

Comment arriver à des quartiers apaisés, et / ou des centres-villes, à faible circulation et où il fait bon vivre ?



Visite de terrain Turin, Cunéo et Milan - Avril 2022

Ville de Milan

Milan le contexte

Milan est la deuxième ville d'Italie avec 1,4 millions d'habitant.es, 3,5 millions d'habitant.es au niveau de la métropole et 9 millions pour la région.

Typologie: Centre historique avec des rues étroites, héritage de la période romaine. Urbanisation et réseau de transports développés de manière concentrique.

Les mesures se déploient autour de 5 axes:

1. Mise en place de **2 péages urbains**
2. Développement et connexion de **voies cyclables**
3. Réalisation des **Piazze aperte**
4. Multiplication des **Strade aperte** «**streateries**» et terrasses
5. Ville du quart d'heure, rues partagées

Area C : Gérer la qualité de l'air et la congestion du trafic



2008: Mise en place d' **ECOPASS**, axé sur la qualité de l'air : l'utilisateur paie en fonction du niveau de pollution de son véhicule
> - 21% charge de trafic au début.

En 2011: on revient au même taux de pollution et niveau de congestion qu'en 2007, dû aux nombreuses dérogations.

Un **référendum** approuvé par 79% des votants demande un plan d'action pour favoriser les TP et la mobilité douce.

> Mise en place de **Area C**

Area C:

« Système de congestion charge »
en plus de « pollution charge »

Fonctionnement de Area C

De lundi à vendredi de 7h30 à 19h30

43 portails d'accès avec 2 caméras (plaque et contexte)

5 € par jour (résidents: 40 entrées gratuites)

8,2 km²

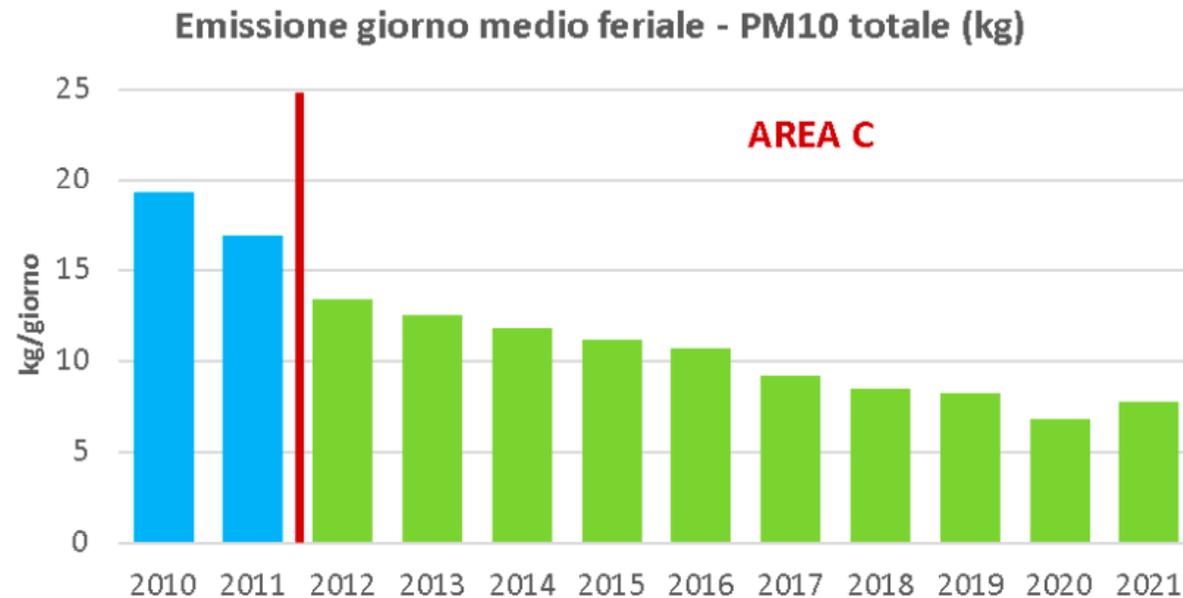
Concerne 77'950 habitants



Objectifs

- Améliorer la qualité de vie des habitants, de ceux qui y travaillent et des touristes
 - Réduire le trafic et les congestions et augmenter la vitesse des TP
 - Diminuer le stationnement sur la voie publique
 - Réduire la pollution de l'air et l'accidentologie
- > Impacte surtout les voitures privées

