

ZTL

zone a traffico limitato

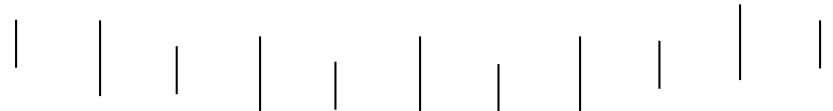


Pour une Ville
plus Sûre et plus
Agréable à Vivre

la modération de la circulation
en Europe
4 avril 2014

la ZTL

une solution italienne



aller voir

...





4 avril 2014

G



4 avril 2014

Gi





4 avril 2014

Gilbert lieutier ZTL

8



4 avril 2014

G



D





4 avril 2014

G



B



4 avril 2014

Gilbert lieutier ZTL

14

4 avril 2014

G





des chiffres

la part du vélo peut rendre compte de l'équilibre obtenu par certaines villes

- Pise: 14% des déplacements internes
- Livourne: plus de 15% pour l'accessibilité au centre
- Mantoue: de 10 à 40% du trafic sur les voies principales d'accès au centre
- Ferrare plus de 30%

**comment ces résultats
sont-ils obtenus?**

avec des aménagements cyclables?



ces résultats sont d'abord obtenus

- par une maîtrise efficace
de l'usage de l'automobile

ces résultats sont d'abord obtenus

- par une maîtrise « à l'italienne » de l'usage de l'automobile

l'outil de base:

- la « Z.T.L. »

« zone à trafic limité »

complété dans certaines villes par des «périphériques»:

- essentiellement la politique de stationnement
- et une politique en faveur des piétons, des cyclistes et des transports publics

**un mode de fonctionnement
apparu dès les années '60**

conforté par la loi en 1989

quasi généralisé depuis

les fondements de cette solution

- une ou plusieurs **zones** constituant (le plus souvent) le centre historique sont définies
- l'**accès** aux véhicules motorisés individuels est **limité** à certains usagers:
 - les résidents
 - les services de sécurité
 - les cyclistes
 - les transports publics
 - certains « autorisés »

quel fondement juridique?

la loi 122 de 1989 définit

- **les aires piétonnes**
- **les ZTL**
- **la possibilité d'organiser dans les ZTL, du stationnement pour les résidents (à titre gratuit ou payant)**

la loi 122 de 1989 *précise*

- que les communes ne sont pas obligées de garantir du stationnement gratuit à proximité des zones réglementées
- que dans les aires piétonnes ou les ZTL les infractions au stationnement entraîneront la mise en fourrière des véhicules

la loi 122 de 1989

« justifie » la ZTL

- par la prise en compte des effets du trafic
 - sur la sécurité,
 - sur la santé
 - sur l'ordre public
 - sur le patrimoine environnemental et culturel
 - sur le territoire

en fait,

la loi a rattrapé la réalité

- il semble bien que la création des ZTL, apparue bien avant la loi de 1989, résulte, au fond, de la volonté de beaucoup de villes de donner la priorité à la sauvegarde du patrimoine et de la qualité de vie sur les « exigences » de la circulation automobile

- c'est aussi le souci de stopper la fuite des résidents du centre
- et un moyen de faire face à la pression du stationnement

dés 1984 de nombreux référendums locaux ont donné l'occasion aux italiens d'exprimer leur soutien massif (de 60% à 70%) à la mise en œuvre des ZTL



4 avril 2014

G

on peut aussi penser

- que c'est l'attachement des italiens à leurs pratiques, à leur mode de « consommation » de leur ville, qui a entraîné ce réflexe
- plus encore que les monuments, ce sont « les gens dans la rue » (la passeggiata) qu'ils ont souhaité préserver



