

4- LES ANNÉES 1960-1970 : L'INTERVENTION DE L'ÉTAT DANS LE SUD DE L'ITALIE

4.1 La nécessité de rééquilibrer la géographie de l'industrie italienne

Après le miracle économique, l'Italie souffre encore de nombreux problèmes sociaux, dont, en particulier, l'écart entre Nord et Sud du pays et une distribution déséquilibrées des revenus. Plusieurs tentatives ont été mises en œuvre pour essayer de remédier à cette situation. À la fin des années 1940, on observe une première reprise de la législation spéciale pour le Sud de l'Italie (historiquement délaissé et sous-développé), mise de côté pendant la guerre. Progressivement on arrive à la constitution (1951) d'un *ente straordinario* appelé *Cassa per il Mezzogiorno*, visant à administrer les interventions de relance de l'économie du Sud. D'abord centrés sur le secteur agricole, les initiatives sont ensuite conduites en direction du secteur de l'industrie, notamment à partir des années 1960. Après un premier quinquennat dédié à l'agriculture, la Caisse se concentre sur le financement de grandes implantations industrielles, qui commencent à apporter au Sud un bien-être relatif (Zamagni, 2007, p. 132), même si l'écart entre le Nord et le Sud du pays n'a jamais été comblé.

Les politiques menées par la *Cassa per il Mezzogiorno* font partie d'un cadre plus vaste de planification macroéconomique (Federico e Giannetti, 1999, p. 1148). En 1957 des regroupements de collectivités locales (*Consorti*) sont chargés de localiser les aires à destiner au développement industriel et d'équiper ces territoires en termes d'équipements publics. Le gouvernement se propose ainsi de créer de nombreux « noyaux » de développement industriel dans le sud du pays, où devraient s'installer des PME⁶⁶ assurant l'emploi de la main d'œuvre, ainsi que l'exploitation des marchés et des ressources locales. En même temps, une loi établit que 40% des investissements des entreprises à participation de l'État doivent être destinés au Mezzogiorno (Castronovo, 1997, p.296).

Même si avec un certain recul, on peut dire que la programmation a globalement échoué, le gouvernement italien commence, dans cette phase, une véritable politique industrielle, dont le principal instrument, pendant les années 1960 et 1970, est la subvention des investissements, par le biais de *contributions à fonds perdus* ou de *credito agevolato* (Federico e Giannetti, 1999, p. 1150). L'idée initiale était de réserver les aides aux petites entreprises, mais cette condition est abolie au début des années 1960, afin d'attirer les grandes industries du Nord, qui entre 1964 et 1973 s'emparent de deux tiers du crédit disponible au niveau de l'État. Globalement, les subventions publiques ont eu tout de même un effet positif sur l'occupation dans le Mezzogiorno, mais cette politique d'aménagement industriel du Sud de l'Italie a été jugée, déjà par ses contemporains, insuffisante pour une transformation profonde de la réalité économique et sociale du Mezzogiorno, car on n'a pas identifié et abordé de manière efficace les problèmes de son développement : au lieu de promouvoir une véritable politique de développement, un ensemble d'interventions ponctuelles et extraordinaires ont été mises en œuvre dans le système économique et administratif existant (Radogna, 1965). Deux décennies d'intervention publique ne sont pas arrivées à créer un système industriel assez diversifié et efficient pour être compétitif et capable de se développer de façon autonome (Castronovo, 1997, p.298).

⁶⁶ En réalité, comme on le verra plus bas, les subventions ont profité surtout aux grandes entreprises, alors que l'accueil de PME dans les pôles de développement industriel a été limité aux industries manufacturières des secteurs les plus traditionnels (Castronovo, 1997, p. 296).

Du point de vue de la planification territoriale, le débat sur les pages de la revue *Urbanistica* avait déjà suggéré plusieurs fois (notamment au cours du colloque de l'INU de 1951) la nécessité de concentrer l'attention sur la programmation et la planification de l'industrie dans le Mezzogiorno. Cette thématique revient donc avec force pendant les années 1960, quand l'État entreprend une série d'actions, dans le cadre des lois approuvées à la fin des années 1950, pour mettre en place une politique de « concentration industrielle » dans certains territoires du Sud de l'Italie, considérés comme particulièrement adaptés. L'intervention de l'État consiste en la localisation de grandes unités de production, l'institution des *Aree* et des *Nuclei di sviluppo industriale*, ainsi que la réalisation et la mise en œuvre de leurs plans. Dans le cadre de la réalisation de ce programme, les organes centraux de l'État assument un rôle fondamental et incontournable de promotion industrielle et de soutien des initiatives locales. Les grands complexes industriels dans le *Mezzogiorno* sont établis à l'échelle nationale et sont destinés à redessiner la configuration des territoires intéressés.

L'attribution des subventions aux grandes entreprises, la tendance des banques à favoriser les grands projets afin d'en tirer un plus grand profit (Federico e Giannetti, 1999, p. 1150) et l'utilisation des subventions de la part des gouvernants plus pour obtenir le consensus politique dans le Mezzogiorno que pour contrôler et optimiser le développement industriel (Amatori, 1999, p.736) ont conduit à un aménagement du territoire fait d'implantations industrielles souvent hors-échelle (surnommées « *cattedrali nel deserto* »), peu ancrées dans les territoires locaux. Ces faibles retombées au niveau local s'expliquent aussi par la relative urgence dans laquelle les plans sont élaborés. Ces derniers doivent, pour la plupart, être opérationnels immédiatement, pour qu'ils puissent donner réponse aux problèmes déterminés par les complexes industriels en cours d'implantation, plutôt que pour planifier des nouvelles zones industrielles (Radogna, 1965). La typologie d'industrie la plus adoptée par ces politiques est, de plus, l'industrie lourde (métallurgie, mécanique, chimie et pétrochimie), ce qui peut soulever, à présent, des questions sur la compatibilité avec l'environnement en prévalence agricole et le patrimoine naturel dont bénéficiait le Sud de l'Italie.

4.2 *L'outil de la planification industrielle : les plans des Aree et des Nuclei di sviluppo industriale*

La politique d'industrialisation du Mezzogiorno s'est proposée de promouvoir, d'une part, une concentration industrielle intensive dans certains territoires particulièrement qualifiés (dénommés *Aree di sviluppo industriale*) et, d'autre part, une concentration industrielle plus limitée dans des territoires considérés adaptés, mais moins stratégiques (les *Nuclei di sviluppo industriale*). Ces interventions sont réalisées principalement entre 1960 et 1965. La condition pour la constitution des *Aree* et des *Nuclei* est l'observation d'une tendance à la concentration industrielle, mesurée sur la base du nombre des initiatives industrielles en phase de mise en œuvre ou des certains paramètres démographiques et socio-économiques. Leur création doit servir :

« *a promuovere e ad operare tutte quelle trasformazioni ambientali atte a potenziare ed a sviluppare la loro forza di attrazione ubicazionale e, quindi, a costituirne delle aree di concentrazione geografica e di gravitazione degli sviluppi industriali, rispetto all'intero territorio meridionale* » (Radogna, 1965, p.10).

Les *Area di sviluppo industriale* sont repérées comme des « *aires suffisamment vastes et homogènes* » (Radogna, 1965, p.10), constituées par l'agrégation de nombreuses communes, où la réserve de main d'œuvre, la présence d'infrastructures de base, le processus de développement, etc., permettent une capacité forte d'attraction de nouvelles activités de production. Les territoires des *Area* sont formés par la commune chef-lieu, destiné à constituer le noyau industriel principal, des communes contiguës et éventuellement d'autres communes comprises dans un rayon d'environ 25 km. Il doit s'agir de territoires de plaine, sécurisés du point de vue hydro-géologique, sans contraintes urbanistiques ou d'autres contre-indications et posséder déjà, au moins dans la commune chef-lieu, les infrastructures de base. La population globale ne doit pas être inférieure à deux-cent-mille habitants (tableau ci-dessous).

