

**Compte rendu de la réunion des adhérents d'Accomplir
du 7 février 2008**

Présents :

Invité : Jean Delcroix (société SARECO)

Excusés :

Jean Delcroix est un consultant spécialisé dans la question du stationnement, ce qui l'a amené à s'intéresser aux quartiers piétons dans lesquels seul le stationnement de courte durée est en principe autorisé.

Il rappelle qu'en France, c'est la ville de Rennes qui a la première créé des quartiers piétons, ce qui a suscité beaucoup d'oppositions. Au bout d'un an ou deux, beaucoup de centres villes en ont voulu également, notamment sous la pression des commerçants, dont le chiffre d'affaires progresse beaucoup lorsqu'un quartier devient piéton, à la fois parce qu'ils ont plus de fréquentation et parce qu'ils y gagnent souvent une emprise plus importante. De leur côté, les habitants apprécient des quartiers devenus plus calmes et moins pollués.

Il présente un power-point sur la façon dont sont gérés les centres-villes dans plusieurs villes d'Italie, où la création de ZTL (zones à trafic limité) a été très encouragée et subventionnée par l'Europe (Bologne, Livourne, Ferrare, Padoue). Les photos présentées sont extraites d'un rapport rendu au Ministère de l'Équipement en 2001 par les cabinets 4D et Altermodal, mis en ligne sur le site d'Accomplir à la page « nos dossiers », « plan de déplacement de Paris ».

Les caractéristiques les plus frappantes des ZTL en Italie sont les suivantes :

- des caméras contrôlent les plaques d'immatriculation des véhicules à l'entrée et à la sortie ;
- les exceptions à l'interdiction d'entrée sont très nombreuses (urgences, véhicules de service, artisans...), au point qu'elles ne peuvent généralement pas toutes figurer sur les panneaux à l'entrée et qu'il faut consulter le site Internet pour savoir si on peut accéder ou non ;
- il est possible d'obtenir sur Internet un permis permanent ou une autorisation ponctuelle d'entrée (par exemple si on attend des amis pour un repas) ;
- des « circuits traversants » sont prévus ainsi que des voies de livraison ;
- à Bologne, les voitures qui entrent dans la ZTL sont si nombreuses que des pratiques de quartiers classiques se reconstituent, notamment des files de stationnement, les voitures veillant toutefois à laisser un espace par rapport aux façades, comme s'il y avait des vélos (un participant suggère que c'est pour ne pas se faire abîmer la voiture par les volets des maisons...) ;
- souvent les voies sont totalement planes, sans trottoirs ; les vélos se mêlent assez bien aux piétons ;
- souvent la ZTL est entourée par une zone à stationnement règlementée pour introduire une gradation ;
- le système est très coûteux car même si une partie est automatisée, il faut une importante présence humaine ;
- il y a beaucoup de contournements « à l'italienne » : permis trafiqués, etc.

Jean Delcroix évoque également d'autres villes, notamment Nantes avec des bus qui traversent le quartier piéton, ce qui a un effet « nettoyant » sur les débordements de terrasse ou les stationnements sauvages.

Quelle serait la « bonne méthode » pour établir les règles de fonctionnement d'un quartier piétonnier ? Il n'a pas de solution miracle. Le principal problème pour un quartier piétonnier est celui des exceptions, qui posent un problème de mimétisme : les

autres usagers, constatant que quelqu'un entre dans le quartier piétonnier se dit « pourquoi lui et pas moi » et estime que deux voitures au lieu d'une, ça ne fait pas de différence.

Pour Jean Delcroix, le seul système efficace est celui du contrôle des plaques d'immatriculation par caméra vidéo, mais d'une part c'est cher (moins en matériel, dont le prix a diminué pour une qualité meilleure) qu'en présence humaine ; d'autre part, ce type de contrôle n'est pas facilement accepté en France. Les alternatives ne sont cependant pas très satisfaisantes : le « laisser-faire » crée énormément de problèmes, de frustrations, et finalement de contraintes. La réglementation est inopérante, d'autant qu'il n'y a souvent pas assez de personnel pour les sanctions (à noter le choix de Dijon de créer des postes d'agents encaisseurs plutôt que des machines). Enfin, le péage est encore plus impopulaire que les caméras.

En ce qui concerne l'augmentation très forte du nombre de deux roues motorisés, il souligne que c'est un problème récent, que personne ne sait gérer convenablement, surtout en raison de leur comportement. Dans les pays asiatiques, il y en a aussi énormément, mais les gens roulent habituellement à 22 km/h en moyenne, ils ne se dépassent pas et il ne leur viendrait pas à l'idée de circuler sur les trottoirs.