



UNIL | Université de Lausanne
Faculté des géosciences
et de l'environnement

Master of Science in Geography

Au-delà des friches industrielles. Centralités en réseau et durabilité. Le cas de la ville de Turin.

Federica Regazzoni

Sous la direction du Prof. Antonio Da Cunha



Photo : Federica Regazzoni/2009

Maîtrise universitaire ès sciences en géographie | Août 2010



Institut de géographie, Université de Lausanne | www.unil.ch/igul

Remerciements

Je souhaite tout d'abord exprimer ma reconnaissance à Antonio Da Cunha, professeur ordinaire de l'institut de géographie de l'université de Lausanne, pour avoir accepté d'être mon directeur de mémoire et pour m'avoir soutenue tout au long de ce travail de recherche.

Mes remerciements s'adressent également à Sandra Guinand, assistante-doctorante de l'institut de géographie de l'université de Lausanne, pour avoir accepté d'être experte lors de la soutenance orale et pour avoir porté un regard critique à ce travail de recherche.

Je tiens particulièrement à remercier Ema, pour avoir été tolérant et avoir supporté de vivre submergé par mes documents qui ont pendant longtemps occupé pratiquement toute surface plane de notre appartement ! Un gros merci aussi pour les tours en VTT décidés à la dernière minute pour me permettre de me relaxer ! Et encore merci pour les corrections, les relectures, les discussions, le soutien moral et surtout pour être toujours là prêt à me conforter. Après tout cela, tu mérites un diplôme de géographe !

Je tiens à remercier du fond du cœur mon frère Oliver pour l'aide et le soutien qu'il m'a offert tout au long de ces mois de travail. Merci également pour avoir procédé à la relecture de mon mémoire en collaboration avec sa copine Sara. Un gros merci à tous les deux !

À Simona, Carlo, Ian et Tiziano dans lesquels j'ai trouvé des amis magnifiques et non seulement des camarades de cours. J'ai apprécié travailler avec vous tout au long de ces années et j'espère que cela se reproduira dans le futur !

Mes remerciements s'adressent également à ma mère et à mon père, à toute ma famille et à toutes les personnes qui m'ont soutenue et encouragée. Merci !

À Turin, j'aimerais remercier toutes les personnes qui ont accepté de me rencontrer et de m'aider dans la récolte d'informations et d'avis critiques. En particulier j'aimerais adresser mes remerciements à Mme Angelica Ciochetti, à Mme Teresa Fassio, à Mlle Sandra Giannini, à Mme Maria Grazia Sartorio, à Mme Francesca Rota, à M. Marco Bosio, à M. Antonio De Rossi et à M. Carlo Spinelli.

Une pensée particulière s'adresse également à ma tante Fabiana et à mon oncle Pietro, qui non seulement m'ont encouragée, mais ont également imprimé ce document.

Résumé de 5 lignes

La Ville de Turin est en train de modifier son organisation spatiale. Ce mémoire propose d'évaluer les projets de requalification des friches industrielles présentes sur le territoire de la commune, notamment en estimant leur potentiel à générer de nouvelles centralités au sein de la ville. Ce travail d'analyse vérifiera également la possibilité pour Turin de devenir une *ville polycentrique en réseau* tout en s'alignant sur les principes de l'urbanisme durable.

Résumé de 20 lignes

La gestion de la ville contemporaine comporte aujourd'hui de nombreux enjeux, dont la maîtrise du desserrement urbain demeure un aspect incontournable. Le développement urbain durable propose des solutions alternatives au processus d'étalement urbain. Ce travail de mémoire se concentre sur la pratique de reconstruction de la *ville sur la ville* à partir de la requalification des friches industrielles.

Par leur emplacement central et leur connexion aux réseaux de chemins de fer, ces terrains abandonnés suite à la crise industrielle, retrouvent aujourd'hui un rôle stratégique. Ils participent à l'évolution de la ville d'un point de vue économique, socioculturel et urbain.

Partant du constat que le modèle de *ville monocentrique* n'a plus raison d'être dans notre système social, ce travail de mémoire se concentre sur l'évaluation du potentiel des friches industrielles à devenir de nouvelles centralités au sein d'un système urbain existant. Leur mise en relation permet de constituer un système *polycentrique en réseau* : organisation spatiale qui propose une réponse au relâchement urbain.

Le terrain d'étude nous permettant de vérifier ces constats est une ville au passé fortement industriel, qui suite à la crise des années 1970 a hérité de millions de mètres carrés de friches industrielles. Importante commune du Nord de l'Italie, Turin a entrepris d'importants travaux de requalification de ces zones depuis les années 1990, avec comme objectif d'en faire de nouvelles centralités en réseau afin de modifier l'organisation spatiale de la ville.

Plus précisément, ce travail de recherche se concentre sur la requalification de quatre grandes friches industrielles. Celles-ci se développent le long d'un axe ferroviaire situé au milieu de la ville, la taille et la position stratégique de ces sites permettent de restructurer de manière radicale le fonctionnement de la ville.

Mots-clés

centralité | polycentrisme en réseau | friche industrielle | Turin (Italie) | urbanisme durable (développement urbain durable) | accessibilité | requalification urbaine | moyens de transport | étalement urbain | Spina Centrale (projet)

Table des matières

1.	Introduction	1
2.	Problématique	2
I.	PREMIERE PARTIE : METHODOLOGIE ET CADRAGES THEORIQUES	5
3.	Méthodologie.....	7
4.	L'évolution du tissu urbain au cours de l'histoire.....	9
4.1	Évolutions urbaines	9
4.2	L'urbanisme durable comme référentiel théorique	12
a)	<i>Faire la ville sur la ville à partir des friches industrielles</i>	14
5.	Du modèle monocentrique au modèle polycentrique : la création de centralités comme un passage obligé.....	17
5.1	La notion de centre au fil du temps.....	17
5.2	La fin du modèle monocentrique	20
5.3	La centralité : une question de caractère.....	22
5.4	Les caractéristiques principales des centralités.....	25
a)	<i>Le site</i>	25
b)	<i>La nodalité</i>	25
c)	<i>Les fonctions</i>	25
d)	<i>Les flux</i>	26
e)	<i>La qualité</i>	27
5.5	Les potentiels des friches industrielles	29
II.	DEUXIEME PARTIE : LE TERRAIN D'ETUDE	32
6.	Le territoire turinois et son contexte	33
6.1	Turin, la ville de l'industrie	33
6.2	Turin contemporaine	36
7.	La planification territoriale en Italie.....	41
7.1	La gestion de l'aménagement du territoire supraturinoise.....	41
7.2	Les lignes directrices de la planification territoriale à l'échelle de la Province de Turin (PTCP)	44
7.3	Les lignes directrices de la planification territoriale à l'échelle de la Commune de Turin (PRG).....	45
8.	Turin, vers des nouvelles centralités.....	52
8.1	Présentation des sites de requalification urbaine	52
8.2	Des nouvelles centralités pour la Ville de Turin ?.....	54
a)	<i>Spina 1</i>	54

i)	<i>Présentation du terrain</i>	54
ii)	<i>Peut-on parler de centralité ?</i>	56
iii)	<i>Recommandations pour la suite des projets</i>	58
b)	<i>Spina 2</i>	59
i)	<i>Présentation du terrain</i>	59
ii)	<i>Peut-on parler de centralité ?</i>	61
iii)	<i>Recommandations pour la suite des projets</i>	64
c)	<i>Spina 3 :</i>	66
i)	<i>Présentation du terrain</i>	66
ii)	<i>Peut-on parler de centralité ?</i>	70
iii)	<i>Recommandations pour la suite des projets</i>	76
d)	<i>Spina 4 :</i>	79
i)	<i>Présentation du terrain</i>	79
ii)	<i>L'avenir de Spina 4 c'est le projet Variante 200</i>	81
8.3	<i>Synthèse</i>	84
9.	<i>La Ville de Turin, un système polycentrique en réseau ?</i>	87
9.1	<i>Les projets de mobilité de la Ville de Turin</i>	87
a)	<i>Le métro souterrain</i>	89
b)	<i>Le Passante Ferroviario</i>	91
c)	<i>Projet TAV Turin-Lyon</i>	93
9.2	<i>Turin, un système polycentrique en réseau ?</i>	95
9.3	<i>Le boulevard de Spina Centrale</i>	98
9.4	<i>Synthèse</i>	101
10.	<i>Conclusions</i>	102
11.	<i>Bibliographie</i>	106
12.	<i>Liste des abréviations et traduction en langue française</i>	117
13.	<i>Table des illustrations</i>	119
14.	<i>Sources des illustrations</i>	121
15.	<i>Annexes</i>	123

Avant-propos 1 : afin d'améliorer la lisibilité du texte, les sources des illustrations utilisées seront listées à la fin du dossier (Cf. chapitre 14).

Avant-propos 2 : concernant les citations extrapolées de documents des cours suivis auprès de l'Université de Lausanne, les pages d'après lesquelles nous avons tiré la citation ne seront pas indiquées, car en règle générale le texte a été tiré de *slides* et non d'un document unique.

1. Introduction

Les villes sont les témoins de l'histoire. Elles tendent à croître englobant d'importantes traces du passé. La ville contemporaine assiste, entre autres, à l'importante phase d'industrialisation durant le XIX^e et le XX^e siècle. Celle-ci a été suivie par une phase de récession qui a engendré une reconversion économique vers le secteur tertiaire. Ce changement de système économique a libéré d'importantes portions de territoire. Leur réutilisation dans de courts délais n'est pas toujours évidente, car il s'agit de terrains de taille importante qui sont souvent pollués et occupés par des bâtiments (usines). Ces équipements trouvent difficilement une nouvelle fonction dans une économie qui fournit de plus en plus des services et nécessite d'autres types d'infrastructures. Ainsi la ville contemporaine tend à englober dans son tissu construit ces terrains abandonnés par l'industrie, on parle donc de *friches industrielles*. En même temps, le tissu bâti se développe toujours plus loin du centre-ville, sans se soucier des effets négatifs d'une telle organisation spatiale. Déplacements motorisés généralisés, étalement urbain, fragmentation du territoire, consommation incontrôlée de ressources et d'autres paramètres portent au développement d'un système dont la croissance et les besoins ne sont pas soutenables à long terme.

Ce n'est que récemment que les principes de *l'urbanisme durable* permettent une prise de conscience de l'importance de repenser *l'organisation spatiale* des villes, notamment en créant des systèmes plus compacts, moins gourmands en ressources et dont la mobilité est maîtrisée. Le principe de *reconstruction de la ville sur la ville* s'impose comme un élément incontournable pour atteindre des typologies de villes plus durables. Les friches industrielles retrouvent une raison d'être au sein de la ville. Leur *requalification* permet de mettre en œuvre les principes de construction internes à la ville, et donc de réduire l'étalement urbain. En même temps, l'assainissement de ces terrains permet de reconquérir des terrains dégradés, pollués et inexploitable.

Turin, terrain d'étude de ce travail de mémoire, est une ville qui a fortement subi la crise des années 1970 et donc la phase de désindustrialisation qui a suivi. Sur le territoire de la Commune, des millions de mètres carrés de terrains jadis affectés à l'industrie ont été abandonnés à la suite de la crise du secteur secondaire. De nombreux projets de requalification de ces friches industrielles ont été entrepris, ceux-ci se prêtent bien aux questionnements qui sont à l'origine de ce travail de mémoire.

Ce document s'organise en deux parties principales. La première permet d'explorer les concepts théoriques nécessaires au développement de notre analyse : *l'urbanisme durable*, la notion de *centralité* et celle de *polycentrisme en réseau*. La deuxième décrit le contexte turinois pour ensuite aborder l'analyse proprement dite des projets. Cette dernière partie se focalisera sur l'évaluation de la démarche entreprise par la Commune de Turin afin de constituer de nouvelles centralités à partir de la requalification des friches industrielles. Ensuite nous estimerons le potentiel de cette ville dans le dépassement du *modèle monocentrique* d'organisation spatiale afin d'atteindre un *modèle polycentrique en réseau* qui devrait lui permettre de s'aligner aux principes de l'urbanisme durable.

2. Problématique

Les villes contemporaines tendent à se développer de manière incontrôlée sur des surfaces de plus en plus vastes, ce phénomène engendre le desserrement urbain, la fragmentation du territoire et l'utilisation irresponsable des ressources, processus qui font des villes des systèmes *non soutenables* à long terme. L'organisation (ou désorganisation) spatiale des villes comporte aujourd'hui un accroissement des distances parcourues par les usagers, une augmentation des rejets polluants associés à la mobilité motorisée généralisée ainsi qu'une consommation importante de ressources non renouvelables, qui comportent des conséquences négatives en termes économiques, sociaux et environnementaux.

L'*urbanisme durable*, application à l'organisation du territoire des principes du développement durable, nous impose aujourd'hui une maîtrise des impacts négatifs des villes contemporaines. Faire la *ville sur la ville*, réduire les disparités sociales, limiter la consommation de ressources, créer des espaces publics et des espaces naturels en ville, gérer les déplacements motorisés en offrant une solution alternative et performante sont les principes fondateurs d'un urbanisme qui s'engage dans une démarche de constitution d'un habitat soutenable à long terme.

Or, repenser l'organisation spatiale intraurbaine s'impose actuellement tel un enjeu incontournable afin de créer une ville plus compacte et donc moins gourmande en ressources, dans l'objectif d'améliorer la qualité de vie. La question de la maîtrise de l'étalement urbain doit aujourd'hui être au cœur des politiques territoriales.

L'organisation *monocentrique* des villes n'est plus d'actualité, pour la *ville de demain* il faudra composer avec plusieurs centralités diversifiées. Celles-ci seront desservies par un système de transports performant et de préférence en commun. À l'heure actuelle, prôner pour une *organisation polycentrique en réseau* paraît être la solution la plus adaptée (Gaschet, 2001 ; Da Cunha, 2009a ; Allain, 2005 ; Bourdin et al. in Certu, 2003). Une telle démarche permettrait d'inverser la tendance à l'étalement urbain créant ainsi de nouveaux pôles attractifs en milieu urbain. Les connecter par le biais de réseaux de transports en commun permettrait de réduire les nuisances associées à la mobilité individuelle motorisée, garantir l'accès au plus grand nombre de personnes et notamment structurer la croissance urbaine le long des axes principaux de mobilité publique.

Nous nous demandons donc quels sont les outils dont nous disposons aujourd'hui pour aboutir à une *ville polycentrique en réseau*, qui intègre en même temps les principes de l'urbanisme durable ?

Nous savons qu'à l'heure actuelle de nombreuses villes disposent d'importantes surfaces en friche¹. Dans ce travail nous ferons notamment référence aux friches industrielles, terrains abandonnés suite à la reconversion économique vers le secteur tertiaire qui a suivi la crise économique des années 1970.

¹ « Espace laissé sans soin, inexploité ou en déshérence. La friche est un statut temporaire de l'espace, [...]. Par extension, les géographes français ont traduit par "friche industrielle" l'anglais *derelicts*, les espaces laissés à l'abandon d'anciennes installations minières et industrielles » (Lévy et Lussault., 2003 : 381).

Les friches industrielles sont donc des terrains temporairement inexploités se localisant généralement en milieu urbain central. À l'époque de la période industrielle, les usines avaient tendance à s'installer aux abords du centre-ville, proches des ressources naturelles et des axes des réseaux de chemins de fer. Au fur et à mesure que les villes s'agrandissaient, les usines ont été intégrées dans le tissu urbain. Suite à la crise du secteur industriel, nous disposons aujourd'hui de terrains centraux, inexploités et connectés aux réseaux de transport. Dans un contexte de pénurie de terrains disponibles en milieu urbain, ces zones se révèlent être désormais une ressource importante pour permettre de relancer une croissance urbaine de qualité et durable, tout en évitant l'étalement du tissu construit de la ville.

Hypothèse 1 : aujourd'hui la requalification des friches industrielles est une possibilité pour limiter l'étalement urbain, à travers la reconstruction de la *ville sur la ville* et d'autre part pour créer de nouvelles centralités² à l'échelle de la ville, permettant ainsi de structurer la croissance urbaine.

De plus, la localisation stratégique des ces parcelles et leur connexion aux réseaux permettent non seulement de constituer de nouvelles centralités, mais également de les mettre en relation entre elles.

Hypothèse 2 : le processus de constitution de nouvelles centralités à partir de la requalification des friches industrielles permet la création d'un *système polycentrique et en réseau*.

Le processus de requalification des friches comporte plusieurs avantages : assainissement des terrains vagues, qui sont souvent une source de pollution du sol et de la nappe, requalification des surfaces non utilisées et donc limitation de l'étalement urbain. La nécessité de relier ces lieux entre eux afin de garantir une bonne accessibilité permet de réutiliser ou rénover des lignes de chemin de fer abandonnées. Il est également fondamental de remarquer que généralement ces périmètres à l'abandon constituent des barrières physiques entre différents quartiers de la ville et catalysent souvent des situations de dégradation sociale³ et physique du territoire. Leur requalification permettrait de redonner une qualité au cadre de vie des citoyens.

Afin de vérifier les hypothèses émises, nous nous référons à un cas pratique, à savoir les projets de requalification urbaine de la Ville de Turin.

Turin, ville au passé fortement industriel, dispose depuis les années 1970 d'importantes surfaces industrielles inexploitées pour lesquelles de nouvelles utilisations ont dû être considérées. En 1995, un nouveau *Piano Regolatore Generale*⁴ (PRG) est adopté par les autorités. Conçu explicitement pour faire face à l'abandon fonctionnel des anciens sites industriels, le PRG envisage notamment de requalifier des

² Lorsque nous parlons de centralité, nous nous référons à des pôles urbains qui ont la capacité d'attirer, de polariser et de concentrer (flux, personnes, activités, etc.) et dont le rayonnement s'étend au-delà des limites physiques du pôle lui-même.

³ Concentration de sans-abris, prostitution, drogue, etc.

⁴ Ça pourrait être le pendant suisse des plans généraux d'affectation (PGA).

millions de mètres carrés qui ont connu l'obsolescence au cours des derniers ans. Ce travail se concentre donc sur un territoire qui est actuellement en train de changer radicalement son caractère, son organisation spatiale et son fonctionnement. Turin, ville de la production automobile par excellence, entreprend d'extraordinaires travaux de restructuration urbaine dans lesquels ses friches industrielles jouent un rôle incontournable.

Un élément fondamental pour ce mémoire est la volonté de la part de la Municipalité, au travers de l'instrument du PRG, de constituer de nouvelles centralités au sein de la Commune. Les projets considèrent comme base de travail la requalification des friches. Leur réinsertion dans le tissu bâti permettra à la ville de se reconstruire par l'intérieur de manière plus durable et en limitant la dispersion de ressources et l'étalement urbain.

Plus précisément, quatre sites d'étude ont été identifiés sur le territoire de la Commune. Il s'agit de périmètres de dimensions variables, se localisant le long d'un tracé ferroviaire existant. Ce dernier est actuellement en train d'être enterré en raison de l'importante cassure qu'il représente dans la continuité spatiale de la ville. Sa mise sous terre permettra entre autres la construction d'un boulevard urbain en surface. Cet axe, appelé *Spina Centrale*, deviendra l'élément de connexion entre les quatre périmètres d'étude.

Il sera aussi important d'évaluer si l'ensemble des centralités de la Ville de Turin auront la possibilité d'être interconnectées entre elles par le biais d'axes principaux de mobilité individuelle ou en commun. La création de ces nouveaux pôles et leurs connexions permettraient la mise en place d'un *système polycentrique en réseau* en accord avec les principes de l'urbanisme durable.

**I. PREMIERE PARTIE :
METHODOLOGIE ET CADRAGES
THEORIQUES**

« L'urbanisme peut contribuer à améliorer le bonheur de tous. Aujourd'hui, parce qu'il redonne aux habitants la possibilité de jouir des avantages de l'espace urbain : des services de qualité, des commerces, des espaces de rencontre, une multiplicité d'occupations possibles, des emplois, des lieux pour se distraire, prier ou apprendre. Demain, parce qu'une ville faiblement consommatrice d'énergie, c'est un monde où l'effet de serre est moindre et la liberté de chacun plus grande.

Une ville où l'on est fier de vivre. »

(Chalon et al., 2008 : 152).

3. Méthodologie

Ce travail de recherche a été rendu possible grâce à l'abondante littérature existante à propos des enjeux contemporains dans la pratique de l'aménagement urbain, ainsi que par rapport aux terrains d'étude. Plus précisément, nous avons effectué une *revue de littérature* concernant la Ville de Turin afin de pouvoir en connaître l'histoire passée, la situation actuelle ainsi que les projets envisagés pour le futur, notamment ceux au sujet de l'aménagement du territoire et de la requalification des friches industrielles. Nous avons également retenu important de consulter les articles parus dans la presse locale afin de pouvoir se renseigner quant à l'évolution actuelle des projets relatifs aux sites analysés. Pour mieux connaître le fonctionnement de l'organisation du territoire en Italie, il s'est avéré nécessaire de s'attarder sur les spécificités des diverses politiques d'aménagement territorial italiennes. Nous avons également retenu nécessaire de consulter les documents officiels de la Commune de Turin, en particulier ceux de l'office de l'urbanisme. L'analyse de ces documents nous a permis d'appréhender les différentes stratégies de la Ville ayant comme but la création de nouvelles centralités à partir de la requalification des friches industrielles présentes sur ce territoire. La documentation disponible nous a aussi permis de connaître dans les détails les terrains d'étude et leur situation par rapport aux quartiers attenants, ainsi que les projets et les stratégies de développement envisagés.

Nous avons aussi effectué une revue de littérature concernant les concepts de *centralité*, *polycentrisme* et *développement urbain durable* nécessaire à la concrétisation de notre problématique. Relativement à la question de la centralité, thématique ayant des définitions variées, les lectures nous ont permis de constituer une grille d'analyse spécifique et adaptée à notre cas d'étude.

La *présence in situ* s'est révélée également fondamentale. Plusieurs visites, de durées variables, nous ont permis de découvrir la Ville de Turin et ses quartiers, de la vivre et d'en découvrir les potentiels et les limites. Un carnet d'images a été constitué afin de pouvoir représenter le ressenti lors des visites, de manière à offrir aux lecteurs une vision des terrains analysés. Lors des voyages à Turin nous avons également effectué plusieurs entretiens⁵ avec des professionnels turinois (chefs de bureau de l'administration communale et régionale et architectes ayant collaboré à la réalisation des projets de requalification urbaine), qui nous ont permis de compléter les informations récoltées d'après les nombreux ouvrages et textes lus. Plus précisément, nous avons effectué des *entretiens semi-directifs*, nous avons donc préparé un *guide d'entretien*⁶ comprenant des thématiques spécifiques qui nous ont semblées intéressantes à approfondir (centralité, projets relatifs aux secteurs d'étude, politiques d'aménagement du territoire, etc.). Outre aux questions présentes dans le guide d'entretien, nous avons également profité de rencontres avec des professionnels pour connaître, de façon moins officielle et formelle, leur avis personnel au sujet des projets de requalification engagés sur les quatre sites étudiés dans ce travail de recherche.

Pour ce travail de mémoire, nous avons effectué plutôt une démarche de type *qualitatif* pour deux raisons principalement. Premièrement, il nous a paru difficile de déterminer de manière purement quantitative⁷ si la requalification des friches permet la création de nouvelles centralités. Au même titre une évaluation purement quantitative de la gestion de l'aménagement du territoire dans une optique durable nous semblait difficilement envisageable. Deuxièmement, la quantité limitée des données

⁵ Cf. annexes 8 à 12.

⁶ Cf. annexes 6 et 7.

⁷ Quels seuils utiliser ? Et par exemple, à partir de quelle quantité de flux peut-on parler de centralité ?

statistiques sur les terrains d'étude et leur accessibilité difficile nous ont convaincu de la pertinence d'une démarche qualitative afin de répondre à nos questionnements.

4. L'évolution du tissu urbain au cours de l'histoire

Afin de pouvoir interpréter la ville contemporaine, un historique présentant les phases principales de l'évolution de l'urbain au fil du temps se révèle nécessaire. Étant le terrain d'étude une ville ayant un passé fortement industriel, ce premier chapitre permet d'en appréhender la morphologie et de comprendre l'influence de ce secteur économique sur la construction du milieu urbain.

4.1 Évolutions urbaines

La ville européenne a adopté au cours des siècles des caractéristiques et des modalités de répartition spatiale différentes. À l'heure actuelle, il est possible d'identifier trois grandes périodes, *régimes d'urbanisation*, ayant structuré la spatialité et l'organisation des villes : phase préindustrielle, régime industriel et étape postindustrielle. Un régime d'urbanisation peut se définir comme « *l'ensemble des modalités de territorialisation (localisation, délocalisation, relocalisation des activités et des ménages) conditionnant la forme et le système des centralités urbaines ainsi que la reproduction et le fonctionnement des villes et des agglomérations en tant qu'espaces économiques, sociaux et physiques* » (Da Cunha, 2009b : slides).

Le régime d'urbanisation qui caractérise la période du Moyen Âge (1453) jusqu'à la fin de la Renaissance, qui se situe aux environs des années 1820, est le préindustriel. La révolution industrielle de la fin du XVIII^e siècle a engendré le passage entre le premier régime et celui industriel, qui n'a cessé de modifier le territoire jusqu'à la crise industrielle, événement qui se produit à partir des années 1970. La fin de la ville industrielle marque le dernier changement de régime. La ville moderne laisse ainsi la place à la ville contemporaine et au régime d'urbanisation métropolitain ou postindustriel. Cette division de l'histoire urbaine en trois régimes d'urbanisation distincts permet d'identifier rapidement les caractéristiques principales propres à chaque époque. Cependant, traiter de la ville préindustrielle n'apporte pas d'arguments intéressants pour ce travail de recherche. Pour cette raison nous ne nous attarderons pas sur cette période.

Débutant la chronique de la ville à partir du début du XIX^e siècle, c'est-à-dire au prélude de la deuxième révolution urbaine, il est fondamental de mentionner quelques aspects de l'âge industriel. La ville devient le lieu de la production par excellence et est entourée par les usines. Ce processus entraîne une croissance démographique exceptionnelle de la ville en raison du fort besoin de main-d'œuvre dans les nouvelles industries. Cette évolution de mode de production engendre un fort exode depuis les zones rurales vers la ville. La découverte du chemin de fer permet de relier entre elles les principales villes d'Europe, créant ainsi un réseau structuré et hiérarchisé entre les principaux pôles économiques du système urbain qui est en train de naître. L'implantation des usines se fait en fonction des ressources présentes sur le territoire et en fonction du réseau ferroviaire, facilitant ainsi l'échange des produits et des matières premières. La ville prend donc de l'importance en termes de population et surface occupée. Sa croissance physique se fait en parallèle à l'offre de transports en commun, ces derniers étant les moyens de transport caractéristiques de la période industrielle. Jusqu'en 1870 environ, l'urbanisation caractérisant les villes européennes peut être classifiée d'intensive, comportant ainsi une forte concentration des activités et de la population, ce qui par la suite entraînera des situations importantes d'insalubrité, d'insécurité et de dégradation.

C'est à la fin du XIX^e qu'on assiste à la naissance de l'urbanisme grâce aux contributions des principaux régulateurs de la forme urbaine tels que Cerda (plan d'extension de Barcelone), Haussmann (assainissement de la ville de Paris), Howard (*garden-cities*), etc.. Leurs travaux visent en particulier l'assainissement des villes industrielles pour lesquelles il est fondamental de repenser à la circulation (viaire et de l'air). Après cette première période de croissance se succède une phase (1870-1945) caractérisée par les deux conflits mondiaux et plusieurs crises.

Suite à la Grande Dépression de 1929, on assiste à la constitution du mouvement fordiste, qui donne naissance à la société de production et de consommation de masse. Ce modèle se diffusera dans tous les pays industrialisés et s'affirmera pendant les Trente Glorieuses. Une caractéristique territoriale fondamentale de cette période est l'application du modèle de standardisation de la production industrielle (fordisme) à l'habitat : les premiers logements de masse font leur apparition sous forme de barres offrant une habitation aux ouvriers dans les aires périphériques des villes. Une « *croissance urbaine par reproduction, selon un modèle fordiste, celui des logements à la chaîne* » (Chalon et al., 2008 : 20) se produit et instaure un processus de suburbanisation qui se développe dans une forme intensive.

Du côté de la régulation du territoire, l'urbanisme moderne fait son apparition. Il s'agit d'un urbanisme fonctionnaliste qui considère la séparation des fonctions principales de la ville comme étant la solution pour une organisation optimale du territoire. Circuler, habiter, travailler et cultiver le corps et l'esprit sont les fonctions principales de la ville retenues par ce courant de pensée et qui doivent donc être organisées selon une logique de zonage. Cette méthode de production de l'urbain, proposée par Le Corbusier et les CIAM⁸, et réglée par la stipulation de la Charte d'Athènes (1933), s'applique à toute situation géographique sans prendre en compte le contexte de la ville elle-même et du territoire dans lequel elle évolue. De plus, la séparation des fonctions sous jacentes à la pratique du zonage conduit irrémédiablement à une multiplication des déplacements individuels. Comme pour le fordisme, le fonctionnalisme prendra de l'importance au cours des Trente Glorieuses. Cette période enregistre une forte et durable croissance économique qui s'instaurera à la suite de la période de crise et destruction causée par la Deuxième Guerre mondiale. Ces trois décennies permettront la diffusion de masse des innovations technologiques, ceci aura un impact sur les modes de vie et sur la distribution des activités sur un territoire qui deviendra plus vaste, dilaté. C'est la ville moderne qui se consolide.

La dilatation du territoire bâti est également permise par le processus de démocratisation de la voiture et de l'augmentation de la demande, et consécutivement de l'offre en routes. Les réseaux routiers s'étalent de plus en plus sur le territoire, réduit par la capacité de l'homme à parcourir des distances toujours plus importantes. Or, à partir des années 1970, dans les pays développés, nous assistons à un changement de comportement des habitants, en particulier par rapport aux pratiques de l'habitat et de la mobilité. Une meilleure accessibilité à la maison individuelle qui, liée à la démocratisation de l'automobile, a permis de développer l'habitat au-delà des couronnes périphériques de la ville, donne naissance à un nouveau phénomène urbain : l'étalement urbain. Ce dernier est la figure urbaine qui représente le mieux le desserrement et la dispersion des fonctions urbaines, aussi connu sous le nom de *urban sprawl*. En 1938, Buttenheim et Cornick l'ont défini comme : « *une expansion en désordre d'un environnement urbain ou industriel indéterminé dans une campagne contiguë* » (cités par Maret, 2003 : 105).

⁸ Congrès Internationaux d'Architecture Moderne.



Figure 1 : exemple du phénomène de l'étalement urbain - aire suburbaine de Las Vegas

La maison individuelle devient ainsi un modèle d'habitat très répandu, notamment à cause des politiques foncières favorisant l'achat de terrains et aux politiques bancaires fixant des taux d'intérêts très bas. Son succès est dû aussi aux représentations de réussite sociale véhiculées par l'accession à la maison individuelle (Berque et al., 2006 ; Jaillot, 2004). Le pavillonnaire devient le symbole d'un meilleur cadre de vie, également dans une pensée erronément écologique. Les classes moyennes tendent à fuir des centres-villes pollués et saturés par les véhicules vers une habitation de qualité, proche de la nature et aux dimensions plus grandes. Cependant ce type d'habitat comporte d'importantes conséquences sur le plan des enjeux territoriaux, environnementaux et sociaux. La banalisation de la voiture mène à la déstructuration du système urbain et à une croissance incontrôlable des aires édifiées, qui empêchent l'identification des limites entre ville et campagne. L'abandon des aires urbaines centrales de la part des classes les plus aisées amène par la suite une concentration de situations sensibles et précaires au centre-ville, qui seront à la base de déséquilibres et tensions sociales.

La ville contemporaine se caractérise donc par une importante consommation des sols et une fragmentation du tissu bâti. La métropolisation est effectivement la modalité d'urbanisation typique de la ville dans la deuxième partie du XX^e siècle.

À la suite de plusieurs crises économiques et sociales, mais aussi écologiques, il est nécessaire de remettre en discussion le modèle de *croissance illimitée* adopté au cours des dernières décennies. Le modèle de la ville postindustrielle va à l'encontre du concept de développement durable proposé en 1987 par le Rapport Brundtland. Ce rapport se base sur le constat que les modes de vie et le développement de notre civilisation doivent garantir « *les besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* » (Rapport Brundtland, 1987 cité par Da Cunha, 2008 : *slides*). Concrètement cette nouvelle voie prône la préservation des ressources tout en visant une amélioration de la qualité de vie de notre société.

L'application des fondements du développement durable en matière d'urbanisme mène à la formulation de stratégies territoriales permettant de créer un meilleur cadre de vie et une utilisation plus rationnelle des ressources. L'urbanisme doit désormais être considéré comme un « *passage obligé du développement durable* » (Chalon et al., 2008 : 37).

Et c'est notamment à l'intérieur de cette vision que, comme nous le verrons par la suite, la requalification des friches industrielles peut représenter une solution très intéressante.

4.2 L'urbanisme durable comme référentiel théorique

À partir des années 1990 en Europe, la prise de conscience de l'importance d'un changement de modèle en matière de politiques urbaines commence à se manifester. Plusieurs traités sont présentés, ainsi que des politiques d'aménagement, afin de résoudre les problèmes socio-urbains des villes. Si la problématique est similaire pour toutes les villes, les réponses sont par contre très diversifiées.

En 1994, la Charte d'Aalborg, ayant une vision opposée à celle d'Athènes de 1933, est adoptée. Il s'agit de la Charte des Villes durables et elle inscrit dans le principe d'élaboration de politiques intégrées le référent fondamental en matière de construction de la ville (Emelianoff, 2002). Les CIAM prônent la séparation spatiale des fonctions urbaines avec comme objectif de fluidifier la circulation et améliorer les conditions hygiéniques de la ville, proposant des modèles urbains uniques et valables dans tous les contextes territoriaux. Le principe du *tabula rasa* un instrument de réorganisation spatiale souvent utilisé pendant cette période.

Dans une perspective soutenable, les modèles des années 1930 ne peuvent pas être appliqués, une nouvelle conception de l'espace urbain et de son organisation s'imposent. En opposition au modèle précédent, l'urbanisme durable propose, entre autres, sans en faire une règle⁹, la conservation du patrimoine existant, sa mise en valeur ainsi que son intégration dans le nouveau cadre urbain avec comme but le maintien et la création de valeurs identitaires et culturelles. Une mixité des fonctions permet une cohérence territoriale aux différentes échelles et rapprocher l'offre de la demande limite donc les déplacements. Ceci passe notamment par une coordination des relations entre les systèmes de transport et les principales fonctions urbaines.

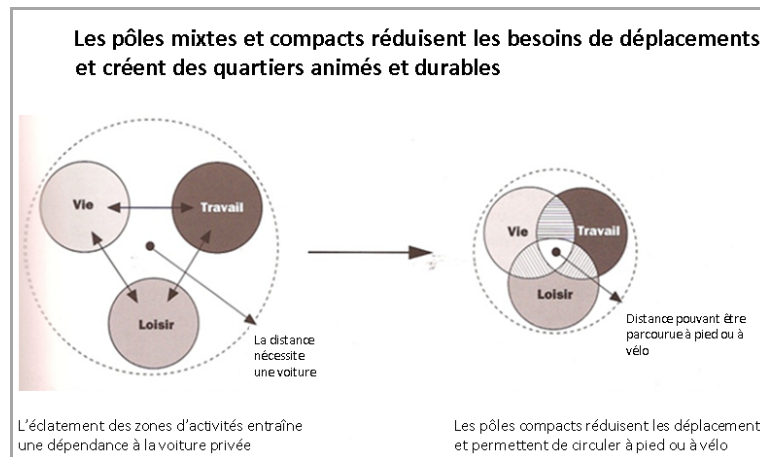


Figure 2 : réduction des besoins de déplacements permise par la création de pôles mixtes et compacts.

Une ville fonctionnellement mixte est donc à encourager, cela signifie intervenir à l'échelle du quartier pour ensuite développer un réseau de complémentarités à celle de la ville. Par le biais d'une telle démarche, l'objectif est celui de réduire les distances, ce qui engendre une valorisation de la mobilité douce et des transports en commun.

Face aux problèmes liés au développement de la ville contemporaine (étalement urbain, pollution, gestion *illimitée* des ressources, etc.) il faut en repenser la structure même. La question de la

⁹ « Chaque ville étant différente, c'est à chacune qu'il appartient de trouver son propre chemin de parvenir à la durabilité » (Charte des villes européennes pour la durabilité, 1994 : 2).

construction de la *ville sur la ville* est un aspect central. Comme Dind, Thomann et Bonard l'expliquent : « la densité se justifie d'abord d'un point de vue environnemental, puisqu'elle permet de préserver les espaces non bâtis. La régénération de friches urbaines (ferroviaires, industrielles, portuaires ou militaires), en tant que construction de la ville sur la ville, part de ce principe. La densité améliore aussi l'efficacité des transports publics, et à partir d'une certaine taille critique, rend viables des installations communes d'approvisionnement énergétique ou une gestion intégrée de l'eau ou des déchets. D'un point de vue économique, la densité améliore aussi la rentabilité des services de proximité, et réduit les frais d'équipement. [...] Mais pour être acceptable socialement, cette densité doit être qualifiée, autrement dit ne pas signifier une promiscuité subie, mais un renforcement des potentiels et des qualités d'interaction. L'idée sous-jacente à une densité qualifiée est d'offrir un meilleur accès aux ressources (commerces, transports publics, services, aires de socialité), sans pour autant augmenter les nuisances (promiscuité, bruit, confinement) » (Dind, et al., 2007 : 61-62). Les images (figure 3), proposées ci-dessous, illustrent comment un projet d'aménagement urbain peut modifier l'appréciation de la densité bâtie et en même temps permettre de concevoir un meilleur cadre de vie.



Figure 3 : projet de renouvellement du quartier de la Norenchal. À gauche, situation avant le projet de renouvellement. À droite, situation après le processus de densification qualifiée

Ce n'est donc pas strictement une question de densités. La qualité des espaces publics et plus en général de l'espace construit, la présence de milieux naturels, l'efficacité des transports en commun, la prise en compte des composantes sociales (aide au logement, intégration, etc.), l'utilisation préférentielle de ressources renouvelables, etc. s'inscrivent dans une démarche durable et peuvent être conçues par le biais d'une *densification qualifiée* (Bochet, 2007).

Dans une perspective de durabilité l'ensemble des stratégies adoptées sont ainsi conçues afin de développer une ville qui puisse satisfaire aux besoins des citoyens. Une logique de densification qualifiée est mise en place afin de garantir la croissance de la ville mais également de rejoindre un équilibre en termes sociaux, environnementaux et d'utilisation du territoire. Une ville où les fonctions urbaines sont pensées en relation avec les infrastructures des transports en commun et dont la croissance ne remet pas en discussion la qualité des espaces publics. L'intégration de trames vertes, grises et bleues¹⁰ dans l'objectif d'atteindre l'équilibre des éléments constitutifs du milieu urbain se révèle fondamentale (Da Cunha, 2009a). Une ville durable se veut d'ailleurs structurée et pensée dans une optique de cohérence territoriale entre les différentes échelles d'intervention.

¹⁰ Trames végétales, minérales et aquatiques.

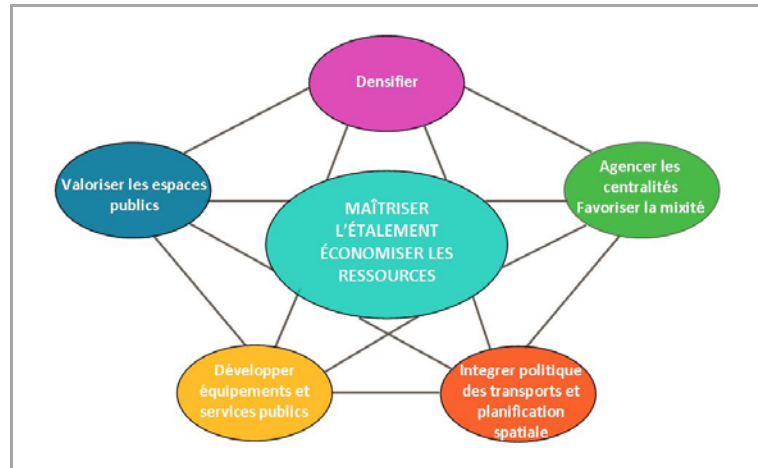


Figure 4 : principes du développement urbain durable¹¹.

La mixité sociale doit être favorisée pour que la diversité l'emporte sur l'homogénéisation, l'anonymat et la perte d'identité des zonages créés par les principes des CIAM. Difficile d'exprimer jusqu'à quel point il faut encourager la mixité sociale : « *la déségrégation imposée n'est pas meilleure que la ségrégation imposée* » (FEANTSA¹² cité par Bochet, 2008). L'enjeu de la mixité sociale aligne lui aussi partisans et opposants. Quoi qu'il en soit, nous pouvons affirmer que « *le choix de l'échelle est déterminant pour observer la mixité : toute ville est mixte, les quartiers le sont un peu moins, les immeubles très rarement* » (Becue cité par Dind, et al., 2007 : 63). De plus en plus, l'échelle du quartier est retenue la meilleure échelle d'intervention pour tout projet urbain en raison du fait que le quartier se situe à un « *échelon intermédiaire entre le logement et la ville* » (Dind, et al., 2007 : 60) et qu'il permet donc d'intervenir sur des questions clairement identifiables et abordables.

a) *Faire la ville sur la ville à partir des friches industrielles*

C'est dans une logique de reconstruction de la *ville sur la ville* que les friches industrielles prennent de l'importance en matière d'urbanisme durable. Les friches industrielles, terrains abandonnés par l'industrie, sont en général des grandes surfaces très proches des réseaux de communication et dans une situation centrale par rapport à la ville. Les friches industrielles renferment ainsi une valeur stratégique dans un contexte de carence de terrains constructibles au centre-ville. Leur requalification s'impose.

¹¹ Schéma modifié d'après Da Cunha, 2009b : *slides*.

¹² Fédération européenne des associations nationales de travail avec les sans-abri.



Figure 5 : exemples de friches industrielles à Turin

Cependant, leur requalification n'est pas systématique, car l'emplacement et les dimensions des bâtiments peuvent ne pas correspondre aux nouvelles fonctions et le fait que ces sites sont souvent pollués implique la recherche de financements nécessaires à payer les coûts d'assainissement des parcelles. Ce dernier aspect est important, car une période de conjoncture économique défavorable pourrait favoriser le choix de terrains plus éloignés, mais plus rentables. Par ailleurs plus les dimensions des friches sont importantes plus la problématique liée à la cohabitation de différentes fonctions et de divers maîtres d'ouvrage ou acteurs politiques accentue la difficulté à trouver des solutions sur la gestion et la reconstruction du site.

Agir pour limiter le desserrement urbain, créer un meilleur cadre de vie, repenser l'organisation spatiale de la ville et donc développer un milieu urbain qui puisse répondre aux enjeux contemporains d'urbanisme et de gestion des ressources impose une maîtrise des obstacles liés à la requalification des friches industrielles. Financements étatiques, partenariats publics-privés peuvent contribuer à la cause.

Dans un contexte de requalification urbaine à partir des friches industrielles, il est aussi important de se questionner sur l'héritage de l'époque industrielle. Dans de tels débats s'opposent partisans de la pratique de *tabula rasa* et partisans de la conservation du patrimoine construit. Les premiers soutiennent en général les avantages de pouvoir libérer rapidement des surfaces constructibles et donc de pouvoir les utiliser d'une façon plus rationnelle. La plus-value des projets de requalification réside dans le fait de créer du neuf, de réinventer la ville sans devoir supporter les limites associées à l'intégration de l'existant dans les projets (Bianchetti et Todros in Fondazione Vera Nocentini, 2009). À l'opposé, les adhérents d'une politique de maintien de l'héritage industriel considèrent que la ville doit *se construire depuis elle-même* et que les traces du passé permettent l'identification au contexte. C'est d'une part un moyen pour conserver l'esprit et l'histoire d'une ville : ses luttes et ses victoires, ses souffrances et ses bonheurs, et ne jamais oublier son passé afin d'en tirer des enseignements. Cette approche permet le renouvellement, l'adaptation et la restauration de tels monuments, dans la visée de les adapter au contexte et aux fonctions contemporaines. Ceci permet également leur réinsertion dans le tissu urbain existant.

Nous retenons cependant qu'un compromis entre ces deux visions doit être trouvé. Une évaluation de la valeur architecturale, historique, monumentale, etc. est toujours envisageable afin de retenir uniquement les éléments d'une valeur particulière. Il sera important d'évaluer si leur typologie s'adapte aux nouveaux besoins et fonctions dans une optique de densification de la ville.

De toute manière, les friches industrielles peuvent devenir d'importants leviers pour réfléchir l'organisation spatiale d'une ville, notamment car elles sont souvent localisées de manière stratégique

par rapport aux réseaux de chemins de fer. Le cas de Turin représente l'exemple d'une ville qui essaie de *construire la ville sur la ville* à partir de la requalification des friches industrielles, afin d'envisager un nouvel aménagement spatial du contexte urbain.

5. Du modèle monocentrique au modèle polycentrique : la création de centralités comme un passage obligé

Traiter la thématique des centralités urbaines, noyaux urbains ou encore pôles urbains impose un excursus sur les notions de *centre*, *monocentrisme* et *polycentrisme*. Le centre-ville traditionnel a longtemps caractérisé nos villes et leur croissance. À l'époque de la métropolisation, il connaît une perte d'attractivité en faveur de nouvelles centralités fonctionnellement spécialisées et venant se constituer au-delà des limites des villes centres, à savoir dans le suburbain. Le *modèle monocentrique* demeure désormais un modèle du passé auquel il vaudrait bien de substituer un *modèle polycentrique*, ou *polynucléaire, en réseau*. Ce dernier, à prôner par le biais de politiques intégrées d'aménagement du territoire et de réalisation de réseaux de transport (possiblement en commun), permettrait de réduire la constitution de nouvelles centralités déconnectées et écartées du système urbain. La ville axée sur le *modèle polycentrique en réseau*, est une ville des courtes distances-temps, de l'interaction entre mobilités douces et en commun, dont les nœuds s'organisent mutuellement par un jeu de complémentarité et de concurrence (dans son acception positive, à savoir qu'elle permet une continuelle amélioration du cadre de vie, de la qualité des espaces publics, des services, etc.). Le modèle polycentrique se constitue de centralités, dont caractéristiques, propriétés et potentiels seront traités au cours de ce chapitre.

5.1 La notion de centre au fil du temps

À l'époque de la ville ancienne, le centre-ville était le cœur de toute activité de pouvoir, de décision, marchande et religieuse. Sa localisation, en termes géométriques, était généralement centrale par rapport au territoire construit l'entourant. Souvent, toutes les voies de communication y convergeaient. Or, le centre « *c'était le lieu le plus accessible, le mieux protégeable, et le plus riche symboliquement* » (Ascher in Certu, 2003 : 24). C'est ainsi que la concentration de « *fonctions urbaines supérieures* » (George, 1993 : 72) dans un lieu spécifique lui confère le statut de centralité urbaine et le positionne dans une situation de dominance (Monnet, 2000). L'évolution urbaine s'est généralement poursuivie autour de ce noyau principal, lui permettant d'exercer un pouvoir polarisateur et centralisateur.

De ce fait, la notion de centre a longtemps été opposée à celle de périphérie, en raison du fait que ces deux spatialités possèdent des caractéristiques fort différentes qui les rendent dépendantes réciproquement. Le centre, notamment celui des villes passées, avait la capacité de polariser et concentrer, il était « *le point de convergence ou de rayonnement où diverses activités sont concentrées* » (Merlin et Choay, 1996 : 139). La périphérie, quant à elle, était dépendante du centre et se caractérisait par la prédominance des flux en direction de celui-ci. Se construisant en couronne extérieure par rapport au centre, la périphérie a toujours comporté des coûts supplémentaires en matière de gestion du sol, et notamment dans la réalisation de cheminements permettant de la relier au centre.

Autour des années 1970, en raison d'un changement dans le comportement des individus¹³, une modification de l'économie¹⁴ et de facteurs institutionnels¹⁵, le rapport de dépendance entre centre et

¹³ Nous nous référons notamment à une progressive démocratisation (voir banalisation) de l'automobile, en parallèle à une amélioration des réseaux viaires, dont la conséquence est visible en termes de baisse des temps de parcours (contraction espace-

périphérie s'affaiblit (Bochet, 2008). L'évolution récente de l'urbanisation laisse pressentir une perte d'attractivité des lieux centraux en faveur des aires périphériques : les oppositions *centre-périphérie* ou bien *ville-campagne* paraissent n'avoir plus de représentations spatiales pouvant rendre l'idée de cette dualité (Sieverts, 2004 ; Chalas 2000). L'urbain est devenu généralisé, fragmenté, discontinu, aux limites indéfinies ne permettant ainsi aucune distinction entre les diverses formes urbaines auparavant identifiables.

Une tendance récente est particulièrement représentative de ce phénomène : bonne partie des flux (notamment ceux pendulaires) sont aujourd'hui effectués d'une couronne périphérique vers une autre, celle-ci se trouvant également en périphérie donnant ainsi lieu à une constellation de « *villes-satellites* » (Certu, 2003 : 18 ; Kaufmann, 2008 ; Chalas, 2000). Une occupation du territoire moins dense et faiblement structurée en fonction des axes des transports publics comporte une prédominance de l'utilisation de moyens de transport individuels. Des conséquences négatives en découlent : éparpillement de l'habitat et des activités ; développement de quartiers-dortoirs et de quartiers monosociaux avec des conséquences sur le brassage social ; gaspillage de sols ; pollution accrue ; augmentation des coûts liés au maintien des infrastructures ; etc..

Désormais, nous pouvons constater que de nouvelles polarités se constituent en dehors des centres urbains en raison de leur meilleure accessibilité et du coût foncier moindre. La création de nouveaux lieux polarisateurs suburbains est également causée par le fait que le centre enregistre une perte d'attractivité et d'accessibilité, ce qui se traduit par un exode urbain en faveur des couronnes externes par rapport au centre. Ce dernier ne peut plus être considéré comme une centralité à tous les effets, quoique souvent les centres-villes conservent une dominance en termes de centralité historique et symbolique. En effet, dans les centres-villes anciens, les fonctions dites *exclusives* telles que les monuments, musées, bureaux, services publics, administratifs, etc. à « *signification symbolique prédominante* » (Tortel in Certu, 2003 : 37-38) sont conservées.



Figure 6 : important gaspillage de sol dû à un centre commercial et ses places de stationnement dans un milieu suburbain.

temps). À côté, le rêve américain d'accession à la maison individuelle devient davantage faisable justement grâce à la mobilité individuelle (Bochet, 2008).

¹⁴ La crise industrielle remet en cause le fonctionnement du système économique : le secteur tertiaire s'impose et comporte une restructuration du territoire. Au centre-ville s'installent les activités pouvant supporter de tels coûts fonciers (*ibid.*).

¹⁵ La *déstructuration territoriale* a été possible également grâce à un manque de vision avant-gardiste de la part des autorités : de prix fonciers décroissants du centre vers la périphérie, un manque de constitution d'infrastructures de transport en commun performantes et une vision limitée à l'intérieur des limites communales en sont la raison (*ibid.*).

Centres commerciaux, technopôles, parcs de loisirs se substituent aux centres-villes, permettant à la population de profiter de toutes les prestations d'une centralité sans par contre subir les nuisances des centres-villes contemporains, notamment en termes d'accessibilité. « *Les fonctions qu'auparavant étaient associées et constituaient le centre-ville (mairie, centre politique et administratif, bureaux, etc.) peuvent aujourd'hui être dissociés et les centralités ne sont plus obligatoirement en centre-ville* » (Certu, 2003 : 126). La disponibilité de terrains dans le suburbain a permis à ces activités spécialisées et génératrices de trafic de s'épandre et s'étaler à l'extérieur des villes-centres. Aucune réflexion par rapport aux conséquences environnementales (pollution accrue, imperméabilisation des sols, etc.) n'a été faite, faute d'une absence de conception dans la gestion durable d'un territoire *structuré et en réseau*.

5.2 La fin du modèle monocentrique

Comme exposé plus haut, les villes, dans le passé, ont toujours été dépendantes d'un centre. Au moment où ce dernier a connu une période de crise, ce sont l'étalement urbain, la croissance en *tâche d'huile* et la généralisation des déplacements motorisés individuels qui remplacent le modèle centre-périphérie. Gaschet (2001), Andres et Sadoux (2005) illustrent bien comment le modèle d'urbanisation monocentrique a connu son obsolescence. Nombreux sont ainsi les partisans d'un *modèle polycentrique (polynucléaire) structuré* de l'organisation de la croissance urbaine (Gaschet, 2001 ; Da Cunha, 2009a ; Allain, 2005 ; Bourdin et al. in Certu, 2003). Da Cunha définit « une ville "polycentrique en réseau," » comme une ville « articulant des "degrés de compacité,, variables et des foyers d'intensités relationnelles différenciés » (Da Cunha, 2009a : 29). Une organisation polycentrique suppose donc la mise en réseaux des polarités urbaines par le biais des systèmes de transports en commun. Une structure hiérarchique s'impose : les principaux centres sont directement connectés entre eux ; les centres secondaires doivent créer des relations avec le centre supérieur le plus proche ainsi qu'avec les centres mineurs ; etc.. Une telle organisation unis graduellement les différents noyaux urbains et permet de créer une connexion progressive et continue entre les principaux centres et les échelons inférieurs du système urbain.

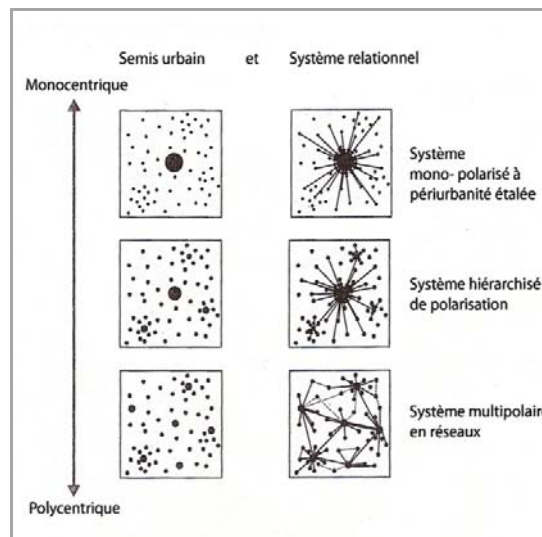


Figure 7 : semis urbain et système relationnel, du monocentrisme au polycentrisme.

