

La ville en débat

## "Comment réduire vraiment la place de la voiture en ville ?"

Dans une tribune adressée aux DNA, François Giordani, président de la FNAUT Grand Est, propose de combiner zone à faibles émissions (ZFE) et zone à trafic limité (ZTL) pour « rendre la ville plus sereine ».

Par **Les Dernières Nouvelles d'Alsace** - 07 mai 2021 à 12:23 | mis à jour le 07 mai 2021 à 12:38 - Temps de lecture : 3 min



La FNAUT plaide pour une zone à trafic limité réservée aux véhicules vraiment indispensables. Photo archives DNA

« Le constat peut être légitimement fait que la voiture est difficilement compatible avec la vie urbaine. Dans les villes, petites et grandes, les citoyens souhaitent de plus en plus une réduction du trafic. Pour y parvenir, il est possible aujourd'hui d'aller au-delà de la démarche des plans de déplacements urbains.

Deux approches paraissent nécessaires : limiter l'étalement urbain générateur de trafic automobile, limiter la pénétration de la voiture dans les zones denses, tout en préservant leur vitalité économique.

## « Assouplir la formule de la zone piétonne »

Pour ce faire plusieurs formules existent : zone piétonne, plan de circulation, zone à faibles émissions (ZFE), zone à trafic limité (ZTL) et péage urbain. Une combinaison de ces formules, très complémentaires et adaptables localement, est possible : elle peut permettre d'atteindre l'objectif d'une ville sereine, vivante, apaisée et saine.

Restreindre la circulation automobile, c'est à la fois désencombrer et pacifier l'espace public urbain pour le rendre aux habitants, valoriser le patrimoine historique, assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, faciliter la circulation des trams et des bus, réduire le bruit et la pollution de l'air et limiter les émissions de carbone. Une panoplie de modèles est disponible.

Mettons ici l'accent sur deux aspects. Une ZFE permet de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants en fonction de leur vignette Crit'Air. Il existe six catégories de vignettes suivant la motorisation du véhicule, son âge... Tous les véhicules routiers motorisés sont concernés : deux et trois roues, voitures, utilitaires, camions, bus et cars.

Une ZTL, quant à elle, est réservée aux véhicules vraiment indispensables : seuls y pénètrent les piétons, les cyclistes, les transports publics et, à vitesse réduite, les voitures des riverains, les véhicules d'urgence, les taxis, les livreurs le matin et les particuliers titulaires d'autorisation. Elle permet d'assouplir la formule de la zone piétonne. L'accès est gratuit et se fait sur la base de vignettes attribuées aux ayants droit définis par la ville.

La ZTL va provoquer un transfert modal progressif, car les modes actifs et les transports publics bénéficient de l'espace libéré.

Le fait que les interdictions s'imposent à tous, sans critère financier, contribue à leur plébiscite, de même que le retraitement des espaces publics et la qualité des transports publics.

Pour la FNAUT, il faut combiner ZFE et ZTL.

La pollution de l'air peut aisément franchir les frontières d'une ZFE et se répandre dans toute la ville : une ZFE incite seulement l'automobiliste à adopter une voiture moins polluante, à la verdir jusqu'à élimination du diesel. Elle n'a pas d'objectif de transfert modal ou de pacification de l'espace public et maintient l'accès de tous les véhicules à la ville.

Enfin elle ne peut répondre, à elle seule, à l'enjeu de santé publique : elle doit s'inscrire dans un plan d'action global de mobilité et concerner aussi d'autres secteurs. Une partie de la pollution est repoussée ailleurs. La ZFE ne va pas au-delà de la démarche du PDU.

Les deux démarches ne s'excluent pas. Pour la pacification des espaces publics, l'avantage est à la ZTL : elle écarte tous les véhicules non essentiels à son fonctionnement. Contrairement à la ZFE, elle permet des avancées dans la promotion des alternatives à la voiture. Une extension progressive semble préférable.

Des mesures complémentaires restent souhaitables : circulation apaisée à 30 km/h et développement massif de l'autopartage.

Oui, nous pouvons élargir nos angles de vision, au profit d'une ville plus sereine. »

Politique + Strasbourg

**À LIRE AUSSI**

Taboola Feed

---