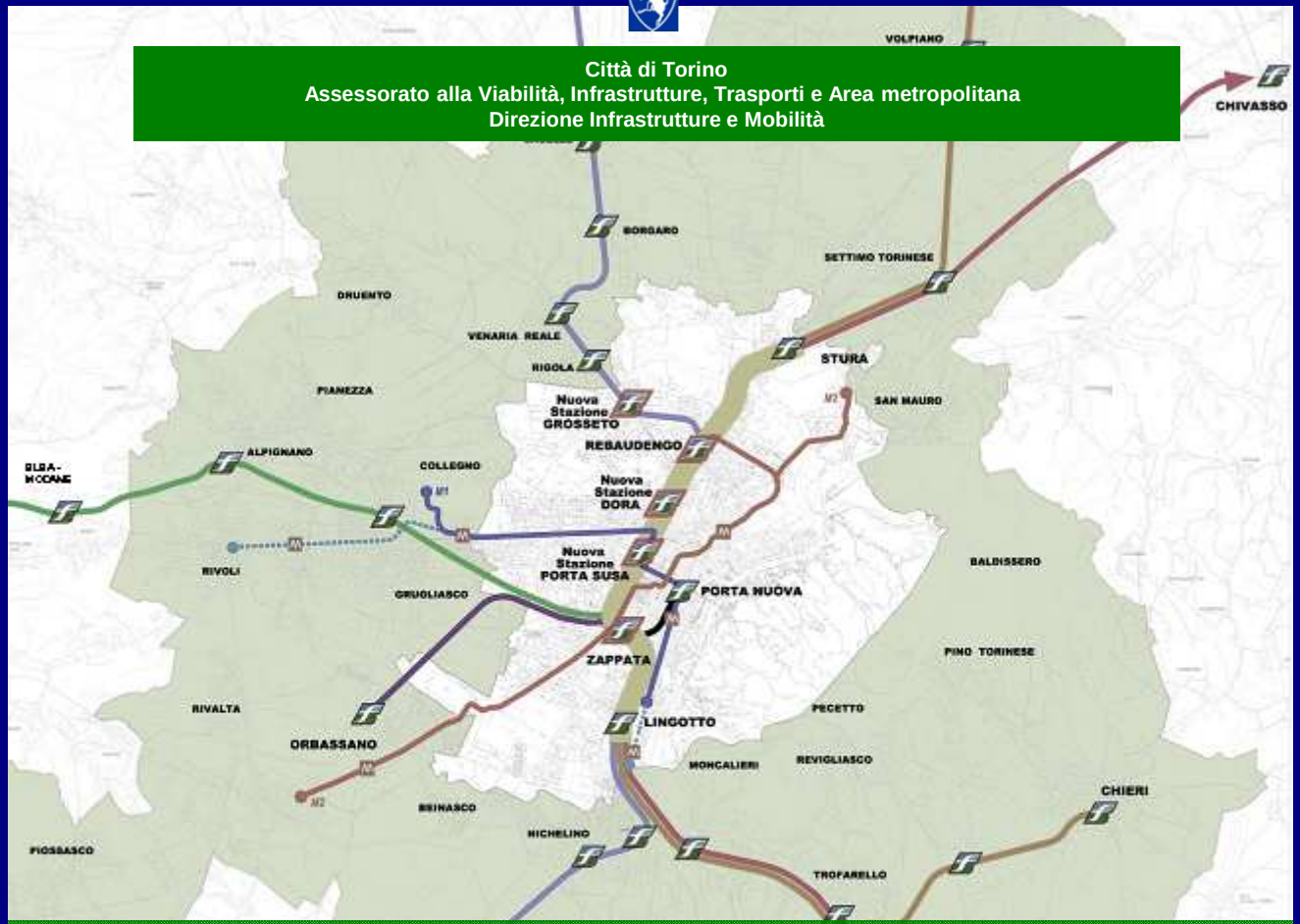
Città di Torino
Assessorato alla Viabilità, Infrastrutture, Trasporti e Area metropolitana
Direzione Infrastrutture e Mobilità




# *Plan de la mobilité urbaine de la ville de Turin et sa mise en oeuvre*


présentation par
Stefano Cianchini
Filippo Orsini


Visite de l'association Rue de l'Avenir à Turin

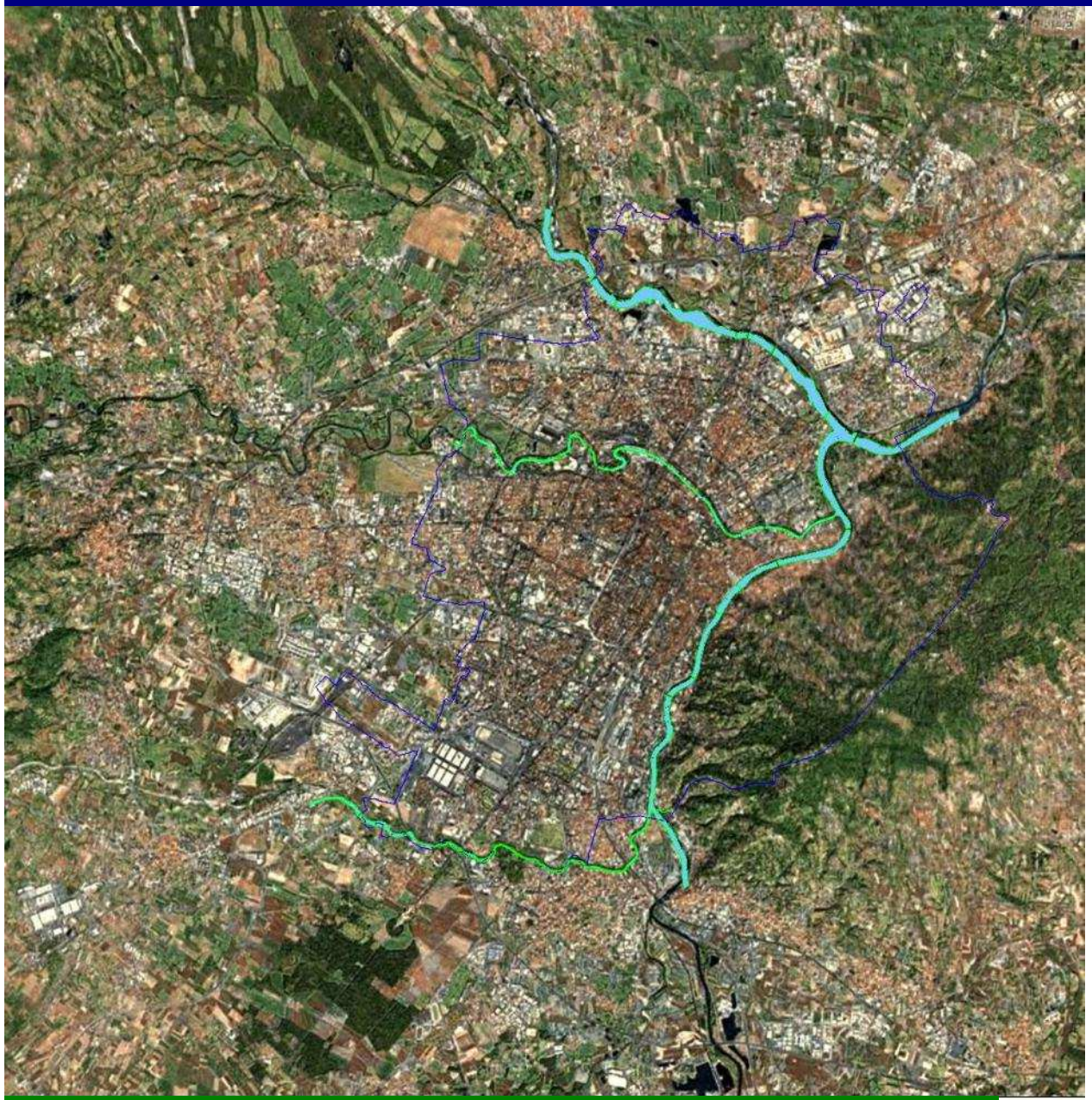
27 mars 2014 - Turin

# Prémisse

**Le système de la mobilité urbaine doit permettre à chacun d'exercer son droit de se déplacer sans charger la société en termes de pollution de l'air, de bruit, d'embouteillages et d'accidents**

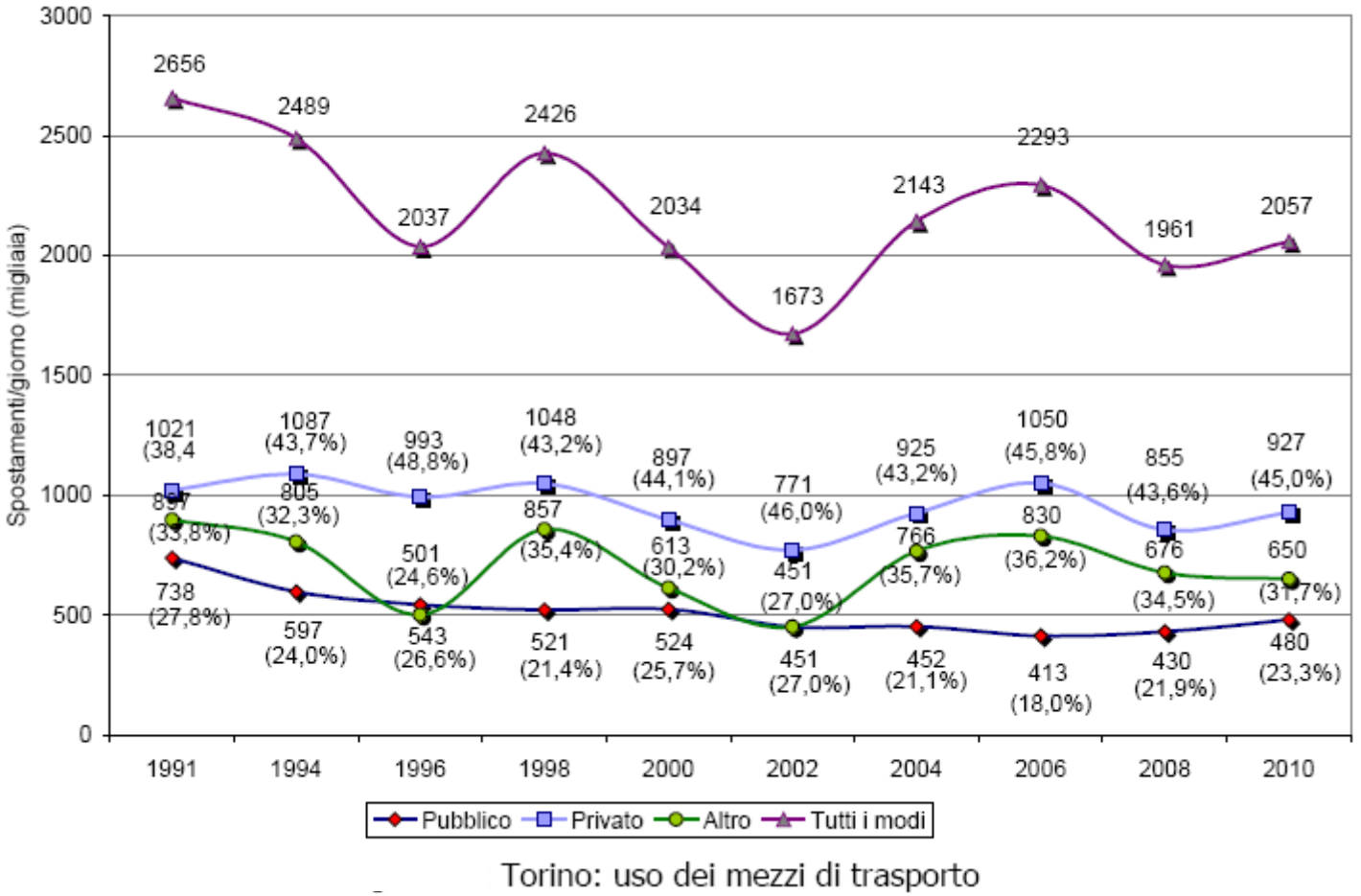
Pour l'amélioration globale des conditions de vie de la zone urbaine, la conception du système de transport doit être intégré à la planification économique et urbaine

# Données de la ville de Turin



Population (31/12/2012): ***911.823***
Superficie totale: ***130 Kmq***
Surface voirie: ***20,8 Kmq.***
Zones piétonnes: ***415.407 mq***
Développement de la voirie: ***1450 Km***
Croisements contrôlés par feux: ***665***
Carrefours Giratoires : ***135***
Passages Souterrains :***9***
Autoponts: ***14***
Ponts: ***35***
Réseau ferroviaire urbain: ***32 km***
Gares: ***7***
Réseau métro: ***13,4 km***
Stations: ***21***
Surface ZTL central: ***2,58 Kmq***
Pistes cyclables: ***180 Km***
Parkings publics:***33*** ***(17.254 places)***
Parkings publics en rez-de-chaussée: ***46*** ***(5.532 places)***
Stationnements payants: ***48.000***
Accidents (31/12/2012 ): ***5.647***
Blessés (31/12/2012 ): ***4.900***
Décès (31/12/2012 ): ***28***