Area di sviluppo industriale	Chef-lieu	Population (1961)	Extension (ha)	Nombre de communes
Area della Valle del Pescara	Chieti et Pescara	265 000	57 000	20
Area di Caserta	Caserta	326 000	49 000	33
Area di Bari	Bari	517 000	61 000	12

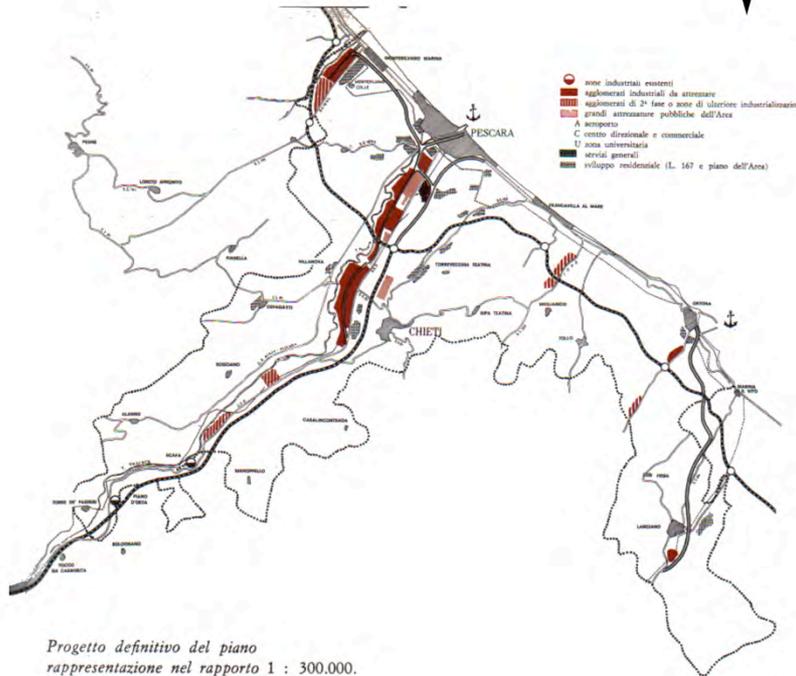
L'hypothèse formulée est que, dans les *Area di sviluppo industriale*, la présence de facteurs d'agglomération, ainsi que leur multiplication, puisse constituer une sorte d'effet d'entraînement (« *andamento autocumulativo* », Radogna, 1965, p.10). Cette transformation des territoires des *Area* est obtenue en utilisant (et éventuellement en complétant) un réseau infrastructurel, support pour la localisation des zones industrielles. Les *Area* devaient constituer

« *l'ambito di ampie e profonde trasformazioni ambientali, che si spingono al di là di una pura e semplice predisposizione di opere pubbliche e di servizi comuni* » (Radogna, 1965, p.11).

Cela exprime bien l'intention de l'État d'intervenir de manière massive dans la planification des zones industrielles dans le Mezzogiorno, alors que d'habitude et ailleurs son action concernant la prédisposition d'aires de production se limite à un équipement minimal des terrains, en laissant à l'entrepreneur la tâche d'aménager ses lots avec les équipements nécessaires. Les *Nuclei di sviluppo industriale*, en revanche, doivent donner lieu à une agglomération d'un nombre limité de PME ouvertes sur des marchés circonscrits et qui exploitent les matières premières présentes sur le territoire et les caractéristiques naturelles ou infrastructurelles manquantes ailleurs (Radogna, 1965) .

Comme on peut le constater, les politiques d'aménagement ne sont pas menées à l'échelle de la zone industrielle, mais sur une étendue bien plus vaste. De plus, ces actions de programmation de l'industrialisation se superposent à des situations existantes, où des industries de taille différente se sont regroupées spontanément, avec une structure territoriale le plus souvent coïncidant avec la structure géographique locale (fleuve, vallée, etc.). Les installations industrielles proprement dites sont appelées « *agglomerati industriali* » et elles constituent des zones presque mono-fonctionnelles : la seule fonction non-industrielle prévue est celle des services organisés par les *ConSORZI* (les institutions qui gèrent les *Area* et les *Nuclei*), services qui contribuent au bon fonctionnement des aires de production et qui leur sont destinées.

Planification des Aree et des Nuclei d'industrializzazione dans le sud de l'Italie (Source: Urbanistica n.45, 1965, p.17)



Progetto definitivo del piano
rappresentazione nel rapporto 1 : 300.000.

Area di sviluppo industriale della valle del Pescara

Piano redatto dalla Generalpiani, Roma (in corso di approvazione)

Progettisti: Alberto Lacava (coordinatore generale e studio urbanistico), Domenico Manna (coordinatore), Guido De Rossi e Osvaldo Tarquino (per la parte economica)

Consulente per la parte urbanistica: Fausto Fiorentino

Achille Parise e Marinella Ottolenghi hanno redatto alcune parti della relazione illustrativa

superficie territoriale dell'Area: 57.100 ha
popolazione residente al 1961: 265.295
superficie netta dei lotti industriali: 600 ha (più 190 ha già occupati)
numero di addetti all'industria previsti: 20.000
investimenti infrastrutturali previsti: 22.665 milioni di lire

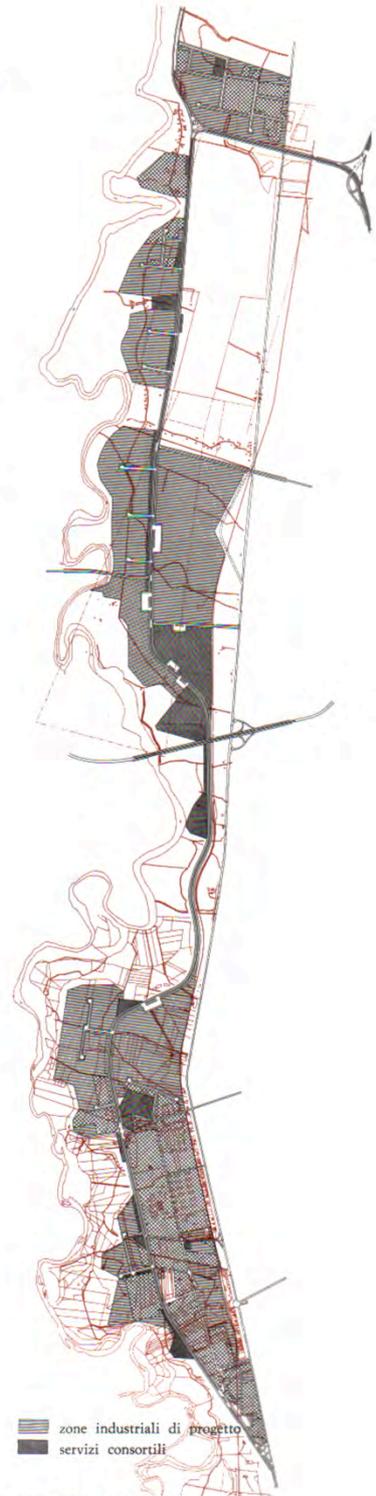
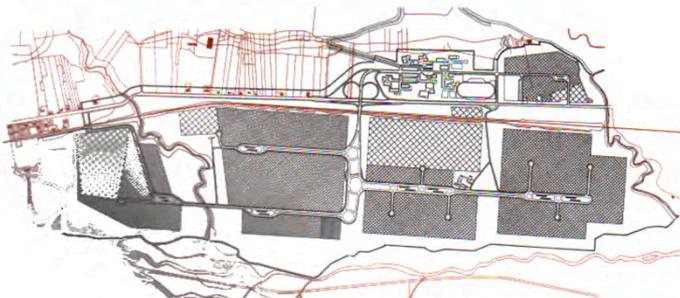
Periodo di attuazione del piano: due fasi. Le previsioni demografiche si riferiscono al decennio 1963-73

Nucleo di industrializzazione di Teramo

Piano redatto dalla Cegos-Italia, S.p.A., Milano (in corso di approvazione)

superficie territoriale del Nucleo: 15.200 ha
superficie netta dei lotti industriali: 90 ha (più 16 ha di riserva)
numero di addetti all'industria previsti: 5000 circa
investimenti infrastrutturali previsti: 2.380 milioni di lire

Progetto dell'agglomerato industriale di Teramo; rapporto 1 : 25.000.