Bilan de Area C



Risultati soddisfacenti in termini di congestione e ambiente:

- Près de 40% de trafic en moins
- Augmentation des véhicules électriques
- Diminution des diesel et diminution constante des émissions polluantes

Area B: Zone à faibles émissions

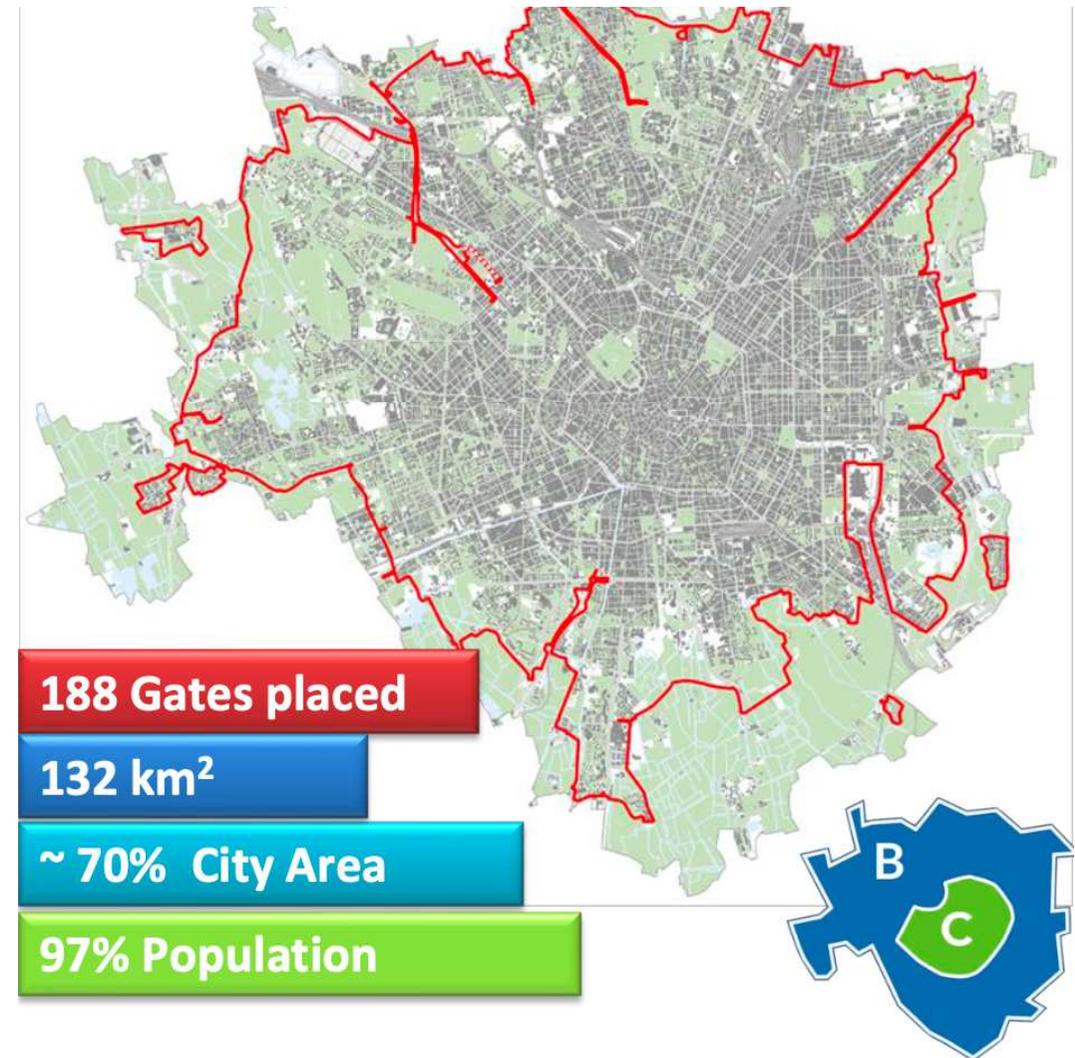
Mise en place en 2019.
Fonctionne de 7h30 à 16h30.
Concerne 97% de la population de Milan

Une des plus grande zone à faible émission d'Europe et la plus grande ZTL en Italie.

