté du Maire de déploiement du véhicule électrique¹⁸ pour des questions de santé publique¹⁹, et indique des ratios d'emplacements nécessaires pour le stationnement des véhicules électriques et pour les bornes de recharge.

Les normes maximales du stationnement résidentiel préconisées dans le London Plan 2015

Suburban	150–200 hr/ha	Parking provision	150–250 hr/ha	Parking provision	200–350 hr/ha	Parking provision
3.8–4.6 hr/unit	35–55 u/ha	Up to 2 spaces per unit	35–65 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit	45–90 u/ha	Up to one space per unit
3.1–3.7 hr/unit	40–65 u/ha		40–80 u/ha		55–115 u/ha	
2.7–3.0 hr/unit	50–75 u/ha		50–95 u/ha		70–130 u/ha	
Urban	150–250 hr/ha		200–450 hr/ha		200–700 hr/ha	
3.8–4.6 hr/unit	35–65 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit	45–120 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit	45–185 u/ha	Up to one space per unit
3.1–3.7 hr/unit	40–80 u/ha		55–145 u/ha		55–225 u/ha	
2.7–3.0 hr/unit	50–95 u/ha		70–170 u/ha		70–260 u/ha	
Central	150–300 hr/ha		300–650 hr/ha		650–1100 hr/ha	
3.8–4.6 hr/unit	35–80 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit	65–170 u/ha	Up to one space per unit	140–290 u/ha	Up to one space per unit
3.1–3.7 hr/unit	40–100 u/ha		80–210 u/ha		175–355 u/ha	
2.7–3.0 hr/unit	50–110 u/ha		100–240 u/ha		215–405 u/ha	

Source : chapitre 6A.3A du London Plan, mars 2015 (hr = habitable rooms, pièces habitables, ha = hectare, unit = logement)

L'offre nouvelle de stationnement est plafonnée par des ratios d'emplacements maximum, à l'exclusion du stationnement pour les Blue badges. Ainsi les *developers* pourront prévoir un volume de places de stationnement résidentiel établi sur la base du modèle d'accessibilité au transport public de TfL ((PTAL pour Public Transport Accessibility Level, jusqu'à une place par logement, ou 1,5 ou 2 places, selon le nombre de chambres du logement, sa localisation et le niveau de desserte, cf. tableau ci-après), à moduler selon d'autres considérations liées au contexte du projet. Dans les zones de Outer London les moins bien desservies (ou non

¹⁸ « The London Plan Electric Vehicle » paru en mai 2009

¹⁹ sur le plan financier seul, le contentieux à l'Union européenne pour non-respect des seuils exigés de limitation à l'exposition des citoyens au dioxyde d'azote représente 300 millions de livres en 2014 pour le Royaume-Uni.

desservies), ces normes sont à prendre avec discernement par les boroughs et à moduler en fonction de la consistance des projets (*flexibility*).

À noter que les boroughs peuvent décider de normes plus restrictives. D'ailleurs, TfL encourage à limiter l'offre de stationnement, et recommande les projets sans voiture (*car-free developments*), excepté pour les détenteurs de Blue badges. Le déploiement des solutions d'autopartage est demandé aux boroughs. Depuis 2010, TfL demande une justification pour tout projet incluant des parkings dans une zone desservie par les transports publics, ou encore une garantie que la création de stationnement n'affectera pas le réseau routier principal ou celui du transport public.

Les normes varient selon qu'elles concernent les résidents, les commerces ou les zones d'emplois :

- Dans les nouveaux quartiers, les *developers* doivent prévoir 20% d'emplacements pour les véhicules électriques des résidents en rechargement et 20% additionnels pour leur stationnement ;
- Pour les commerces, 10% des places doivent être dédiées aux véhicules électriques, et 10% supplémentaires sont à prévoir à l'avenir ;
- Pour les zones d'emploi, 20% des places doivent être dédiées aux véhicules électriques, et 10% supplémentaires sont à prévoir à l'avenir.

