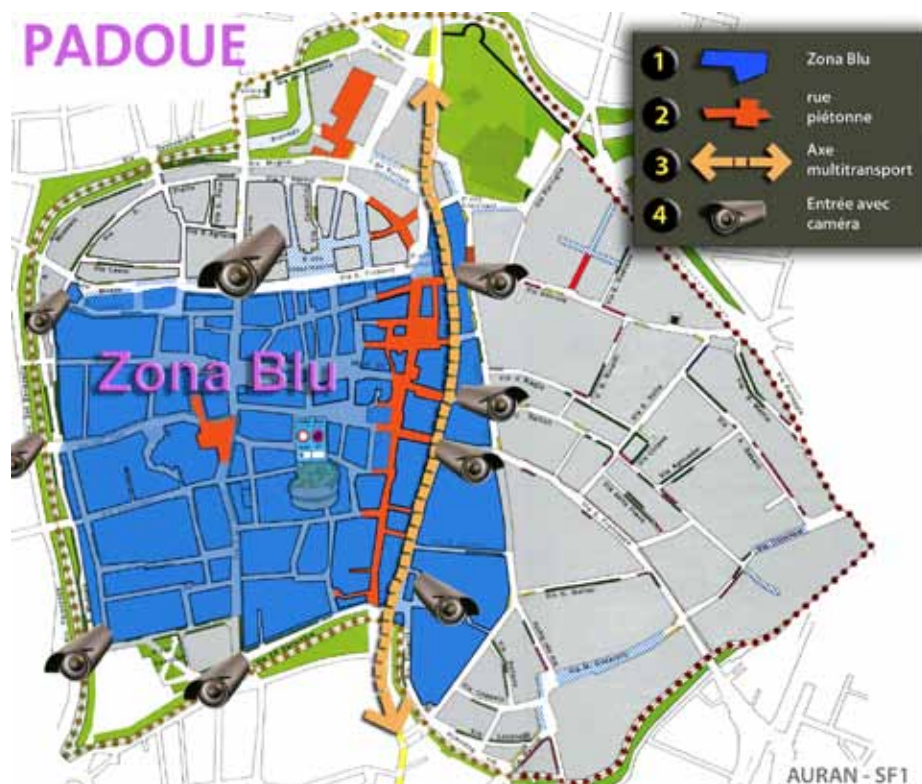


# ZTL: une réglementation massivement adoptée par

En Italie, les stratégies de restriction d'accès automobile dans les centres-villes se traduisent par les Zones à trafic limité (ZTL), un dispositif permettant un accès aux seuls résidents, services urbains, transports publics, modes doux, ainsi qu'à certaines catégories d'usagers disposant de «permis d'accès». Une gestion basée sur la réglementation, qui n'est pas (toujours) équivalente aux péages urbains...



mesures complémentaires développées. Livourne, Parme, Padoue et Ferrare ont mis l'accent sur leur politique cyclable: Livourne est passée de 3% à 15% d'utilisation du vélo, tandis que Ferrare, ville cyclable depuis toujours (ses rues étroites offrent une configuration idéale à la pratique du vélo), ne se contente pas de rivaliser avec Copenhague (30% de part modale vélo), mais développe des itinéraires jusque dans les communes périphériques.

Il faut mentionner que les habitants des villes plébiscitent généralement les actions de leurs maires en matière de mobilité: Milan a accepté à 79% l'élargissement de sa ZTL, couplée à un développement des transports publics.

## Effets pervers, et solutions...

Pourtant, les villes ayant introduit les ZTL connaissent parfois des effets indésirables. Le plus symptomatique est le report modal vers les deux-roues motorisés (ou «motorini»). Dans certaines villes, ces motorini représentent aujourd'hui jusqu'à 15% des déplacements.



ZTL de Padoue. Vigile contrôlant l'accès des «motorini» sur un axe piétonnier

## L'apparition des ZTL en Italie

Les Zones à trafic limité (ZTL) ont été introduites en Italie en réaction à la pression croissante de l'automobile dans les centres-villes dès les années 1970-1980. Les pionnières en la matière sont des «villes d'art», Ferrare, Florence et Sienne, qui ont un intérêt patrimonial à prendre des mesures limitant les impacts de l'automobile sur leurs centres anciens afin de les protéger de la pollution atmosphérique.

En 1999, un décret ministériel autorise l'installation de dispositifs de contrôle d'accès électroniques, donnant un coup d'accélérateur à l'introduction de nouvelles ZTL. Rome, Turin, Parme, Pise se dotent de tels dispositifs, tandis que Milan et Bologne expérimentent un système de péage urbain et que Gênes se lance dans les «crédits de mobilité».

## Les ZTL en pratique

La plupart des ZTL sont de nos jours contrôlées par des outils télématiques: les portes d'accès au périmètre ZTL sont équipées de caméras permettant de relever le numéro des plaques des véhicules entrant dans la zone. Ces numéros sont ensuite confrontés à une base de données informatisée recensant les ayant droits.