4 avril 2014

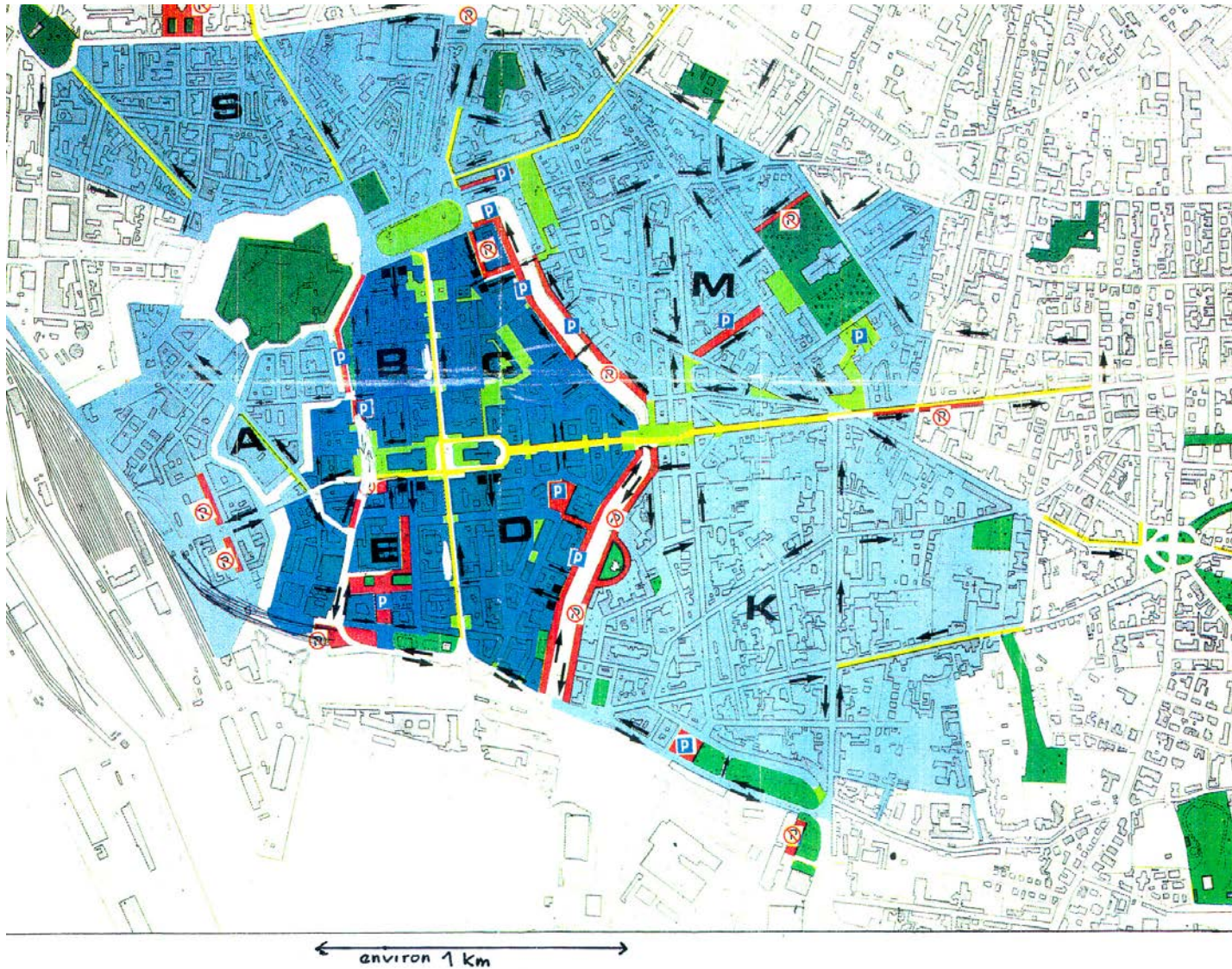
Gilbert lieutier ZTL

37

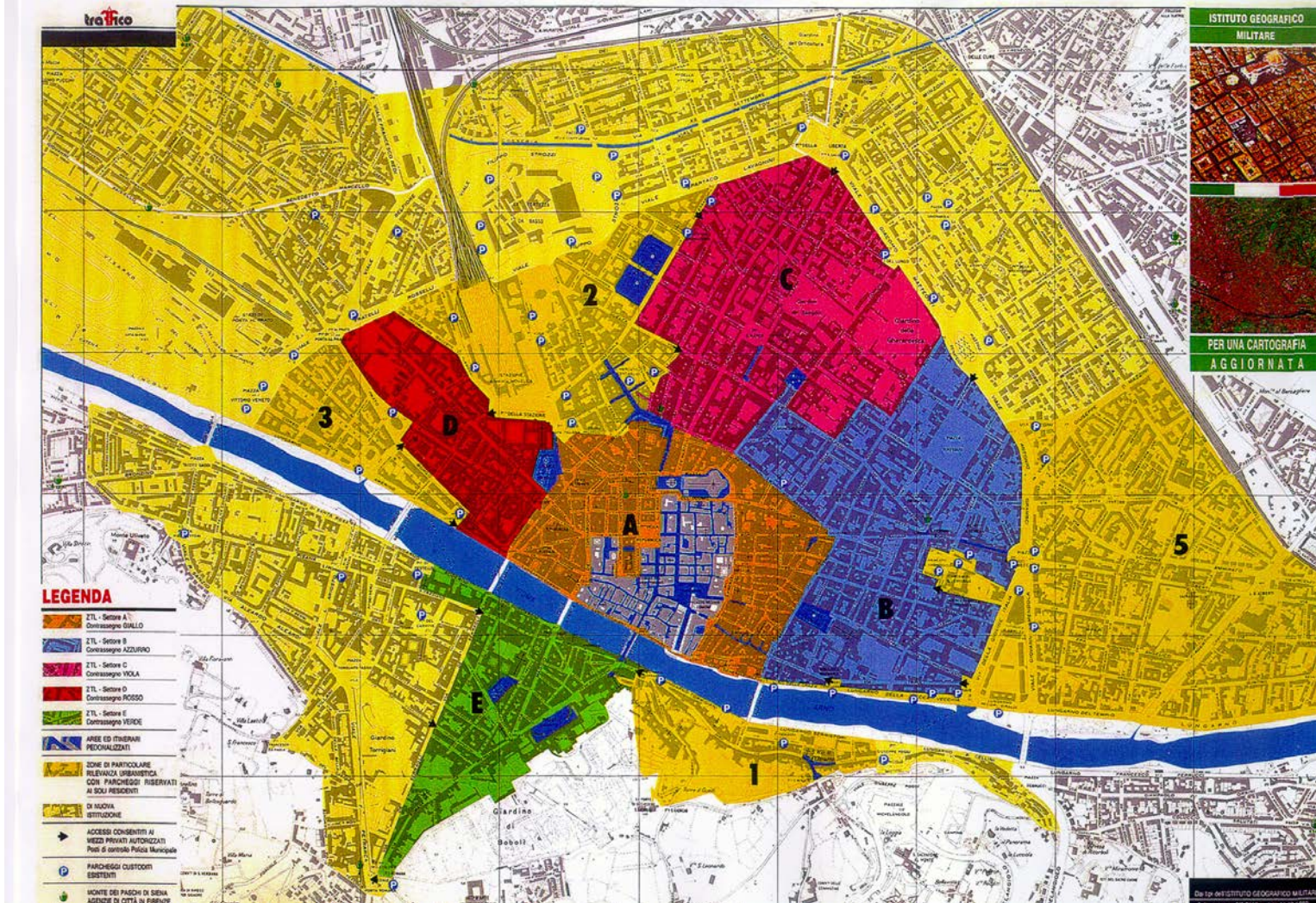


**comment ça
marche?**

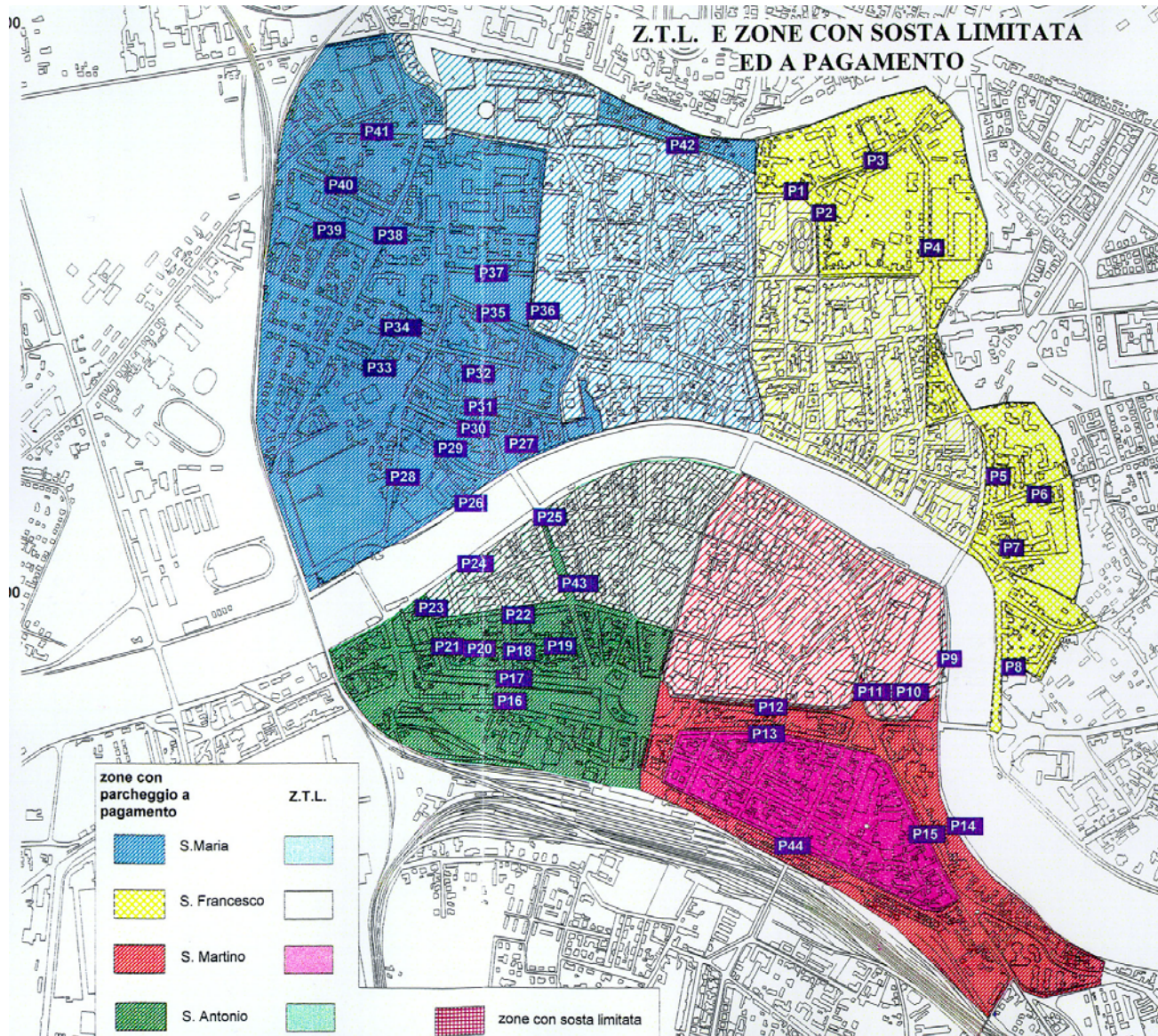
Livourne



Florence



Pise



Novare

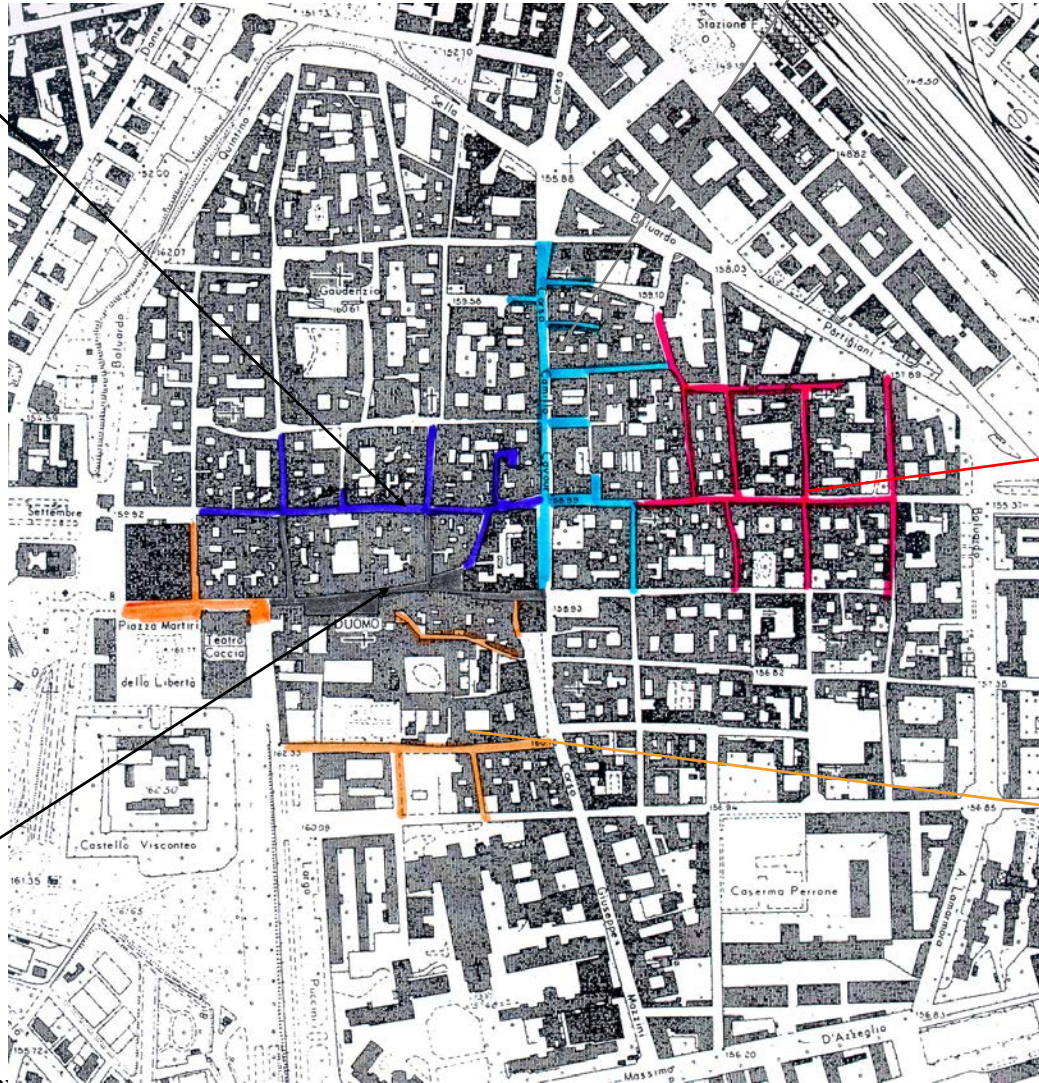
1973

1977

1993

1969

1990



4 avr 2014

Glenn Heider ZIL

le contrôle d'accès

- **une limitation d'accès permanente**
- **ou à « faisceau horaire »** (*exemple de Turin*)

quelques exemples de réglementations

- **les résidents**
 - **peuvent avoir libre accès complet**
 - **peuvent se voir imposer un itinéraire pour l'entrée et un itinéraire pour sortir de la ZTL**
 - **le document permettant l'accès peut être gratuit ou payant (le nombre de véhicules autorisés par foyer est variable)**