Agglomerato industriale
della Valle del Pescara.
rappresentazione nel rapporto 1 : 50.000.

Les *ConSORZI*, acteurs principaux de l'aménagement des *Aree* et des *Nuclei*, sont composés par les Communes, les Provinces, les Chambres de Commerce et d'autres administrations et associations, dont celles du secteur de l'industrie. Ils dirigent l'élaboration des études et des plans nécessaires, et ont la responsabilité de faire construire les équipements des *agglomerati industriali* (raccordements ferroviaires et routiers, installations pour la captation de l'eau et de l'énergie, égouts). Les *ConSORZI* ont aussi la possibilité de porter toute initiative jugée utile pour le développement industriel de leurs territoires. Les *Piani di sviluppo industriale* sont l'outil opérationnel par lequel les *ConSORZI* mettent en œuvre leur activité. Ces plans ont comme but non seulement de définir une localisation rationnelle des implantations industrielles et de projets infrastructurels efficaces, mais aussi de promouvoir, à la grande échelle, un développement économique intégré :

« [i piani] sono così chiamati a misurarsi direttamente con la questione cruciale del rapporto fra pianificazione economica e pianificazione fisico-funzionale, recependo in molti casi i temi di una riflessione in corso di elaborazione sui contenuti e i metodi della pianificazione regionale » (Dattomo, 2011, p.6).

Dans le cas des *Aree di sviluppo industriale*, le but du plan est la prévision et la coordination d'un développement industriel intensif, ainsi que l'identification de la localisation et des caractéristiques techniques des *agglomerati industriali* et d'autres services, en tenant aussi compte des aspects sociaux, économiques et urbanistiques de ces territoires. De plus, les plans à l'échelle territoriale doivent contenir des prévisions concernant les besoins en termes d'équipements publics demandés par le développement industriel envisagé, ainsi que de travaux complémentaires, qui doivent être strictement liées à l'implantation du complexe industriel et qui concerne les quartiers résidentiels, les hôpitaux, les commerces, les bâtiments pour l'instruction professionnelle. Pour ce qui est des *Nuclei*, les objectifs sont les mêmes, sauf que l'hypothèse de développement, dans ces cas, concerne une concentration industrielle mineure (Radogna, 1965, p.11).

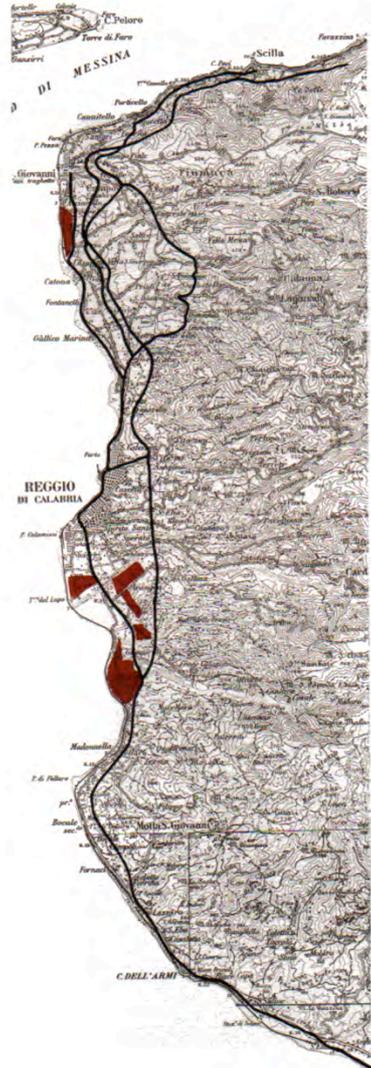
Par le biais des *Piani di sviluppo industriale*, on essaie de contourner les inconvénients de la planification traditionnelle (faiblesse des institutions locales en termes financiers et techniques, lenteur des Plans régulateurs communaux, etc.) en utilisant un nouvel outil, qui se veut plus simple et souple, portés par des sociétés de services (les *ConSORZI*) efficaces à une échelle intercommunale qui diffère des niveaux institutionnels. L'objectif de ces plans est donc de permettre :

- d'aborder les problèmes complexes de la localisation industrielle à une échelle territoriale plus vaste que les plans traditionnels ;
- d'élaborer les plans sur la base d'études économiques, urbanistiques et techniques ;
- de garantir la mise en œuvre des prévisions, car ces dernières expriment les programmes des *ConSORZI*, qui sont financés pour la plupart par la *Cassa del Mezzogiorno* (Radogna, 1965).

Les plans, pour la plupart réalisés par des cabinets privés avec l'appui du service technique des *ConSORZI*, donne lieu à deux niveaux d'approfondissement : d'une part, il s'agit moins de détailler l'utilisation du sol que de fixer la trame spatiale des grandes interventions à long terme sur le territoire (détermination des aires d'intérêt agricole, touristique, environnemental, historique, urbain, etc.) ; d'autre part, les plans se sont chargés de contenus très complexes, allant des hypothèses générales de développement aux programmes économiques de secteur et aux *Piani particolareggiati* (Plans masse)

Illustration n°15 : Aree et Nuclei di industrializzazione dans le Sud de l'Italie (Reggio Calabria)

Planification des Aree et des Nuclei d'industrializzazione dans le sud de l'Italie (Source: Urbanistica n.45, 1965, p.23)



Progetto definitivo del piano:
rappresentazione nel rapporto 1 : 200.000.



Progetto dell'agglomerato industriale di Reggio Calabria;
rappresentazione nel rapporto 1 : 25.000.

Nucleo di industrializzazione di Reggio Calabria

Piano redatto dalla Tekne, S.p.A., Milano
(progetto definitivo in corso di approvazione)

Progettisti: Umberto Dragone, Roberto Guiducci

Consulente per la parte urbanistica: Bernardo Secchi

superficie territoriale del Nucleo: 25.600 ha
superficie dei lotti industriali: 780 ha
numero di addetti all'industria previsti: 7.000
investimenti infrastrutturali previsti: 25.966 milioni di lire

Sono previste due zone industriali: Reggio e Villa S. Giovanni.

La superficie complessiva è di 780 ha circa e la corrispondente occupazione presunta è di 7.000 addetti.

Inquadramento del progetto nel sistema di insediamenti residenziali e di attrezzature di servizi della « città lineare » dello Stretto.

Tutela delle fasce di interesse agricolo.

Strada di scorrimento veloce allacciata all'autostrada Salerno-Reggio.

Periodo di attuazione del piano: 4 fasi.

Le previsioni demografiche si riferiscono al ventennio 1961-1981.

L'ammontare complessivo degli investimenti infrastrutturali previsti dal progetto definitivo è di 25.966 milioni di lire dei quali 12.090 a carico del Consorzio.

(Plans masse) des zones industrielles nouvelles, jusqu'aux projets de mise en œuvre des travaux d'infrastructures. L'approche multiscalaire vise à optimiser les ressources et minimiser les interventions pour l'équipement et la gestion des nouvelles aires industrielles (Radogna, 1965).

Par contre, l'activité des *ConSORZI* est limitée au secteur industriel et doit renvoyer toutes les autres questions aux compétences de différentes administrations : les plans doivent prévoir les seuls travaux dont sont responsables les *ConSORZI*, même s'ils peuvent indiquer de façon générale les besoins complémentaires liés à l'industrialisation (Radogna, 1965, p.11). De cette manière, la planification industrielle se juxtapose, au lieu de s'intégrer, à celle des autres secteurs, en perdant l'occasion d'une réflexion systémique sur le développement territorial et sur les éventuelles modalités de mélange (ou non) des fonctions urbaines. Cette vision plus générale reste assurée par les Plans régulateurs des administrations communales. Pourtant, du point de vue juridique, les plans des *Aree* et des *Nuclei* ont même valeur de *Piano territoriale di coordinamento*⁶⁷. La sectorialité de ces plans et de ces politiques ne favorise donc pas la réflexion sur la mixité des fonctions urbaines, le principe étant d'aménager des *agglomerati industriali* là où les conditions techniques sont favorables et non tant d'élaborer des plans territoriaux mettant en relation toutes ses composantes. À chaque échelle de la conception des plans, prévaut la logique du zoning.

