

Retour sur la visite de Turin, Cuneo et Milan (avril 2022)

Des requalifications d'espaces publics et de l'urbanisme tactique en complément des mesures de circulation restreinte

Fin avril, le Cerema a participé, aux côtés de plusieurs collectivités françaises et dans le cadre du réseau RUES, à un voyage d'étude concernant les zones à trafic limité (ZTL) italiennes et la requalification d'espaces publics, dans les villes de Turin, Cuneo et Milan. Au programme : trois jours d'échanges avec les collectivités et aménageurs italiens ponctués de visites terrains, coordonnée par les équipes du **Laboratorio Qualità Urbana e Partecipazione (LAQUP – Turin)** et co-organisés avec **Rue de l'Avenir France** et **Rue de l'Avenir Suisse**.

Ce document vient en complément de l'article centré sur la problématique des ZTL. Il revient sur quelques projets de requalification de voirie et d'espaces publics des trois villes visitées.

Cuneo

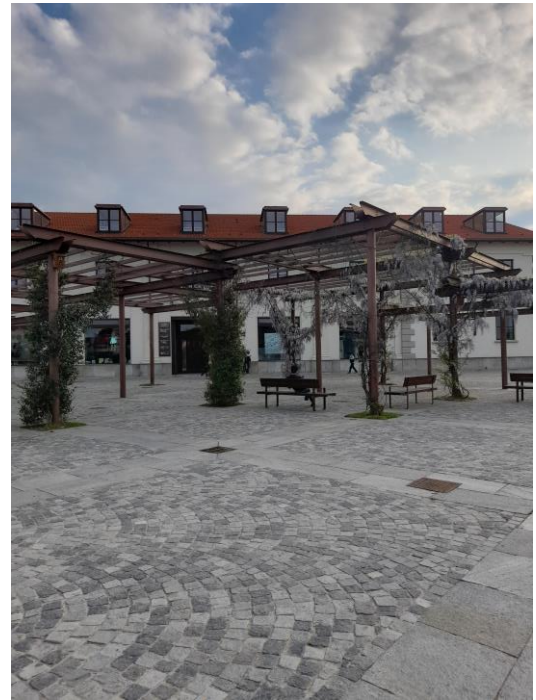
Viale degli Angeli

Une rue rendue piétonne avec de simples barrières sur place, qui fera prochainement l'objet de travaux de pérennisation avec reprise des revêtements et végétalisation.



Piazza Foro Boario

Un espace de stationnement transformé en place publique.



Turin

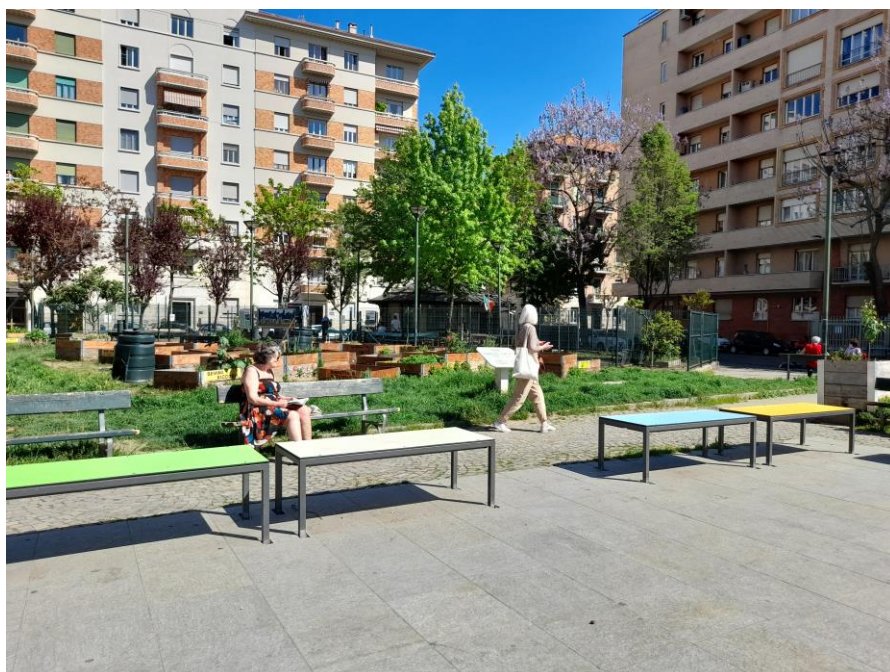
Via Durandi : en plus d'être rendue piétonne, la via Durandi a fait l'objet d'interventions artistiques associant les habitants. Son sol a été décoré de motifs géométriques suivant la réinterprétation moderne de l'architecture des bâtiments environnants.



Borgo Campidoglio, un quartier « village » avec des co-propriétés « basses » ou maisons de ville, des jardins partagés et de nombreuses rues piétonnes où la peinture a recouvert murs, sols ou mobiliers.



La transition avec les autres quartiers dans lesquels les immeubles sont plus hauts se fait par un espace public convivial, avec **des jardins partagés** :



Via Nizza : dans cette rue au profil en travers large, de nouveaux aménagements cyclables ont été créés en supprimant une partie du stationnement.



Corso Marconi : une fermeture à la circulation de la partie centrale et des contre-allées limitées à 20 km/h, au profit de l'animation locale (notamment aux abords des écoles).

Milan

Programme « Strade aperte »

Programme visant à développer les aménagements cyclables. Quelques chiffres :

2019 : 226 km

2021 : 298 km

Deux techniques différentes pour **avancer les cyclistes dans les carrefours** :

- des sas comme en France ;
- la bande stop de la bande cyclable qui s'arrête après la bande stop voiture (la ligne d'arrêt à certains feux sont marqués par une bande stop).

Sur certains axes, la part modale est passée de 5% à 21%. Certains axes cyclables structurants suivent les lignes de métro.

Des sortes de « vélorues » avec une limitation à 30 km/h et la priorité donnée aux vélos.



Aménagements cyclables du corso Venezia et du corso Buenos Aires :



Programme « Piazza aperte »

Ce programme est basé sur l'idée de l'espace public comme lieu de rencontres et de sociabilisation. Généralement, les places concernées font l'objet d'une limitation des voies circulées ou des places de stationnement et de projets d'urbanisme tactique. Ces aménagements transitoires permettent de mieux identifier les usages souhaités par les habitants.



Piazzale Lavater : une place avec des travaux déjà réalisés et une partie encore en travaux

Piazzale Bacone : une place où les aménagements temporaires sont encore sur place, et seront prochainement remplacés par des aménagements définitifs.

Piazzale Bacone avant :



Piazzale Bacone après urbanisme tactique :