Les normes de stationnement pour les commerces préconisées dans le London Plan
 Exprimées en nombre de places par m² (SHOB)

Commerces	SHOB	Qualité de desserte moindre (modélisation PTAL 1)	Qualité de desserte intermédiaire (PTAL 2 à 4)	Qualité de desserte maximale (PTAL 5 et 6)
Alimentaire	Jusqu'à 500 m ²	30	35-50	75
	Jusqu'à 2 500 m ²	18	20-30	30-45
	Au-delà de 2 500 m ²	15	18-25	25-38
Non-alimentaire		30	30-50	40-60
Jardinierie		25	30-45	45-65
Centre ville, centre commercial, mail		30	35-50	50-75

Source : chapitre 6A.4 du London Plan Mars 2015 (PTAL pour Public Transport Accessibility Level)

Les commerces situés dans les zones moins bien desservies sont aussi situés dans les zones moins denses, ce qui explique la progressivité des seuils préconisés (tableau ci-avant).

Les normes de stationnement pour des bureaux préconisées dans le London Plan 2015

Situation du lieu d'emploi	Normes maximales conseillées en place par m ² de SHOB
Central London	1 place / 1000-1500 m ²
Inner London	1 place / 600-1000 m ²
Outer London	1 place / 100-600 m ²
Outer London dans les zones où les normes sont assouplies	1 place / 50-100 m ²

Source : chapitre 6A.4 du London Plan Mars 2015 (PTAL pour Public Transport Accessibility Level)

L'anticipation des besoins en stationnement

La modélisation du trafic routier à 2030 (intégrant les augmentations de capacité routière prévues au London Plan) montre que la congestion augmentera de 60% dans l'hypercentre, de 20% dans le centre et de 15% en dehors de la zone centrale. Les tensions croissantes sur la voirie et les niveaux de congestion sont tels que toute la politique des déplacements est revue avec l'ambition de favoriser l'ensemble des solutions alternatives à la voiture (transport public, autopartage, vélo...).

Les projets d'infrastructures à 2050 (identifiés et priorisés dans le London Infrastructure Plan 2050) pointent en matière de stationnement la nécessité de déplacer les aires de stationnement hors du réseau *red routes*, les besoins additionnels de stationnement aux gares de l'Outer London, les nécessaires étendues des contraintes sur le stationnement dans Central London, un développement à grande échelle du stationnement vélo aux gares et pôles majeurs du réseau londonien.

Gestionnaire de la voirie principale de Londres, TfL n'a pas de politique de stationnement à proprement parler. Cependant, le gouvernement métropolitain entend développer les capacités de stationnement aux gares de l'Outer London, ainsi qu'étendre les contraintes sur le stationnement dans Central London. TfL a désormais la gestion des « parcs-relais » aux métros, et se trouve impliqué dans la gestion de l'espace public autour des gares des réseaux ferrés CrossRail et Overground. Par exemple, les designers de la société CrossRail ont reçu des indications de TfL pour l'aménagement lié au rabattement telles que des seuils minimum pour le stationnement vélo par exemple. Les capacités de stationnement (vélos et voitures) aux gares CrossRail dépendront des possibilités offertes par le foncier disponible.

Conclusion

En conclusion, les coûts de possession et d'usage automobile sont plus importants pour un automobiliste britannique que pour un conducteur français. Les principales différences entre Londres et Paris concernent :

- le permis de conduire, qui est le seul poste de dépense à être nettement inférieur à l'équivalent français ou francilien ;
- les automobiles neuves sont plus chères à l'achat, mais les véhicules d'occasion seraient en revanche moins coûteux en moyenne ;
- le carburant, contrairement à l'a priori, est plus taxé en Grande-Bretagne qu'en France ;
- la taxe sur les véhicules routiers assise sur le taux d'émission de CO₂ du véhicule depuis 2005, en vigueur Outre-Manche, qui joue un rôle de frein psychologique à la (multi)motorisation et à l'achat d'un véhicule puissant pour bon nombre d'individus ;
- les contraintes de circulation avec le péage urbain et les zones à faibles émissions (LEZ et ULEZ) mises en place pour inciter au report modal et améliorer la qualité de l'air, qui ajoutent aux coûts d'usage de la voiture ;
- les plus faibles capacités de stationnement public à Londres, notamment en ouvrage ;
- le coût du stationnement sur voirie, plus onéreux à Londres, et aussi plus respecté du fait de contrôles plus systématiques et du niveau tarifaire des amendes, plus élevé que le nôtre ;
- la différence de coût de stationnement, encore plus nette pour les parkings en ouvrage, notamment dans les boroughs centraux (plus de 8€ l'heure en moyenne). Comparé à Paris, le stationnement en ouvrage à Londres est deux à trois fois plus cher pour de la courte durée, l'écart est plus réduit sur les forfaits journée ;
- le coût du stationnement résidentiel sur voirie, variable en fonction du borough, généralement plus coûteux dans le centre de Londres et même modulé en fonction de la puissance et niveau d'émission du véhicule, ou encore du nombre de véhicules par ménage. Dans ces cas, les écarts de tarifs avec Paris s'accroissent.