D'après la figure 7, une évolution de la structure organisationnelle des polarités urbaines se rend nécessaire : le passage d'un modèle monocentrique à un modèle polycentrique impose l'émergence de nouvelles centralités venant alléger la pression sur le centre originaire. Développer des réseaux connectifs entre les nouvelles centralités demeure une deuxième exigence incontournable pour permettre le changement du modèle d'organisation spatiale. Ce processus permet de réduire les distances parcourues, la pollution et les coûts associés aux déplacements. De plus, la répartition des flux suppose une réduction des congestions en raison du fait que les fonctions urbaines sont concentrées au sein de plusieurs centres dans une logique de complémentarité et de mixité fonctionnelle qui s'oppose à la logique contemporaine de spécialisation et fragmentation du territoire.

Évidemment, dans une logique durable, il est envisageable de concevoir un *réseau structurant* accessible au plus grand nombre de personnes, qui en même temps ait l'empreinte écologique la plus faible. Or, les transports collectifs performants peuvent satisfaire une telle demande, et doivent

désormais être conçus comme la colonne vertébrale d'un réseau polycentrique. Il est indispensable de prévoir à chaque nodalité du susdit réseau des plateformes d'interchange modal, de préférence entre les moyens collectifs et la mobilité douce. Structurer une ville en fonction des réseaux de transports suppose également de réfléchir à une densification en correspondance des nœuds. Le principe du *transit oriented development* (TOD) formule ce concept de construction parallèle de la croissance urbaine et des nodalités des transports publics.

Comme avancé précédemment, une vision hiérarchisée du réseau polycentrique peut, et devrait, être développée. Ceci non seulement à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération, mais aussi à l'échelle d'un pays entier, voire entre plusieurs pays. Il est fondamental de remarquer qu'il est possible de repérer le concept de centralité à différentes échelles d'étude. Il y a ainsi une tendance à la création d'un système, dit polycentrique, emboîté et hiérarchique, de lieux polarisants, qui peuvent être plus ou moins interconnectés par des réseaux locaux, régionaux, nationaux, voire internationaux. Les *villes globales*, par exemple, sont reliées entre elles et tendent à exclure les territoires les entourant à cause des *effets-tunnel*, une proximité relative s'instaure ainsi entre ces territoires (Sassen, 1991 citée par Gaschet, 2001 ; Kaufmann, 2008 ; Certu, 2003). En effet, les rapports peuvent être davantage performants entre de grandes villes, parfois très éloignées, qu'entre des territoires proches. Ceci dit, il est également important de concevoir des connexions performantes à l'intérieur de chaque *ville globale* et en relation à son environnement, créant ainsi des réseaux de transports imbriqués. Les notions de réseau et d'échelle se révèlent être aujourd'hui fondamentales dans l'interprétation et l'analyse de la centralité (Certu, 2003).

Des centralités à l'échelle de la ville, ou des microcentralités à l'échelle du quartier, peuvent structurer l'environnement urbain et développer une ville *des courtes distances* qui favorise la proximité et la compacité. Selon Da Cunha, les avantages des courtes distances ne résident pas exclusivement dans la possibilité de structurer un réseau de transports en commun conjointement à l'urbanisation. La reconquête de la vie de quartier, la mise en place d'une mixité fonctionnelle, la création de lien social, la réduction de la présence de la voiture et donc la récupération d'espaces publics, la création de réseaux verts, bref, la création d'un meilleur cadre de vie, peut devenir la réalité de tout environnement urbain lorsqu'il est conçu dans une vision structurée à partir de l'échelon du quartier, pour ensuite le connecter à l'ensemble des entités urbaines.

5.3 La centralité : une question de caractère

Il est donc indispensable de comprendre et définir la notion de centralité et ses principales caractéristiques, par l'analyse des définitions proposées par divers dictionnaires traitants de la géographie et de l'urbanisme. La lecture d'ouvrages liés à la thématique de la centralité se révélera également fondamentale afin d'explorer les nombreuses clefs de lecture relatives à ce concept. Nous avons pu remarquer que selon les auteurs et leur accès à la thématique, différentes facettes sur le sujet de la centralité sont explorées.

S'intéressant aux travaux de divers chercheurs et à la documentation au sujet de l'étymologie et de la signification de centralité, il est possible de repérer les concepts suivants concernant la notion de centralité : position (centrale, nodale), concentration, polarisation, accessibilité, attraction. D'autre part, les termes de hiérarchie et flux sont aussi évoqués afin de compléter la définition. Avec le terme de hiérarchie, il est possible de classer les lieux centraux en fonction de leur importance relative, créant des échelons imbriqués. Concernant le terme de flux, il faut l'interpréter dans un contexte de réseaux reliant divers endroits ; les lieux centraux s'organisant hiérarchiquement en fonction de la taille des flux les traversant. Force du constat, il s'instaure une pratique relationnelle entre les pôles du réseau qu'en fonction du champ qu'ils couvrent, peut être plus ou moins intense.

Concernant les dictionnaires nous pensons qu'il est utile de citer ces trois définitions de la centralité :

- « [...] *capacité de polarisation de l'espace et d'attractivité d'un lieu qui concentre acteurs, fonctions et objets de société [...] renvoie à la capacité d'un lieu qui concentre hommes et activités à polariser un espace plus ou moins vaste* » (Lévy et Lussault, 2003 : 139).
- « [...] *qualité d'un lieu qui, du fait de sa localisation et de la structure des voies de communication, acquiert une position nodale lui permettant de concentrer les activités d'échange de biens et services (place centrale) et de jouer le rôle d'intermédiaire, de commutateur, entre les divers points de l'espace* » (Cabanne, 1984 : 66).
- « *Elle est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratique sociale, de représentation collective, qui concourent au contrôle et à la régulation de l'ensemble de la structure de la ville* » (Castells cité par arturbain.fr).

En explorant aussi les ouvrages et les recherches liés à la thématique de la centralité, il est toute de suite évident que cette notion possède de nombreuses significations et qu'elle est très complexe. Cette complexité est due au fait que la centralité peut être appréciée en fonction de plusieurs éléments différents.

Les publications récentes de Monnet prônent davantage pour le caractère *symbolique* de la centralité qu'« *intervient dès lors que l'on symbolise un espace plus grand dans un espace plus petit, qui devient un point représentant symboliquement une surface [...]. C'est évidemment le cas d'un monument qui symbolise une ville (la Tour Eiffel, le Kremlin, le Pain de Sucre, le Golden Gate, etc.) voire un pays entier (la statue de la Liberté ?)* » (Monnet, 2000 : 408). Par le biais de lectures de textes de ce même auteur, il est tout de suite possible de comprendre que le caractère symbolique que Monnet associe à la

centralité n'est qu'un caractère entre autres. Centralité *politique*¹⁶, *sociale*¹⁷, *économique*¹⁸ peuvent se considérer comme des variétés de centralité.

De son côté, l'ouvrage collectif du Certu « *centralités dans la ville en mutation* » présente un chapitre qui traite des typologies de centralités. Une première catégorisation proposée est celle de Bourdin. Cet auteur différencie trois catégories principales, à savoir *centralités de flux*¹⁹, *centralités de scène*²⁰ et *microcentralités*²¹ (Bourdin in Certu, 2003). À partir de cette première distinction, huit types de centralité sont ensuite abordés : centres-villes, "cœurs" de communes, centres de quartiers, centralités à forte connotation symbolique, centres commerciaux, lieux de correspondance entre les modes de transport, centres d'affaires et polarités temporaires (*ibid.*).

Il y a également de nouvelles centralités, typiques du régime d'urbanisation contemporain. Il s'agit de centres commerciaux, multiplex cinématographiques, parcs à thèmes, etc. qui tendent à se développer de manière écartée des centres urbains créant un bassin d'usagers plus ou moins vaste. Ces lieux (*centralités commerciales*²²) peuvent en général être classifiés dans la catégorie des *centralités de scène* en raison de l'importance de la théâtralisation qui leur est attribuée. Centralité de type *historique*, *industriel*, ou encore *culturel* sont d'autres exemples de la multiplicité de définitions possibles pour ce terme.

Il est indispensable de souligner que l'interprétation de centralité possède plusieurs acceptions et facettes, dont la volonté à ne pas clore dans une seule définition l'idée et la forme de centralité et ses multiples typologies.

¹⁶ Lieux qui concentrent et regroupent des sièges décisionnels ; lieux d'exercice du pouvoir, notamment mairies, parlements, administrations, sièges directionnels, etc.

¹⁷ Type de centralité qui découle de la prise en compte des « lieux les plus fréquentés » (Monnet, 2000 : 403) parallèlement aux « représentations de l'espace » (*ibid.*).

¹⁸ Corresponds « à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, qui obéit souvent à un schéma de concentration autour d'un foyer principal » (*Ivi* : 401).

¹⁹ Les fonctions de consommation, d'échange et de mobilité sont structurantes de cette typologie de centralité, car elles impliquent du mouvement et donc la création de flux (Bourdin in Certu, 2003).

²⁰ La citation « centralité que l'on voit, que l'on regarde ou que l'on montre » (Certu, 2003 : 169) permet aisément de comprendre que cette typologie de centralité nécessite de la « qualité de l'architecture et de l'espace public » (*ibid.*) propres des centres historiques et monumentaux, par exemple (*ibid.*). Elle implique un fort « attachement affectif » (*ibid.*) et identitaire à la ville.

²¹ Ce sont principalement des endroits que, en raison de leur offre, permettent de satisfaire une demande de proximité (Certu, 2003).

²² Monnet (2000) se réfère en particulier aux centres commerciaux qui s'installent désormais en périphérie, constituant des nouvelles centralités.

Auteurs retenus	Concepts concernant la notion de centralité
Concepts extraits depuis plusieurs dictionnaires	Position, concentration, polarisation, accessibilité, attraction, hiérarchisation, flux
Lévy et Lussault	Capacité de polarisation, de concentrer, attractivité
Cabanne	Localisation, position nodale permettant de concentrer, rôle d'intermédiaire
Castells	Contrôle et régulation de l'ensemble de la structure de la ville
Monnet	Caractère symbolique (mais aussi politique, sociale, économique et commerciale)
Bourdin	Centralités de flux, de scène et microcentralités
Centralités du régime d'urbanisation métropolitain (Certu)	Centres commerciaux, multiplex cinématographiques, parcs à thèmes, etc.

Figure 8 : récapitulatif des concepts de la notion de centralité.

Pour résumer, nous pouvons retenir que la notion de centralité peut recouvrir des rôles fort différents. Nous pouvons citer des centralités avec fonctions dominantes de type symbolique, de pouvoir, ou encore culturelles. Néanmoins, nous pouvons constater que, même avec des *fonctions* différentes, les centralités, pour être considérées comme telles, doivent avoir, à notre avis, un pouvoir *polarisateur de flux* ; flux de personnes et d'activités. Pour ce faire, le *site* concerné doit avoir une position *nodale*, sa localisation et la structure des voies de communication doivent être fonctionnelles à la polarisation, autrement dit, elles doivent se situer de manière stratégique afin de permettre la concentration de flux, d'activités, etc..

Pour l'appréciation des centralités nous retenons donc fondamentaux les aspects suivants, à savoir le site, l'accessibilité, les fonctions, les flux et la qualité.

5.4 Les caractéristiques principales des centralités

a) *Le site*

Il est important de rappeler que la constitution de nouvelles centralités peut toucher souvent à des villes à fort passé industriel. La tertiarisation de l'économie a permis de libérer d'importantes surfaces dont la taille non négligeable et la localisation stratégique justifient des réflexions quant à leur réutilisation. Le site peut donc receler d'importants potentiels de densification et de réorganisation territoriale et fonctionnelle. Lors de la planification territoriale, il est fondamental de bien délimiter l'espace sur lequel on veut intervenir et d'aménager dès le départ sa mise en relation avec les réseaux de mobilité afin de lui garantir une accessibilité (Bourdin in Certu, 2003). Il est désormais avéré que dans toute typologie de projet urbain, il faudrait d'abord concevoir les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du milieu retenu, et que seulement ensuite viendraient les fonctions urbaines.

b) *La nodalité*

L'*accessibilité* demeure fondamentale pour qu'un lieu ordinaire puisse devenir une centralité. Ainsi, l'interdépendance des lieux leur impose d'être à la fois compétitifs et complémentaires dans le but de devenir une *nodalité* du réseau. Se localiser ainsi sur un des pôles du réseau, qu'il soit matériel ou immatériel, garantit une accessibilité aux fonctions principales et permet « *l'intégration par le flux* » (Chalas, 2000 : 107). Au contraire, ne pas avoir accès à ces réseaux correspond à l'exclusion, à rester immobile et isolé dans une société caractérisée par une « *circulation généralisée* » (Ivi : 95). Selon Chalas (200), cette circulation est quantifiée en termes de personnes, de marchandises et d'informations. Ces dernières peuvent se définir comme « *interactions immatérielles* » (Lévy et Lussault, 2003 : 140), et elles ont acquis une importance fondamentale dans les rapports interpersonnels de la société du XXI^e siècle.

Dans une vision durable, une centralité correspond à un nœud d'un système dont les relations sont établies par les réseaux de mobilité douce et en commun. La nodalité est donc un principe fondateur d'un pôle urbain, sans laquelle il serait impossible de créer d'importants flux en direction de celui-ci. Le champ de rayonnement de la centralité dépend ainsi du pouvoir attractif de cette dernière, mais également de la qualité des connexions issues du réseau structurant. La qualité de desserte dépend à son tour du positionnement hiérarchique du site : plus il se situe aux rangs supérieurs, plus il jouira de liaisons directes avec les autres polarités importantes.

c) *Les fonctions*

Orienter les activités vers une spécialisation des pratiques, c'est-à-dire développer une *fonction dominante* tout en maintenant une *mixité des fonctions* essentielles du secteur, et en même temps sa mise en scène, se révèlent être d'autres objectifs importants pour la création d'une centralité selon Bourdin (Bourdin in Certu, 2003). Le fait d'instaurer une fonction dominante au sein d'un secteur nous oblige à considérer la centralité à l'échelle de la ville, c'est-à-dire de prendre en considération son pouvoir polarisant et structurant de flux à l'intérieur du *système-ville*. Alors que l'instauration d'une

mixité fonctionnelle à côté de la fonction dominante du secteur nous renvoie à une réflexion relative à l'accessibilité du secteur lui-même et donc nous oblige à considérer l'échelle locale. La création d'un tout cohérent permet de donner de la lisibilité au territoire. Une centralité doit spécialiser ses pratiques, et cela notamment en termes économiques, culturels et/ou politiques, développant ainsi un caractère fonctionnel dominant. Cela revient dans un premier temps à la capacité relationnelle qui s'instaure entre pôles caractériellement proches, leur intérêt commun porte à la création d'un système de connexions privilégiées. Par exemple, une centralité politique construit dans le temps d'importantes relations avec d'autres pôles politiques, développant ainsi des réseaux leur permettant d'instaurer des rapports diplomatiques préférentiels en fonction de l'importance de leur relation. D'autre part, une spécialisation de type économique implique par exemple de concentrer au sein d'un pôle urbain une qualification de l'offre et toute une série de postes de travail qualifiés, ainsi que des fonctions rares et haut de gamme permettant de supporter les coûts fonciers liés à la situation de centrale.

d) Les flux

Un lieu central a le pouvoir de polariser, ainsi une centralité doit engendrer des flux plus importants que les territoires adjacents. Les flux peuvent se définir par les mouvements associés aux personnes (activités, emplois, résidentiel, etc.), aux informations, aux marchandises, qui génèrent inévitablement des volumes significatifs de déplacements (matériels ou immatériels).

Afin de quantifier les flux nous sommes obligés de considérer la notion de volume. Parler de volume implique forcément la notion de densité. En termes purement quantitatifs, la densité correspond au rapport entre une quantité (personnes, emplois, logements, etc.) et une surface donnée. Procédant ainsi, il est possible d'obtenir des indicateurs quantitatifs²³ relatifs à la densité de population, du bâti, d'emplois, etc.. Pouvoir générer des flux importants signifie disposer d'une densité (d'emplois, du bâti, etc.) plus grande que les territoires environnants.

À des densités identiques peuvent correspondre des formes urbaines très différentes. Enfin, une même densité peut être perçue différemment d'une personne à l'autre (Allain, 2004). La perception de la densité peut être plutôt positive ou négative en fonction de la distribution des volumes et des aménagements sur un territoire. Les sens d'oppression, de chaos, ou bien d'organisation, de calme peuvent influencer la perception de la densité. Bochet complète la question de la densité apparente en se référant notamment au « *degré de fermeture visuelle de l'espace* » (Bochet, 2008 : slides).

²³ Pour notre analyse, n'ayant pas à disposition des données statistiques fiables, nous n'avons pas pu utiliser ces indicateurs objectifs. C'est pour quoi la valeur qualitative acquiert de l'importance.

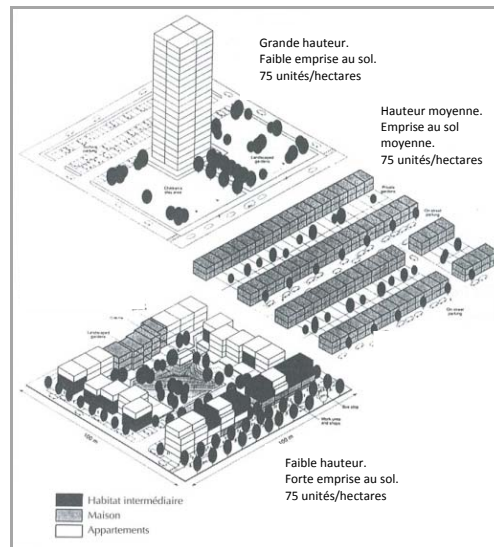


Figure 9 : modulations morphologiques de la densité.

La densité doit toujours d'être associée à un deuxième concept. Selon Lévy et Lussault la densité va de pair avec la diversité : « *sans diversité, la densité se trouve appauvrie, car une densité non diverse réduit l'intérêt de la rencontre avec un autre qui devient identique* » (Lévy et Lussault, 2003 : 237-238). La définition de densité proposée par Lévy et Lussault introduit le concept de la diversité en termes sociaux. Néanmoins, le même postulat est valable en termes fonctionnels : une centralité doit fournir une *mixité fonctionnelle*. Les avantages d'une démarche favorisant la mixité des fonctions ont déjà été énoncés auparavant. Nous pouvons quand même rappeler qu'une démarche favorisant la mixité de fonctions banales²⁴ contribue à développer la *ville des courtes distances* et répondre à la demande de proximité, encourageant ainsi la mobilité douce et le brassage social.

e) La qualité

Les facteurs illustrés précédemment permettent de déterminer si un lieu est une centralité. Accessibilité, flux, densité et fonctions sont d'importants indicateurs, mais dans le contexte contemporain une notion supplémentaire doit être prise en compte : les enjeux qualitatifs. Qualité du bâti, qualité de la desserte, qualité des services et des équipements, qualité des espaces publics, demeurent aujourd'hui des indicateurs indispensables pour l'analyse du *polycentrisme*. La notion de qualité est souvent présentée comme un enjeu fondamental en matière de construction de nouvelles centralités (Bourdin et Tortel in Certu, 2003 ; Devisme, 2005). Désormais, s'affirmer au sein d'un réseau, d'une ville ou de n'importe quel territoire correspond à dévoiler ses propres valeurs, ses propres capacités à constituer une identité ainsi qu'à devenir un exemple pour de nouvelles interventions.

Gallety, comme preuve, soutient que « *la centralité doit s'appuyer sur de bonnes fonctionnalités, mais aussi sur l'image, le bien-être et le plaisir visuel* » (cité par arturbain.fr), comme d'ailleurs le propose Bourdin lorsqu'il se réfère à la logique de scène (Bourdin in Certu, 2003). La mise en scène d'un espace permet de créer des sensations et des perceptions, c'est-à-dire qu'elle favorise l'impression d'être au

²⁴ Comme il a été présenté auparavant, Bourdin (in Certu, 2003) souligne l'importance de créer au sein d'un secteur une fonction dominante, mais il souligne aussi l'importance de développer de la mixité fonctionnelle au niveau des équipements banaux à usage quotidien.

centre, d'être là où les choses se passent. À ce propos, il est important de remarquer le rôle de l'interprétation et du constat subjectif qui peuvent être associés à la définition de centralité. Nous pensons notamment aux sentiments affectifs et perceptifs que nous avons à l'égard d'un territoire. Sans s'attarder sur la définition de géographie de la perception, nous aimerions quand même souligner l'importance du côté subjectif dans l'interprétation des valeurs associées à une centralité. Comme c'est le cas lors de la perception de centralités symboliques, où la tendance est d'attribuer une signification et une valeur particulières à des lieux ou à des objets.

À notre avis, le fait que la Ville de Turin, au travers des projets de requalification urbaine, envisage d'augmenter sa visibilité au niveau international et de créer une nouvelle image pour la « *città industriale per eccellenza* »²⁵ (Torino Internazionale, 1998b : 15) pose donc la question de la *qualité*. Une ville qui propose des espaces, des infrastructures et des services de qualité peut profiter de ce levier pour devenir une vitrine et un exemple. En même temps elle peut profiter de sa visibilité pour attirer de nouveaux habitants ou investisseurs et chercher à contraster les forces centrifuges agissant dans la ville contemporaine.

Nous pouvons donc estimer que la *nodalité* et donc l'*accessibilité*, le *volume* (notamment en termes de flux), la diversité des *fonctions banales* et en même temps la spécialisation dans une *fonction dominante* sont les principes fondateurs d'un territoire connoté de central. À cela il faut faire correspondre une logique de *qualité urbaine*. L'analyse proposée dans la deuxième partie de ce travail de recherche s'appuiera sur les notions théoriques traitées dans cette première partie. En effet, nous procéderons à évaluer si la Ville de Turin a su concrétiser ses engagements en matière d'aménagement du territoire. À savoir, la Municipalité turinoise s'est engagée dans la création de nouvelles centralités au sein de la ville, avec la volonté de développer un territoire mieux structuré et desservi.

²⁵ Ville industrielle par excellence.

5.5 Les potentiels des friches industrielles

Comme nous le verrons par la suite, les friches industrielles recèlent d'importants potentiels pour une politique territoriale soutenable. Comme présenté plus haut, l'ensemble des conséquences liées à l'étalement urbain nous permet aujourd'hui, à la suite d'une prise de conscience de l'entité du problème, de concevoir des politiques intégrées favorisant le développement d'une ville sur la voie de la durabilité. La création de centralités (pôles ou noyaux urbains) internes au tissu de la ville peut actuellement être conçue comme une possible réponse aux objectifs durables, notamment dans des contextes où la présence de friches urbaines est conséquente. Dans de nombreuses situations, les friches industrielles couvrent d'importantes surfaces à proximité du centre, laissant supposer que le développement interne de la ville n'a pas encore atteint ses limites. Il est donc envisageable de réfléchir à une utilisation ultérieure de ces terrains afin de pouvoir refaire la *ville sur la ville*. Outre à permettre d'entreprendre une démarche de *densification qualifiée*, l'implantation des sites abandonnés (friches) est généralement en connexion avec le réseau du chemin de fer et les axes routiers, offrant ainsi le potentiel pour structurer la croissance de la ville sur elle-même. Un des principes directeurs de l'urbanisme durable préconise un aménagement du territoire pensé en parallèle à la structure des réseaux de transports publics. D'une manière générale, cette démarche suppose avoir des masses critiques suffisantes pour justifier la création d'un arrêt de transports publics. Réciproquement, la création de polarités crée les conditions favorables à l'aménagement de nœuds en relation à ces centralités urbaines.

Il s'agit ainsi de programmer consciemment un modèle de développement qui au fil du temps s'est largement produit de manière autonome. En effet, nombreux sont les cas de polarisation des activités autour des principaux nœuds de la mobilité urbaine ; par exemple les gares centrales autour desquelles se constitue un pôle urbain dépendant des flux liés aux déplacements engendrés par cette même gare.

Intervenir avec la volonté d'entreprendre la voie de la durabilité suppose, entre autres, de créer des polarités fonctionnellement mixtes et variées au niveau des plateformes d'échange du réseau de transports collectifs dans l'objectif de structurer le milieu urbain et en même temps de favoriser le report modal vers une mobilité alternative à celle individuelle et motorisée.

Les sciences économiques peuvent illustrer certains effets positifs de la création de centralités : économies de localisation, économies d'urbanisation et économies d'agglomération²⁶ sont un fort stimulus à la concentration d'activités (Gaschet, 2001). Néanmoins, en matière d'urbanisme, nous ne pouvons pas nous limiter à des aspects purement économiques. La création de centralités engendre des avantages qui touchent à des enjeux multiples et imbriquent la dimension économique, sociale et environnementale.

Finalement, la requalification des sites industriels permet de valoriser le tissu urbain, créant des liaisons entre les sites abandonnés et la ville (quartiers) qui désormais les entoure complètement. Injecter des nouvelles fonctions urbaines à l'intérieur du territoire de la ville au lieu de les installer au-delà des limites urbaines permet de *construire la ville sur la ville* et de diminuer l'étalement urbain. D'autre part, leur requalification doit être conçue de manière à valoriser au mieux ces périmètres, étant donné la

²⁶ Nous pouvons ainsi synthétiser les trois typologies en parlant d'économies d'échelle externes : elles concernent les avantages que plusieurs entreprises peuvent obtenir en se localisant au sein d'un même territoire (Gaschet, 2001). Pour mieux connaître la thématique, nous vous adressons à la thèse de Gaschet (2001) « *la polycentralité urbaine* ».

situation contemporaine de pénurie de parcelles inoccupées en milieu urbain (Thomann, 2005). En donnant une deuxième existence à ces territoires, il est possible d'ajouter une plus-value au cadre urbain par le biais de projets innovants et de qualité, tout en réactivant des nœuds des réseaux de mobilité déjà disponibles sur place.

Par la suite, l'analyse de la situation urbaine de la Ville de Turin ainsi que ses desseins en matière de gestion de la planification territoriale permettront d'approcher les sites retenus. Les terrains d'études seront explorés dans une perspective visant à évaluer leur capacité à définir une nouvelle centralité.

« L'idéal sera donc d'équilibrer correctement non pas un petit nombre de métropoles choisies en fonction du nombre d'habitants agglomérés, mais un nombre judicieux de centres reliés entre eux et correctement irrigués en fonction de la totalité de la population concernée. Il est aussi important, pour obtenir cet équilibre, de faire un effort considérable de rénovation des centres des grandes villes existantes [...] et d'organiser les voies de communication en fonction d'un réseau volontaire de ces centres ».

(Trystram cité par Devisme, 2005 : 60).

II. DEUXIEME PARTIE : LE TERRAIN D'ETUDE

6. Le territoire turinois et son contexte

6.1 Turin, la ville de l'industrie

Ville italienne située dans le Nord-Ouest de l'Italie, Turin est le terrain d'étude choisi pour ce travail. Chef-lieu de la Région du Piémont, cette ville est connue au niveau mondial en raison de sa primauté dans le domaine de la production des automobiles. C'est en effet au cours de la période industrielle, plus précisément en 1899, qu'à Turin naissait la *Fabbrica Italiana Automobili Torino*, mieux connue sous l'acronyme de FIAT. Peu après, sera fondée

aussi la Lancia, autre entreprise productrice de voitures. Depuis, la zone turinoise connaît un rapide développement

d'industries dépendantes du domaine de l'automobile. Une spécialisation industrielle se produit, également en raison du potentiel des économies d'agglomération. Le fort caractère industriel de la ville lui a valu plusieurs titres au cours des années, par exemple « *capitale del lavoro* »²⁷ (Colli, 1996 : 137), « *città industriale per eccellenza* »²⁸ (Torino Internazionale, 1998b : 15) ainsi que « *città fordista - una gigantesca infrastruttura al servizio della produzione - che diventa per lunga parte del 900, orizzonte totalizzante di riferimento per la costruzione fisica della città* »²⁹ (De Rossi et Durbiano, 2006 : 8) ou bien « *città che cresce con e grazie alla fabbrica* »³⁰ (Ivi : 17). Pendant des décennies Turin vit et se construit donc en fonction des industries autour desquelles sont bâtis les principaux quartier de logements pour les ouvriers (*barriere operaie*). Les industries deviennent les premiers lieux de la vie sociale et les temps de production déterminent les rythmes de vie de la ville. Les usines s'installent en fonction de la présence de ressources utiles à leur fonctionnement, notamment en proximité des cours d'eau *Dora Riparia*, *Stura di Lanzo* et *Sangone* ainsi qu'aux réseaux des chemins de fer.

Suite à l'expansion industrielle, la Ville connaît une forte croissance démographique en raison notamment de l'arrivée depuis la campagne piémontaise et du Sud de l'Italie de nombreux ouvriers se rendant à Turin dans l'espoir de trouver un poste de travail dans une des nombreuses industries locales. Des données statistiques enregistrées en 1961 parlent d'une ville en pleine expansion : à elle seule, la Commune de Turin compte environ un million d'habitants et le tissu urbain commence à s'étendre sur le territoire des communes voisines (Camusso, 1995). Une métropole se bâtit, engendrant une augmentation des mouvements pendulaires entre la périphérie et les lieux de production. En 1971, seulement quelques années avant le choc pétrolier de 1973, la Commune de Turin enregistre les valeurs démographiques les plus élevées de son histoire. La population de la Commune s'élève à plus d'un-million-cent habitants (comune.torino.it).

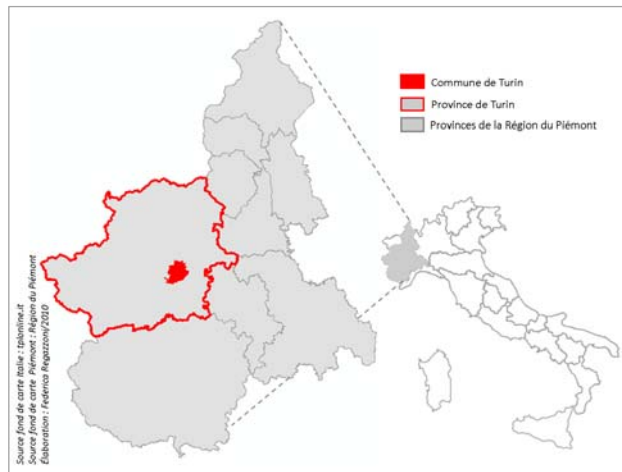


Figure 10 : localisation de la Région du Piémont (en gris à l'échelle de l'Italie), de la Province de Turin (contour rouge) et de la Commune de Turin (polygone rouge).

²⁷ Capitale du travail.

²⁸ Ville industrielle par excellence.

²⁹ Ville fordiste – une immense infrastructure au service de la production – qui devient pour grande partie du 900, l'horizon de référence pour la construction physique de la ville.

³⁰ Ville qui se développe avec et grâce à la fabrique.

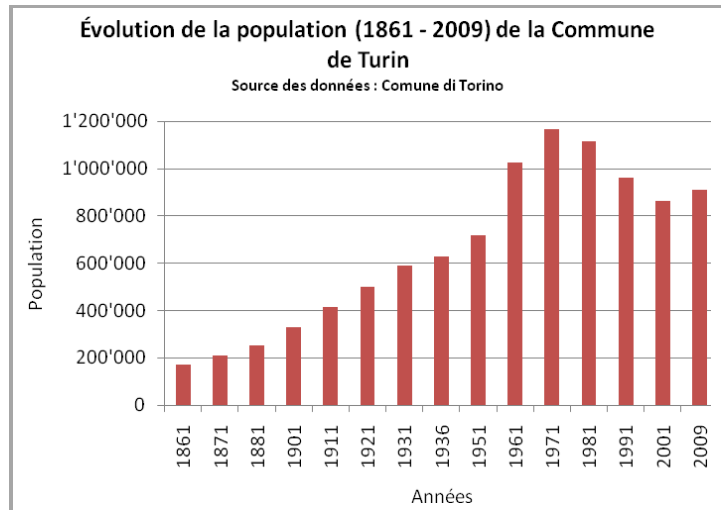


Figure 11 : évolution de la population (1861-2009) de la Commune de Turin.

Depuis, la récession économique et la crise industrielle s'installent à Turin et se confirment au cours des années 1980 en tant que tendances importantes de l'économie (Dansero, 1993). La relocalisation ou, dans le pire des cas, la fermeture définitive des industries, deviennent toujours plus fréquentes. Parallèlement au processus de désindustrialisation, la population de la commune-centre est en baisse. L'aire métropolitaine enregistre des valeurs démographiques positives, selon la tendance centrifuge en acte.

Ce n'est que dernièrement que les statistiques de la Commune de Turin ont pu enregistrer une croissance de la population sur son territoire. La Ville a récemment connu une période de relative stabilité économique, grâce aussi aux financements étatiques reçus pour les Jeux Olympiques (JO) d'hiver et pour l'organisation des commémorations pour les 150 ans de l'Unité de l'Italie. Cependant, la situation financière de l'aire turinoise, suite aussi à la nouvelle vague de récession, est toujours problématique, divers projets urbains ont ainsi été réduits ou différés³¹.

Évidemment, les conséquences de la crise industrielle ne sont pas uniquement mesurables en termes démographiques, économiques ou d'emplois. Il est fondamental, pour ce travail, de mentionner que l'abandon de nombreux sites industriels a laissé d'importantes surfaces libres sur le territoire de la Commune. La crise du secteur secondaire a créé beaucoup de surfaces inutilisées qui à Turin s'élèvent, selon les différentes sources, à environ quatre millions et demi de mètres carrés, distribués sur plusieurs sites de l'aire communale.

³¹ C'est notamment le cas des projets de réhabilitation d'anciennes infrastructures industrielles ou encore la création d'une nouvelle bibliothèque pour la ville.

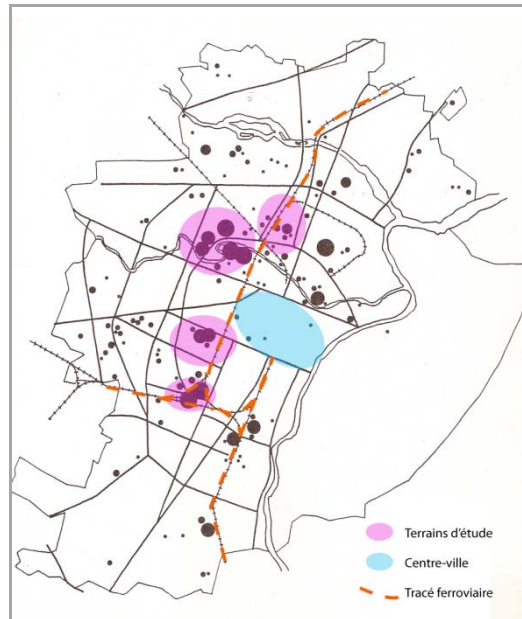


Figure 12 : établissements industriels abandonnés jusqu'au 1989 sur la Commune de Turin (cercles proportionnels aux dimensions de la surface abandonnée).

Ce travail de recherche se concentrera particulièrement sur quatre sites, qui couvrent une surface d'environ trois millions de mètres carrés, soit 300 hectares. Ces périmètres sont tangents aux voies du chemin de fer qui traverse la ville du Sud au Nord. Ces dernières sont actuellement en train d'être enterrées pour faire place en surface au nouveau boulevard de *Spina Centrale*, qui suivra le même tracé que celui anciennement utilisé par les trains. Les quatre terrains d'étude seront détaillés au chapitre 8.

D'après la figure 12 nous pouvons déjà entrevoir que la concentration de friches industrielles s'organise autour du centre-ville et notamment en correspondance à l'axe ferroviaire traversant la Ville du Sud au Nord.

6.2 Turin contemporaine

L'héritage de la période industrielle ne peut pas être réduit aux seules friches industrielles. Au cours de cette longue phase, il y a eu de nombreuses innovations technologiques et découvertes scientifiques comme par exemple l'affirmation, et par la suite démocratisation, de la voiture. Voiture qui désormais demeure le symbole de Turin et qui, dès sa diffusion, a fortement conditionné l'organisation du territoire, ici comme ailleurs. Les classes moyennes déplacent leur résidence en direction des aires suburbaines et les mouvements pendulaires augmentent, la mobilité individuelle devient prépondérante engendrant une augmentation des flux sur les axes d'accès à la ville. En même temps, la commune-centre tend à concentrer les classes défavorisées et marginalisées, diminuant en conséquence l'attractivité des aires centrales ainsi que leurs recettes fiscales. Cette tendance centrifuge s'instaure et perdure depuis le milieu des années 1970. Ce phénomène est valable pour la région métropolitaine de Turin, mais désormais elle s'applique aussi à de nombreuses autres réalités urbaines.

L'aire métropolitaine turinoise comprend aujourd'hui une population légèrement supérieure à un million et demi d'habitants et elle se situe au troisième rang en termes de production économique et au quatrième en termes démographiques au niveau italien (Torino Internazionale, 2005a et 2005b ; Fondazione Vera Nocentini, 2009). Le cœur de Turin se dégrade, vieillit (en termes purement physiques, mais également démographiques) et devient multiethnique. La commune-centre enregistre un déficit démographique en faveur des couronnes périurbaines, notamment de la deuxième. Cette dernière, au cours des années 1990, gagne 4.7% de population tandis que la Commune de Turin en perd 10% à cause des tendances résidentielles, mais aussi en raison d'une baisse des naissances (*ibid.*). Récemment, la force centrifuge paraît ralentir et la commune-centre enregistre ainsi des soldes démographiques positifs, peut-être aussi grâce aux politiques adoptées par la Ville ³².

À partir des années 1980, un nouveau *Piano Regolatore Generale* (PRG) commence à voir le jour et en 1995 il est finalement adopté. Ceci aussi grâce à la décision de présenter une candidature pour les Jeux Olympiques de 2006 et à la volonté de donner une nouvelle image à la ville de l'industrie. Les architectes Gregotti et Cagnardi, planificateurs du PRG de 1995, ont toute de suite vu dans l'héritage foncier laissé par la crise industrielle une « *énorme occasion* » (Novarina et al., 2003 : 99) pour mettre en place la « *grande réforme urbaine* » (*ibid.*), afin de donner un nouveau un souffle d'innovation à la capitale de l'automobile et de lui offrir une visibilité au niveau international.

En accord avec les questions d'étude de ce travail, la Ville envisage, à travers ce nouveau plan (PRG), de requalifier les terrains délaissés par l'industrie, créer de nouvelles centralités multifonctionnelles et également attirer de nouveaux habitants. La Ville de Turin a donc préféré entreprendre le chemin d'un développement interne à son territoire construit, au lieu de continuer à s'étaler de manière incontrôlée. Bien entendu il n'est pas possible d'arrêter la croissance d'une ville, il est quand même nécessaire de structurer le développement et de l'orienter vers une utilisation plus rationnelle du sol et des ressources.

Avoir gagné la candidature aux Jeux Olympiques hivernaux de 2006 a été une occasion fondamentale pour encadrer les projets déjà prévus par le nouveau PRG ainsi que pour imposer des échéances fixes

³² Rénovation du centre-ville, projets de densification dans des aires centrales accompagnés de politiques d'aide au logement, etc. (Bagnasco et Olmo, 2008).

pour leur réalisation et trouver des financements. L'organisation d'un évènement comme les JO a permis de créer une ville attrayante au niveau international.

Turin possède de nombreux points forts et plusieurs projets en cours de réalisation qui pourraient lui permettre d'augmenter son rayonnement et diversifier son économie. Il faut absolument citer la présence sur le territoire d'éléments à caractère culturel, architectural et monumental de valeur importante: *Mole Antonelliana*, *Palazzo Madama*, *Venaria Reale*, château de *Stupinigi*, *Galleria civica d'arte moderna e contemporanea* (GAM), *Museo Egizio*, *Museo Nazionale del Cinema*, etc.. Il s'agit de sites qui recèlent un énorme potentiel en termes d'attractivité touristique et culturelle. La structure caractéristique du centre historique se base sur un maillage orthogonal qui dérive du plan de base de la ville à l'époque romaine. À partir du plan du centre historique, la Ville s'est construite au cours du temps en fonction de boulevards orientés selon des vues particulières, par exemple les vues sur les Alpes ou en direction des nombreuses résidences royales de la famille Savoie qui entourent Turin. Tous ces éléments représentent un important patrimoine, notamment les maisons de la famille royale des Savoie qui font désormais partie des patrimoines de l'UNESCO.

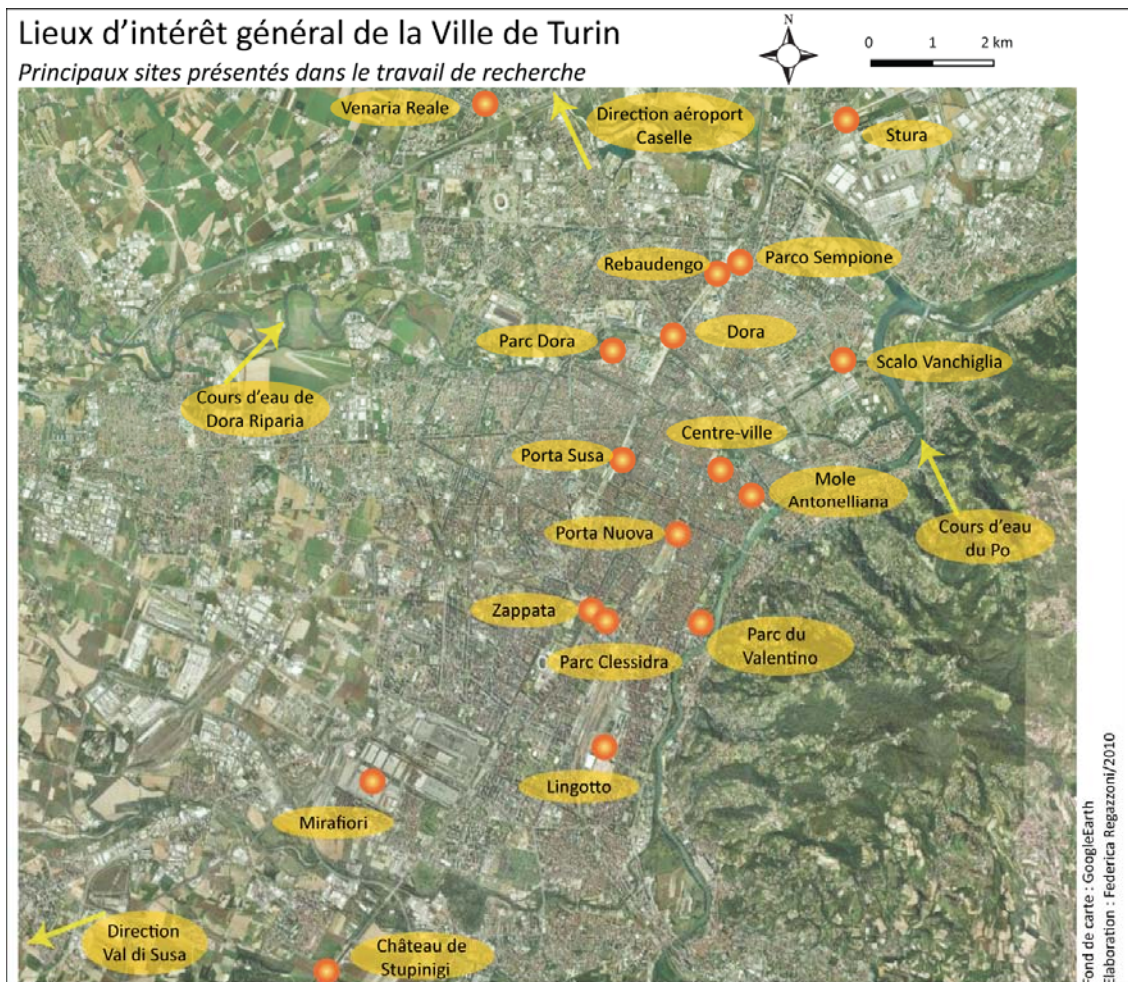


Figure 13 : lieux d'intérêt général de la Ville de Turin³³.

³³ Cette figure se trouve également dans un format plus grand dans les annexes (Cf. annexe 1).

Les secteurs de la recherche et de la formation³⁴ jouent aussi un rôle fondamental dans le développement du chef-lieu piémontais. À la suite de la crise industrielle, la capitale se réinvente dans le secteur de l'industrie de pointe³⁵ et cherche à attirer de nouvelles entreprises et à former des spécialistes dans le domaine. Turin, longtemps dépendante de l'industrie FIAT et d'un modèle économique monoculturel (*one company town*) nécessite une reconversion et une diversification des champs d'intérêt et d'influence. L'École Polytechnique et l'Université de Turin sont devenues des centres de développement et d'innovation dans la perception et gestion de la ville.

Au niveau local, comme déjà indiqué, la voiture est omniprésente. La ville productrice d'automobiles en subit aujourd'hui une présence aux limites du tolérable. C'est malheureusement la voiture qui domine les déplacements de ses citoyens, et cause d'importantes concentrations de flux aux entrées de la ville, comme à son intérieur. Grande partie des surfaces disponibles est destinée à accueillir les véhicules en stationnement.

Forte de ce constat, la Ville s'engage actuellement dans un projet pour la création d'une deuxième ligne de métro (en jaune traitillé dans la figure 14), qui viendrait s'ajouter à la ligne 1 (en jaune dans la figure 14).

La ligne 1 du métro automatique traverse Turin à partir de l'Ouest vers le centre-ville, et continue ensuite en direction du *Lingotto*³⁶, au Sud de Turin. La deuxième ligne devrait traverser la ville sur l'axe Nord-Sud, desservant notamment la partie Nord-Est de Turin.

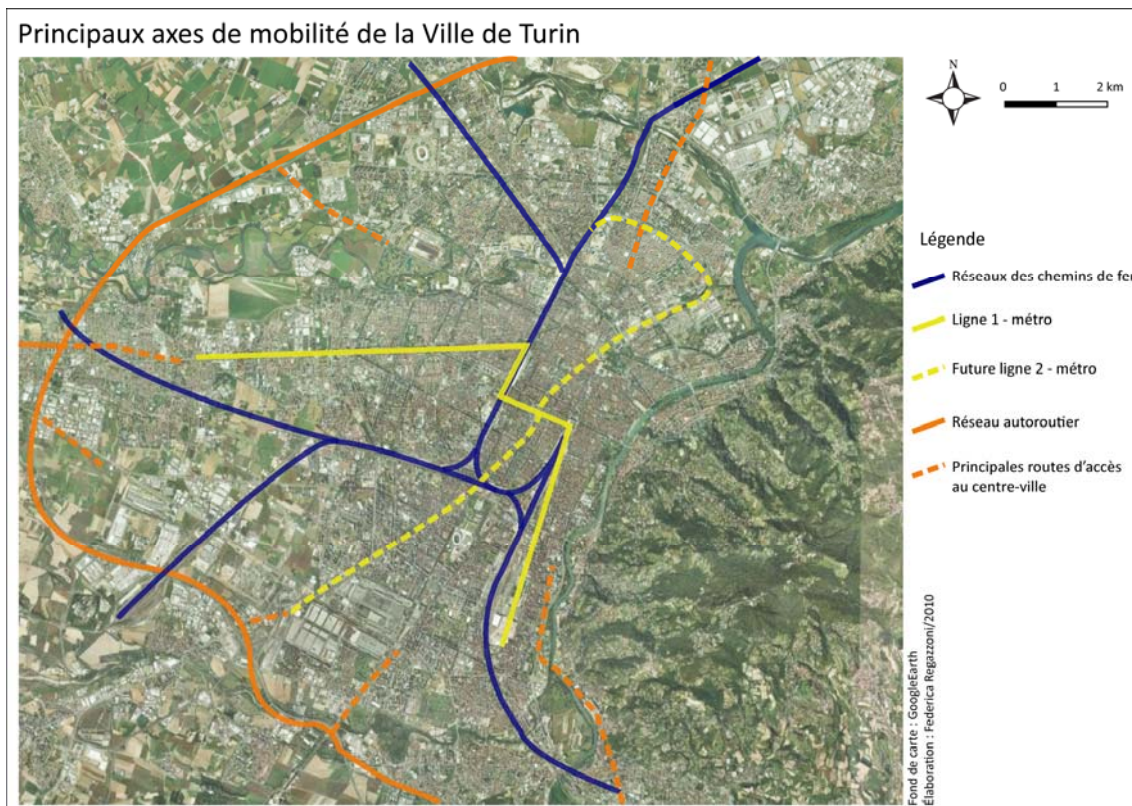


Figure 14 : principaux axes de mobilité de la Ville de Turin.

³⁴ Turin dispose d'une université et d'une école polytechnique ; de récents recensements comptent environ 90'000 les étudiants des deux instituts (Torino Internazionale, 2005a).

³⁵ Électronique, robotique, télécommunications, etc. (Torino Internazionale, 1998a).

³⁶ Ancien site de production de la FIAT, le bâtiment du Lingotto et ses environs sont un pôle à l'échelle de la ville de Turin. Cette zone fait l'objet d'un vaste projet de requalification depuis plusieurs années. Il se situe au Sud de la ville. Cf. annexe 1.

L'aire Nord³⁷ de la ville sera prochainement sujette à d'importantes transformations du tissu urbain en raison de la requalification et récupération d'anciens sites abandonnés par l'industrie ainsi que la probable réactivation d'une partie d'un ancien tronçon du chemin de fer permettant le transit de la deuxième ligne du métro. Cette transformation viendrait s'ajouter aux importants projets de requalification déjà en cours le long du boulevard de *Spina Centrale*. Au niveau de la Commune de Turin la mobilité en commun est composée par le métro, par un réseau d'autobus et tramways.

Le projet *Passante Ferroviario* garantit les liaisons ferroviaires entre les principaux pôles de l'aire métropolitaine suivant un axe Nord-Sud et constitue actuellement un énorme chantier qui divise la ville en deux. Ce projet portera à l'enterrement des lignes de chemin de fer traversant la ville sur une longueur d'environ treize kilomètres pour laisser la place à un grand boulevard urbain d'environ six kilomètres de long nommé *Spina Centrale*. Ce dernier favorisera la connexion entre la partie Ouest et la partie Est de Turin ; respectivement les quartiers industriels et le centre-ville. Un projet de réseau de trains à grande vitesse reliant Lyon à Turin est également à l'étude.

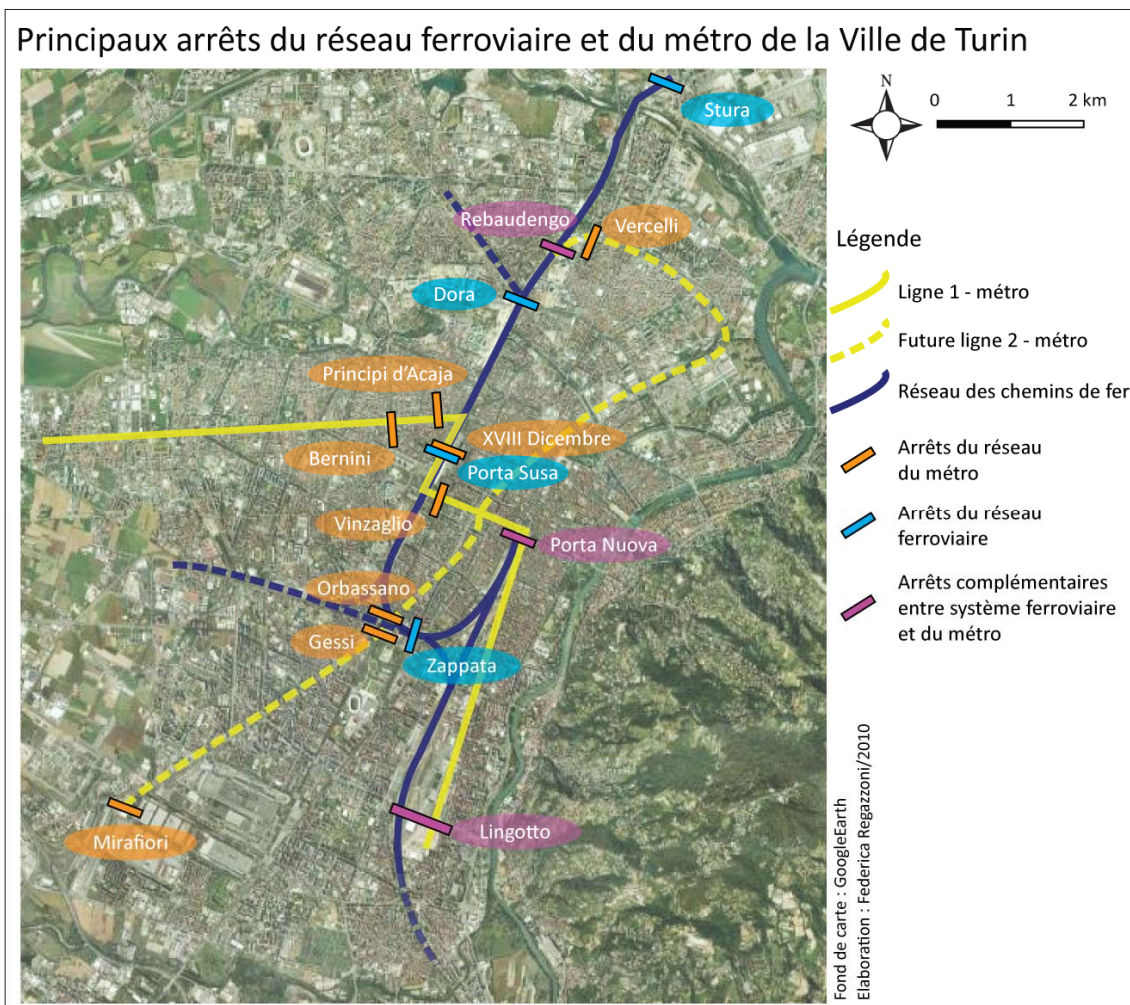


Figure 15 : principaux arrêts des transports publics souterrains de la Ville de Turin³⁸.

³⁷ Concernant le quadrant Nord, nous nous concentrerons principalement sur les projets de *Spina 4*. Il faut savoir que pour l'aire Nord de Turin ils sont à l'étude plusieurs projets de requalification urbaine compris dans le projet *Variante 200* qui pourraient permettre de créer de nouvelles dynamiques dans cette portion de la ville.

³⁸ Cette figure se trouve également dans un format plus grand dans les annexes (Cf. annexe 2).

