

Les déplacements urbains dans les villes italiennes



La ZTL^(*), une solution à l'italienne *(*) zona a traffico limitato*

Gilbert LIEUTIER

*Ex-Chef de projet en déplacements urbains
au Centre d'Études Techniques de l'Équipement Méditerranée*

Synopsis de la Conférence

*présentée dans le cadre d'une rencontre-débat organisée par le GIR Maralpin
le 29 janvier à Nice à la Faculté de Droit et Sciences économiques
sur le thème Nouvelles mobilités urbaines*

Le support images du présent document ainsi que le diaporama de la conférence [89 planches ; 20,4 Mo] sont directement accessibles par le lien suivant

Diaporama de la conférence

Gilbert LIEUTIER

Les déplacements urbains dans les villes italiennes
La ZTL^(*), une solution à l'italienne

Synopsis de la conférence présentée dans le cadre d'une rencontre-débat organisée par le
GIR Maralpin
le 29 janvier à Nice à la Faculté de Droit et Sciences économiques
sur le thème "Nouvelles mobilités urbaines"

L'Auteur

Gilbert Lieutier a exercé pendant de nombreuses années au titre de Chef de projet en déplacements urbains au Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE Méditerranée)

Actuellement Conseil en déplacements urbains, il est Président de l'association nationale "Rue de l'Avenir"^(*), et à ce titre participant au Comité technique de la démarche "Code de la Rue".

gilbert.lieutier@wanadoo.fr

(*) La "Rue de l'Avenir", association généraliste en matière de déplacements urbains, vise l'amélioration de la qualité de vie en ville tout comme dans nos villages.

"Rue de l'Avenir", force de propositions et d'expertises, travaille au niveau local en réseau et intervient au niveau national pour faire évoluer le code de la route en faveur de la mobilité durable et les recommandations du C.E.R.T.U.

Dernières actualités de la "Rue de l'Avenir" [au 12.03.2009] :

- [Aménagement et bonne pratique](#) (clic droit "enregistrer sous" pour le télécharger en format pdf)
- [La rue dans le code de la route](#) (clic droit "enregistrer sous" pour le télécharger en format pdf)
- [Présentation de Rue de l'Avenir](#)

La ZTL, une solution à l'italienne

Depuis plusieurs années les villes italiennes ont entrepris d'améliorer l'accessibilité à leurs centres historiques tout en y améliorant le cadre de vie. Simultanément, la sauvegarde et le renforcement de la centralité sont pour ces villes un objectif essentiel. Pour cela des solutions originales, spécifiquement italiennes à ce jour, ont été mises en œuvre.

Au cœur de la stratégie mise en œuvre : la ZTL, *zona a traffico limitato* (zone à trafic limité). Au début des années quatre-vingt-dix, environ cinquante villes, de toutes tailles, mais surtout

au Nord du pays, avaient mis en œuvre une ZTL. Aujourd'hui, le phénomène s'est quasiment généralisé du Nord au Sud du pays.

La démarche se fonde sur l'idée simple que les centres-villes, ou les centres historiques ne peuvent accueillir physiquement tous les véhicules qui souhaiteraient les traverser ou y stationner, et qu'en plus, l'excès de véhicules dans ces « cœurs de villes » est un danger pour la ville, son patrimoine, son image, son identité, son appropriation par ses habitants, pour la possibilité de se rencontrer ou de s'y promener.

Il s'agit donc de trier parmi les déplacements et stationnements automobiles en différenciant ceux qui sont utiles ou même nécessaires et ceux qui le sont moins. La circulation, mais aussi le stationnement des automobiles, sont donc soumis à des règles adaptées, à un contrôle.

Le centre est généralement découpé en plusieurs zones (ou constituer une zone unique selon la taille de la ville). La règle la plus simple consiste à réserver l'accès à une zone donnée aux seuls « autorisés ». Ces limitations peuvent être permanentes ou à « faisceau horaire » (par exemple de 7 h à 19 h, ou de 8 h à 11 h et de 16 h à 19 h, etc.).

