



Interventions de

Dimitri De Vita, Conseiller en charge de la planification stratégique et des transports

Elena Pedon, directrice de la mobilité pour la Métropole

La Métropole de Turin est un organisme public, comprenant 312 municipalités, avec une superficie de 6 821 km², une population d'environ 2 282 000 habitants, établi par la loi "Delrio", n. 56 de 2014 et a remplacé la Province de Turin en janvier 2015.

Compétence de la Métropole

La Métropole en matière de mobilité durable et de transport:

- est l'organe compétent pour la rédaction du PUMS - Plan de mobilité urbaine durable, avec ses plans sectoriels,
- joue le rôle de Mobility Manager du territoire, accompagnant et coordonnant les responsables de la mobilité des Organismes Public/ entreprises / écoles
- planifie et contrôle le service de transport public suburbain sous une forme associée dans l'Agence piémontaise de la mobilité;
- gère le transport à la demande dans les zones à faible demande (Provibus).

Le [PUMS](#) est un plan stratégique à moyen-long terme, élaboré sur un horizon de dix ans, avec un plan d'action structurel visant à améliorer la mobilité et les transports.

Une fois approuvé, le PUMS devra être vérifié tous les deux ans et mis à jour au moins tous les cinq ans.



Le plan de la Métropole comprend 3 plans sectoriels:

- [Biciplan](#);
- Plan logistique de fret;
- Plan d'accessibilité et d'intermodalité.

Par rapport à la planification traditionnelle des transports, le PUMS place les citoyens au centre, et a pour principaux objectifs: - la qualité de vie et l'accessibilité, - la qualité de la route et de l'espace urbain, - le rééquilibrage modal de la mobilité, - la santé, - la réduction de la pollution atmosphérique et sonore, - la sécurité de la mobilité avec une attention particulière aux usagers faibles, - l'équité sociale, - et une faisabilité économique de ses actions.

Le processus de planification implique les parties prenantes à travers une approche transparente et participative.

Maintenant, au regard de la situation actuelle, les défis qui nous attendent dans les mois et les années à venir concernent la nécessité de maintenir la distanciation sociale, tout sans augmentation de la circulation motorisée privée et en assurant la durabilité économique des transports publics locaux; considérant que la plupart des trajets sur notre territoire ne dépassent pas 5 km, et que le vélo se développe, une belle opportunité est représentée par les sources de financement actuelles (recovery fund, financement spécifique pour le cyclisme et la sécurité des centres scolaires et financements liés au Plan ...).

Quelle est la stratégie à mettre en œuvre?

Nous nous inspirons à des stratégies européennes basées sur l'ASI

(1. Avoid/ éviter; 2. Shift/déplacer; 3. Improve/améliorer).

Comment cela se traduit-il par des politiques favorisant une mobilité conviviale et sûre, et donc voyager à pied et à vélo?

Les objectifs du Plan en matière de répartition modale sont alignés sur les objectifs des aires métropolitaines européennes, en supposant l'atteinte de valeurs inférieures à 51% d'ici 2030 pour les déplacements en voiture et à moto et supérieures à 27% pour les transports publics locaux, en maintenant les déplacements à pieds égaux à au moins 14% (tendant à 16%) et portant les déplacements à vélo sur tout le territoire vers 8% (objectif doublé dans la ville de Turin).

1. Avoid / Évitez. Pour réduire les déplacements en voiture, il est tout d'abord nécessaire de promouvoir le travail à distance avec des actions de gestion de la mobilité, et d'encourager, lorsque cela est possible, une différenciation des horaires d'entrée / sortie.

La Métropole avec la ville de Turin a promu la création d'un groupe de travail avec une dizaine de municipalités pour l'introduction du travail agile; par ailleurs, dans le nouveau cadre post-pandémique, la Métropole a adressé en juin un questionnaire aux responsables de la mobilité de l'entreprises dans la zone pour évaluer l'évolution de leurs déplacements; en juillet, nous avons lancé une autre enquête avec la Région, impliquant toutes les entreprises de plus de 50 salariés et toutes les écoles. Les travaux favoriseront la concertation sur la question de l'offre / demande de services de mobilité et la construction d'un cadre sur le travail à distance.

2. Shift / Move. Pour favoriser un changement modal, il faut agir sur deux aspects: les fonctions des espaces existants et les habitudes de mouvement. Les principaux domaines d'intervention de la Métropole concernent: - la formation et l'éducation; - l'information; - la promotion du vélo-école et du vélo-travail; - l'introduction de la zones à circulation restreinte et zones avec une vitesse limite de 30 km / h.