La spécialisation des aires réservées à l'industrie, qui caractérise cette phase de l'aménagement du territoire, peut être reconduite principalement à deux raisons. La première est qu'il s'agit notamment de l'implantation de l'industrie lourde sur un territoire dont on peut souligner :

« [...] *l'incompatibilità delle strutture urbane esistenti con le nuove esigenze industriali* »
(Radogna, 1965, p.12).

La deuxième raison est que, puisque la logique industrielle s'impose et qu'elle doit être appliquée assez rapidement, la discipline de l'urbanisme est interrogée seulement dans un deuxième temps, alors que ces plans auraient pu être utilisés, en revanche, comme des véritables outils de coordination.

« Interpretando l'infrastrutturazione di base delle zone industriali come uno dei tanti incentivi tecnico economici, la questione della pianificazione urbanistica si poneva come una problematica di secondo grado in quanto ritenuta scarsamente incisiva sul processo di sviluppo economico. Solo in un secondo tempo la disciplina urbanistica sarebbe stata chiamata in causa per razionalizzare e disciplinare i vari elementi all'interno dei piani regolatori. » (Radogna, 1965, p.33).

Puisque les critères de l'urbanisme n'ont pas pu intervenir dans la coordination des prévisions du secteur industriel avec les autres domaines de la planification, les plans portent l'attention notamment sur les implantations industrielles et les infrastructures nécessaires à son fonctionnement (notamment les grandes artères des flux nationaux et internationaux, comme l'autoroute et la voie ferrée, ainsi que les ports et les aéroports). Dans les agglomérats industriels la seule mixité possible semble concerner la réalisation des « *servizi consortili* ». Les réflexions sur l'interaction entre industrie et ville/territoire sont donc très peu abordées.

⁶⁷ Institués par la loi urbanistique de 1942, les *Piani territoriali di coordinamento* devaient servir justement à coordonner les actions d'aménagement, portés par chaque commune prise individuellement, notamment en ce qui concerne les aspects qui ne peuvent pas être gérés à l'intérieur du périmètre administratif communal.

Illustration n°16 : Aree et Nuclei di industrializzazione dans le Sud de l'Italie (Caserta et Aversa)

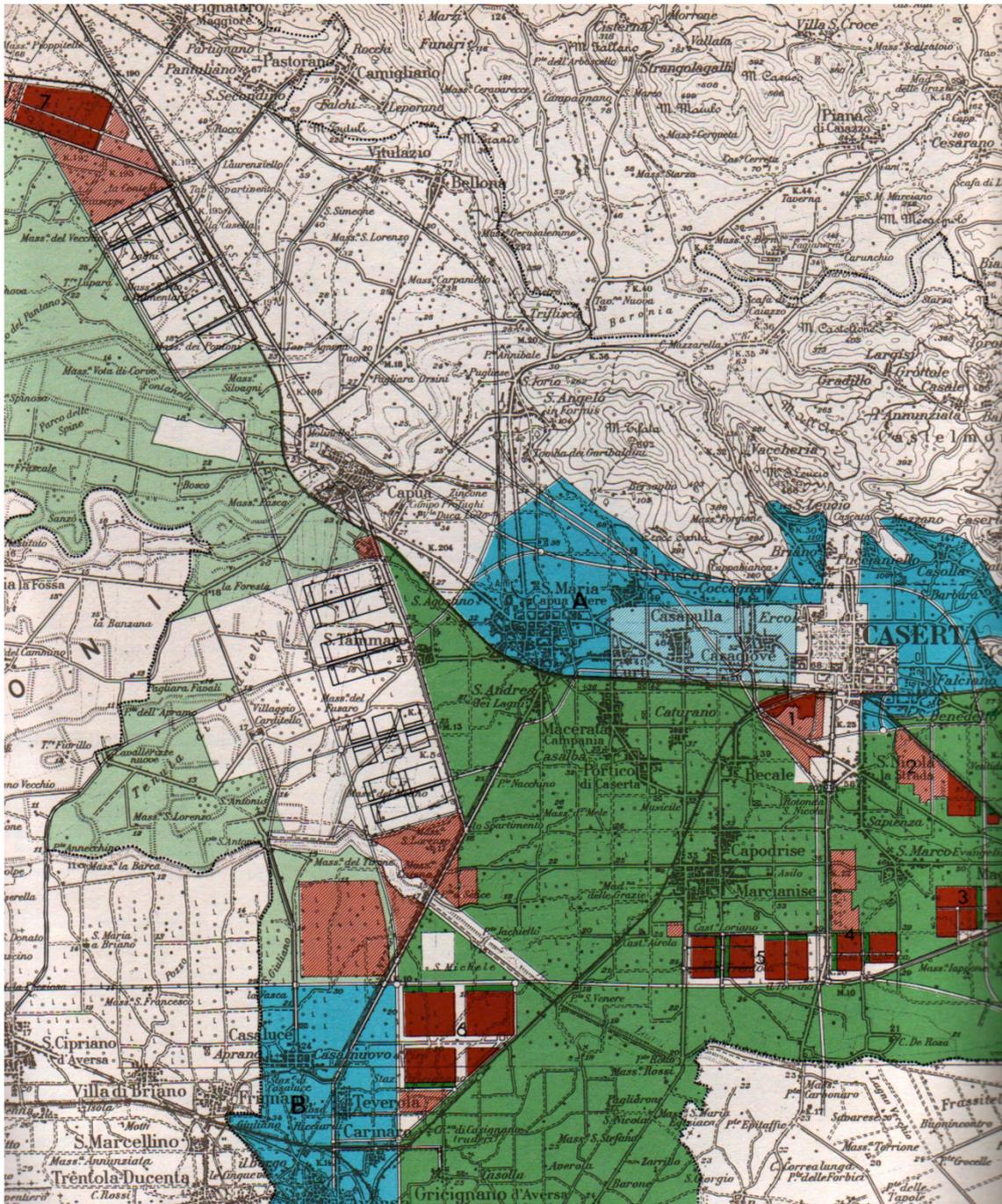
Planification des Aree et des Nuclei d'industrializzazione dans le sud de l'Italie.

- Ambiti di ristrutturazione urbana (A=Caserta, B=Aversa)

- attività agricole (vert claire et foncé)

Période de mise en oeuvre prévue: 1961-1981

(Source: Urbanistica n.45, 1965, p.19)



À l'échelle territoriale, sont parfois identifiées dans les plans des aires de développement résidentiel, touristique ou agricole, ainsi que les aires d'intérêt paysager ou archéologique à protéger. Encore plus rarement on trouve des projets ou des réalisations de quartiers résidentiels à côté des grandes implantations industrielles, dans la continuité de la tradition entrepreneuriale paternaliste, mais dans la plupart des cas celles-ci profitent plutôt des fonctions urbaines existantes à proximité et les besoins en logements sont évoqués en renvoyant à d'autres plans. Parfois, les quartiers résidentiels réalisés à proximité de la zone industrielle désobéissent carrément aux dispositions du plan, qui impose de séparer nettement l'industrie des autres fonctions urbaines, même si finalement les logements sont forcément construits avec l'accord des administrations compétentes. C'est par exemple le cas de l'ensemble résidentiel de l'ANIC (industrie faisant partie de l'ENI d'Enrico Mattei⁶⁸) à Pisticci (Basilicate). D'ailleurs, des cas comme celui de Pisticci ou de Pozzuoli (près de Naples, où Olivetti a installé une usine en 1955) représentent, encore une fois, une situation exceptionnelle, car ils s'inscrivent dans la continuité des grands projets paternalistes d'Enrico Mattei et Adriano Olivetti respectivement.