quelques exemples de réglementations

- **les livraisons**
 - **autorisées sous condition de tonnage et d'horaires**
 - **emplacements réservés (marquage jaune) ... et contrôlés!**
 - **un véhicule individuel n'est pas nécessairement un véhicule de livraison**

quelques exemples de réglementations

- **le stationnement**
 - **matérialisation de 3 types d'emplacements:**
 - *Blanc, jaune, bleu (en et hors ZTL)*
 - **souvent non autorisation aux résidents si garage privé**

quelques exemples de réglementations

- **les autorisations/dérogations**
 - transports publics, taxis
 - services publics: gaz, téléphone, service de nettoyage, poste, services municipaux, ...
 - police, pompiers, secours, ...
 - médecins en service
 - invalides enregistrés

quelques exemples de réglementations

- **les autorisations/dérogations**
 - les vélos, (pas les cyclomoteurs)
 - les clients des hôtels (parfois des restaurants)
 - les propriétaires de garages privés
 - parfois certains types de véhicules (*électrique, non polluant,...*)





4 avril 2014

ORSO
MATTEOTTI
R LA LIBERTÀ
1924

**zona
traffico limitato**



Lun - Ven 7,30 - 10,30

divieto di transito a :
- veicoli non autorizzati
eccetto :



Lun-Ven 10,30 - 17,00

divieto di transito a :
- veicoli benzina Euro 0 - 1
- veicoli diesel Euro 0 - 1 - 2

**controllo elettronico
degli accessi**



HOTEL UMBRIA
CITTA' DI CASTELLO

CAMERA
No.