Les gares du réseau du métro, et en particulier les nœuds du réseau du centre-ville, sont aujourd'hui réévaluées dans l'optique de développer de nouvelles centralités en fonction desquelles structurer la mobilité et le territoire métropolitain, suivant la logique du TOD (Torino Internazionale, 2005a ; De Rossi et Durbiano, 2006). À remarquer que les futurs nœuds principaux du réseau urbain correspondent aux sites de requalification urbaine retenus pour ce travail de recherche³⁹. Les projets de densification et les projets infrastructureux semblent viser un même objectif commun, à savoir la mise en place d'un système polycentrique en réseau au sein de la Ville de Turin.

Enfin, concernant l'accessibilité de l'aire métropolitaine, il ne faut pas oublier que Turin dispose aussi d'un aéroport⁴⁰ qui fournit des liaisons avec de nombreuses villes européennes.

Turin, anciennement Taurasia, est donc aujourd'hui une ville en pleine métamorphose. Le passage de la ville moderne à la ville contemporaine est synonyme d'importants changements dans le tissu urbain et dans le fonctionnement de la ville.

³⁹ Nous détaillerons cet aspect au chapitre 9.

⁴⁰ Il se localise au Nord de la ville. Cf. annexe 1.

7. La planification territoriale en Italie

Nous présenterons maintenant les instruments à disposition des administrations publiques italiennes, et plus précisément piémontaises, nécessaires à la planification territoriale. Nous aborderons les outils permettant la réalisation des importantes transformations prévues par l'Administration de la Ville de Turin.

7.1 La gestion de l'aménagement du territoire supraturinois

D'après la Constitution de la République italienne, l'Italie se structure hiérarchiquement et comprend différents échelons administratifs : l'État central, les Régions, les Villes métropolitaines, les Provinces et enfin les Communes. Par la *Legge urbanistica statale*⁴¹ de 1942 la République définit les principes organisateurs entre les différents échelons mentionnés ci-dessus. En matière d'aménagement du territoire, l'État italien se limite à définir des principes généraux, notamment relatifs au système des transports nationaux (Constitution italienne, 1947 : art. 117).

Au cours des années 1990, suite à l'évolution du contexte urbain, l'état central élabore un projet de loi⁴² visant la création d'un échelon administratif au niveau de l'aire métropolitaine dans l'espoir de pouvoir gouverner de manière plus cohérente le territoire. Malheureusement, après de nombreux débats, la susdite loi⁴³ n'a jamais permis de mettre en place l'échelon métropolitain comme une entité indépendante, faisant ainsi marquer un arrêt important à l'organisation d'une politique territoriale claire et efficace. En effet, cette loi aurait pu permettre une gestion davantage harmonieuse du territoire, la résolution d'importantes inégalités ainsi que la programmation d'une évolution structurée du milieu urbain métropolitain. À l'heure actuelle il n'existe donc pas une aire métropolitaine *officielle* et *unique*, mais plusieurs périmètres organisationnels.

Aujourd'hui, les délimitations de l'aire métropolitaine turinoise sont nombreuses et relèvent d'autorités différentes : le *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* (PTCP) considère une aire qui se compose de 17 communes ; l'association Torino Internazionale propose pour sa part un regroupement de 24 communes adhérentes au *Piano Strategico*⁴⁴ (PS) (torino-internazionale.org). D'autres périmètres ont été définis afin que les différentes municipalités puissent gérer de façon coordonnée d'importantes thématiques contemporaines, à savoir la mobilité, l'énergie, l'environnement, la culture, le tourisme, etc. (*ibid.*).

⁴¹ Littéralement Loi urbanistique étatique (numéro 1150). Ça pourrait être le pendant suisse de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).

⁴² Loi étatique 142 du 1990 à propos de *l'ordinamento delle autonomie locali*.

⁴³ Entre temps la loi n. 142 a été mise à jour et substituée par la loi n. 267 de 2000. Cette dernière ne reconnaît toutefois aucune indépendance à la ville métropolitaine.

⁴⁴ Plan stratégique.

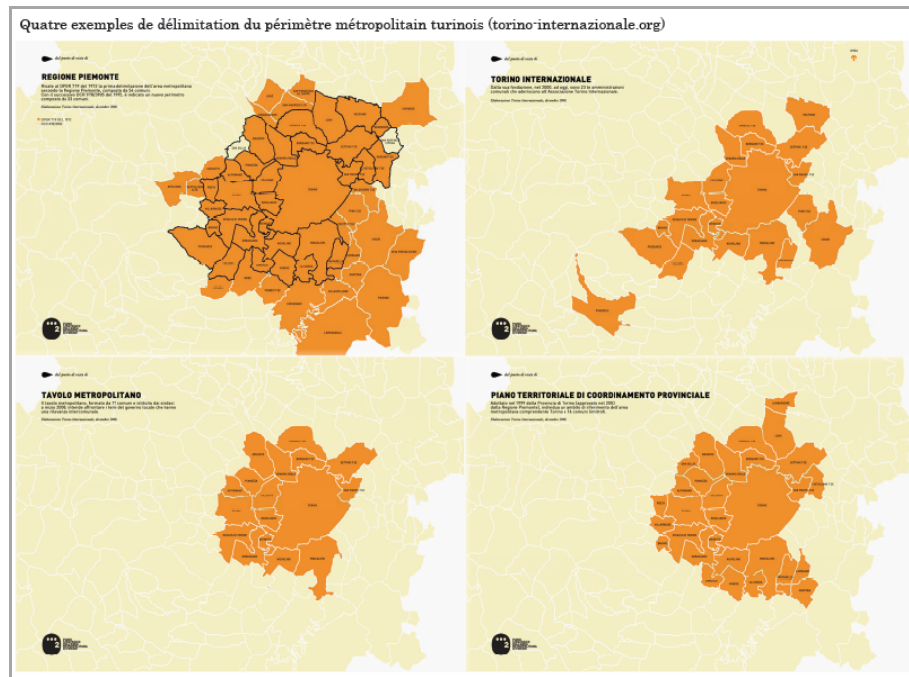


Figure 16 : quatre exemples de délimitation du périmètre métropolitain turinois.

Les régions sont les autorités souveraines du développement territorial pour leur périmètre. La nouvelle loi régionale du Piémont en matière d'aménagement du territoire énumère les fonctions spécifiques de la Région. En particulier elle définit les principes généraux et sectoriels de l'aménagement et garantit la cohérence entre tous les documents à caractère sectoriel couvrant le périmètre de la Région (Loi régionale du Piémont, 45/1994 ; art. 5). L'article 2 de la loi 45/1994 du Piémont, qui hiérarchise de la manière suivante les instruments de gestion territoriale est essentiel pour comprendre quels instruments gèrent la planification territoriale au niveau de la région ainsi que leur hiérarchisation.

- Le *Piano Territoriale Regionale*⁴⁵ (PTR) élaboré au niveau de la région ;
- Le *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*⁴⁶ (PTCP) élaboré par les provinces ;
- Les *Progetti Territoriali Operativi*⁴⁷ (PTO) et les *Piani Paesistici*⁴⁸ (PP) élaborés au niveau subrégional ou subprovincial (ces documents traitent de politiques spécifiques qui ne seront pas abordées dans ce contexte) ;
- Le *Piano Regolatore Generale* (PRG) élaboré par les communes.

Or, par le moyen du PTR la région est chargée de définir les objectifs généraux par rapport à la planification territoriale, qui seront par la suite développés (et ceci en respect de ce qui est défini à l'échelon administratif supérieur) par les provinces et les communes.

Le PTR de la Région du Piémont est entré en vigueur en 1995. À cette période le processus de désindustrialisation, l'étalement urbain croissant ainsi qu'une fragmentation générale du territoire étaient des facteurs déjà connus et qu'il fallait intégrer dans les nouvelles stratégies et politiques. Ce document définit les aires où il faudrait favoriser le développement stratégique des activités nécessaires à la collectivité et les principaux réseaux de communication ainsi que les sites qui, en raison de leur

⁴⁵ Plan territorial régional.

⁴⁶ Plan territorial de coordination provinciale.

⁴⁷ Projets territoriaux opératoires.

⁴⁸ Plans de gestion des biens culturels et paysagers.

importance environnementale, paysagère et/ou culturelle, nécessitent d'être protégés. À l'heure actuelle, le plan territorial de la Région du Piémont a été révisé et il est en attente d'approbation.

Enfin, il est important de rappeler que l'Italie, faisant partie de l'Union européenne, doit s'engager dans des politiques supranationales et avoir une vision stratégique également en relation avec d'autres pays de l'Europe. Or, à l'échelon de la Communauté européenne, il existe un document, sans caractère contraignant, mais qui permet de fixer « *des objectifs politiques et des principes généraux de développement spatial en vue d'assurer un développement durable équilibré du territoire européen et respectueux de sa diversité* » (europa.eu). Il s'agit du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) adopté en 1999, qui vise à structurer et rendre plus efficace la coopération entre les différents états membres en ce qui concerne les « *politiques sectorielles communautaires ayant un impact significatif sur le territoire* » (ibid.).

7.2 Les lignes directrices de la planification territoriale à l'échelle de la Province de Turin (PTCP)

Le *Piano Territoriale di Coordinamento* de la Province de Turin (PTCP) est devenu opérationnel en 2003 et définit des principes stratégiques de planification territoriale. Son but principal, en vertu de l'article 20 de l'an 2000, est de structurer de manière générale les transformations du périmètre de la Province en matière d'aménagement du territoire, de localisation des grandes infrastructures et des principales voies de communication, de gestion des eaux et des cours d'eau ainsi que de définir où il est opportun d'intégrer des aires vertes et réserves naturelles.

Il faut néanmoins énumérer quelques objectifs principaux. En respect des prescriptions de la Région, la Province vise une limitation de la consommation du sol et de son imperméabilisation dans le but d'obtenir une urbanisation compacte et structurée en fonction des principales infrastructures de transport. Ce procédé permet en conséquence de définir des aires et des sites à protéger ainsi que d'autres où le développement du bâti doit être favorisé. La Province de Turin vise en particulier la création d'un réseau de voies naturelles dites « *continuità verdi* »⁴⁹ (*ibid.*) permettant de maintenir la biodiversité et de structurer parallèlement l'urbain et l'environnement, créant ainsi un meilleur cadre de vie. La concentration des fonctions centrales près des nœuds d'interchange modal, en vue de favoriser la création d'un système intégré de nouvelles centralités, se révèle être un objectif essentiel de la politique territoriale de la Province.

Enfin, à cet échelon administratif les *Agendas 21*⁵⁰ sont promus. Ainsi, un plan stratégique provincial pour la durabilité⁵¹ a été conçu. S'adressant principalement aux enjeux environnementaux, ce plan favorise l'intégration des politiques, des sujets publics et privés et des échelons administratifs, dans une vision stratégique envers les problématiques contemporaines touchant à l'environnement. Une telle visée permet à ce document d'attaquer de nombreuses questions : qualité environnementale et en particulier qualité de l'air, utilisation judicieuse du territoire et donc intégration des politiques d'aménagement du territoire aux politiques environnementales, gestion des ressources, promotion d'une économie locale soutenable, etc. (provincia.torino.it). Enfin, ce plan reconnaît, dans l'échelle métropolitaine, l'échelle idéale pour l'application des politiques transversales envisagées.

⁴⁹ Système d'interconnexion des aires vertes.

⁵⁰ Documents de programmation stratégique pour le développement durable issue de la conférence des Nations Unies à Rio en 1992.

⁵¹ *Piano strategico provinciale per la sostenibilità*.

7.3 Les lignes directrices de la planification territoriale à l'échelle de la Commune de Turin (PRG)

En 1995, la Ville de Turin, suite à l'approbation par la Région, adopte le nouveau *Piano Regolatore Generale* (PRG) élaboré par le bureau d'architecture Gregotti Associati⁵². Cette nouvelle version remplace l'ancien plan qui datait de 1959 et qui n'était plus en mesure d'agir et intervenir sur la situation de la ville contemporaine.

La conception de l'actuel PRG commence en 1986 suite à la prise de conscience de la part des acteurs politiques de la nécessité d'intervenir de manière plus déterminante sur les « *vuoti industriali* »⁵³ (Dansero, 1993 : 9) qui s'étaient créés, et qui étaient encore en train de se former, après la crise du secteur secondaire. Les « *vuoti industriali* », littéralement *vides industriels*, nouveaux éléments caractéristiques des villes industrielles à partir des dernières décennies du XX^e siècle, ont produit un changement significatif dans la conception des politiques urbaines (Dansero, 1993).

En 1980, un projet préliminaire au *Piano Regolatore Generale* est présenté ; il expose les objectifs généraux pour le développement de la Ville de Turin sans forcément intégrer la problématique des friches industrielles. Or, l'accentuation de la crise de l'industrie entraîne la croissance des terrains abandonnés par les entreprises. À ce moment, il est impératif de planifier le futur du chef-lieu piémontais en intégrant la question des friches industrielles.

Ainsi, au cours des années 1980, les publications de plusieurs documents qui commencent à intégrer la question des friches industrielles dans les projets d'aménagement se multiplient. Finalement, en 1993 le PRG de Gregotti et Cagnardi est approuvé par l'Administration communale et, en 1995, il le sera également par la Région du Piémont (Dansero, 1993 ; isprambiente.it). Ce document, fondamental pour la planification territoriale de Turin, se construit autour de trois centralités axiales principales et considère les friches industrielles comme des éléments stratégiques et structurants de la nouvelle Turin.

Étant donné le rôle des friches industrielles en ce qui concerne la qualité urbaine et environnementale, leur requalification est très présente dans les objectifs principaux de la programmation turinoise, qui « *si pone fundamentalmente l'obiettivo di sviluppo della città attraverso processi di trasformazione e riorganizzazione delle aree esistenti, in particolare di aree dismesse o dismettibili* »⁵⁴ (www.areeurbane.apat.it).

Poursuivant cet objectif, la Commune envisage ainsi de limiter la consommation du sol et vise également à la recherche d'un équilibre entre pratiques différentes : la constitution d'une armature urbaine structurée par de nouvelles centralités, l'amélioration du cadre de vie en ville et devenir une ville davantage compétitive au niveau national et international (Città di Torino, 2008). Pour mieux poursuivre ces objectifs, la Municipalité de Turin, en accord avec 23 communes de l'aire métropolitaine, décide de se doter d'une programmation stratégique⁵⁵. En 2000 un premier *Piano Strategico (PS)* « *Torino Internazionale* » voit le jour. En 2005, l'association *Torino Internazionale* envisage de renouveler le *Piano Strategico* et déclenche l'élaboration d'un nouveau document prenant en compte les

⁵² Le PRG sera principalement élaboré par Vittorio Gregotti et Augusto Cagnardi.

⁵³ Friches industrielles.

⁵⁴ Se pose essentiellement l'objectif de développement de la ville à travers des processus de transformation et de réorganisation des aires existantes, notamment les friches industrielles ou celles potentiellement exploitables dans le futur.

⁵⁵ En annexe (Cf. annexe 5) se trouve une présentation plus exhaustive de ce document.

transformations récentes de la région métropolitaine. Ce document permet de veiller à la conclusion des projets entrepris par le premier plan stratégique et de structurer les transformations futures, notamment en fonction des manifestations de l'anniversaire des 150 ans de l'unification de l'Italie qui auront lieu en 2011. Le nouveau plan stratégique se structure autour de quatre thématiques principales : territoire métropolitain, équité sociale, potentiel culturel et développement économique (Torino Internazionale, 2006). L'objectif étant de créer une aire métropolitaine accessible en termes physiques et sociaux, attrayante, innovante, compétitive et qui s'adapte aux besoins de la population. Le *Piano Strategico "Torino Internazionale"* est un document n'ayant aucune force contraignante, mais il s'agit d'un outil de support à la pratique de l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine, fortement dépendant de la volonté de chaque acteur concerné d'entreprendre une démarche de gouvernance. D'après nos entretiens (anonyme⁵⁶, entretien 2009-2010), nous avons compris que la pratique de gouvernance à Turin n'est pas efficace, ce qui porte à un relatif abandon de la pratique et donc à un échec de la vision intercommunale des actions prévues. Ainsi, pour ce travail nous avons préféré nous limiter aux documents officiels et donc au caractère plus contraignant de la Commune de Turin.

La Ville de Turin s'est engagée en 2001 pour le respect des principes de durabilité en signant la Charte d'Aalborg sur les villes durables. Dès lors, les documents programmatiques ainsi que les actions de l'Administration communale doivent s'aligner sur les engagements pris.

Revenant au PRG et plus spécifiquement aux trois centralités axiales structurant le plan de Gregotti et Cagnardi, elles sont : l'axe du fleuve *Po*, qui longe la ville à l'Est ; le boulevard de *Spina Centrale*, qui traverse la Commune au milieu, du Nord au Sud et *corso Marche*, boulevard qui limite Turin à l'Ouest.

⁵⁶ Pour des raisons personnelles aux personnes interviewées, certaines parties des entretiens ont dû être rendues anonymes.

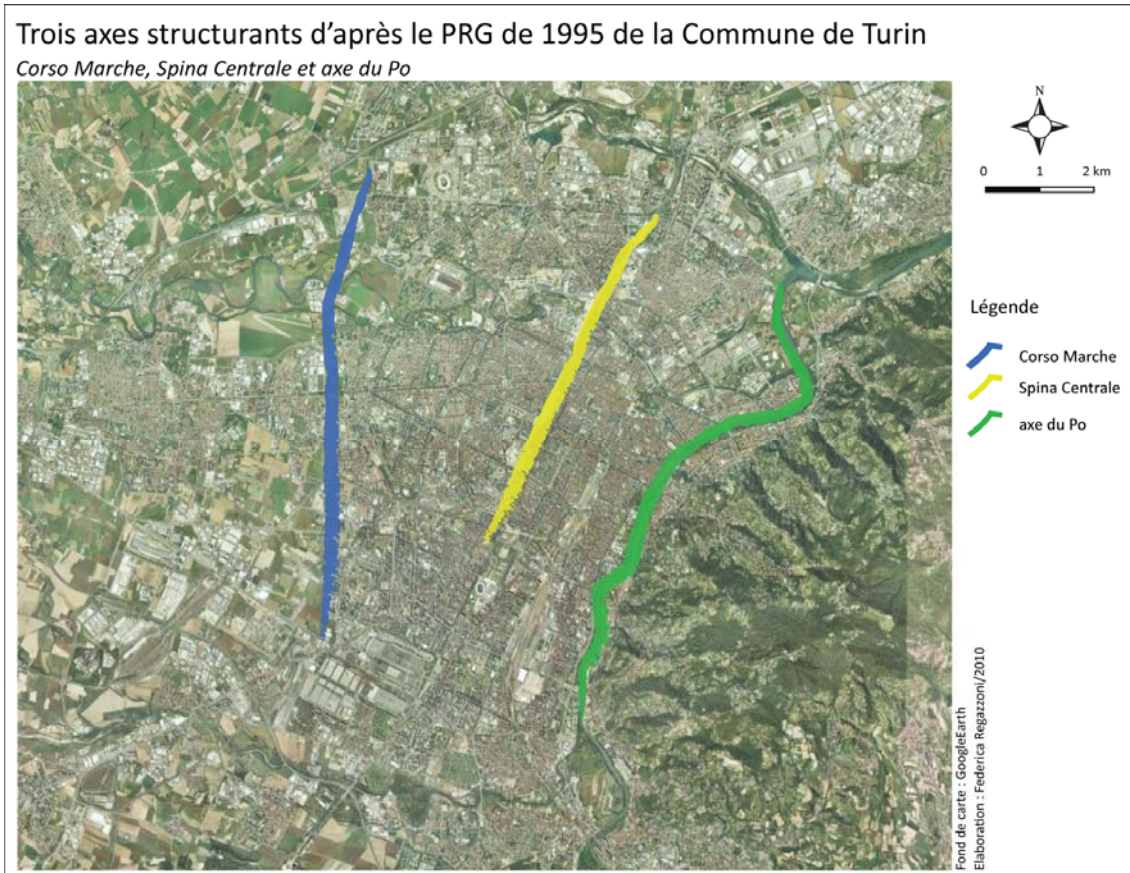


Figure 17 : axes structurants de la Ville de Turin.

En ce qui concerne l'axe du *Po* (en vert dans la figure 17), avec une valence environnementale importante, il se situe à la limite Est de la ville et crée une séparation entre un milieu fortement bâti et un environnement plus ouvert et naturel. Les projets pour cet axe qui longe le cour d'eau prévoient notamment la préservation des espaces naturels et leur valorisation, en créant des relations avec des nouvelles aires résidentielles qui profiteront ainsi de la présence de ces espaces verts. À remarquer également que cet axe aura comme connotation principale d'être un lieu dédié aux loisirs, notamment grâce à la présence de sites d'importance culturelle et paysagère remarquable comme le château du *Valentino* et de son parc et d'anciens lieux ayant abrités les expositions internationales (Città di Torino, 2008).

Par rapport à *corso Marche* (en bleu dans la figure 17), il est d'abord nécessaire de mentionner deux éléments fondamentaux en matière de patrimoine historique architectural ainsi que paysager présents sur cet axe. Il s'agit de la *Venaria Reale* et du château de *Stupinigi*, se localisant aux extrémités Nord, respectivement Sud du susdit axe. Il a été identifié comme un territoire qui renferme des potentialités de développement résidentiel et tertiaire qui profiteront ainsi d'une très bonne accessibilité et comme mentionné auparavant, d'éléments rares en termes de qualité paysagère.

Les travaux prévus pour *corso Marche* s'adressent également au thème de la mobilité en raison de la réalisation, en correspondance de cet axe, d'une partie du tracé ferroviaire souterrain à haute vitesse Lyon-Turin qui permettra, notamment aux trains marchandises, de côtoyer le centre-ville. L'accomplissement d'un nouveau tunnel de l'autoroute favorisera l'accès à l'aire métropolitaine et déchargera les tronçons autoroutiers existants et actuellement surchargés. La création d'un boulevard

en surface destiné à la mobilité urbaine viendra compléter les projets viaires et ferroviaires prévus pour cet axe à plusieurs couches. La requalification des friches industrielles présentes dans ce secteur est également un point important des projets prévus pour ce secteur de la Commune.

Ce travail de recherche se concentrera en particulier sur l'axe de *Spina Centrale* (en jaune dans la figure 17 et en rouge dans la figure 18) et sur la requalification des friches qui le bordent (en jaune dans la figure 18). Le boulevard de *Spina Centrale* est un grand axe urbain situé au centre de Turin. Il doit sa naissance à la mise sous terre des voies du tracé du chemin de fer. Tangentes au boulevard, il y a quatre surfaces anciennement à destination industrielle et aujourd'hui en train d'être requalifiées en raison de leur abandon fonctionnel lors de la crise industrielle.

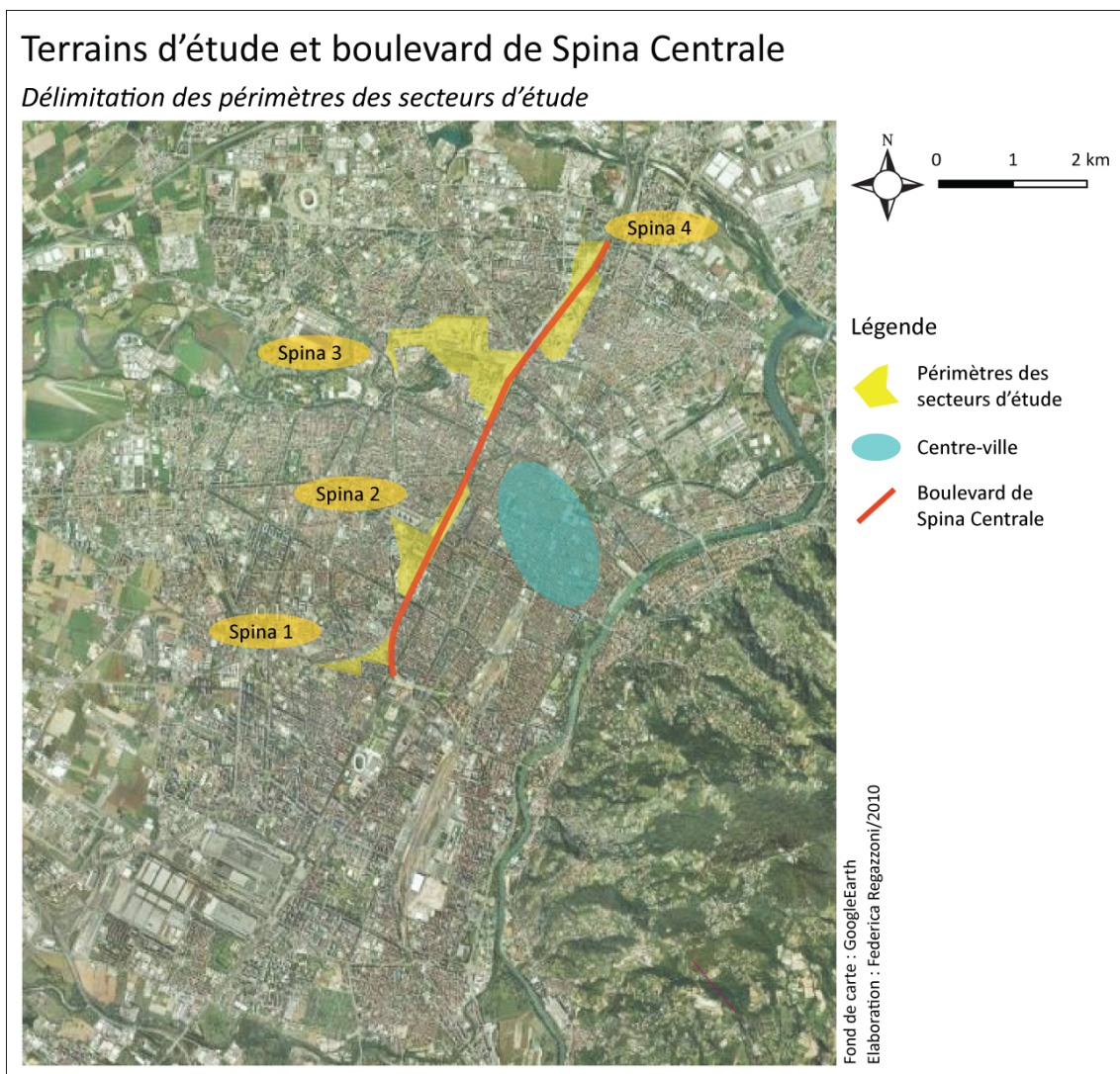


Figure 18 : présentation du terrain d'étude.

Noyaux centraux des projets de requalification urbaine entrepris par la Ville de Turin, les secteurs *Spina 1*, *2*, *3* et *4* ainsi que le projet de réalisation du boulevard de *Spina Centrale* consécutivement à l'enterrement de l'axe ferroviaire (projet du *Passante Ferroviario*) sont les principaux projets en voie de concrétisation sur le territoire de la Commune. L'axe ferroviaire a longtemps été un élément de cassure à travers la Ville en raison de son tracé central. Encore aujourd'hui, malgré le fait que les travaux aient

été entrepris, le franchissement de ce tracé demeure difficile et représente une réelle barrière physique entre l'Ouest et l'Est du chef-lieu piémontais.



Figure 19 : travaux pour l'enterrement du Passante Ferroviario.

À la suite de l'enterrement complet de ce tracé sur une longueur de treize kilomètres, le grand boulevard urbain de *Spina Centrale* structurera la nouvelle organisation territoriale de la Ville et sera le symbole des importantes transformations entreprises par la Municipalité (comune.torino.it). C'est justement dans les aires entourant la *Spina Centrale* que le PRG prévoit les transformations les plus importantes de la Ville. Presque trois millions de mètres carrés de terrains anciennement destinés à l'industrie sont aujourd'hui en train de trouver une nouvelle destination fonctionnelle dans la Turin du XXI^e siècle. Les 300 hectares se subdivisent sur quatre⁵⁷ secteurs énumérés progressivement d'un à quatre, du Sud au Nord.

D'après le PRG, les fonctions prévues pour les aires de transformation urbaine sont principalement résidentielles et tertiaires et en moindre mesure secondaires (artisanat et petites activités), la création d'équipements et infrastructures publics est aussi prévue (*ibid.*). Concernant *Spina 2* des équipements d'intérêt général⁵⁸ ont été prévus et pour certaines bâtiments⁵⁹ de l'époque industrielle il est envisagé de faire évaluer les projets de transformation par la *Commissione Regionale per i Beni Culturali e Ambientali*⁶⁰. Au sujet de *Spina 3*, outre aux commerces de proximité, l'inclusion de la grande distribution, d'un parc urbain et d'activités liées à la recherche ont été prévus (*ibid.*). L'élément fondamental de *Spina 3* sera le parc urbain *Dora*, qui d'après le PRG mesurera 450'000 mètres carrés, surface correspondante à presque un tiers de la superficie totale du secteur de *Spina 3* (*ibid.*).

Afin de favoriser le lancement de projets de requalification de terrains problématiques, des instruments de support aux projets voient le jour en Italie au cours des années 1990. Une innovation importante en matière d'aménagement du territoire est l'introduction d'instruments dits *Programmi Complessi*⁶¹ (PC) ayant pour objectif de contourner les difficultés opérationnelles des instruments traditionnels tel que le PRG. Les PC se révèlent fondamentaux pour de nombreux projets contemporains. Pour le cas du PRG de Turin cela est particulièrement vrai en raison du fait que son élaboration a débuté même avant les années 1990 et que sa conception a été très précise et détaillée. Cela signifie que cet instrument a une vision très datée, peut être trop, par rapport à la situation actuelle et surtout qu'il ne laisse pas de marges de manœuvre dans l'organisation du territoire (Ciocchetti et Spaziante, 2006). L'adoption de variantes au PRG a souvent été la seule solution pour pouvoir mener un bon aménagement du territoire

⁵⁷ Surfaces approximatives des secteurs : *Spina 1* : 236'500 m²; *Spina 2* : 635'000 m²; *Spina 3* : 1'285'000 m²; *Spina 4* : 711'000 m² (Città di Torino, 2006).

⁵⁸ Musées, théâtres, centres de congrès, etc. (*ibid.*).

⁵⁹ C'est notamment le cas des *Officine Grandi Riparazioni* (OGR) et des *Ex Carceri Giudiziarie "Le Nuove"* qui seront présentés au chapitre 8 (*ibid.*).

⁶⁰ Commission des biens culturels et environnementaux.

⁶¹ Programmes complexes.

en respect des enjeux contemporains. Cependant, l'adoption de variantes comporte une procédure très longue et complexe (torino-internazionale.org ; Ciocchetti et Spaziante, 2006). L'introduction au cours des années 1990 des PC s'impose ainsi comme une possible réponse à cette situation. Ces instruments, en faveur des récentes problématiques, imposent d'ailleurs la participation financière des acteurs privés lors de projets promus par les administrations publiques permettant souvent d'échapper aux difficultés financières des acteurs publics. De plus, les PC ont été conçus avec la volonté de résoudre les situations de dégradation touchant les villes : quartiers socialement problématiques, tissus urbains dégradés ou abandonnés, situations d'incohérence territoriale, etc.. Sans vouloir entrer dans les détails, il est intéressant signaler que les programmes complexes relatifs aux projets de requalification de *Spina 1, 3* et *4* ont été des *Programmi di riqualificazione urbana*⁶² (PRiU) tandis que *Spina 2* a été circonscrite par un PRIN, à savoir *Programma Integrato d'Intervento*⁶³.

À travers ce chapitre nous avons pu constater une imbrication entre les différents échelons administratifs italiens, ce qui devrait permettre de développer un territoire cohérent et structuré. Les communes sont, par le biais de l'instrument du *Piano Regolatore Generale*, les autorités souveraines de la gestion du territoire. À Turin, la pratique de l'aménagement du territoire est soumise (en plus de l'habituelle gestion kafkienne de l'administration publique caractéristique de l'Italie) à une difficulté chronique des acteurs publics locaux à entreprendre une démarche commune. Notamment, l'échec important enregistré au cours des années 1990 en matière de gestion territoriale de l'aire métropolitaine ainsi que la crise actuelle du plan stratégique "*Torino Internazionale*" ont menés à des situations d'instabilité en termes de gouvernance intercommunale.

Le principal outil à disposition des communes, le PRG, représente souvent plus un obstacle qu'une solution à une gestion du territoire dynamique et capable de s'adapter aux changements de contexte. À travers les programmes complexes, les communes peuvent faire avancer certains dossier ou projets urbains. À Turin le rôle des PC a été important, car ils ont permis de réaffecter les parcelles en friche et d'entreprendre rapidement les travaux d'assainissement. La phase d'assainissement des sites pollués a bénéficié d'un financement public. Ainsi, il a été beaucoup plus simple de trouver des investisseurs privés intéressés par les projets de requalification des friches industrielles sans pour autant les confronter à d'importants coûts d'assainissement des sols. Pourtant, les financements destinés à cette programmation ne sont plus disponibles⁶⁴ et d'autres solutions doivent être considérées afin de continuer la requalification des friches. La Commune de Turin étudie des solutions alternatives de financement pour les projets de requalification.

⁶² Littéralement programme de requalification urbaine. Ici une traduction d'un extrait des textes législatifs de la commune de Turin à propos de ces instruments : ils ont comme objectif principal la récupération bâtie et fonctionnelle de territoires urbains, [...] qui contribuent à l'amélioration de la qualité de la vie et qui déclenchent des processus de requalification physique du territoire concerné.

⁶³ Littéralement programme intégré d'intervention. Ici une traduction d'un extrait des textes législatifs de la commune de Turin à propos de ces instruments : ils prévoient la présence de diverses fonctions et typologies d'intervention, dans la prévision de construction publique et privée, en fonction des différents besoins habitatifs, en plus du concours également en termes financiers, de plusieurs acteurs, publics et privés, qui proposent la requalification du tissu urbain, construit et environnemental d'aires à forte présence d'établissements industriels abandonnés.

⁶⁴ Des fonds issus de l'Union Européenne et d'impôts nationaux pour les logements populaires étaient destinés à financer les PC. Ces fonds sont aujourd'hui épuisés (De Rossi, entretien 2010).

Nous pouvons conclure que, entre les divers intérêts des acteurs politiques, les problèmes de financement et les outils de travail qui ne correspondent plus à la réalité ou n'ont plus la capacité à répondre de manière réactive aux enjeux contemporains ; la gestion de l'aménagement du territoire est aujourd'hui une pratique très complexe. Face à ces enjeux, la pratique de la gouvernance métropolitaine et l'adoption de documents programmatiques plus souples et flexibles devraient devenir une pratique courante.

8. Turin, vers des nouvelles centralités

Dans ce chapitre, nous procéderons à la présentation des projets imaginés ainsi que de ceux réalisés, afin de comprendre ce que la Municipalité de la Ville de Turin a prévu pour la requalification des friches industrielles se localisant le long de la *Spina Centrale*. Il est important de rendre compte des intentions futures, car à l'état d'avancement actuel il n'est pas possible de tirer des conclusions objectives quant à l'effective création de centralités. En effet, il n'y a pas encore un seul secteur pour lequel les projets soient achevés. Ainsi, nous nous référerons en large mesure aux documents de la Municipalité relatifs aux projets, à leur avancement et aux informations récoltées lors des entretiens *in situ*.

Les sites de *Spina 1*, *2* et *3* présentent un état d'avancement qui nous permettra de dégager des conclusions partielles quant à leur potentiel de devenir des centralités émergentes dans le contexte turinois. Pour le site de *Spina 4*, les projets imaginés sur cette portion de la ville qui actuellement n'est presque pas encore concernée par le processus de requalification urbaine seront présentés. Ainsi, ce secteur d'étude sera traité de manière plus théorique. Nous avons préféré ne pas l'exclure des cas analysés afin de pouvoir donner une vision d'ensemble de l'axe de *Spina Centrale*. Ce dernier a été conçu dans une logique de centralité axiale, influencée et engendrée par les résultats acquis sur les quatre pôles.

Un organisation en sous-chapitres traitant chacun d'un secteur d'étude (*Spina*) nous permettra d'aborder en détails l'examen des ces pôles. Une partie sera consacrée à la présentation du site, de l'état d'avancement des travaux de requalification ainsi que des projets prévus. Ensuite, nous essayerons d'établir dans quelle mesure ces sites sont, ou pourraient devenir, des centralités à l'échelle de la ville, en prenant en compte les enjeux du site, de nodalité, de flux et de fonctions. En complément à ces critères, celui de qualité nous permettra d'esquisser une évaluation à l'échelle locale des pratiques d'urbanisme durable entreprise par la Commune de Turin. Cette analyse sera complétée par une série de recommandations portant sur la stratégie et la suite des projets de requalification. Nous proposerons des méthodes pour atteindre la création de centralité et une amélioration du cadre de vie, qui, à notre avis, peut également influencer un projet de création de nouvelles centralités.

8.1 Présentation des sites de requalification urbaine

Sur le territoire de la Commune trois axialités⁶⁵ structurantes ont été identifiées par le PRG de Gregotti et Cagnardi. Entre elles, la *Spina Centrale* se révèle fondamentale pour ce travail en raison du fait qu'elle concentre une forte présence de friches industrielles le long de son tracé. Ainsi, à partir de leur requalification la Municipalité envisage concevoir de nouvelles centralités. Cette volonté découle des potentiels intrinsèques des friches industrielles : elles offrent la possibilité de bâtir la *ville sur la ville* et de leur proximité aux tracés ferroviaires. Cet emplacement leur confère une bonne accessibilité ou le potentiel d'en développer une nouvelle. Le tracé du chemin de fer est en train d'être enterré permettant ainsi la création du grand boulevard urbain de *Spina Centrale*. L'enterrement des voies du chemin de fer est aujourd'hui un projet incontournable pour la Ville de Turin : sa présence représente

⁶⁵ *Corso Marche, Spina Centrale, axe du Po.*

une importante cassure physique au cœur de la Ville et comporte une fracture insurmontable entre le centre-ville historique et les premières aires de développement industriel.

La plus grande partie des surfaces abandonnées par l'industrie, au sein du territoire de la Commune de Turin, sont tangentes à l'axe *Spina Centrale*. D'après l'image « *établissements industriels abandonnés jusqu'au 1989 sur la Commune de Turin* », à page 35, il est possible de vérifier que les secteurs d'étude de *Spina 1, 2 et 3* ont été fortement touchés par le phénomène des terrains en friche. Le périmètre de *Spina 4* présente plutôt des situations de dégradation du tissu social et bâti causés par son éloignement du centre et par la présence de l'autoroute.

L'aire de *Spina 1*, de taille réduite par rapport aux autres terrains, est proche de la future gare ferroviaire de *Zappata*. Sur *Spina 2* la gare de *Porta Susa* est en voie de renouvellement. Elle jouera le rôle de gare principale pour la Ville de Turin, au lieu de l'actuelle gare de *Porta Nuova*. Sur les terrains de *Spina 3* nous trouvons la gare ferroviaire *Dora* et sur celui de *Spina 4*, la gare ferroviaire nommée *Rebaudengo* sera construite dans les prochaines années. Une fois les travaux terminés, les quatre aires de transformation urbaine seront doublement en contact entre elles : par la voie souterraine des chemins de fer et grâce à la réalisation en surface du boulevard urbain de *Spina Centrale*. Les lignes du système de métro permettront également de créer des relations entre ces quatre sites.

Il est intéressant de noter que la Ville s'est engagée dans un processus de marketing urbain. Onze œuvres d'art seront installées tout au long de l'axe de *Spina Centrale* et à l'intérieur des secteurs de requalification urbaine.

Ce boulevard s'articule sur environ six kilomètres de long, en correspondance au *Passante Ferroviario*. Les sites touchés par les travaux mesurent presque trois millions de mètres carrés. L'ensemble des projets de requalification et de valorisation devrait permettre à cet axe de devenir le pivot principal de la future Turin (De Magistris, 2004). La création d'une centralité linéaire est retenue fondamentale de la part de la Municipalité pour pouvoir structurer et encadrer les flux internes et traversant la ville.

Il est important de noter que les aires de requalification urbaine retenues pour ce travail se localisent sur des terrains anciennement occupés par des industries. Cela signifie que les quartiers entourant les *Spine* sont en général des quartiers de logement occupés principalement par des ouvriers et leurs familles. Ces zones sont connues sous le nom de *barriere operaie*⁶⁶ et demeurent encore aujourd'hui des quartiers pauvres et présentant des services lacunaires. Les projets de requalification urbaine doivent prendre en considération le contexte dans lequel ils s'insèrent, d'autant plus que dans ce cas il s'agit de quartiers socialement fragiles.

⁶⁶ Quartiers-ouvriers.

8.2 Des nouvelles centralités pour la Ville de Turin ?

a) *Spina 1*

i) *Présentation du terrain*



Figure 20 : présentation du secteur *Spina 1*⁶⁷.

Le secteur de *Spina 1* se trouve au Sud du grand boulevard de *Spina Centrale* et au Sud-Ouest du centre-ville. Ce site s'organise en deux secteurs, le secteur principal est compris dans un périmètre de forme triangulaire en contact direct avec le boulevard. Le deuxième secteur, actuellement en friche, se localise au Sud-Ouest du premier et s'écarte légèrement par rapport à *Spina Centrale*. À l'heure actuelle il n'est pas possible de connaître la future affectation et organisation de cette deuxième zone de *Spina 1*, elle ne sera donc pas traitée dans ce travail.

L'aire totale mesure environ 24 hectares et correspond à la plus petite surface de l'ensemble des projets de requalification urbaine. Anciennement le site était occupé par les usines de la *Fiat*, la *Materferro* et les *Ferrovie dello Stato* (FS).

Le projet d'ensemble prévoit notamment d'y installer des bâtiments à usage résidentiel et commercial ainsi que des « équipements exceptionnels » (Novarina et al., 2003 : 107), ceci en raison du fait que la *Spina 1* se situe à une des extrémités du grand boulevard de *Spina Centrale*. Ce secteur doit jouer le rôle de porte d'accès au boulevard et jouir d'une meilleure visibilité. Aujourd'hui, une première partie des transformations prévues a été achevée. Quatre grands édifices (en jaune dans la figure 20) ont été construits en respectant les standards urbains de la Ville de Turin, et se positionnent aux extrémités du

⁶⁷ Cette figure se trouve également dans un format plus grand dans les annexes (Cf. annexe 13).

périmètre Sud du secteur principal de *Spina 1*. Entre ces bâtiments à cour une grande place publique réservée aux piétons constitue un potentiel espace de brassage social. Sur le site de *Spina 1* une ancienne construction industrielle a été maintenue, suite à sa rénovation elle accueille aujourd'hui un centre commercial qui dessert le nouveau quartier (en azur dans la figure 20).

Pour respect des volontés de la Municipalité d'offrir un cadre de vie plaisant, les rues piétonnes et places publiques structurent le nouveau quartier et offrent un cadre de vie agréable et de qualité. De nouveaux espaces verts sont également prévus. En proximité du secteur de *Spina 1*, le long des zones libérées par l'enterrement du *Passante Ferroviario*, un nouveau parc urbain nommé *Parco Clessidra* (figure 21) sera prochainement construit (urbanfile.it).



Figure 21 : parc Clessidra, situé en proximité de *Spina 1*.

Au-dessous du centre du parc la nouvelle gare ferroviaire du système régional de *Zappata*, et en proximité de celui-ci les gares du métro *Orbassano* et *Gessi*⁶⁸, sont en construction.

La deuxième étape des projets concernant *Spina 1* devrait débuter prochainement et elle prévoit la construction d'un élément phare et exceptionnel (en vert dans la figure 20) venant symboliser cette première phase des travaux de requalification urbaine et représentant la porte d'entrée méridionale de la Commune.

D'après les projets initiaux, sur l'extrémité Nord de *Spina 1* aurait dû prendre place le gratte-ciel destiné à accueillir les bureaux de la Région du Piémont, conférant à ce secteur une valeur particulière. Cependant, récemment la Région du Piémont a décidé vouloir s'installer en proximité du *Lingotto* (au Sud de la Ville)⁶⁹. Un nouveau projet qui maintient un caractère symbolique et architectural a ensuite été présenté. Il s'agit du projet *Porta Europa* qui prévoit l'édification de deux tours. La tour principale culminera à 95 mètres du sol et sera destinée au tertiaire tandis que la deuxième, haute de 60 mètres, abritera en prévalence des logements. Afin de garantir une mixité fonctionnelle au sein du site de *Spina 1*, entre les deux tours seront installés des services, des restaurants, des commerces et peut-être un cinéma.

⁶⁸ Cf. annexes 2 et 3.

⁶⁹ Cf. annexe 1.

ii) **Peut-on parler de centralité ?**



Figure 22 : carte de synthèse du secteur Spina 1.

Comme indiqué dans les chapitres précédents, pour pouvoir parler de centralité il faut tenir compte de plusieurs aspects. L'accessibilité au secteur de *Spina 1* s'organise aujourd'hui principalement par des lignes de bus, par le biais de transports individuels et de mobilité douce. Nous savons également que prochainement la nouvelle gare ferroviaire de *Zappata* sera terminée, permettant au secteur Sud de la Ville de se connecter au réseau ferroviaire suburbain (*Passante Ferroviario*). De plus, les gares du métro *Orbassano* et *Gessi* seront localisées en toute proximité, assurant une meilleure liaison avec le reste de la Commune. Nous pouvons ainsi déduire que cette portion de ville demeurera très accessible par différents moyens de transport. L'implantation de plusieurs nœuds de mobilité publique performante engendrera l'arrivée de nouvelles activités dans les alentours de *Spina 1* et surtout en proximité des nouvelles gares.

Le secteur d'étude constitue aujourd'hui un regroupement de quatre grands bâtiments à cour, à vocation majoritairement résidentielle avec quelques équipements et services pour la desserte du quartier. L'élément qui aujourd'hui crée le plus d'interactions entre *Spina 1* et ses alentours est le supermarché qui se localise dans une ancienne usine réhabilitée (en azur dans la figure 20).

Ainsi, à l'heure actuelle, nous retenons que *Spina 1* ne peut pas être qualifiée de centrale dans le système urbain turinois. Elle ne présente pas d'attractivité particulière si ce n'est que le centre commercial permet de canaliser une partie des flux sur *Spina 1* à partir des aires proches, selon une logique d'offre et de demande. *Spina 1* peut être considérée telle une microcentralité offrant des fonctions de base comme un magasin alimentaire, quelques bars, des coiffeurs, des petits bureaux et divers commerces. Il est important de souligner que le territoire dans lequel s'insère *Spina 1* est à vocation largement résidentielle et que toute nouvelle fonction introduite par le biais de la densification de *Spina 1* permet de suppléer à des manques de fonctions essentielles et d'instaurer une dynamique de quartier.

Cependant, les projets prévus pour ce secteur d'étude ne sont pas achevés. Les deux tours de *Porta Europa* qui seront les leviers du développement de *Spina 1*, ainsi que de ses alentours, ne sont pas construites. Ces deux gratte-ciels permettront d'une part une densification résidentielle, comme prévu par le PRG, d'autre part ils favoriseront l'essor d'un pôle économique important pour le quadrant Sud de la Ville. Pour la seule tour principale (celle mesurant 95 mètres de haut) environ 2'000 nouveaux emplois sont prévus⁷⁰. À ce chiffre il faudra ensuite ajouter les emplois créés par les activités accessoires implantées dans le quartier. D'importants flux de personnes convergeront en direction de ce pôle. Les stations métro et ferroviaire⁷¹, le parc *Clessidra*, les tours de *Porta Europa* ainsi que les activités qui viendront s'installer en proximité favoriseront le développement de *Spina 1* en tant que pôle urbain. Il est difficile d'estimer le rayonnement d'influence des activités et des services. La situation de *Spina 1* par rapport à *Spina Centrale* et aux nouvelles gares ferroviaires et de métro sera un atout pour son développement. Les gratte-ciels de *Porta Europa* permettront de compléter le dessein prévu pour *Spina 1* : quartier aujourd'hui accessible et relativement bien desservi, demain *centralité économique*, fonctionnellement mixte, dynamique, accessible et en connexion avec les principaux pôles de Turin.

Il est important de reconnaître que l'édifice qui aurait dû accueillir les bureaux de la Région du Piémont, dessiné par Fuksas, aurait sans doute eu plus d'influence à l'échelle de la ville, jouant ainsi un rôle davantage stratégique pour le site. Cependant, le projet prévu à la place du gratte-ciel de la Région du Piémont nous laisse tout de même entrevoir un futur pour *Spina 1* en termes de noyau urbain, même si son champ d'influence est difficile à évaluer.

Ainsi, *Spina 1* sera probablement une future *centralité économique*, mais aussi *symbolique*. Elle joue le rôle de porte d'entrée du grand boulevard de *Spina Centrale*. Cagnardi, coréalisateur du PRG de Turin, a toujours souligné l'importance de concevoir une architecture monumentale pour les sites de requalification, justement pour accentuer la notion symbolique, de mise en scène et de visibilité. C'est dans ce dessein que les tours de *Spina 1* seront édifiées.

Concernant la qualité architecturale des projets déjà achevés, nous pouvons affirmer qu'elle est plaisante et s'insère bien dans le contexte turinois, à savoir une ville construite avec de grands immeubles à cour. La densification sur les marges de ce secteur a permis de libérer une grande place publique qui est aujourd'hui le cœur de ce nouveau quartier. Il est important de souligner que la volonté de créer des aires de rencontre où la voiture n'ait pas accès est fort visible. Cependant, des aménagements supplémentaires pourraient favoriser une majeure appropriation des espaces publics et surtout faciliter le brassage social entre *nouveaux* et *anciens* habitants. Les projets prévoient d'intégrer davantage d'espaces publics et de rencontre à proximité des nouvelles tours.

L'avenir de *Spina 1* semble se caractériser par l'émergence d'une nouvelle centralité qui incarnera probablement plusieurs caractères. Les potentiels de *Spina 1* pour s'affirmer à l'échelle de la ville sont encore nombreux. Le périmètre en friche, dont nous ne connaissons pas la vocation future, pourrait renforcer ce secteur et son attractivité. Le futur parc urbain *Clessidra* et les nouvelles gares doivent être considérés dans une logique d'échange et imbrication avec *Spina 1*.

⁷⁰ Les équipements qui s'installeront sur *Spina 1* suite à l'édification des tours, comme par exemple restaurants, commerces, espaces de rencontre aux pieds des tours, et peut-être un cinéma, compléteront l'offre de services de base dont dispose aujourd'hui ce nouveau secteur.

⁷¹ La gare ferroviaire de *Zappata* et les gares du métro *Gessi* et *Orbassano* (Cf. annexes 2 et 3).

Les interventions sur le site ne s'arrêtent pas au bâti, les aménagements extérieurs et le mobilier urbain sont très présents et montrent la volonté de la Ville d'intervenir à toutes les échelles pour la requalification de l'ancienne friche. La conservation d'une ancienne usine, pour y installer un centre commercial, permet de garder un souvenir de l'identité industrielle du quartier.

Tous ces éléments jouent un rôle important en ce qui concerne la création d'une identité et d'une image pour ce nouveau secteur en transformation. Par contre, selon nous il est important d'élargir ces pratiques aux tissus entourant *Spina 1*, qui nécessitent souvent d'un rafraîchissement et d'un réaménagement des espaces publics.

Nous aimerions enfin souligner un autre élément qui joue en faveur des transformations de *Spina 1* : la mise en place de pistes cyclables, qui sont d'importants éléments favorisant la mobilité douce en ville. Il sera donc fondamental dans le futur de connecter ces voies aux arrêts des transports publics ainsi qu'au centre-ville.

iii) Recommandations pour la suite des projets

Étant donné la qualité architecturale et générale du tissu construit de *Spina 1*, il sera important de valoriser ce secteur notamment dans la vision de l'ouvrir à l'ensemble des quartiers limitrophes, créant ainsi un espace public majeur là où aujourd'hui il y a une grande place centrale. Nous verrions bien une végétation plus importante de l'esplanade au cœur de *Spina 1*, qui aujourd'hui est plutôt un lieu de passage et non de rencontre.

Lorsque le parc *Clessidra* sera créé, il sera fondamental de créer des connexions entre les différents espaces publics et naturels par le biais de trames vertes facilitant le passage d'un milieu en prévalence naturel (le parc) à des périmètres nettement plus minéraux (places et rues des quartiers limitrophes). Des jeux d'eau pourraient représenter le fil conducteur des transformations : au Nord de *Spina 1* il y a déjà la fontaine de Mario Merz (en bleu dans la figure 20) qui pourrait devenir un *élément bleu* entre d'autres, au lieu d'être une fontaine relativement peu accessible et apparemment hors contexte.

Tout autour de *Spina 1* il y a des quartiers à vocation résidentielle et caractéristiques de l'époque industrielle (maisons ouvrières) : il suffit de s'y promener pour se rendre compte du manque généralisé de services de base. *Spina 1* et le secteur de la nouvelle gare *Zappata* doivent suppléer à ce manque général d'équipements. Il ne faudra pas seulement insérer dans le tissu des fonctions commerciales, mais il sera fort important de mettre en place des équipements tels que des crèches, des services et des maisons de quartiers, etc. pour favoriser une mixité à l'échelle du quartier.

À ce propos, il faut encore souligner que *Spina 1*, grâce à l'édification des deux tours, deviendra un élément attractif dont la gestion des flux sera un point important. La réalisation de la gare ferroviaire et des gares de métro permettront de réduire la circulation de véhicules privés sur le site.

Pour conclure, nous estimons donc que pour valoriser les potentiels de *Spina 1* il sera important, outre que conclure les projets en cours, de concevoir un aménagement en commun avec le secteur de la nouvelle gara *Zappata* et du nouveau parc *Clessidra*. Ceci dans un esprit cohérent et structuré.

b) Spina 2

i) Présentation du terrain



Figure 23 : présentation du secteur Spina 2⁷².

En proximité du centre de Turin, *Spina 2* longe le boulevard de *Spina Centrale* et mesure environ 63 hectares⁷³. Les projets de requalification prévoient d'y développer des fonctions culturelles et résidentielles, ainsi que d'agrandir (doubler) l'École Polytechnique (en rouge dans la figure 23). À noter que dans ce secteur se trouvait un des villages olympiques, aujourd'hui reconverti en logements pour étudiants (en vert dans la figure 23).