**2,057,000 déplacements par jour.**




Torino: uso dei mezzi di trasporto

**2.057.000 déplacements par jour à Turin**

**927.000 avec l'utilisation de véhicules privés**

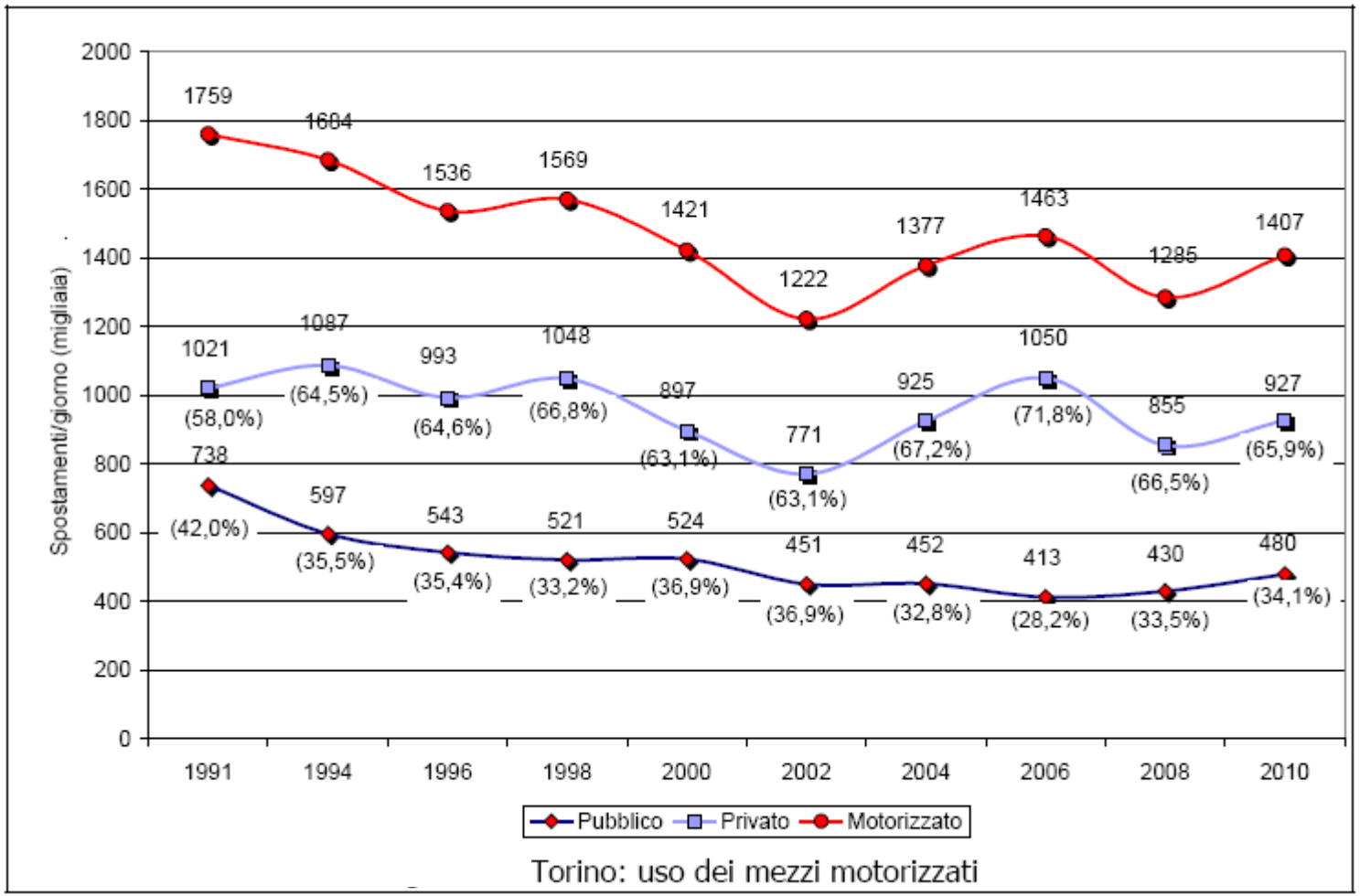
**480.000 par transports en commun**

**650.000 (vélo, marche ...)**

**2,26 déplacements quotidiens / habitant**

Agenzia Mobilita' Metropolitana Torino
Consorzio tra Enti Locali

## Le marché des transports en commun a vécu une relance avec l'année 2010




**A Turin, la progression de l'emploi des transports en commun passe avec le 2010 à 480.000 déplacements quotidiens en moyenne, soit 50.000 de plus qu'en 2008, avec un partage modal qui passe de 33,5% à 34,1%, une valeur proche des niveaux de la période 1994 à 1996**

Agenzia Mobilita' Metropolitana Torino
Consorzio tra Enti Locali

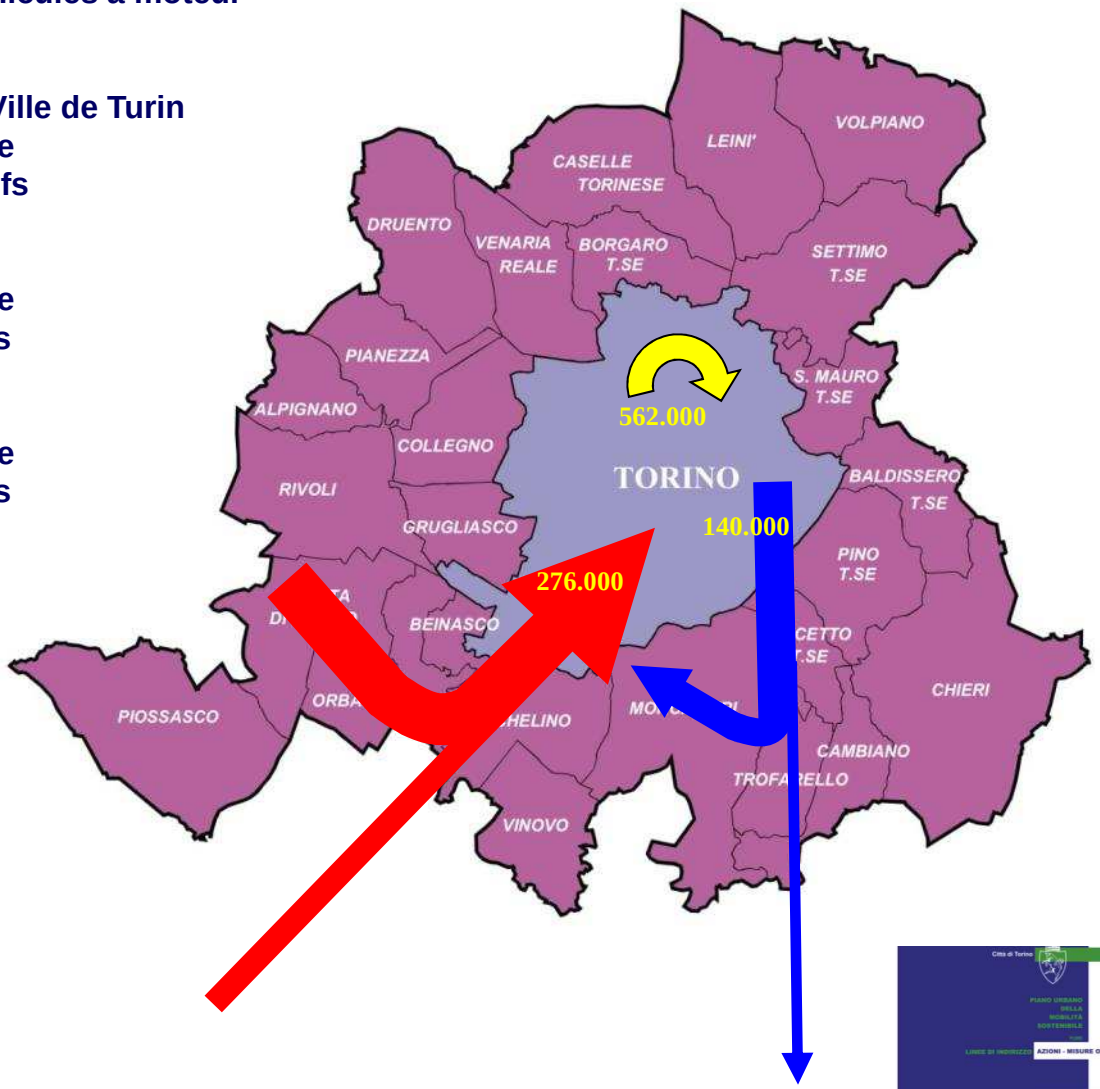
**En 2008**

**978.000 déplacements quotidiens par véhicules à moteur impliquant Turin (sauf le retour chez-soi)**

**562.000 déplacements à l'intérieur de la Ville de Turin**
**62% (347.000/jour) par voiture individuelle**
**38% (215.000/jour) par transports collectifs**

**276.000 en entrées a Torino**
**71% (196.000/jour) par voiture individuelle**
**29% (80.000/jour) par transports collectifs**

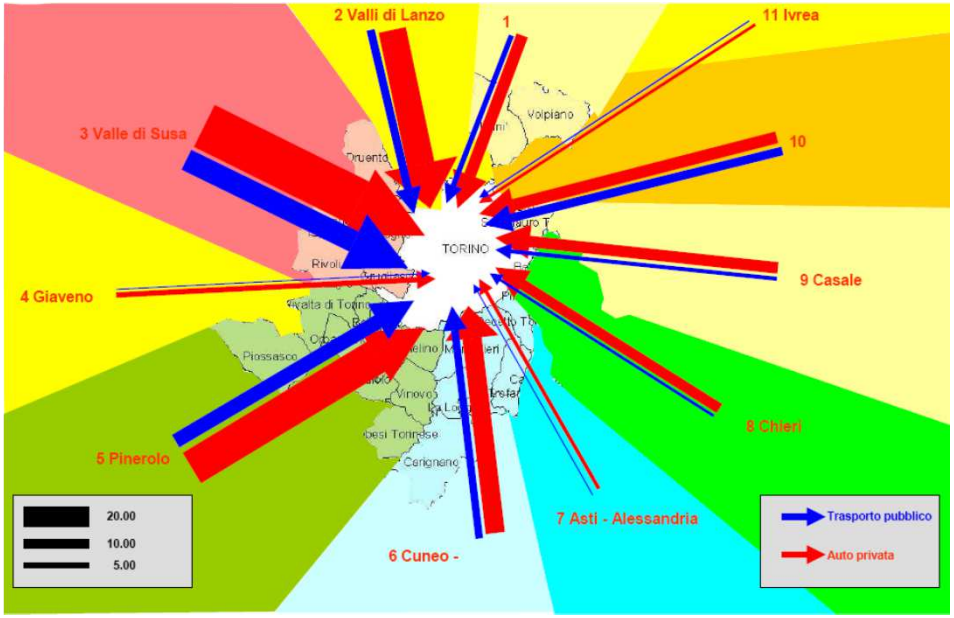
**140.000 en sortie de Torino**
**88% (124.000/jour) par voiture individuelle**
**12% (16.000/jour) par transports collectifs**



Agenzia Mobilita' Metropolitana Torino
Consorzio tra Enti Locali

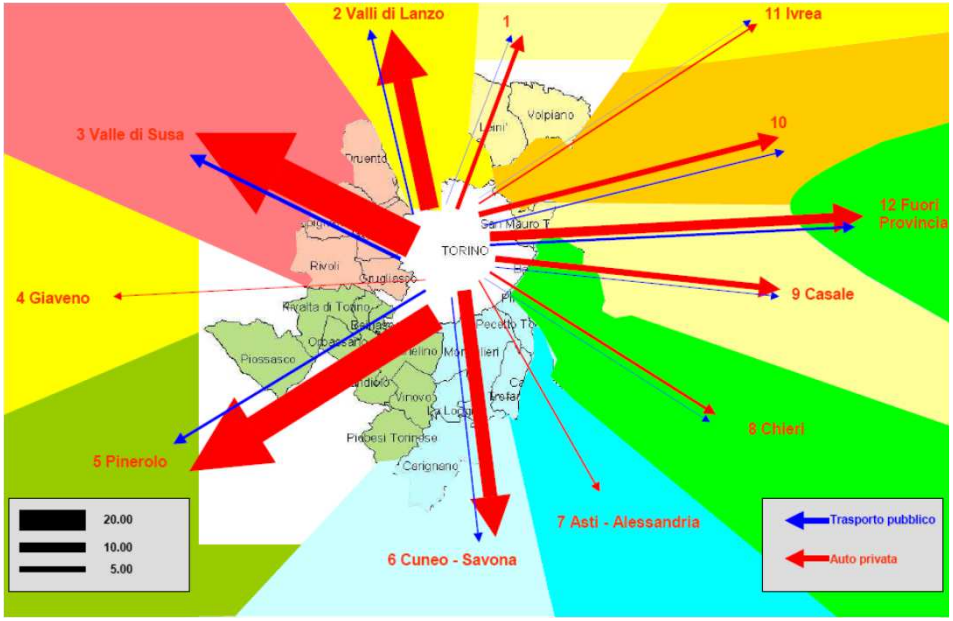
## Mobilité à l'entrée de la ville de Turin

**Déplacements de la vie quotidienne dans la province de Turin. Depuis toutes les origines, pour n'importe quel but (sauf le retour chez-soi)**




## Mobilité de la Ville de Turin

**Déplacements de la vie quotidienne dans la province de Turin. Vers toutes les destinations, pour n'importe quel but (sauf le retour chez-soi)**



Planification de la mobilité à Turin dans les années quatre-vingt-dix à aujourd'hui:

**Plans de la Circulation urbaine (PUT), selon les directives du Code la Route et de valeur temporaire limitée**

| 1995<br>1er PUT<br>Plan de circulation urbaine | 2000<br>Plan général de la Circulation de l'agglomération turinoise (PGTU) | 2002<br>2e Plan de circulation urbaine (PUT) Programme urbain du stationnement(PUP) | 2004<br>Plan de pistes cyclables | 2004<br>Petac<br>Plan de la circulation du Secteur Centre-ville |
|---|---|---|---|---|

Un  grand processus de renouvellement du système de transport en commun a  été mis en place dans la Ville de Turin. Ce processus a, parmi ses enjeux principaux, la progressive réalisation d'un véritable réseau de lignes de métro, et la mise en souterrain de la traversée ferroviaire Nord/Sud (le ***Passante Ferroviario***).

Avec ces grands travaux, la Ville a voulu apporter une amélioration sensible au service offert à ses habitants et aux résidents de l'agglomération urbaine.

Ces infrastructures jouent un rôle stratégique au sein du **Plan de mobilité durable en milieu urbain**, adopté par la ville en 2011.