Le stationnement sur voirie a été conçu avant tout pour les résidents. Comme dans les autres grandes villes du Royaume-Uni, il est fortement conseillé aux visiteurs de garer leur voiture dans les parcs en ouvrage plutôt que sur la chaussée où les emplacements sont réservés aux titulaires d'un permis de stationnement. Ces places visent à leur garantir du stationnement à proximité de leur domicile (voire à l'ensemble du borough si comme Kensington & Chelsea, l'ensemble du borough est en CPZ). C'est aussi une source de revenus pour les boroughs qui ne bénéficient que de très faibles ressources fiscales propres. Le produit des amendes de stationnement est dédié au transport soutenable.

Le stationnement est payant pour les visiteurs, alors qu'il est généralement gratuit ou réservé moyennant un permis annuel pour les résidents dans leur quartier. Les ménages ayant plusieurs véhicules sont toutefois de plus en plus taxés, ainsi que les véhicules les plus polluants.

Concernant le contrôle du stationnement, il est plutôt opéré par caméras fixes ou embarquées sur le réseau principal de voirie, tandis que sur la voirie locale les boroughs le confient souvent à des sociétés privées.

Annexe 1. Les règles du stationnement sur voirie

Les règles de stationnement sur voirie s'appliquent 24h/24 toute l'année, y compris pendant les vacances scolaires, sauf indications contraires. Par exemple, dans le cas de la City, les jours fériés et de vacances, certains contrôles sont suspendus et des emplacements deviennent gratuits, notamment en bordure de trottoirs sur la ligne jaune.

Les règles de stationnement sur la voirie principale

Single red lines : Lorsqu'une simple ligne rouge souligne la chaussée du côté de la bordure du trottoir, cela signifie qu'il est possible de s'y arrêter à certaines heures, et des arrêts ponctuels peuvent se faire pour des livraisons ou les détenteurs du *Blue Badge* (personnes handicapées).

En général, l'interdiction de stationner est valable de 7 à 19 heures incluant partiellement ou non les week-ends mais il n'existe pas de standards.

Signalisation relative aux 'singles red lines'



Le panneau tel que celui ci-contre indique les heures et les durées maximales de stationnement autorisées. Les livraisons par exemple ne doivent pas excéder vingt minutes.

Double red lines : Lorsque la ligne rouge est double, il est impossible de stationner, déposer ou prendre quelqu'un ni même livrer (essentiellement pour des questions de sécurité et de fluidité du trafic). La seule exception concerne le transport de passagers géré par TfL (bus, minibus, taxi...). Pour les détenteurs du *Blue Badge*, il est généralement prévu des places de stationnement réservées, et une dépose minute est tolérée.

Ligne double du réseau Red route



<http://www.drivingtesttips.biz/what-are-red-routes-lines.html>

R DV RS/ Flickr-CC

“**Red route clearways**” : ce sont les artères du réseau TfL à quatre voies sur lesquelles aucun arrêt n’est possible excepté sur les aires de repos prévues à cet effet. Ces aires ne sont d’ailleurs pas marquées par des traits rouges sur toute leur longueur.

Le réseau Red Routes est contrôlé par des agents mais aussi par des caméras de surveillance qui permettent la verbalisation d’un véhicule en infraction.

Il est impossible de stationner sur le réseau Red Route, sauf la nuit sur les routes à ligne simple, gratuitement.

Ces emplacements ne représentent qu’une faible part du stationnement sur voirie.

En 2005, dans Inner London, 1% du stationnement non contrôlé sur voirie est sur le réseau red routes (2% pour Central London), contre 8% dans Outer London²⁰. En volume cela correspondait à une offre estimée à 37 000 places.

Les règles de stationnement sur la voirie locale

Un cadre général s’applique pour les règles de stationnement local. Ces règles sont ensuite affinées par les boroughs qui définissent les emplacements, les durées, les exceptions...

Double yellow lines : Le trait double signifie qu’il est interdit de s’arrêter ou de stationner. Des exceptions sont possibles si des panneaux (ou autre signalétique) l’indiquent pour certains horaires ou pour des livraisons.

