Contrôles, circulation, commerces … : Comment se portent les autres ZTL françaises et européennes ?

écrit par Laurent F. 25 novembre 2024 « Make a Move »

Méconnues en France où elles demeurent rares, les Zones à Trafic Limité (ZTL) – telles que celle instaurée au centre de Paris début novembre – sont assez nombreuses en Europe. Mais ont-elles un véritable impact ?

Les Zones à Trafic Limité (ZTL) ont pour but d'interdire la circulation de flux dans un secteur donné, le plus souvent dans les centres historiques des grandes villes. Comme à Paris notamment où, depuis le 4 novembre, les 1er, 2ème, 3ème et 4ème arrondissements sont en grande partie concernés. A l'instauration de ce dispositif (et même lorsque celui-ci n'était encore qu'au stade de projet) les critiques ont surgi, venues de l'opposition, de certains Parisiens mais aussi de nombreux commerçants des quartiers concernés qu'ils craignent de voir, si ce n'est désertés, au moins dépeuplés. Qu'en est-il dans les autres villes qui ont déjà adopté une ZTL ? Et quels contrôles ont été mis en place ?

L'Italie, pionnière des ZTL

S'il est un modèle du genre, c'est bien l'Italie qui, depuis les années 1970, a instauré les toutes premières ZTL afin de préserver le riche patrimoine de ses villes. C'est, par exemple, le cas à Rome où la ZTL existe depuis plus de trente ans. Aujourd'hui, on en compterait environ **230 sur la péninsule**, et certaines agglomérations (suivant l'exemple de Londres) ont même opté pour **des péages urbains** qui viennent limiter encore davantage l'accès des véhicules. A Milan, notamment.

Même engouement pour les ZTL en Belgique où des villes comme **Bruxelles, Gand et Anvers** ont fait ce choix. Du côté des agglomérations françaises, on en compte peu en revanche, hormis les percusseuses **Nantes et Grenoble**.

Quels contrôles dans les autres ZTL?

La municipalité parisienne a opté pour une période «pédagogique», repoussant les premiers contrôles (donc les premières amendes) à avril prochain. Et sans préciser encore par quel biais ceux-ci seront effectués. Ailleurs? Les Italiens s'appuient depuis toujours sur la police municipale, et de plus en plus sur la lecture automatique des plaques d'immatriculation. Ce qui -à ce stade et au regard de la loi française- demeure impossible en France, même si la Mairie de Paris compte bien en modifier les contours pour mettre en place à terme ce système de surveillance.

Réalisée en 2019, une étude de l'Ademe expliquait alors: *«L'exploitation de ce type de contrôle caméra est souvent déléguée par la municipalité à une entreprise privée. Des macarons doivent parfois être acquis par les résidents ou autres usagers bénéficiant de*

dérogations à la ZTL.». Pour quels résultats? *«À Turin, deux ans après la mise en place du contrôle électronique de la ZTL en mai 2004, la ville comptait en moyenne* ***100 à 150 franchissements non autorisés par jour****. Ce qui équivalait à des recettes de l'ordre de* ***4 millions d'euros par an****.»*

Quelles conséquences en France?

Première ville française à avoir fait le choix d'une ZTL (dès 2012), Nantes a vu une réduction conséquente de son trafic dans le périmètre concerné. Toujours selon l'étude de l'Ademe, il aurait été divisé par trois, passant **de 15 000 à 5 000 véhicules par jour**. A la clé, une forte augmentation des déplacements à vélo. Et à pied, évidemment. Grenoble, elle, a inauguré sa ZTL en 2018. Avec un effet similaire, semble-t-il.

Et pour les commerces?

8 000 commerces du centre de Paris sont concernés par la ZTL, dont beaucoup ont essayé d'empêcher sa mise en place , citant l'exemple de Rome où les magasins auraient diminué de 16% après l'instauration de la ZTL il y a un peu plus de trente ans.

Pour autant les années ont passé, les habitudes de consommation avec elles. Une étude de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) publiée en octobre indique que, pour faire du shopping à Paris centre, on utilise que très peu la voiture: **2% seulement**. Les transports en commun, en revanche, sont plébiscités (54%), suivis de la marche à pied (34%) et du vélo (7%). L'Ademe le confirme dans son étude: *«Bien que dans un premier temps, les commerçants voient d'un mauvais œil la ZTL, l'apaisement de la zone est finalement bénéfique pour les commerces car* ***les déplacements pour un motif d'achat augmentent****.»* Et c'est exactement sur ce point que mise la Mairie de Paris. Dans une étude d'impact réalisée en 2023, elle pariait sur une hausse de la fréquentation commerciale dans sa ZTL.