Le but du **Plan urbain de la mobilité durable de Turin (PUMS)** est d'améliorer la **compétitivité des transports en commun**, qui doivent être accessibles à tout le monde, pour décourager les déplacements avec véhicule individuel et finallement de réduire et donc de **réduire les embouteillages et améliorer l'accessibilité** aux fonctions urbaines.

Le **PUMS** favorise un **système intégré de transport urbain et l'intermodalité entre le transport en commun et celui individuel.**

1 - assurer et améliorer l'accessibilité à l'ensemble du territoire urbain
2 - garantir et améliorer l'accessibilité pour les personnes
3a - améliorer la qualité de l'air
3b - améliorer la qualité du milieu urbain et de l'environnement
4 - encourager l'utilisation des transports publics
5 - assurer l'efficacité et la sécurité de la voirie
6 – gouverner la mobilité par des technologies innovantes
7 - définir le système de gouvernance du plan

# le PUMS est:

- **durable: dans les domaines économique, social et environnemental**

  (Conformément aux adresses de la stratégie européenne commune en matière de mobilité et protection de l'environnement, «Livre blanc» et «Livre vert» de l'Union européenne)

- **mesurable: ses effets peuvent être vérifiées au cours de la mise en œuvre:**

  (De l'état actuel au futur scénario du plan, avec un suivi de l'efficacité des actions)

- **stratégique: il définit les lignes stratégiques et les lignes des objectifs, les actions et les mesures opérationnelles**

Extrait de lignes directrices du Plan de la Mobilité Urbaine Durable:

«Le but est de **gouverner l'accessibilité à l'ensemble du territoire urbain**, par l'analyse de la demande de mobilité, à partir de celle ordinaire (domicile-travail, à la maison et à l'école), à celle moins abituelle (loisirs, etc.).

Le **principe de l'accessibilité** est à la base de chaque composant du système de la mobilité urbaine, la mobilité collective jusqu'à celle individuelle soit-elle par véhicule à moteur, par vélo ou à pieds.

L'accessibilité de la part de tous aux différentes fonctions au sein du milieu urbain, implique le contrôle des formes de déplacement, **"afin d'inciter, pour but et façon, la forme la plus compatible avec l'environnement. "**

Extrait de lignes directrices du Plan de la Mobilité Urbaine Durable:

**“Le transport public, pour être compétitif, devra atteindre des temps de parcours comparables à ceux des voitures.**
**Pour atteindre cet objectif ambitieux, il est nécessaire compléter les lignes de force du train, métro et tramway.**

Une bonne accessibilité comporte également un réseau efficace de transport urbain de distribution pour lier les principales zones commerciales, industrielles, de bureaux et, plus en général, les zones d'activité économique, pour permettre un accès rapide et facile aux employés, aux clients, aux prestataires de services et aux transporteurs.

# Objectif du PUMS

Extrait de lignes directrices du Plan de la Mobilité Urbaine Durable:

L'objectif du **Plan urbain de la mobilité durable de Turin** est d'améliorer la **compétitivité des transports collectifs** à long terme pour obtenir un résultat du **50% de ce mode sur l'ensemble des déplacements par véhicules à moteur.**

Les grandes infrastructures de transport deviennent essentielles pour décourager les mouvements individuels et donc **réduire la congestion et améliorer l'accessibilité** aux fonctions urbaines.

Le **PUMS** favorise également **un transport urbain intégré, privilégiant l'intermodalité entre le transport collectif et privé**.

# Indicateurs du transport en commun

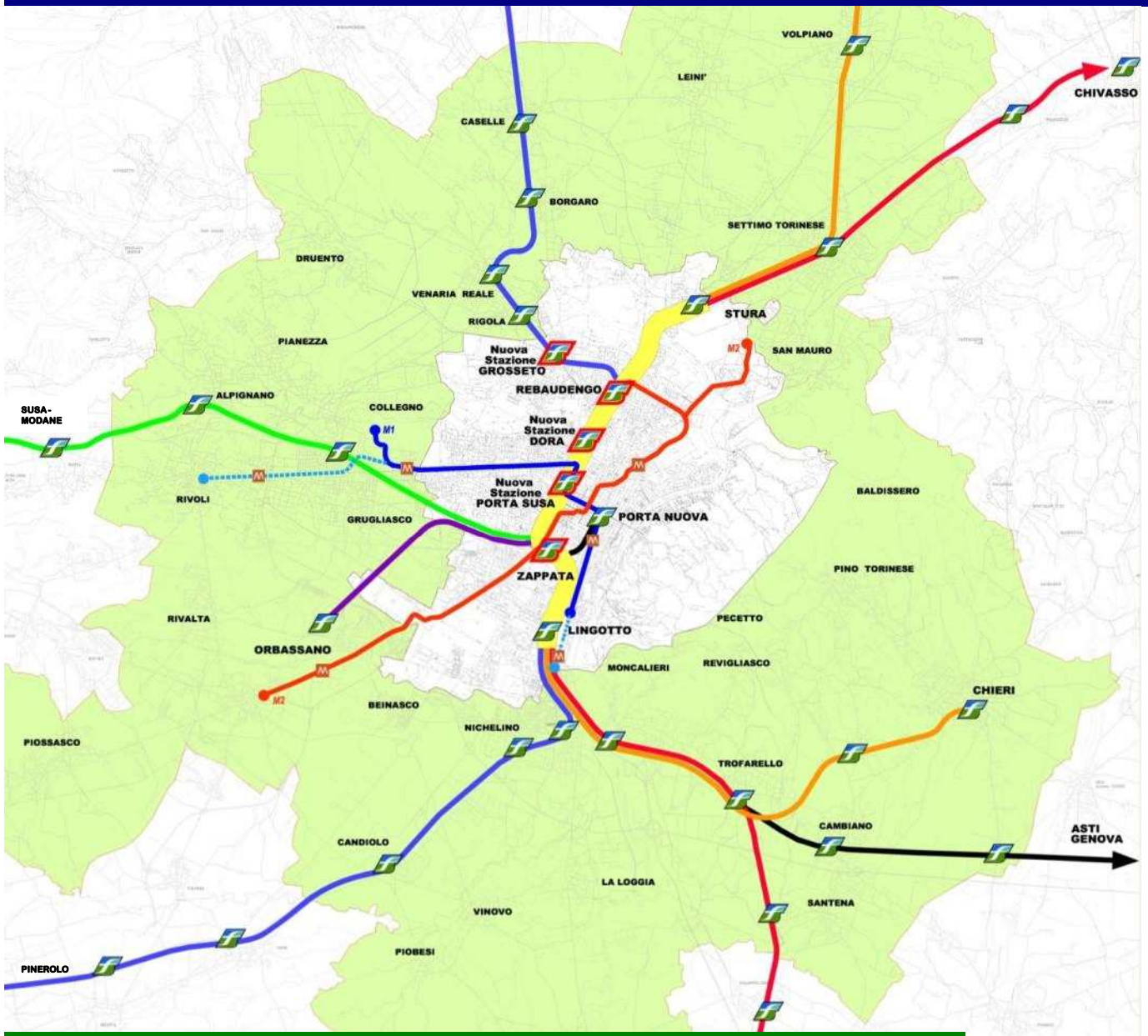
| INDICATORI DI RIFERIMENTO | Unità di misura | Dati 2008 | Dati 2010 | Dati 2012 |
|---|---|---|---|---|
| spostamenti con il trasporto pubblico / giorno (residenti) | n° | 430.000 | 480.000 | Indagine in corso |
| spostamenti con il trasporto privato / giorno (residenti) | n° | 855.000 | 927.000 | Indagine in corso |
| ripartizione modale trasporto pubblico (residenti) | % | 33,5 | 34,1 | Indagine in corso |
| ripartizione modale trasporto privato (residenti) | % | 66,5 | 65,9 | Indagine in corso |
| spostamenti con il trasporto pubblico / giorno (origine e/o destinazione in Torino) | n° | 591.000 | 660.000 | Indagine in corso |
| spostamenti con il trasporto privato / giorno (origine e/o destinazione in Torino) | n° | 1.239.000 | 1.315.000 | Indagine in corso |
| ripartizione modale trasporto pubblico (origine e/o destinazione in Torino) | % | 32,3 | 33,4 | Indagine in corso |
| ripartizione modale trasporto privato ( origine e/o destinazione in Torino) | % | 67,7 | 66,6 | Indagine in corso |
| passeggeri annui trasportati dalla metro – Linea 1 | n° | 20.509.000 | 21.933.814 | 38.635.233 |
| velocità commerciale bus in zona urbana | km/h | 16,3 | 16,7 | 17,1 |
| velocità commerciale tram | km/h | 14,5 | 14,4 | 14,8 |

# Hiérarchie des réseaux de transport

Le nouveau système de transport en commun sera organisé **par niveaux hiérarchiques** lesquels devront correspondre, à moyen et à long terme à la structure suivante:

- **Réseau ferroviaire** (Service Ferroviaire Métropolitain – S.F.M., 5 lignes);
- **Réseau de métro** (ligne 1 Cascine Vica - Benghazi et la nouvelle ligne 2)
- **Réseau Tramway** (amélioré avec protection et de séparation des voies, priorité aux croisements, renouvellement de la flotte);
- **Réseau des bus urbains / suburbains** réorganisé selon la fonction de rapprochement des passagers au réseau principal;
- **Réseau des bus suburbains** avec terminus reportés aux principales gares et stations de métro et des arrêts de correspondance des autobus et de la ligne 4 de tramway.

# Développer les infrastructures du transport en commun




**Le futur réseau «fort» du transport collectif de l'agglomération turinoise:**

5 lignes de réseau local des chemins de fer (Service Ferroviaire Métropolitain – S.F.M.)

2 lignes de métro

FM1 Rivarolo - Chieri
FM2 Pinerolo - Germagnano
FM3 Avigliana - Stura
FM4 Carmagnola - Chivasso
FM5 Orbassano - Stura
Linee Regionali
Metro Linea 1
Metro Linea 2
Metro Linea 1 prolungamento Nord e Sud

# Les cinq lignes du S.F.M.

REGIONE PIEMONTE
sfm
servizio ferroviario metropolitano

## Schema delle linee

1 Pont-Rivarolo-Chieri
2 Pinerolo-Chivasso
A Torino-Aeroporto-Ceres
3 Torino-Susa/Bardonecchia
4 Torino-Bra

## Legenda

Interscambi
- Aeroporto
- Treni Alta Velocità
- Treni Lunga Percorrenza
- Treni Regionali Veloci
- Treni Regionali
- Metropolitana

Potenziamenti futuri
- Collegamento corso Grosseto
- SFM5 Stura-Orbassano

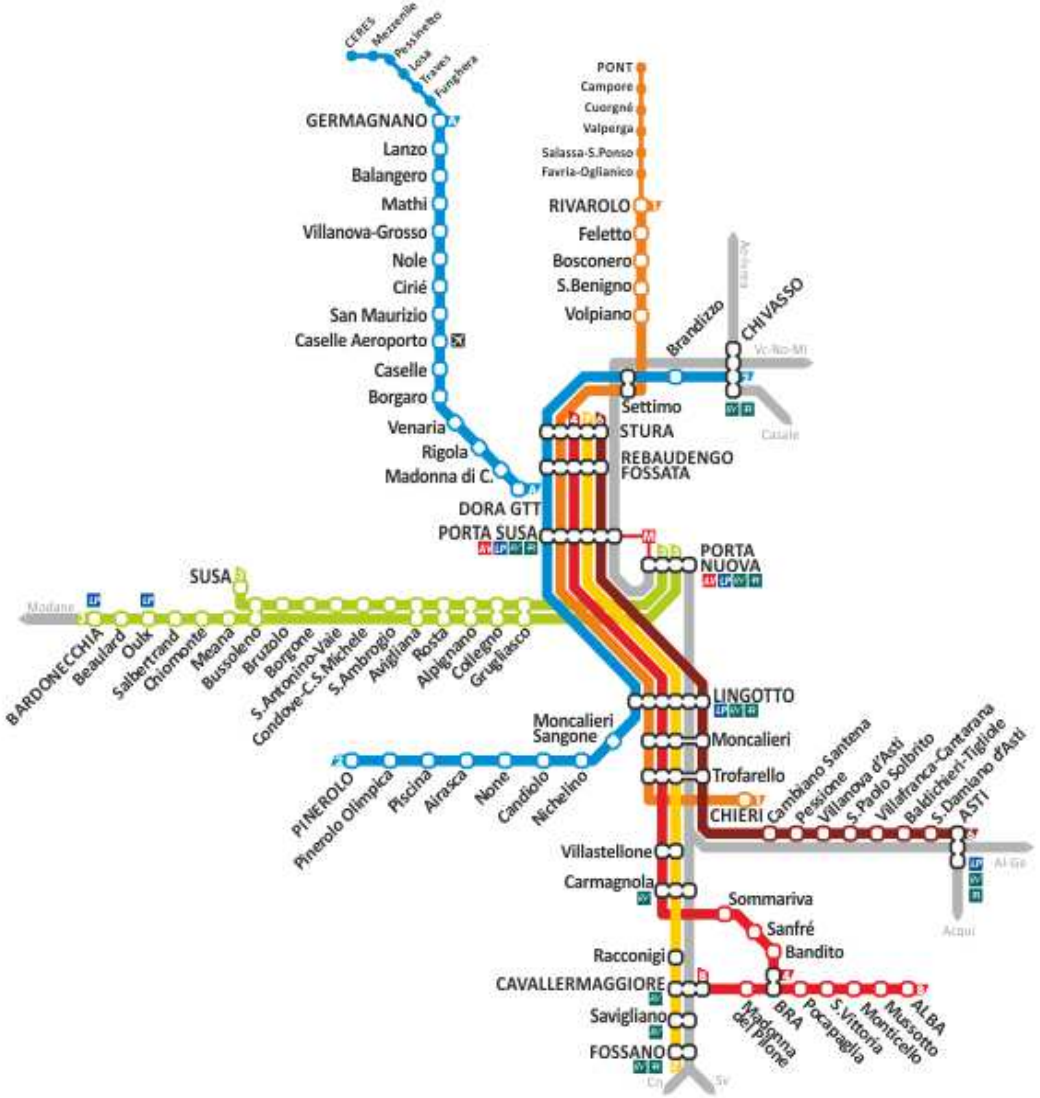
## Informazioni

ViaggiaPiemonte
www.viaggiapiemonte.it
www.viaggiatreno.it

Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
www.mtm.torino.it/sfm
PER SEGNALAZIONI: info@mtm.torino.it