Si autorizza alla sosta il ve
dal giorno
al giorno

HOTEL UMBRIA

ASSESSORI
POLIZIA MU

**AUTORIZZAZIONE
PER LA ZONA**
CON PCU
Ordinanza Sindacale n. 5 del 8-1-1997

N° 62289

TARGA 13J 8676 R
Pisa, Il 05-12-01 - ora 0800

HOTEL TERMINUS & PIAZZA
Via Colombo, 45 - 56125 PISA

 COMUNE DI SIENA POLIZIA MUNICIPALE	RESIDENTE	N.	GENNAIO	LUGLIO
			FEBBRAIO	AGOSTO
			MARZO	SETTEMBRE
			APRILE	OTTOBRE
			MAGGIO	NOVEMBRE
			GIUGNO	DICEMBRE

INTERSTATARIO	VEICOLI TARGA
TRANSITO AUTORIZZATO NELLE SEGUENTI VIE, VICOLI E PIAZZE	
SOSTA AUTORIZZATA NELLE SEGUENTI VIE, VICOLI E PIAZZE	
NOTE	
VALIDITA' DAL AL	D'ORDINE DEL SINDACO SIENA LI

APERTURE A TARGA

exemple de Sienne

- **les résidents** (données 2000)
 - accès pour 1 véh/foyer
 - stationnement: 30€/mois
 - sur 100 foyers: 50 demandent l'accès; 30 le droit de stationner
 - pas de stationnement sur voirie si garage

exemple de Sienne

- **les commerçants**
 - **livraisons en dehors des heures d'ouverture du commerce**
 - **2 créneaux: 6h/9h ou 9h/9h30**
 - **impossibilité utiliser véhicule personnel non commercial**
 - **incitation à utiliser système de distribution de type collectif**
 - **facilité (10h/20h) si véhicule électrique**

exemple de Sienne

- **les commerçants**

comme partout,
ils ont d'abord été « contre »

... et puis ...

exemple de Sienne

- autorisation de circuler pour les artisans pendant les heures de travail; stationnement avec disque horaire
- contrôles stricts par la Police; amendes perçues par la commune
- les « pendulaires » ont un accès par lignes de minibus depuis parkings périphériques

le bilan des ZTL

- protection effective, efficace, des zones concernées, c'est à dire généralement du centre

le bilan des ZTL

- protection effective, efficace, des zones concernées, c'est à dire généralement du centre
- **priorité forte aux résidents des zones centrales**

le bilan des ZTL

- protection effective, efficace, des zones concernées, c'est à dire généralement du centre
- priorité forte aux résidents des zones centrales
- **solution efficace pour les activités économiques: livraisons, activités artisanales**

le bilan

- sans aménagements, piétons et cyclistes sont favorisés
- dans le centre les transports collectifs ont retrouvé fluidité et surtout ... une clientèle



le bilan

- suppression (généralement) du problème du stationnement dans les zones centrales
- réduction du besoin d'équipements de « protection » des piétons contre l'envahissement automobile (bornes, potelets, ...)

le bilan

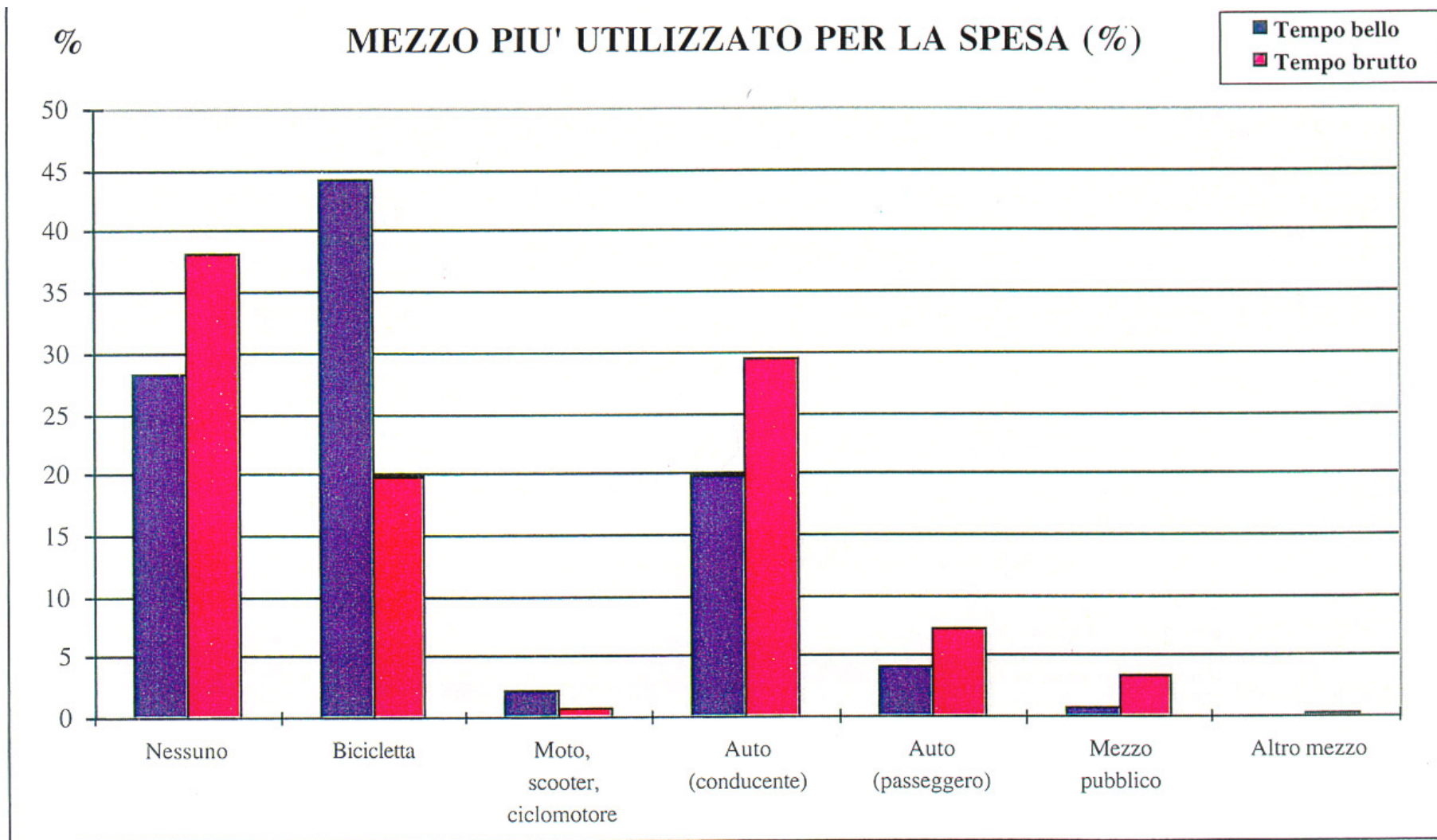
- incitation efficace pour le report modal des actifs du centre ...
- ... donc réduction forte des trafics de pointe