Règles moins strictes que Area C: l'utilisateur ne paie pas pour rentrer mais doit se conformer aux règles environnementales.

Limite graduellement les véhicules les plus polluants selon la classification Euro Class.

Vise l'interdiction des véhicules diesel en 2030



Area B: Défi de la logistique urbaine

Projet Move In

Gestion des véhicules, souvent vieux et polluants, des vendeurs des nombreux marchés de la ville.

Les véhicules sont équipés d'un **boitier** qui calcule les km effectués dans le Area B.

Ils sont autorisés à rentrer dans Area B pour des courtes distances et au **maximum pour 500 km par an.**



La gestion des livraisons dans ces zones à trafic restreint, en pleine croissance suite à l'augmentation du commerce en ligne, a nécessité un fort dialogue avec les acteurs de la logistique.

Bilan de Area B

La mise en place de ces zones a eu un fort impact sur la gestion de l'espace public, la réduction du stationnement et la piétonnisation.

Impact également sur la qualité de l'air, les émissions et la santé.

Des études ont été menées en particulier dans les périmètres scolaires.



La réalisation des zones a nécessité une volonté politique forte, un débat public régulier et des accords avec les partenaires et transports professionnels.

COVID = opportunité de changement



Prise de conscience: la congestion du trafic n'est pas une fatalité
Accélérateur: on peut faire plus vite et plus léger, pour des résultats immédiats

Fort essor du vélo



En 2 ans:

+ **72 km** de pistes cyclables
(298km en 2021)

+ **16%** de part modale vélo (5%
en 2019)

Points forts:

- Favoriser la **continuité** des pistes cyclables
- Plus de **voies partagées**

Réalisations en cours:

- 14 km d'extension de pistes cyclables pour connecter Monza par Corso Venezia et Corso Buenos Aires.
- CAMBIO = nouveau plan vélo radial avec des voies pénétrantes connectées.

Piazze aperte (places ouvertes)

L'espace public est un bien commun



Fin 2019: Appel à projets

2020: 65 projets déposés en 2 mois

2022: 38 projets réalisés dont 7 devant des écoles

Développements futurs: proches des écoles et en périphérie

Piazza Bacone: avant - après



Urbanisme tactique

> efficacité, rapidité et réversibilité

Piazza Sicilia: Aménagements simples et réversibles



On retrouve partout des interventions simples et réversibles:

Poteaux et courbures pour améliorer la sécurité

Mobilier urbain simple et fonctionnel

Présence d'éléments activateurs comme les table ping-pong > appropriation

Implication de volontaires, des écoles et des habitants

Piazza Spoleto: Enorme succès, de jour et de nuit



Strade aperte et «streateries»



Nouveau paradigme



« Pas besoin de 100 millions ni de 100 ans pour faire évoluer l'espace public ! »

Terrasses devant les restaurants

Terrasses sur les placettes en remplacement de places de stationnement

« Dining streets »

Milan: Points forts

- Milan est la seule ville au monde où cohabitent 2 systèmes de **péages urbains**: Area C (péage urbain, périmètre restreint) et Area B (ZTL, périmètre élargi).
- « **L'espace public est un bien commun** » est le credo qui soutient tous ces aménagements et mesures
- **Plus de 30 Piazzes aperte** (places ouvertes) réalisées, certaines sont déjà définitivement piétonnisées et de nombreuses sont en projet.
- **L'enfant** est un fort levier pour la modération ou la piétonnisation et il y a un grand intérêt de pacifier les rues autour des écoles.
- La part modale du **vélo** a fortement augmenté.

L'essentiel résumé ...

Impact du COVID : plus que partout ailleurs, le Covid a marqué le nord de l'Italie et la disparition temporaire du trafic et des voitures ont favorisé une **autre vision de l'espace public** et la réalisation rapide et légère d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

Milan bénéficie du **soutien de la population** pour les aménagements favorisant les mobilités actives, plus qu'à Turin, où l'ancrage de la voiture se ressent. Sur le plan politique, les élus en place ont été réélus à Milan, pas à Turin.

A Milan comme à Turin, les aménagements existants bénéficient surtout aux centres. Le souhait est désormais de **favoriser des îlots apaisés dans les quartiers périphériques**.

Merci de votre attention