Anciennement, il y avait plusieurs industries sur l'aire de *Spina 2*, toutes spécialisées dans le secteur ferroviaire. C'est par exemple le cas des usines des chemins de fer étatiques et de *Nebiolo-Westinghouse*. Destinées, selon le PRG, à être démolies, les OGR (*Officine Grandi Riparazioni*), usines des chemins de fer, ont récemment été inscrites par les autorités sur la liste des bâtiments présentant un intérêt architectural et historique important (en jaune dans la figure 23). Aujourd'hui elles font partie des rares éléments de l'époque industrielle encore présents à Turin. Elles seront maintenues en grande partie dans leur état actuel, notamment en ce qui concerne les façades. À l'intérieur des OGR devraient s'installer la *Galleria civica d'arte moderna e contemporanea*⁷⁴ (GAM), des espaces culturels, ainsi que les bureaux d'*Urban Center Metropolitano* (UCM)⁷⁵ et les archives de la section d'architecture de l'École Polytechnique qui se situe à côté des OGR. La volonté de maintenir ces édifices permet de profiter d'un

⁷² Cette figure se trouve également dans un format plus grand dans les annexes (Cf. annexe 14).

⁷³ Un premier périmètre s'étend sur une sorte de triangle mesurant 1200 mètres sur 700 mètres ; le deuxième correspond au corridor de la gare *Porta Susa* et mesure environ un kilomètre de long.

⁷⁴ Galerie civique d'art moderne et contemporain.

⁷⁵ Établissement de communication, recherche et information sur l'urbanisme et les métamorphoses de la Ville de Turin.

élément architectural très important, mais également de conserver un objet à forte valeur identitaire et symbolique.

À côté des OGR se trouve l'École Polytechnique de Turin. Ces dernières années, une phase de développement lui a permis de doubler ses surfaces et en même temps de gagner en visibilité : une grande arche au-dessus de *Spina Centrale* relie les côtés Est et Ouest du complexe universitaire.

Comme mentionné plus haut, des appartements pour étudiants ont été mis à disposition dans les immeubles construits pour accueillir les médias lors des JO de 2006, à proximité de l'École Polytechnique. Sur des terrains limitrophes à ces nouvelles constructions, une bibliothèque civique devrait être construite (en azur dans la figure 23). D'après les projets de l'architecte Bellini, la bibliothèque accueillera également des salles de spectacle et théâtre, tandis qu'à l'extérieur un parc public sera aménagé.

Les chances pour *Spina 2* de devenir un pôle culturel et de formation sont donc élevées. D'autant plus que des projets concernant les *Ex Carceri Giudiziarie "Le Nuove"* (en violet dans la figure 23), se situant à côté du Polytechnique et des OGR, prévoient d'y installer des musées. À côté des *Ex Carceri Giudiziarie "Le Nuove"*, en dehors du périmètre de *Spina 2*, se trouve le palais de justice. Ce dernier devrait également installer une partie de ses bureaux dans les *Ex Carceri Giudiziarie*.

En allant vers le Nord le long du boulevard de *Spina Centrale*, après l'École Polytechnique et les OGR, sur une grande parcelle, un gratte-ciel d'environ 167 mètres de haut est actuellement en chantier (en bleu dans la figure 23). Cette tour a été pensée pour intégrer des principes constructifs durables et peu gourmands en ressources. Ce gratte-ciel accueillera les bureaux de l'institut bancaire *Intesa San Paolo*.

À proximité du gratte-ciel, la gare ferroviaire de *Porta Susa* sera agrandie (en rose dans la figure 23). L'intention est de déplacer les flux principaux de mobilité locale, régionale, nationale, voire internationale de la gare *Porta Nuova* (au centre-ville) à *Porta Susa*. Cette réorganisation déplacera donc le barycentre de la Ville vers l'Ouest et l'axe de *Spina Centrale* (De Magistris, 2004 ; comune.torino.it). Les projets de la nouvelle gare prévoient la création d'une galerie vitrée de presque 400 mètres de long permettant un passage symbolique entre mobilité et contexte urbain et pouvant accueillir commerces et services de tout genre (De Magistris, 2004 ; urbanfile.it).

La nouvelle gare de *Porta Susa* accueillera le réseau ferroviaire des *Ferrovie dello Stato*, le réseau à grande vitesse en liaison avec Lyon ainsi que le réseau du métro (ligne 1). Ce dernier est déjà connecté à la gare *Porta Susa* grâce à l'arrêt *XVIII Dicembre*. Ces deux nœuds de mobilité seront réunis en une seule entité. En proximité de *Spina 2* se localisent également les stations de la ligne 1 de *Principi d'Acaja*, de *Vinzaglio*, et du *Bernini*⁷⁶. La Commune reconnaît donc à cette portion de ville une valeur stratégique particulière et prône pour la concentration d'activités diversifiées sur le site de *Spina 2*. L'ensemble des projets liés à la mobilité permettra à cette zone de devenir une plateforme multimodale et de jouir d'une accessibilité extraordinaire, selon la Commune ce site deviendra une nouvelle centralité pour l'aire métropolitaine.

⁷⁶ Cf. annexes 2 et 3.

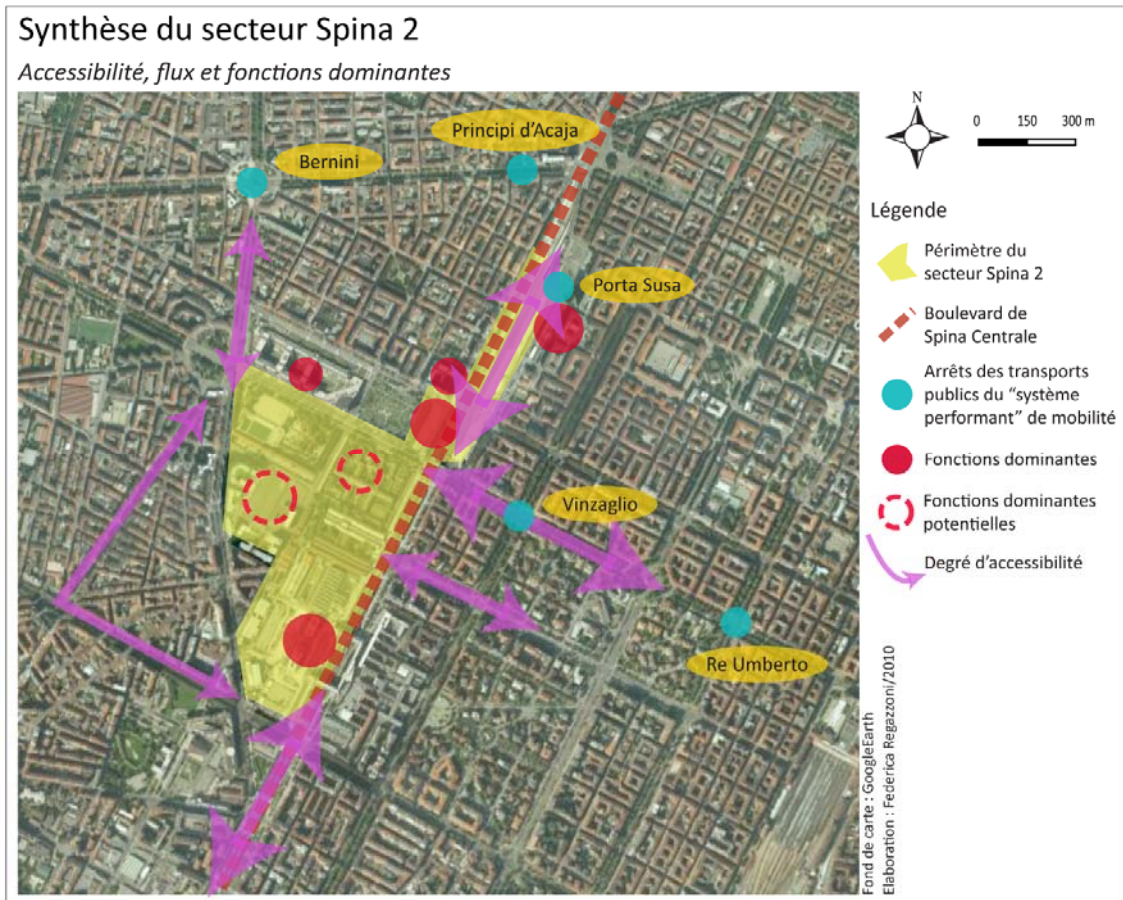
ii) *Peut-on parler de centralité ?*

Figure 24 : carte de synthèse du secteur Spina 2.

Spina 2, est un important projet de requalification et redéfinition des fonctions urbaines, mais elle est surtout une nodalité fondamentale pour l'avenir de Turin. La gare de *Porta Susa* sera prochainement la gare principale de l'aire métropolitaine (notamment en ce qui concerne les flux de passagers). Comme dit précédemment, la gare sera la plateforme multimodale permettant le changement d'échelle à partir d'un seul lieu : service local, métropolitain, régional et international se connectent à *Porta Susa* créant des volumes de déplacements et une intensité urbaine que probablement aujourd'hui aucun autre lieu de la Ville de Turin ne connaît. D'autant plus que trois autres stations⁷⁷ du métro se trouvent à proximité du secteur de *Spina 2*. Ainsi ce sera la zone la plus accessible et la plus desservie de la ville. Les effets de cette réorganisation spatiale, notamment le déplacement de la gare centrale à *Porta Susa*, engendrera des conséquences à l'échelle de la ville entière. La gare de *Porta Susa* sera sans aucun doute une nouvelle *centralité de flux*, et aura tendance à attirer le centre de gravité de la Ville de Turin.

Nous pouvons remarquer qu'autour de *Porta Susa* il y a déjà actuellement d'importants générateurs de flux, comme par exemple la tour de la télévision nationale RAI, le bâtiment de la Région du Piémont ou encore celui de la Province de Turin. Cette ancienne friche industrielle se localise donc en proximité d'un secteur qui renferme des fonctions supérieures et en particulier à caractère administratif et décisionnel. Nous estimons ainsi que *Spina 2*, en tant que centralité potentielle, côtoie un pôle urbain déjà affirmé, qui n'était pas complètement intégré au système urbain en raison d'un manque de liaisons

⁷⁷ Comme mentionné plus haut, il s'agit des arrêts *Principi d'Acaja*, *Vinzaglio* et *Bernini* (Cf. annexes 2 et 3).

performantes et adaptées. La nouvelle configuration des principaux réseaux de transports en commun favorise largement l'émergence, voire la consolidation, d'une centralité en correspondance de *Porta Susa*.

Cependant, est-ce que *Spina 2* dans son ensemble recèle des potentiels supplémentaires d'émerger tel un pôle urbain à l'échelle de la ville ? Nous retenons que la volonté de la Municipalité de concentrer autant de fonctions sur *Spina 2* n'est pas seulement due à la disponibilité de terrains inexploités. La création d'une centralité est facilitée car le site s'insère dans un territoire consolidé et qui renferme déjà un caractère polarisateur. D'ailleurs, *Spina 2* elle-même présentait déjà quelques éléments polarisateurs à l'échelle de la ville, voire au-delà de l'aire turinoise, même avant que les travaux de requalification ne débutent. L'École Polytechnique a en effet subi des travaux d'extension, ce qui nous oblige à la considérer comme un important générateur de flux déjà présent sur le site de *Spina 2*. Pour symboliser son importance, une énorme arche s'élève au-dessus du boulevard de *Spina Centrale*, monumentalisant cette institution. L'École manifeste déjà une vision de *centralité culturelle* ; la réalisation des projets complémentaires ne pourrait que renforcer cette centralité. Cependant, des institutions telles qu'une université sont clairement des polarités, toutefois ils peuvent être classifiés de sélectives quant aux flux qu'ils engendrent. En effet, en règle générale, il s'agit de flux fonctionnellement spécialisés qui n'ont pas d'influences sur l'ensemble, ou sur la majorité, de la population. La construction d'une bibliothèque publique ou d'un musée et d'espaces culturels pourrait élargir le champ d'influence de *Spina 2* et la rendre attractive pour une population plus hétérogène et rendre le site plus complémentaire et diversifié.

Malheureusement, nos entretiens sur place nous ont permis de prendre connaissance d'un problème lié aux ressources financières de la part de la Commune, ce qui signifie que les projets des OGR ainsi que de la nouvelle bibliothèque ont été mis en *stand-by*, dans l'attente d'une meilleure situation économique. Dès que le problème financier sera résolu, cette aire deviendra un important pôle culturel pour l'ensemble de la ville.

Le gratte-ciel d'*Intesa San Paolo* devra réunir les cadres de l'institut bancaire ainsi qu'un grand nombre d'employés qualifiés, environ 3'000 personnes, sur un seul site. Une telle institution peut créer quotidiennement des flux, matériels et immatériels, d'une intensité singulière ; d'autant plus qu'elle se localise en proximité d'autres importants générateurs de mouvements comme les bureaux régionaux et provinciaux, ainsi que ceux de la RAI. Ainsi, l'institut d'*Intesa San Paolo* constituera sans aucun doute un centre du pouvoir économique avec un rayonnement largement au-delà du territoire de la ville, vu l'importance de cet institut bancaire à l'échelle nationale. De plus, nous croyons que le gratte-ciel d'*Intesa San Paolo*, projeté par l'architecte Renzo Piano puisse cacher un deuxième potentiel catalyseur. En effet, ce gratte-ciel mesurera environ 167 mètres de haut et bénéficiera d'une visibilité depuis l'ensemble de la Ville de Turin. Il deviendra le second bâtiment le plus élevé de Turin après la *Mole Antonelliana*, immense coupole et symbole de Turin mesurant quelque centimètre de plus que celui de Renzo Piano. Le gratte-ciel d'*Intesa San Paolo* sera ainsi un élément caractéristique du *skyline* turinois. Ce gratte-ciel représente un important atout pour la Ville et pour sa politique d'aménagement et gestion du territoire.



Figure 25 : élévation de la Mole Antonelliana et du gratte-ciel de Renzo Piano ; sur la droite : schéma crée par Renzo Piano.

Disposer d'un bâtiment projeté par l'architecte Renzo Piano peut permettre à la Ville de jouir d'une attention médiatique particulière au niveau international. Au-delà du côté symbolique et culturel de ce gratte-ciel, le rôle économique et social de cette banque ne manquera pas d'apporter une visibilité accrue à la Ville de Turin. En fait, l'institut *Intesa San Paolo* est né de la fusion entre deux des plus importants instituts économiques du pays.

Accessibilité, importance des flux et fonctions dominantes, ainsi qu'un emplacement stratégique, sont donc les caractéristiques de la zone de *Spina 2*. Mais qu'en est-il des fonctions essentielles à la vie de quartier et de la qualité de vie ? Il faut en effet constater un manque de services de base sur le périmètre de *Spina 2*, ce qui entraîne une dépendance vis-à-vis des quartiers limitrophes. Quelques petits commerces, restaurants et services se sont installés proches des nouveaux bâtiments destinés aux étudiants. Cependant, leur champ d'influence est très limité en raison de leur clientèle estudiantine. Les difficultés économiques qui bloquent les projets de réhabilitation des OGR et les *Ex Carceri Giudiziarie "Le Nuove"* empêchent également le développement d'autres projets. Il faut tout de même souligner que d'après le programme de requalification, plusieurs nouvelles activités devraient s'installer sur *Spina 2* afin de confirmer l'image de complémentarité entre fonctions dominantes et vie de quartier. Le gratte-ciel de Renzo Piano inclura également des espaces destinés à divers services pouvant satisfaire une demande de proximité.

Évaluer la qualité urbaine de *Spina 2* est aujourd'hui une tâche compliquée en raison de l'encombrante présence de chantiers et l'incertitude sur les délais d'exécution des interventions principales. L'ensemble des maquettes et des plans que nous avons pu voir laissent supposer que la qualité du tissu construit de *Spina 2* sera élevée. La nouvelle gare de *Porta Susa* ne sera pas seulement une nouvelle centralité fonctionnelle associée à la mobilité : son architecture, sa taille et sa configuration, offriront un souffle de modernité à la Ville de Turin et permettront à *Porta Susa* de devenir un autre symbole important de la requalification de la ville, respectant la volonté des aménageurs du PRG de monumentaliser sa transformation. Ce même discours est valable pour le gratte-ciel de Renzo Piano et pour la bibliothèque de Bellini. Tous ces projets vont bien au-delà d'une architecture purement fonctionnelle : ils ont la volonté d'être des éléments phares de la Turin du XXI^e siècle, ville qui veut se donner une nouvelle image sur le panorama international. Toujours dans une vision de monumentalisation, embellissement et mise en scène, nous aimerions souligner l'importance de la décision de la Municipalité de vouloir maintenir dans leurs états certaines infrastructures industrielles. Sans vouloir s'attarder sur des discours d'appropriation et d'identification, il est tout de même

intéressant de remarquer qu'aujourd'hui la Ville est réfléchié aussi dans une logique de patrimonialisation et de reconstruction de la *ville depuis la ville*⁷⁸. *Spina 2*, comme d'ailleurs bonne partie de l'Ouest de la Ville, se reconnaît dans l'industrie. Procéder par un processus de *tabula rasa* pourrait entraîner une perte d'identité de la part de la population et l'effacement d'importants éléments historiques du passé industriel de la ville.

Pour conclure, nous pouvons donc sans doute confirmer la possibilité de *Spina 2* de s'affirmer en tant que centralité à l'échelle de la Ville de Turin. *Centralité de flux, économique et symbolique* sont des exemples des potentialités de ce secteur.

iii) Recommandations pour la suite des projets

À la suite de cette analyse qui nous a permis de confirmer le rôle central de *Spina 2* au moins à l'échelle de la ville, nous retenons tout de même quelques propositions pour la suite des travaux de requalification de cette friche. Premièrement, en visitant *Spina 2* et ses alentours, nous avons pu observer d'importants chantiers pour la réalisation de nouvelles places de stationnement. Or, la Ville de Turin connaît déjà d'importants problèmes de congestion du trafic et de pollution causés par une circulation très élevée. Entreprendre une politique de restructuration de la ville en fonction des transports publics, et en même temps mettre à disposition de nombreuses places de stationnement au centre-ville, nous semble en désaccord avec les principes stratégiques choisis. Notre espoir est que la création de places de stationnement souterraines ait été opérée dans le but de libérer des zones en surface et non avec la volonté de créer des places de stationnement supplémentaires. À notre avis, il est indispensable que la Ville de Turin intervienne radicalement pour assainir cette condition de dépendance de la voiture.

Nos recommandations par rapport à l'avenir de *Spina 2* relèvent de préférences d'aménagements envisageables pour améliorer le cadre de vie de ce secteur, plutôt que de conseils pour mieux aboutir à l'émergence de *Spina 2* au sein des pôles de la Ville. Nous retenons fondamental, pour créer une identité et une appropriation des espaces de vie, d'améliorer l'offre en espaces publics sur le site de *Spina 2*. En effet, à l'heure actuelle, cette aire est encore relativement dépourvue d'espaces publics et de lieux de rencontre. Un parc se situe en marge Nord et d'autres zones vertes ont été prévues en parallèle aux projets de réhabilitation des OGR, notamment en relation avec la nouvelle bibliothèque. L'École Polytechnique, suite à son agrandissement, offre des espaces de rencontre attrayants, mais comme nous l'avons dit auparavant, les espaces associés à cette institution révèlent un caractère privatif ou exclusif, faute d'une spécialisation fonctionnelle, ce qui tend à exclure partie de la population. Il sera important de concevoir, dans la poursuite des travaux, des activités accessoires favorisant une vie de quartier même en dehors des heures et des engagements liés au travail. En effet, un risque pour *Spina 2* est celui d'avoir deux caractères fort opposés en fonction des temporalités : pendant la journée ce sera un quartier très dynamique, intense et perpétuellement en mouvement grâce aux flux engendrés par les nombreuses fonctions présentes sur cette plateforme. Par contre, pendant les horaires de fermeture des bureaux, le quartier risque de devenir un lieu statique et déserté

⁷⁸ Nous aimerions remarquer l'importance des évaluations de la qualité effective des héritages des époques passées. De plus, parfois, la conservation de ces infrastructures se révèle être un obstacle au processus de densification, ne permettant pas une optimale réutilisation des surfaces. Donc, chaque cas doit être évalué singulièrement pour définir la pertinence de la réhabilitation.

par la population, notamment en ce qui concerne la partie Ouest du secteur. Développer des espaces publics, créer des lieux de rencontre tels que des restaurants et bars, favoriser l'implantation d'activités de loisirs, donc prôner pour une meilleure mixité fonctionnelle aux pieds des immeubles, pourrait également favoriser l'intégration de ces pôles aujourd'hui relativement monofonctionnels. Une telle démarche permettrait de décloisonner ces immeubles d'un imaginaire collectif qui tend à les considérer comme des lieux inaccessibles et créer une vie de quartier moins influencée par les temporalités des activités.

Comme pour *Spina 1*, et également dans la suite du travail, nous retenons l'importance de la présence de la végétation en ville. *Spina 2*, ainsi que les principales activités localisées en proximité, couvrent un périmètre restreint qui pourrait favoriser la marche à pied. Ainsi, créer des continuités vertes permettant la connexion entre les principaux lieux d'intérêt se révèle à notre avis fondamental et stratégique : la mobilité douce pourrait devenir une pratique consolidée au moins à l'intérieur des périmètres d'étude ; ces derniers étant connectés aux réseaux des transports publics permettant un plus simple report modal. Une telle démarche favorise non seulement un meilleur cadre de vie au quotidien, mais aussi la création d'espaces majeurs de rencontre, venant à leur tour favoriser l'attractivité du secteur.

Dans de brefs délais, nous retenons également fondamentale la réhabilitation des infrastructures de l'époque industrielle. À l'heure actuelle, elles constituent d'importantes fractures dans le tissu construit et limitent la perméabilité du quartier. Des murs, des barrières ainsi que des enceintes empêchent le passage à travers des grandes surfaces, limitant les connexions à l'intérieur du quartier. Les projets prévus permettraient d'ouvrir ces espaces, de les rendre accessibles et fonctionnels. De plus, si une centralité doit jouir d'une certaine qualité, l'encombrante présence des friches industrielles ne peut que représenter un obstacle.

c) Spina 3 :

i) Présentation du terrain



Figure 26 : présentation du secteur Spina 3⁷⁹.

Secteur adjacent le centre de Turin et plus précisément se localisant au Nord-Ouest de ce dernier, la friche industrielle de *Spina 3* se structure autour du cours d'eau *Dora Riparia*. Parmi les sites de requalification urbaine présents sur le territoire de la Ville de Turin, *Spina 3* est le terrain principal en termes de surface, s'étendant sur presque 1'300'000 mètres carrés⁸⁰. Presque un tiers de cette surface sera destinée à la création d'un parc urbain (figure 27), le *Parco Dora*, qui couvrira une surface de 45 hectares. Le concours international pour la conception de ce parc urbain a été gagné par Peter Latz, architecte allemand ayant déjà travaillé à plusieurs reprises sur des projets de parcs (par exemple : le parc de Duisburg dans la Ruhr) construits sur d'anciens terrains industriels. Ce nouveau parc, dont l'achèvement est prévu pour 2011, apportera une plus-value à la Ville et permettra de créer des relations avec les quartiers voisins et aussi avec l'ensemble de l'aire turinoise. Il jouera le rôle de poumon vert de l'agglomération turinoise. Par le biais de la création de passages, entrées et couloirs accédant et traversant le nouvel espace vert, se créerait le cadre idéal permettant d'annuler les barrières physiques et psychologiques entre ce quartier, qui était clôturé par les murs des usines et les aires limitrophes à vocation prioritairement résidentielle. La rivière *Dora Riparia*, qui traverse le parc, subira elle aussi une requalification très importante. Son lit sera réaménagé et ses rives renaturalisées, mais la plus grande intervention consiste à le ramener à l'air libre, car aujourd'hui cette rivière coule

⁷⁹ Cette figure se trouve également dans un format plus grand dans les annexes (Cf. annexe 15).

⁸⁰ Ce secteur s'étend sur un périmètre de forme irrégulière qui peut être représenté par un rectangle d'environ 800 mètres de large sur presque 1,7 kilomètre de long.

dans un tunnel. Le parc deviendra le principal lieu de loisirs et de rencontres, ainsi qu'un élément paysager très fascinant en raison de sa représentation à la fois industrielle et contemporaine.



Figure 27 : futur parc Dora (Spina 3).

Les dimensions de la parcelle de *Spina 3* étant considérables, la Municipalité a décidé, avant de procéder avec les travaux de requalification urbaine, de la subdiviser en sept sous-secteurs afin de permettre une réalisation plus rapide des projets. Pour chaque sous-secteur une mixité fonctionnelle a été prévue, celle-ci s'organise à un niveau exclusivement local bien que chaque secteur devrait contribuer à développer la complémentarité fonctionnelle et l'équilibre sur l'ensemble de l'ancienne friche ainsi que sur son périmètre proche.

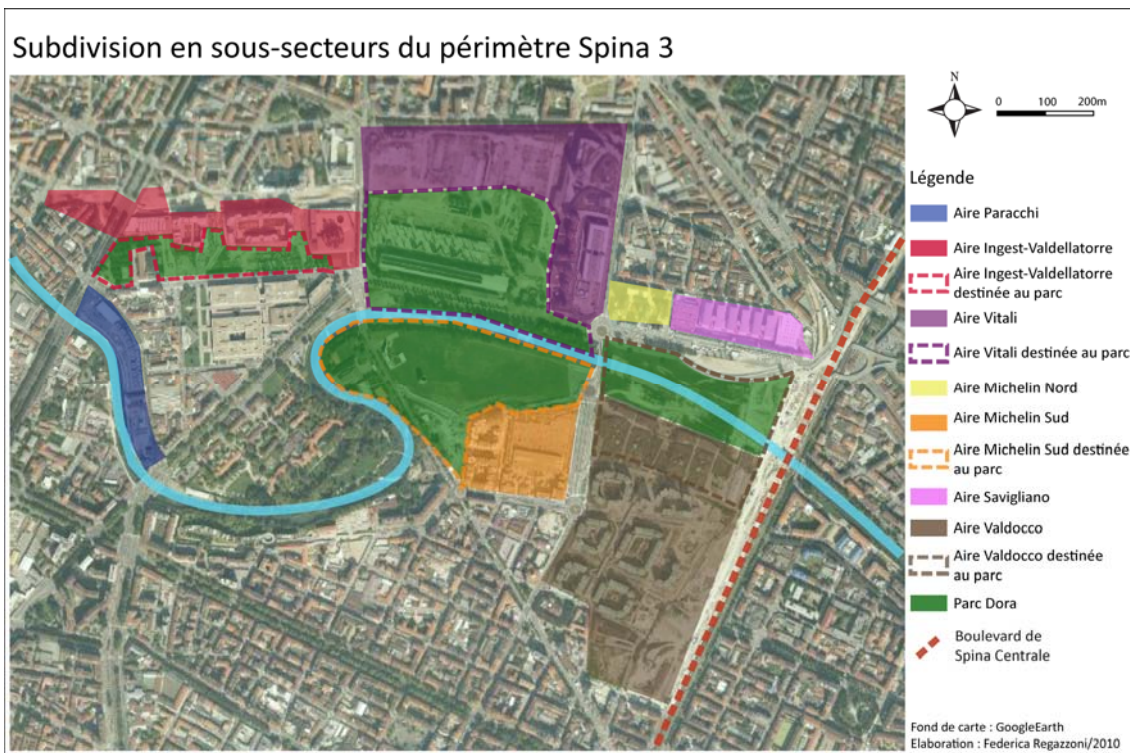


Figure 28 : subdivisions du périmètre de Spina 3.

Aire Ingest-Valdellatorre

Cette zone, partiellement destinée à intégrer une partie du parc urbain de la *Dora*, se distingue notamment par la création de la paroisse du *Santo Volto* projetée par l'architecte Mario Botta. Ce bâtiment est apparemment « *l'emergenza architettonica più rilevante di Spina 3* »⁸¹ (Spinelli in Fondazione Vera Nocentini, 2009 : 185). Cette nouvelle infrastructure, au-delà du rôle purement religieux qui lui est propre, regroupe également des espaces à caractère administratif. Une ancienne tour industrielle de 55 mètres de haut a été maintenue et sert aujourd'hui de clocher pour le nouveau centre diocésain. D'autres édifices représentatifs de l'époque industrielle ont été conservés dans la portion de terrain destinée au parc, comme par exemple des piliers ou bien des fondations des anciennes constructions industrielles. Des bâtiments à caractère résidentiel et commercial ont été construits afin de compléter la structure du quartier.

Aire Michelin Nord

Dans ce secteur et sur celui de *Vitali*, un des plus importants villages pour l'accueil des médias lors des JO hivernaux de 2006 a été réalisé. Aujourd'hui, ces immeubles accueillent des activités commerciales, tertiaires et des logements. Il s'agit de trois immeubles de taille importante, par rapport aux standards du quartier, s'élevant jusqu'à 21 étages, ce qui les rend très visibles et leur confère le rôle de repère. Autour de ces trois immeubles, 6 autres complexes à destination prioritairement résidentielle et en moindre mesure commerciale (aux rez-de-chaussée des immeubles) ont été bâtis. Cette zone sera elle aussi en partie destinée à la réalisation du parc urbain.

Aire Michelin Sud

Sur cette zone le *Parco commerciale Dora*, grand centre commercial comprenant plus de quarante magasins, plusieurs restaurants et bars, une galerie marchande et un supermarché ainsi qu'un cinéma multisalle à été construit. L'édification de ce complexe a donné lieu à une grande place piétonne interne à l'îlot. D'après les architectes qui l'ont réalisée, la volonté était de maintenir une certaine relation avec le passé industriel du site (Bosio, entretien 2009). Ainsi, les volumes construits sont importants et créent une sorte d'enveloppe autour des espaces publics, interprétant la logique spatiale des anciennes usines industrielles, à savoir une volumétrie conséquente fermée par des hauts murs. À côté de ce nouveau centre, 350 logements ont été construits.

À l'écart du centre commercial, dans l'ancienne caserne des pompiers, *A come Ambiente*, un petit musée informatif et d'éducation environnementale a été aménagé.

Aire Paracchi

Périmètre éloigné par rapport aux autres secteurs de *Spina 3*, l'aire *Paracchi* s'étale sur une surface résiduelle en proximité du cours d'eau *Dora Riparia*. Ce périmètre accueille aujourd'hui de nouveaux espaces à vocation tertiaire, des logements et des lofts ainsi qu'un centre commercial. Cependant, la localisation en marge du site et déconnectée du parc exclut partiellement cette aire des transformations en actuation sur l'aire de *Spina 3*.

⁸¹ Émergence architecturale la plus relevant de *Spina 3*.

Aire Savigliano

Ici, à l'intérieur d'une construction datant de l'époque industrielle, le centre commercial SNOS⁸² a été construit. La réhabilitation de cet élément architectural de valeur permet aujourd'hui de conserver l'identité du quartier et en même temps de renouer avec son image. Aux étages supérieurs du SNOS, des bureaux ont été installés, ainsi que des lofts. La Commune a notamment prévu d'intégrer à cette portion de territoire des activités de *new economy*, par exemple des entreprises actives dans l'informatique.

La gare ferroviaire *Dora*, tangente à *Spina 3* et située à côté du SNOS, subira d'importants travaux qui la rendront complètement souterraine. Aujourd'hui, elle permet la connexion avec l'aéroport *Caselle*, à l'Ouest de la ville. Cependant, suite à l'enterrement des voies ferrées le long du *Passante Ferroviario*, un dénivelé entre les nouvelles voies souterraines et les voies de surface se connectant directement à l'aéroport s'est créé. Ainsi, la connexion vers l'aéroport *Caselle* sera garantie à partir de la gare de *Rebaudengo*, sur le site de *Spina 4*.

Aire Valdocco

Il y a dix ans déjà, sur ce terrain, l'*Environment Park*⁸³ a été construit. Il s'agit d'une structure destinée à la recherche dans le domaine des énergies renouvelables et des technologies avancées. Un élément particulier d'*Envi Park* est sa structure : il a été construit de manière à ne pas avoir, ou presque, de visibilité, pour s'intégrer au mieux dans la faune naturelle et limiter ses nuisances visuelles. Ainsi, parois et toitures sont végétalisées et la hauteur de la construction ne dépasse pas deux étages hors sol.

Dans la deuxième portion de l'aire *Valdocco*, des immeubles à destination résidentielle ont été construits, dont presque la moitié sont des logements subventionnés (HLM). Il s'agit d'immeubles à cour, d'une hauteur relativement importante, qui créent un petit quartier en proximité des espaces naturels et qui en même temps, une fois le *Passante Ferroviario* achevé, seront très proche du centre-ville.

Aire Vitali

Cette aire accueille le *Vitalipark*, une importante construction destinée à l'artisanat et à la production donnant un caractère innovant au secteur, lequel comprend également une tour et un hôtel. Pas loin, un centre commercial a été construit. Une place piétonne s'articule entre les différents volumes et offre une vue panoramique sur le futur parc *Dora*. Quatre bâtiments édifiés lors des JO de 2006 et aujourd'hui reconvertis en logements, dont une partie est subventionnée par la Commune, s'affichent également sur le parc.

Sur ce secteur les promoteurs immobiliers disposent encore d'une surface assez importante sur laquelle différents projets ont déjà été prévus. Cependant, la conjoncture économique actuelle bloque le développement de ces zones qui restent donc en friche (Giannini, entretien 2010).

⁸² *Società Nazionale delle Officine di Savigliano.*

⁸³ Il est souvent appelé *Envi Park*, et le sera par la suite.

Sur le site de *Spina 3*, les nouvelles constructions permettront de loger approximativement 13-14'000 personnes dans environ 5'000 nouveaux logements. En plus de l'installation de ces *nouveaux* citoyens, 7'000 nouveaux emplois seront créés (Spinelli in Fondazione Vera Nocentini, 2009). La Commune a entamé une politique d'aide à l'accès au logement, selon différentes pratiques⁸⁴, mettant à disposition de la population des appartements subventionnés. Ce type d'habitat représente environ 40% du parc locatif construit sur le site de *Spina 3* (Giannini, entretien 2010). Cette politique sociale permet d'offrir des appartements de qualité aux personnes âgées, aux jeunes et aux familles en difficulté financière créant une mixité sociale dans l'ensemble du quartier, le restant 60% des nouveaux logements étant dépendant du marché immobilier libre.

ii) Peut-on parler de centralité ?

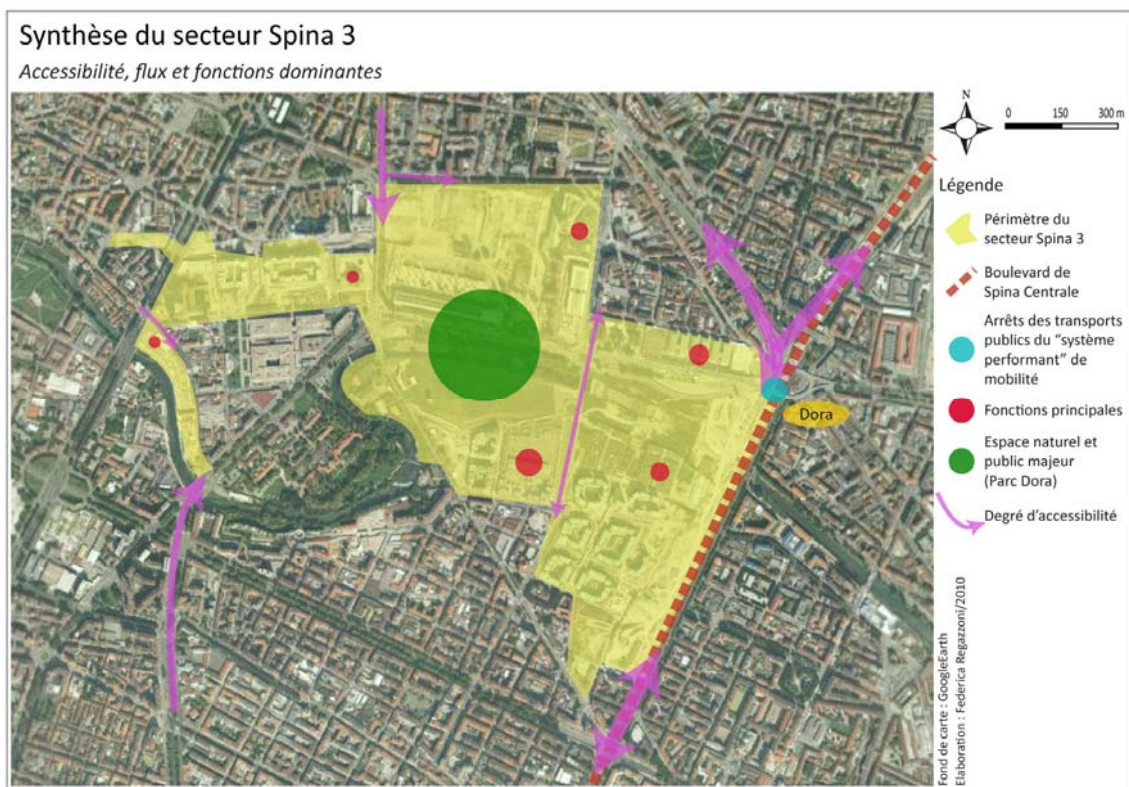


Figure 29 : carte de synthèse du secteur Spina 3.

Juger l'aire de *Spina 3* en termes de centralité résulte être une tâche à la fois compliquée et à la fois élémentaire : d'une part simple parce que les projets sont bien avancés et nous permettent de tirer un certain nombre de conclusions, d'autre part compliqué parce que l'état d'avancement des travaux sur les infrastructures liées à la mobilité n'est pas assez évolué pour permettre une analyse de l'impact de ces dernières sur le développement du quartier.

Spina 3, à cause d'une situation relativement marginale par rapport au centre-ville et par sa fermeture sur elle-même, datant de l'époque industrielle, et qui vient d'être partiellement inversée par les travaux de requalification, demeure moins bien desservie par les transports en commun que les autres sites

⁸⁴ Subventionnement de la part de la commune, accords avec les propriétaires, constitution de coopératives, etc.

analysés. Nous retenons que son écartement du centre-ville et la fracture représentée par le tracé ferroviaire ont engendré ici des conséquences nettement plus perceptibles que sur les autres *Spine*. La mobilité motorisée individuelle a largement été favorisée dans les quartiers limitrophes et ensuite également sur *Spina 3*. Ainsi, la population du quartier est aujourd'hui largement dépendant de la voiture pour tous ses déplacements. Les nombreuses zones destinées au stationnement en proximité des nouvelles infrastructures sont une preuve évidente de cette situation (figure 30).



Figure 30 : exemples des nombreux espaces destinés au stationnement sur l'aire de *Spina 3*. À gauche, sous-secteur SNOS ; à droite, sous-secteur Ingest-Valdellatorre.

La gare ferroviaire *Dora* se localise en proximité du SNOS et favorise donc l'accès au Nord-Est du secteur de *Spina 3*. Cependant, sans une amélioration des connexions par les transports publics en direction de l'Ouest et Sud-Ouest du secteur, la voiture restera le moyen le plus performant pour se déplacer.

Avec l'achèvement du boulevard de *Spina Centrale*, *Spina 3* jouira d'une meilleure accessibilité. Cependant, celle de *Spina 3* sera toujours effectuée en prévalence par l'automobile, car, comme nous le verrons, *Spina Centrale* a le gros inconvénient d'être largement destinée à la voiture.

De plus, étant les logements déjà presque complètement occupés et les fonctions économiques déjà activées, nous pouvons porter une première critique quant au phasage des projets. Il est vrai que les JO de 2006 ont rendu nécessaire la construction des villages média, et ils ont donc déclenché les autres projets. Il aurait tout de même fallu mieux réfléchir aux connexions prioritaires à mettre en œuvre, notamment en ce qui concerne le passage Ouest-Est à travers le boulevard de *Spina Centrale*. Aujourd'hui *Spina 3* subit largement les nuisances et les inconvénients associés aux chantiers du *Passante Ferroviario*, et cela durera encore quelques années. Si à l'époque, quand les voies du chemin de fer étaient encore en surface, l'Ouest turinois était largement déconnecté et séparé du centre-ville, aujourd'hui, *Spina 3* se trouve confirmée dans une situation de marginalité complète. Tout au long de la limite Est de *Spina 3*, le long du secteur *Valdocco*, et jusqu'à la gare *Dora*, il y a seulement deux possibilités d'accéder au nouveau quartier : la première à l'extrémité Sud-Est du quartier et l'autre à la hauteur de la gare *Dora*. Le tronçon qui ne donne aucune possibilité d'accès à *Spina 3* mesure presque un kilomètre de long. Il aurait très probablement fallu prévoir d'autres passages pour désenclaver ce secteur.

Or, sur *Spina 3* une situation qui sera probablement difficile à corriger s'est consolidée: les nouveaux habitants et employés ont tendance à se déplacer en voiture, et même lorsque l'offre sera améliorée, il y aura vraisemblablement des difficultés à modifier cette habitude.

Un autre élément négatif quant à l'accessibilité de *Spina 3* est le fait qu'elle sera toujours déconnectée du système de transports publics le plus performant, à savoir les deux lignes du métro : ni la ligne existante, ni celle en projet ne prévoient de desservir ce secteur. *Spina 3* est ainsi connectée prioritairement par des lignes de bus, qui subissent de fortes contraintes liées au trafic automobile, ainsi que par des lignes de tram qui aujourd'hui nécessitent une modernisation afin de les rendre plus performantes. Le système ferroviaire suburbain permettra à *Spina 3* de se connecter rapidement au centre-ville ou à d'autres pôles urbains, voire suburbains. Cependant, un tel service n'offre sûrement pas les mêmes fréquences qu'un service urbain. Sans une adéquate amélioration du réseau des transports publics en direction de *Spina 3*, celle-ci, bien qu'elle soit relativement proche du centre, sera largement dépendante de la voiture.

Nous retenons donc que cette portion de ville ne jouira jamais de la même accessibilité que les secteurs étudiés précédemment, à moins que d'importantes améliorations des réseaux de transports en commun ne soient réalisées. À souligner également la grande importance accordée à la voiture, qui rend aujourd'hui peu attrayante toute forme de mobilité douce faute d'un manque chronique de pistes cyclables en réseau, de trottoirs et surtout de passages piétons.

Comme présenté auparavant, à cause de ses dimensions importantes *Spina 3* a été subdivisée en sous-secteurs. Ceci en raison de la nécessité de simplifier la requalification et la reconstruction des différentes parties, mais également dans une logique de complémentarité fonctionnelle et de répartition équitable des fonctions principales afin de ne pas créer d'importants déséquilibres entre les divers secteurs. Lors de plusieurs visites dans le secteur de *Spina 3*, les limites des sous-secteurs ont tout de suite été évidents : chaque périmètre résulte déconnecté des aires limitrophes ; l'architecture varie fortement d'un sous-secteur à l'autre, empêchant d'avoir une vision d'ensemble ; les routes séparent les différents périmètres au lieu de les mettre en contact ; l'organisation interne des sous-secteurs est en général tournée vers leur centre, c'est-à-dire dans une vision d'exclusion du contexte environnant plutôt que d'intégration. Aucun parcours ou chemin n'a été pensé dans une logique de mise en relation des sept sous-secteurs. Le seul élément de cohésion entre les différentes composantes de *Spina 3* devrait être le parc urbain *Dora*, parc qui renferme aujourd'hui tous les espoirs de réussite du processus de requalification de *Spina 3*. En effet, d'après de nombreux professionnels, le parc correspond au dernier pivot pour offrir un meilleur futur à *Spina 3* (Giannini, entretien 2010 ; Spinelli in Fondazione Vera Nocentini).

Revenant à la question de complémentarité fonctionnelle des sept sous-secteurs, nous pouvons effectivement observer l'existence d'une potentielle interdépendance des périmètres : *Ingest-Valdellatorre*, suite à la présence de la curie métropolitaine, renferme principalement un caractère culturel et directionnel, *Michelin Nord* et *Paracchi* ont une vocation principalement résidentielle. *Michelin Sud* et *Savigliano*, grâce à la présence des centres commerciaux et des bureaux, renferment un caractère fortement économique, *Valdocco* devrait être pensé notamment en fonction d'*Envi Park*, cependant le rôle du résidentiel demeure prépondérant. Enfin le site de *Vitali* comprend à la fois résidences, commerces et activités productives. Nous pouvons en conclure que sur *Spina 3* il y a une sorte de vision de complémentarité fonctionnelle des sous-secteurs. Cependant cette démarche a créé

des micro-pôles éparpillés sur l'ancienne friche sans pour autant qu'ils soient réellement en relation entre eux. Les sous-secteurs ne se *parlent* pas, chacun est un élément déconnecté des autres rendant vaine toute opération de complémentarité.

Toutes les autres activités présentes sur *Spina 3* ont un caractère limité au quartier, voire à l'îlot, et s'installent dans un contexte de pénurie de services à la population. En effet, les quartiers environnants, comme pour les autres friches, sont apparus suite à l'industrialisation de la ville et ont accueilli les nombreux ouvriers nécessaires au fonctionnement des usines. Il s'agit encore aujourd'hui de quartiers assez pauvres et qui enregistrent de faibles densités en services publics.

Au final, nous pouvons retenir que les seules infrastructures qui sont aujourd'hui en mesure de polariser des flux sont, dans une moindre mesure SNOS et dans une mesure nettement plus importante le centre commercial *Dora* situé sur les terrains de *Michelin Sud*. Ce centre commercial, beaucoup plus grand que la galerie marchande SNOS, s'articule autour d'une grande esplanade publique et offre des services de tout genre : kiosques, restaurants et boutiques de marque, salles de cinéma, supermarchés, ainsi que cabinets médicaux privés et services de tout type. Bref, un vrai centre commercial du XXI^e siècle. D'après nos entretiens, ce centre commercial semblerait constituer un attrait pour l'ensemble de la Ville de Turin. Sandra Giannini du *Comitato Parco Dora* nous a confirmé qu'effectivement le seul vrai élément polarisateur de *Spina 3* est aujourd'hui ce centre commercial. D'ailleurs, les centres commerciaux résultent être une des centralités émergentes caractéristiques des villes contemporaines. Toutefois, un centre commercial ne nous permet pas de définir *Spina 3* une centralité à l'échelle de la ville.

Concernant les autres fonctions présentes sur ce territoire⁸⁵, nous pouvons les considérer comme des micro-polarisateurs, ou bien ayant des champs d'influence particuliers ce qui ne nous permet pas de les définir telles que des centralités à rayonnement de la ville. C'est notamment le cas de la curie métropolitaine, d'*Envi Park* ou du futur *Vitalipark*.

Le rôle du centre diocésain est bien sûr culturel, mais le discours fait précédemment par rapport à l'École Polytechnique reste valable et se renforce même. Il s'agit d'un pôle urbain à rayonnement important en raison du fait qu'il regroupe toutes les autorités cléricales à l'échelle de l'aire métropolitaine, cependant son champ d'influence demeure très sélectif. À notre avis, la curie peut être considérée une centralité culturelle en dehors du système de *Spina 3*.

Tous ces facteurs nous portent à conclure que sur *Spina 3* ils manquent des fonctions dominantes en mesure de capter des flux suffisants pour qu'elle puisse être retenue une centralité à l'échelle de Turin. En accord avec cette observation, Gaschet (2001) souligne l'importance de développer davantage de fonctions économiques par rapport aux fonctions purement résidentielles (à l'échelle du quartier). En effet, une densité d'emplois supérieure à celle de la population résidente crée d'importants flux internes et en direction du secteur concerné et tend à lui garantir l'émergence au sein d'un système urbain en tant que centralité. Nous pouvons affirmer que la densification résidentielle de *Spina 3* s'impose sur celle économique. Au-delà de la carence en fonctions dominantes, il y a également un manque de fonctions de base comme les services publics les plus essentiels. Or, sur l'ensemble de *Spina 3* la densification résidentielle a été largement favorisée, mais en parallèle aucun développement n'a permis d'installer des services et des équipements. Ce secteur présente une importante carence au niveau des services publics à la population, commerces exclus, d'autant plus qu'elle accueille déjà environ 10'000

⁸⁵ C'est par exemple le cas du musée *A per Ambiente*, de l'hôtel sur le secteur de *Vitali*, des centres commerciaux, etc..

nouveaux citoyens (Spinelli in Fondazione Vera Nocentini, 2009). Aucune école, centre d'assistance médicale ou sociale, bureau de l'administration, etc. n'a été implanté sur *Spina 3*. À l'heure actuelle, le seul équipement au service de la population est une crèche itinérante⁸⁶ mise en place par les habitants. Depuis des années la population des quartiers limitrophes attend une ASL⁸⁷, à savoir un établissement sanitaire local. Cependant, la densification produite sur *Spina 3* n'a apparemment pas été suffisante pour la création de cet établissement (Giannini, entretien 2009). Tous les nouveaux habitants de *Spina 3* sont aujourd'hui obligés d'utiliser les équipements publics présents dans les quartiers voisins, aggravant ainsi la situation de surcharge des installations existantes (Giannini, 2009). *Spina 3* englobe donc uniquement quelques microcentralités créant des interactions entre cette portion de la ville et son environnement proche.

Un autre gros problème que nous pouvons observer aujourd'hui est un manque complet d'interaction entre ces différents micro-polarisateurs : chaque infrastructure semble avoir une existence indépendante des autres. Cette vision *compartimentée* est caractéristique de *Spina 3*. Nombreux professionnels reconnaissent une faiblesse conceptuelle dans la subdivision en sous-secteurs de ce territoire, cette dernière a été conçue principalement pour en faciliter la requalification (Spinelli, Bianchetti et Todros in Fondazione Vera Nocentini, 2009 ; De Rossi, entretien 2010 ; Bosio, entretien 2009). Suite à l'aboutissement partiel du processus de requalification, il y a une prise de conscience collective du fait que les projets ont été pensés dans une logique sectorielle, sans jamais prendre en compte l'échelle supérieure, à savoir le périmètre entier de *Spina 3*. Une vision d'ensemble aurait permis une meilleure intégration des sous-secteurs entre eux et également leur intégration dans le tissu environnant.

Comment pouvons-nous parler de centralité lorsqu'un territoire n'a pas une fonction dominante, n'est pas unifié et cohérent, ne favorise pas le brassage social, si ce n'est de manière limitée à quelques endroits, n'est pas dynamique et permet à peine de satisfaire des besoins de base ? Nous sommes très critiques par rapport au résultat de *Spina 3*, peut être également à cause des attentes et de l'importance que la Ville avait accordée à ce site de requalification urbaine. Bianchetti et Todros (in Fondazione Vera Nocentini, 2009) définissent *Spina 3* comme un *playground* : trop souvent *Spina 3* a été considérée comme un terrain où positionner des infrastructures presque au hasard, et trop souvent de nombreuses infrastructures qui auraient dû être localisées ici, ont finalement trouvé une meilleure localisation ailleurs.

Envi Park et SNOS devraient être les piliers de *Spina 3*, mais ils ne jouent qu'un rôle marginal, d'autant plus qu'ils ne sont même pas en relation entre eux. *Envi Park* a tendance à disparaître sous sa couverture végétale (qui au moins cache son état de dégradation avancé). Ce n'est pas ce qui a été réalisé sur *Spina 3* qui fait douter de son pouvoir polarisateur, mais ce qui ne l'a pas été. Les bureaux de la Province de Turin, une exposition scientifique ainsi que son institut, une nouvelle surface muséale pour le musée *Egizio* et une autre pour le musée du cinéma, une infrastructure pour les bureaux RAI, le centre du design, ne sont que quelques exemples d'importantes infrastructures qui auraient dû être localisées sur *Spina 3*. La concrétisation de ces projets aurait favorisé l'essor d'une nouvelle centralité pour la Ville de Turin. Or, rien de cela ne verra le jour à *Spina 3*. Une sensation d'inachevé perdurera encore longtemps sur cette ancienne zone industrielle.

⁸⁶ Cette crèche, fortement voulue par les citoyens, ne dispose pas encore d'un emplacement définitif en raison d'un manque d'intervention de la part de la commune (Giannini, entretien 2010).

⁸⁷ Azienda Sanitaria Locale.

Cependant, les problèmes de ce secteur ne peuvent pas se résumer seulement aux projets non réalisés. Il est également question de qualité des projets construits. Comme nous l'avons souligné, chaque sous-secteur a été traité séparément par rapport aux autres secteurs. Ce processus est fort visible dans les architectures des immeubles, car chaque regroupement semble être une petite ville à part.



Figure 31 : sous-secteurs de Spina 3 déconnectés entre-eux .

Cette vision superficielle de l'aménagement d'un nouveau territoire a causé d'importantes carences qui aujourd'hui influencent fortement une vie de quartier qui pourrait être plus intense. En effet, si d'une part les fonctions introduites dans *Spina 3* peuvent être retenues insuffisantes, d'autre part la densification résidentielle a été mise en premier plan et permettra en total d'accueillir environ treize, voire quatorze-milles personnes qui à elles seules pourraient créer d'importantes dynamiques de quartier (Spinelli in Fondazione Vera Nocentini, 2009). Cependant, en absence de services de base, d'espaces de rencontre, à l'exception des cours d'immeuble, nous trouvons difficile le développement d'une vraie vie de quartier. Au final, les seuls vrais espaces aménagés de manière à favoriser la *rencontre sociale* sont les centres commerciaux ainsi que leurs esplanades.

Comme dit auparavant, le collant entre les différents secteurs devrait être le futur parc de 45 hectares au cœur de *Spina 3*. Il s'articule au centre de *Spina 3* créant des connexions entre les sept sous-secteurs. Il sera traversé par le cours d'eau *Dora Riparia* qui sera sans aucun doute l'élément central de la requalification de cette portion de ville, d'autant plus que les projets prévoient de nombreux jeux aquatiques interconnectés aux cheminements tout au long du parc, créant ainsi un espace de vie agréable. En effet, aucune incertitude n'existe par rapport à la plus-value rattachée à ce parc : valeur symbolique et identitaire en raison des mémoires industrielles conservées ; valeur environnementale ; lieu de détente, de rencontre ; etc.. Pourtant, nous estimons que la création d'un parc urbain ne pourra pas suppléer au manque d'espaces et d'équipements publics, problème qui ne touche pas seulement *Spina 3*, mais l'ensemble du quadrant Nord-Ouest de la Ville. Il s'agit d'une carence présente depuis longtemps et nous ne comprenons pas comment il a été possible de densifier autant, sans réfléchir à des aménagements fondamentaux. Apparemment, tout équipement public a été retenu accessoire pour *Spina 3*.