Les résidents du secteur considéré ont le droit d'accéder à leur zone de résidence. Ce droit est délivré différemment selon les villes : payant ou gratuit, pour une seul ou plusieurs véhicules par foyer, avec itinéraire libre ou imposé, avec stationnement possible ou non. Ce problème est véritablement géré.

La liste des autres « autorisés » peut différer elle aussi d'une ville à l'autre. Il s'agit d'abord de tous ceux que les italiens nomment fort judicieusement les « opératifs » : services de sécurité, livraisons (à certaines heures), transports publics, taxis, médecins, et aussi de catégories particulières telles que : clients des hôtels, « étrangers » à la ville, etc.

Les personnes à mobilité réduite peuvent également bénéficier de dérogations. Les vélos sont autorisés (pas les 2-roues motorisés). Les véhicules électriques peuvent l'être.

La seule utilisation du mot « opératif » témoigne de la distinction faite entre les divers usagers du centre-ville : ce mot porte en lui l'exclusion du stationnement de longue durée pour le motif « travail ». Cette règle simple pour la circulation traite du même coup une grande partie des problèmes de stationnement.

Ce qui caractérise globalement les moyens mis en œuvre à l'origine, c'est leur rusticité. En Italie, à l'origine du moins, pas de borne escamotable, pas de gestion centralisée de batteries de panneaux à messages variables... Simplement une réglementation, une signalisation correspondante et du personnel (depuis, certaines villes ont mis en œuvre des dispositifs de contrôle d'accès automatiques).

C'est là une seconde caractéristique de la ZTL : le recours « essentiel » aux individus pour le contrôle de la réglementation. Ce n'est pas là affaire de détail. C'est la traduction (inconsciente ?) de la primauté reconnue à l'individu dans le cœur des villes, qu'il s'agisse des résidents, des divers usagers des espaces publics, mais aussi du personnel qui exploite un tel système pour en garantir l'efficacité.

Les agents de contrôle sont en fait des interlocuteurs possibles pour la compréhension du « mode d'emploi » de la ville, pour la « négociation » d'une dérogation. Ils sont des agents de « communication », de médiation, entre les deux volets classiques : réglementation et sanction, entre les responsables communaux et les usagers.

La diffusion des ZTL, qui a gagné l'ensemble des villes italiennes et se développe dans les villes où la stratégie est déjà mise en œuvre, est le meilleur indice de l'efficacité reconnue de cette stratégie. A l'évidence, l'objectif premier est atteint : éliminer l'envahissement des centres-villes, des centres historiques par l'automobile. Il est intéressant que cet objectif ait été atteint d'abord avec des solutions simples et « à visage humain ».

Du point de vue de l'accessibilité des déplacements, le résultat est impressionnant. Sans aucun aménagement particulier, les déplacements des piétons se trouvent immédiatement facilités. Il en va de même pour la circulation des automobilistes « autorisés », indispensable à l'animation et à l'économie de la zone considérée.

Dans les villes, les pointes de trafic sont formées pour l'essentiel par les déplacements des « pendulaires » ou « navetteurs » qui sont, dans le système ZTL, rejetés hors du centre. Les trafics de transit sont également éliminés. On sait aussi que, dans les villes, une part importante du trafic est due aux automobilistes en recherche de stationnement, problème ici résolu !

Dans cette situation, les transports collectifs retrouvent une facilité de circulation perdue... et une clientèle qui ne peut plus accéder au centre en voiture. Les transports collectifs urbains ne sont pas les seuls bénéficiaires de cette situation. On assiste également à un renforcement de l'usage des transports interurbains, en particulier ferroviaires (résultat des efforts entrepris simultanément dans ce domaine en Italie, aussi bien par les chemins de fer de l'Etat que par des sociétés privées). Dans la concurrence avec les automobiles, les gares étant le plus souvent bien placées au cœur des villes, les transports ferroviaires offrent en effet des liaisons « de centre à centre » particulièrement performantes.

Il en va de même pour l'usage du vélo. Les ZTL étant généralement assorties d'une limitation à 30 km/h, l'usage du vélo redevient possible et s'affirme comme une alternative très attractive. De ce point de vue, il est particulièrement impressionnant de noter la part importante prise par ce mode de déplacement - souvent supérieure à 20 % - en regard de la faiblesse quantitative et qualitative des aménagements « cyclables » pour la circulation comme pour le stationnement.

On note également que la réduction de la « pression » sur le stationnement entraîne une réduction du recours aux équipements de « protection » des piétons : potelets, bornes, bacs, etc., qui sont souvent coûteux, inesthétiques, dangereux (avec des comportements pervers bien connus : l'absence d'obstacle est bien souvent considérée en France par exemple comme une autorisation implicite de stationnement sur trottoir !).

Du point de vue de la vie urbaine, les résultats sont également probants. Et pourtant, là comme ailleurs, les commerçants ont souvent tenté de s'opposer à la mise en œuvre des ZTL ! Mais ils sont bien obligés de constater aujourd'hui qu'aussi bien leurs fournisseurs que leurs clients sont globalement très satisfaits. Et, comme ailleurs, les commerçants sont par la suite les premiers à réclamer l'extension du système dans leur propre quartier.

Les artisans, jouissant de dérogations avantageuses, sont également satisfaits. L'amélioration du cadre de vie consécutif à la réduction spectaculaire des nuisances : gaz, bruit, améliore l'attractivité des centres pour les clients, les résidents, les touristes. Ce dernier point est

particulièrement important s'agissant dans beaucoup de cas de centres historiques où le tourisme constitue une part importante de l'économie de la cité.

L'amélioration du cadre de vie et des conditions d'accessibilité, y compris pour l'automobile, permet d'enrayer le dépeuplement et la paupérisation constatés ces dernières années dans les centres-villes, pour amorcer au contraire un nouveau flux d'installation pour une population solvable. Du même coup, l'auto-entretien - total ou aidé - du patrimoine par les résidents redevient envisageable, soulageant du même coup les finances locales. Il s'agit là d'un véritable « cercle vertueux » aux conséquences appréciables.

La forte diminution du bruit dans les rues est un changement radical. La possibilité de bavarder, la possibilité pour les résidents d'ouvrir leurs fenêtres, changent l'image même de la ville et le rapport que les individus ont avec elle, l'usage qu'ils en font.

Conclusion

Les ZTL n'ont certes pas résolu tous les problèmes de déplacements auxquels les villes italiennes sont confrontées.

Elles constituent cependant un point de départ, d'ancrage de nouvelles pratiques, dont le succès globalement reconnu encourage les villes dans des démarches vers de nouvelles avancées pour élargir les périmètres d'intervention et la gamme des actions mises en œuvre parmi lesquelles on peut citer : gestion plus globale du stationnement, développement des transports collectifs (notamment en site propre), approfondissement des politiques cyclables.

Présentation Diaporama [89 planches, 20,4 Mo]

La part élevée du vélo dans certaines villes d'Italie, et notamment Ferrara, peut rendre compte de l'équilibre des trafics qui y est obtenu, car, en raison de la constance de la mobilité, "plus de vélos = moins d'autos".

Ferrara, la ville la plus cyclable d'Italie est pourtant l'une des plus motorisées. Cette pratique de masse du vélo est obtenue sans aménagements cyclables (ou quasiment pas). Elle l'est par une maîtrise efficace "à l'italienne" de l'usage de l'automobile : essentiellement la politique de stationnement assortie parfois d'une politique en faveur des piétons, des cyclistes et des transports publics, en instaurant des Zones à trafic limité (ZTL). L'accès aux véhicules motorisés individuels (y compris les deux roues) est limité à certains usagers (les résidents, les services de sécurité, les transports publics, certains "autorisés"). Sont présentés de nombreux exemples de pratiques et de réglementations.

Le bilan des ZTL ? Loin d'être la perfection, elles présentent cependant des avancées intéressantes, et surtout ... la démonstration qu'il est possible de maîtriser l'usage de la voiture.