TRENITALIA
199.89.20.21
www.trenitalia.com

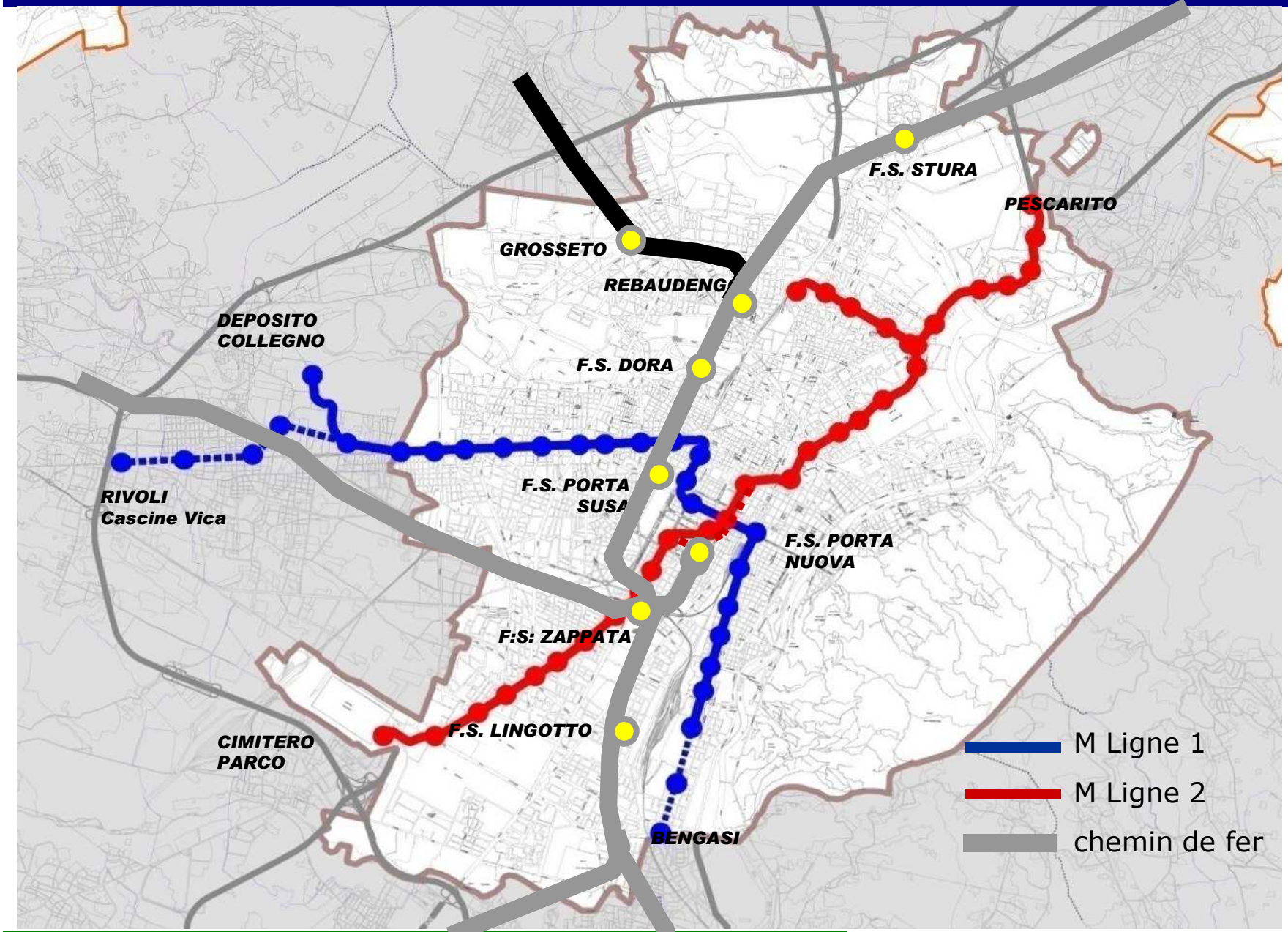
GTT
800-019152
011-2165352
www.gtt.to.it
gtt@gtt.to.it



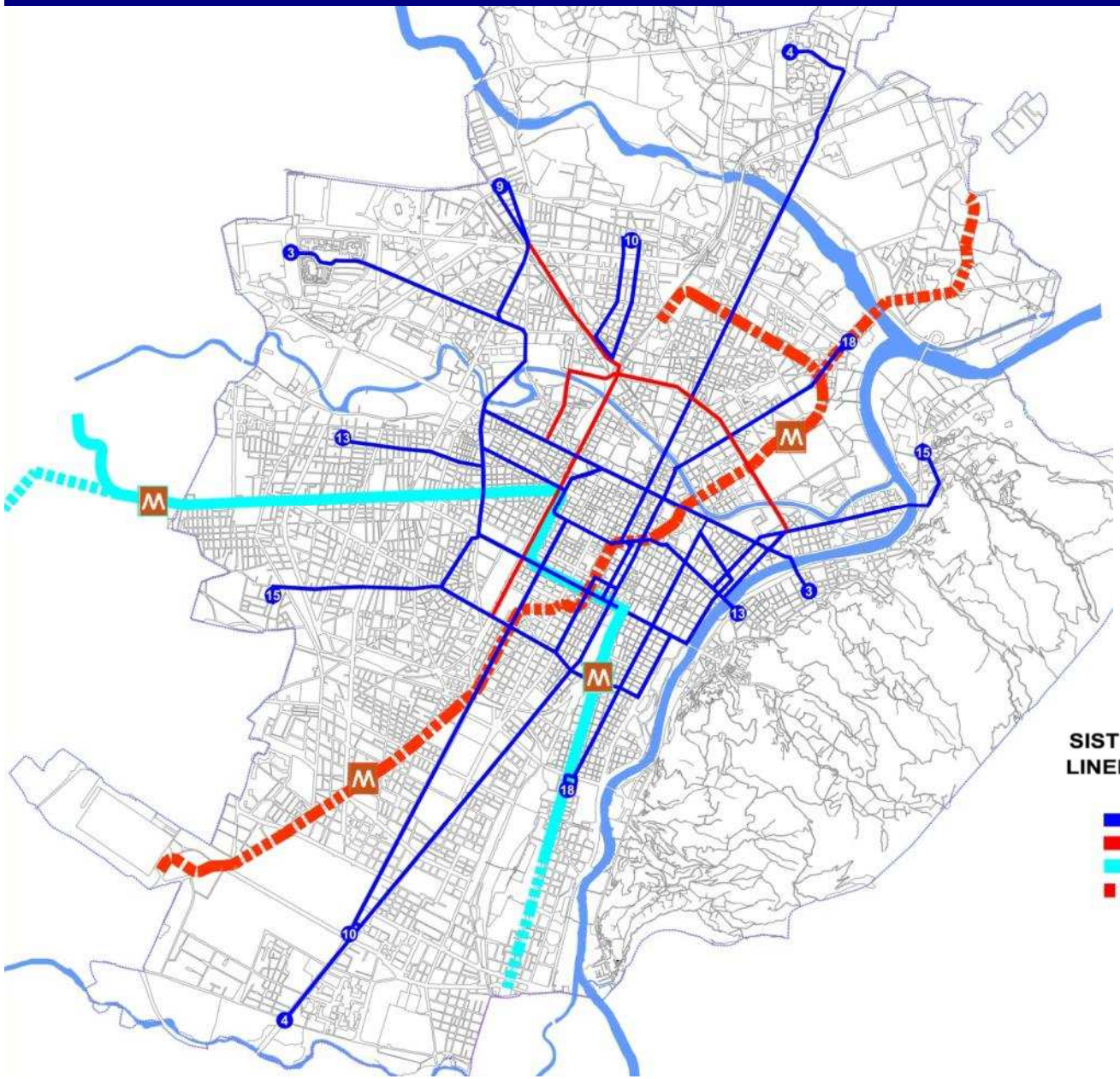

- 8 Lignes
- 80 trains/jour
- 93 gares
- 68.000 places/jours per ligne

REGIONE PIEMONTE
Agenzia Mobilità Metropolitana Torino
GTT GRUPPO TORINESE TRASPORTI
TRENITALIA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

# Les deux lignes du métro



# Le réseau des tramway



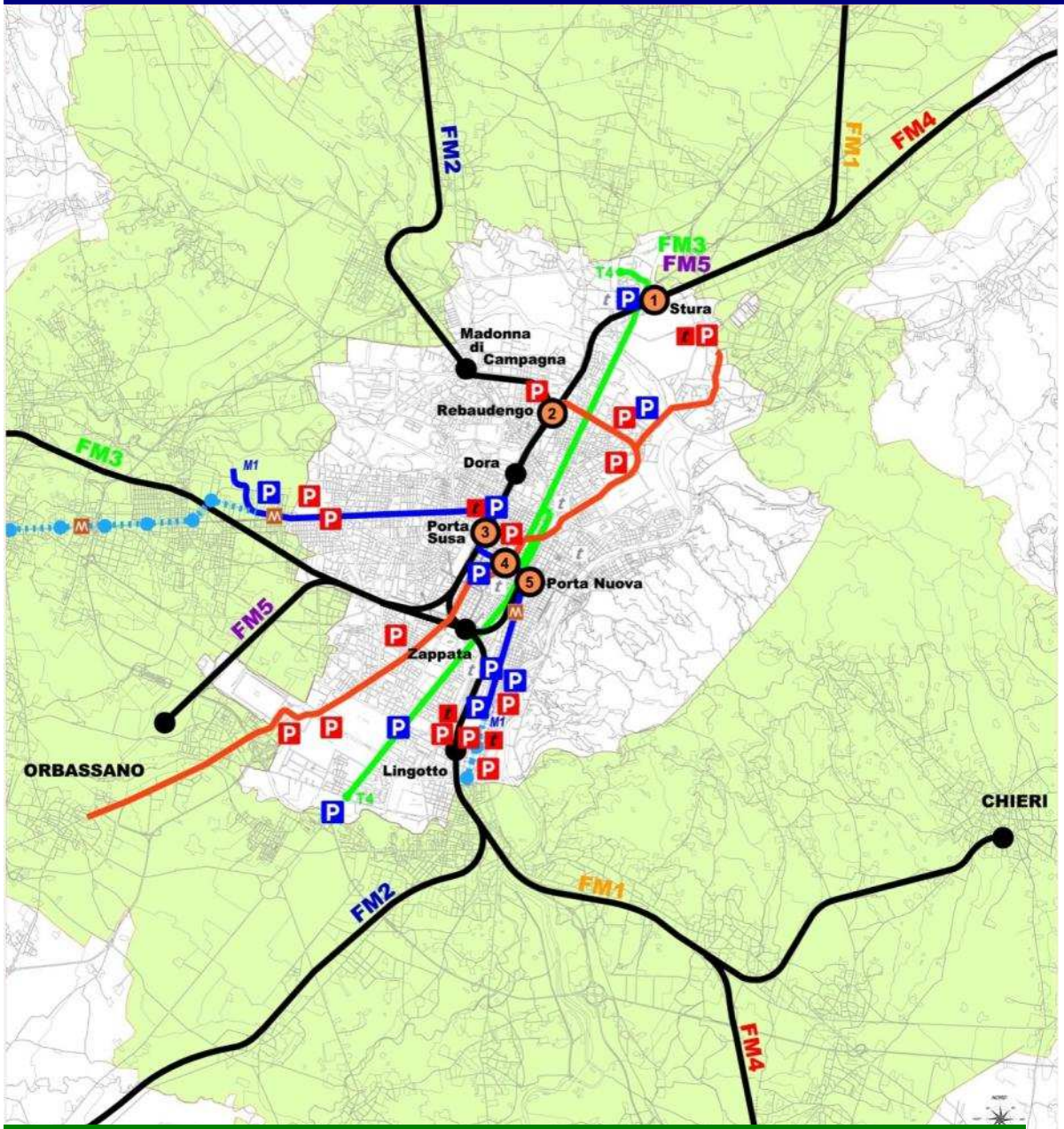

**Le réseau des tramways sera àmélioré** par des interventions de protection et séparation des voies par rapport aux chaussées dédiées à la circulation individuelle, préparation de la priorité aux carrefours, et par un renouvellement des tramways

Extrait de lignes directrices du Plan de la Mobilité Urbaine Durable:

**« L'intermodalité entre les différents systèmes de transports en commun de l'agglomération urbaine sera développée**, le réseau local du transport ferroviaire régional et le réseau de transport sur pneus seront reliés entre eux par des noeuds de correspondence à créer en proximité des points strategiques tels que les gares et les échangeurs de la rocade autoroutière.