Single yellow lines : le stationnement n’y est pas autorisé en journée selon les indications données par le panneau, les horaires étant variables d’une rue à l’autre. Il est possible que le panneau indique des exceptions pour les livraisons par exemple. Il est toujours possible de s’arrêter pour une dépose minute et le stationnement pour des livraisons de paquets lourds est permis lorsque les zones de stationnement sont trop éloignées de la zone à achalander.

La signalétique de voirie des boroughs

²⁰ selon les estimations de l’enquête MVA pour TfL, 2005



La ligne jaune signale que le stationnement n'est pas autorisé en journée, et un panneau précise la plage horaire où il est interdit de stationner.

En résumé, des restrictions de stationnement s'appliquent sur certaines périodes horaires (en général de 8h30 à 18h30 en semaine et jusqu'à 13h30 le samedi, seuls les quartiers de commerces ou d'affaires limitent le stationnement les week-ends. En dehors de ces périodes, il est possible de stationner sur les emplacements à ligne jaune simple.

En dehors des restrictions horaires, le stationnement sur les lignes jaunes simples est autorisé et gratuit pour tous, notamment le soir et le week-end.



Le panneau de zone de stationnement contrôlé, CPZ

Le panneau d'entrée de CPZ : '(controlled) parking zone' ci-contre signifie qu'il faut un permis pour stationner entre 9h et 17h. Chacun peut stationner avant 9 heures ou après 17 heures sur la ligne jaune simple à l'intérieur de la zone, cependant les délimitations géographiques de la zone ne sont pas indiquées sur le panneau ni à proximité.

Les panneaux ne sont parfois pas de prime abord visibles pour le conducteur, il lui est conseillé d'être à la fois attentif aux panneaux d'entrée de CPZ, et de connaître les délimitations de ces zones...

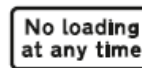
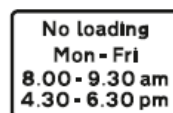
L'offre totale de places disponibles sur les lignes jaunes simples dans Londres est estimée à 600 000.

Les règles de livraison sur la voirie locale

Pour les livraisons de marchandises, les règles sont identiques et le même type de signalisation est décliné sur la voirie locale. Les livraisons peuvent être interdites durant certains créneaux horaires. Un camion de livraison n'est pas autorisé à stationner, il doit partir dès le chargement ou déchargement effectué.

La signalétique pour les livraisons

Livraisons interdites de 8h à 9h30 et de 16h30 à 18h30 du lundi au samedi



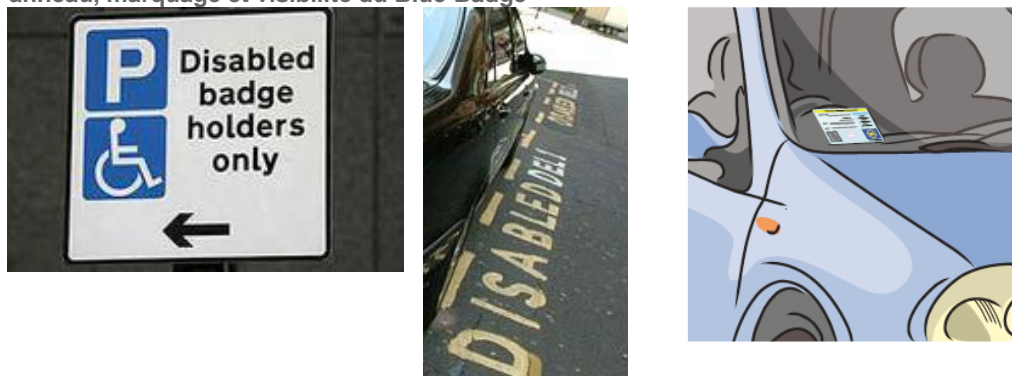


Les traits jaunes perpendiculaires sur le trottoir sont appelés des ‘blips’. Le trait simple indique que des livraisons sont possibles (il faut se reporter au panneau pour connaître les modalités horaires), tandis que le double trait signifie l’interdiction de livraison quelle que soit l’heure.

Les boroughs règlementent aussi le temps d’arrêt des livreurs et autres professionnels du fret. Par exemple, le Borough de Southwark (Inner London) n’autorise qu’un arrêt de 20 ou 40 minutes maximum selon les emplacements. Tout besoin spécifique ou ponctuel doit faire l’objet d’une demande préalable pour obtenir une autorisation par le Borough.