On peut en conclure que, si la mixité est le reflet d'une approche systémique du territoire et de la ville, les approches sectorielles ne peuvent qu'amener à une situation de séparation des fonctions et de spécialisation des zones fonctionnelles. La planification industrielle qui a intéressé le Sud de l'Italie pendant les années 1960/1970, dans laquelle prévaut la spécialisation, s'oppose (en cherchant à le rationaliser) au développement spontané qui a longtemps caractérisé l'implantation de l'industrie en Italie et qui a donné lieu à des « mélanges fonctionnels » plutôt qu'à une véritable mixité fonctionnelle planifiée. La distribution des agglomérats industriels peut être interprétée, plus que comme une réflexion sur la mixité à l'échelle territoriale, comme une volonté de développer de manière équilibrée le territoire du Mezzogiorno, en essayant de ne pas avantager une région ou une ville en particulier. Cela a amené à programmer les installations industrielles en relation non seulement avec les chefs-lieux, mais aussi avec les villes secondaires, en profitant des services et des logements que les urbanisations existantes pouvaient offrir. En confrontant cette phase et ces modalités de planifier l'industrie avec la phase précédente, on peut aussi observer que quand c'est l'État qui programme les implantations, dans une tentative de rationalisation extrême et par le biais de procédures assez rigides (plutôt que par des projets adaptés à chaque cas particulier), la planification se sert principalement de l'instrument du zoning. En revanche, quand c'est l'entrepreneur (qu'il s'agisse d'un privé tout comme d'un manager public) qui intervient en première personne, il semble savoir gérer le projet de manière plus souple et arriver à introduire, s'il le retient opportun, une certaine mixité fonctionnelle, ainsi qu'une vision plus systémique et une plus grande interaction entre industrie et ville.

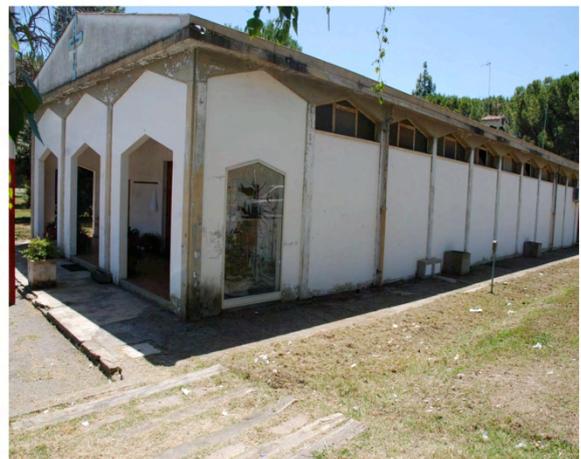
⁶⁸ Parmi les 61 *company-towns* (base de données <http://companytown.storia.unipd.it>) réalisées dans le Mezzogiorno, seules cinq datent de l'après-guerre. En plus d'un désintérêt progressif pour la thématique de l'aménagement des quartiers pour les ouvriers pendant cette période, pour ce qui est de l'ENI en particulier, il faut peut-être tenir en compte aussi la disparition précoce de Mattei (1962).

Illustration n°17 : L'implantation de l'ENI à Pisticci (Basilicate)



▲
L'implantation industrielle de l'ENI à Pisticci, aujourd'hui appelé Tecnoparco Valbasento (Fond de carte google.maps)

Habitat collectif et église (source <http://companytown.storia.unipd.it>)
▼



À la différence du modèle nord-américain et anglais des « *aires industrielles équipées* », les *Aree* et les *Nuclei* caractéristiques de l'expérience du Mezzogiorno sont réalisées par des acteurs publics (gouvernement local, provincial, régional, *consorzi* mixtes avec prévalence d'acteurs institutionnels). Mais, notamment dans le cas des *agglomerati industriali* de cette période, ces aires industrielles ne paraissent pas très « équipées », si par « équipement » l'on entend des fonctions urbaines complémentaires aux grandes implantations industrielles, et notamment les services nécessaires aux entreprises, ainsi que les logements et les services nécessaires à la vie des milliers d'ouvriers travaillant dans ces « méga-structures industrielles ». En réalité, le modèle ne prévoit rien d'autre qu'une subdivision en lots, ainsi qu'une prédisposition des réseaux (électricité, assainissement, etc.) et des infrastructures de transport pour rejoindre l'aire. Selon la définition qui en est donnée en 1976 par l'*Osservatorio Urbanistico Regionale del Piemonte* (Ceppi, Matassi et Morello, 1976, p.96), les *aree industriali attrezzate* devraient comprendre des équipements et des services comme la cantine, la crèche, le centre social, les urgences médicales, les banques, les commerces, etc. L'article regrette pourtant qu'à Turin

« nelle poche aree sottoposte a progettazione urbanistica esecutiva, a parte le opere di urbanizzazione primaria realizzate (reti tecnologiche), la realizzazione di attrezzature secondarie è molto scarsa, sovente limitata a spazi di parcheggio e verde » (Ceppi, Matassi et Morello, 1976, p.96).

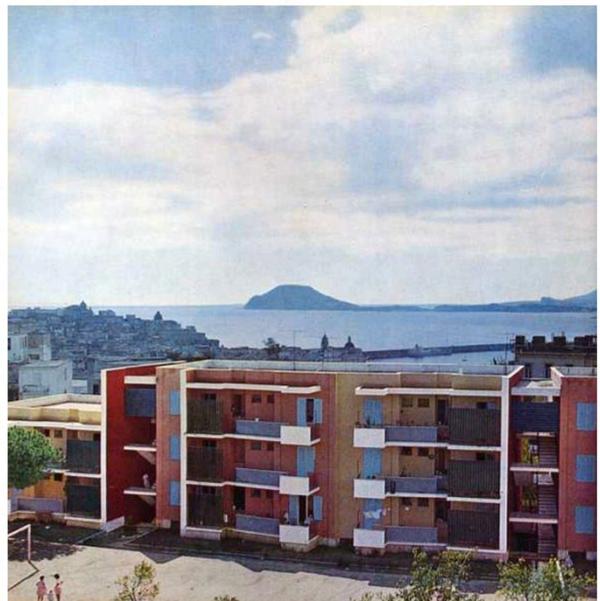
Paradoxalement, c'est dans les aires construites à l'initiative des entrepreneurs privés comme A. Olivetti qu'il y a le plus grand effort de conception autour de l'« équipement » des implantations industrielles.

Illustration n°18 : L'implantation d'Olivetti à Pozzuoli (près de Naples)



▲
L. Cosenza, Usine Olivetti à Pozzuoli, 1955 (Source: Bonifazio et Scrivano, 2001, p.80)

▼
L. Cosenza, logements Olivetti à Pozzuoli, 1963 (source: www.storiaolivetti.it)