Pour que le transport en commun soit compétitif, l'**intermodalité doit devenir une opportunité pour l'utilisateur,** qui devra y trouver non pas des gênes mais des avantages économiques et des économies en temps de déplacement. "

# Développement de l'intermodalité



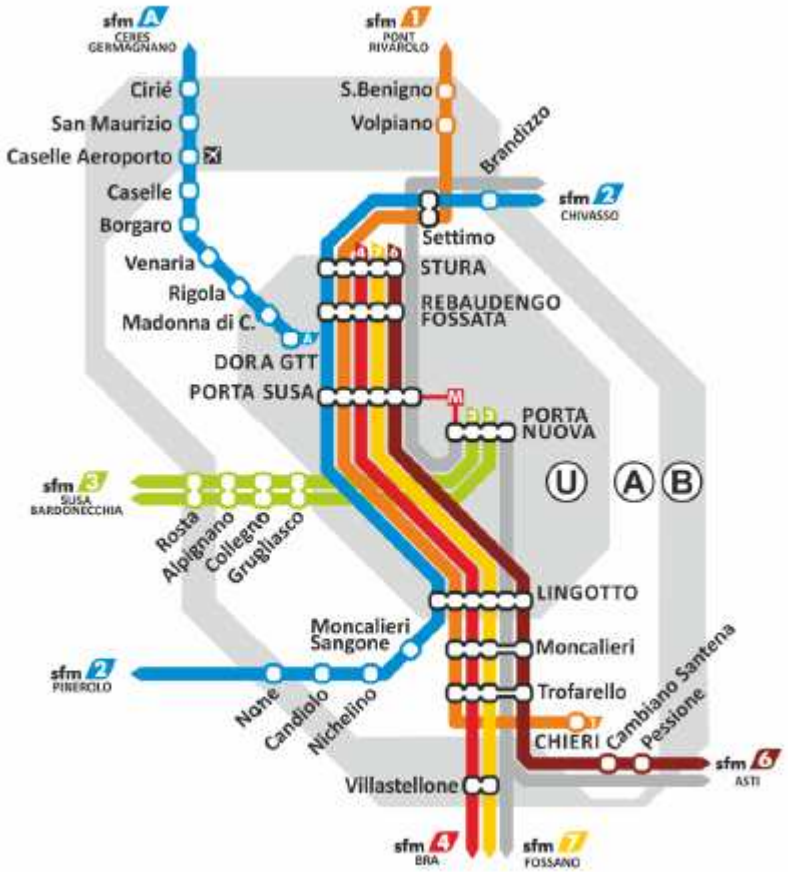

**L'intermodalité devra donc être une opportunité pour l'utilisateur, en offrant des avantages économiques et en permettant des réductions des temps de déplacement.**

Les différents systèmes de transports en commun de l'agglomération urbaine devront se lier sur des nœuds de correspondance, à proximité des gares et de la rocade autoroutière.

- Parcheggi d'Interscambio esistenti
- Parcheggi d'Interscambio previsti
- Terminal bus esistenti
- Terminal bus previsti
- 1 Interscambio Stura - Ferrovia / Tram
- 2 Interscambio Rebaudengo - Ferrovia / Metro
- 3 Interscambio Porta Susa - Ferrovia / Metro
- 4 Interscambio Re Umberto Metro1 / Metro2
- 5 Interscambio Porta N. - Ferrovia / Metro

# Développement de l'intermodalité

**L'intermodalité est obtenue aussi à travers l'integration des diverses tarifs de transport.**



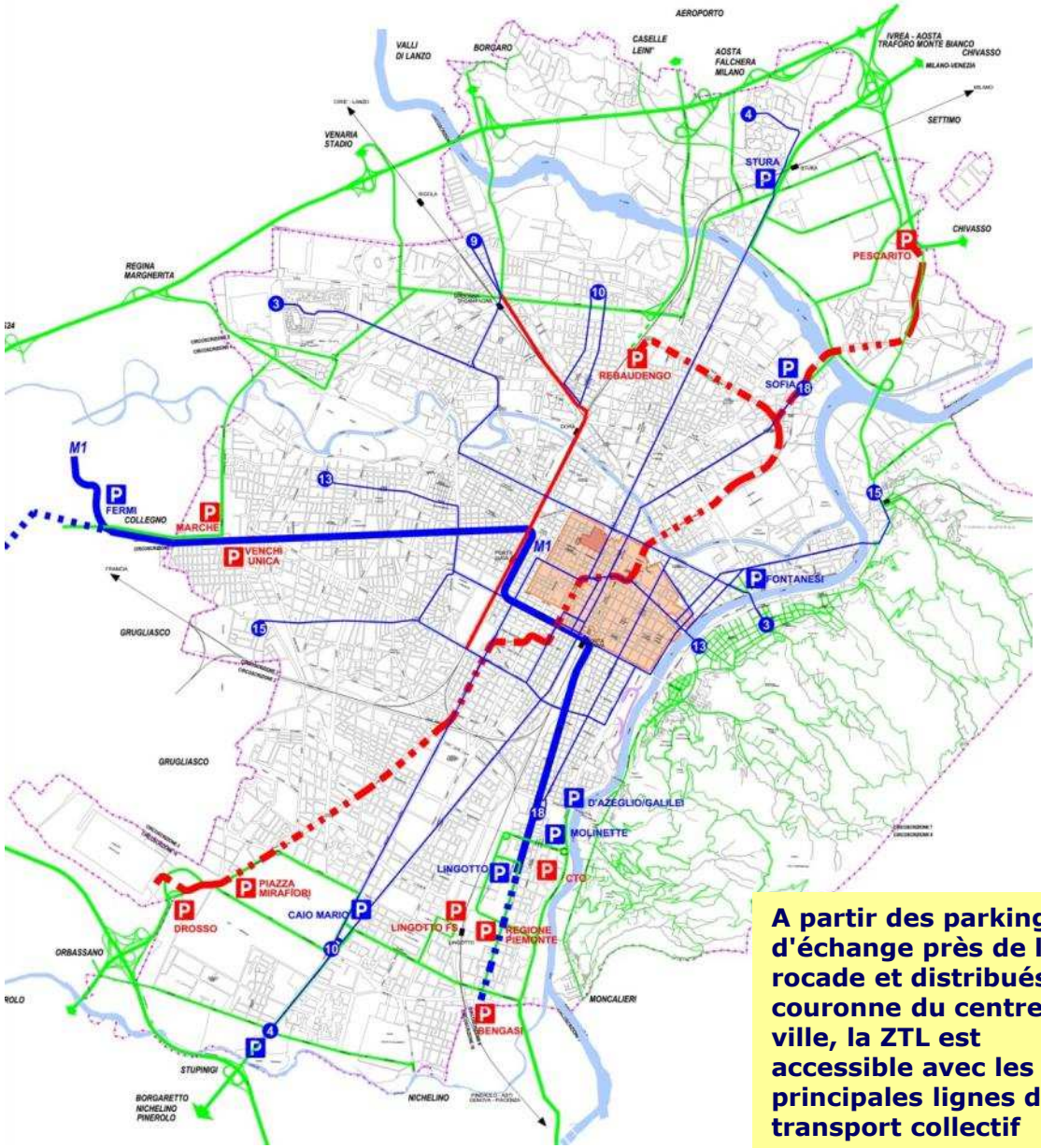

**U**

**A**

**B**

Des politiques visées à la réduction des formes plus polluantes de la mobilité et à la stimulation de la mobilité durable doivent être développées à faveur de la mobilité douce **(piétons et cyclistes)**, de l'emploi d'autobus et véhicules individuels à **faible impact** (véhicules électriques, hybrides, etc.), et de l'utilisation collective des voitures (auto-partage et covoiturage).

| Actes | Mesures opérationelles | Durabilité | |
|---|---|---|---|
| 3a.1: Far diminuire gli spostamenti con mezzi privati motorizzati | 3.1.1 Limitazioni alla circolazione sul territorio comunale | ambientale | |
| | 3.1.2 Limitazione alla circolazione e gestione degli accessi alla ZTL | ambientale | |
| | 3.1.3 Sviluppo delle politiche del mobility management | economica | |
| 3a.2: Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici | 3.2.1 Adeguare i mezzi del TPL non ecologici con installazione di filtri anti articolato | ambientale | |
| | 3.2.2 Rinnovo del parco circolante del TPL | ambientale | |
| | 3.2.3 Incrementare linee di trasporto a impatto "zero"(Linee Star) | ambientale | |
| | 3.2.4 Favorire la sostituzione dei veicoli privati con veicoli di ultima generazione | ambientale | |
| | 3.2.5 Favorire l'utilizzo del metano per autotrazione | ambientale | |
| | 3.2.6 Favorire sistemi di trasporto pubblico e privato per ridurre le emissioni di Co2 | ambientale | |
| 3a.3 Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile | 3.3.1 Incentivazione ed estensione del servizio di "car sharing | ambientale | economica |
| | 3.3.2 Attivazione del bike sharing | ambientale | economica |
| | 3.3.3 Attivazione del "van sharing" | ambientale | |
| 3a.4:Sostenere la mobilità ciclo-pedonale | 3.4.1 Aumento dell'offerta di parcheggi per bici presso le stazioni di ferrovia e metro e degli attrattori | sociale | |
| | 3.4.2 Incentivare forme di mobilità sistematica lenta | sociale | |
| 3a.5: Governare la logistica delle merci in ambito urbano | 3.5.1 Razionalizzazione della distribuzione merci nell'area urbana | economica | |
| 3a.6: Ridurre l'inquinamento ambientale dovuto al traffico | 3.6.1 Impiego di soluzioni avanzate per la finitura dei manti stradali | ambientale | |




**A partir des parkings d'échange près de la rocade et distribués à couronne du centre-ville, la ZTL est accessible avec les principales lignes du transport collectif**

## Un des buts du PUMS est obtenir une diminution de la pollution de l'air due à la circulation des véhicules privès

Dans toute la ville, sur toute l'année (du lundi au vendredi, de 08.00 à 19.00), la circulation des véhicules à essence homologués Euro 0 et les véhicules à gazole Euro 0-1-2 avec plus de dix ans d'immatriculation est interdite.

Ces limitations affectent surtout les véhicules à gazole parce-que ils produisent une quantité plus importante de particules.

# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)

**La ZTL est une zone de la ville ou une portion de la voirie qui en raison de sa particularité urbanistique ou pour les conditions de la circulation nécessite une réduction de la pression exercé par le volume des véhicules motorisés.**

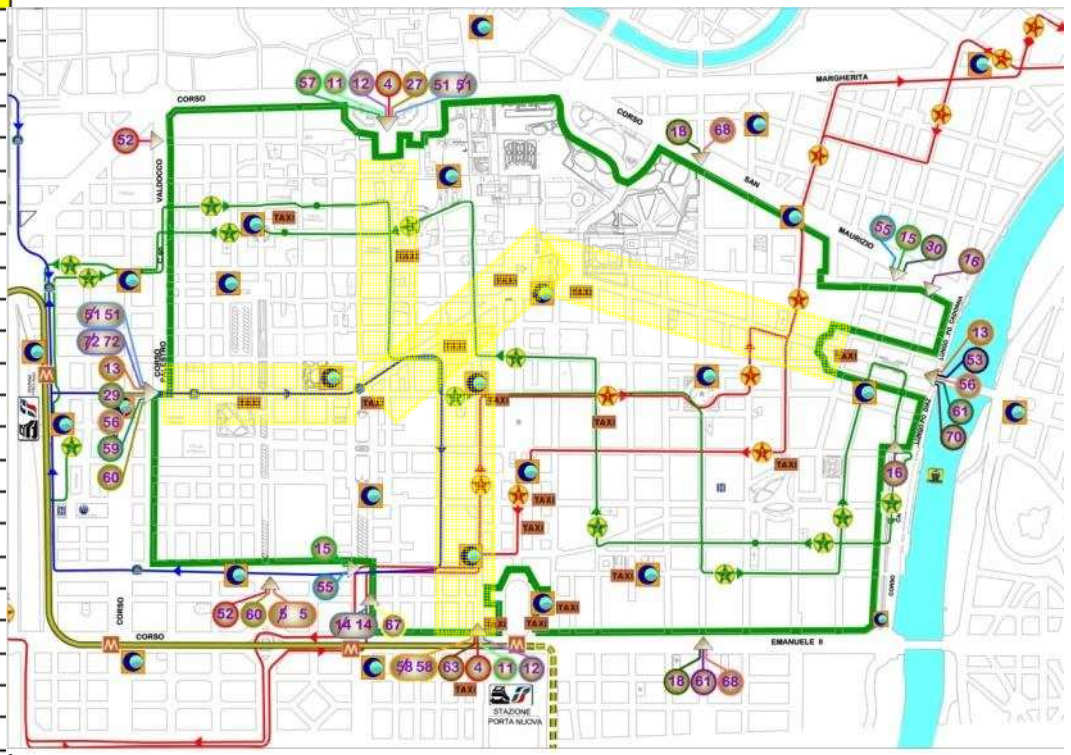
**La circulation n'est pas empêchée à tous mais est réduite en délivrant des permis d'accès seulement à certaines catégories d'usagers et en définissant les périodes de validité de la limitation.**