le bilan

- bilan commercial très positif (malgré les réticences/résistances initiales traditionnelles en Italie comme ailleurs

indicateur: les baux commerciaux

modes de déplacements pour le motif « achat »



le bilan

- attractivité du centre renforcée: qualité du cadre de vie, réduction des nuisances, maintien des commerces et artisans (mieux qu'en zone piétonne)
- protection du patrimoine et renforcement de l'attractivité touristique

indicateur: le coût de l'immobilier

quelques défauts (parfois)

- insuffisance d'actions qualitatives: aménagements, modération des vitesses
- gestion des « autorisés » plus ou moins rigoureuse

en conclusion

- ce n'est pas le Paradis
- c'est loin d'être la perfection
- mais des avancées intéressantes
- et surtout ... la démonstration
qu'il **est possible de maîtriser**
l'usage de la voiture

en conclusion

- ce qui est en œuvre c'est un tri de l'accès automobile et parfois des possibilités de stationnement selon l'utilité économique et sociale définie par la collectivité
- une preuve que ça marche : pratiquement toutes les villes ont adopté la ZTL

les « périphériques » de la ZTL

le stationnement

l'objectif

- éviter **autour** de la ZTL les effets pervers des restrictions de stationnement **dans** la ZTL
 - accroissement de la « pression » en périphérie du centre
 - gêne des fonctions résidentielle et commerciale
- prolonger, renforcer la stratégie (de maîtrise de l'usage de l'auto)

les actions

- création de zones à stationnement limité (autorisé aux seuls « autorisés »)
- répartition de l'offre entre résidents (et « autorisés ») et visiteurs (affectation des emplacements)
- fixation de l'usage
 - par la réglementation (durée)
 - et la tarification

c'est à dire

... une vraie gestion

Des outils
modernes de
gestion du
stationnement
(exemple à Lucca)