Nous pouvons ainsi conclure que *Spina 3* n'est pas une centralité aujourd'hui et elle le sera difficilement lors de l'achèvement du parc et des projets en cours. Le parc urbain *Dora* émergera comme poumon

vert à l'échelle de la ville et si les projets de Latz seront respectés, il offrira des espaces publics très attrayants. Cependant, son émergence ne touchera probablement pas de manière conséquente à l'ensemble de *Spina 3*. Cette dernière nécessite des interventions *lourdes* afin qu'elle puisse se confirmer comme étant une nouvelle centralité pour la Ville de Turin.

iii) Recommandations pour la suite des projets

Dans le cadre des recommandations que nous nous permettons de faire pour la suite des projets de *Spina 3*, il nous paraît intéressant de proposer plusieurs mesures qui pourraient améliorer la qualité de vie de ce secteur. En effet, les travaux de requalification étant presque accomplis (à l'état actuel ils ne confèrent pas à *Spina 3* le rôle d'une centralité), nous retenons que ce secteur deviendra difficilement une centralité à l'échelle de la ville dans l'avenir. Néanmoins, entreprendre quelques démarches permettant de rendre ce secteur plus viable s'avère indispensable.

En premier lieu, nous considérons fondamental la mise en place d'un processus permettant aux différents sous-secteurs d'engager des relations entre eux. Le parc sera un premier levier de mise en contact de ces territoires. En même temps, il faudra concevoir des cheminements de mobilité douce entre les sept sous-secteurs. Le secteur de *Valdocco* présente de nombreux défauts, comme par exemple la structure architecturale des immeubles et leur esthétique. La façade de ces immeubles est souvent critiquée. Toutefois, à l'intérieur de ce sous-secteur d'intéressantes passerelles permettant de traverser l'ensemble du périmètre tout en restant écartés de la circulation véhiculaire ont été conçues.



Figure 32 : vue panoramique du secteur Valdocco et des passerelles suspendues.

Ces aménagements se limitent au périmètre de *Valdocco* lui-même. Il serait donc intéressant de prévoir de telles liaisons avec le secteur de *Michelin Sud*, à l'Ouest et en direction du SNOS, au Nord. À l'Ouest de *Spina 3* il est possible de repérer un chemin piéton ainsi qu'une piste cyclable longeant le cours d'eau. Pour poursuivre cette démarche, créer une sorte de parcours thématique mettant en relation les différents témoins de l'époque industrielle (figure 33) qui ont été maintenus et réhabilités dans le périmètre de *Spina 3* pourraient se révéler utile. En effet, à l'heure actuelle ces infrastructures demeurent elles aussi déconnectées et décontextualisées. Bianchetti et Todros posent même l'hypothèse que la raison pour laquelle certains édifices ont été conservés est la difficile gestion de la phase de démolition et d'assainissement du site.



Figure 33 : localisation des témoins du passé industriel présents sur Spina 3.

Presque tous les sous-secteurs présentent au moins un élément industriel, ce qui rend *Spina 3* un parfait musée à ciel ouvert qu'il suffit de mettre en scène. Créer des parcours thématiques permettrait de développer des réseaux structurés dans ce périmètre, valoriser les infrastructures industrielles et créer un sentiment d'identité et d'appropriation pour les habitants du nouveau quartier.

À côté de la création de parcours piétons et pistes cyclables, il sera également essentiel d'améliorer les liaisons en transports publics au travers de *Spina 3* (et donc en relation aux trames de mobilité douce). Ainsi, les flux engendrés par la croissance de ce secteur pourront être transférés de la voiture à des modalités de déplacement alternatives. Créer un espace naturel majeur comme celui représenté par le parc, et en même temps laisser la priorité à la mobilité individuelle motorisée ne peut que produire des effets contraires : d'une part le développement d'un poumon vert pour la ville, et d'autre part le renforcement de l'utilisation de la voiture pour s'y rendre.

La qualité architecturale et urbaine exprimée sur les diverses sites est souvent insuffisante par rapport aux attentes, nous ne pouvons que proposer d'être plus attentifs aux projets proposés par les promoteurs immobiliers. Si sur les terrains encore disponibles seront construits des immeubles *charnière*, peut être que la désagrégation anatomique fort visible aujourd'hui entre les différentes typologies des immeubles se verrait limitée. Nous ne songeons pas à la construction de dizaines d'immeubles identiques, tout au contraire, nous retenons qu'il aurait fallu veiller davantage à l'intégration des différents volumes ainsi qu'à leur qualité, notamment visuelle mais également urbaine. Une meilleure intégration des formes, volumes et typologies aurait pu être possible si, lors de la conception des projets, des échanges d'avis se furent produits.

Améliorer le cadre de vie de *Spina 3* implique également des efforts de la part de la Municipalité : de nouveaux équipements et services à la population demeurent largement indispensables. La

requalification de *Spina 3* passe par des instruments d'aménagement du territoire⁸⁸ qui demandent la participation financière des privés. Instaurer des partenariats publics-privés plus efficaces pourrait permettre à la Commune de profiter des investissements privés dans le cadre de projets à portée publique. Maisons de quartier, places et espaces publics, terrains de jeu, écoles, etc., fortement nécessaires ici comme ailleurs, pourraient alors être pris en charge par les promoteurs privés en échange de bons ou privilèges de construction accordés par la Commune. C'est notamment au travers de politiques de partenariats publics-privés que la Ville a su mettre en place une politique d'accès au logement sur *Spina 3*.

Cependant, il ne suffit pas d'envisager des mesures qui se limitent à une vision interne de *Spina 3*. Elle devra forcément s'ouvrir à la ville, d'autant plus qu'aujourd'hui *Spina 3* résulte fortement déconnectée du système urbain de Turin. *Spina Centrale* pourrait être un premier élément favorisant l'ouverture et la connexion de *Spina 3* au centre-ville.

Ainsi, repenser tout ce nouveau quartier afin qu'il soit bien connecté à son intérieur comme à son extérieur, cohérent, qu'il présente un cadre de vie agréable et des services de qualité, où un certain nombre d'activités se consolide et forme un nouveau terrain dynamique et ouvert, correspondrait à un premier résultat positif en matière de gestion de territoire. Valoriser les éléments stratégiques de ce territoire est une autre nécessité incontournable, à partir du parc urbain et de la rivière, qui revêtent une valeur stratégique à l'échelle de la ville entière.

⁸⁸ Il s'agit des PRiU qui ont brièvement été présentés au chapitre 7.

d) Spina 4 :

i) Présentation du terrain

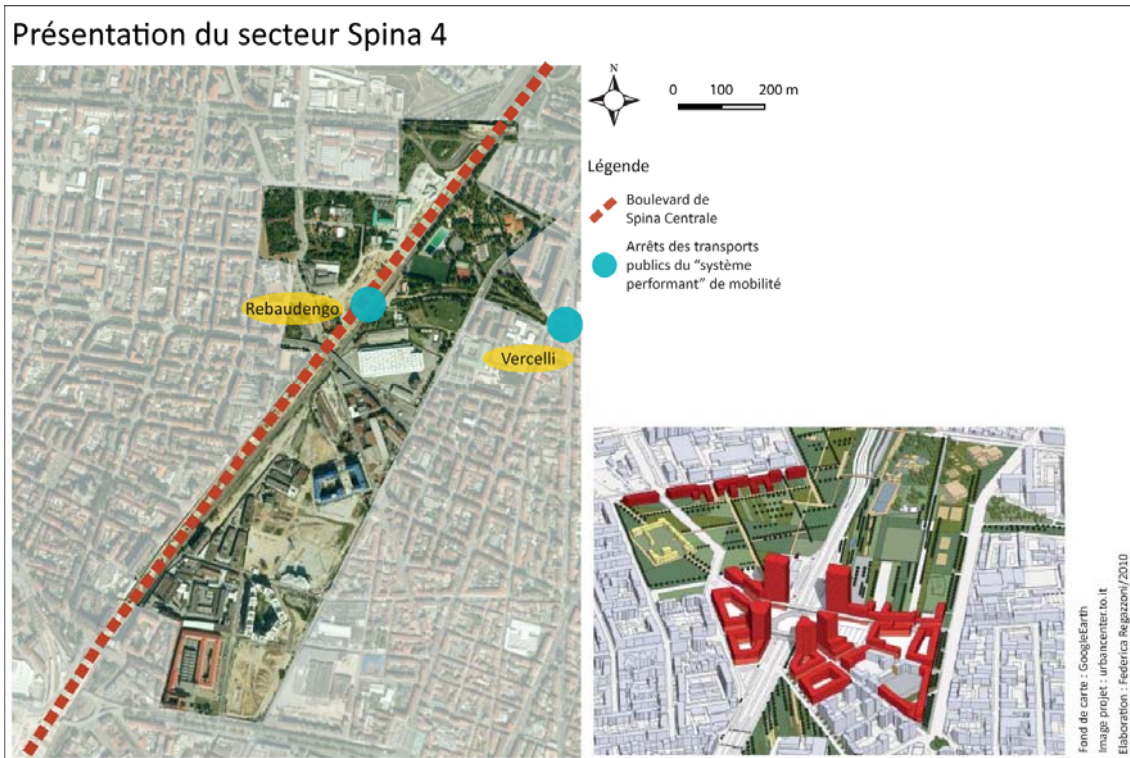


Figure 34 : présentation du secteur Spina 4⁸⁹.

Dernier secteur le long de *Spina Centrale* et situé au Nord de la Ville de Turin, dans une situation périphérique, *Spina 4* mesure environ 71 hectares⁹⁰. Ce périmètre est le plus marginal des quatre terrains d'étude et les projets le concernant prévoient justement de lui donner une nouvelle visibilité à l'échelle de la ville. Le village créé ici lors des JO de 2006, actuellement destiné aux étudiants de l'université, a permis une première ouverture de ce quartier à la ville (comune.torino.it). Il est important de souligner que le Nord de Turin est fortement pénalisé par la présence de l'échangeur de l'autoroute provenant de Milan. Encore un fois le secteur d'étude est circonscrit par des quartiers pauvres et d'origine ouvrière. Cependant, dans le cas de *Spina 4*, et de l'ensemble du Nord de la ville, la situation est plus grave qu'ailleurs. Congestion perpétuelle des axes routiers, pollution, pauvreté et situations sociales difficiles, mauvaise qualité du bâti, manque d'espaces publics et de zones naturelles et carences de fonctions de base sont les caractéristiques principales de cette zone de la Ville. Dans un tel contexte, toute d'intervention se révèle fondamentale. Améliorer l'accessibilité, notamment par des réseaux de transports en commun, pourrait être un premier levier pour désenclaver cette partie de la ville.

⁸⁹ Cette figure se trouve également dans un format plus grand dans les annexes (Cf. annexe 16).

⁹⁰ Le périmètre de *Spina 4* peut correspondre à un rectangle mesurant environ un kilomètre de long sur environ 500 mètres de large.



Figure 35 : exemples de dégradation physique et sociale du Nord de la Ville de Turin⁹¹.

Sur l'aire de *Spina 4*, la nouvelle gare ferroviaire de *Rebaudengo*, qui offrira un moyen alternatif et durable d'entrée à l'aire turinoise, est en train d'être construite. Comme annoncé plus haut, elle sera également l'interface nodale en direction de l'aéroport *Caselle*. Ainsi, cette zone deviendra une nodalité importante pour la ville entière.

En général, les projets de base établis pour le secteur de *Spina 4* prévoient d'installer dans ce périmètre des pôles tertiaires, dans le but d'alléger les flux en direction du centre-ville et en même temps de développer économiquement cette partie de la ville, qui à nos jours demeure fortement dépendante du reste de la ville en raison d'un manque chronique de fonctions de base (De Rossi, entretien 2010). Les projets pour ce site sont nombreux et comprennent la création de nouveaux logements, la redéfinition et l'agrandissement du parc urbain du *Sempione*, la création d'emplois afin d'annuler la connotation de quartier-dortoir et périphérique du secteur. L'objectif de tous ces projets est de favoriser la mixité fonctionnelle et sociale. Des efforts doivent être entrepris pour insérer dans le tissu urbain des commerces et des services à la population, car ils sont très rares. De même, des efforts doivent être entrepris par rapport à l'entretien du parc immobilier existant et des espaces publics en général afin de garantir aux citoyens un meilleur cadre de vie. L'aménagement du parc *Sempione* se révèle fondamental dans une aire où le vert n'est que rarement une réalité. Le réaménagement et l'agrandissement⁹² du parc *Sempione*, offriront un espace public de qualité, conservant des traits d'histoire par le biais du maintien de certaines structures industrielles (europaconcorsi.com).

Il est important de remarquer que l'état d'avancement des travaux de requalification urbaine de *Spina 4* est très limité. Ainsi, nous pouvons uniquement nous exprimer à propos de ses potentiels à devenir une centralité à l'échelle de la Ville de Turin selon des termes largement théoriques. Récemment, un

⁹¹ D'après ces photos il est possible de voir la dégradation du tissu urbain et social. Des clochards fouillent dans les poubelles et ont instauré leur demeure au-dessous d'un camion.

⁹² Le parc couvrira aussi des terrains anciennement occupés par *Iveco*, lui permettant de s'agrandir d'environ 43'000 mètres carrés (zipnews.it). La modification du tracé du chemin de fer qui deviendra souterrain libérera aussi des terrains dans l'actuel *Parco Sempione*.

nouveau projet de requalification urbaine touchant au Nord de la ville vient d'être déposé. Il s'agit du projet *Variante 200* qui influencera en large mesure le développement futur de *Spina 4*.

ii) *L'avenir de Spina 4 c'est le projet Variante 200*

La 200^{ème} variante au PRG de la Ville de Turin, *Variante 200*, propose la restructuration d'une large portion du Nord de la Ville, *Spina 4* y comprise.

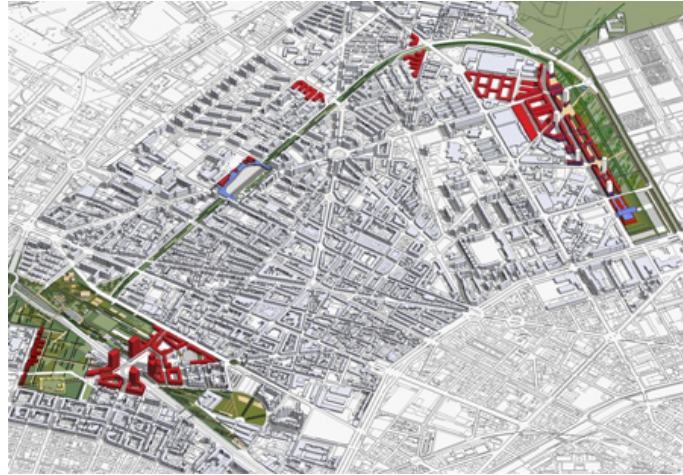


Figure 36 : périmètres de *Spina 4* (à gauche) et de *Scalo Vanchiglia*⁹³ (à droite).

Variante 200 se veut comme l'évolution des pratiques d'aménagement du territoire de la Ville de Turin. En effet, ce projet englobe différentes thématiques pour enfin proposer un projet urbain à vision intersectorielle. Processus de densification (par le biais de requalification de friches industrielles et de quartiers dégradés) pensé en parallèle à l'aménagement de nouvelles infrastructures de transports en commun performants ainsi que prise en compte de politiques environnementales. La thématique centrale du projet *Variante 200* est la mise en service d'une deuxième ligne de métro venant emprunter des anciennes voies de chemin de fer. Ces dernières seront couvertes pour permettre la création d'un *parc linéaire* en surface en proximité de *Scalo Vanchiglia*.

La station terminus de cette deuxième ligne de métro sera justement la gare *Rebaudengo*, sur le site de *Spina 4* et conférera au secteur encore plus de visibilité et d'accessibilité à l'échelle de la ville. Ainsi, pour résumer, la gare *Rebaudengo* accueillera le réseau métro et ferroviaire. Ce dernier permettra d'une part d'accéder au centre-ville en passant par le *Passante Ferroviario*, d'autre part de se connecter à l'aéroport *Caselle*, à l'Ouest de la ville. *Variante 200*, outre au projet de création d'une deuxième ligne de métro, prévoit, comme dit, d'importants processus de requalification du tissu construit du Nord de Turin.

La zone de *Variante 200* couvre une surface de transformation qui mesure environ un million et demi de mètres carrés⁹⁴ (150 hectares). Des nouveaux logements et des nouvelles surfaces destinées à la

⁹³ Il s'agit d'un ancien dépôt pour les marchandises, qui est entouré par plusieurs usines et dépôts industriels actuellement en friche.

⁹⁴ Le périmètre de *Spina 4* mesure environ 71 hectares et celui de *Scalo Vanchiglia* en mesure presque 75 (comune.torino.it ; urbancenter.to.it)

recherche, aux activités tertiaires, aux services à la population viendront qualifier l'image d'un Nord en situation de marginalisation et d'exclusion avancées. Nous retenons ainsi que la démarche entreprise par la Municipalité de Turin lui permettra de désenclaver le Nord de la ville et peut-être de constituer une ou plusieurs nouvelles centralités⁹⁵ à partir de ces projets de requalification. À notre avis, avoir décidé d'intégrer *Spina 4* à ce nouveau projet permettra d'obtenir des résultats encore meilleurs que si les transformations avaient été entreprises séparément.

L'ensemble des informations récoltées sur ce nouveau projet nous pousse à être positifs par rapport à *Variante 200*. Sans vouloir entrer dans les détails, la Ville de Turin montre, par le biais de ce projet, avoir pris conscience d'un certain nombre de défaillances dans les démarches de requalification précédemment réalisées. Le projet *Variante 200* prévoit un important processus de communication et de participation de la population dans la vision de *faire la ville avec* ses citoyens, processus que nous espérons sera entrepris sérieusement, d'autant plus que ce projet touche à un territoire socialement fragile. Un centre informatif a été établi dans les alentours de *Scalo Vanchiglia*, du marketing urbain (peintures sur les murs, affiches, etc.) a été entrepris pour impliquer et informer la population et un concours pour trouver un nom à ce projet a été publié. Il y a également la volonté de créer une *Società di Trasformazione Urbana*⁹⁶ (STU), c'est-à-dire une société regroupant acteurs privés et publics dans une démarche coopérative de gestion des projets. L'avantage des sociétés de transformation urbaine par rapport aux *anciens programmes complexes* (PC) adoptés pour les *Spine* est de créer un partenariat public-privé dès le début du processus de planification, avec comme objectif d'élaborer, aménager et construire ensemble les projets afin d'obtenir les meilleurs résultats et non seulement de trouver des financements pour leur construction.

Concernant la création d'une nouvelle centralité nous croyions que les projets proposés pourraient effectivement favoriser l'essor d'un nouveau pôle au niveau de *Spina 4* et notamment au centre du secteur au niveau de la plateforme multimodale. En effet, c'est autour de ce pôle qui se concentre grande partie des projets de requalification.



Figure 37 : projets de requalification du secteur *Spina 4*.

Les projets proposés créent une meilleure situation en termes fonctionnels (mixité et volonté de créer un pôle tertiaire), de qualité de vie, et en particulier d'accessibilité. La gare *Rebaudengo* deviendra un nœud important de la mobilité de la Ville de Turin, pouvant se situer hiérarchiquement juste après la

⁹⁵ Il faut souligner que les deux aires (*Scalo Vanchiglia* et *Spina 4*) ne sont pas en contact direct, mais elles seront intégrées dans une vision d'ensemble du Nord de Turin.

⁹⁶ Société de transformation urbaine.

gare *Porta Susa*, voire *Porta Nuova*. Jouir d'une telle accessibilité comportera une ouverture extraordinaire du secteur de *Spina 4* vers la ville et lui permettra de devenir fort attrayante pour de nouvelles entreprises. Une telle démarche permettra au Nord de la Ville d'être redynamisé et de devenir une portion structurante du territoire turinois. Enfin, nous croyons que *Spina 4* renferme d'importants potentiels pour émerger en tant que nouvelle centralité à la fois *économique* et *de flux* à l'échelle de la ville, et cela notamment grâce à l'intéressante accessibilité dont elle profitera au cours des prochaines années.

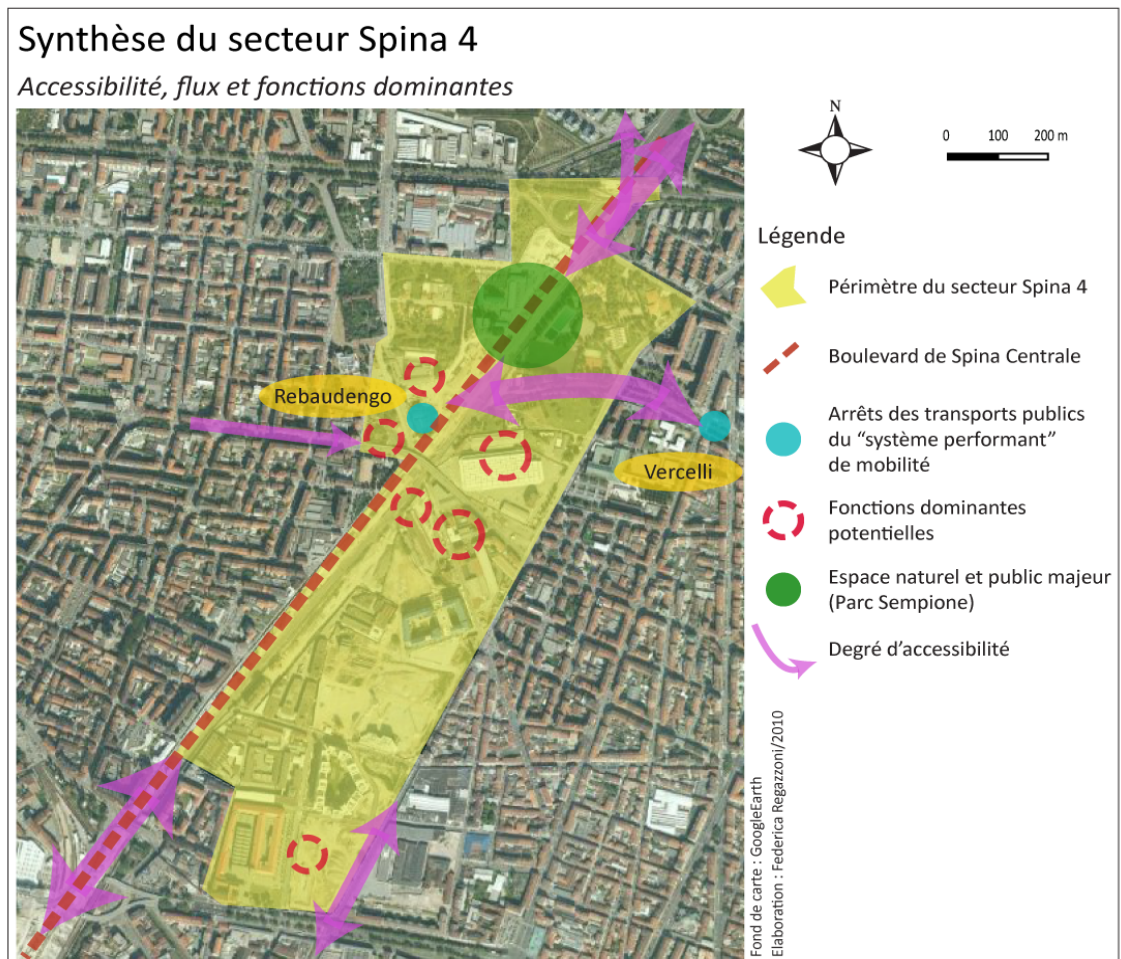


Figure 38 : carte de synthèse du secteur Spina 4.

8.3 Synthèse

Partant du constat qu'une centralité doit posséder certaines caractéristiques, il nous a été possible d'évaluer les quatre *Spina* ainsi que leur évolution en termes de centralités émergentes. Pour cette analyse nous nous sommes concentrés principalement sur les chances que ces sites auront de se localiser au(x) rang(s) supérieur(s) de la hiérarchie des polarités à l'échelle de la Ville de Turin. Suite à l'analyse, nous avons également consacré quelques lignes à des recommandations pour la suite des projets afin d'augmenter leurs possibilités de s'affirmer en tant que lieux polarisateurs à l'échelle de la ville, ou pour permettre d'améliorer la qualité de vie offert à l'intérieur de ces anciennes friches.

Concernant *Spina 1* nous avons pu conclure que suite à l'édification des tours *Porta Europa*, elle deviendra très probablement un pôle attracteur. Elle s'imposera comme centralité *économique* et *symbolique* dans le système urbain turinois. Cependant, il nous a été difficile d'estimer le champ de rayonnement qu'elle pourrait exercer. Afin d'augmenter les possibilités de *Spina 1* de s'affirmer en tant que noyau urbain, il nous a paru intéressant d'envisager des relations entre ce secteur et le secteur adjacent, sur lequel un parc et une gare ferroviaire seront tout prochainement réalisés. Le parc, au niveau de la future gare ferroviaire *Zappata*, deviendra un espace public majeur de cette portion de la ville. Pour cette raison, nous trouvons fondamental d'instituer des parcours piétons et cyclables entre la gare et le nouveau pôle de *Spina 1*, créant ainsi une trame de mobilité douce plaisante et fonctionnellement utile. Elle favorisera la mobilité douce à l'intérieur de *Spina 1*, entre ce secteur et celui de la gare, ainsi que la relation entre le réseau de mobilité douce et celui de transports publics. La continuité établie entre ces deux secteurs leur permettra de profiter mutuellement de leurs atouts.

L'étude de *Spina 2* nous a tout de suite permis de remarquer son pouvoir polarisateur. Elle se situe à l'Ouest du centre-ville, proche de plusieurs polarités déjà consolidées dans le contexte urbain. Les nouvelles fonctions prévues sur *Spina 2* viendraient donc compléter une image de centralité déjà existante qui nécessitait tout de même une revitalisation. *Porta Susa*, cœur des transformations de *Spina 2*, sera utilisée chaque jour par d'énormes quantités de voyageurs, lui permettant ainsi de devenir la gare principale de Turin. *Centralité économique, du pouvoir, de flux, culturelle* ainsi que *symbolique*, *Spina 2* a de fortes chances de devenir le pôle principal de Turin, à côté du pôle représenté par le centre-ville historique.

Au sujet de *Spina 3* nous n'avons pas pu confirmer son potentiel en termes de nouvelle centralité pour Turin. D'après la Commune, *Spina 3* devait devenir la centralité de Turin. Cependant, elle a été *vidée* de toutes les fonctions dominantes : le site requalifié est devenu un grand quartier résidentiel, dont la qualité du tissu construit n'est pas exemplaire et surtout très pauvre en services à la population et en attente qu'un grand parc urbain soit achevé. Les seuls pôles attracteurs sont les centres commerciaux, mais ils ne permettront pas à *Spina 3* d'émerger au sein de la Ville de Turin en tant que pôle urbain. Aujourd'hui, l'avenir de *Spina 3*, et aussi son espoir de devenir une centralité, est le parc urbain, pour lequel il est fondamental de respecter les plans de Latz afin qu'il soit de qualité et jouissant d'une importante visibilité même en dehors de Turin. Cette zone verte majeure renferme d'importants potentiels pour améliorer *Spina 3* en son intérieur, mais aussi en ce qui concerne ses relations avec la ville.

Enfin, concernant *Spina 4* nous avons pu observer que ce secteur se localise dans un tissu urbain très problématique. Les projets initiaux prévus pour *Spina 4* ne lui auraient probablement pas permis

d'émerger en tant que noyau urbain. Ainsi, la volonté d'unifier les projets de *Spina 4* avec le nouveau schéma de requalification concernant *Scalo Vanchiglia*, à savoir la *Variante 200*, se révèle être à notre avis la meilleure solution. L'activation d'importants projets de requalification urbaine concernant une grande partie du Nord turinois, et surtout la mise en place d'une deuxième ligne de métro influencent de manière conséquente le futur de *Spina 4* et de la gare *Rebaudengo*. Cette dernière, accueillant également la liaison vers l'aéroport *Caselle*, deviendra une gare très importante à l'échelle de la ville entière. Ainsi, *Spina 4* jouira dans les prochaines années d'une très bonne accessibilité, de projets de requalification et de densification urbaines lui permettant de polariser des activités, des personnes, des flux et donc d'émerger au sein du système urbain.

À Turin, nous avons analysé des projets qui touchent à des friches de tailles très différentes. D'après nos observations nous pouvons conclure que les dimensions d'un site sont un élément important qui peut influencer la réussite d'un projet de requalification. Gérer une grande surface (comme par exemple *Spina 3*) est compliqué, les enjeux étant multiples. Cependant, cette affirmation ne pourrait être validée que seulement après une recherche comparative sur différentes villes. Nous retenons aussi que l'environnement proche au site de requalification peut agir sur le processus de création d'une centralité. En effet, se localiser en proximité d'un site qui jouit déjà d'un caractère polarisateur, pourrait faciliter l'essor de la nouvelle centralité, et au mieux, l'essor d'une centralité plus importante englobant le site consolidé et le site requalifié.

Concernant plus spécifiquement la question des centralités urbaines, nous croyons que la requalification des friches industrielles est une importante opportunité pour faire évoluer la *ville sur la ville* et lui assurer une croissance, sans pour autant engendrer un étalement incontrôlé. Nous avons déjà évoqué que les villes auront toujours tendance à s'agrandir. Cependant, il est important de veiller à une *croissance contrôlée*. La requalification des friches en est une première occasion dont il est aujourd'hui fondamental de profiter. Leur localisation garanti aux friches les potentiels pour un aménagement du territoire plus durable. Or, concernant notre analyse, nous avons pu remarquer que la Ville de Turin a su profiter des terrains stratégiques présents sur son territoire central pour entreprendre des projets de densification qui ont permis jusqu'à présent d'accueillir, sur les seules *Spine*, plus de 20'000 personnes, ainsi que de créer de nouveaux postes de travail. Ces transformations ont également permis d'activer le secteur immobilier et d'entreprendre des politiques de logements sociaux, favorisant la mixité sociale au sein des sites requalifiés. La reconquête de terrains en friche permet d'ailleurs d'installer de nouvelles fonctions et activités en proximité du centre-ville, de créer de nouveaux espaces verts et naturels améliorant le cadre de vie des habitants.

Nous avons aussi remarqué que, pour qu'une centralité se manifeste pleinement, il faut que des *fonctions dominantes et attractives* et donc capables de générer des flux importants s'y trouvent. Des *fonctions économiques dominantes, politiques et culturelles* aident à garantir la réussite du projet de constitution d'une nouvelle centralité. Au même titre, *l'accessibilité* demeure une caractéristique fondamentale pour constituer une centralité. Elle doit être physique autant que sociale, c'est-à-dire qu'elle doit être garantie au plus grand nombre possible de personnes. Nous estimons que des changements positifs en termes d'accessibilité joueront un rôle fondamental pour un site qui se veut

central. Comme il a été possible de l'observer d'après notre analyse, se localiser en proximité d'une gare principale contribue largement à l'émergence d'une nouvelle centralité. Les gares sont les symboles par excellence des flux, des déplacements, de la concentration, et tendent à garantir le développement de polarités dans leur environnement proche en raison des dynamiques qu'elles produisent.

Grâce à ce travail analytique, il a également été possible de retenir l'importance que des structures telles que les gratte-ciels renferment en matière de construction de nouvelles centralités. Les tours permettent de concentrer au sein d'un seul immeuble une densité importante d'activités (emplois, informations, personnes, etc.) créant ainsi des flux importants. De plus, nous estimons que les tours renferment une *valeur symbolique* incontournable qui leur permet de s'affirmer comme élément reconnaissable et polarisateur du paysage. Elles sont l'expression de la volonté d'apparaître et de symboliser le rôle central du quartier. Vouloir créer une nouvelle centralité passe aussi par des enjeux de *symbolisation*, *théâtralisation* et *mise en scène*.

En s'appuyant sur le cas de Turin, nous retenons que constituer de nouvelles centralités à partir de la requalification des friches industrielles (même si cela permet une densification interne à la ville, par exemple) est une démarche qui n'implique pas forcément la prise en compte de l'ensemble des principes de l'urbanisme durable. À savoir, l'application des principes liés à la *densification qualifiée* n'est pas rattachée au processus de création d'une centralité. Les questions de volume, d'accessibilité et de fonctions l'emportent sur celle de la qualité des espaces publics, du tissu construit, des services, etc.. À Turin l'aménagement des volumes a largement été favorisé par rapport à celui des espaces vides, interstitiels et publics. Cependant, les espaces publics recèlent une valeur importante en milieu urbain, permettant la rencontre, le brassage social, la mise en place d'une vie de quartier, le partage, etc.. Ainsi, une ville disposant d'espaces publics de qualité, interconnectés entre eux, sera une ville qui favorise la mobilité douce, la vie sociale, la qualité environnementale, pour ne citer que quelque avantage. Or, nous avons pu constater que les questions liées aux fonctions (notamment celles dominantes), à l'accessibilité ainsi qu'aux flux demeurent davantage décisives pour pouvoir qualifier une centralité. À notre avis, un territoire, d'autant plus si central, devrait aussi garantir la qualité du cadre de vie. L'enjeu de la qualité est fondamental également pour contraster les forces centrifuges qui opèrent dans la ville contemporaine. Vouloir réduire la décroissance démographiques des villes-centres signifie aussi offrir un meilleur cadre de vie dans ces secteurs.

Cependant, les centralités prennent de la valeur en termes d'urbanisme durable lorsque nous les regardons de plus loin, c'est-à-dire à l'échelle de la ville entière : leur mise en réseau permet de créer une ville mieux structurée, qui est considérée, à une échelle *macro*, sur la voie de la durabilité. Constituer de nouvelles centralités impose une réflexion à double échelle : d'une part à l'échelle locale et d'autre part à l'échelle du territoire, ces deux réalités doivent permettre la mise en réseaux de ces pôles.

Au cours du prochain chapitre nous essaierons de comprendre si Turin pourra dans les années à venir être considérée une ville qui prend en compte les principes de l'urbanisme durable.

9. La Ville de Turin, un système polycentrique en réseau ?

Après avoir établi que la Ville de Turin jouira de plusieurs *nouvelles centralités* dans les années à venir, nous aimerions évaluer si des mesures afin de créer un *réseau* à partir de ce *système polycentrique* ont été entreprises. Comme présenté au cours des chapitres théoriques, une possible solution à l'urbanisme contemporain pourrait être un modèle de ville *polycentrique en réseau*. La ville structurée de cette manière répartit sur plusieurs pôles les fonctions principales, qui sont mises en relation par le biais de réseaux de transports performants. La création d'une hiérarchie de polarités urbaines structure la gestion des réseaux de transport dans une région métropolitaine. Les centralités principales sont directement en contact entre elles et les relations *pôles supérieurs – pôles mineurs* permettent un progressif changement d'échelle.

Les enjeux urbains contemporains suggèrent que les réseaux permettant la connexion entre centralités devraient être des réseaux de mobilité douce et de transports en commun. Une telle démarche garantirait l'accessibilité à un plus grand nombre de personnes, notamment lorsque des réseaux de mobilité douce sont établis en parallèle à ceux en commun.

9.1 Les projets de mobilité de la Ville de Turin

Il est important à remarquer que Turin est fortement dépendante de la voiture et cette dernière influence de façon importante la gestion du territoire. La mobilité individuelle motorisée s'impose sur des moyens de transport soutenables ; ceci rend la zone de la Commune un territoire largement occupé par les voitures. La voiture est partout et la situation se révèle intolérable. L'automobile est l'acteur principal de Turin : elle en conditionne l'économie, l'image au niveau international, mais surtout la vie au quotidien. Une intervention s'impose, afin de mettre en place une meilleure maîtrise de la mobilité collective. Ceci permettrait non seulement de réduire l'importante pollution dont la ville est aujourd'hui *victime*, mais aussi de libérer d'importantes surfaces pour constituer des espaces publics, des voies cyclables et améliorer la desserte des transports publics comme les bus. En effet, ces derniers ne sont pas performants parce qu'ils doivent partager les voies de communication avec les voitures, bien que le réseau de transports publics de Turin soit assez vaste⁹⁷.

Le problème lié à la mobilité motorisée est présent dans l'ensemble de l'aire métropolitaine, mais il est particulièrement ressenti au centre-ville. Ce dernier subit les effets du pendularisme et résulte largement surchargé. La mise en place d'une démarche portant à la constitution de nouvelles centralités est en soit une première bonne pratique. En effet, cela permettra de mieux répartir les flux sur plusieurs pôles. Cependant, s'il n'y a pas de réflexions à l'échelle de la ville entière, constituer de nouvelles centralités pourrait engendrer des effets négatifs. L'augmentation de la mobilité individuelle engendrera une plus grande congestion du réseau, ainsi que pollution, exigences en place de stationnement, etc.. Pour contrer à cet évolution, la mise en place de réseaux de mobilité alternative doit être une priorité, afin de relier et desservir les nouvelles polarités.

⁹⁷ Cf. annexes 3 et 4.

En parallèle aux projets de requalification des friches industrielles, plusieurs projets de gestion de la mobilité sont en cours de réalisation ou d'évaluation. Il s'agit de quatre⁹⁸ grands projets de systèmes de transports collectifs souterrains très performants, venant côtoyer les réseaux de surface qui sont nettement moins performant. Les avantages d'un système de transport en commun souterrain sont nombreux : meilleure efficacité en termes des temps de parcours et de quantités de personnes transportées, réduction importante des nuisances, libération de terrains en surface, désengorgement des routes, etc..

Nous présenterons les principaux projets de réseaux de transports en commun que la Ville piémontaise a entrepris, pour pouvoir ensuite évaluer si les centralités de Turin sont effectivement connectées entre elles par ces axes. Outre aux *Spine*⁹⁹ identifiées au chapitre précédent telles que des futures centralités, il y a à Turin deux autres pôles importants : l'aire du *Lingotto* et l'aire de *Mirafiori*. Le *Lingotto* est en train d'être requalifié de la même manière que le *Spine*, aujourd'hui il comprend de nombreuses fonctions commerciales et des espaces culturels. En proximité du *Lingotto* le gratte-ciel de la Région du Piémont sera construit. L'aire de *Mirafiori* est à retenir comme un pôle monofonctionnel qui attire chaque jour environs 10'000 personnes travaillant sur le site des usines FIAT.

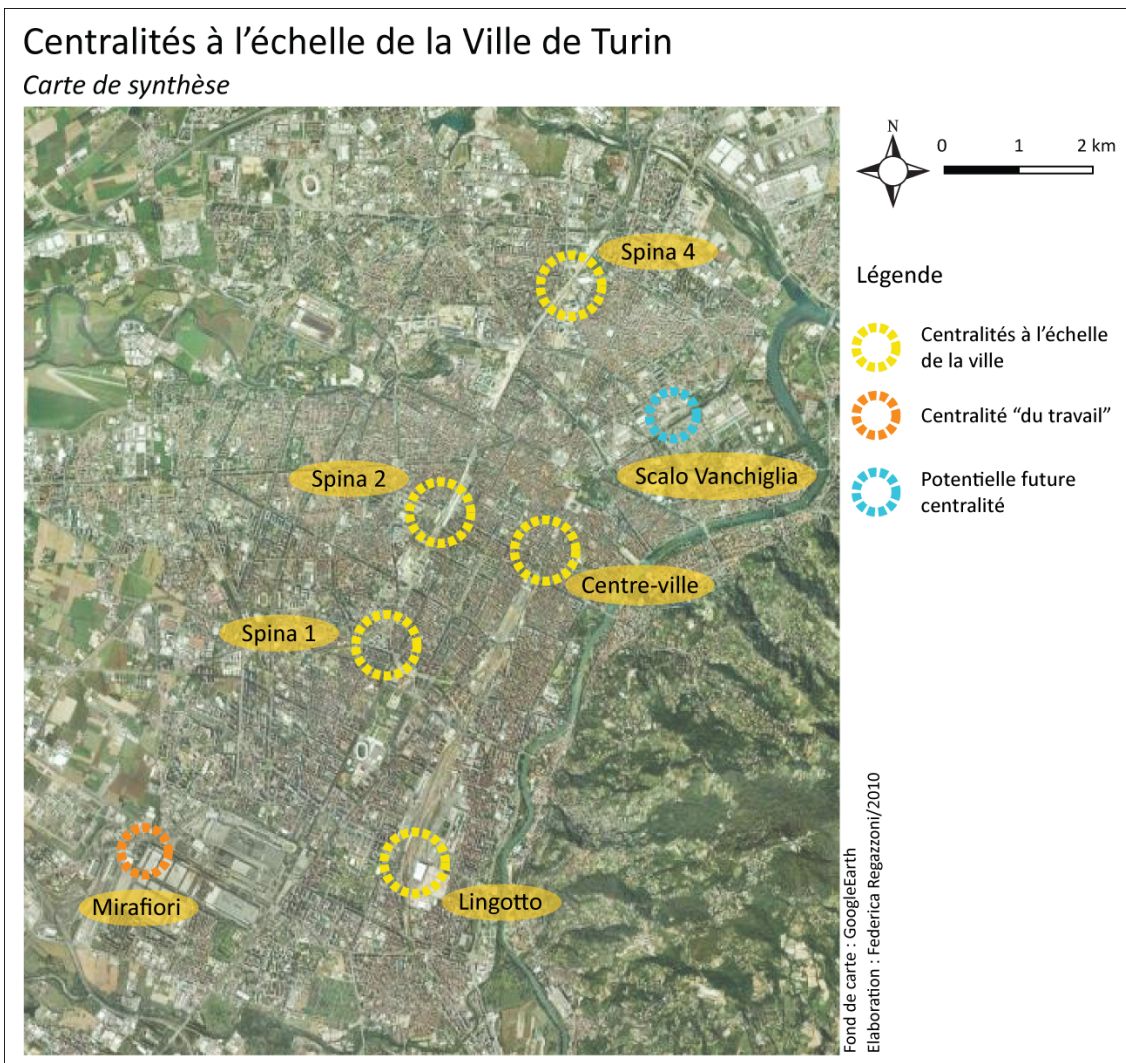


Figure 39 : carte de synthèse, centralités à l'échelle de la Ville de Turin.

⁹⁸ Deux lignes de métro, le système ferroviaire suburbain (*Passante Ferroviario*) et le système ferroviaire à grande vitesse (TAV).

⁹⁹ À savoir, *Spina 1*, *Spina 2* et *Spina 4*.

Ensuite, nous nous concentrerons sur le projet de *Spina Centrale*, boulevard et future colonne vertébrale de Turin.

a) *Le métro souterrain*

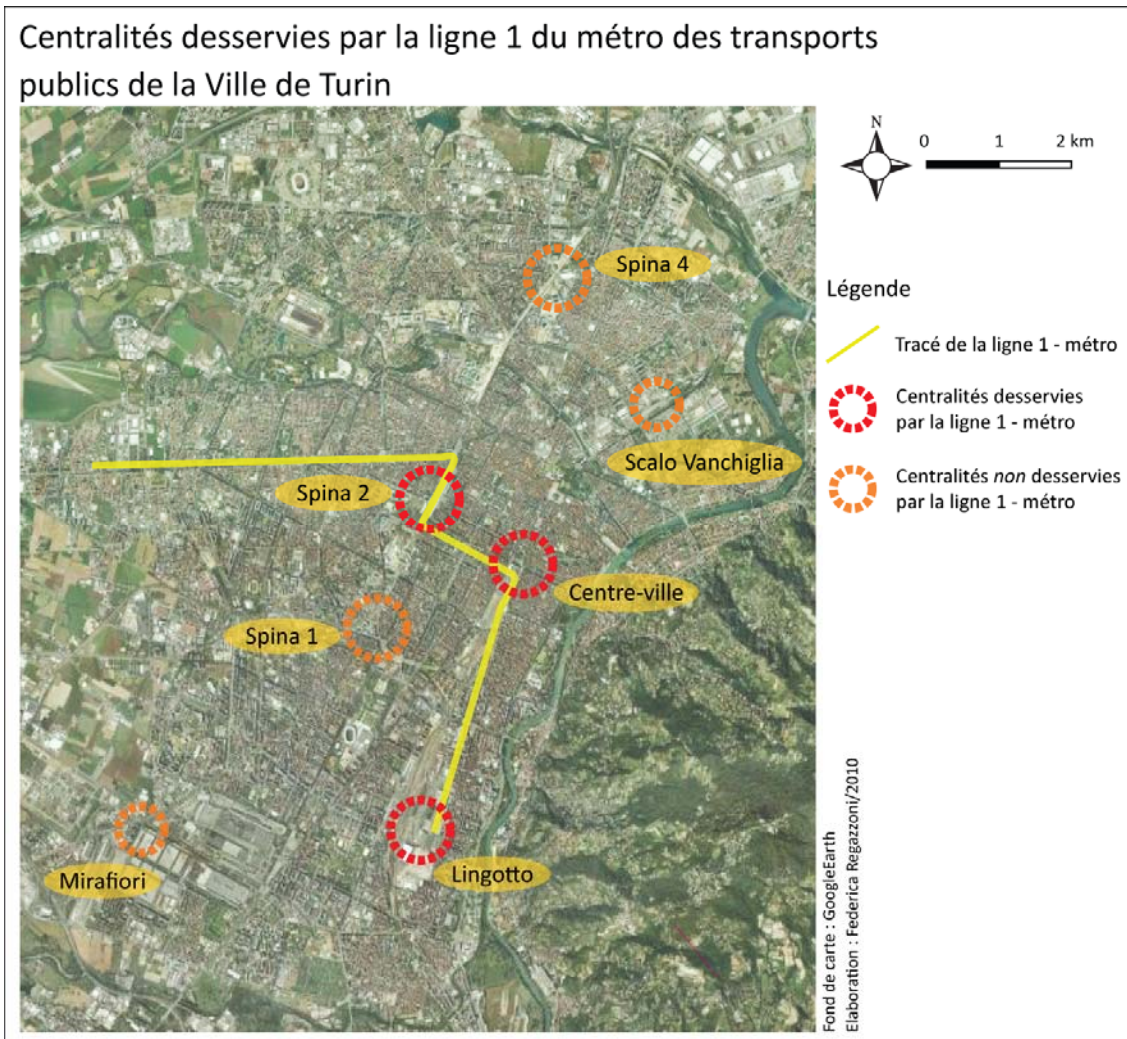


Figure 40 : centralités desservies par la ligne 1 du métro des transports publics de la Ville de Turin.

Une première ligne de métro (figure 40) a été mise en service partiel depuis 2006, en correspondance à l'inauguration des JO hivernaux, et permet de connecter l'Ouest de la Ville au centre-ville. Une fois les travaux terminés, elle permettra de relier ce dernier au Sud-Est de Turin. Un arrêt fondamental de la ligne 1 du est celui de *XVIII Dicembre* (en relation avec *Porta Susa*). Cette station crée une plateforme multimodale entre le système de métro et celui ferroviaire, elle permet donc à la nouvelle gare de *Porta Susa* de confirmer son rôle de gare principale de l'aire métropolitaine. Cette volonté correspond aux indications du PRG, qui prévoit de créer une nouvelle centralité sur le site de *Spina 2*. *Porta Susa* sera ainsi un important nœud de la mobilité dans l'aire métropolitaine turinoise, car elle permettra le croisement de réseaux à différents niveaux : transports publics locaux de surface (bus), métro souterrain et service ferroviaire régional, national, voire international (train à grande vitesse et lignes de chemins

de fer étatiques). D'autres stations de cette ligne nous paraissent fondamentales : *Vinzaglio*, *Principi d'Acaja*, *Re Umberto*, et *Porta Nuova*¹⁰⁰, qui permettent l'accès au centre-ville, tandis que l'arrêt *Lingotto* permet d'accéder à un autre pôle dans le quadrant Sud de la Ville de Turin (aire *Lingotto*).

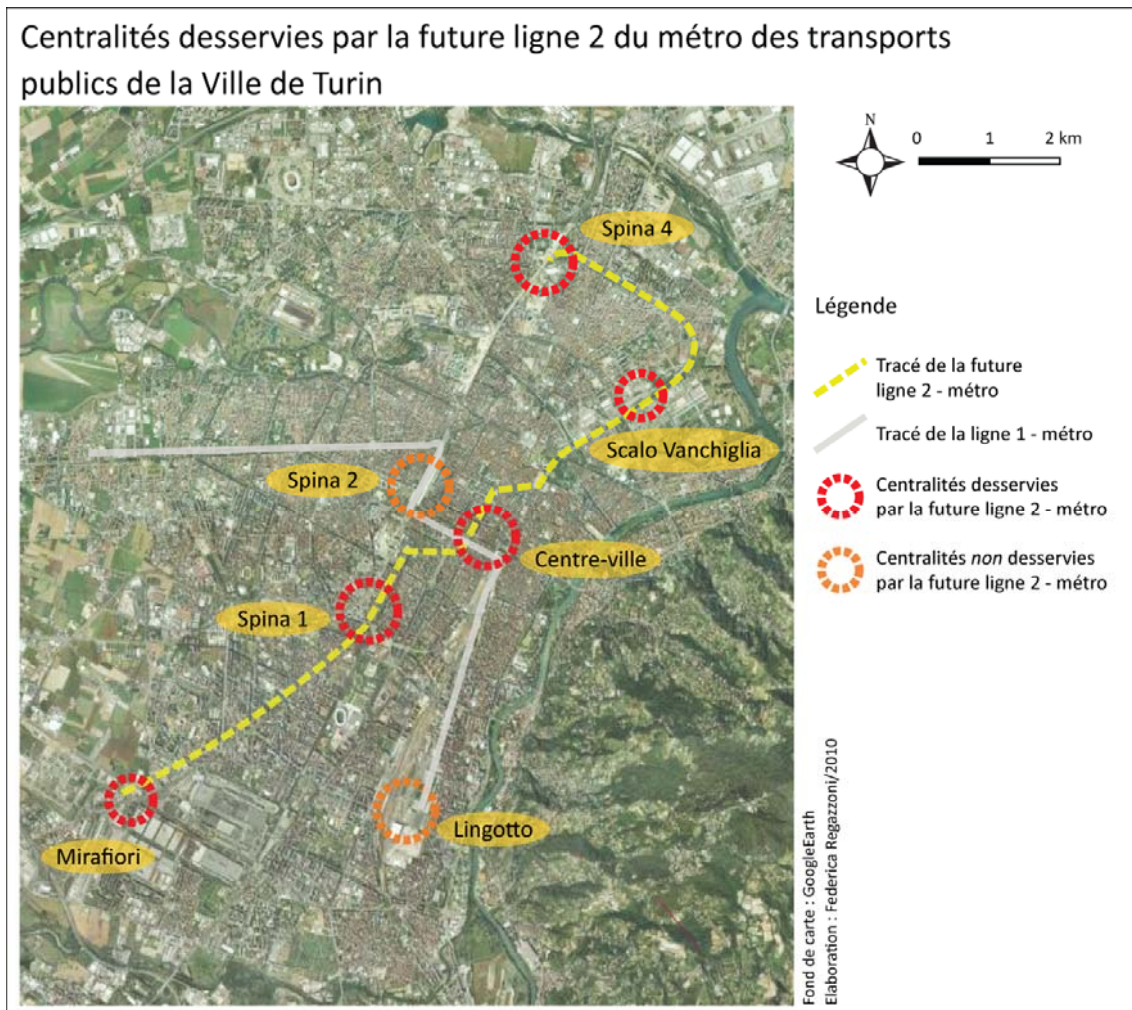


Figure 41 : centralités desservies par la future ligne 2 du métro des transports publics de la Ville de Turin.

Le document *Variante 200* comprend entre autres la réactivation des axes ferroviaires se localisant à l'Est de *Spina 4*, influençant ainsi fortement le développement de cette zone. Une deuxième ligne de métro (figure 41) devrait ainsi voir le jour, elle permettra de connecter la nouvelle gare de *Rebaudengo* (sur le site de *Spina 4*) au Nord-Est de la Ville de Turin (aire *Scalo Vanchiglia*) et au centre-ville pour enfin se prolonger jusqu'à la partie Sud-Ouest de la Commune. Cette deuxième ligne présente plusieurs arrêts qui ont un rôle important dans ce travail, car elles seront localisées en proximité, voire en correspondance, des centralités identifiées sur les *Spine*. L'arrêt *Rebaudengo*, station terminus, permet d'accéder à *Spina 4*. Toute une série d'arrêts sera localisée le long du tronçon de requalification urbaine établi par le projet *Variante 200*, garantissant ainsi une meilleure accessibilité au quadrant Nord de la ville et créant en même temps une dynamique positive entre les projets de densification et les projets d'infrastructures. Plusieurs stations stratégiques favoriseront les connexions avec le centre-ville, la zone de *Spina 2* ainsi que *Spina 1* et en particulier le site de *Mirafiori*. Cette dernière comprend une aire résidentielle populaire qui, comme pour le *barriere operaie* en proximité des *Spine*, se situe en marge d'une aire industrielle.

¹⁰⁰ Cf. annexes 2 et 3.

b) Le Passante Ferroviario

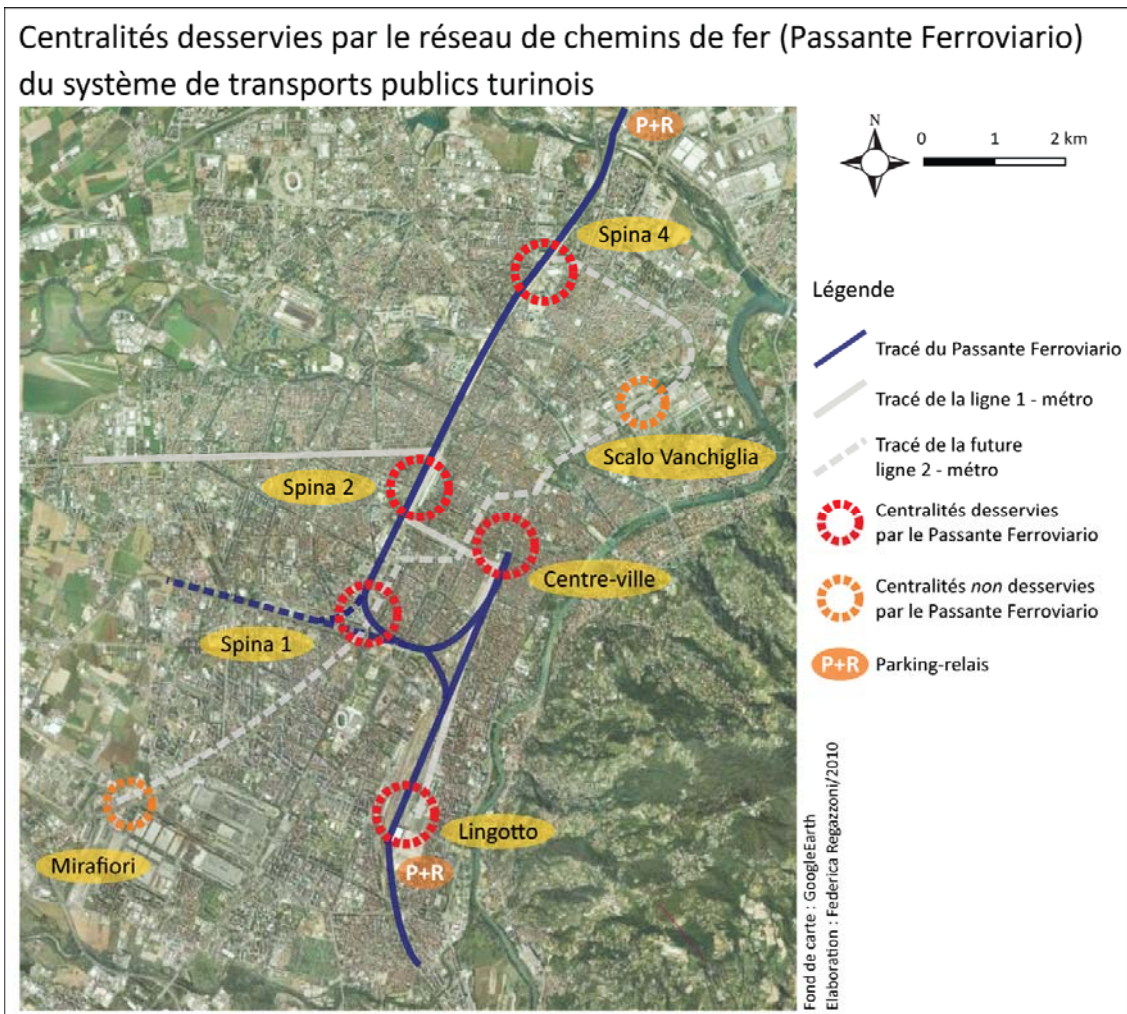


Figure 42 : centralités desservies par le réseau de chemins de fer (Passante Ferroviario) du système de transports publics turinois.