Du stationnement réservé à certaines catégories d’usagers

Panneau, marquage et visibilité du Blue Badge



Photos extraites de sites web et guide DfT

En dehors du cas spécifique des personnes handicapées, d’autres emplacements sur voirie peuvent être réservés gratuitement ou non à d’autres catégories d’usagers ou usages, telles que les aires de livraison. Les plus communs sont :

- aux médecins pour stationner près de leur cabinet, et au personnel de soin à domicile²¹ (permis incessible, moyennant 125 livres annuels à Southwark soit au même tarif que le permis résident),
- aux diplomates,
- aux taxis (aucun frais de stationnement),
- aux motos : il existe des emplacements réservés sur le réseau Red Routes et sur la voirie locale, les règles sont variables selon le borough²². Il peut être gratuit sur les emplacements de stationnement dans Outer London (cas de Waltham Forest),

²¹ Stationnement sur voirie locale (ligne jaune simple) maximum deux heures ; 5 permis par établissement

²² Un site web recensant les places 2RM a été mis en place sur une initiative privée, avec un recensement des places sur le terrain plus ou moins fiable (<http://www.parkingforbikes.com/map/onlinemap>). Cette carte interactive fournit aussi la localisation des aires de livraison, les places réservées aux Blue badges, et d’autres informations relatives à la route (présence de caméras contrôlant la vitesse), les stations service et ateliers de réparations, les toilettes publiques...

tandis que pour les boroughs centraux l'obtention d'un permis à tarif réduit est de mise. Dans le Borough de Southwark, les résidents ont des permis spécifiques pour leurs deux-roues motorisés à tarif réduit (31 livres l'année). Le stationnement des deux-roues motorisés sur voirie est gratuit sur les emplacements réservés, mais il est interdit en dehors de ces zones. Seul le Borough de Kensington & Chelsea (Inner London) aurait à ce jour introduit du stationnement payant pour les deux-roues motorisés²³ sur l'ensemble de la voirie locale (et ne dispose pas d'emplacement sur Red Routes), mais conserve des places accessibles avec le permis résident²⁴.

Pour le cas des véhicules électriques, beaucoup de boroughs autorisent du stationnement gratuit, ou du moins à tarif réduit là où le stationnement est payant ou réservé aux résidents. Toutefois, dans le Borough de Kensington & Chelsea, le stationnement avec recharge de véhicule électrique (deux stations) se fait aux mêmes conditions que le stationnement visiteurs : durée limitée (2 ou 4 heures) et stationnement payant par horodateur à certaines plages horaires. Par ailleurs, pour les frais liés à la recharge, un abonnement annuel au réseau de bornes *Source London* est nécessaire, et coûte 10 livres (2014).

En outre, des emplacements sur la voirie sont aussi réservés aux *car clubs* (stations d'autopartage), à la demande des opérateurs et sur accord du borough, moyennant une redevance.

Quelques panneaux spécifiques au stationnement de voirie

Panneau indiquant une zone de stationnement résidentiel



Chaque borough décide du découpage des zones de stationnement résidentiel qu'il nomme par des lettres.

Le permis doit être parfaitement visible à l'intérieur du véhicule sous peine d'amende.

Le permis ne garantit pas l'obtention d'une place. Si le conducteur ne trouve pas de place ou n'a pas de permis de stationner pour la zone dans laquelle il se trouve, il devra rechercher une place payante... ou attendre le soir pour se garer durant la plage de stationnement gratuite, accessible à tous.

Le seul empêchement de stationner peut être la suspension de la zone de stationnement (cf. panneau ci-après).



Panneau indiquant une suspension temporaire de stationnement

Une suspension peut être décidée et balisée par le borough suite à un besoin ponctuel signalé comme un déménagement ou une livraison spéciale, mais aussi pour un mariage ou des funérailles, ou encore pendant des travaux dans un bâtiment. Il faut faire la demande au borough au moins 5 jours ouvrés avant la date, sauf en cas d'urgence comme des travaux de réparation sur les réseaux d'eau ou de gaz. Cette suspension est dans la plupart des cas facturée au demandeur (c'est 51 livres par jour par emplacement dans le Borough de Kensington).

