



FERRARE

UNE POLITIQUE GLOBALE POUR PROMOUVOIR LA PRATIQUE DU VELO



Mots clés :

Modes non motorisés ; Planification ; Réhabilitation des cœurs de ville

Ferrare est une ville italienne située à mi-chemin entre Florence et Venise. Au milieu des années 90, deux éléments ont conduit la municipalité à repenser sa politique de déplacement : le classement de la ville au patrimoine de l'UNESCO et l'obligation pour les agglomérations italiennes de plus de 30 000 habitants d'instaurer un Plan de Déplacements Urbains. La municipalité a souhaité accroître l'accessibilité pour préserver le patrimoine et développer son tourisme. Les orientations prises par Ferrare ont fait de cette ville un exemple en méditerranée en termes de politique cyclable.

Italie	Ferrare
Population : 60 483 000 hab.	Population : 135 000 hab.
Superficie : 301 336 km ²	Superficie : 405 km ²
Densité : 200,7 hab. / km ²	Densité : 330 hab. / km ²
Taux d'urbanisation : 68,40 %	Longueur des pistes cyclables : 86,1 km (2007)
Taux de croissance annuel de la population urbaine (2005-2010) : 0,71 %	Parts modales : VP : 56 % TP : 5 % MA : 39 %
PIB / habitant : 34 075,1 \$	
IDH : 0,874 / 1	
Taux de motorisation : 596 véhicules pour 1 000 hab.	
Véhicules par kilomètre de route : 80	
Accidentologie : 0,96 accident mortel pour 10 000 hab.	

Sources : Banque Mondiale – PNUD – Albert Croce – Pietro Osti – EPOMM

Mots clés : Modes non motorisés ; Planification ; Réhabilitation des cœurs de ville

D'après les interventions de :

- **Alberto CROCE** – consultant et ancien directeur transport de la ville de Ferrare (conférence de Marseille, 2010).
- La brochure 2010 de **Pietro OSTI** – « Ferrare à vélo ».

La municipalité de Ferrare est composée d'un centre médiéval où vivent les deux tiers de la population et de 42 villages aux alentours de taille très variable. Pour renforcer son attractivité touristique, Ferrare a dès la fin des années 60 restreint la circulation des véhicules motorisés. Le centre-ville historique a été fermé aux voitures et aux deux-roues motorisés au profit des piétons et des cyclistes¹. Autour de cette zone piétonne, le trafic automobile est autorisé avec de multiples restrictions sur une zone de 50 hectares.

En Italie, selon la révision du Code de la Route en 1992, les villes de plus de 30 000 habitants ont été dans l'obligation de mettre en place un Plan de Déplacements Urbains. A partir du milieu des années

¹ http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf

1990, Ferrare a conçu une stratégie globale pour réduire le trafic automobile en ville et favoriser le report modal vers les modes actifs. La Zone de Trafic Limité, zone centrale soumise au contrôle d'accès pour les véhicules motorisés, a été élargie et les règles d'accès à la ZTL ont été durcies, favorisant les véhicules les moins polluants :

- Un « permis d'accès payant » a été introduit. Il est modulé sur la base de la typologie de véhicule, le niveau des émissions, les caractéristiques du sujet titulaire (résident, résident disposant d'un garage privé, visiteur, petit commerce, livraison).
- Un système de contrôle automatique d'accès à la limite de la ZTL a été introduit, avec une lecture électronique de la plaque minéralogique des véhicules qui accèdent au centre-ville.

Ajouté à cette ZTL, le stationnement payant a été généralisé dans le cœur de ville et des parkings-relais ont été construits à la limite de l'enceinte historique (remparts). Des services de navettes à haute fréquence ont été mis en place pour assurer la liaison avec le centre. De plus, l'ensemble du parc d'autobus urbains a été converti au gaz naturel. Ensuite, des plans de déplacements ont été réalisés pour les établissements publics, les universités, l'hôpital, les services de la mairie, etc.

Mais la politique phare de la ville en termes de mobilité durable reste celle de la promotion de l'usage de la bicyclette. Aujourd'hui, Ferrare fait figure d'exemple en méditerranée en termes de part modale vélo. Les caractéristiques topographiques de la ville, située dans la plaine du Pô, ne sont pas l'unique raison de cet engouement. Le développement du vélo à Ferrare est le résultat de plusieurs initiatives et politiques locales en faveur de ce mode de déplacement.