Le projet du *Passante Ferroviario* (figure 42) est l'élément central des projets de requalification de la Ville et il permettra, suite à l'enterrement des lignes de chemin de fer, de rétablir la relation entre l'Est et l'Ouest de la ville. À la place des voies se trouvera le nouveau boulevard de *Spina Centrale*¹⁰¹. Le *Passante Ferroviario*, ironiquement appelé *wafer* (millefeuille) en raison de sa conception sur plusieurs strates, se structure sur trois différents niveaux : en surface il accueillera la mobilité véhiculaire et douce (*Spina Centrale*) tandis que les deux niveaux souterrains seront destinés au transport en métro et ferroviaire (De Rossi, entretien 2010). Concernant ce dernier, il faut tout d'abord souligner que les projets prévoient également de potentialiser le réseau et cela par le biais d'un dédoublement des voies.

¹⁰¹ La thématique de *Spina Centrale* sera développée ultérieurement.



Figure 43 : structure du Passante Ferroviario à la suite de l'enterrement des voies ; en surface boulevard de Spina Centrale.

Le service ferroviaire régional s'organisera autour de sept gares¹⁰², qui favoriseront la connexion entre aires suburbaines et centre-ville, permettant un report modal de la voiture au système ferré par le biais de *parkings-relais* (P+R) sur les sites des gares *Lingotto* (au Sud) et *Stura* (au Nord). Lieux fondamentaux dans le processus de réorganisation du tissu urbain, les gares de *Rebaudengo*, *Dora*, *Porta Susa* et *Zappata* recèlent d'importants potentiels de développement et de structuration urbaine en raison de leur correspondance avec les aires de requalification urbaine identifiées le long du boulevard (*Rebaudengo-Spina 4* ; *Dora-Spina 3* ; *Porta Susa-Spina 2* ; *Zappata-Spina 1*). Toutefois, il faut remarquer que le nœud du *Lingotto* correspondra également à un futur pôle de la ville et que la gare *Porta Nuova* représente aujourd'hui¹⁰³ la gare centrale de la ville. Selon De Rossi, le secteur *Stura*¹⁰⁴ (quadrant Nord) sera, dans les prochaines années, probablement aussi concerné par d'importants travaux de requalification et par l'agrandissement de la gare, la volonté étant de constituer un ultérieur pôle pour Turin.

Les travaux concernant la couverture du *Passante Ferroviario* devraient se terminer en 2011, par la suite il sera nécessaire de procéder à l'accomplissement du boulevard de *Spina Centrale*. En effet, ce dernier n'avance qu'en fonction de l'enterrement et de la couverture des voies ferrées. Comme mentionné auparavant, les gares ferroviaires de *Rebaudengo*, *Lingotto*, *Porta Nuova* et *Porta Susa* seront également desservies par le système de métro et celle de *Zappata* se situera en proximité de l'arrêt *Orbassano* de la ligne 2 du métro. Plusieurs plateformes multimodales se constituent donc dans le tissu urbain de la Ville de Turin.

¹⁰² Depuis le Nord du réseau : *Stura*, *Rebaudengo*, *Dora*, *Porta Susa*, *Zappata*, *Porta Nuova* et *Lingotto*.

¹⁰³ Par le biais des travaux de requalification urbaine de la ville de Turin, la gare principale deviendra la gare *Porta Susa*.

¹⁰⁴ Cf. annexe 1.

c) **Projet TAV¹⁰⁵ Turin-Lyon**

Figure 44 : liaisons du Sud de l'Europe.

Concernant le service ferroviaire international, c'est-à-dire le réseau du TAV, ce n'est que récemment que les différents acteurs¹⁰⁶ concernés par cet important projet ont trouvé un accord quant au tracé. Le TAV permettra une connexion rapide entre Lyon et Milan, passant finalement par le centre de Turin. (De Rossi, entretien 2010). Il n'est pas pertinent développer l'ensemble des vicissitudes¹⁰⁷ liées à l'arrivée du TAV à Turin, par contre il est intéressant de mentionner que l'accord défini récemment permettra au TAV de se connecter directement à la gare de *Porta Susa*, jouant ainsi un rôle fondamental pour cette zone et le reste de la ville. En effet, une telle liaison permettra à Turin de devenir un nœud dans l'important réseau continental. Par le biais du TAV Turin se verra directement connectée au réseau du Sud du système européen, mieux connu sous le nom de *Corridor V Lisbonne-Kiev*. De nouvelles connexions seront établies : en direction de l'Ouest en passant par Lyon ainsi qu'en direction des pays de l'Est, passant par l'important nœud de Milan. Le réseau du TAV est un exemple parlant de l'imbrication des échelles qui se crée à partir des centralités : *Porta Susa* est une centralité à l'échelle de la ville, cette dernière grâce au transit du TAV devient elle-même une centralité au sein du système des villes européennes.

La mise en œuvre d'un réseau ferroviaire à grande vitesse apporte de la visibilité aux *villes-nœuds* du réseau, qui par conséquent peuvent renforcer les échanges, profiter d'investissements et devenir les sièges d'entreprises internationales jouissant de leur bonne accessibilité. La Commune de Turin s'investit dans ce projet dans l'espoir de pouvoir profiter d'importantes retombées positives en termes économiques et d'ouverture à l'Europe (Peano in Bianchetti et al., 2007). Dans une vision plus

¹⁰⁵ TGV – Train à Grande Vitesse.

¹⁰⁶ Principalement Région du Piémont, province et commune de Turin, *Ferrovie dello Stato* et habitants de la *Val di Susa*.

¹⁰⁷ L'alternative était d'éviter de faire passer le TAV par le centre-ville et donc de l'orienter directement sur l'axe de *corso Marche* ou encore sur une ancienne infrastructure ferroviaire périphérique. Cependant, ne pas vouloir connecter le centre-ville au TAV aurait pu signifier l'échec d'un tel projet.

internationale, la volonté est de décongestionner les Alpes, notamment en transférant sur rail les déplacements (personnes et marchandises). Une telle liaison permettra d'ailleurs de réduire les temps de parcours sur la ligne Milan-Lyon.

9.2 Turin, un système polycentrique en réseau ?

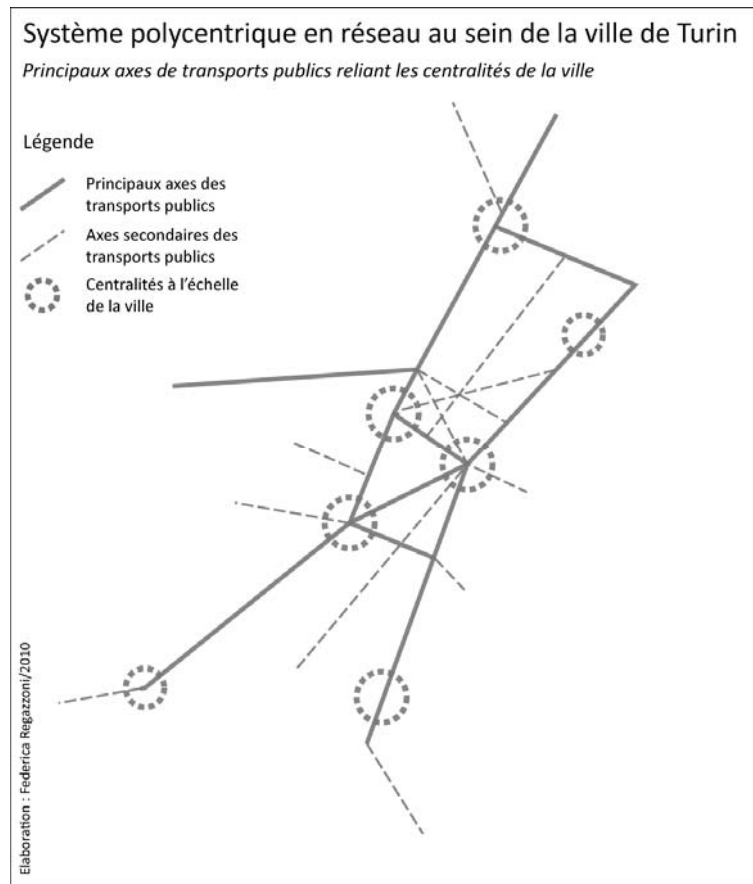


Figure 45 : système polycentrique en réseau au sein de la Ville de Turin¹⁰⁸.

D'après la figure 45 et la présentation des projets liés à la mobilité future, les différentes centralités identifiables à l'échelle de la Ville de Turin seront dans les années à venir bien connectées entre-elles par différents systèmes de transports collectifs. La figure 45 nous permet d'observer comment *Spina 1*, *Spina 2*, le centre-ville et *Spina 4* deviendront d'importantes plateformes multimodales pour l'aire métropolitaine de Turin. Le système de métro et le réseau ferroviaire s'organiseront autour de ces pôles, permettant un changement d'échelle progressif : passage du système régional au système métropolitain, pour enfin accéder au service de transports publics locaux de surface¹⁰⁹, voire aux réseaux de mobilité douce. Or, la Ville de Turin, au cours des prochaines années, changera radicalement son organisation spatiale, passant d'une ville fortement dépendante d'un seul centre, à une ville organisée en fonction de plusieurs polarités complémentaires.

La colonne vertébrale de la nouvelle configuration de la ville est l'axe ferroviaire du *Passante Ferroviario* qui permet de mettre en relation les principales gares de Turin, à savoir *Rebaudengo*, *Porta Susa*, *Zappata*, *Porta Nuova* et *Lingotto*. Nous pouvons observer une volonté de créer des noyaux urbains denses à l'emplacement des sites les mieux desservis, chaque centralité étant en relation avec les nœuds du système de transports publics souterrains. Il est donc important de remarquer que la Municipalité a su identifier des lieux stratégiques au sein de la ville, où entreprendre une démarche de

¹⁰⁸ Dans ce schéma synthétique nous avons préféré ne pas représenter le système de transports publics superficiel et donc plus capillaire pour une question de lisibilité du schéma. Les annexes 3 et 4 présentent des cartes du réseau de transports publics de la ville de Turin.

¹⁰⁹ Cf. annexes 3 et 4.

requalification et densification, et qu'en même temps elle a su les connecter grâce à plusieurs réseaux de transports publics. La Ville de Turin peut donc être considérée comme une *ville polycentrique en réseau*, dont les connexions sont établies par des typologies de transports durables.

Le *Passante Ferroviario*, ainsi que les nouvelles centralités, déplaceront le barycentre de la ville en direction de l'Ouest, donc au niveau de *Spina 2*¹¹⁰. Le long du *Passante Ferroviario*, mais en surface, *Spina Centrale* devra garantir la liaison entre les multiples pôles, devenant ainsi le boulevard principal structurant la Ville. Étant donnée l'importance de ce boulevard, nous nous concentrerons sur ce thème dans le prochain sous-chapitre.

Revenant à la question du *polycentrisme en réseau* à l'échelle de la Ville de Turin, nous croyons que la ville jouira dans les années à venir d'une meilleure organisation du territoire, ce qui lui permettra d'alléger la pression sur le centre-ville en distribuant des fonctions, notamment tertiaires, au sein de plusieurs polarités complémentaires. Nous pouvons affirmer que la Ville a su entreprendre une démarche d'aménagement du territoire en parallèle avec la constitution de nouvelles infrastructures de transports publics qui pourrait permettre un meilleur report modal en faveur des transports en commun.

La décision de vouloir organiser la mobilité autour de systèmes souterrains nous paraît une très bonne décision, notamment car la ville souffre aujourd'hui de graves problèmes de congestion liés à la voiture, lesquels ont un impact sur la performance des transports publics de surface.

Cependant, la Ville de Turin doit élaborer une stratégie efficace pour la mise en place d'un service alternatif à la mobilité individuelle motorisée. Lors des visites sur le terrain nous avons pu observer une ville largement dépendante de la voiture, la Municipalité devrait donc imposer des mesures contraignantes dans le but réduire l'impact de la voiture sur la ville. En effet, la Ville de Turin semble adopter des mesures souples : des *parkings-relais* (P+R) existent à proximité des gares ferroviaires du *Lingotto* (au Sud) et *Stura* (au Nord) ; de nombreux sites pour le *carsharing* existent en ville ; les systèmes de transports publics ne cessent d'être améliorés. Ces mesures doivent bien évidemment être poursuivies et incrémentées, notamment en ce qui concerne la création de plateformes multimodales. À notre avis, ces mesures ne sont, à ce jour, pas assez contraignantes ni efficaces.



Figure 46 : exemple d'espaces qui pourraient être libérés de la voiture

¹¹⁰ Nous estimons que l'aire de *Spina 2* constituera une sorte de prolongement du centre-ville, étant donné sa future vocation en tant que gare principale de la ville de Turin et grâce aux différentes fonctions dominantes qui viendront s'y installer.

La création d'un système de péages urbains, une politique de stationnement visant à réduire les zones de parking au centre-ville et en même temps à augmenter les tarifs, des taxes plus importantes sur l'essence, etc. sont des mesures qui, combinées au processus d'amélioration des réseaux de transports en commun, pourraient se révéler très efficaces.

En effet, la ville est en train de constituer un réseau très performant de transports publics locaux et suburbains qu'il vaudrait bien rentabiliser par le biais d'un report modal de la part des nombreux pendulaires motorisés. Les principaux pôles de la ville jouiront dans les années à venir d'une desserte très performante par les transports publics, qui devrait permettre aux nombreux usagers de la Ville de Turin de réduire leur dépendance à la voiture. Cependant, certaines mesures entreprises par la Ville de Turin nous laissent dubitatifs par rapport à l'effective volonté d'entreprendre des politiques permettant de réduire le trafic automobile.

9.3 Le boulevard de Spina Centrale

Le boulevard de *Spina Centrale* se substituera aux voies de chemin de fer qui sont en train d'être enterrées, il devrait ainsi permettre la reconnexion en surface entre l'Est et l'Ouest de la Ville de Turin.

Jusqu'ici nous pouvons avoir l'impression que cette ville est effectivement en train de devenir une ville modèle, une ville qui se reconstruit sur elle-même, qui conçoit des nouvelles centralités pour enfin les connecter avec un système très performant de transports publics souterrains, créant un exemple à suivre dans les pratiques d'aménagement du territoire.

Néanmoins, même si la ville sera bien structurée par les nouveaux réseaux de transports publics, un gros échec peut être souligné. Les nouvelles centralités de Turin sont connectées par des systèmes souterrains très performants, par contre en surface leur connexion par des véhicules privés risque d'être favorisée à cause de la structure du boulevard (*Spina Centrale*), destiné principalement au transit véhiculaire et venant s'ajouter à un réseau viaire déjà très étendu.

Le cas de *Spina Centrale*, futur axe principal de la Ville de Turin, nous fait douter de la cohérence des pratiques entreprises par la Commune.

Cet axe devrait premièrement permettre la reconnexion entre les deux parties (Est et Ouest) de la ville, qui ont longtemps été séparées par les voies de chemin de fer. *Spina Centrale* comblera la fracture physique constituée par les voies de chemin de fer. Cependant, son rôle de *connecteur* nous échappe. *Spina Centrale* est, et sera lors de son accomplissement¹¹¹, un grand boulevard urbain comprenant moyennement trois à quatre voies¹¹² par sens de marche, s'étalant sur une largeur de plus de 50 mètres. Une sorte d'autoroute urbaine où la priorité est donnée aux voitures. Des aménagements tels que d'énormes giratoires devraient réduire la vitesse de parcours le long de cet axe et limiter l'attractivité de cet axe. Toutefois, nous sommes dubitatifs quant à l'efficacité de ces mesures étant donné que ce boulevard nous a paru déjà largement utilisé, même si les travaux ne sont pas encore achevés. Nous croyons pouvoir affirmer que la fracture créée auparavant par les voies du chemin de fer ne sera par la suite que substituée par celle engendrée par le boulevard. En effet, les passages Est-Ouest demeurent rares et difficiles, notamment pour la mobilité douce.



Figure 47 : boulevard de Spina Centrale.

¹¹¹ Aujourd'hui, le boulevard est terminé à partir de *Spina 1* jusqu'à environ *Spina 2*, et plus précisément jusqu'à l'endroit où sera construit le gratte-ciel d'*Intesa San Paolo*.

¹¹² En plus des voies centrales, *Spina Centrale* comprend aussi une voie latérale de chaque côté qui permet d'accéder aux places de stationnement.

Nous pouvons ainsi observer une première incohérence entre les pratiques entreprises par la Commune avec d'une part la création de plusieurs nouvelles lignes de transports publics visant à réduire la charge véhiculaire du centre-ville et d'autre part la création d'un boulevard. La politique de la Ville favorise largement l'automobile et freine donc les efforts engagés dans l'implantation d'infrastructures de transports publics. D'ailleurs, concevoir un axe important comme celui de *Spina Centrale* et lui permettre d'accueillir une charge importante de véhicules pourrait même aggraver la situation de congestion que connaît aujourd'hui la Ville de Turin.

Spina Centrale sera un connecteur de surface le long de l'axe Nord-Sud entre les différentes centralités de la Ville. Ces centralités sont également connectées entre elles par le biais de systèmes de transports publics souterrains. Or, nous estimons que *Spina Centrale* aurait pu devenir une axialité importante au sein de la ville favorisant la mobilité douce plutôt que le trafic motorisé individuel. On aurait pu ainsi créer un système imbriqué entre transports publics souterrains et mobilité douce en surface, mettant en place une continuité entre les espaces publics et développant un système *polycentrique en réseau*. Ce dernier consentirait le passage progressif de l'échelle métropolitaine à l'échelle locale, de manière durable. La vision que nous avons de ce boulevard se justifie d'autant plus que la Ville de Turin est la ville italienne avec le plus de surfaces publiques végétalisées (comune.torino.it). Dans notre esprit, *Spina Centrale* aurait dû être un boulevard vert favorisant la mobilité douce à travers la ville. Ce boulevard aurait probablement permis une meilleure relation entre l'Est et l'Ouest de la Ville, une réduction de la présence de la voiture ainsi que la création d'espaces publics en réseau, favorisant l'utilisation du tracé par la mobilité lente. Dans cette logique, Turin se verrait non seulement structurée en fonction des transports publics et des centralités émergentes, mais également en fonction des réseaux de mobilité douce et des espaces naturels majeurs.

Nous pensons que ce boulevard pourrait aussi accueillir les voitures, mais de manière différente. C'est-à-dire que les modes de mobilité douce, les espaces naturels ainsi que des pratiques économiques devraient avoir la priorité tout au long de ce tracé. Nous estimons que les bords du boulevard auraient dû être davantage destinés à la pratique commerciale (et non au stationnement des véhicules), notamment en créant des terrasses et des commerces.

À notre avis le boulevard de *Spina Centrale* devrait donc être aménagé différemment. Il s'agit d'un axe important pour la Ville de Turin, d'autant plus qu'il symbolise d'une part les transformations de la ville et d'autre part le passage définitif de la ville industrielle à la ville postindustrielle : aménager un grand boulevard urbain comme celui de *Spina Centrale* représente une façon de revenir aux anciennes modalités de construction de la ville. En effet, Turin a longtemps été construite en fonction de grands boulevards structurant l'organisation spatiale de la ville, venant constituer la trame orthogonale de Turin. L'industrie s'est par la suite imposée sur cette typologie d'organisation spatiale. Vouloir donc symboliser cet axe par le biais de sa mise en scène¹¹³ nous paraît une bonne intention. Cependant, à notre avis, il aurait été intéressant de créer un boulevard qui puisse incarner l'esprit de la Ville de Turin du XXI^e siècle, c'est-à-dire une ville qui cherche à valoriser ses potentiels, à partir des importants éléments naturels présents sur le territoire de la Commune. En effet, Turin n'est pas seulement la ville d'Italie avec le plus de surfaces vertes par habitants, elle se caractérise également par la présence de quatre importantes rivières. *Spina Centrale* pourrait créer des connexions entre les espaces verts de

¹¹³ Tout au long du boulevard de *Spina Centrale*, de gros piliers blancs côtoyant le tracé lui confèrent une valeur symbolique particulière et le rendent reconnaissable.

l'aire turinoise, mais aussi devenir un axe principal renfermant des éléments naturels variés, comme l'eau et le végétal. Cette vision d'aménagement de *Spina Centrale* que nous proposons se légitime également par l'analyse du plan territorial de la Province de Turin (PTCP), car ce document prône la création de réseaux verts interconnectés entre eux et favorisant une continuité entre les espaces naturels.

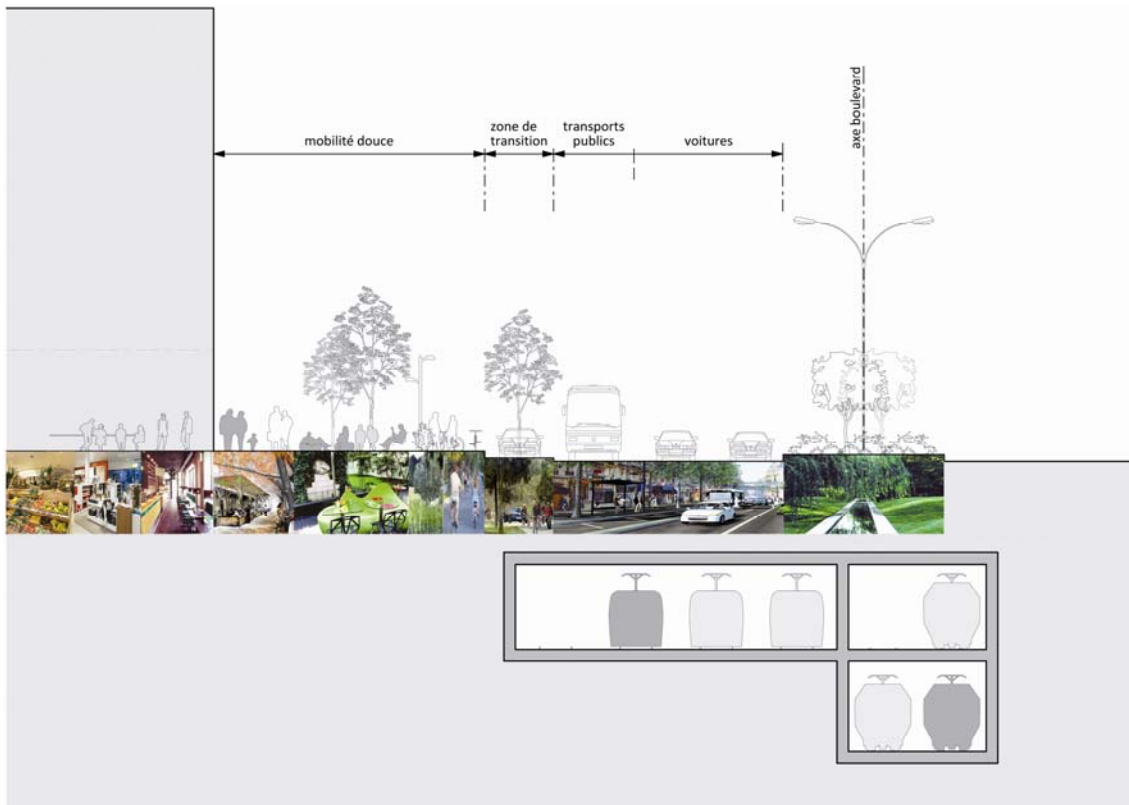


Figure 48 : proposition d'aménagement du boulevard de Spina Centrale¹¹⁴.

Les pratiques de végétalisation sont aujourd'hui fondamentales et cela notamment en milieu urbain, favorisant une meilleure circulation de l'air et créant des espaces de rencontre. Lorsque des parcours verts sont conçus, la mobilité douce et la biodiversité sont encouragées. Structurée de telle manière, *Spina Centrale* deviendrait un boulevard à vivre, à percevoir, à découvrir, au lieu qu'un boulevard de transit automobile comme il est conçu aujourd'hui.

¹¹⁴ Cette figure se trouve également dans un format plus grand dans les annexes (Cf. annexe 17).

9.4 Synthèse

Pour conclure cette partie d'observations sur le terrain, nous pouvons affirmer que la Ville de Turin a su développer un réseau d'interconnexions entre les différents pôles urbains. Les différents axes de transports publics, et notamment les deux lignes de métro et l'axe du *Passante Ferroviario* permettent de créer de la cohérence entre les centralités de la ville, favorisent leurs relations réciproques et structurent donc une ville en fonction du *modèle polycentrique en réseau*.

Cependant, d'après nos observations directes, les relations au sein du *réseau polycentrique* sont, d'après les projets, garanties par des infrastructures de transports en commun, mais la réalité est fort différente. La voiture a tendance à s'imposer comme le moyen de transport privilégié qui assure la cohérence territoriale entre les polarités urbaines. Les problèmes de congestion et pollution dont est victime la ville aujourd'hui pourraient même s'aggraver.

Des mesures incitatives envers les transports en commun doivent être entreprises. En effet, lors de nos visites, nous avons eu l'impression que la ligne de métro¹¹⁵ n'est pas utilisée par les citoyens de Turin. Il semble que ces derniers aient des difficultés à changer leurs habitudes : la voiture reste le moyen le plus utilisé, même lorsque son efficacité par rapport au système souterrain est très discutable.

L'adoption de mesures contraignantes imposant une limitation de l'utilisation des moyens de transport individuels motorisés semble être la seule solution envisageable. C'est dans cette logique que nous exprimons des critiques sur les aménagements actuels du boulevard de *Spina Centrale*. Ce dernier, largement consacré à la voiture, paraît être un exemple du manque de stratégies complémentaires de la part de la Municipalité.

La Ville de Turin est en train de devenir un *système polycentrique en réseau*, mais tant que la voiture occupera une place privilégiée au sein de la Commune, tout effort en vue d'une meilleure organisation du territoire ainsi qu'une meilleure gestion des ressources résultera inefficace.

¹¹⁵ Il s'agit d'un premier tronçon de la ligne 1 qu'à déjà été terminé entre Collegno (à l'Ouest) et *Porta Nuova*.

10. Conclusions

À travers ce travail de recherche nous avons pu découvrir les principaux projets en matière d'aménagement du territoire de la Ville de Turin. Cette ville au cours des 10-20 prochaines années connaîtra d'importants changements en ce qui concerne son organisation spatiale. Le passage d'un *modèle monocentrique* à un *modèle polycentrique* en réseau sera une évolution lui permettant de mieux répartir les intensités urbaines, de mieux gérer la mobilité à l'intérieur et au travers de cette grande ville italienne. Offrir un meilleur cadre de vie aux citoyens ainsi que réduire les forces centrifuges qui se sont instaurées au cours des dernières décennies sont les principaux atouts de ces changements.

Une partie des projets, notamment ceux avec une valeur architecturale particulière, pourraient permettre à cette ville d'acquérir une plus grande visibilité au niveau international. Conquérir une position dans le système des villes internationales signifierait, entre autres, profiter de retombées économiques importantes comme la présence d'investisseurs intéressés par le territoire et le marché turinois. Nous avons pu remarquer que les questions économiques sont à Turin des sujets très délicats. Les administrations publiques connaissent des situations budgétaires difficiles, qui ne leur permettent pas d'accomplir les projets prévus. Cette situation est malheureusement très présente et la Municipalité doit souvent retarder des projets, créant ainsi des situations plus ou moins graves de manque de services à la population. Comme nous l'avons déjà souligné au cours de ce travail, des partenariats publics-privés plus efficaces devraient être conduits afin d'améliorer réellement le cadre de vie en ville et de mieux répondre aux besoins des citoyens.

À propos de la qualité du cadre de vie, s'engager dans une démarche efficace permettra un concret report modal en faveur des transports publics. La domination de la voiture en ville n'est plus acceptable, et encore moins ses conséquences en termes d'encombrements, de pollution et d'occupation de surfaces qui pourraient être utilisées de manière différente, par exemple comme espaces publics et naturels.

Comme souligné au cours de cette recherche, la Ville de Turin dispose aujourd'hui d'importantes surfaces naturelles qu'il vaudrait la peine de valoriser et connecter par le biais de cheminements attractifs de mobilité douce reliés à un réseau performant de mobilité publique. La transition vers un modèle urbain constitué de centralités en réseau devrait favoriser le report modal en faveur des mobilités durables. Cependant, nous avons également pu souligner l'importance d'entreprendre des politiques à la fois incitatives et contraignantes afin d'augmenter les possibilités de réalisation d'un report modal efficace.

De manière plus générale, nos observations nous ont permis de constater que le projet urbain est aujourd'hui une pratique très incertaine et changeante, qui devrait permettre l'adaptation au contexte contemporain. Ce dernier comporte de nombreux enjeux qu'il est important de maîtriser. Abandonner une vision sectorielle en faveur d'une démarche de politiques intégrées, adopter une pratique de gouvernance métropolitaine, élargir le champ d'intervention à des acteurs différents et multiples, penser stratégiquement le territoire pour pouvoir en maîtriser les intérêts et enjeux contemporains sont des pratiques qui pourraient permettre de faire face au contexte actuel d'incertitude et complexité. Ainsi, le projet urbain doit aujourd'hui être conçu tel qu'un outil souple, adaptatif, évolutif et dynamique, qui puisse englober acteurs, enjeux et intérêts différents avec l'objectif de créer de meilleures conditions pour la pratique de l'aménagement du territoire.

Par ce travail nous avons également pu observer que la requalification des friches industrielles est un processus qui permet de limiter l'étalement urbain et de contraster en partie les forces centrifuges. Cependant, apprécier la portée effective de la limitation de l'étalement urbain demeure un enjeu quantitatif difficile à évaluer. Nous pouvons en tout cas rappeler que les projets de requalification déjà achevés par la Municipalité de Turin ont permis à au moins 20'000 personnes et à de nombreux emplois de rester dans le périmètre de la Commune. Les projets des tours *Porta Europa*, du gratte-ciel de Renzo Piano, du gratte-ciel de la Région du Piémont, de *Variante 200*, etc. sont des projets qui permettront à ces chiffres d'augmenter davantage. La requalification des friches industrielles se révèle ainsi une pratique incontournable dans une ville qui veut d'abord achever sa croissance interne avant de s'étaler.

Les friches industrielles sont les dernières, et rares, surfaces inexploitées se localisant stratégiquement en milieu urbain consolidé, ce qui leur confère au préalable une valeur ajoutée. Leur taille généralement importante permet d'établir des projets urbains d'envergure influençant ainsi l'ensemble de l'organisation d'un système urbain global. Une réflexion qui ne se limite pas au périmètre des friches permet d'en estimer les potentialités dans le contexte du *système-ville* et donc de valoriser ces parcelles. La création de centralités à partir de friches industrielles résulte donc d'une vision globale qui s'applique au contexte local. Favoriser l'essor de fonctions dominantes, créer des intensités urbaines, structurer les flux par le biais de réseaux performants de transport collectifs, symboliser la transformation du site, sont des pratiques incontournables pour la réussite d'un projet de constitution de nouvelles centralités. Ce travail nous a permis d'estimer comment, à partir des friches industrielles, il est possible de constituer des nouvelles centralités redéfinissant ainsi la structuration du cadre urbain.

Notre première hypothèse supposant que *la requalification des friches industrielles est aujourd'hui une possibilité pour limiter l'étalement urbain (à travers la reconstruction de la ville sur la ville) et d'autre part pour créer de nouvelles centralités à l'échelle de la ville permettant de structurer la croissance urbaine* se veut ainsi confirmée. Cependant, il nous paraît que la question de la centralité est une question liée de préférence à des enjeux quantitatifs plutôt que qualitatifs. Flux, densités, volumes, fonctions, accessibilité nous permettent d'identifier une centralité. Or, comme nous l'avons souligné à plusieurs reprises, il est fondamental d'intégrer la notion de qualité : qualité des services à la population, des espaces publics et naturels, du cadre bâti ou encore de la desserte de proximité afin de garantir aux centralités des conditions de vie agréables à l'échelle locale. À notre avis créer des nouvelles centralités ne doit pas seulement être une question réfléchie en termes d'amélioration de l'organisation spatiale d'une ville, mais doit également permettre d'améliorer la cadre de vie au quotidien. Il est impératif de réfléchir la notion de qualité à l'échelle de l'unité urbaine, ce concept devra être intégré dans les projets futurs de constitution de nouvelles centralités en milieu urbain.

Nous avons également pu observer que, à une échelle plus grande que celle de la seule centralité, ces nouveaux pôles issus de la requalification des friches industrielles ont permis de développer un système polycentrique en réseau. Nous avons aussi remarqué la plus-value représentée par les tracés ferroviaires préexistants dans la création d'un système de centralités connectées entre-elles. Les friches industrielles sont une possibilité dont nous disposons aujourd'hui pour chercher à atteindre une ville polycentrique en réseau, qui puisse donc incarner les principes de l'urbanisme durable.

Notre deuxième hypothèse supposant que *le processus de constitution de nouvelles centralités, à partir de la requalification des friches industrielles, permet la création d'un système polycentrique et en réseau* se veut donc aussi confirmée. Nous aimerons néanmoins souligner les difficultés à affronter pour l'activation d'un *système polycentrique* en réseau véritablement durable. Aujourd'hui un tel modèle devrait être opérationnel et cohérent grâce aux réseaux de transports publics, permettant ainsi de réduire de manière significative les conséquences négatives de la mobilité motorisée individuelle, garantissant l'accès à un plus grand nombre de personnes et permettant de concevoir une croissance urbaine structurée en fonction de leurs axes principaux. Cependant, à Turin comme ailleurs, la voiture reste le moyen de transport prépondérant de tout déplacement réalisé. Des politiques intégrées doivent être conçues. Il s'agit d'une part d'améliorer l'offre en transports en commun, et d'autre part de limiter l'utilisation des moyens motorisés privés, par le biais de mesures incitatives et coercitives.

La constitution d'un *modèle polycentrique en réseau* ne doit cependant pas se limiter à l'échelle de la ville, mais il doit être envisagé comme un modèle qui peut s'imbriquer à différentes échelles. Les réseaux de mobilité douce à l'échelle des quartiers sont connectés aux réseaux des transports publics urbains, ces derniers sont connectés aux réseaux des transports en commun métropolitains qui seront connectés au réseau ferroviaire et aérien nationaux et internationaux.

Concernant la base de ce travail, c'est-à-dire la question de la centralité, nous aimerions conclure avec quelques réflexions quant à son intérêt en termes de planification territoriale. C'est courant de penser aux centralités en termes de pouvoir organisationnel et structurant du système urbain. Travailler sur la centralité signifie, à notre avis, réfléchir à différentes échelles dans une vision imbriquée et sur une continuité du local (échelle *micro*) au global (échelle *macro*)¹¹⁶. Nous croyons que les centralités ont l'intérêt de permettre d'approcher la question de l'aménagement du territoire à travers des *points d'entrée* différents mais complémentaires. Si nous considérons l'unité urbaine représentée par la centralité et donc son influence à une échelle *micro*, nous avons la possibilité d'apprécier comment une centralité peut permettre de constituer un espace de vie au quotidien. C'est-à-dire un espace qui garantit une desserte de proximité et une qualité du cadre de vie. Prenant en considération la centralité dans une acception plus *macro* nous pouvons par contre apprécier sa capacité de satisfaire un bassin d'utilisateurs plus vaste, déterminer donc sa capacité de structurer les flux au sein d'un système urbain. Seulement en prenant en considération la centralité à des échelles différentes il sera possible d'*agir localement en pensant globalement*¹¹⁷.

¹¹⁶ Cf. figure 49.

¹¹⁷ « *Agir local, penser global* » (Dubos, 1972 cité par cairn.info).

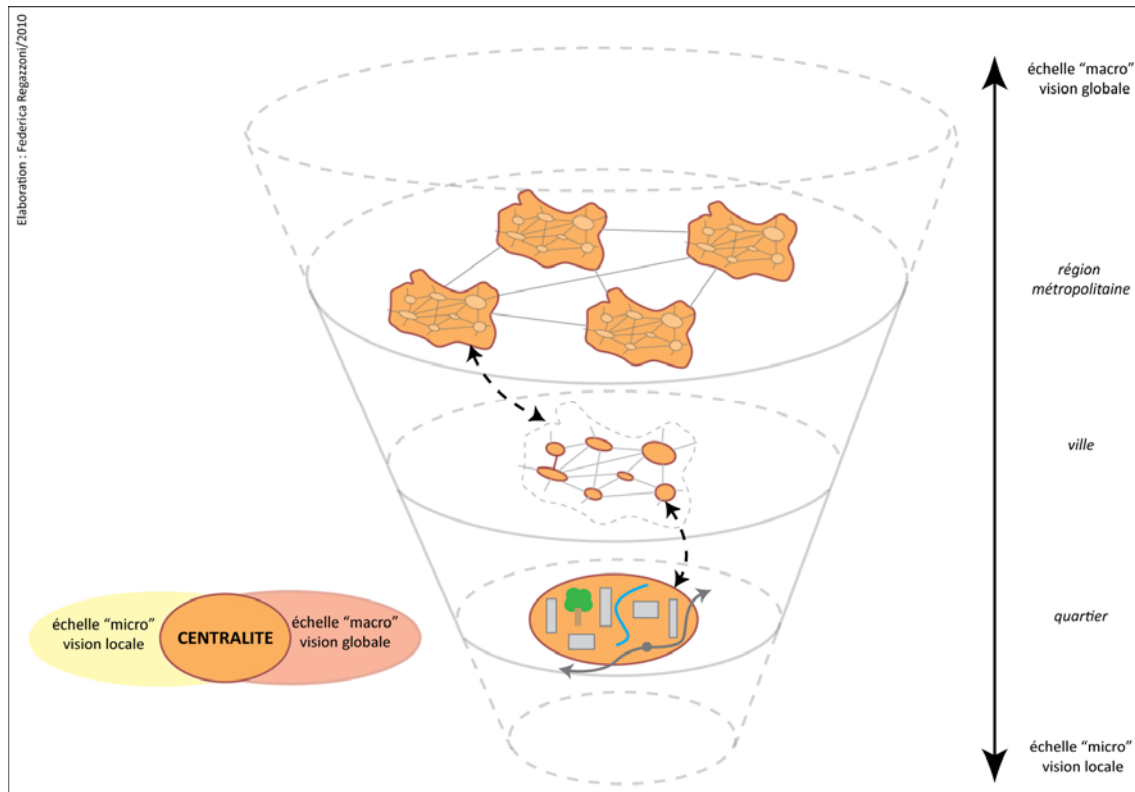


Figure 49 : du local au global en passant par la planification des centralités.

Ainsi, nous pensons pouvoir avancer que la centralité est l'échelon intermédiaire de la pratique de l'aménagement du territoire : la centralité peut être définie à plusieurs échelles, à partir des microcentralités jusqu'aux villes globales, leur mise en réseau pourrait donc permettre de créer de la cohérence entre tous les espaces de vie.

Pour qu'une centralité puisse mieux recouvrir ce rôle, il est à notre avis important de réfléchir simultanément à l'intérieur de l'unité urbaine délimitée par le périmètre de la centralité ainsi qu'en rapport à sa relation à la ville. Nous parlons ainsi de *centralités qualifiées* qui permettraient non seulement de mieux structurer *globalement* la ville (*polycentrisme en réseau*) et de s'aligner aux principes de l'urbanisme durable mais également d'améliorer *localement* le cadre de vie des citoyens. Il serait ainsi possible d'envisager la centralité comme l'échelon opérationnel intermédiaire de toute pratique de l'aménagement du territoire.

11. Bibliographie

Ouvrages et presse spécialisée

ALLAIN Rémy, 2005, *Morphologie urbaine. Géographie, aménagement et architecture de la ville*, Paris : Armand Colin.

AMIDON Jane, 2001, *Radical Landscapes: Reinventing Outdoor Space*, New York : Thames & Hudson, p. 77.

ANDRES Lauren et SADOUX Stéphane, 2005, « Reconstruire la ville sur la ville : densités et centralités en France et en Grande-Bretagne », *Colloques Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance (21-23 septembre 2005)*, www.unil.ch/ouvdd. Consulté le : 9.06.2010.

BAGNASCO Arnaldo et OLMO Carlo, 2008, *Torino 011. Biografia di una città. Gli ultimi 25 anni di Torino, guardando al futuro dell'Italia*, Verona : Mondadori Electa S.p.A.

BERQUE Augustin, BONNIN Philippe et GHORRA-GOBIN Cynthia, 2006, *La ville insoutenable*, Paris : Belin.

BERTRAND Damien, DEPRESLE Bruno, JOUTARD Pierre et VANONI Didier, 2008, *Renouveler la ville. Les nouveaux défis des professionnels de l'aménagement*, Paris : Éditions du Moniteur.

BIANCHETTI Cristina, BARTHEL Elena, MASSA Marco (sous la dir) et al., 2007, « Torino 2005 : appunti di viaggio », *Macramè, trame e ritagli dell'urbanistica*, Facoltà di architettura di Firenze, dottorato in progettazione urbanistica e territoriale.

BIELER Benoît, 2005, « Développement urbain durable : premiers enseignements de la reconversion des friches ferroviaires de l'ouest lausannois », *Colloques Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance (21-23 septembre 2005)*. www.unil.ch/ouvdd. Consulté le : 9.06.2010.

BOCHET Béatrice, 2007, « Débat ville étalée – ville compacte : la réponse des projets lausannois », *Revue économique et sociale*, n. 4, pp. 1-13.

BONARD Yves et THOMANN Marianne, septembre 2009 « Requalification urbaine et justice environnementale : Quelle compatibilité ? Débats autour de la métamorphose de Lausanne », *Vertigo*, vol. 9, n. 2, <http://vertigo.revues.org>. Consulté le : 6.06.2010.

BONDONIO Andrea, CALLEGARI Guido, FRANCO Cristina et GIBELLO Luca, 2005, *Stop & Go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia, trenta casi di studio*, Firenze : Alinea editrice S.r.l.

BRUNET Roger, FERRAS Robert et THERY Hervé, 1994, *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Montpellier : Reclus ; Paris : La Documentation Française.

CABANNE Claude (sous la dir.), 1984, *Lexique de géographie humaine et économique*, Paris : Dalloz.

CAMUSSO Lorenzo, 1995, *Torino*, Milano : Fenice 2000.

CAMPILONGO Giuseppe, 2005, « Aree metropolitane – Città Metropolitane : l'individuazione dell'area metropolitana », *Rapporto Annuale ISPRA*, pp. 9-23.

CERTU, 2003, *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, n. 39, Lyon : Éditions du Certu.

CHALAS Yves, 2000, *L'invention de la ville*, Paris : Anthropos.

CHALON Claude, CLERC Denis, MAGNIN Gérard et VOUILLOT Hervé, 2008, *Pour un nouvel urbanisme. La ville au cœur du développement durable*, Paris : Éditions Adels et Yves Michel.

CIOCCHETTI Angelica et SPAZIANTE Agata, 2006, *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione, i risultati*, Milano : Franco Angeli.

CITTÀ DI TORINO, 2002, *Le Officine Grandi Riparazioni : un polo espositivo per la città, Programma di intervento*, www.comune.torino.it. Consulté le : 16.02.2009.

CITTÀ DI TORINO, 2005, *Progetto di insediamento abitativo Villaggi Olimpici*, www.comune.torino.it. Consulté le : 16.02.2009.

CLAVAL Paul, 2000, « Réflexions sur la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n. 123, p. 285-301, www.erudit.org. Consulté le 21.03.2010.

COFFEY William J., 2000, « Centralités métropolitaines », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n. 123, p. 277-281, www.erudit.org. Consulté le 21.03.2010.

COLLI Giuseppe, 1996, *Storia di Torino. Dalle origini ai nostri giorni*, Torino : Editrice Il Punto.

COMITATO ITALIA 150, 2009, *Esperienza Italia, 150° Anniversario Unità d'Italia, Torino Marzo-Novembre 2011*, Trofarello : Stamperia Artistica Nazionale.

DA CUNHA Antonio, 2009a, « Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ? », in DA CUNHA Antonio (sous la dir.), *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, Lausanne : Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, n. 9, pp. 15-56.

DANSERO Egidio, 1993, *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Torino: Edizioni Libreria Cortina.

DANSERO Egidio et ROTA Francesca Silvia, 2006, « Torino : la città, la fabbrica, il paesaggio industriale. Una lettura alla luce dei recenti processi di trasformazione urbana », in DANSERO Egidio et VANOLO Alberto (sous la dir.), *Geografie dei paesaggi industriali in Italia : riflessioni e casi di studio a confronto*, Milano : Franco Angeli, pp. 245-270.

DE BENEDETTI Carlo et RAMPINI Federico, 2008, *Centomila punture di spillo. Come l'Italia può tornare a correre*, Milano : Mondadori.

DELCOURT Pierre-Yves, 2009, « Mettre en œuvre le projet urbain : l'exemple de Barcelone », *Collage*, n. 1, pp. 23-25.

DE MAGISTRIS Alessandro (sous la dir), 2004, *Torino Next. Sguardo all'architettura torinese degli anni recenti : un'eredità per il nuovo secolo*, Torino : Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino (SIAT).

DE ROSSI Antonio et DURBIANO Giovanni, 2006, *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Torino : Umberto Allemandi & C.

DEVISME Laurent, 2005, *La ville décentrée. Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*, Paris : L'Harmattan.

DI BIAGI Paola, 2008, *La città pubblica. Edilizia sociale e riqualificazione urbana a Torino*, Torino : Umberto Allemandi & C.

DIND Jean-Philippe, THOMANN Marianne, BONARD Yves, 2007, « Quartiers et structure urbaine : quelles articulations pour un développement urbain durable ? », in DA CUNHA Antonio (sous la dir.), *Urbia, les cahiers du développement urbain durable*, Lausanne : Observatoire universitaire de la ville et du développement durable, n. 4, pp. 49-75.

EMELIANOFF Cyria, 2002, « La notion de ville durable dans le contexte européen : quelques éléments de cadrage, Enjeux et politiques de l'environnement », *Cahiers français*, n. 306, pp. 28-35.

FONDAZIONE VERA NOCENTINI, 2009, *Torino che cambia. Dalle ferriere alla Spina 3. Una difficile transizione*, Torino : Edizioni Angolo Manzoni.

FROIDEVAUX Hervé et REY Emmanuel, 2009, « Les friches industrielles, un réservoir de nouvelles urbanités », *Tracés*, n. 4, pp. 26-30.

GALUZZI Paolo et VITILLO Piergiorgio, 2008, *Rigenerare le città, la perequazione urbanistica come progetto*, Santarcangelo di Romagna : Maggioli Editore.

GASCHET Frédéric, 2001, *La polycentralité urbaine*, Bordeaux : Université Montesquieu-Bordeaux IV, Thèse de doctorat ès Sciences économiques.

GEORGE Pierre (sous la dir.), 1993, *Dictionnaire de la géographie*, Paris : Presses Universitaires de France.

JAILLET Marie-Christine, 2004, « L'espace périurbain : un univers pour les classes moyennes », *Revue Esprit*, n. 303, pp. 40-68.

JOURDENAIS Martin, 2000, « Communication, télécommunication et centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n. 123, p. 421-435, www.erudit.org. Consulté le 21.03.2010.

KAUFMANN Vincent, 2008, *Les paradoxes de la mobilité*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

KIRSZBAUM Thomas, 2008, *Rénovation urbaine. Les leçons américaines*, Paris : Presses Universitaires de France.

LAMARD Pierre et VITOUX Marie-Claire, 2006, *Les friches industrielles, point d'ancrage de la modernité*, Panazol : Lavauzelle.

LEVY Jacques et LUSSAULT Michel (sous la dir.), 2000, *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris : Belin.

LEVY Jacques et LUSSAULT Michel, 2003, *Dictionnaire de la géographie (et de l'espace des sociétés)*, Paris : Belin.

MARET Isabelle, 2003, *Étalement urbain et friches industrielles. Revers de l'idéal américain*, Paris : L'Harmattan.

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, 1996, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses Universitaires de France.

MONNET Jérôme, 2000, « Les dimensions symboliques de la centralité », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 44, n. 123, pp. 399-418, www.erudit.org. Consulté le : 21.03.2010.

MORENO Shonquis, PEARSON Sarah Martin, WILLEMS Marlous (sous la dir.), 2006, *Bon Appétit: Restaurant Design*, Frame Publishers / Birkhäuser.

NOVARINA Gilles (sous la dir.), AMBROSINO Charles, COGNAT-LANZA Elena, et al., 2003, *Villes européennes en projet*, Institut d'urbanisme de Grenoble : Recherches pour le compte du PUCA.

OLMO Carlo, PACE Sergio et ROSSO Michela, « Le Officine Grandi Riparazioni », *Progetto Torino Science Centre*. www.oct.torino.it. Consulté le : 24.02.2009.

RAFFIN Fabrice, 2007, *Friches industrielles. Un monde culturel européen en mutation*, Paris : L'Harmattan.

REGIONE PIEMONTE, 2004, *Valutare i Programmi Complessi*, www.regione.piemonte.it. Consulté le : 12.12.2009

RICHARDS Rogers, 1997, *Des villes durables pour une petite planète*, Paris : Le Moniteur

RIGHETTO Gabriele, 1996, *L'ecosistema urbano. Sviluppo razionale delle aree dismesse, studio interdisciplinare*, Padova: Piccin.

RODA Riccardo et SEGNALINI Ornella, 2001, *Riqualificare le città e il territorio. Contenuti, risultati raggiunti e potenzialità dei Programmi Complessi*. Milano: Il Sole 24 Ore S.p.A.

ROUX Jean-Michel, 2006, *Des villes sans politique. Étalement urbain, crise sociale et projets*, Nantes : Gulf Stream Éditeur.

SECCHI Bernardo, 2009, *Prima lezione di urbanistica*, Bari : Editori Laterza.

- SIEVERTS Thomas, 2004, *Entre-ville : Une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille : Ed. Parenthèses.
- SPAZIANTE Agata, 2005, *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione, i risultati*, www.audis.it. Consulté le : 10.02.2009.
- SUEUR Jean-Pierre, 1999, *Changer la ville. Pour une nouvelle urbanité*, Paris : Éditions Odile Jacob.
- THOMANN Marianne, 2005, *Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement durable. La reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel*, Lausanne, Université de Lausanne, travail de mémoire en géographie.
- TORINO INTERNAZIONALE, 1998a, *I dati fondamentali. Informazioni sintetiche di base per la costruzione del Piano*, www.torino-internazionale.org. Consulté le : 29.04.2010.
- TORINO INTERNAZIONALE, 1998b, *Verso il Piano. Informazioni di base e primi indirizzi strategici*, www.torino-internazionale.org. Consulté le : 29.04.2010.
- TORINO INTERNAZIONALE, 2000, *Il Piano strategico della città*, www.torino-internazionale.org. Consulté le : 29.04.2010.
- TORINO INTERNAZIONALE, 2005a, *Verso il Secondo Piano Strategico*, www.torino-internazionale.org. Consulté le : 29.04.2010.
- TORINO INTERNAZIONALE, 2005b, *Scenari per il sistema locale. Valutazioni sul Piano Strategico di Torino e sulle prospettive di sviluppo nell'area metropolitana*, www.torino-internazionale.org. Consulté le : 29.04.2010.
- TORINO INTERNAZIONALE, 2006, *Secondo Piano Strategico*, www.torino-internazionale.org. Consulté le : 29.04.2010.
- URBAN CENTER METROPOLITANO, 2006, *Urban Center Metropolitano : Anno 01, Progetti, attività e ricerche*, Torino : UCM.

Documents de cours

- BOCHET Béatrice, 2008, *Formes et structures de la ville contemporaine*, Lausanne: Unil – Igul.
- DA CUNHA Antonio, 2006a, *Le paradigme de l'analyse radicale : géographie et marxisme*, Lausanne : Unil – Igul.
- DA CUNHA Antonio, 2006b, *Paradigme de l'analyse spatiale : la révolution théorique et quantitative, une triple rupture*, Lausanne : Unil – Igul.
- DA CUNHA Antonio, 2008, *Développement urbain durable II*, Lausanne : Unil – Igul.

DA CUNHA Antonio, 2009b, *Régimes d'urbanisation, temporalités et échelles. Formes et structures de la ville contemporaine*, Lausanne : Unil – Igul.

TRANDA-PITTION Michèle, 2008, *Projet de territoire et techniques de participation*, Lausanne : Unil – Igul.

Articles de presse

BARONI Paolo, 03.12.2005, « E Torino tona città modello », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

BIZZARRO Leonardo, 02.12.2005, « Alfieri : ecco la mia cultura, fiore all'occhiello di Torino », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

BOBBIO Marco et MARTELLI Antonio, 11.08.2005, 2011, « La rivoluzione corre lungo i binari », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

CASSI Marina, 23.06.2004, « Spina 3, nasce la Torino del futuro. *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

CASSI Marina, 07.02.2007, « Expò del made in Italy, arte e tecnologia per festeggiare il 2011 », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

CRAVERO Federica, 10.01.2008, « Piste ciclabili ? Belle e impossibili », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

CULICCHIA Giuseppe, 27.05.2007, « Spina 3, una vittima dei guadagni facili », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010

FAVRO Giovanna, 30.03.2006, « Il Poli triplica », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010

GRANDI Augusto, 23.01.2004, Torino rimane "old economy" », *Il Sole 24 Ore*, www.ilsole24ore.com. Consulté le : 16.05.2010.