A) Formation, éducation et promotion des itinéraires pédestres domicile-école: depuis 2007, la Ville Metropolitaine a promu - avec le soutien et la collaboration de l'Association Laqup - un protocole d'accord avec les municipalités locales pour promouvoir la mobilité sécuritaire dans les zones autour des complexes scolaires; 46 municipalités se sont jointes, et dans les écoles de la maternelle au lycée, des cours éducatifs ont été développés qui impliquaient des élèves, des enseignants, des parents et des tables de travail formalisées avec la participation des directeurs d'école et des maires. Les parcours participatifs ont conduit à l'élaboration des premiers Plans Mosso (Plans de Mobilité Scolaire Durable): - identification des zones «ZAPPING» (Zone d'air pur et chemins intelligents pour les nouvelles générations); - analyse des problèmes critiques (par exemple en termes de sécurité routière) et des moyens de déplacement; - identification des actions à court - moyen et long terme (actions de: éducation des étudiants, sensibilisation des familles, information des citoyens, sécurisation du territoire); - la concrétisation.

Devant les 80 écoles impliquées dans le parcours pédagogique, ont été créées:

- zones de circulation limitées temporaires (ZTL) (pendant les heures d'entrée et de sortie de l'école) et permanentes;
- zones piétonnes;
- zones avec une limite de vitesse de 30 km / h;
- refonte de panneaux horizontaux et verticaux;
- des travaux d'infrastructure (bosses, rétrécissement des chaussées avec îlots centraux, déplacement des parkings, réaménagement des arrêts de bus scolaires, etc.), et ceux-ci sont ensuite liés au point suivant de la stratégie (Améliorer).

Il faut ajouter qu'en 2015 la figure du responsable de la mobilité scolaire a été introduite en Italie (lien environnemental avec la loi de finances 221/2015), et la Métropole est la référence pour tous les responsables de la mobilité scolaire du territoire.

Il s'agit d'un exemple important de gouvernance territoriale, et sera l'un des piliers de la stratégie du PUMS; la continuité est et sera garantie par différentes lignes de financement (européennes, étatiques, régionales).

B) Il convient de noter que des lignes directrices seront définies dans le Plan pour l'introduction de **zones piétonnes, de zones à trafic limité**, etc. pour limiter la circulation dans les centres historiques et autour des centres scolaires. Sur notre territoire, selon un récent recensement régional, seules 9 municipalité ont des zones de circulation limitées.

C) Promotion du vélo-école - vélo-travail. L'expérience de la Métropole avec la FIAB (Fédération italienne des amis du vélo), nous dit qu'il est possible avec les systèmes d'incitation économique d'impliquer nombreuses entreprises importantes de la région et des institutions (comme l'Université) et d'amener des milliers de personnes à travailler ou à étudier à vélo. En 2016, en seulement une semaine de vélo-travail / école, nous avons cartographié, grâce aux participants, 36000 km de trajets domicile-travail et domicile-école à vélo.

D) Information: tous les nouveaux services développés par la Métropole et la Ville de Turin, ainsi que par les Unions de Communes, et tous les nouveaux réseaux cyclables et piétonniers seront, pour le compte des deux Organismes, cartographiés sur un portail de calcul d'itinéraire dédié à la citoyenneté (Déménagement dans le Piémont).

3. Improve / Améliorer. L'intégration entre la mobilité active et les services de transports publics et l'intermodalité devrait être encouragée.

La Métropole entend:

a. Investir pour créer un **système de pistes cyclables métropolitaines / supra-municipales**, sur des axes d'intérêt pour la mobilité domicile-école et domicile-travail, créer un véritable système cyclable métropolitain, de liaisons vers Turin, et vers des pôles d'attraction autonomes tels que Municipalités d'Avigliana, Chivasso et Chieri. Le réseau supercyclable couvrira 5 routes principales, ainsi que d'autres routes secondaires actuellement à l'étude. Le Ministère des infrastructures et des transports nous attribue aujourd'hui plus de 4 millions d'euros pour démarrer la construction du réseau - principalement en coordination avec Turin - et qui s'achèvera progressivement avec la reprise trouvée et les fonds régionaux.

b. En coordination avec la Région, nous avons l'intention de développer un système de gouvernance de l'intermodalité et, à travers l'implication du Réseau Ferroviaire Italien, d'investir dans la construction de cyclostations dans les gares principales.

c. En coordination avec la Région et avec l'Agence de la mobilité, nous entendons promouvoir un système intégré de tarification vélo / transport public.

Le texte a été légèrement mis en forme par le Réseau RUES