5- LES ANNÉES 1970-1980 : L'ESSOR DES DISTRICTS INDUSTRIELS DU NORD-EST ET DU CENTRE DE L'ITALIE

5.1 Districts industriels et città diffusa ou la mixité poussée à son paroxysme

La période du « *miracle économique* » a aussi constitué une époque de grande méfiance de la part des gouvernements et des intellectuels envers la grande industrie privée italienne, malgré ses succès et certaines expériences significatives sur les plans social et culturel, dont on a décrit probablement la plus emblématique, celle d'Olivetti. Plutôt que de faire évoluer l'industrie privée, considérée peu fiable et limitée, les politiques publiques lui ont réservé des espaces de plus en plus éloignés des centres-ville et ont tenté de lui faire prendre en charge une part croissante des *oneri di urbanizzazione* (participations pour dépenses d'équipements publics). De plus, la crise pétrolière internationale du début des années 1970 a fait émerger nettement les faiblesses de la grande industrie italienne. À cette époque la grande entreprise est représentée surtout par les *holdings* de l'État (IRI, ENI, EFIM, GEPI, ENEL), alors que l'entreprise privée (sauf quelques rares exceptions comme Fiat) reste aux marges. D'ailleurs, toutes les grandes entreprises, quels que soient leurs statuts, ont accusé le coup de la crise du pétrole, même si les *holdings* publiques ont toujours pu profiter de l'intervention providentielle de l'État (Zamagni, 2007, p.141). Au carrefour crucial de la fin des années 1960, suite aux luttes syndicales de l'« automne chaud »⁶⁹ (1969), l'Italie doit faire les comptes avec ses faiblesses souvent anciennes : une économie moyennement efficace, dont une partie seulement a été en mesure de s'organiser selon les principes de la grande industrie moderne, où font défaut les secteurs à haute innovation technologique, ainsi qu'un système politique fragmenté et incapable de faire face à la nouvelle capacité d'organisation des différents groupes sociaux (Bagnasco et Trigilia, 1993, p. 28). Les industriels réagissent au renforcement des garanties salariales et à la hausse du coût du travail par une stratégie désignée de « décentralisation productive »⁷⁰. Au cours des années 1970, de nombreuses tâches, auparavant concentrées dans des usines de grande dimension, sont confiées à des entreprises de plus petite taille, où la législation du travail est moins rigide et où le coût du travail est plus faible. Il s'agit d'une solution pour pallier temporairement la situation de crise, en évitant l'innovation et la restructuration lourde de la production : dans la plupart des cas, la décentralisation n'a représenté qu'une phase de transition⁷¹, après laquelle ont été lancées des expériences plus novatrices en matière de rapport entre les petites entreprises efficaces et la grande industrie allégée et devenue plus souple (Bagnasco et Trigilia, 1993, p.29-30). La multiplication des PME a généré, bien sûr, des phénomènes d'*economia sommersa*, mais aussi de nombreux éléments de nouveauté, en ligne avec les changements qui se manifestaient dans d'autres systèmes économiques occidentaux.

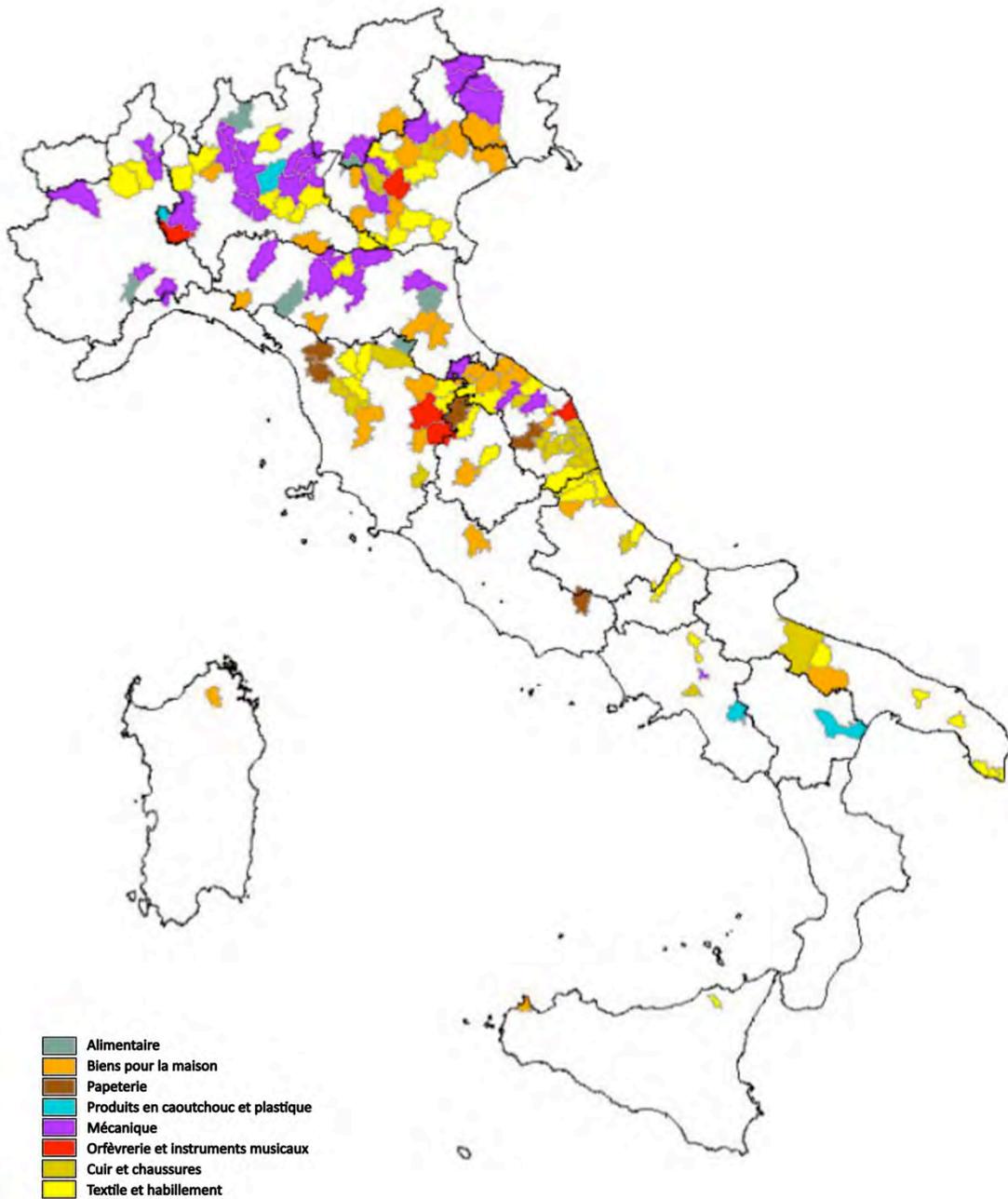
⁶⁹ Dans la continuité du climat politique de 1968, l'automne de 1969 est caractérisé par les revendications des ouvriers, notamment du secteur mécanique, qui souhaitent des meilleures conditions de travail et de *welfare* (Zamagni, 2007, p.126).

⁷⁰ Cette expression n'a pas la même signification du mot « *decentramento* » utilisé plus haut pour décrire la volonté d'expulser les industries de la ville (sens spatial), mais elle se réfère plutôt à l'organisation de la production, qui commence à être confiée systématiquement à des sous-traitants (sens économique).

⁷¹ À Turin, par exemple, après la crise des années 1970, on peut observer un phénomène de ré-industrialisation, consistant en un rapport différent (plus autonome) des PME sous-traitantes avec Fiat et en des nouvelles modalités de production, non plus basées sur le modèle « fordiste », mais sur l'« *automazione flessibile* » (Dematteis et Segre, 1988, p.80).

Illustration n°19 : Les districts industriels en Italie

Les districts industriels italiens
(Source: Istat, *Ottavo Censimento Generale dell'Industria e dei servizi*,
anno)



Le développement des petites entreprises a notamment accéléré l'industrialisation de régions comme l'Est de la Lombardie, la Vénétie, l'Émilie-Romagne et la Toscane, ainsi que d'autres aires périphériques du pays (Castronovo, 1997, pp 330-331). Malgré ses nombreuses difficultés à partir de la fin des années 1970, l'économie italienne parvient donc à se distinguer à nouveau en termes de production mais, cette fois, celle-ci ne provient pas de la grande entreprise publique ou privée du *Triangolo industriale* ou du Mezzogiorno. Ce sont les marchandises produites dans le système émergent des « *distretti industriali* », notamment ceux des régions du Nord-est et du Centre du pays, à représenter désormais la qualité du *made-in-Italy*.