GRISERI Paolo, 30.05.2006, « Il futuro di corso Marche. "Sarà la Spina quattro" », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

LONGHIN Diego, 18.08.2004, « Spina 3, dal villaggio media a una nuova città nella città », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

LONGHIN Diego, 18.10.2005, « Spina 3. Istruzioni per l'uso », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

LONGHIN Diego, 07.12.2006, « Un quarto di secolo per il Passante », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

MAURO Cristina, 06.09.2004, « Torino, raffica di opere per la Spina », *Il Sole 24 Ore*, www.ilsole24ore.com. Consulté le : 16.05.2010.

MINELLO Beppe et MINUCCI Emanuela, 12.03.2008, « Progetto Torino », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

MINUCCI Emanuela, 08.01.2007a, « Unità d'Italia, la festa è qui », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

MINUCCI Emanuela, 25.06.2007b, « Torino capitale della cultura », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

MINUCCI Emanuela, 26.08.2007c, « La nuova Torino », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

MINUCCI Emanuela, 03.10.2007d, « Ogr, super offerta Crt per la città dell'arte », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

MINUCCI Emanuela, 16.12.2007e, « La Spina della conoscenza », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

MONDO Alessandro, 12.05.2004, « L'Igloo di Merz ? Perso nel traffico », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

PAGLIERI Marina, 11.10.2005, « Torino deve trovare un nuovo volto », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

PAGLIERI Marina, 21.06.2006a, « La Gam a Torino Esposizioni. Così cambierà Palazzo a Vela », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

PAGLIERI Marina, 30.06.2006b, « San Paolo, una sfida alta 150 metri », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

PAGLIERI Marina, 07.09.2006c, « Escono dalla cantina i tesori segreti della Gam », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

PAGLIERI Marina, 08.05.2007, « Ecco il nostro piano per l'unità d'Italia », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

PIANCENZA Paolo, 24.11.2004, « Torino rivede il Piano strategico e gioca la carta della formazione », *Il Sole 24 Ore*, www.ilsole24ore.com. Consulté le : 16.05.2010.

TRABUCCO Marco, 03.06.2006, « La Regione dice sì al grattacielo », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

TROPEANO Maurizio, 21.03.2006, « Il grattacielo Fuksas al Lingotto », *La Stampa*, www.lastampa.it. Consulté le : 16.05.2010.

VOCI Maria Chiara, 27.12.2004, « Torino, al decollo il polo culturale », *Il Sole 24 Ore*, www.ilsole24ore.com. Consulté le : 16.05.2010.

VELI Gino, 24.07.2004a, « Una torre nel nuovo centro », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

VELI Gino, 15.12.2004b, « Metrò-bis, tram e treni il catalogo è questo », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

VELI Gino, 11.05.2005, « Ecco le post-Olimpiadi : un futuro per gli impianti », *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

VELI Gino, 28.06.2006, « 2011, appuntamento col mondo » *La Repubblica*, www.repubblica.it. Consulté le : 16.05.2010.

Actes législatifs et documents officiels

Charte des villes européennes pour la durabilité (Charte d'Aalborg), 1994, Aalborg.

Commune de Turin, 2006 (1995), *Piano Regolatore Generale (PRG), Norme urbanistico edilizie di attuazione*, Vol. 1.

Commune de Turin (Assessorato all'urbanistica), 2008, *Indirizzi di politica urbanistica*.

République italienne, 1947, *Constitution de la République italienne*.

République italienne, 1992, *Norme per l'edilizia residenziale pubblica*, n. 179.

République italienne, 1942, *Legge urbanistica statale*, n. 1150.

Conseil régional du Piémont, 1994, *Norme in materia di pianificazione del territorio*, Loi régionale n. 45.

Conseil régional du Piémont, 1977, *Tutela ed uso del suolo*, Loi régionale n. 56.

Région du Piémont, 1997 (1995), *Piano Territoriale Regionale (PTR)*.

Province du Piémont, 2003, *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)*.

Délibérations du conseil communal turinois : n. 1998 05303/09 | n. 1998 11115/09 | n. 1999 00149/09 | n. 1999 00150/09 | n. 1999 00151/09 | n. 2000 12832/09 | n. 2001 05823/09 | n. 2001 11054/009 | n. 2003 05389/009 | n. 2003 08374/009 | n. 2004 08724/009 | n. 2005 07798/009 | n. 2005 12148/009 |

n. 2006 02403/009 | n. 2007 05084/009 | n. 2008 09215/009, www.comune.torino.it/delibere/.
Consulté le : 19.01.2010.

Sites internet

Agenzia Torino 2006, www.agenziatorino2006.it. Consulté 15.11.2009.

Art Urbain, séminaire Robert Auzelle, www.arturbain.fr. Consulté le : 9.03.2010.

<http://www.audis.it>. Consulté le : 13.07.2010.

<http://www.architettabile.com>. Consulté le : 13.07.2010.

<http://www.areeurbane.apat.it>. Consulté le : 4.05.2010.

<http://www.azuremagazine.com>. Consulté le : 13.07.2010.

<http://www.cairn.info>. Consulté le : 16.07.2010.

<http://www.cityrailways.net>. Consulté le : 12.05.2010.

Commune de Turin, <http://www.comune.torino.it>. Consulté le : 15.05.2010.

Comité Non grattiamo il cielo di Torino, <http://www.nongrattiamoilcielo.org>. Consulté le : 13.02.2010.

<http://www.europaconcorsi.com>. Consulté le : 16.5.2010.

<http://www.galeria-kaufhof.de>. Consulté le : 26.07.2010.

Gouvernement italien, http://www.governo.it/150_italia_unita/progetti/anticipatori/torino/index.html.
Consulté le : 1.05.2010.

Hypergéométrie, <http://www.hypergeo.eu>. Consulté le : 6.03.2009.

Il Verde Editoriale, <http://www.ilverdeeditoriale.com>. Consulté le : 13.02.2009.

<http://www.iosigroup.fr>. Consulté le : 17.07.2010.

ISPRA, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, <http://www.isprambiente.it/site/it-IT/>. Consulté le : 4.06.2010.

<http://www.kennell.it>. Consulté le : 13.07.2010.

<http://www.latzundpartner.de>. Consulté le 17.07.2010.

<http://www.lyon-confluence.fr>. Consulté le : 17.07.2010.

<http://mall-hall-of-fame.blogspot.com>. Consulté le 11.05.2010.

<http://www.marmox.it>. Consulté le : 1.05.2010.

<http://www.metrotorino.it>. Consulté le : 7.07.2010.

OfficinaCittàTorino, <http://www.oct.torino.it>. Consulté le : 8.05.2010.

<http://www.parallelo45.com>. Consulté le : 24.01.2010

Province de Turin, <http://www.provincia.torino.it>. Consulté le : 9.06.2010.

Région du Piémont, <http://www.regione.piemonte.it>. Consulté le : 16.05.2010.

Portail du PTCP du Piémont, <http://www.sistemapiemonte.it/territorio/ptcp/>. Consulté le : 24.04.2010.

<http://rpbw.r.ui-pro.com/>

<http://www.skyscrapercity.com>. Consulté le : 17.07.2010.

<http://www.toguardainalto.altervista.org>. Consulté le : 13.07.2010.

<http://www.torino.blogolandia.it>. Consulté le : 13.07.2010.

Torino Internazionale, <http://www.torino-internazionale.org>. Consulté le : 29.04.2010

<http://www.tplonline.it>. Consulté le : 4.05.2010.

La Transalpine – liaison européenne Lyon-Turin, <http://www.transalpine.com>. Consulté le : 4.06.2010.

Union européenne, <http://europa.eu>. Consulté le : 15.04.2010.

Université de Grenoble, Institut d'urbanisme, <http://www.iug-grenoble.fr>. Consulté le : 15.01.2009.

Urban Center Metropolitano, <http://www.urbancenter.to.it>. Consulté le : 16.07.2010.

Urbanfile, <http://www.urbanfile.it>. Consulté le : 25.02.2009

<http://www.urbanism.org>. Consulté le : 17.07.2010.

<http://www.zipnews.it>. Consulté le : 16.05.2010.

Entretiens

Entretien du 27 octobre 2009 avec Mlle Sandra Giannini, architecte auprès de *Comitato Parco Dora* (Spina 3), Turin.

Entretien du 28 octobre 2009 avec Mme Maria Grazia Sartorio, architecte responsable au sein de la Région du Piémont de la *Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica – Settore Urbanistico Territoriale, Area Metropolitana*, Turin.

Entretien du 29 octobre 2009 avec M. Marco Bosio, architecte auprès de *Studio Granma Architetti Associati*, Turin.

Entretien du 29 octobre 2009 avec Mme Teresa Fassio, architecte et Mme Angelica Ciocchetti, architecte et cadre auprès du *Settore Progetti di Riassetto Urbano e Progetto Speciale Spina Centrale*, Turin.

Entretien du 12 mai 2010 avec M. Antonio De Rossi, architecte et vice-directeur d'*Urban Center Metropolitano*, Turin.

Entretien du 13 mai 2010 avec Mlle Sandra Giannini, architecte auprès de *Comitato Parco Dora (Spina 3)*, Turin.

Autre

DVD - La Stampa, 2009, *Torino, aspettando il 2011*, Torino : La Stampa.

Conférence de presse : Commune de Turin, UCM, et al., 30.10.2009, *Présentation du projet Variante 200*, Turin.

STUDIO GRANMA ARCHITETTI ASSOCIATI, 2009, *Curriculum professionale 1994-2009*, Torino.

12. Liste des abréviations et traduction en langue française

Abréviations	Nom complet – langue originelle	Traduction (littéraire) – langue française
ASL	Azienda Sanitaria Locale	Établissement sanitaire local
CIAM	Congresso internazionale di architettura moderna	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne
ERP	Edilizia residenziale pubblica	Ça pourrait être le pendant des HLM
FIAT	Fabbrica Italiana Automobili Torino	
FS	Ferrovie dello Stato	Chemins de fer étatiques
GAM	Galleria civica d'arte moderna e contemporanea	Galerie civique d'art moderne et contemporain
HLM	Habitation à loyer modéré	
JO	Giochi olimpici	Jeux Olympiques
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
OGR	Officine Grandi Riparazioni	
PC	Programmi Complessi	Programme complexes
PP	Piani Paesistici	Plans de gestion des biens culturels et paysagers
P+R	Park&Ride	Parking-relais
PRG	Piano Regolatore Generale	Plan Général d'Affectation
PRIU	Programma di riqualificazione urbana	Programme de requalification urbaine
PS	Piano Strategico	Plan stratégique
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	Plan territorial de coordination provinciale
PTO	Progetti Territoriali Operativi	Projets territoriaux opératifs
PTR	Piano Territoriale Regionale	Plan territorial régional
RAI	Radiotelevisione Italiana	Télévision d'état
SDEC	Schéma de Développement de l'Espace Communautaire	Schéma de Développement de l'Espace Communautaire
SIAT	Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino	Société des ingénieurs et des architectes à Turin

SNOS	Societa Nazionale delle Officine di Savigliano	
STU	Società di Trasformazione Urbana	Société de transformation urbaine
TAV	Treni ad Alta Velocità	Train à Grande Vitesse (TGV)
TGV	Train à Grande Vitesse	Train à Grande Vitesse
TOD	Transit oriented development	Développement orienté sur les transports en commun
UCM	Urban Center Metropolitano	
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization	Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture

13. Table des illustrations

Figure 1 : exemple du phénomène de l'étalement urbain - aire suburbaine de Las Vegas	11
Figure 2 : réduction des besoins de déplacements permise par la création de pôles mixtes et compacts.	12
Figure 3 : projet de renouvellement du quartier de la Norenchal. À gauche, situation avant le projet de renouvellement. À droite, situation après le processus de densification qualifiée	13
Figure 4 : principes du développement urbain durable.	14
Figure 5 : exemples de friches industrielles à Turin	15
Figure 6 : important gaspillage de sol dû à un centre commercial et ses places de stationnement dans un milieu suburbain.	18
Figure 7 : semis urbain et système relationnel, du monocentrisme au polycentrisme.	20
Figure 8 : récapitulatif des concepts de la notion de centralité.	24
Figure 9 : modulations morphologiques de la densité.	27
Figure 10 : localisation de la Région du Piémont (en gris à l'échelle de l'Italie), de la Province de Turin (contour rouge) et de la Commune de Turin (polygone rouge).....	33
Figure 11 : évolution de la population (1861-2009) de la Commune de Turin.	34
Figure 12 : établissements industriels abandonnés jusqu'au 1989 sur la Commune de Turin (cercles proportionnels aux dimensions de la surface abandonnée).	35
Figure 13 : lieux d'intérêt général de la Ville de Turin.....	37
Figure 14 : principaux axes de mobilité de la Ville de Turin.	38
Figure 15 : principaux arrêts des transports publics souterrains de la Ville de Turin.	39
Figure 16 : quatre exemples de délimitation du périmètre métropolitain turinois.	42
Figure 17 : axes structurants de la Ville de Turin.	47
Figure 18 : présentation du terrain d'étude.....	48
Figure 19 : travaux pour l'enterrement du Passante Ferroviario.	49
Figure 20 : présentation du secteur Spina 1.....	54
Figure 21 : parc Clessidra, situé en proximité de Spina 1.....	55
Figure 22 : carte de synthèse du secteur Spina 1.....	56
Figure 23 : présentation du secteur Spina 2.....	59
Figure 24 : carte de synthèse du secteur Spina 2.....	61
Figure 25 : élévation de la Mole Antonelliana et du gratte-ciel de Renzo Piano ; sur la droite : schéma crée par Renzo Piano.....	63

Figure 26 : présentation du secteur Spina 3.....	66
Figure 27 : futur parc Dora (Spina 3).	67
Figure 28 : subdivisions du périmètre de Spina 3.....	67
Figure 29 : carte de synthèse du secteur Spina 3.....	70
Figure 30 : exemples des nombreux espaces destinés au stationnement sur l'aire de Spina 3. À gauche, sous-secteur SNOS ; à droite, sous-secteur Ingest-Valdellatorre.	71
Figure 31 : sous-secteurs de Spina 3 déconnectés entre-eux	75
Figure 32 : vue panoramique du secteur Valdocco et des passerelles suspendues.....	76
Figure 33 : localisation des témoins du passé industriel présents sur Spina 3.....	77
Figure 34 : présentation du secteur Spina 4.....	79
Figure 35 : exemples de dégradation physique et sociale du Nord de la Ville de Turin.....	80
Figure 36 : périmètres de Spina 4 (à gauche) et de Scalo Vanchiglia (à droite).	81
Figure 37 : projets de requalification du secteur Spina 4.....	82
Figure 38 : carte de synthèse du secteur Spina 4.....	83
Figure 39 : carte de synthèse, centralités à l'échelle de la Ville de Turin.....	88
Figure 40 : centralités desservies par la ligne 1 du métro des transports publics de la Ville de Turin.....	89
Figure 41 : centralités desservies par la future ligne 2 du métro des transports publics de la Ville de Turin.	90
Figure 42 : centralités desservies par le réseau de chemins de fer (Passante Ferroviario) du système de transports publics turinois.....	91
Figure 43 : structure du Passante Ferroviario à la suite de l'enterrement des voies ; en surface boulevard de Spina Centrale.	92
Figure 44 : liaisons du Sud de l'Europe.....	93
Figure 45 : système polycentrique en réseau au sein de la Ville de Turin.....	95
Figure 46 : exemple d'espaces qui pourraient être libérés de la voiture	96
Figure 47 : boulevard de Spina Centrale.	98
Figure 48 : proposition d'aménagement du boulevard de Spina Centrale.	100
Figure 49 : du local au global en passant par la planification des centralités.	105

14. Sources des illustrations

Figure	Source(s)
Figure 1	http://americancity.org/buzz/entry/2150/
Figure 2	RICHARDS Rogers, 1997.
Figure 3	BERTRAND et al., 2008 : 96-97.
Figure 4	DA CUNHA Antonio, 2009b : slides ; Modifié par REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 5	REGAZZONI Federica, 2009 et 2010 ; skyscrapercity.com.
Figure 6	http://mall-hall-of-fame.blogspot.com/2008_09_01_archive.html
Figure 7	DA CUNHA Antonio, 2009a : 32
Figure 8	Données : auteurs cités dans le texte ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 9	ALLAIN Rémy, 2004 : 121. Modifié par REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 10	Fonds de carte : http://tplonline.com ; région Piémont ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 11	Données : Commune de Turin (comune.torino.it) ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 12	Fond de carte : DANSERO Egidio, 2003 : 113 ; Modifié par REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 13	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 14	Fond de carte : GoogleEarth ; Infos : comune.torino.it , metro torino.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 15	Fond de carte : GoogleEarth ; Infos : comune.torino.it , metro torino.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 16	torino-internazionale.org . Modifié par REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 17	Fond de carte : GoogleEarth ; Infos : comune.torino.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 18	Fond de carte : GoogleEarth ; Infos : comune.torino.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 19	REGAZZONI Federica, 2009 et 2010.
Figure 20	Fond de carte : GoogleEarth ; Photos : REGAZZONI Federica ; Projet : urbanfile.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 21	skyscrapercity.com .
Figure 22	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 23	Fond de carte : GoogleEarth ; Photos : REGAZZONI Federica ; Photo Ex Carceri Giudiziarie : GoogleStreetView ; Images projets : comune.torino.it , urbanfile.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 24	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 25	Photo : architettabile.com ; Schéma : PIANO Renzo d'après http://torino.blogolandia.it
Figure 26	Fond de carte : GoogleEarth ; Photos : REGAZZONI Federica ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 27	comune.torino.it
Figure 28	Fond de carte : GoogleEarth ; Infos : comune.torino.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.

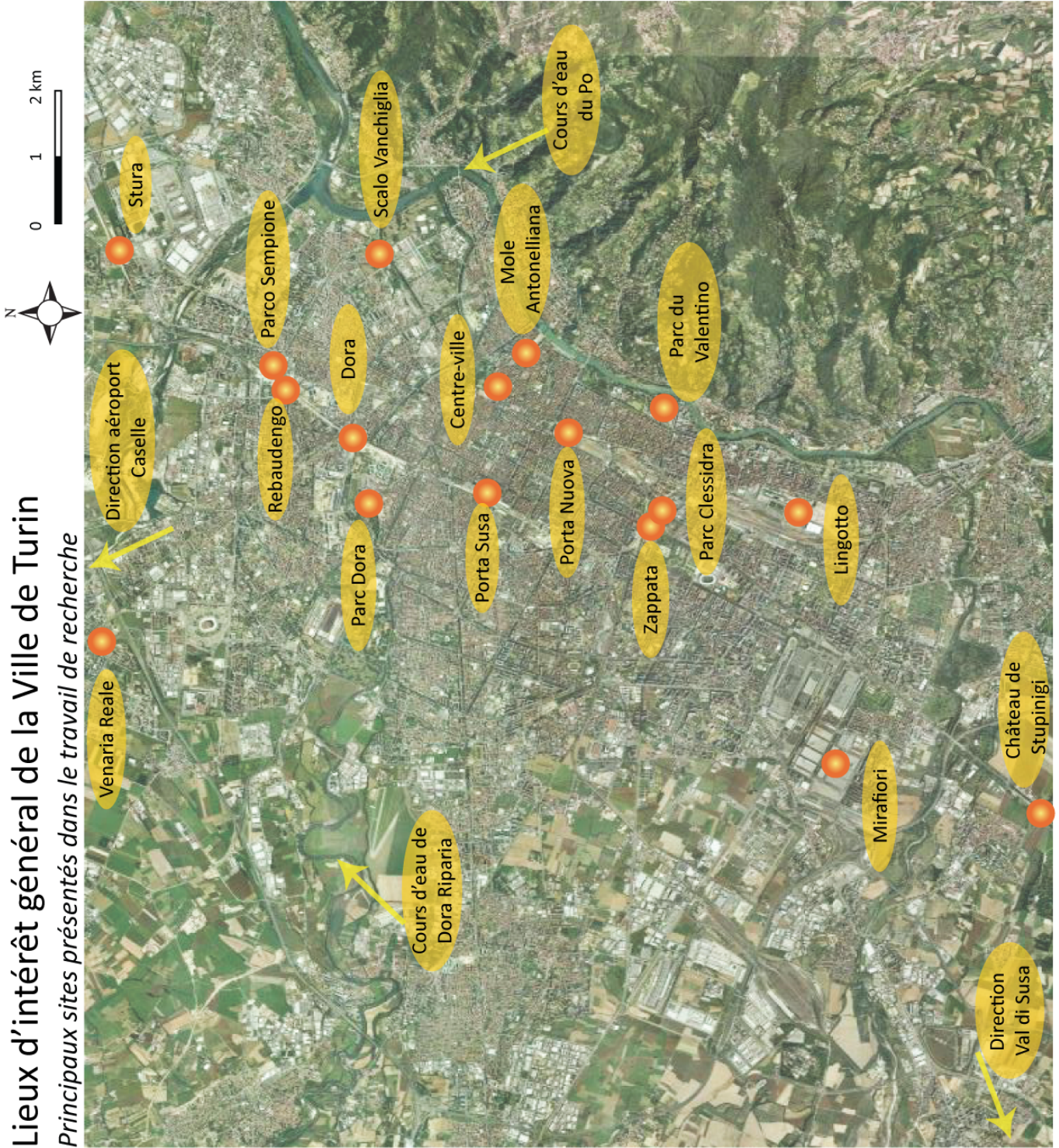
Figure 29	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 30	REGAZZONI Federica, 2009 et 2010.
Figure 31	REGAZZONI Federica, 2009 et 2010.
Figure 32	REGAZZONI Federica, 2009 ; BIAMINI in Fondazione Vera Nocentini, 2009 : 274.
Figure 33	SPINELLI in Fondazione Vera Nocentini, 2009 : 378.
Figure 34	Fond de carte : GoogleEarth ; Image projet : urbancenter.to.it ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 35	REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 36	urbancenter.to.it.
Figure 37	urbancenter.to.it.
Figure 38	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 39	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 40	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 41	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 42	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 43	comune.torino.it
Figure 44	transalpine.com.
Figure 45	Fond de carte : GoogleEarth ; Élaboration : REGAZZONI Federica, 2010.
Figure 46	GoogleEarth - GoogleStreetView
Figure 47	azuremagazine.com.
Figure 48	Réalisation : REGAZZONI Oliver, 2010 ; Conception : REGAZZONI Federica, 2010 ; Photos : galeria-kaufhof.de ; MORENO et al., 2006 ; urbanism.org ; iosigroup.fr ; lyon-confluence.fr ; AMIDON, 2001 : 77.
Figure 49	REGAZZONI Federica, 2010.

15. Annexes

Annexe 1 : plan de la ville de Turin et des sites d'intérêt	I
Annexe 2 : principaux arrêts des transports publics souterrains de la ville de Turin	II
Annexe 3 : schéma du réseau des transports publics (2020) de la ville de Turin	III
Annexe 4 : plan complet du réseau des transports publics de la ville de Turin	IV
Annexe 5 : présentation du <i>Piano Strategico</i> (PS) " <i>Torino Internazionale</i> "	V
Annexe 6 : premier guide d'entretien	VII
Annexe 7: deuxième guide d'entretien	IX
Annexe 8 : entretien Mlle S. Giannini – Comitato Parco Dora (Spina 3)	X
Annexe 9 : entretien Mme M.G. Sartorio – Région du Piémont	XII
Annexe 10 : entretien M. M. Bosio – studio Granma Architetti Associati	XIII
Annexe 11 : entretien M. A. De Rossi – UCM	XVII
Annexe 12 : entretien Mlle S. Giannini – Comitato Parco Dora (Spina 3)	XXI
Annexe 13 : présentation du secteur Spina 1	XXIII
Annexe 14 : présentation du secteur Spina 2	XXIV
Annexe 15 : présentation du secteur Spina 3	XXV
Annexe 16 : présentation du secteur Spina 4	XXVI
Annexe 17 : proposition d'aménagement du boulevard de Spina Centrale	XXVII

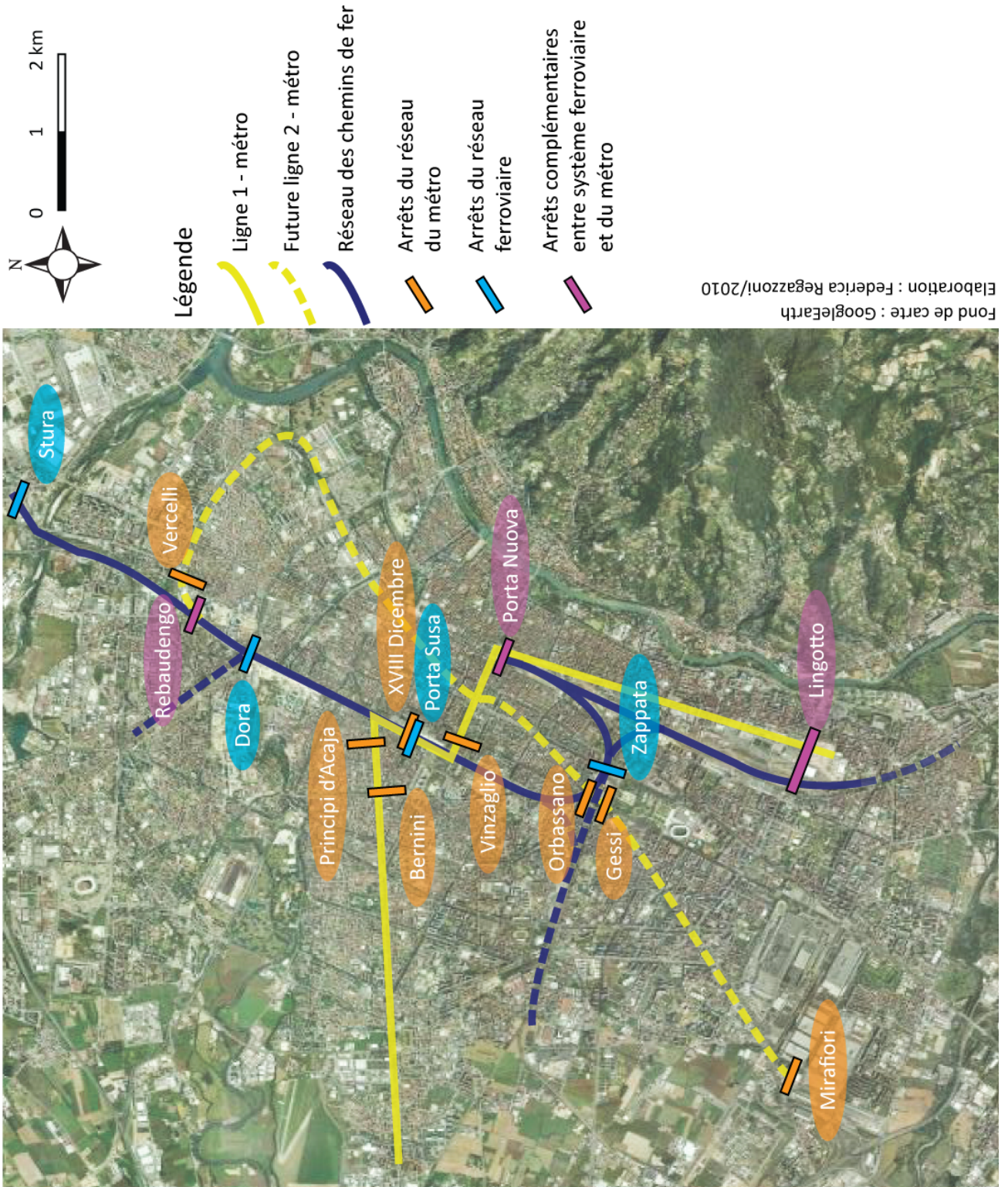
Annexe 1 : plan de la Ville de Turin et des sites d'intérêt

Fond de carte : GoogleEarth
Elaboration : Federica Regazzoni/2010

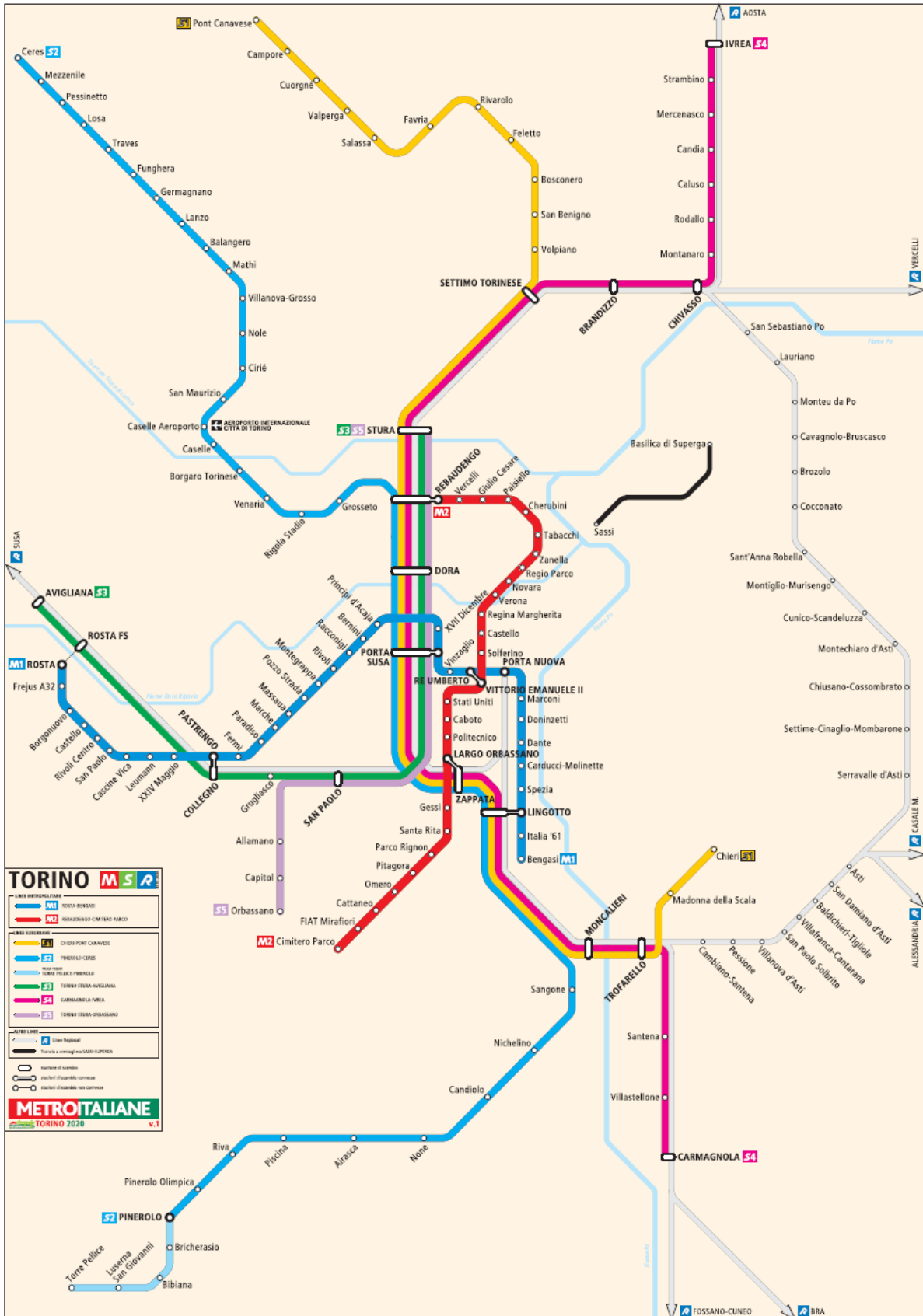


Annexe 2 : principaux arrêts des transports publics souterrains de la Ville de Turin

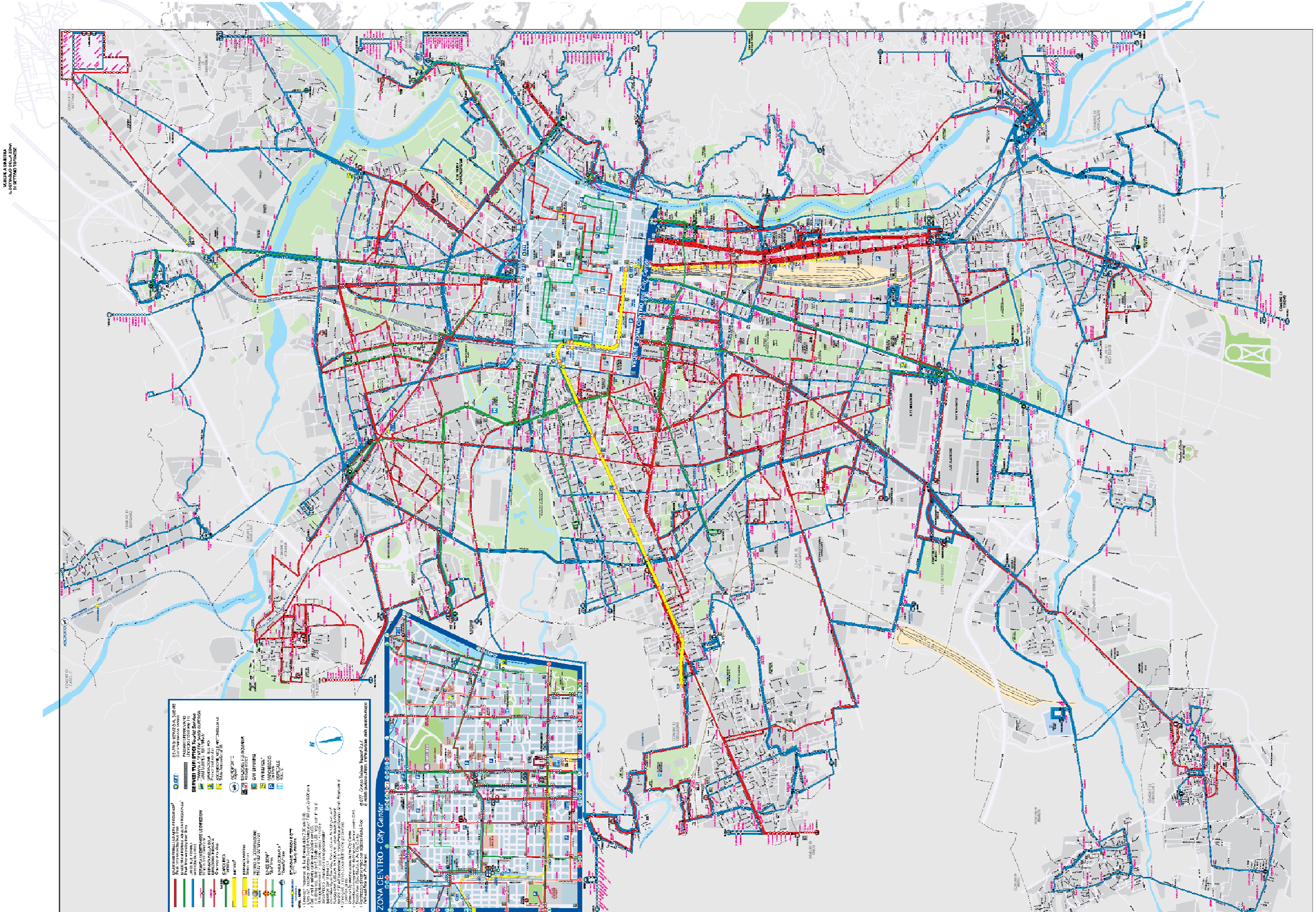
Principaux arrêts du réseau ferroviaire et du métro de la Ville de Turin



Annexe 3 : schéma du réseau de transports publics (2020) de la Ville de Turin (D'après M Andrea Spinosa de cityrailways.net)



Annexe 4 : plan complet du réseau des transports publics de la Ville de Turin (D'après le site des transports publics turinois, <http://www.comune.torino.it/gtt>)



Annexe 5 : présentation du *Piano Strategico (PS) "Torino Internazionale"*

Concernant le Piano Strategico "Torino Internazionale", il est fondamental de spécifier qu'il s'agit d'un document issu d'une démarche volontariste et participative. Le PS n'a pas de caractère contraignant, sa conception naît de la volonté de structurer et planifier l'organisation du territoire à l'intérieur de la zone comprenant l'entité « *métropole de Turin* » (torino-internazionale.org).

Désormais il est évident que les limites des villes ne correspondent plus aux limites administratives de la commune-centre et qu'une pratique de gouvernance entre la commune-centre et les communes des couronnes adjacentes s'impose. C'est dans cette logique de coopération et de coordination que ce document a vu le jour. La programmation stratégique de la ville de Turin suppose premièrement une prise de conscience, de la part des communes constituant la région métropolitaine, de l'importance d'une vision d'ensemble des problématiques actuelles, issues de la globalisation. La concurrence, la compétitivité, mais également la coopération entre villes sont fondamentales dans l'époque contemporaine (Torino Internazionale, 1998b). Avoir un rôle dans la structure urbaine européenne, voire mondiale, signifie devenir un nœud d'un réseau global qui ne cesse de se développer et qui ne permet pas de rester inertes, simplement en attente. Il faut désormais lutter pour avoir une place dans le réseau global des villes, c'est justement dans cette direction que le PS de la ville de Turin, premier en Italie, opère.

Suite à la réalisation d'un premier document¹¹⁸ présentant de manière exhaustive la situation de la ville à la fin des années 1990, le premier plan stratégique a pu être esquissé. Les politiques à mettre en œuvre touchent des thématiques¹¹⁹ fort variées qui permettront à la ville de s'affirmer dans un ou plusieurs domaines à niveau national, voire international, ainsi que de concevoir une meilleure organisation à l'échelle locale. Après plus d'une année et demie de travaux, c'est finalement en 2000 que le premier document de planification stratégique de la ville voit le jour. Il s'organise autour de six arguments principaux : intégration de l'aire métropolitaine dans le système international ; constituer le gouvernement métropolitain ; développer les champs de la formation et de la recherche en tant que des ressources stratégiques ; encourager l'entrepreneuriat et l'occupation ; promouvoir l'image de Turin, ville de culture, tourisme, commerce et sport ; améliorer la qualité urbaine (Torino Internazionale, 2000).

L'ensemble de ces six lignes stratégiques débouche sur 84 actions pratiques. L'assignation des Jeux olympiques (JO) d'hiver de 2006 au chef-lieu piémontais sera un formidable levier pour faire mieux et plus rapidement ce qui avait été programmé. C'est donc grâce à cette manifestation que de nombreux projets ont été achevés avant les termes prévus, afin d'offrir une nouvelle image de Turin au niveau international.

En 2005, les JO étant aux portes et de nombreux travaux étant presque terminés ou achevés, l'association Torino Internazionale envisage renouveler le Piano Strategico et déclenche l'élaboration d'un nouveau document prenant en compte les transformations récentes de la métropole. Ce document permet de veiller à la conclusion des projets entrepris par le premier plan stratégique et de structurer les transformations futures, notamment en fonction des manifestations de l'anniversaire des cent-cinquante ans de l'unification de l'Italie qui auront lieu en 2011. Le nouveau plan stratégique se structure autour de quatre thématiques principales, à savoir territoire métropolitain, équité sociale, potentiel culturel et développement économique (Torino Internazionale, 2006). L'objectif étant de créer une aire métropolitaine accessible en termes physiques et sociaux, attrayante, innovante, compétitive et qui s'adapte aux besoins de la population. À partir des quatre thématiques exposées, l'association Torino Internazionale a su définir douze champs d'intervention¹²⁰ qui donnent lieu à cinquante-quatre objectifs à réaliser.

En guise de conclusion, il est important de souligner que la ville de Turin s'est dotée en 2005 du groupe Urban Center Metropolitan (UCM). Nous pouvons considérer UCM un succès du premier plan stratégique. En effet, il s'agit d'une association de professionnels en charge d'accompagner les transformations urbaines de la ville. UCM se positionne ainsi entre l'administration publique et les

¹¹⁸ Torino Internazionale, 1998, *I dati fondamentali. Informazioni sintetiche di base per la costruzione del Piano*.

¹¹⁹ Culture, tourisme, santé, démographie, production, communications, économie, transports, environnement, etc.

¹²⁰ Formation ; créativité ; transformation industrielle ; travail ; transformations urbaines et territoriales ; ressources culturelles ; promotion et tourisme ; immigration ; accessibilité, transports et mobilité ; logistique ; santé ; politiques au logement et régénération urbaine.

privés, développant des réseaux relationnels entre les acteurs concernés par ces importants projets de renouvellement du cadre urbain (urbancenter.to.it). Il s'est doté d'un portail internet et a promu l'information au sein de la population. UCM intervient aussi concrètement dans la réalisation des projets, notamment en fournissant une vision critique et constructive des projets urbains.

Annexe 6 : premier guide d'entretien

Centralità : Per quanto riguarda le nuove centralità che sono previste, per esempio con la Spina 4, come si pensa di creare una nuova centralità? Quali sono i criteri ritenuti? Come valutano se un territorio è una centralità o meno? Vi sono degli indicatori che utilizza il comune di Torino?

PRG : Si tratta di un unico grande progetto che tocca la Spina Centrale e i 4 settori adiacenti, o di più progetti? Esistono dei documenti accessibili per quanto riguarda i precedenti PRG, per esempio quello di Rigotti (grande mano)? Quali sono le linee direttrici dell'attuale PRG? Come si è arrivati a decidere di riqualificare tutte queste aree dismesse? Molte città tendono a svilupparsi sempre oltre i limiti amministrativi senza prendere in conto delle politiche di ricreare la città sulla città qual è il ruolo dei giochi olimpici nella riqualifica? A livello delle affettazioni, con il nuovo PRG si è dovuto cambiare molto? Ritieni che questa politica permetterà effettivamente di cambiare il comportamento delle persone? Dunque rinunciare ad una casa propria per spostarsi vicino al centro grazie anche ad una buona qualità di vita?

Mixité : Mixité sociale e funzionale? Come s'intende favorirle? Quali misure sono state prese? In che termini viene definita la mixité? Quali sono gli obiettivi della città di Torino? Nel caso di Torino come si procede per favorire la mixité sociale, ma non imporla? La gentrification è un fenomeno molto presente qui a Torino? Si cerca di favorirla oppure le politiche (sovvenzione etc) permettono di limitarla?

Sociale : Vi sono problemi di « ghetti » in alcuni quartieri di Torino che sono ora toccati dalla riqualifica urbana? come si è pensato di procedere dopo la riqualifica? Creando una gentrification, o favorendo degli alloggi sovvenzionati per limitare la ghettizzazione? Come viene gestito l'aumento degli affitti (viste le riqualificazioni e i rinnovi) affinché le persone "povere" non fossero respinte in quartieri degradati, ma potessero quindi essere rialloggiate nel loro quartiere?

Identità : A livello identitario per i residenti dei diversi quartieri si è cercato di fare qualcosa? Per esempio mantenere degli elementi simbolo o cercare di creare una nuova identità di quartiere?

Partecipazione : Ho letto di "contratti di quartiere" e delle pratiche legate alla partecipazione, in pratica come sono state promosse? A che stadio della progettazione? In che modo e in che momento si permette agli abitanti di prendere parte ai progetti? Come viene praticata l'attività partecipativa?

Mobilità : Qual è il ruolo della mobilità nella Nuova Torino? Quali sono i progetti-faro che dovrebbero cercare di far diminuire la mobilità individuale? Ci sono già dei risultati positivi in merito? Si è cercato di creare un'urbanizzazione legata alle linee dei trasporti pubblici? Quindi densificando attorno alle fermate e lungo tutta la linea?

Pre-riqualificazione : Com'erano le aree prima della riqualifica? Vi erano situazioni di senza tetto, prostituzione,... si trattava di zone malfamate? Dove sono state "spostate" queste persone? Si è cercato di fare qlc per queste persone?

Post-riqualificazione : Esistono già degli studi e dei risultati sulle riqualificazioni? Si è effettivamente limitata l'urbanizzazione estensiva oltre i limiti attuali della città?

Inquinamento dei suoli : Vi sono siti contaminati? Che misure sono state prese?

Progetti in sospenso : Ho letto che diversi progetti sono attualmente in sospenso, perché? Per via di ricorsi? (Spina 1: torre direzionale; Spina 2: edificio ad H delle OGR). A che stadio sono i progetti? Si riuscirà davvero a terminare tutto per il 2010 come previsto? Quali sono le cause dei progetti che sono ora in sospenso? Ricorsi o simili?

Costi economici : Chi sono i proprietari dei terreni dismessi? È stato difficile contrattare per la riqualifica dei terreni? E per quanto riguarda i progetti, vi sono state molte difficoltà per trovare degli accordi comuni fra i diversi attori implicati e i loro interessi?

Metamorfosi di contatto : Sono stati riscontrati degli aumenti di prezzo/m² dei terreni adiacenti a quelli riqualificati, o delle opere di recupero urbano di terreni adiacenti?

Sviluppo sostenibile : Come viene preso in considerazione? Quali sono gli ingaggi che potrebbero essere associati allo sviluppo sostenibile? Ha un ruolo prioritario nella scelta delle politiche, dei materiali, dei tipi di energie, ...? In che modo questi progetti possono contribuire allo sviluppo sostenibile della città?

Studio Granma : Come sono stati integrati i singoli progetti nell'insieme della città che si sta modificando così rapidamente? Vi sono delle linee guida da seguire? A livello energetico cosa è stato fatto negli immobili?

Dati e documenti : È possibile avere i dati delle superfici abitative, dei dettagli dei progetti (abitazione/attività previste/sovvenzioni/...), ma anche della popolazione dei quartieri, salari medi, densità (habitat, impieghi, etc.), SBP, CUS e COS. È possibile avere accesso ai piani regolatori dei vari settori, o del comune intero? In totale quante nuovi alloggi sono stati, e verranno, creati? Quanti posti di lavoro?

Vario : Difficoltà riscontrate durante questo importante progetto di riqualifica urbana. Quali sono le attività economiche che si è preferito inserire nel nuovo tessuto urbano? Una volta lanciato il progetto, vista la sua innovazione e qualità, è stato più facile trovare degli investitori privati?

Annexe 7 : deuxième guide d'entretien

Centralità : Per quanto riguarda le nuove centralità che sono previste, per esempio Spina 4, come si pensa di creare una nuova centralità? Quali sono i criteri ritenuti? Come valutano se un territorio è una centralità o meno? Vi sono degli indicatori che utilizza il comune di Torino? Quali zone sono da considerarsi delle centralità a Torino?

PRG e PC : Ritiene che questa politica (centralizzare) permetterà effettivamente di cambiare il comportamento delle persone? Dunque rinunciare ad una casa propria per spostarsi vicino al centro grazie anche ad una buona qualità di vita? Qual è il ruolo dei programmi complessi rispetto al PRG? Sa dirmi se sono accessibili i documenti come PRiU e PRIN delle Spine? Differenza tra un PRiU e PRIN? Il ruolo degli accordi di programma? Ruolo CoMeTO (area metropolitana di Torino) rispetto alle altre aree metropolitane, come per esempio Torino internazionale? Perché ci sono varie delimitazioni? Quale delimitazione è da considerare la più rappresentativa? Quanti comuni sono compresi? Ruolo dell'unione europea nelle trasformazioni della città? L'evoluzione urbanistica di Torino è stata simile a quella delle altre città europee? Quindi con un allargamento progressivo dei limiti dell'urbanizzato, aumento di case individuali, trasporti individuali, etc. Ci sono elementi particolari solo di Torino?

Vario : A che punto sono i progetti? % di realizzazione? Ritiene che questi progetti di riqualificazione avranno o abbiano già degli effetti sulla limitazione dell'espansione del costruito all'esterno dell'area metropolitana? Effetti positivi di concentrazione e per creare una città più compatta? E rispetto a questo, qual è il rischio di creare delle congestioni, etc.? A che punto è la TAV? da dove passa esattamente? Le varie stazioni come Porta Nuova, Porta Susa, Rebaudengo, Dora, Zappata,.. per quali linee ferroviarie sono? Regionali o internazionali?

Spina 1 : Sa se l'area a sinistra del triangolo fanno parte o non del PRiU? La fermata Zappata esisteva già prima? Come mai si è deciso di spostare il grattacielo della regione Piemonte?

Spina 2 : La fermata Porta Susa esisteva già? Non è un controsenso sviluppare i TP e sviluppare la metropolitana etc. e a Porta Susa creare molti posti di parcheggio? Vi sono dei progetti di creare dei parcheggi all'entrata della città di modo che si penetri solo con TP?

Spina 4 : La fermata Rebaudengo esisteva già? Si può definire questo settore come un quartiere dormitorio?

Spina Centrale : Ha i potenziali per diventare una centralità lineare? Il nuovo asse principale di Torino? Come sono definite dal PRG le trasformazioni riguardanti Spina Centrale? C'è un capitolo apposta, come per le Spine?

Mobilità : Qual è il ruolo della mobilità nella Nuova Torino? Quali sono i progetti-faro che dovrebbero cercare di far diminuire la mobilità individuale? Ci sono già dei risultati positivi in merito? Si è cercato di creare un'urbanizzazione legata alle linee dei trasporti pubblici? Quindi densificando attorno alle fermate e lungo tutta la linea?

Metamorfosi di contatto : Sono stati riscontrati degli aumenti di prezzo/m² dei terreni adiacenti a quelli riqualificati, o delle opere di recupero urbano di terreni adiacenti?

Sviluppo sostenibile : Come viene preso in considerazione? Quali sono gli ingaggi che potrebbero essere associati allo sviluppo sostenibile? Ha un ruolo prioritario nella scelta delle politiche, dei materiali, dei tipi di energie, ...? In che modo questi progetti possono contribuire allo sviluppo sostenibile della città?

Annexe 8 : entretien Mlle S. Giannini – Comitato Parco Dora (Spina 3)

Entretien du 27 octobre 2009 avec Mlle Sandra Giannini, architecte auprès du Comitato Parco Dora (Spina 3), Torino.

La parte centrale della Spina 3 sarà occupata dal parco, quindi difficilmente credo la si possa considerare una centralità. Il quartiere s’inserisce in un tessuto urbano già esistente, le case nuove vanno ad aggiungersi all’esistente e ne “aggravano” l’importanza. I poli che attraggono di più dal resto della città sono evidentemente le zone terziarie, che comunque bisogna dire che funzionano bene; come per esempio il centro commerciale con l’Ipercoop e il multisala Medusa. Sono luoghi frequentati anche da persone del centro, poiché nel centro non ci sono questi tipi di servizi.

Savigliano anche frequentato, si caratterizza per essere un polo molto terziario (al piano terra c’è il centro commerciale), ai piani superiori uffici e all’ultimo piano ci sono dei *lofts* (nella manica vecchia). Per quanto riguarda le maniche nuove vi sono stati introdotti degli uffici che sono stati acquistati da Seat Pagine Gialle.

Un’altra zona di terziario è Vitali Park, quasi finito. Invece un centro tecnologico è l’Environment Park, primo progetto realizzato nella Spina 3.

Molte costruzioni vicino alla chiesa del Botta c’erano già. Lì accanto, zone residenziali e curia metropolitana che grazie a questo progetto si è spostata tutta lì concentrando i diversi centri.

[...]

I giochi olimpici hanno velocizzato i lavori, ma solo alcuni palazzi sono serviti ai JO. Molti terreni utilizzati sono del comune. I progetti erano già cominciati prima.

Per quanto riguarda il parco Dora, questo dovrebbe concludersi per inizio 2011.

Settore a Nord del parco ancora da costruire, fermo per volontà del comune forse per via che vogliono cambiare le proporzioni tra residenziario e terziario.

Il Comitato Parco Dora è nato dopo l’inizio dei progetti poiché c’era l’intenzione di seguire i progetti più da “vicino”.

Gli abitanti del quartiere di Spina 3 sono completamente “nuovi” visto che il quartiere è nuovo, prima non c’era nulla.

Molti vengono dalla corona esterna alla città, alcuni sono di famiglie dei quartieri accanto, o anche figli di persone che abitano accanto e che si sono presi il loro appartamento nuovo.

Il prezzo in questa zona al metro quadro è cmq basso rispetto alle costruzioni nuove nel resto di Torino, è quindi molto più accessibile e poi ci sono le politiche del comune per favorire le persone meno benestanti. Si è dunque ricercata una certa *mixité*, grazie anche alle sovvenzioni. Alcuni vengono anche da Torino centro o altri quartieri di Torino. Ci sono molte giovani famiglie (c’è una forte percentuale di neonati), giovani coppie, coppie di mezza età.

A livello energetico non è stato fatto niente in particolare, se non rispettare le richieste di legge. A quei tempi (quando si sono decisi i progetti) non c’erano richieste particolari in materia di risparmio energetico per le costruzioni nuove.

[...]

Le case vicino all’Ipercoop sono quelle con lo standard di vita più alto nel quartiere. La qualità di vita qui non è male, poiché è tranquillo, si è cercato di organizzare le strade per i trasporti pubblici e per i pedoni. In ogni caso le macchine sono ancora molto presenti, ma forse meno visibili, anche perché poi spesso i palazzi sono fatti a mo di corte e al loro interno si gira a piedi.

Gran parte del territorio era occupato dalle Ferriere FIAT, che poi “consegnavano” a Mirafiori grazie alla ferrovia.

Passante Ferroviario : 2 tunnel, uno per traffico locale e l’altro per quello diretto. Uno è terminato e si sta cominciando a spostare i treni dalla superficie a sottoterra. Si è all’inizio della costruzione del

secondo tunnel, i lavori sotterranei dovrebbero finire nel 2012, poi bisognerà sistemare la superficie. Per ora la parte in superficie è terminata fino a piazza Statuto.

Pochissimo è stato mantenuto soprattutto per motivi di costi. Inoltre non erano superfici del tutto adatte ad un utilizzo abitativo. Si è mantenuto: Savigliano, i piloni rossi di un vecchio padiglione di Michelin, una torre di raffreddamento e qualche altro elemento.

Le 4 Spine sono incluse nel piano regolatore come diversi altri progetti. Nel PRG si prevede di riqualificare tutte queste zone.

Il PRiU permette anche di definire le proprietà dei terreni, quali diventano pubblici e quali privati. E per questi ultimi che indici di densità etc. vengono permessi.