**La municipalité prend la charge de organiser la ZTL du point de vue technique et des pratiques du contrôle.**

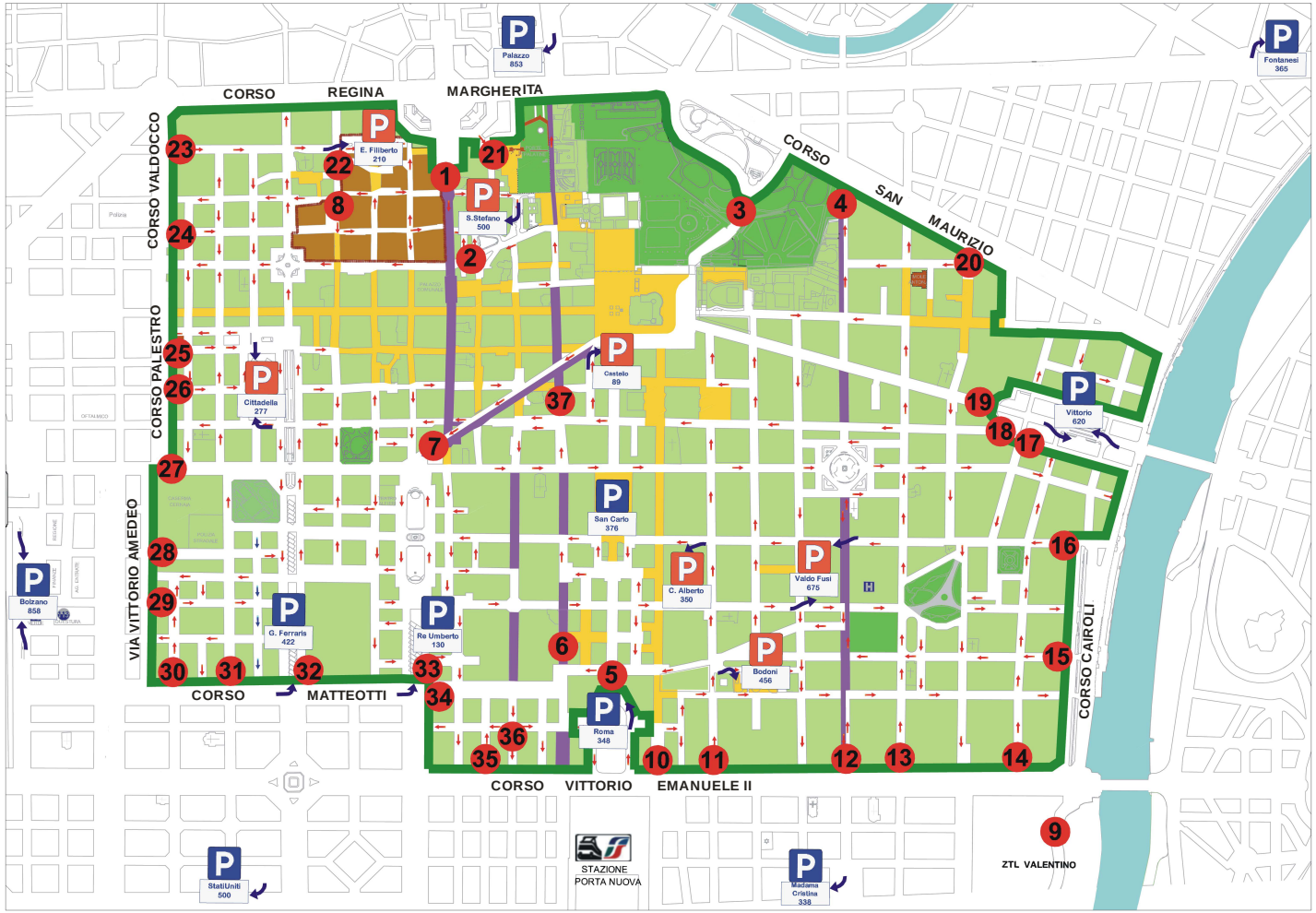
**C'est une mesure qui bien s'adapte au contexte urbanistique.**
**Il est très important le choix des catégories d'usagers qui sont affectés par la limitation de la circulation.**

## OFFRE DU TRASPORT EN COMMUN DANS LE CENTRE VILLE

| Linea | Mezzo | intervallo di transito ora di punta mattino | n° di passaggi per ora | offerta di servizio (posti/ora direzione) |
|---|---|---|---|---|
| 14-14B | BUS 12 M | 5' | 12 | 960 |
| 55 | BUS 12 M | 6' | 10 | 800 |
| 68 | BUS 12 M | 6' | 10 | 800 |
| 56 | BUS 12 M | 7' | 9 | 686 |
| 58-58B | BUS 12 M | 4' | 15 | 1.200 |
| 52 | BUS 12 M | 7' | 9 | 686 |
| 51-51B | BUS 12 M | 6' | 10 | 800 |
| 67 | BUS 12 M | 8' | 8 | 600 |
| 63 | BUS 12 M | 9' | 7 | 533 |
| 61 | BUS 12 M | 7' | 9 | 686 |
| 59 | BUS 12 M | 7' | 9 | 686 |
| 12 | BUS 12 M | 7' | 9 | 686 |
| 27 | BUS 12 M | 9' | 7 | 533 |
| 60 | BUS 12 M | 7' | 9 | 686 |
| 29 | BUS 12 M | 7' | 9 | 686 |
| 30 | BUS 12 M | 9' | 7 | 533 |
| 18 | BUS 18 M | 6' | 10 | 1.300 |
| 13 | BUS 18 M | 4' | 15 | 1.950 |
| 11 | BUS 18 M | 6' | 10 | 1.300 |
| 72-72B | BUS 18 M | 5' | 12 | 1.560 |
| 57 | BUS 18 M | 8' | 8 | 975 |
| 4 | TRAM | 5' | 12 | 2.400 |
| 10 | TRAM | 5' | 12 | 2.040 |
| 15 | TRAM | 7' | 9 | 1.286 |
| 16 cs | TRAM | 7' | 9 | 1.114 |
| 16 cd | TRAM | 7' | 9 | 1.114 |
| totale | | | 249 | 26.599 |



# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)




| PARCHEGGI INTERNI ZTL CENTRALE | NUMERO POSTI |
|---|---|
| CASTELLO | 89 |
| BODONI | 468 |
| CARLO ALBERTO | 350 |
| VALDO FUSI | 499 |
| CITTADELLA | 277 |
| EMANUELE FILIBERTO | 110 |
| SANTO STEFANO | 381 |
| TOTALE POSTI | 2.174 |

| PARCHEGGI A CORONA DELLA ZTL CENTRALE | NUMERO POSTI |
|---|---|
| PALAZZO | 761 |
| MADAMA CRISTINA | 259 |
| PALAGIUSTIZIA | 989 |
| FONTANESI | 365 |
| STATI UNITI | 454 |
| BOLZANO | 858 |
| TOTALE POSTI | 3.686 |

| PARCHEGGI CON ACCESSIBILITÀ ESTERNA ALLA ZTL CENTRALE | NUMERO POSTI |
|---|---|
| ROMA - SAN CARLO | 724 |
| VITTORIO | 520 |
| RE UMBERTO | 130 |
| GALILEO FERRARIS | 422 |
| TOTALE POSTI | 1.796 |

**Le parking marquès en bleu sont accessibles sans passer par la Zone à Circulation limitée**

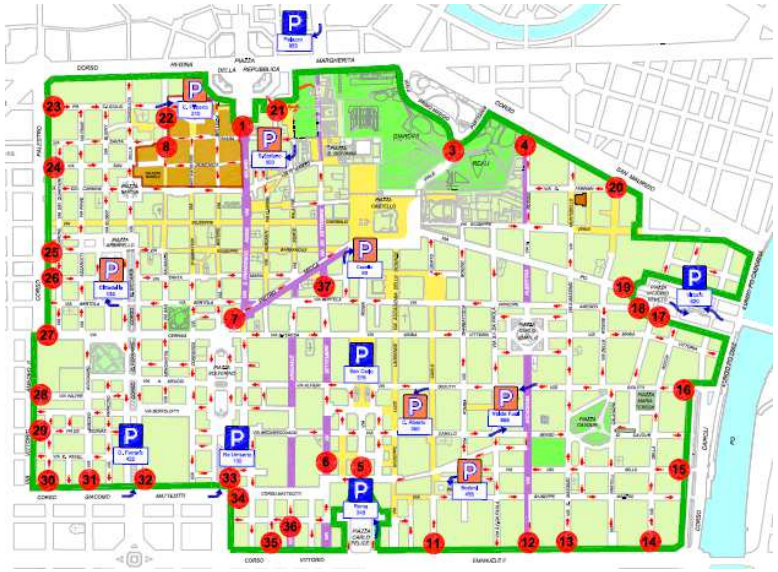
# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)

**1990**
Limitation de la circulation (interdiction du transit e stationnement) **7.30 - 13.00 lun-ven**

**1992**
**D. L. 30.04.1992, n. 285**
**artt. 5- 6- 7-159**
**(code de la route)**
**Le Maire peut limiter la circulation pour la prévention de la pollution etc., réserver des rues seulement à la circulation des véhicules en service de transport public, les bénéfices du stationnement payant sont à destiner pour l'installation, la construction, la gestion des parkings en surface, souterrains**

**1998**
**La Legge 191/98**
**Les villes peuvent installer et utiliser des systemes automatiques pour la relevation des access des vehicules aux centres historiques et aux ZTL**

**1999**
**D.P.R. 250/1999**
**Reglement pour l'installation et l'utilisation des portes electroniques**



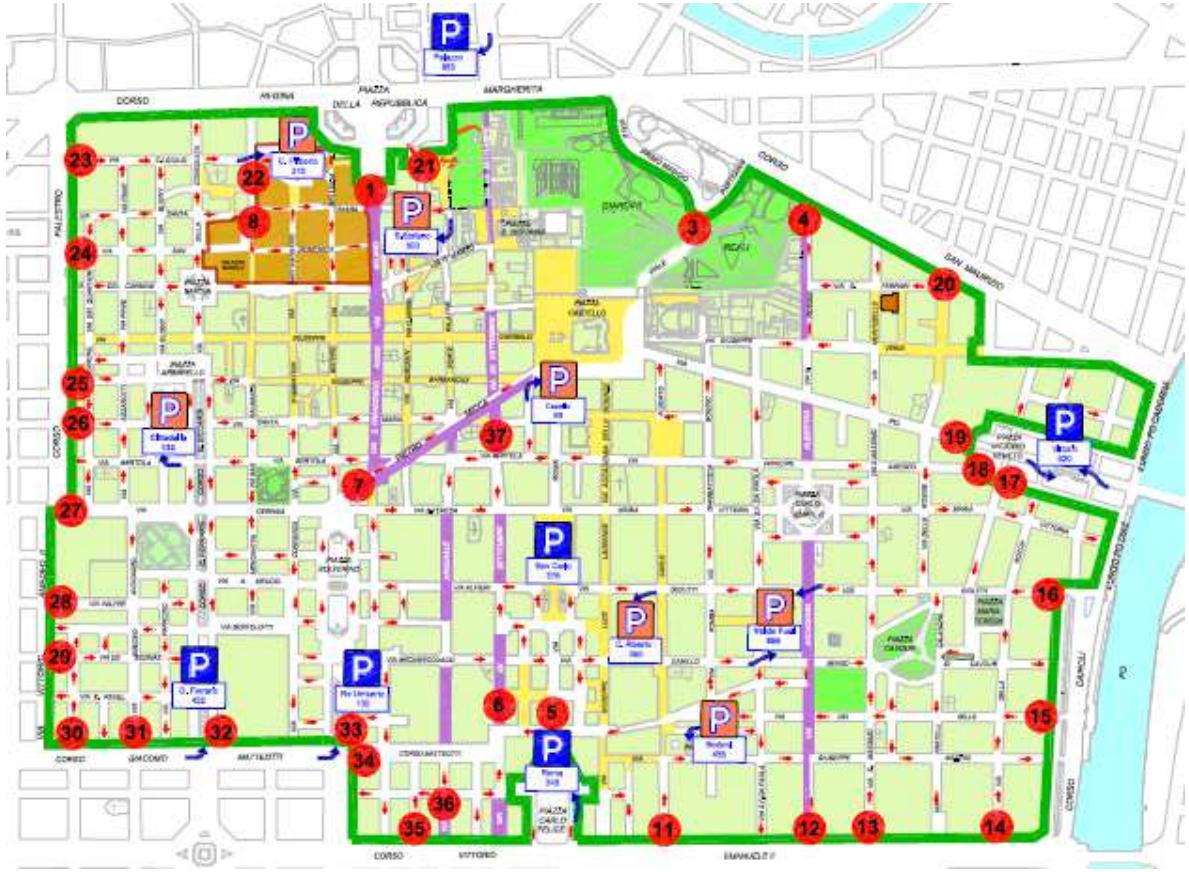
**1994**
Definition du perimetre de la Zone à Circulation Limitèe
ZTL Centrale - 1,03 kmq)
7.30 - 13.00 lun-ven

**2004**
• Élargissement du système de contrôle avec 8 nouvelles portes electroniques

**2010**
Élargissement de la ZTL avec un système de contrôle avec 36 portes électroniques

# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)

**La zone du centre ville intéressée par la ZTL a été étendue en préservant les horaires et les règles d'accès en vigueur. Seulement les véhicules autorisés (avec homologation au moins Euro 3) peuvent se déplacer en centre ville. L'accès est contrôlé par 36 portes électroniques.**



**La ZTL instituée en centre-ville est constituée par les éléments suivants:**

**"ZTL Transport public"**
(Les rues affectées par le transport public)
L'interdiction est valable de 7,00 à 20,00 chaque jour y compris les jours fériés

**"ZTL Pedonali"**
(Toutes les zones piétonnes)I
L'interdiction est valable de 0,00 à 24,00 chaque jour y compris les jours fériés

**"ZTL Romana"**
L'interdiction est valable de 21,00 à 7,30, tous les jours y compris les jours fériés

Le chargement / déchargement en ZTL est autorisé de 10,30 à 16,00

# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)

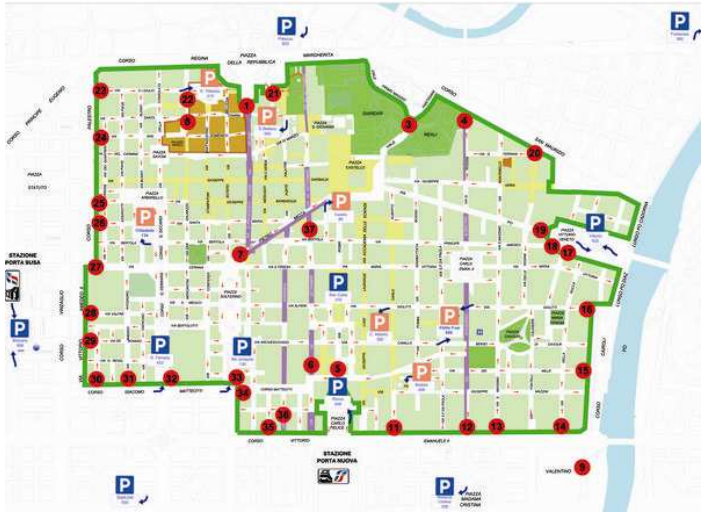
La ZTL Centre Ville est instituée
du lundi au vendredi de 7,30 à 10,30

**Peuvent passer :**

- Ceux qui sont en possession de l'une des autorisations délivrés par la Ville de Turin
- Les véhicules exemptés tels que
  - les véhicules utilisés pour l'entretien des réseaux, les taxis, les véhicules de secours, les véhicules de la Ville de Turin, les véhicules en auto-partage, les véhicules de la Police et les motos et cyclomoteurs