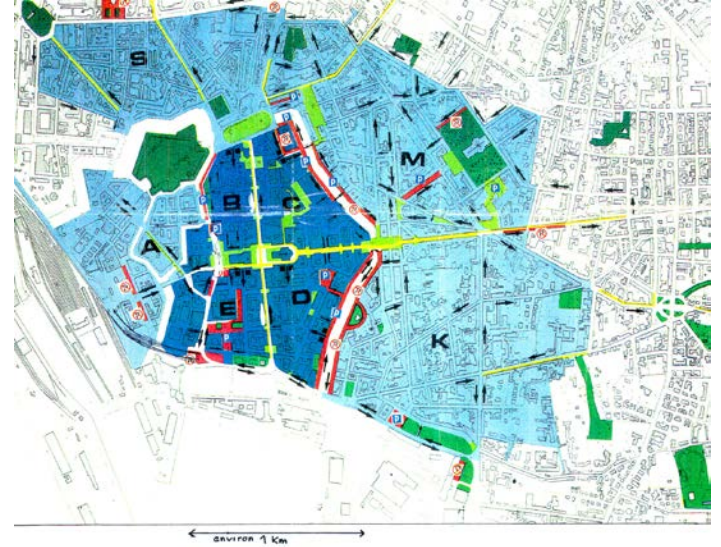


4 avril 2014

exemple de Florence

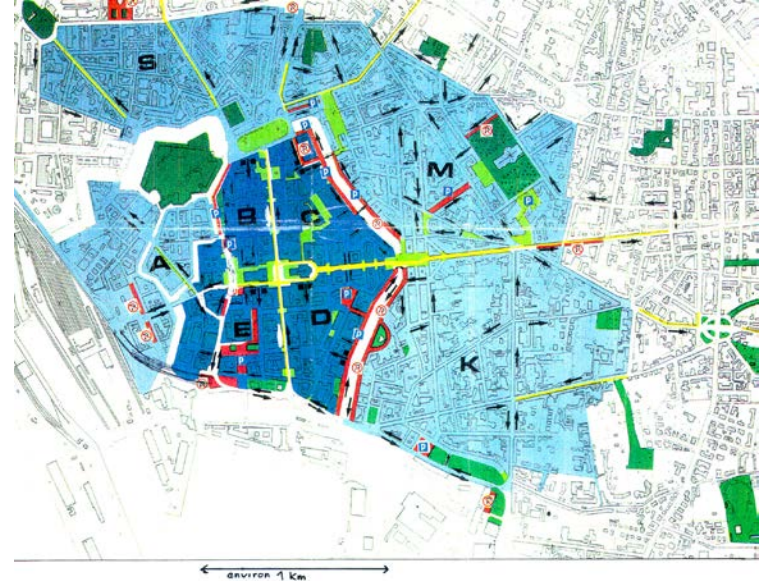
- 30% à 50% des places réservées gratuitement aux résidents (et médecins si moins de 2h); préférentiellement dans rues résidentielles
- stationnement à rotation (payant <2h) dans les rues commerçantes
- zones « mixtes »: gratuit résidents et payant sans limite de durée pour non-résidents

exemple de Livourne



- zones à stationnement réglementé (bleu clair) interdit de 7h30 à 19h30 sauf dérogation (dont clients hôtels et laboratoires, artisans, ...)
- itinéraires TC: livraisons (non gênantes) de 9h à 11h

exemple de Livourne



- aires piétonnes: livraisons de 7h à 10h
- dans le centre (rouge)
 - durée inférieure à 2h, stationnement gratuit avec disque ou payant de 9h à 20h
 - Libre de 20h à 8h
 - Interdit de 8h à 9h !!!