En Italie, la gestion de la mobilité urbaine est laissée au pouvoir des municipalités. Chaque commune est ainsi libre de définir le périmètre de la ZTL, les conditions d'accès, la tarification éventuelle des laissez-passer ou les plages horaires d'utilisation.

Un corollaire de cette liberté d'action en matière de mise en œuvre: l'efficacité et les conséquences des ZTL varient entre les villes et dépendent très fortement des

# les villes italiennes



**ZTL de Modène.** Axe principal de la ZTL, un samedi après-midi. Photos: Alain Rouiller.

ments. Parme et Pise ont connu ce report, et en sont venues à interdire tout stationnement de ces engins sur les trottoirs, et à proposer du stationnement gratuit aux entrées des ZTL. Cette mesure est efficace, puisqu'un report sur le vélo a été observé. Mais le recours aux deux-roues motorisés a réduit les espoirs de report modal vers les transports publics. Celui-ci n'a pas eu lieu, souvent faute d'un renforcement de l'attractivité de ces derniers. Par ailleurs, à en croire la réaction de certains opposants, un report de destination a parfois été observé, surtout pour les déplacements liés aux achats, qui s'orientent vers les zones suburbaines où aucun contrôle particulier de la mobilité n'a été mis en œuvre.

La mise en place de ZTL s'accompagne souvent d'efforts importants des municipalités pour faire face aux campagnes d'oppositions systématiques alimentées par les commerçants. Parfois, les règles de contrôle voulues par le système ZTL s'affaiblissent pour minimiser ces oppositions. Par exemple, l'augmentation des ayant droits - voire des passe-droits - réduit les possibilités de contenir le trafic au niveau espéré. L'assouplissement de la réglementation issue de ces négociations reste parfois une solution acceptable, comme à Bologne, où l'accès automobile est libre le samedi.

La fiabilité technologique du système électronique de contrôle permet de limiter les risques de fraude, puisqu'il n'est plus nécessaire d'exercer un contrôle policier qui s'avère

souvent lacunaire faute de ressources ou de volonté politique. Le dispositif implique en revanche une certaine lourdeur pour les ayant droits occasionnels (clients d'hôtels par exemple), ces derniers devant s'annoncer par avance auprès des services municipaux.

Quid de l'efficacité économique des ZTL? Alberto Croce, ancien responsable de la mobilité à Ferrare, nous indique que les coûts de mise en œuvre, de gestion et d'exploitation du système de contrôle d'accès sont réduits par rapport aux bénéfices réalisés. En effet, même si les recettes liées aux infractions baissent avec le temps, elles restent suffisantes (4 millions d'euros par an à Turin!) pour couvrir les frais engendrés. Les amendes sont donc toujours «utiles» au système, ce qui peut être critiquable...

## Réaménagement des centres

Limiter la circulation automobile grâce à la ZTL permet de dégager de l'espace pour d'autres usages. Une stratégie complémentaire d'affectation de ces espaces au profit des piétons, cyclistes et transports publics

est essentielle. Le réaménagement des espaces publics est certes coûteux, mais une approche coordonnée d'aménagement et de réglementation semble la clé du succès.

Julie Barbey, [julie@geographis.ch](mailto:julie@geographis.ch) ■

Pour aller plus loin:

Dossier sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) => Journée 2011.

Projet Democrites: [www.democritos.ipacv.ro](http://www.democritos.ipacv.ro)

Zones environnementales: [www.lowemissionzones.eu](http://www.lowemissionzones.eu)



**ZTL de Ferrare:** capitale de la mobilité douce en Italie et modèle de cohabitation piétons-cyclistes.

## Restrictions d'accès: variantes

Plusieurs projets de restriction d'accès à l'automobile ont vu le jour ces derniers temps, dont les ZTL. Parmi les autres dispositifs mis en œuvre, on peut notamment citer:

- le péage urbain, tel qu'appliqué à Londres ou à Stockholm: chacun est libre d'accéder au centre-ville, moyennant le paiement d'une taxe d'entrée;
- la vignette environnementale, mise en œuvre notamment à Berlin: l'accès au centre-ville est autorisé à tous les véhicules munis d'une vignette dont le prix dépend de la qualité écologique du véhicule;
- la circulation alternée, appliquée le plus souvent à titre exceptionnel (Athènes, Bruxelles): la circulation en ville est autorisée en alternance entre les véhicules munis de plaques d'immatriculation à numéros pairs ou impairs.

Avec l'évolution des outils télématiques à disposition, des solutions hybrides sont de plus envisageables. La plus prometteuse pourrait être celle développée par le projet Democrites: un crédit de mobilité, analogue aux crédits carbone, et couplée avec la ZTL à Gênes. Ce crédit est offert gratuitement aux habitants pour une période donnée; une utilisation excessive du transport motorisé se traduit par un dépassement du crédit et par le paiement du volume excédentaire «consommé». Rue de l'Avenir reviendra sur ce projet européen, dont les résultats viennent d'être publiés.