**Les autorisations prévues sont:**

"HANDICAPPES" valable pour un maximum de 5 ans - coût € 3,00
"ROUGE" validité 2 ans - coût € 100,00
"ARGENT" validité 2 ans - coût € 100,00
"VERT" validité de 1 jour à 2 ans pour les résidents - coût € 100,00
"VIOLET" validité 2 ans - coût € 100,00
"TOURNAGE CINEMA« validité de 1 jour à 1 an - coût € 100,00
«ORANGE» validité able 1 an - coût € 20,00
«BLEU» validité 1 an - coût € 10,00
«RÉSIDANT» validité 1 an et coûte € 40,00
« ÉCOLES » validité de Septembre à Juillet - coût € 30,00



## ACCESSI VEICOLARI

| | orario vigenza | Totale ora di punta 8:00 - 9:00 | Totale stimato 7:30 – 10:30 | Totale giornaliero 7:00 – 20:00 |
|---|---|---|---|---|
| NUOVA ZTL CENTRALE | 7:30 – 10:30 lun - ven | 11.994 | 30.902 | 122.900* |
| | | | | |

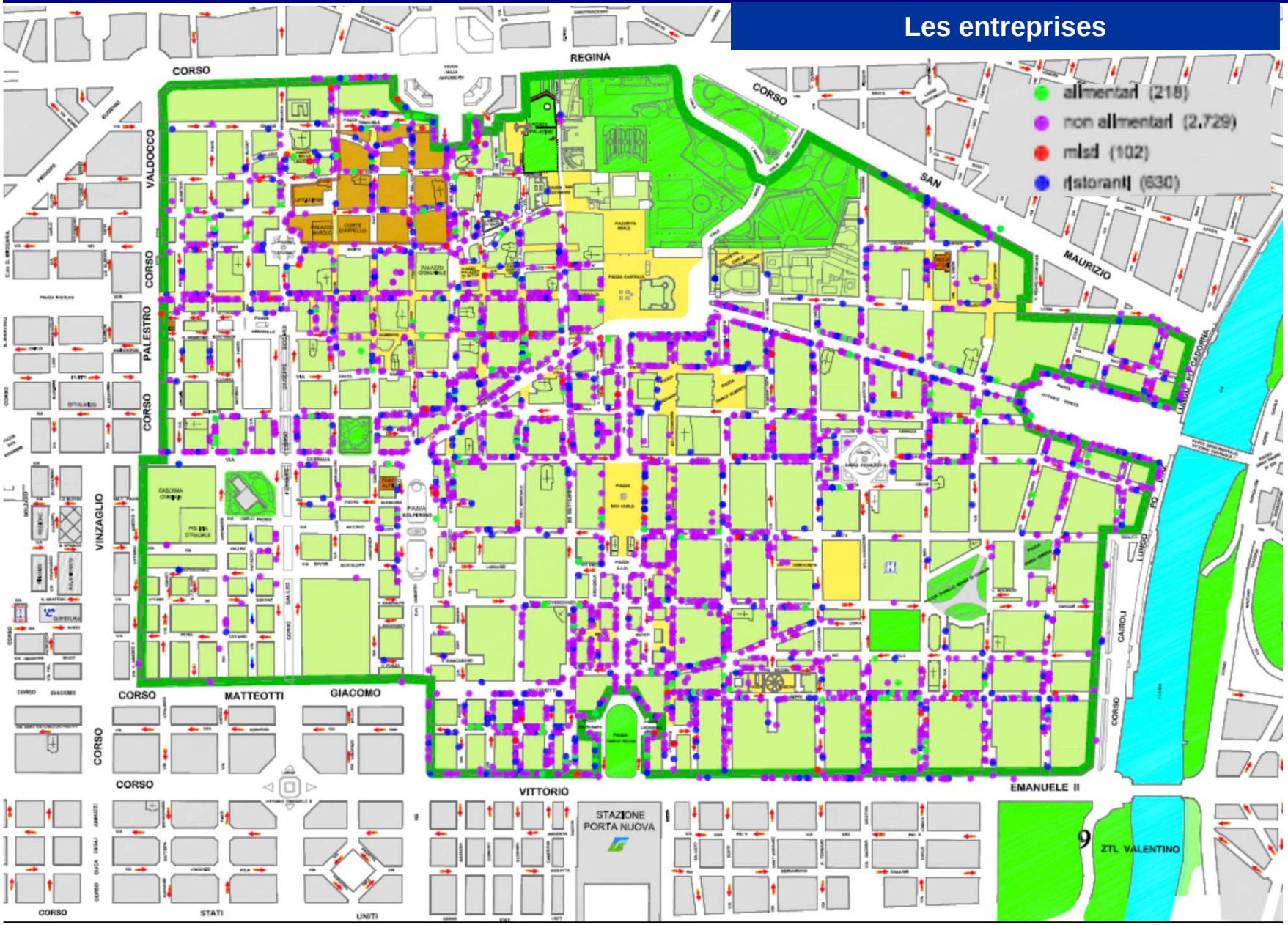
* il 43% del parco veicolare circolante risulta essere di categoria inferiore all'Euro 3 (fonte dati Regione Piemonte 2008)

## DATI STATISTICI

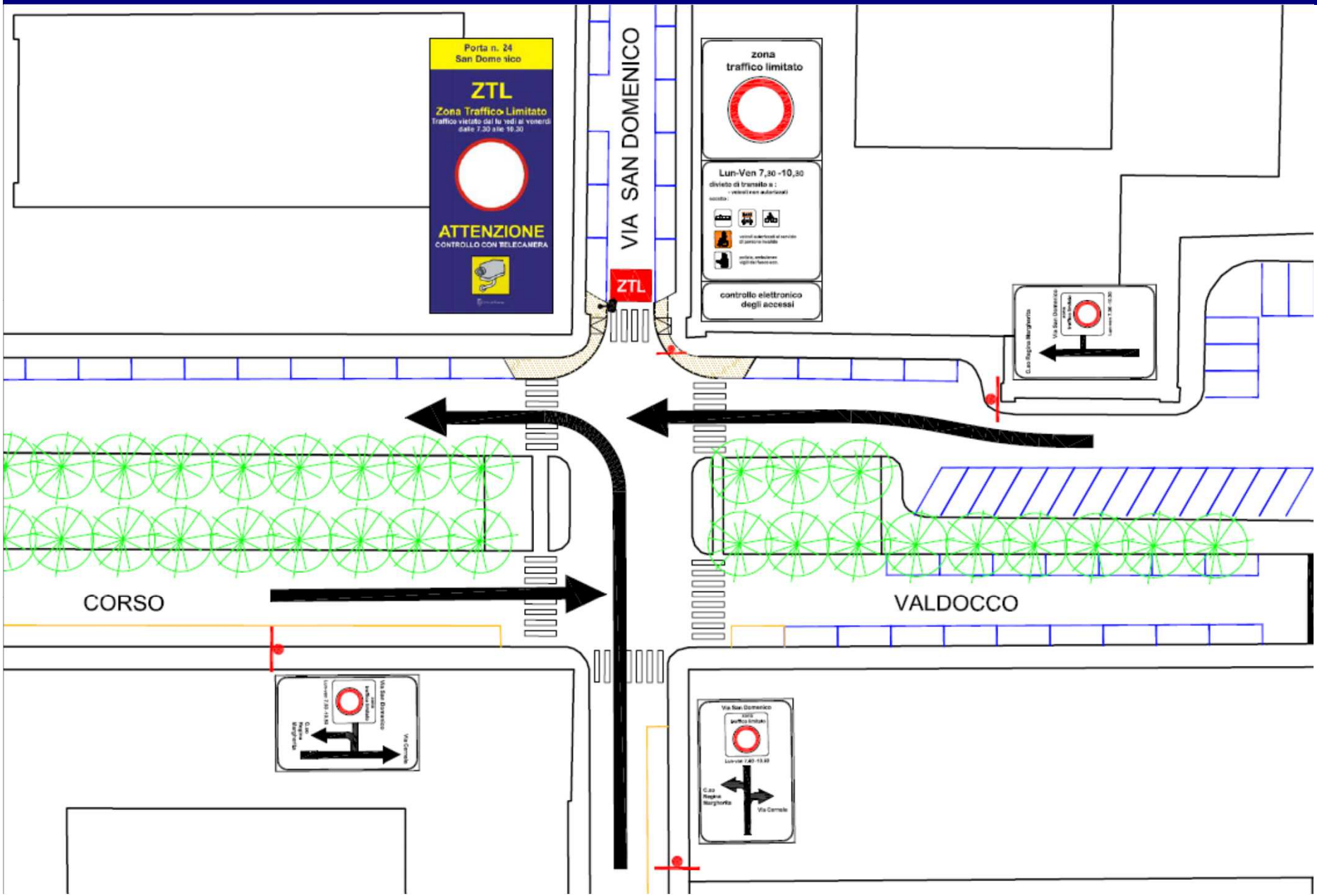
| | superficie $Km^2$ | abitanti n° | sosta a pagamento a raso (n°posti) | Parcheggi pubblici in struttura e a barriera (n°posti) | box a privati (n°posti) | autorimesse ad uso pubblico (n°posti) | Totale posti auto |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| NUOVA ZTL CENTRALE | 2,62 | 30.722 | 9.987 | 3.705 | 5.133 | 1.529 | 20.354 |

# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)

## Les entreprises

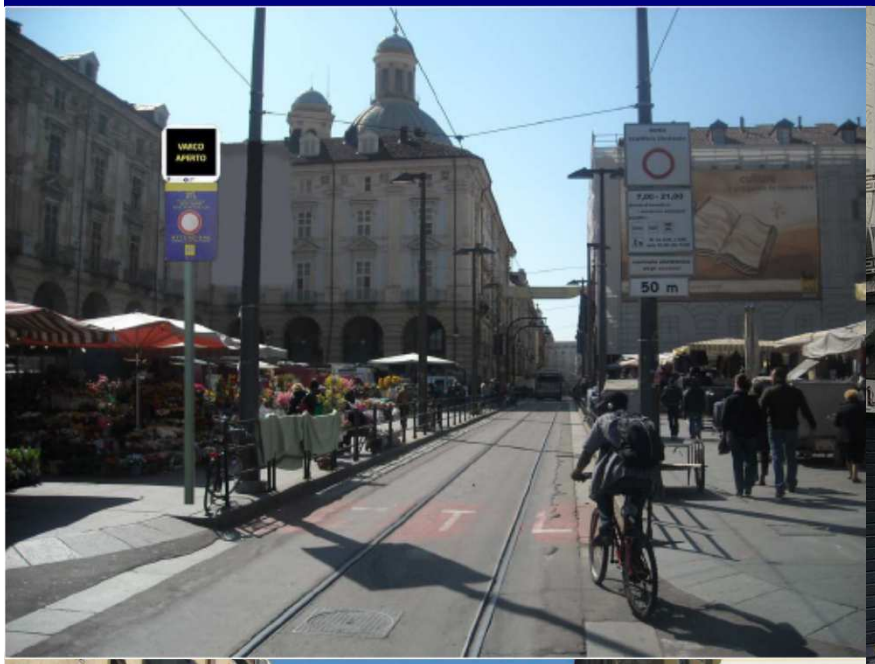


# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)



# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)

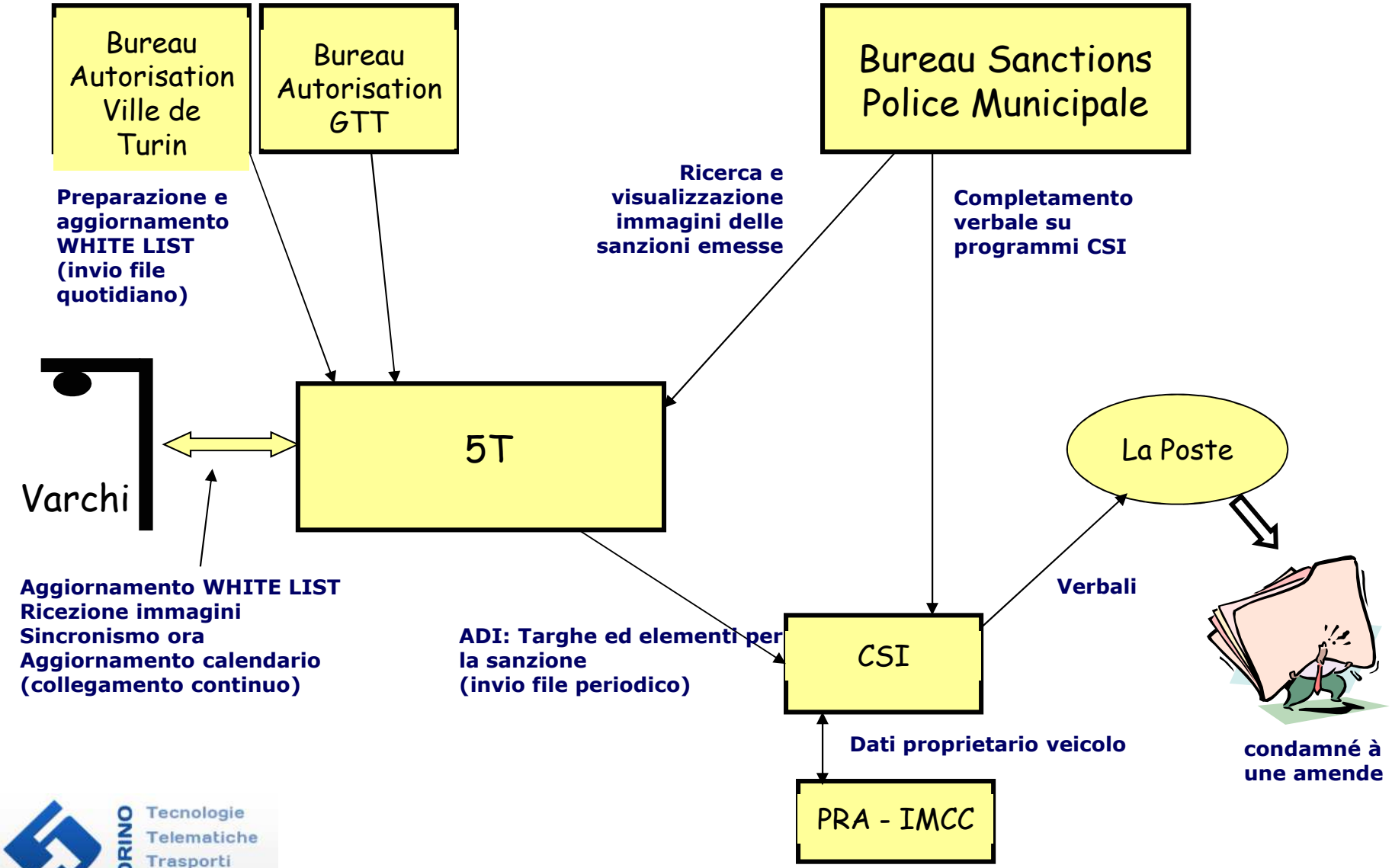
# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)