L'elevazione delle costruzioni è comunque elevata ed è in generale il punto sul quale vengono rivolte le maggiori critiche che sostengono che queste nuove costruzioni non si integrino alle zone attorno. Altre critiche vengono poste al manco di servizi (scuole..).

Vicino a Envi Park si è mantenuta la struttura metallica, ed è l'unica cosa mantenuta in quel settore.

Corso Mortara verrà interrato e cambierà percorso, il tunnel esiste già per un vecchio tracciato ferroviario.

Il comitato nasce nel 2006, per accompagnare i progetti e la trasformazione. È stato finanziato dalle imprese (1 Euro/m²) come onore di urbanizzazione sociale. Nel Comitato ci sono anche rappresentanti politici, delle circoscrizioni (2 circoscrizioni per la Spina 3), rappresentanti dei costruttori, etc. È nato per volontà della città. I lavori però erano già iniziati nel 1998. C'è stata una campagna di informazione locale e in seguito è nato il comitato. Ci sono anche rappresentanti dei cittadini.

Oggi visto che i progetti sono quasi conclusi, i costruttori non fanno più parte del comitato, bisogna dunque trovare qualcuno che prenda il loro posto, come per esempio gli esercenti, negozianti, etc.

A livello di affettazioni (destinazione del suolo) molto è cambiato, ma visto che i terreni erano dismessi non è stato difficile ricomprarli. Il comune da questo punto di vista non ha avuto molte difficoltà poiché i proprietari erano ben contenti di vendere.

I proprietari possedevano delle grandi superfici quindi non c'è stato il problema di uno che vuole vendere e l'altro no, e in ogni caso erano tutti ben interessati a vendere. In ogni caso, si è dovuto mettere in piedi un progetto di negoziazione con il comune e i proprietari.

A livello di inquinamento dei suoli, si sono operate molte bonifiche, tutt'ora in corso per le parti non concluse, come per esempio per il parco Dora.

Per quanto riguarda un'eventuale *métamorphose de contact* è troppo presto per dire se qualcosa sta succedendo. Ci sono comunque dei singoli progetti di riqualifica, individuali, di privati, ma nulla di organizzato dal comune.

[...]

Situazione prima che si riqualificasse : presenza di senza tetto, dunque si è anche cercato di intervenire in fretta, c'era l'urgenza di sistemare questa situazione. Questo porta anche ad un'altra critica : il fatto che non ci sia un disegno unitario sull'insieme della Spina 3, ma questo è anche dovuto dall'urgenza di dover intervenire per risolvere la situazione di degrado urbano che toccava le vecchie fabbriche.

Nessun c'è stato nessun programma per rialloggiare i senza tetto anche perché non è evidente censirli e probabilmente loro non sono nemmeno disposti ad entrare in un appartamento.

C'è stata inoltre l'urgenza di intervenire poiché sono state abbandonate in fretta e ci si è ritrovati con delle aree inutilizzate non solo dalle imprese, ma dove nemmeno la gente andava volentieri.

Molte delle strade attuali che attraversano il quartiere, prima non c'erano.

Attività ce ne sono molte, ma non servizi, nonostante vi siano molte persone in più. Forse si poteva fare qualcosa di più a livello di spazi pubblici, come per esempio delle panchine, etc. Attenzione però : a breve sarà pronto il parco Dora.

Annexe 9 : entretien Mme M.G. Sartorio – Région du Piémont

Entretien du 28 octobre 2009 avec Mme Maria Grazia Sartorio, architecte dirigeant responsable au sein de la Région du Piémont de la *Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica – Settore Urbanistico Territoriale, Area Metropolitana*

Torino ha delle aree di riqualificazione che sono tra le più grandi di Europa, la *Spina 3* in ogni caso é molto significativa.

L'Assessorato all'urbanistica della Regione Piemonte si occupa della approvazione degli strumenti urbanistici del territorio piemontese. In particolare il Settore urbanistico Area Metropolitana si occupa dell'Area metropolitana torinese, ovvero di circa 80 comuni attorno alla Città di Torino.

La legge urbanistica regionale prevede ancora, almeno in parte, l'approvazione degli strumenti urbanistici da parte della Regione, mentre altre regioni italiane hanno superato questo metodo adottando norme che consentono modalità diverse di pianificare il territorio.

Al fine di approfondire la conoscenza del territorio ed indirizzare al meglio le trasformazioni, è stata fatta un'indagine sulle aree industriali dismesse del territorio torinese. Dall'indagine è emersa una grande quantità di aree industriali dismesse da riqualificare, talvolta anche di notevole estensione.

A titolo esemplificativo è stata citata la ditta Ikea, che ha scelto di installarsi in aree a destinazione agricola tutelate. Tale scelta contrasta con la pianificazione regionale in quanto utilizza aree "nuove" invece che localizzarsi in aree industriali dismesse e da riutilizzare o riqualificare (come sarebbe preferibile alla luce dell'indagine sopra citata.) al fine di limitare il consumo del suolo.

Un altro esempio è il grande progetto chiamato Laguna Verde, nel Comune di Settimo Torinese. Il progetto prevede il riutilizzo delle aree industriali dismesse dalla ditta Pirelli al fine di creare una zona residenziale. La previsione abitativa è molto elevata (si prevedono otto grattacieli) e, rispetto al tessuto urbano circostante, risulta essere un progetto particolarmente invasivo. Dovrebbe essere calibrato in funzione del territorio circostante, delle zone di particolare interesse paesaggistico quali la collina, delle viste, etc.

Altro grande progetto di riuso delle aree industriali è quello compreso nella Variante 200 al PRG di Torino. Il progetto, entro il quale si prevede la realizzazione di una tratta della nuova linea metropolitana, prevede il recupero dell'ex scalo merci delle ferrovie in zona Vanchiglia e permette la valorizzazione immobiliare dell'area con la trasformazione in residenziale.

Le linee ferroviarie cittadine sono state interrate via via o devono essere terminate. La superficie viene usata per creare delle zone di trasformazione e sotto per creare dei passanti ferroviari.

Si possono fare alcune considerazioni. Ad esempio sarebbe interessante analizzare progetti di recupero di zone industriali in comuni di dimensioni più ridotte, in quanto, pur applicando lo stesso meccanismo, sarebbe possibile una maggior chiarezza degli elementi in gioco e delle eventuali differenze tra le diverse aree. Su un territorio più piccolo si possono leggere molto meglio le dinamiche che non su un territorio così vasto e complesso.

Per quanto riguarda l'ambiente e lo sviluppo sostenibile recentemente è stata introdotta la norma che rende obbligatoria la redazione della Valutazione Ambientale Strategica per tutti i Piani ed i Programmi. Precedentemente esisteva già una normativa ambientale (la LR 40 del 1998) che aveva introdotto la Valutazione di Impatto Ambientale ma solo per determinate opere particolarmente significative.

Da questo punto di vista il progetto relativo all'area Spina 3 non ha previsioni particolari in ambito di risparmio energetico, poiché i progetti datano da prima di queste nuove introduzioni, come la VAS. Per Laguna Verde invece sono state previsti degli elementi progettuali attenti agli argomenti energetici ed ambientali.

Annexe 10 : entretien M. M. Bosio – studio Granma Architetti Associati

Entretien du 29 octobre 2009 avec M Marco Bosio, architecte auprès de Studio Granma Architetti Associati, Torino

Per quanto riguarda la questione della centralità, possiamo dire che Spina 2 è sicuramente una centralità in modo molto più significativo di Spina 4. Però Spina 2 è anche il settore più diverso dagli altri tre perché in realtà è una centralità già esistente nel senso che, come collocazione, è molto più vicina al centro e ha molti meno problemi di massa critica per generare una nuova centralità.

La novità di Spina 2 è che su quell'area vengono ad aggiungersi al politecnico altre importanti istituzioni, strutture culturali o servizi in generale. Il politecnico è stato raddoppiato e c'è in corso un progetto di biblioteca civica (che non credo inaugurerà a breve, per non fare troppi giri di parole!). Su Spina 2 ci sono le OGR che attualmente sono utilizzate in maniera provvisoria poiché un vero e proprio progetto di riqualificazione non esiste. Sono state utilizzate in occasione del convegno mondiale di architettura nel 2008, durante i quali è stata realizzata la mostra "Torino 011", una biografia della città e delle sue trasformazioni. Verranno inoltre utilizzate in ambito dei festeggiamenti per i 150 anni dell'unità d'Italia. Comunque, diciamo a differenza del PRG, che ne prevedeva direttamente l'abbattimento, sono state mantenute e la destinazione sarà sicuramente di tipo culturale, anche se non è ancora chiara la destinazione esatta. Per ora sono in uso della città, nonostante siano ancora di proprietà delle ferrovie.

Ci sono inoltre le Ex Carceri Giudiziarie "Le Nuove", dove pure vengono ospitate delle mostre ma il progetto di recupero vero e proprio non è ancora cominciato.

In termini di centralità bisogna sicuramente parlare di Porta Susa (stazione ferroviaria) che in tempi probabilmente lunghi riuscirà ad emergere.

[...]

Oggi Spina 2 è percepita dalla gente come un settore già abbastanza avanti nella realizzazione, di fatto non è così. Uno dei grandi vantaggi che ha Spina 2 (cosa che non so se depono a favore della tesi) è che la trasformazione è abbastanza lenta e graduale, ma questo comporta il rischio che ci siano dei progetti che non verranno mai realizzati, come forse la biblioteca. Questa andatura "lenta" permette spesso di rivalutare i progetti e quindi di avere dei ripensamenti, cosa che in alcuni casi può anche essere un vantaggio. Per esempio, le OGR in seguito a delle rivalutazioni si è deciso di mantenerle mentre all'inizio, quando il piano regolatore è nato, a metà degli anni 80 (come gestazione), la sensibilità culturale generale sull'argomento del mantenimento delle infrastrutture industriali era un po' diversa. Escludendo alcuni casi particolari come per esempio il Lingotto o altri gioiellini della città, in genere si era molto più propensi all'abbattimento per poter liberare velocemente delle grandi aree da destinare a nuove funzioni. Con il passare del tempo la sensibilità e l'opinione pubblica sono cambiate rispetto al valore del patrimonio industriale dismesso. Ora c'è un atteggiamento che tende molto a valutare anche le questioni di memoria architettonica, di storia e identità e che quindi non considera *a priori* la *tabula rasa* come la soluzione più adatta. La cultura in generale ha cominciato a rendersi conto del valore di queste infrastrutture quando le fabbriche abbattute hanno creato un panico da vuoto e poiché alcuni ex dipendenti si sono espressi in merito alle demolizioni. All'inizio, quando il PRG è stato adottato, non ci sono state molte opposizioni alle demolizioni. Infatti su Spina 3 si è proceduto piuttosto rapidamente.

[...]

Per quanto riguarda le demolizioni su Spina 3 bisogna dire che in quel caso ci sono state delle opposizioni di tipo "vicenda personale". Si trattava di persone che avevano dedicato una vita intera allo stabilimento in questione e che hanno risentito dell'abbattimento.

Per quanto riguarda le OGR c'è un movimento di opposizione nato da associazioni di studenti, etc. che col tempo sono diventati un po' più strutturati e organizzati. Le persone che erano toccate direttamente dalla demolizione hanno reagito abbastanza in fretta, mentre per quel che riguarda i movimenti di opinione chiaramente ci vogliono tempi un po' più lunghi. In ogni caso, le trasformazioni principali sono state oggetto di PRIU e dunque hanno avuto dei tempi di esecuzione abbastanza certi e hanno anche goduto di iter un po' più accelerati, e forse un po' meno pubblicizzati, proprio per poter velocizzare le trasformazioni. Gli accordi di programma sono un gran vantaggio per quanto riguarda la realizzazione

dei progetti in tempi forse più brevi, ma dal punto di vista della condivisione del progetto e della partecipazione non sono sempre l'ideale.

Inoltre, con il passare del tempo, sono apparsi due aspetti sotto il profilo strettamente ambientale. Il primo è più tecnico : nel 2000 c'è stata una delle ultime alluvioni significativa per il territorio piemontese e questo ha comportato un cambio di normativa a livello locale e degli stralci dell'adeguamento del piano di affettazione idro-geologico del Po. Per cui alcuni interventi hanno subito delle modifiche rispetto a quanto previsto poiché prima non vi erano normative particolari in quanto quest'area non fosse un'area particolarmente a rischio. L'altra questione è sicuramente quella relativa alle fonti energetiche. Per esempio nel progetto Michelin noi abbiamo utilizzato facciate ventilate in cotto, facciate ventilate in eternit (nuovo!), vetri selettivi con caratteristiche particolari, serramenti particolari, che permettono di ottenere un risparmio energetico dovuto al tipo di costruzione e al tipo di materiali utilizzati, ma dal punto di vista di centrali di cogenerazione nulla è stato previsto.

A Torino una grossa parte della città è servita da una centrale di cogenerazione dell'Aem che fa teleriscaldamento. Recentemente è stato firmato un accordo per una nuova centrale a Nord, sempre di cogenerazione.

A Savigliano (SNOS) e a Vitali per esempio ci sono delle centrali di cogenerazione che non sono allacciate al teleriscaldamento, sono quindi delle micro-centrali che coprono i bisogni dei comprensori. Permettono di creare del caldo, freddo e un po' di energia elettrica. Nel comprensorio SNOS l'elettricità serve per il funzionamento della centrale stessa e l'esubero viene messo in rete. Per quanto riguarda il comprensorio di Vitali c'è una generazione di energia elettrica più elevata e quindi ci sono 2 supermercati che funzionano con questa energia. Si tratta di piccole unità di comprensorio, non ancora integrati in una strategia completa sul territorio.

Per quanto riguarda i progetti di Spina 4, non posso dire di conoscerli a fondo. Conoscevo il progetto di base poiché ha avuto lo stesso iter di Spina 3 e anche perché questi due settori sono molto vicini. Però mi sembra che rispetto a Spina 3 abbia una vocazione un po' più residenziale e che ci siano delle attività commerciali, probabilmente per soddisfare i bisogni locali.

Spina 3 sarebbe dovuta diventare un polo terziario poiché quando i progetti furono approvati c'era un'idea di città che evolveva verso il terziario vista la crisi del settore secondario. Questo però non è successo, quindi la città è sopravvissuta in altri modi. Quando sostanzialmente si è cominciata l'attuazione del PRIU tutti volevano costruire fondamentalmente residenza e attività commerciali. La città era sicuramente favorevole a questa strategia, anche perché era una questione di risorse economiche. Un intervento tipo Michelin, con una fitta attività commerciale abbastanza grossa per essere relativamente vicina al centro e anche la piazza aperta, pubblica, il cinema, etc. era visto anche come uno dei motori della trasformazione. Sono comunque attività che sono in grado di pagare un'infrastruttura a fonte economica elevata a differenza della residenza o del produttivo.

[...]

A Savigliano il grosso della destinazione è ad attività produttive di tipo avanzato. Savigliano è stata abbastanza fortunata poiché il grosso, quindi il resto degli edifici sul retro e il primo piano della maglia storica sono diventati la nuova sede centrale di Seat Pagine Gialle.

Comunque, Spina 3 per massa critica e per tipologia di attività potenzialmente può diventare, o meglio poteva diventare, una nuova centralità. Poi se questo sia riuscito o riuscirà, è abbastanza difficile da valutare.

All'inizio il Passante all'altezza di Spina 3 doveva passare in modo sopraelevato, solo che sarebbe più o meno all'altezza del terzo piano degli edifici affianco e quindi sarebbe rimasta la frattura. Allora la città ha chiesto alle Ferrovie una variante particolarmente costosa che permettesse di far passare il piano del ferro sotto il fiume (Dora). Questo ha chiaramente avuto delle conseguenze anche sui tempi di realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda i dibattiti bisogna dire che Spina 3 è l'area su cui c'è stato più dibattito e più conflitto sui risultati. Il Comitato Parco Dora però non è un comitato di protesta, è stato voluto dal comune per seguire i lavori dall'interno.

A livello architettonico, istituzionale, di interesse popolare, etc. Spina 3 è un settore molto discusso, è "amore o odio", ma è anche una zona che ha subito delle modifiche importanti. A livello architettonico è un'area molto eterogenea, e questo può succedere costruendo un nuovo pezzo di città.

[...]

Per quanto riguarda le questioni della densità, l'idea è quella di creare un grande parco urbano che copra quasi 50% della superficie totale di Spina 3. Per poter liberare questa superficie bisognava in un qualche modo densificare il resto mantenendo lo 0.6 previsto (inizialmente 0.7), di cui 0.2 è sovvenzionato (anche per alcuni commerci).

L'indice territoriale di Spina 3, come di tutte le altre aree di trasformazione urbana, era di 0.7 (un indice che rispetto al tessuto consolidato di una città sarebbe abbastanza basso), ma visto che le aree di trasformazione prevedono anche la cessione delle aree accanto, e quindi una contrazione delle aree edificabili, è un indice abbastanza elevato che porta per forza all'altezza.

L'indice è stato in seguito abbassato a 0.6 proprio per cercare di abbassare le densità. Però è chiaro che quando l'impostazione sulle aree di servizio è di quel tipo (concentrate) c'è un problema anche di sostenibilità economica. Queste aree hanno comunque degli oneri, sia per le demolizioni che per le opere di bonifica. Quindi il costo di partenza è già molto elevato. Bisogna dunque fare in modo che l'edificabilità sia medio-elevata per rentabilizzare i costi.

Quindi la somma di queste scelte porta ad una città relativamente densa sui bordi. La città ha comunque fatto dei ragionamenti sull'utilizzo di terreni più centrali e già utilizzati precedentemente che non sull'utilizzo di nuovi terreni esterni. Questo può compensare, a lungo termine, degli investimenti iniziali più importanti. Oggi ci si rende conto che il suolo è un bene primario.

È vero che gli edifici alti consumano di più, ma raggiungere degli edifici bassi e molto lontani, si consuma parecchio.

Anche le politiche commerciali sono cambiate: una volta tutti i supermercati erano ai margini, oggi ci si rende conto che si possono creare dei centri commerciali più piccoli ma centrali. Purtroppo i centri commerciali devono essere fatti su un solo piano, e quindi consumano molto terreno.

Una cosa curiosa di Spina 3 è che, diversamente dalla densificazione in città, qui avviene per grosse zolle, quindi si crea della varietà a scale più grandi, mentre in città la varietà esiste ma è forse meno percepibile vista la scala. In Spina 3 si creano invece delle zone di contatto importanti, che a volte sono più o meno riuscite.

Un'altra cosa è che non è così visibile la mano pubblica in Spina 3. Prima dei lavori, i terreni pubblici erano circa 30% delle aree, mentre ora è proprietario del 70% circa. La cosa strana è che l'intervento pubblico, oltre le strade, non è visibile, a parte quando ci sarà il parco. La mano pubblica non è percepibile anche per il fatto che non ci sono istituzioni pubbliche nel settore, mancano però anche scuole ed asili. C'è un asilo che vaga nel quartiere. L'unica opera pubblica, che non per tutti è percepita come pubblica, è la chiesa di Botta. Personalmente, non la percepisco come un'istituzione pubblica.

La mancanza di servizi pubblici è forse anche dovuta al fatto che in quel periodo, prima delle olimpiadi, c'è stata la crisi della città e quindi questa si è posta delle questioni sulla fattibilità del tutto e ha forse preferito aspettare un attimo tenendo una visione a lungo termine. Magari in seguito si aggiungeranno anche delle parti istituzionali della città!

[...]

Molte critiche portano sulla mancanza di spazi pubblici, ma è anche vero che manca ancora il parco. Ad esempio la piazza di Michelin, che ovviamente all'origine è nata come piazza commerciale, si è cercata di renderla uno spazio pubblico. Col passare del tempo ci si accorge che la gente si reca alla piazza anche se non va direttamente al centro commerciale.

Un problema di queste aree è che prima, nonostante fossero costruite, non erano incluse nel tessuto della città, o meglio, lo erano fisicamente, ma non socialmente. Erano delle città nella città. Erano delle cittadelle chiuse. Quando sono state urbanizzate, verso fine 1800, erano ancora in campagna. Quindi la città gli è cresciuta attorno ma non sono mai state integrate e fruite dalla popolazione, a parte i lavoratori.

Quindi queste sensazioni resteranno ancora per un po', soprattutto per le persone che sono cresciute con la concezione di dei territori non "inclusi" nella città. C'è un senso di appartenenza e di identità delle

persone che hanno lavorato in queste fabbriche. La questione dell'identità è importante, bisogna cercare di mantenere una continuità, e non fare sempre *tabula rasa*.

Noi per esempio abbiamo cercato di mantenere i volumi dell'epoca industriale, quindi importanti per non cambiare del tutto le caratteristiche del territorio. La piazza Michelin (centro commerciale Dora) per esempio è una piazza pubblica, ma abbastanza chiusa. Se non la si cerca, non la si vede. Questo riporta al discorso dei limiti dell'epoca industriale, dove c'erano dei limiti invalicabili. Oggi si può passare, ma si è voluta mantenere questa concezione.

L'idea è di nuovo quella dei recinti, non ci piaceva l'idea che prima ci fosse un limite invalicabile e che poi venisse completamente azzerato. Con queste operazioni si è azzerato in quanto a limite fisico perché si può entrare, però a livello percettivo c'è ancora la sensazione di varcare una soglia, per questo la piazza è stata un po' nascosta. Abbiamo cercato di mantenere le scale di vita di prima, le dimensioni, i volumi, etc.

Per quel che riguarda la tipologia degli appartamenti, su tutta la Spina 3 ci sono interventi di edilizia residenziale di livello e costo relativamente elevati, come per esempio i due isolati progettati da Luzzi di fianco alla piazza Michelin, quelli in mattoni, coprono metrature abbastanza medio-grandi per quel che riguarda il mercato cittadino abituale. A Vitali invece ci sono case piuttosto alte, sovvenzionate dalla città. La torre dietro Bennet comprende appartamenti abbastanza grandi ai piani alti e anche di un certo livello. Si è cercato dunque di creare una certa *mixité*. A Savigliano, le torri presentano appartamenti differenti, creando un'offerta variata, come per esempio offrendo appartamenti per anziani non assistiti.

Dell'indice 0.6 territoriale, lo 0.2 è obbligatoriamente convenzionato, in Spina 3. Il grosso è residenza, ma ci sono anche alcune attività che sono sovvenzionate (SNOS – 20000 metri quadrati acquisiti, idem in Vitali). Quindi 1/3 di tutto il realizzato è convenzionato. Il mix sociale c'è sicuramente su tutta Spina 3, in alcuni casi c'è anche nelle singole aree.

Annexe 11 : entretien M. A. De Rossi - UCM

Entretien du 12 mai 2010 avec M Antonio De Rossi, architecte et vice-directeur d'Urban Center Metropolitano, Torino

Lo sviluppo sostenibile è sempre considerato molto a livello energetico e di costruzione.

Con Variante 200 novità : si cerca di mettere in corrispondenza trasporti/infrastruttura pubblica - abitazione/progetto insediativo che per l'Italia è una cosa piuttosto innovativa e non è per nulla scontato. Torino ha meno problemi di viabilità, meno caotica, di altre città italiane, come per esempio Milano, Napoli e Roma, quindi ancora meno scontato il fatto di correlare i due temi. Però a Torino ci sono gravi problemi di *particules fines* (problema di salute collettiva grave). Quindi lo spostamento della mobilità verso l'infrastruttura pubblica diventa un tema centrale.

La Spina nasce dall'interramento del ferro che solo dopo il PRG di Gregotti e Cagnardi vengono messe assieme più visioni di un solo progetto (prima la riqualificazione, il Passante, la Spina, etc. erano visti distintamente l'uno dall'altro).

Tema del Passante fondamentale poiché permette di far partire il servizio ferroviario metropolitano che in tutto il resto del Nord d'Europa è già attivo da molto. Il passante dovrebbe concludersi per il 2012

Ci sarà la possibilità almeno teorica di spostare masse ingenti di utilizzatori di trasporti individuali sui trasporti pubblici ; é una: grande sfida per Torino.

In merito a Spina 4, bisogna tener conto che la Variante 200 cambierà molto il tessuto di Spina 4 (veda nel sito UCM progetti).

La Spina man mano che avanza cambia l'immaginario della città e degli abitanti.

In Italia è forte il municipalismo, è molto difficile ad avere una visione d'insieme, anche a causa di un manco di legge a livello di area metropolitana. Ci sono dei meccanismi di *gouvernance*, ma molto fragili. Il comune viene davanti a tutti. Problemi di progetti di area vasta. Quindi ogni volta si ragiona per singoli comuni, che nel caso di trasformazioni così importanti è un grande problema. Non c'è una legge ma non è tanto questo il problema, ma la mentalità che porta a ragionare per singoli comuni. Le *governances* che ci sono, sono molto fragili.

Con Spina 4 e Variante 200 ci sono in gioco delle aree immense, anche verso Settimo Torinese, quel che potrebbe diventare Spina 5. Con la crisi economica, il problema è sapere se il mercato potrà assorbire queste trasformazioni molto considerevoli, su Torino e sui comuni vicini.

Variante 200 tocca tutta l'area Nord : Spina 4, Scalo Vanchiglia e nell'ultima rappresentazione ci si allarga anche verso Settimo su delle superfici enormi, molto più di Spina 3.

Il valore della trasformazione è dunque molto importante. In più c'è anche corso Marche. Il tutto mette in gioco una quantità di superfici immense.

La qualità delle Spine é soggettiva. In ogni caso si è riusciti a portare a termine dei grandi progetti e nulla di simile esiste nel resto d'Italia.

Le aree che potrebbero trasformarsi nei prossimi anni, saranno molto maggiori a quelle della Spina, quindi grande *enjeu territorial* per Torino.

Nessuna città italiana ha nulla di simile, una così grande trasformazione, dinamismo e questo anche grazie alla sua stabilità politica. Le potenzialità trasformative della città sono enormi. Il problema maggiore sarà una questione di riassorbimento da parte del mercato immobiliare.

Su Spina 4 c'è già un esaurimento dell'assorbimento, anche perché si trova in una zona di poca qualità, e dove mancano servizi in generale.

La Spina sarà comunque il principale ingresso veicolare della città e cambierà fortemente il suo assetto e la sua geografia.

Programmi Complessi : elemento di dinamismo durante il governo di centro sinistra di Prodi. Tutti i fondi europei e ex fondi per le case popolari (pagati da tutti gli italiani nello stipendio) sono stati messi assieme per questi programmi complessi. I PC (pru, priu, prusst e in parte prin (sono diversi)) sono dei

programmi che sono forse uno degli elementi maggiori di innovazione della politica urbanistica italiana. Oggi non è più possibile fare tutto ciò tramite i PC, non ci sono più i fondi.

I PC sono stati elementi “volano” per tutti gli interventi/iniziativa private che sono iniziate. Per esempio, Spina 3 è stata bonificata con questi fondi permettendo ai privati in seguito di intervenire (c'erano dei grossi problemi di bonifica). Quindi i PC hanno permesso di oltrepassare una situazione di stallo e immobilità per dar vita a molte operazioni.

La città è stata molto abile ad utilizzare questi strumenti, poiché nel 98 grossomodo partono tutti i PC, grazie ad un grande lavoro da parte dell'amministrazione pubblica che diventano l'elemento di traino per tutte le possibili iniziative private.

Credo che Torino sia stata [...] molto brava ad utilizzare l'occasione delle Olimpiadi per andare poi a risolvere situazioni di crisi, come per esempio le Spine ed il Lingotto (interessante, ma problemi di massa critica e di funzioni). La città è riuscita a non disperdere le varie iniziative e le varie progettualità ma ricondurle ad un disegno complessivo che era dunque quello della Spina Centrale, del Lingotto e queste centralità Spinali. Da questo punto di vista, l'idea di Gregotti e Cagnardi magari non è stata un'innovazione incredibile, però ha funzionato davvero bene, poiché fino al momento in cui il PRG non arriva, il Passante è un'idea tecnica e tecnocratica dell'attraversamento della ferrovia, non era in relazione alla cicatrice libera che si creava. Le aree industriali erano ancora viste come elementi a parte. La grande intuizioni del PRG è di ricondurre ad un'immagine d'insieme di tutte queste progettualità lungo la Spina Centrale. Variante 200 nasce un po' secondo la stessa logica, quindi di riuscire a prendere un piano infrastrutturale, ambientale e insediativo e metterli sin dall'inizio in un'unica logica sola, in relazione.

In merito al TAV il quadro in questo momento è deciso. Tutto il progetto ferroviario era all'inizio stato impostato lungo corso Marche senza passare dal centro di Torino.

[...]

Ferrovie voleva far arrivare da Lione per andare a Milano, passando dalla gronda Nord, lungo la tangenziale Nord, far scorrere la ferrovia senza passare dal centro di Torino. Passando in modo tangenziale a Torino creando una stazione esterna dell'alta velocità e poi con un modo poco precisato collegare questa a Torino.

[...]

Mentre adesso si cerca di far passare il treno dalla piattaforma logistica delle merci creata negli anni 90 (terminal storico), poi si prevede di fare una nuova piattaforma logistica tra Torino e Milano.

Adesso si pensa di far passare il treno dalla val di Susa, poi attraverso la piattaforma logistica, per passare poi su corso Marche e infine rientrare sulla Spina ridandole senso.

Il progetto attuale che non dovrebbe variare: Il TAV arriverebbe dunque da Sud-Ovest, attraversa la città, e quando arriva in corrispondenza con il vecchio incrocio, alcuni treni possono passare lungo corso Marche, altri invece rientrare in centro fino a Porta Susa sulla linea storica e poi ri-uscire da Torino.

[...]

Finora non esiste una legge che regola le aree metropolitane, se ne parla da molto, ma per ora non c'è niente. Ci sono state varie forme di *gouvernance*, molto leggere, consistevano in grosso ad avere dei posti dove discutere.

[...]

Il servizio ferroviario metropolitano dovrebbe a questo punto cominciare nel 2012 con Rebaudengo, Dora, Porta Susa, Zappata. Ma inoltre bisognerà aggiungere quella che si potrebbe chiamare Spina 5, nei pressi della stazione Stura dove ci sono dei progetti di riqualificazione. Questa è una stazione che esiste, ma è piccola e verrà quindi potenziata. Anche Porta Nuova e il Lingotto. fanno parte del servizio metropolitano,

Si sta pensando di fare una nuova configurazione tra Torino e Settimo, dove potrebbe nascere una sorta di Spina 5 (nessuno la chiama così!).

Nuova gerarchia delle stazioni: Porta Susa diventa la stazione principale, Rebaudengo e Lingotto dovrebbero diventare di rango subito sotto a Susa.

Progetti anche per Porta Nuova : si prevede di diminuire i binari (da 20 a 10) e quindi si potranno liberare delle aree centrali. Qui arriveranno i treni nazionali. Ma la progettazione rispetto a Porta Nuova, è piuttosto ferma per ora. Spostando a Porta Susa la stazione centrale, cambia tutta la geografia della città. La centralità si sposta in direzione di questo asse. Poi inoltre, c'è il discorso di tutti i grattacieli che verranno costruiti: Intesa San Paolo, Spina 1, inoltre vicino a Spina 2 ce ne sono già di esistenti.

Polemiche rispetto ai grattacieli, ma non è solo un discorso legato ai cittadini, ma anche alle dirigenze delle società. Intesa è di Milano, San Paolo è di Torino, e simbolicamente si è voluto mantenere a Torino una parte importante della testa pensante/dirigente della banca e l'operazione grattacielo è molto in questa linea. Intesa San Paolo prima banca italiana.

Il grattacielo in un'area centrale è chiaramente discutibile, ma fin che si costruisce in area verde ... È comunque meglio costruire in centro città e come per Variante 200 lungo una linea della metropolitana. Non ovunque la città compatta e organizzata in isolati è adatta, ma a Torino probabilmente sì, visto che tradizionalmente è stata costruita per isolati.

Il problema di Spina 3 è che non si è riusciti a fare quest'operazione di ricucitura della città. Ogni ambito è un elemento a se, manca un legame tra i vari interventi. Li conta anche molto il processo costruttivo dell'area, fatta per ambiti, quindi ogni ambito si è costruito in modo non continuo con quanto lo circonda. Progettazione all'interno dell'ambito ma non con quanto sta attorno. Si spera che il parco possa ricucire le varie aree, sarà sicuramente un elemento fondamentale. Anche il Passante si spera possa mettere in relazione Spina 3 e il resto della città.

In Spina 3 si è costruito per ambiti, in funzione dei finanziamenti (legati ai PC che definiscono dei sotto ambiti e quindi impongono una progettazione per settore e poco di relazione). Quindi si ha una sconnessione tra gli ambiti.

Per Variante 200 si spera di sorpassare questi problemi di separazione tra ambiti e dare una visione d'insieme migliore. Si vuole anche far partire la società di trasformazione urbana in autunno quale strumento/meccanismo amministrativo dell'operazione.

Spina 4 è un terreno fragile!

C'è stato un grande dibattito rispetto al tema di Spina Centrale quale asse di attraversamento. Mentre una parte degli urbanisti torinesi che era più per la vecchia idea di strada di attraversamento, alla fine la soluzione veicolare di ingegneria del traffico che ha prevalso è una soluzione che non permette di utilizzare la Spina come asse di attraversamento. Questo insieme di rotonde non fanno della Spina una strada di attraversamento urbano.

Sempre con l'idea di prendere alcune aste nord-sud attualmente molto caotiche, molto compromesse dal traffico veicolare e di portarne una parte sulle Spine, però in modo comunque non da superstrada urbana. Una superstrada urbana sarebbe quella su corso Marche, non il boulevard in superficie, ma il piano inferiore del "wafer" (di 3 piani) sarebbe una strada di attraversamento urbano perché noi abbiamo il problema di saturazione tangenziale nel tratto Ovest, e quindi quella rappresenterebbe, invece di fare un aumento di corsie della tangenziale, una sorta di corda nella circonferenza, che permetterebbe di abbassare il numero di automobili sulla tangenziale senza necessariamente ingrandirla. (sotto terra..meno smog..?)

Spina 1: il progetto Gregotti prevedeva un grattacielo, ma ora ne fanno 2. Li c'era la decisione di fare il palazzo della Regione, tramite concorso internazionale. Ad un certo punto [...] si è deciso di portare il grattacielo al Lingotto. A quel punto, il terreno in Spina 1 l'ha comprato [...] Franco costruzioni e vi costruirà le due torri.

Spina 1 quindi per finire sarà residenze, qlc ufficio, un piccolo centro commerciale e finita lì.

Spina 2: più complicato. Doveva essere la cittadella della cultura, oltre al raddoppio del politecnico ci doveva essere il recupero delle OGR. Bell'edificio di fine 800 dove venivano riparatte le locomotive. In questo momento il suo futuro non è chiaro. Doveva essere acquistata da una fondazione bancaria della città, ossia la fondazione cassa di risparmio di Torino per farne un ampliamento della galleria di arte moderna. In questo momento questo futuro non è certo.

Per la biblioteca si volevano utilizzare i soldi per le celebrazioni dei 150 anni, ma alla fine i soldi sono stati pochi e sono andati tutti nel parco di Spina 3. Quel che lasceranno le celebrazioni sarà il parco.

I soldi per la realizzazione della nuova grande biblioteca in area Spina 2 non ci sono, ed è molto probabile che quel progetto non verrà mai realizzato. Quindi tutto quello che si doveva fare di ritorno, oltre alla cittadella politecnica, per far diventare davvero Spina 2 un polo è molto in crisi.

È vero che c'è comunque Porta Susa (stazione) che è più che tutto uno spostamento della centralità in quella zona. Però questo buco sul piano di Spina 2, di non riuscire a creare effettivamente un polo.

Spina 4: è sicuramente in ritardo, è brutto, etc. ma ha sicuramente delle *chances* ancora aperte di aver un buon futuro

Spina 3 è quel che è, per alcune cose è venuta bene per altre male.

Situazione molto complessa in Italia, Torino è comunque una grande città europea. A dipendenza di come si misura, ci sono comunque 1'500'000 abitanti.

[...]

Questo è anche dovuto alla storia della città: caratterizzata da un modello monoculturale legato alla FIAT, ma non solo in termini industriali ma anche proprio di cultura, e dall'altra parte un partito comunista molto forte a struttura fortemente piramidale. Paradossalmente da questi due gruppi è nato il governo della città, dalla loro integrazione, insieme al modello dell'università. Un modello molto particolare, forse non comprensibile.

Interessante delle trasformazioni anche il fatto che con questi lavori si potrà ritrovare la trama tipica della città dove ci sono queste grandi strade che caratterizzano la maglia della città e le sue "viste" sulle Alpi. Trasformazioni che rimettono in gioco la dimensione geografica della città che nel 900 è stata abbandonata a causa dell'arrivo delle industrie. Città che nell'800 cura un forte rapporto tra i 4 fiumi, la collina, le montagne, le Alpi. L'era industriale ha cancellato il tema del territorio e del suo rapporto con la città.

Torino è particolare per la sua maglia, trama; sarebbe interessante riprenderla. È un valore storico, tipico della città.

Torino è un enorme delta delle Alpi, orientato verso il Po. La città prima rispettava molto di più il territorio morfologico.

La Spina riprende molto la struttura barocca, peculiare di Torino. Tracciati, assi orientati su delle viste, etc. Elementi di grande interesse!

Variante 200 propone delle buone trasformazioni per Spina 4, oramai le due sono legate.

[...]

Annexe 12 : entretien Mlle S. Giannini – Comitato Parco Dora (Spina 3)

Entretien du 13 mai 2010 avec Mlle Sandra Giannini, architecte auprès de Comitato Parco Dora (Spina 3), Torino

Rispetto al tema dell'integrazione tra nuovo e vecchio costruito, sicuramente dipende un po' dalle zone, ci sono quelle con case di dimensioni maggiori e quindi piuttosto differenti dal preesistente. Sicuramente quelli dei quartieri circostanti godono di aree nuove e delle trasformazioni, soprattutto perché quelli che abitavano già il quartiere hanno potuto approfittare di trasformazioni che hanno tolto le fabbriche e inserito nel tessuto dei nuovi edifici. Non ci sono assolutamente conflitti tra vecchi e nuovi residenti, nessun gran problema.

Probabilmente dove il nuovo costruito è molto differente da quanto esisteva già, forse ci sono più distacchi, ma nulla di rimarcabile.

Alcuni criticano l'altezza degli edifici. Ma il fatto di avere più abitanti nel quartiere non pone difficoltà.

Per Spina 3 il parco sarà un elemento centrale. Gli uffici, come per esempio Seat, per forza di cose attirano, forse non per scelta! Anche Envi Park attira dei lavoratori.

Però l'unico posto che forse davvero attrae su Spina 3 è il centro commerciale Dora, che funziona bene anche perché ha l'unica Ipercoop della città e c'è il cinema multisala Medusa. Definirla centralità forse no..è un centro commerciale che attira come qualsiasi altro centro commerciale di una certa grandezza.

SNOS non ha un gran successo per ora, si trova ancora in una zona un po' sfortunata poiché in mezzo ai lavori del parco etc. è usato da coloro che abitano lì attorno, mentre il centro commerciale della Dora ha un *rayonnement* maggiore, si incontra gente di tutta la città!

Forse col parco terminato sarà maggiormente sfruttato il centro SNOS.

Il Passante sotterraneo sarà finito per il 2012, ma in superficie ci vorrà ancora molto. Adesso già si vede la differenza poiché hanno spostato il traffico dei treni da circa 6 mesi, e hanno potuto spianare in superficie e si vede già l'ampiezza che avrà la Spina Centrale.

Il parco sarà un importante elemento di attrazione, terminerà per inizio 2011 (feste per 150 anni unita d'Italia) per 4 lotti e il lotto Mortara, con tanto di sottopasso.

Ci saranno delle passerelle che collegano tutto il parco, da una parte e dall'altra del parco.

Il parco tecnologico Envi Park è praticamente tutto occupato. Funziona, si è ampliato, ma non ha attirato altre imprese attorno. Il complesso in se è già molto grande. Vitali 2 dedicato a terziario, sono 2 capannoni e da progetto dovrebbero farne un terzo. Ma non si sa. L'area era della città, adesso si aspetta che i privati costruiscano visto che la città ha venduto.

Quest'area è sicuramente è una zona dove ci sono diverse case nuove, oltre alla Spina 3 in se, dove sono venute a vivere delle persone che sicuramente prima, nel vecchio quartiere, non sarebbero venute a vivere. Si innalza lo standard grazie ad una classe sociale diversa da quella del quartiere "storico". Il "nuovo" comprende ERP, edilizia convenzionata, cooperative, privati (mercato libero).

Alcune nuove case hanno puntato in alto, cercando un target più alto e hanno avuto successo, ma c'è di tutto. Spesso gente che era già del quartiere si è trasferita in case nuove, restando nel quartiere. Più o meno si è riusciti ad occupare tutto quello che esiste. Vitali 2 però è ancora da costruire (in alto a nord) ma i privati stanno aspettando momenti migliori. Le cooperative invece che hanno già costruito hanno riempito tutto, come anche gli altri edifici "normali". È un'area cmq vicino al centro, che in un futuro godrà di un grande parco e di una maggiore vicinanza al centro, grazie alla conclusione del viale. I prezzi di vendita o affitto sono cmq molto interessanti per la localizzazione vicina al centro, edifici nuovi, etc. Molto già affittato o venduto ancora prima di terminare i lavori di costruzione, grazie anche al prezzo competitivo e attrattivo.

La percezione della gente dopo che le infrastrutture maggiori sono terminate, è molto cambiata rispetto a questo quartiere.

Per quanto riguarda i servizi alla popolazione non è cambiato molto. C'è ancora una carenza di servizi. Si usano le scuole attorno, dovrebbe sorgere una ASL. Però né biblioteche, né scuole, in pratica nulla di

nuovo, nessuno spazio apposito tranne le piazze. Si sta pensando di collocare un'ASL a Valdocco, ma la si aspetta dagli anni 1990. La chiesa e l'università Piero della Francesca, non riguardano direttamente le trasformazioni di Spina 3, erano già previsti!

Da criticare : sicuramente le tempistiche nel senso che si è lasciata molta libertà agli operatori/promotori privati, dove si è permesso di lasciarli fare come preferivano, quindi prima costruire gli appartamenti, di modo che guadagnavano e poi gli spazi pubblici.

Oggi non credo che manchino dei servizi, non più che nel resto della città. Si usano quelli disponibili nelle aree attorno, ma la carenza di servizi è una questione che tocca l'insieme della città, non solo Spina 3. Certamente, visti i lavori di trasformazione intrapresi, non sarebbe stato male un centro di quartiere, un luogo di ritrovo come simbolo e segnale delle trasformazioni. Chiaramente gli operatori economici richiedono piuttosto centri commerciali che non piazze e spazi pubblici "semplici"; come anche a Scalo Vanchiglia. Si ripropone sempre l'esigenza di un spazio/centro commerciale durante la trasformazione.

Molte nuove case fanno una vita a parte dal quartiere, i "nuovi" non vogliono che i "vecchi" bambini vadano a giocare nei loro dintorni. In generale è un quartiere degradato, con molti stranieri, povero. In generale non ci sono grandi problemi ma neanche una grande integrazione tra i cittadini.

Si può essere abbastanza critici rispetto alle torri vicino ad Envi Park, anche per le forme: dei triangoli vuoti ai lati..spreco di suolo..poi all'interno sono anche degli spazi piacevoli. Ma la qualità non è molto presente. Sono delle costruzioni che non hanno relazione con il resto del tessuto circostante, poiché anche dopo che il viale sarà terminato, non per forza ci sarà motivo di passare nei passaggi tra questi palazzi. Lo spazio pubblico tra i palazzi è accessibile, ma sembra privato e diventa poco accessibile a chi non abita lì.

Mentre a Vitali, spazi pubblici e privati sono mischiati; come per esempio la piazza del Bennet, è privata ma viene lasciata ad uso pubblico.

ERP : sono alloggi di proprietà della città, che in particolare, come i villaggi media, ha comperato dai privati che li avevano costruiti e tramite un servizio della città vengono messi a disposizione dei cittadini.

Edilizia convenzionata : accordi, convenzioni tra pubblico e operatori privati, questi ultimi hanno degli sconti sul terreno (...) e poi rivendono o affittano a prezzi inferiori.

Oppure ci sono anche le cooperative che hanno i loro soci a cui affittano le case, ma rimangono loro le proprietarie.

L'edilizia convenzionata ha cmq ben funzionato in Spina 3 ed è sempre una possibilità per dare posto a persone con difficoltà.

La popolazione di Spina 3 e dintorni, paradossalmente, ha più aspettative sul parco che sul Passante!

Annexe 13 : présentation du secteur Spina 1

Présentation du secteur Spina 1

Légende

- Boulevard de Spina Centrale
- Arrêts des transports publics du "système performant" de mobilité

Orbassano

Gessi

FRICHE

Fond de carte : GoogleEarth
 Photos : Federica Regazzoni/2009-2010
 Image projet : urbanfile.it
 Elaboration : Federica Regazzoni/2010

0 100 200 m

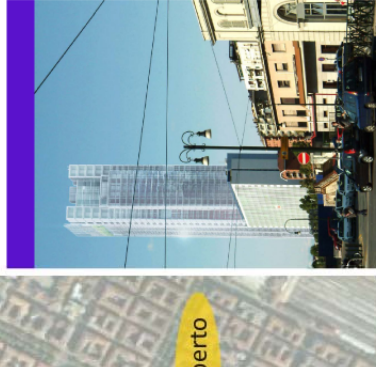
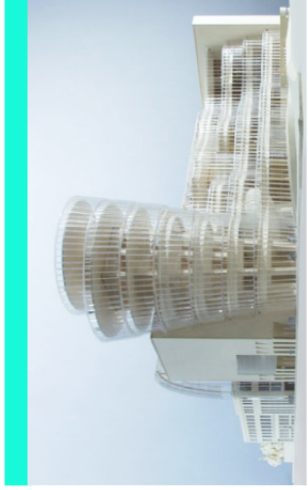
Five photographs showing architectural details of the Spina 1 development, including modern buildings and public spaces.

Annexe 14 : présentation du secteur Spina 2

Présentation du secteur Spina 2



- Légende**
-  Boulevard de Spina Centrale
 -  Arrêts des transports publics du "système performant" de mobilité





Fond de carte : GoogleEarth
 Photos : Federica Regazzoni 2009-2010
 Photo Ex Carceri Giudiziarie : GoogleStreetView
 Images projets : comune.torino.it ; urbanfile.it

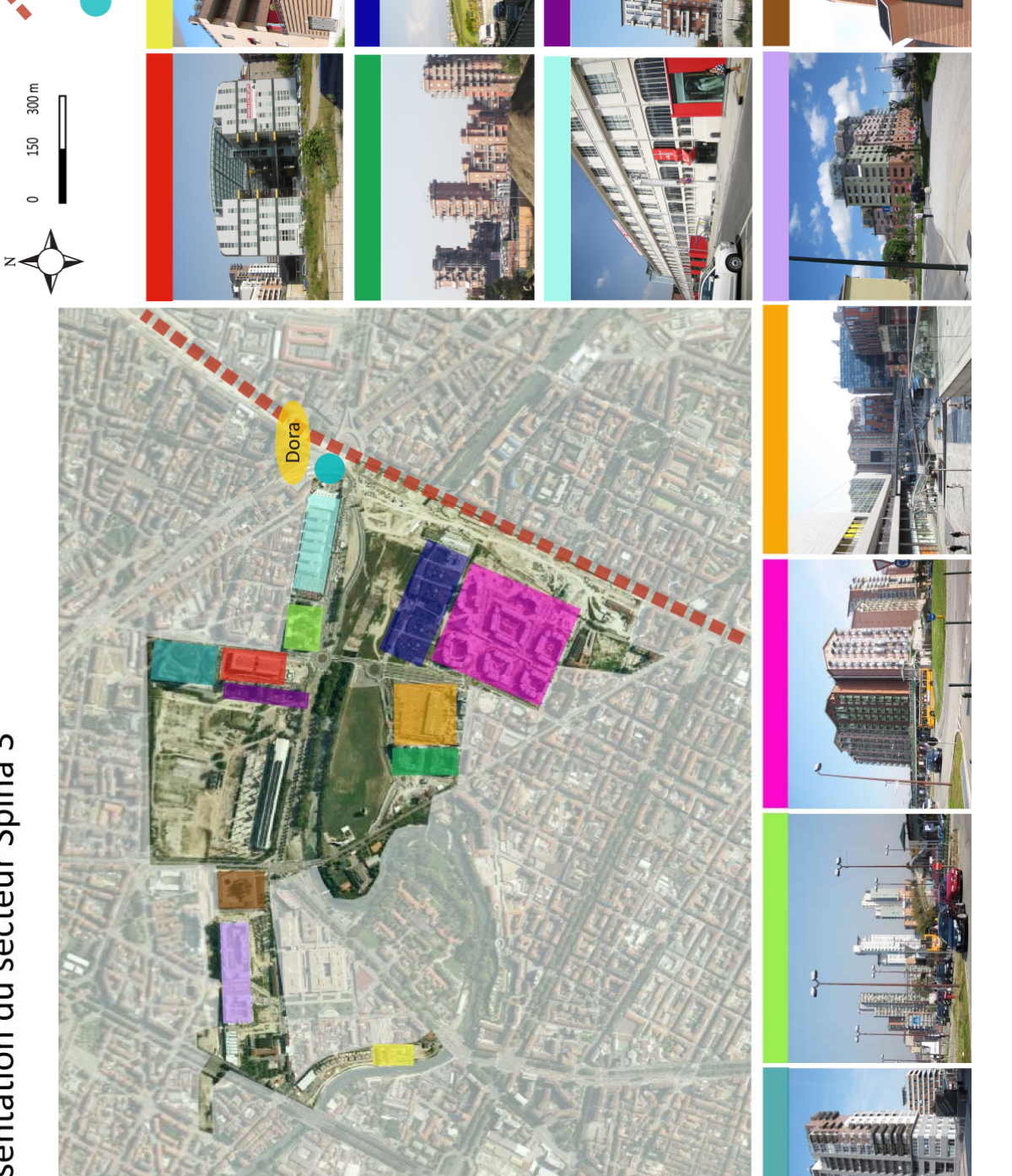


Annexe 15 : présentation du secteur Spina 3

Présentation du secteur Spina 3

Légende

-  Boulevard de Spina Centrale
-  Arrêts des transports publics du "système performant" de mobilité

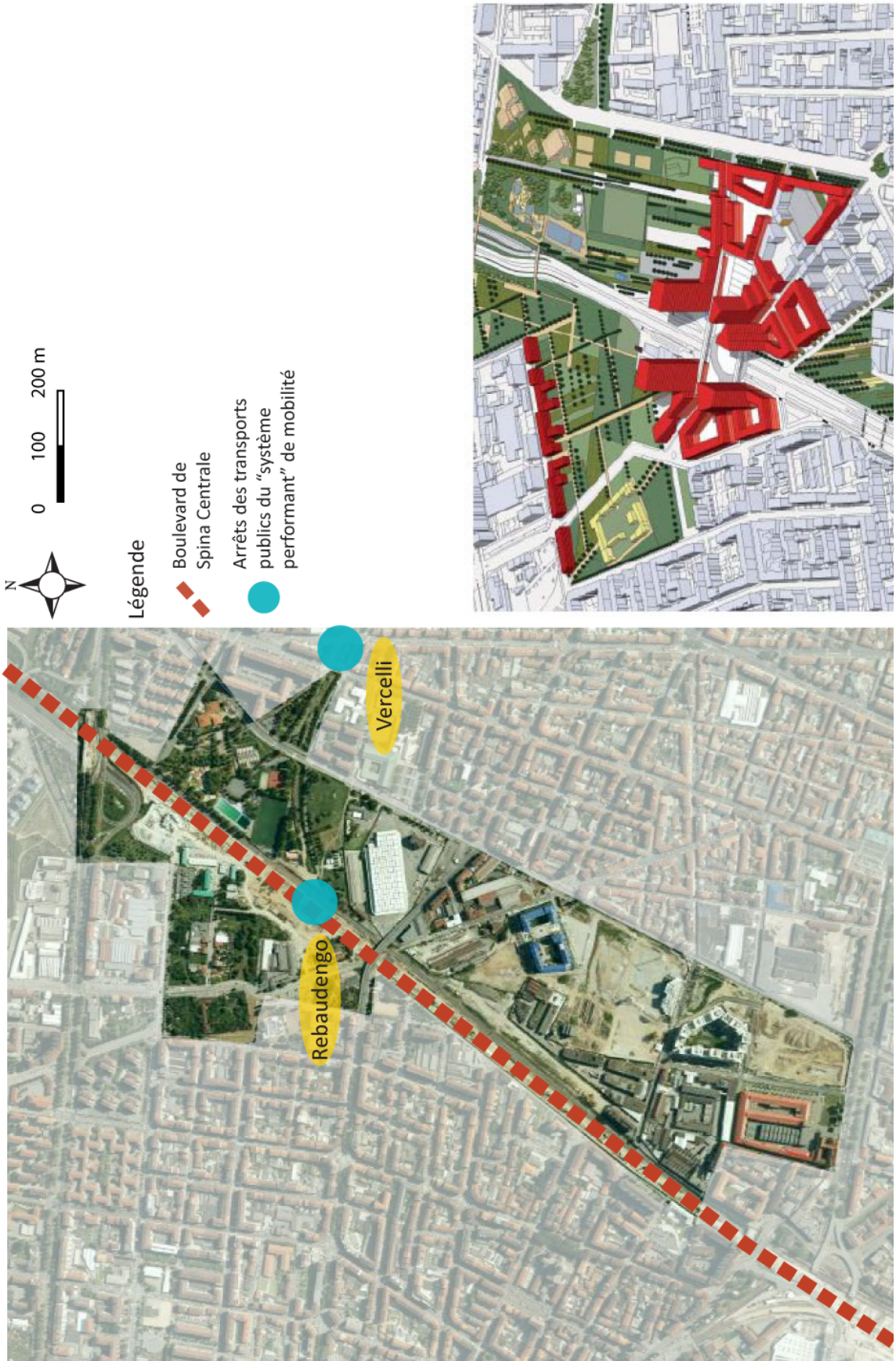
0 150 300 m



Fond de carte : GoogleEarth ; Photos : Federica Regazzoni/2009-2010 ; Elaboration : Federica Regazzoni/2010

Annexe 16 : présentation du secteur Spina 4

Présentation du secteur Spina 4



Annexe 17 : proposition d'aménagement du boulevard de Spina Centrale