les piétons

**des solutions complémentaires
pour accéder à la ZTL**

pour valoriser les parkings de périphérie

Perugia



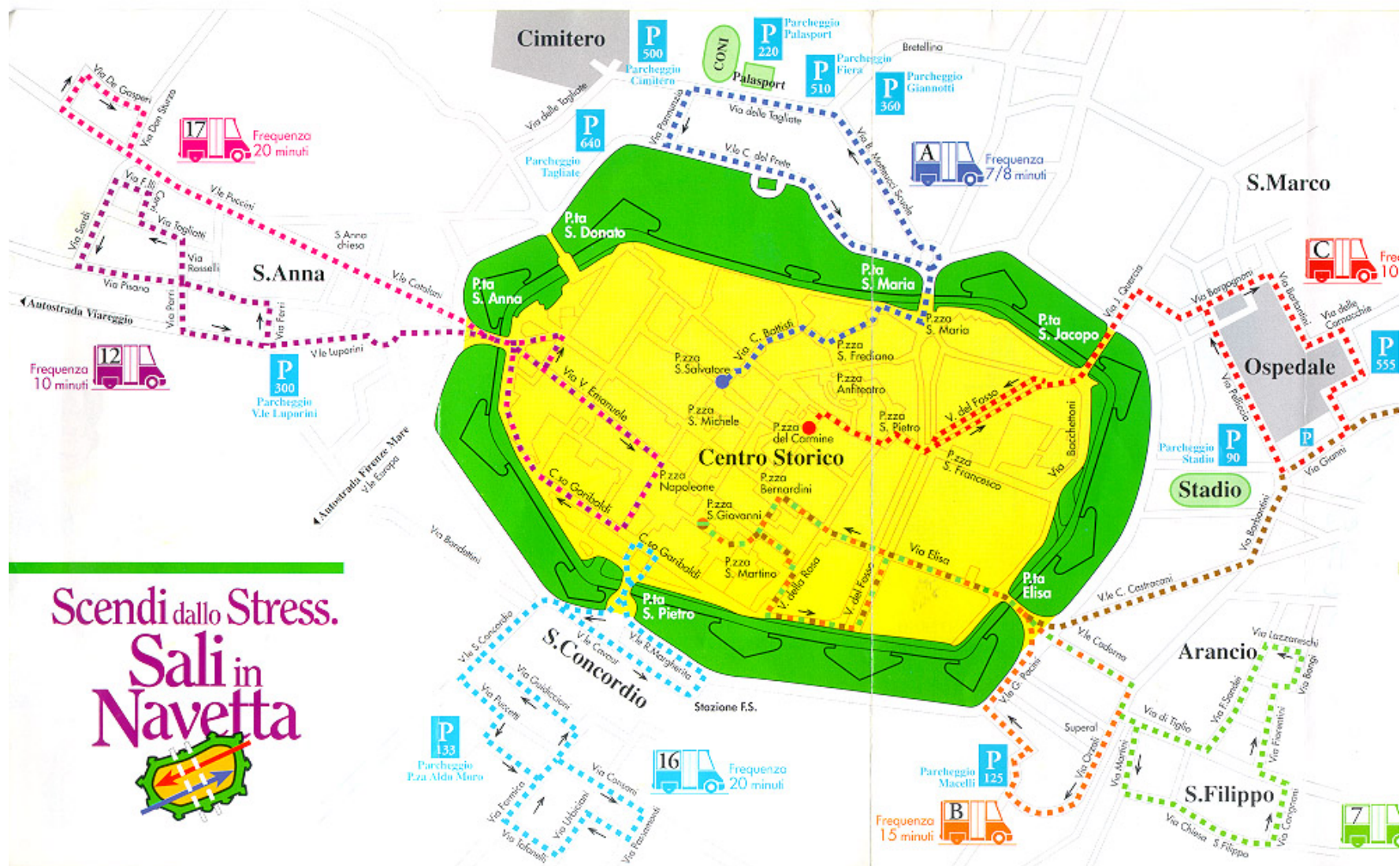
4 avril 2008 **Città di castello**

Gilbert lieutier ZTL

les transports publics

des navettes pour desservir les ZTL

Lucca

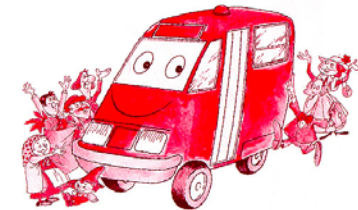


4 aviii 2014



DA MARTEDI' 7 GENNAIO 1992

*Ti accompagna nel
cuore della città*



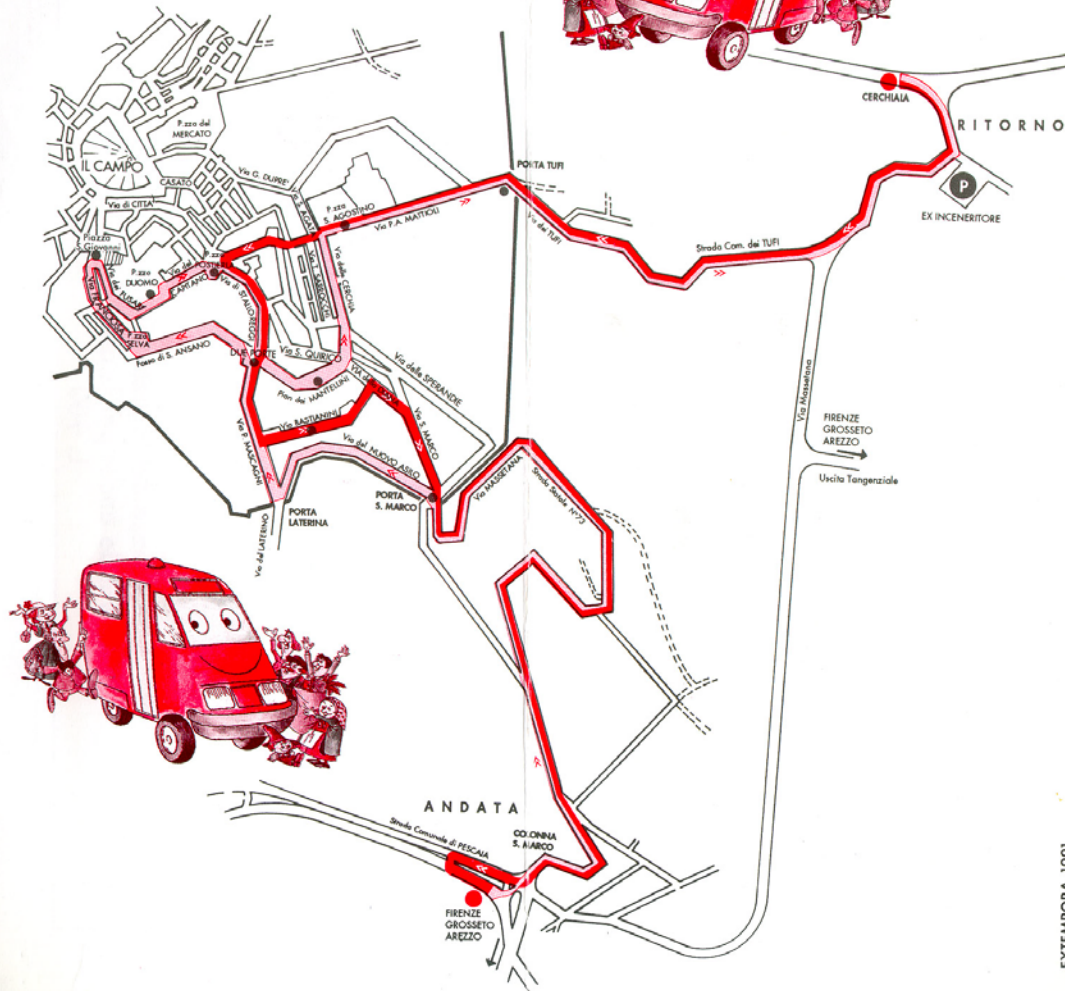
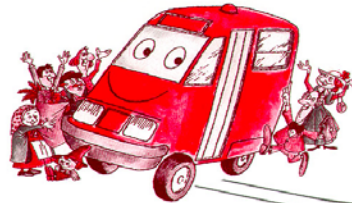
pollicino

linea <d>

***piccolo autobus
grande amico***



CASSA RUDELE ED ARTIGIANA DI SOUICILL

**IVECO**

EXTEMPORA 1991

УИИДНУ ИИИИИИ 411

UU

petit supplément (gratuit):

les transports interurbains

- pour aller de Ferrare à Bologne... il y a des trains
- on peut prendre son vélo pour aller à la gare
- on a intérêt à avoir un vélo en gare pour aller dans la ZTL

Ferrare 140 000 habitants: la gare



Aix en Provence 140 000 habitants: la gare



La Rue de l'Avenir

par Gilbert Lieutier