L'origine de ces districts est, en réalité, ancienne. Pendant de longues années après la réunification du pays, le panorama industriel italien demeure marqué par la petite entreprise, spécialement de type familial, ou par des entreprises basées sur des réseaux de travailleurs à domicile. Il s'agit d'entreprises peu équipées du point de vue technologique et à la productivité faible, substantiellement de type artisanal, où les ouvriers vivent encore à la campagne (Bagnasco et Trigilia, 1993, pp 17-18). Alors que les économistes et les sociologues étaient persuadés, jusqu'à la fin des années 1960, que la petite entreprise n'était qu'un résidu du passé, durant la deuxième moitié des années 1970 émerge une ligne de recherche guidée par G. Beccattini et d'autres chercheurs (G. Fuà, S. Brusco) qui suggère de ne pas regarder à la petite entreprise isolée, mais dans le cadre de systèmes locaux qui se sont confortés en particulier dans la partie du pays qu'A. Bagnasco a appelé « *Terza Italia* » (le nord-est et le centre de l'Italie). Ces districts industriels ont comme caractéristiques communes la production d'un seul type de produit, avec de nombreuses variantes de qualité et destination d'usage, ainsi que l'immersion des petites entreprises dans une « *atmosphère favorable* ». Les PME interagissent positivement avec les institutions locales et se trouvent dans une condition de concurrence nuancée par la coopération, ainsi que par le fait que les rapports entre les entrepreneurs sont directs et personnels (Zamagni, 2007, p.143).

L'efficacité des districts italiens a permis aux entreprises de se positionner sur les marchés internationaux et ce malgré leur petite dimension. Quand la grande industrie entre en crise avec ses anciennes modalités d'organisation, et puisque le système politique n'est pas en mesure d'y répondre, le système de la petite industrie (qui a toujours cohabité avec les grandes entreprises) retourne sur le devant de la scène en valorisant des ressources latentes par le biais du développement en économie diffuse (Bagnasco et Trigilia, 1993, p.30). Le repliement de la grande industrie coïncide, d'ailleurs, avec la fin de la politique industrielle menée par l'État dans le Sud (Zamagni, 2007, p.145). Même si l'attention est dorénavant concentrée sur le Nord-est et le Centre de l'Italie (NEC), il faut tout de même rappeler que les districts industriels sont très diffus en Italie.

La diffusion du système économique a été suivie par la diffusion du système urbain. Ce processus a été décrit au début des années 1990 par F. Indovina qui a forgé l'expression de « *città diffusa*⁷² ». Cela implique, dans la présente analyse, un changement de localisation du

⁷² Le point de départ de l'expression *città diffusa* est une recherche publiée en 1990, conduite sous la direction de F. Indovina, dont le but était de réfléchir à la délimitation de la commune métropolitaine de Venise et au positionnement économique de cette région urbaine à l'échelle européenne. La recherche part de l'hypothèse que l'aire centrale de la Vénétie, comprise entre les villes de Venise, Padoue et Trévise, a changé de nature, en passant d'une urbanisation diffuse à un autre type de ville que

rapport entre industrie et ville, ainsi qu'un saut d'échelle. À partir des années 1950 on a cherché à chasser l'industrie de la ville, vers une périphérie de plus en plus lointaine. Mais la ville a toujours suivi l'industrie, même quand elle s'est installée dans le territoire rural. Les districts industriels et l'organisation diffuse de l'économie ont en quelque sorte invité la ville à rejoindre l'industrie. La structure typique du territoire rural (composé par bourgs, villages et hameaux, connectés par un réseau serré de routes et chemins) a permis la diffusion de l'industrialisation et de certaines fonctions urbaines, dont principalement l'habitat, et notamment sous forme de logements individuels qui partagent éventuellement leur lot avec une activité artisanale/industrielle (Indovina et al., 1990).

L'évolution de la *città diffusa* s'est déroulée, en fait, en trois phases : on passe de villes encadrées dans un espace agricole (îles entre lesquelles les connexions ne sont pas marquantes), à des villes entourées par des campagnes urbanisées, jusqu'à une seule grande ville avec quelques zones de campagne à l'intérieur, dans laquelle des processus de relocalisation d'entreprises s'instaurent à cause du coût trop élevé de la production dans la ville dite consolidée (Indovina et al., 1990). Dans les deux premières phases, il s'agit d'une croissance assez spontanée, alors que c'est seulement dans la troisième que les administrations locales développent progressivement les services, les équipements publics et les infrastructures nécessaires à une vie qui est, désormais, « urbaine ». Concernant la mixité fonctionnelle on passe donc, pendant une période relativement longue, d'un mélange non maîtrisé à une volonté de plus en plus importante de la part des collectivités locales d'introduire les équipements urbains manquants dans ces territoires à l'urbanité étalée et aux fonctions typiquement métropolitaines (centres commerciaux, hypermarchés, équipements de loisir et de sport, etc.), au service d'un bassin très étendu (Grosjean, 2010). L'acceptation de *città diffusa* met en évidence surtout l'aspect morphologique de ce territoire vaste, à développement extensif et à fonctionnalité urbaine (Indovina et al., 1990).

Alors que les premiers développements de la *città diffusa* datent de la fin des années 1970, les premières conceptualisations théoriques émergent plus d'une dizaine d'années plus tard. Elles s'attachent à décrire les formes diverses (village-rue, ensemble de *case su lotto*, immeubles collectifs, *malls* commerciaux, zones industrielles...) qui coexistent au sein de cette ville diffuse. La relation entre le développement des districts industriels et la diffusion de l'urbanisation n'est saisie que plus tard encore. D'ailleurs, le riche débat concernant le rapport entre ville et industrie qui avait caractérisé les pages de la revue *Urbanistica* pendant les périodes précédentes tend, dans les années 1970, à disparaître. Les modalités d'implantation de l'industrie en ville sont peut-être désormais considérées comme acquises et presque figées. L'implantation de l'industrie dans des contextes extra-urbains est, quant à elle, complètement négligée. Des études des typologies raisonnées des formes urbaines liées à l'installation de l'industrie dans le contexte de districts industriels ont été réalisées plus récemment dans la perspective de trouver des nouvelles solutions d'aménagement pour ce type de territoires à l'échelle intercommunale. On reviendra plus tard sur ces stratégies, afin d'introduire l'étude de cas concernant la Province de Bologne. La typologie qui suit, réalisée dans le cadre d'un projet de recherche portant sur le territoire de Vicenza (Vénétie) et constituée de cinq « familles », rend compte de manière relativement exhaustive de la variété des modalités d'implantation des entreprises dans le contexte du district industriel

les auteurs appellent *città diffusa*. Cette expression, qui devait être provisoire, a connu en revanche un certain succès international (Grosjean, 2010).

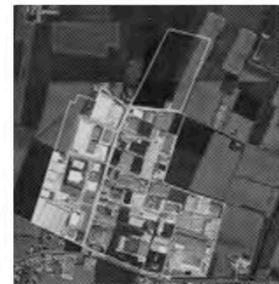
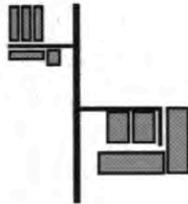
Illustration n°20 : Une typologie des implantations industrielles dans les districts

Typologies d'implantations industrielles dans la Province de Vicenza
(Source: Balducci et al., 2006)

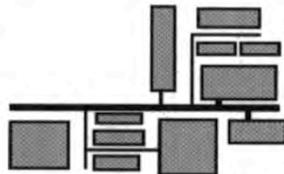
1. Isola (île)



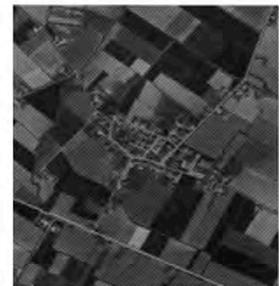
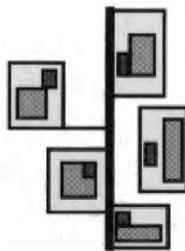
2. Recinto (Clôture)



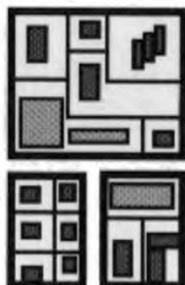
3. Insediamento a sviluppo lineare
(Implantation en développement
linéaire)



4. Casa fabbrica (Maison-usine)



5. Presenza puntuale e/o isolato
produttivo in tessuto consolidato
(Présence ponctuelle et/ou îlot
industriel dans un tissu consolidé)



et vient compléter les lacunes de la littérature urbanistique des années 1980 à cet égard.

