

ZTL, une expérience qui commence à faire école

Nées en Italie au début des années 90, les «zones à trafic limité» ont été progressivement adoptées par bon nombre de villes de la Péninsule pour gérer la circulation dans les centres. Retour sur une visite récente à Turin, et sur un outil de gestion modulable qui commence, timidement, d'être exploité ailleurs.

La ZTL est à l'origine conçue comme une mesure favorisant la préservation patrimoniale des centres anciens. Son utilisation s'inscrit aujourd'hui dans des plans de déplacement à l'échelle de la ville voire de la région urbaine, et poursuit des objectifs environnementaux de limitation des nuisances (congestion, pollution). Alternative potentielle au péage urbain, elle est basée sur un contrôle d'accès par caméra, modulé dans le temps et selon les types d'usagers, géré par des dispositifs informatisés.

Favoriser les transports publics

Les objectifs, les dispositions prises et les mesures d'accompagnement varient selon les villes (voir références encadré). A Turin, il s'agissait prioritairement d'alléger la charge de trafic dans le centre de la ville et d'optimiser l'offre en transport public existante en favorisant l'avancement des bus. Mandatée par la Ville, une entreprise privée a développé un très impressionnant système informatique, qui gère tout à la fois les accès à la ZTL, les carrefours à feux (priorité aux bus, gestion de la congestion) et l'information en temps réel aux usagers.



Turin, porte d'entrée. Panneaux d'entrée, affichage intelligent et marquage au sol. Une caméra enregistre le numéro de plaque des voitures entrantes. Photo D. von der Mühl.



Turin, ZTL situation 2012. 36 portes contrôlent les entrées dans la zone. Les droits d'accès et les moments autorisés varient selon les secteurs, les types d'usagers et les types de véhicules.

Des places revalorisées

La mise en place de la ZTL dès 2004 et son extension en 2010 participent aussi d'une volonté de revalorisation culturelle et touristique de la Ville. En témoigne le réaménagement de trois places emblématiques, longtemps dédiées au stationnement, désormais devenues piétonnes. L'opération a été rendue possible par des partenariats public-privé pour la création de parkings souterrains (privés) sous les places publiques.

A Turin, les conditions d'accès dans la zone peuvent sembler complexes au non-initié: hors le début de matinée, où le transit est interdit entre 7h30 et 10h30, elles varient selon les secteurs voire les rues (réservées au transport public), les types d'usagers, les types de véhicules. Par ailleurs visant d'abord à maîtriser la congestion dans le centre, l'instauration de la ZTL ne s'accompagne pas d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée, et la perspective ne semble pas envisagée. Dans des rues peu réaménagées, une circulation plus fluide n'est ainsi pas toujours un avantage pour le piéton.

A Nantes – et bientôt à Genève

Reste que l'outil est intéressant, et qu'il est adaptable. En France, Nantes l'a exporté et

exploité pour la deuxième étape de transformation du Cours des 50-Otages, ce large boulevard à fort trafic, déjà réaménagé et limité à 30 km/h (voir RdA 4/2011). En Suisse, Genève va tout prochainement procéder à un essai à la rue du Rhône. Rien dans la loi suisse ne s'y oppose, aux dires de l'Office fédéral des routes, pour autant que l'on respecte le «principe de proportionnalité». Bon à savoir.

Dominique von der Mühl ■

Pour en savoir plus

- Page dédiée aux ZTL sur le site www.rue-avenir.ch
- Bulletin n° 4/2011 «Europe: les bonnes pratiques».
- Supplément à paraître dans le n° 3/2014 (visite à Turin).
- Article sur les ZTL dans le bulletin RdA France n°23, novembre 2008 www.ruedelavenir.com
- Pages du site internet de la Ville de Turin (en italien): www.comune.torino.it/trasporti/ztl/