LA PLACE DU VELO EN VILLE

- En 1995 : la municipalité instaure la Bicicard, carte à caractère touristique permettant de laisser sa voiture dans un parking et d'emprunter gratuitement un vélo, de visiter des musées sans payer l'entrée, de profiter d'avantages dans les hôtels, restaurants et magasins de la ville.
- En 1996, un bureau (« Ufficio bicicletta ») est créé pour promouvoir l'usage du vélo. Ce fut le premier du genre en Italie.
- En 2000, un Biciplan a été mis en place. C'est l'instrument opérationnel de planification pour le développement du vélo dans l'agglomération de Ferrare. Il a été inséré dans le Plan Urbain de Trafic (PUT). Ses objectifs sont :
 - o La création de conditions de circulation optimales pour le vélo à l'intérieur des zones urbaines denses. Pour augmenter l'attrait du vélo et de la marche dans le centre historique, les anciens pavés ont été remplacés par de nouveaux plus plats et plus larges.
 - o La réalisation de pistes cyclables offrant une accessibilité depuis les villages en périphérie jusqu'au cœur de la ville.
 - o La garantie d'un haut niveau de fonctionnement et son maintien dans le temps.
 - o La sécurisation au maximum des parcours pour convaincre toutes les catégories d'usagers. Par exemple, pour réduire les risques d'accidents, des passages exclusivement réservés aux vélos (ponts et passages souterrains) ont été réalisés, des

systèmes et des équipements modérant la vitesse des automobilistes et séparant la circulation cycliste de la circulation routière ont été mis en place, etc.

- o La mise en place de services pour les cyclistes : stationnement adapté (places gratuites et places surveillées), pompes de gonflage publiques, carte du réseau cyclable, informations sur les centres de réparation, etc. Sur le plan de l'économie locale, la popularité du vélo permet la coexistence d'une trentaine de réparateurs.²

Le programme Biciplan, qui a été révisé en 2011, a multiplié par trois le kilométrage d'aménagement cyclable et il a permis la réalisation de 8 passages souterrains. L'investissement global a été de 25 millions d'euros, ce qui correspond à une dépense de 20 euros par habitants et par an.

Parmi les mesures qui ont accompagné ce plan vélo on peut également citer celles liées à la lutte contre le vol. A Ferrare, le vol de bicyclettes est le deuxième dommage le plus fréquent après les actes de vandalisme contre les maisons et voitures : respectivement 7,1 et 7,4 % des familles en ont été victime. Ferrare a fait la promotion de l'identification numérique des vélos sur tout le territoire italien à l'aide d'une micro puce ainsi que l'inscription de son vélo au Registre Italien des Bicyclettes.

En 2001, un système de vélo en libre-service, Bike Bus Key, a été mis en place. Une fois enregistrés, les usagers peuvent utiliser gratuitement un vélo public à l'aide d'une clé spéciale. Les points de retrait sont principalement installés dans les zones d'échange afin d'exploiter au mieux l'intermodalité. Depuis 2004, le système a été orienté pour favoriser l'intermodalité avec le réseau ferroviaire régional.



Figure 1 : Bike Bus Key de Ferrare.

Si la part modale du vélo est particulièrement élevée à Ferrare, la concurrence avec la voiture reste vive. La ville détient l'un des plus forts taux de motorisation d'Italie : 620 voitures pour 1 000 habitants (en 2009³). La voiture demeure le moyen de transport le plus utilisé (56 %⁴). Malgré tout, grâce aux politiques encourageant l'usage de la bicyclette, la part modale du vélo en ville s'est toujours maintenue au-dessus de 20 % depuis 25 ans. Elle a même atteint 27 % en 2008. En fait, la ville est parvenue à développer une forte multimodalité des habitants de Ferrare : 89,5 % utilisent régulièrement leur vélo⁵. Ferrare a conçu une stratégie globale pour l'organisation de la circulation en ville qui cherche à intégrer les différents modes de déplacement, dans le but de garantir et d'accroître l'accessibilité au centre-ville. La municipalité applique des mesures incitatives en faveur du vélo, mais aussi des mesures restrictives à l'usage de la voiture individuelle dans le centre-ville. Selon Alberto Croce « *L'utilisation du vélo n'est pas une forme résiduelle de transport. Il contribue efficacement à la réduction des impacts négatifs de l'usage de la voiture ; il est un vecteur d'amélioration des conditions de santé et de qualité de vie ; et enfin il permet de faire des économies tant pour la collectivité que pour les ménages* ».

² http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf

³ Voir : Statistiques de la région d'Italie *Emilia-Romagna* : taux de motorisation des ménages

⁴ Enquête de 2008 dans la province de Ferrare

⁵ Stefanati 2009