Habeebee/ Flickr-CC

²³ "We want to encourage resident motorcyclists to park in motorcycle bays rather than between cars in residents' bays where they are vulnerable to being damaged and do not always make best use of kerbside space. We have located residents' motorcycle permit bays so that all residents are only a few minutes' walk from one. Most of the bays are fitted with locking anchors for securing motorcycles. - See more at: <https://www.rbkc.gov.uk/parking-transport-and-streets/parking-permits/motorcycle-parking#sthash.cyvVcdVJ.dpuf>"

²⁴ Deux types de permis résident deux-roues motorisés : l'un gratuit autorisant le stationnement sur les emplacements dédiés aux riverains avec 'M/C Permits Only' peints sur la chaussée, l'autre payant dit « Combined motorcycle permit » donnant accès à davantage d'emplacements moyennant 103 livres par an (ou 86 livres pour ceux qui détiennent un *Advanced Rider Training Certificate*).

Il existe aussi des **places mixtes dites *shared used bays*** à la fois à destination des résidents ou autres usagers munis d'un permis et des visiteurs (payants).



Panneau indiquant les règles de stationnement pour les visiteurs

Le stationnement visiteurs est possible du lundi au samedi inclus, entre 8h30 et 18 heures, pour une durée maximale de quatre heures. Il est interdit de reprendre un ticket de stationnement à moins qu'une heure se soit écoulée depuis le départ du véhicule (c'est la règle du no-return). Ces emplacements sont ouverts aux détenteurs de permis.

Annexe 2. Le dernier recensement londonien sur l'offre de stationnement

Le nombre de places publiques sur voirie

En 1999, TfL a commandé une enquête sur le volume d'offre de stationnement du Grand Londres, puis a réitéré cinq ans plus tard pour évaluer les incidences des différentes politiques menées sur la voirie sur l'offre de stationnement. Pour ce qui est du stationnement sur voirie réglementé, ce sont les boroughs qui sont sollicités pour faire remonter les données du recensement. Les places possibles sur les lignes simples sont estimées à partir d'un ratio puisqu'aucun emplacement n'est délimité sur ce linéaire.

Le stationnement réglementé (On-street controlled, OSC, dans l'enquête) comprend à la fois du stationnement gratuit (zones bleues) et du stationnement payant (horodateurs...).

Le stationnement sur voirie non-contrôlé (On-street non-Controlled, OSN) englobe le stationnement sur la voirie principale (sur les lignes rouges simples, à certaines heures), sur la voirie locale (sur les lignes jaunes simples, à certaines heures) et du stationnement gratuit qui subsiste dans des ruelles et certains interstices urbains.

L'offre de stationnement public sur voirie (2005)

	Nombre de places réglementées (OSC)	Nombre de places non contrôlées (OSN)	Offre totale de places	part du stationnement réglementé
Inner London	368 328	600 331	968 659	38%
dont Central London	171 000*	30 300	201 300*	85%*
Outer London	542 273	2 187 200	2 729 473	20%
Capacité totale Grand Londres	910 601	2 787 531	3 698 132	25%

Source : d'après recensement MVA 2005, * estimations IAU

Surface totale occupée par le stationnement de voirie



La surface totale occupée par le stationnement sur voirie à Londres couvre la surface du Borough de Southwark (29 km²).

source : infographie ZipCar, 2014

Il est difficile de faire un parallèle avec Paris, étant donné la structure urbaine complètement différente des deux métropoles et des périmètres peu comparables.

Toutefois, pour apporter un éclairage, on peut noter qu'en 2005, Paris offrait plus de places de stationnement sur voirie que Central London (280 000 contre 200 000 places), ce qui se comprend pour une ville très peuplée comme Paris alors que Central London concentre plutôt l'emploi. En revanche, Inner London offrait plus de places que Paris et la petite couronne réunies (plus de 960 000 places contre 840 000 places).

En 2014, la situation a beaucoup évolué pour Paris qui a réduit l'offre de stationnement sur voirie (142 983 places sur voirie hors Bois, d'après le Bilan des déplacements 2014 édité par la Ville). Le stationnement sur voirie est essentiellement mixte (maximum 2 heures en tant que visiteur et 7 jours consécutifs en tant que riverain) : 90% des places sur voirie sont mixtes, 9% sont des places rotatives (maximum 2 heures) et 1% sont des places où le stationnement est gratuit (et voué à disparaître). Le stationnement des riverains sur voirie est de plus en plus limité comme en témoigne la chute du nombre de cartes de stationnement résidentiel délivré annuellement (en 2005, près de 254 000 cartes contre moins de 139 000 en 2014).