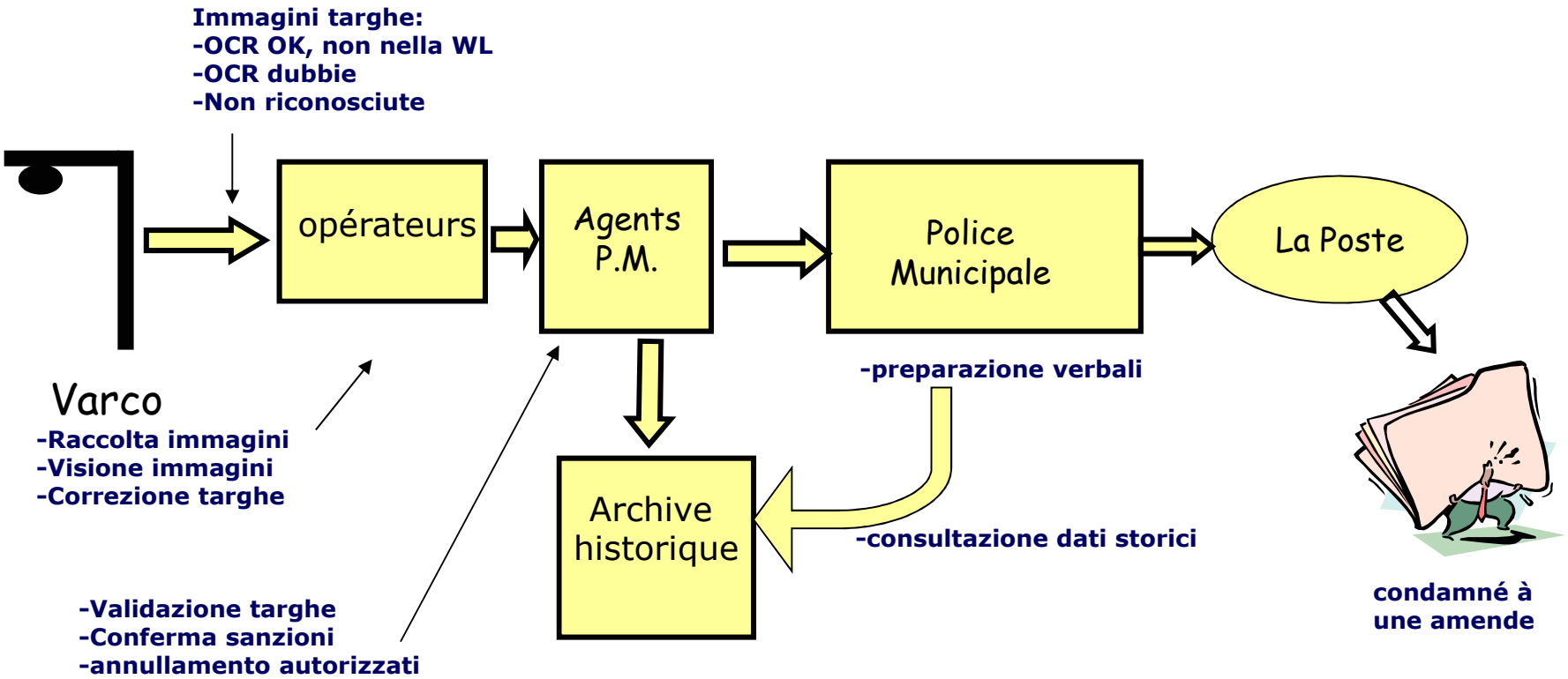
**Panneaux à message variable pour l'information sur les portes de la ZTL**

**Panneaux de signalisation routière présents en correspondance des portes de la ZTL**

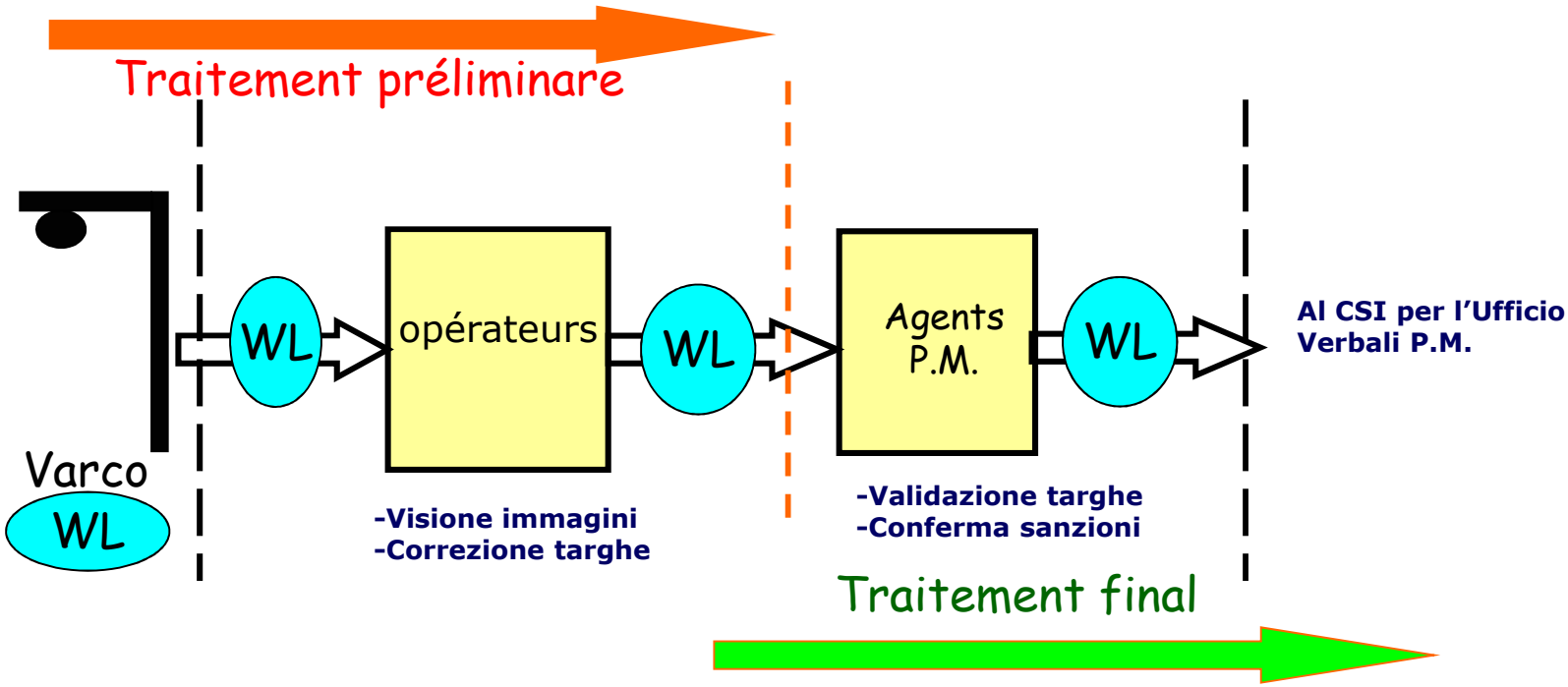
# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)



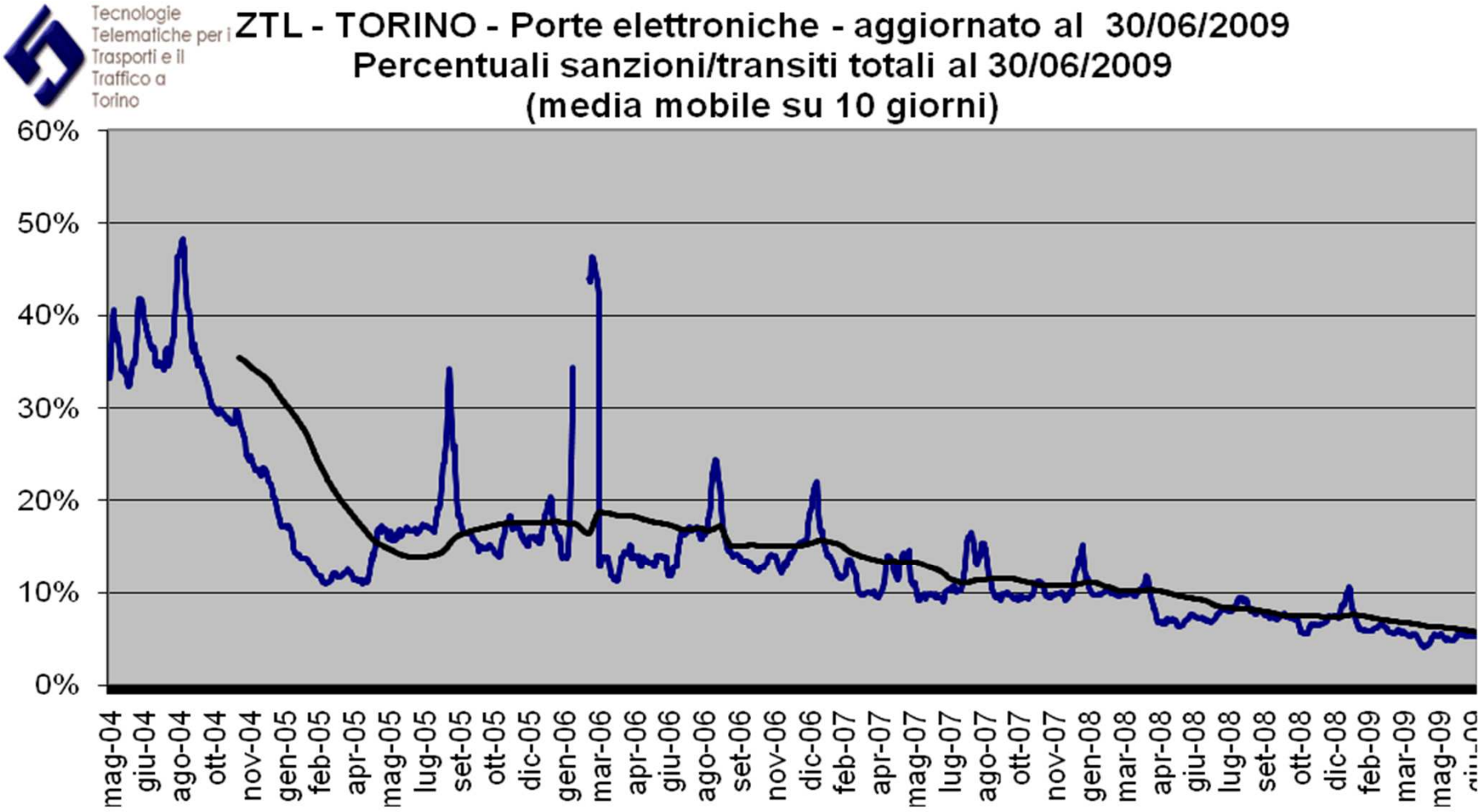
# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)



# La Zone à Circulation Limitèe (ZTL)



Tecnologie Telematiche per i Trasporti e il Traffico a Torino



Au mois de Septembre 2010, on a constaté une réduction moyenne de 40% des accès par rapport à la période précedente avant l'installation et la mise en fonction du système (Juin 2010).

Pendant la période du 1er Octobre au 9 Décembre 2010, les réductions des accès à la ZTL ont maintenu le même volume, et 15,000 passages ont été détectés dans l'horaire d'interdiction (7h30 à 10h30).

La suspension des sanctions pendant le mois de Décembre a entraîné une augmentation significative du nombre de déplacements au sein de la ZTL, qui a atteint son apogée dans la semaine avant Noël, pour atteindre une valeur moyenne d'environ 23.000 transits dans les heures d'interdiction (7:30 - 10:30), avec une augmentation de 53% par rapport à l'exercice ordinaire du système de contrôle.

Cela démontre la nécessité d'un contrôle automatique du périmètre de la ZTL,sans quoi, les habitants ne renoncent pas à l'utilisation de leur véhicule, bien que la zone soit bien desservie par le transport collectif.

La restriction à l'accès de 7,30 à 10,30, a permis une réduction remarquable des passages, ce qui présente des avantages réels qui s'étendent pour le reste de la journée, parce-que on a constaté une réduction importante de la mobilité habituelle avec véhicules à moteur.

La mesure a été rapidement acceptée par les turinois, parce que elle a été préparée par une campagne de communication efficace.

Il y a eu une attention accrue de la part des automobilistes, qui ont appris à connaître la fiabilité du système de contrôle et de sanction ultérieure: lorsque le systéme a été étendu en 2010 après 6 ans de fonctionnement, les messages de mise en garde aux portes d'accès à la ZTL ont été compris efficacement.

Avec l'élargissement de ZTL ont été introduites de nouvelles possibilités d'accès occasionnel (permis scolaires, accès aux hôpitaux, utilisation occasionnelle des parcs de stationnement) avec la possibilité d'enregistrer provisoirement la plaque d'immatriculation.

# Merci pour vôtre intérêt

Filippo Orsini
Filippo.Orsini@comune.torino.it

Stefano Cianchini
stefano.cianchini@comune.torino.it

Le PUMS est complètement accessible par internet à l'adresse:
http://www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms/