

# Les zones à trafic limité, une solution à l'italienne pour préserver les centres-villes

Alors que le gouvernement veut encourager les péages urbains dans les agglomérations françaises, les villes italiennes choisissent une autre voie pour limiter la circulation.

LE MONDE ECONOMIE | 25.10.2018 à 06h25 | Par Olivier Razemon

[Réagir](#) Ajouter

Partager Tweeter



« ZTL », comme « zone à trafic limité » : cet acronyme, qui désigne des périmètres protégés au cœur des villes italiennes, est connu de tous dans la Péninsule. En revanche, de ce côté-ci des Alpes, sa notoriété demeure limitée.

Les plus familiers de la ZTL italienne sont, malgré eux, les automobilistes qui ont roulé, ou stationné, dans l'un de ces périmètres. Plusieurs mois après leurs vacances, au moment où le souvenir des monuments historiques et des cafés *ristretto* avalés en terrasse commence à s'estomper, ils reçoivent une amende salée, sur la foi de leur plaque d'immatriculation filmée par une caméra.

La ZTL ne saurait pourtant se résumer au « piège à touristes » que dénoncent les avocats spécialisés dans la contestation des infractions routières. Elle s'adresse en effet d'abord aux riverains et aux visiteurs réguliers.

Comme son nom l'indique, ce n'est pas une zone piétonne, mais un secteur, assez vaste, où la circulation n'est autorisée qu'à certains véhicules, généralement les transports publics, les

taxis, les riverains, les personnes handicapées, les services d'urgence et les livreurs. Les autres automobilistes, en particulier ceux qui se contenteraient de traverser la ville de part en part, doivent contourner la zone.

Lire aussi : [La France sur le point de découvrir le péage urbain](#)

## Un outil d'aménagement urbain

Son principe est de traiter les conducteurs non pas en fonction du niveau de pollution du véhicule motorisé, mais de leur statut (riverain, livreur, transporteur, salarié), même si, au fil des décennies, des critères liés à la pollution des véhicules se sont ajoutés aux précédents. Ainsi, les véhicules électriques et partagés sont parfois autorisés à y circuler.

Cet outil d'aménagement urbain se distingue des péages urbains opérationnels de longue date à Londres ou à Stockholm, et dont le gouvernement français s'apprête à faciliter la création dans les agglomérations de l'Hexagone. La ZTL a séduit plusieurs villes d'Allemagne, de Suisse ou de Belgique, et une municipalité en France, Nantes (depuis 2012), mais elle reste typiquement italienne.

Dans la plupart des cités de la Péninsule, des petites localités aux grandes métropoles, il existe au moins une zone comparable. Gênes ou Naples en comptent plusieurs, qui circonscrivent non seulement le cœur historique, mais aussi des quartiers préservés, à proximité d'un marché ou d'un port de pêcheurs. A Bologne, tout le centre historique, enserré entre des boulevards circulaires, est concerné.

A Pavie, en Lombardie, 70 000 habitants, le vaste périmètre relie les abords de la gare ferroviaire à l'université datant du XIV<sup>e</sup> siècle, en passant par les rivages de la rivière Tessin. Les localités touristiques ne sont pas en reste. Ainsi, Stresa, dans le Piémont, Moneglia ou Camogli, en Ligurie, qui comptent de 3 000 à 6 000 habitants, disposent chacune d'une petite zone protégée.

## Les règles varient d'une ville à l'autre

La généralisation, dans les villes de la Péninsule, de cette manière de traiter les centres historiques remonte aux années 1980. Les délibérations municipales étaient alors motivées par des objectifs très divers, de la lutte contre la pollution à la limitation de la congestion, en passant par le dynamisme du commerce.

Dans plusieurs cités de la plaine du Pô, comme Ferrare ou Mantoue, les pots d'échappement combinés au brouillard hivernal noircissaient les bâtiments médiévaux, auxquels les citadins sont très attachés. Dès lors, la définition de périmètres protégés « *résulte de la volonté des villes de donner la priorité à la sauvegarde du patrimoine sur les exigences de la circulation automobile* », explique Gilbert Lieutier, ancien responsable, en France, du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), et membre de l'association Rue de l'avenir, qui milite « *pour une ville plus agréable à vivre* ».

A Turin, en revanche, « *ce sont les commerçants qui ont demandé, au début des années 1990, l'instauration d'une ZTL. Ils espèrent ainsi dissuader les salariés qui travaillent dans le centre-ville d'occuper, durant la journée, les places de stationnement, au détriment des*

*clients des boutiques* », précise Filippo Orsini, du service de requalification des espaces publics de la municipalité piémontaise.

A Bologne, « *la ZTL résulte d'un référendum local, tenu en 1984, par lequel les habitants ont réclamé la piétonnisation du centre-ville* », explique Cédric Vallageas, qui a soutenu, en mars, une thèse de géographie consacrée aux politiques cyclables à l'université de la ville. « *Il s'agissait alors principalement de limiter la congestion et de contrer la pollution* », indique-t-il.

Si une loi du 24 mars 1989 donne un cadre national au dispositif, les règles en vigueur varient beaucoup d'une ville à l'autre. Les périmètres concernés sont tantôt fermés à la circulation générale aux heures ouvrables, tantôt le samedi ou durant les saisons touristiques. Il existe des zones diurnes et des zones nocturnes. Parfois, la réglementation s'accompagne d'une réorganisation du trafic, de la régulation du stationnement ou d'une modération de la vitesse à 30 km/h, mais ce n'est pas toujours le cas. « *On croise même beaucoup de voitures, et qui roulent vite, dans la ZTL de Bologne* », constate Cédric Vallageas. A Milan, les deux-roues motorisés peuvent y circuler librement, ce qui n'est pas le cas dans toutes les villes.

## Essor du vélo

Depuis les années 2000, le contrôle par des caméras, reliées au fichier des plaques d'immatriculation, s'est généralisé à toute l'Italie, assurant un respect presque systématique du dispositif.

La réglementation fait malgré tout l'objet de débats virulents. Comme en France, des associations de commerçants protestent parfois contre des extensions des zones, ou des modifications d'horaires. Les mesures de la pollution atmosphérique et les recettes des municipalités donnent lieu, comme récemment à Palerme, en Sicile, à des batailles de chiffres entre « pro » et « anti ». A Novare (Piémont), 100 000 habitants, les horaires de livraison ont été limités en septembre, car les habitants se plaignaient de ne pas pouvoir marcher dans la rue en toute sécurité.

Mais il n'empêche que la ZTL fait partie du mode de vie à l'italienne. C'est à l'intérieur des périmètres que l'on se promène, les soirs d'été. C'est aussi là que les citoyens font leurs courses de Noël ou à Pâques.

A Pavie, la zone correspond à la ville ancienne, dotée d'églises en briques rouges, d'hôtels particuliers et de hautes tours qui célébraient autrefois la richesse des familles patriciennes. Les rues sont bordées de nombreuses boutiques d'alimentation, de marchands de vêtements ou de restaurants. Les terrasses de cafés sont pleines. La faible vacance commerciale ferait rêver bon nombre de villes françaises de la même taille.

Dans les villes du Nord, cet aménagement a aussi favorisé l'essor du vélo. « *A Bologne, où nous avons la plus vieille université d'Europe, les étudiants qui arrivent du sud de l'Italie commencent par s'acheter une bicyclette* », observe Cédric Vallageas. A Ferrare, Bolzano ou Padoue, la proportion des déplacements effectués à vélo excède largement les 10 %, l'objectif que s'est fixé la France à l'horizon 2024.