Les parkings privés

Les parkings privés sont en général hors voirie, soit résidentiels, c'est-à-dire associés à des habitations (et accessibles aux seuls résidents), soit associés à l'utilisation d'un bâtiment ou d'un site particulier (bureaux, centres commerciaux...).

Les parkings privés résidentiels

Les parkings privés constituent la majeure partie de l'offre de stationnement en France, et cette part est hors de contrôle des collectivités hormis à leur conception (cf. normes des plans locaux d'urbanisme). Il en est de même en Grande-Bretagne. Les normes plafonnant le stationnement résidentiel pour les nouveaux logements sont édictées par l'autorité du Grand Londres, GLA.

Dans le recensement quinquennal, le parking résidentiel (PR: Private Residential parking) comprend les garages et les parkings privés et ceux compris à l'intérieur de lotissements, en bas d'immeubles... Considérant que peu de changements étaient intervenus sur cette catégorie de stationnement en 5 ans, l'enquête MVA de 2005 a repris sur la base d'un échantillonnage les données de la précédente enquête (2000) et les a actualisées.

Inner London compte 274 700 places privées résidentielles (PR), contre 2 148 000 places dans Outer London, soit 2 422 700 places privées résidentielles au total dans le Grand Londres. Cette offre est à mettre en regard avec l'offre de stationnement dédiée aux résidents sur voirie :

L'offre de stationnement résidentiel (2005)

	Nombre de places réservées aux résidents sur voirie	Nombre de places privées résidents	Offre totale	Part de l'offre privée / offre totale
Inner London	128 935	274 700	403 635	68%
Outer London	86 016	2 148 000	2 234 016	96%
Capacité totale Grand Londres	214 951	2 422 700	2 637 651	92%

Source : d'après l'enquête MVA/TfL 2005

A Paris, l'offre privée résidentielle était estimée en 2005 à 450 000 places (enquête de l'observatoire des déplacements de Paris, 2000-2005). L'offre privée est actuellement évaluée à 523 000 places, et représente deux-tiers de la capacité totale de stationnement. L'offre résidentielle privée représente 97% de l'offre résidentielle totale (publique et privée), alors qu'à Inner London la part du stationnement résidentiel privé ne représente que 68% de l'offre résidentielle totale.

Les parkings privés non-résidentiels

L'enquête de stationnement (MVA/TfL, 2005) recense les parkings privés non-résidentiels (Private Non-Residential car parks, PNR) même s'ils ne sont pas nécessairement en ouvrage. Ils appartiennent à une entreprise (bureaux/entrepôt/usine), un commerce, un établissement scolaire ou universitaire, un hôpital ou un équipement sport/loisirs, ils ne sont donc pas accessibles au grand public mais au public ciblé du personnel et de la clientèle... Ce sont des parkings de faible capacité, 60% d'entre eux ont au mieux 10 places.

Ils peuvent être payants pour la clientèle, voire pour les employés dans les cas où un plan de déplacement (*workplace travelplan*) a été mis en œuvre²⁵.

Ils sont généralement exploités par un gestionnaire affilié à l'un des deux *trade bodies* britanniques, soit BPA, British Parking Association qui représente environ 130 gestionnaires de parking (dont Vinci, Q-Park, LCP, certaines universités...), soit IPC, Independent Parking Committee qui représente 47 gestionnaires indépendants.

L'offre de stationnement non-résidentiel hors voirie (2005)

	Nombre de places publiques en ouvrage (POS)	Nombre de places privées (PNR) salariés + autres cibles	Offre totale
Inner London	32 800	123 300 + 74 700	230 800
Dont Central London	19 800	17 400 + 6 700	43 900
Outer London	189 100	548 100 + 303 600	1 040 800
Capacité totale Grand Londres	221 900	671 400 + 378 300	1 271 600

Source : d'après les estimations médianes, enquête MVA /TfL, 2005

Paris comptait en 2005 693 000 places dans les parcs concédés, contre 763 200 en 2014, la part du stationnement en ouvrage restant stable à 9% de l'offre de stationnement globale.

²⁵ Se reporter à l'étude IAU « Des exemples de plans de déplacements à travers l'Europe », mars 2011 (cas d'hôpitaux, d'aéroports...)



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49