- ⤴ *Isola* (Île) : implantations isolées dans un territoire ouvert ou bâtiments similaires en termes de dimensions et usages, isolés dans leur parcelle. L'accessibilité est garantie par la voirie secondaire ou rurale.
- ⤴ *Recinto* (Clôture) : lotissements planifiés, fermés, avec une entrée localisée sur la voirie principale permettant l'accès à la voirie interne. Bâtiments de dimensions très variables.
- ⤴ *Insedimento a sviluppo lineare* (Implantation en développement linéaire) : parcelles destinées aux activités industrielles localisées le long d'un tracé routier, avec un accès soit sur la voirie interne (implantation « en peigne ») soit directement sur la voirie principale.
- ⤴ *Casa fabbrica* (Maison-usine) : habitation et « *capannone* » (bâtiment industriel) localisés sur la même parcelle, selon différentes configurations (maison collée ou englobée dans le bâtiment industriel, maison située derrière le bâtiment industriel, maison localisée dans un jardin séparé de l'espace dédié à la production).
- ⤴ *Presenza puntuale e/o isolato produttivo in tessuto consolidato* (Présence ponctuelle et/ou îlot industriel dans un tissu consolidé) : bâtiments industriels implantés ponctuellement et sans régularité dans un tissu urbain de nature différente (dimensions et fonctions) (Balducci et al., 2006, pp 70-76).

Cette typologie à la fois rend compte de la diversité des modes d'implantation des activités productives dans la ville diffuse et témoigne d'une absence d'intervention des collectivités publiques visant à organiser les installations. Il faut noter à ce propos que la proximité entre unité d'habitation et unité de production correspond à une volonté de substituer à un système national de *welfare* – souvent largement défaillant en Italie – un *welfare local*, fondé notamment sur les liens entre génération d'une même famille élargie. Cette situation, qui conjugue urbanisation dispersée et industrie diffuse, si elle a contribué en large partie au renouveau économique italien à partir de la fin des années 1970, n'est pas sans poser problème par la suite. Le réseau de voies et de chemin (d'origine rurale), sur la base duquel s'est constituée la ville diffuse, s'avère rapidement inadapté à la circulation des poids lourds pour l'approvisionnement des petites entreprises et l'écoulement de leur production. Par ailleurs, les problèmes environnementaux (pollution de l'air et des sols) se multiplient.

Dès la fin des années 1960, nombreuses ont été les tentatives d'améliorer l'appareil normatif de manière à essayer d'introduire un peu d'ordre dans le développement spontané des industries. D'abord, la « *Legge Ponte* » de 1967 classe les secteurs intéressés par d'éventuelles implantations d'activités industrielles comme « *zona omogenea D* », dont le règlement doit respecter des « *standards* »⁷³ de construction et d'urbanisme (dans le cas de l'industrie, 10% de la surface est à destiner aux activités collectives, au vert et aux parkings). Ensuite, la loi N° 865 de 1971 (« *Legge per la casa* ») introduit pour la fonction industrielle un outil spécifique (mais facultatif) pour les Communes, le *Piano degli Insediamenti Produttivi* (PIP), qui sert à mettre en œuvre les installations des activités de production prévues dans le Plan régulateur communal, ainsi qu'à permettre l'expropriation des terrains nécessaires pour l'installation de

⁷³ Les *standards* dans le droit de l'urbanisme italien garantissent la quantité d'espace minimale à dédier aux équipements nécessaires à la vie sociale (équipements pour l'instruction, la culture, la santé, parkings publics, espaces verts, etc.).

l'industrie à prix contenus. Le PIP détermine le système routier secondaire et de pénétration des futures implantations industrielles, distingue les aires constructibles de celles qui ne peuvent pas l'être, divise le terrain constructible en lots, attribue des coefficients d'urbanisation aux lots et spécifie les typologies des bâtiments. Sont admises les activités industrielles, artisanales, commerciales et touristiques. En ce cas, donc, la Commune possède les terrains (éventuellement expropriés) et se charge de réaliser ce que l'on appelle les « *opere di urbanizzazione primaria e secondaria* », c'est-à-dire les réseaux (voirie, parkings, assainissement, électricité, gaz, télécommunications, éclairage public) d'une part et les équipements publics (les écoles, les marchés de quartier, les structures sportives et culturelles, le vert) de l'autre. Ensuite elle transfère les terrains aux industriels soit en les vendant (*cessione delle aree in proprietà*, pour 50% de la volumétrie), soit en cédant des droits à construire (*cessione delle aree in diritto di superficie*, pour les 50% restant de la volumétrie) (Santini, 2012).

5.2- Du district industriel au district technologique

La recherche sur l'économie territoriale, dont le point de départ est constitué par l'étude des districts industriels, s'est progressivement intéressée à d'autres formes de « *recentrages* », au premier rang desquels l'on peut citer les systèmes de production locaux ou les districts technologiques (Bagnasco, Courlet et Novarina, 2010). La coexistence de relations de concurrence et de coopération, caractéristique des districts industriels, peut être retrouvée dans ces nouvelles formes de recentrage économique, bien que les acteurs concernés soient plus divers (chef d'entreprises, patrons des laboratoires publics ou privés de recherche, collectivités locales). L'expression « *distretto tecnologico* » a été utilisée, en 1987, pour décrire les transformations du système économique qui se construit au cours des trente dernières années autour de l'entreprise Olivetti à Ivrea et dans le Canavese. Ce *distretto tecnologico* se caractérise dans les années 1980 par la présence d'activités industrielles à contenu hautement innovant, par le maintien dans la commune des principales fonctions directionnelles et de R&D d'Olivetti, comme d'Honeywell-Bull), ainsi que par le dynamisme des entreprises sous-traitantes. Cette situation particulière apparaît comme le fruit de l'action conduite dès la fin des années 1950 par Adriano Olivetti dans le champ du développement économique, comme dans celui de l'urbanisme (Huber, Ravera et Vagaggini, 1987, p.51). Définie comme un « *insediamento industriale in comprensorio agricolo* » par R. Olivetti en 1961, l'implantation de l'entreprise Olivetti fait du Canavese un symbole du développement économique intercommunal dans un contexte territorial peu urbanisé. L'élément fédérateur est, dans les années 1950 et 1960, l'importante activité de « *local welfare* » mise en œuvre par Adriano Olivetti afin de réaliser concrètement les principes exprimés dans sa théorie de la *Comunità*. Beaucoup des problèmes d'organisation de l'entreprise doivent en fait être résolus au niveau régional et non seulement sur le plan industriel. À partir de son attitude d'entrepreneur paternaliste et de ses réflexions en tant qu'intellectuel engagé dans la reconstruction du pays, Adriano Olivetti poursuit plusieurs stratégies dans le territoire du Canavese, parmi lesquelles des activités de construction directes (logements pour les employés de l'entreprise) et indirectes (prêts et services d'expertise aux employés) et la constitution de la *Lega dei Comuni del Canavese* (visant à donner aux petites communes rurales, qui accueillent sur leur territoire les nouvelles activités industrielles, les moyens de planifier les réseaux, les équipements publics, les écoles, etc., ainsi que d'élaborer des plans d'urbanisme aux échelles communale et intercommunale).

Illustration n°21 : Le district du Canavese

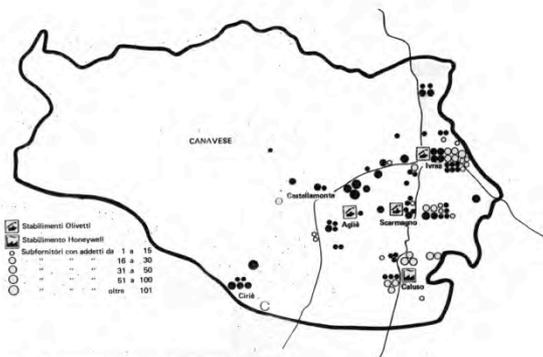
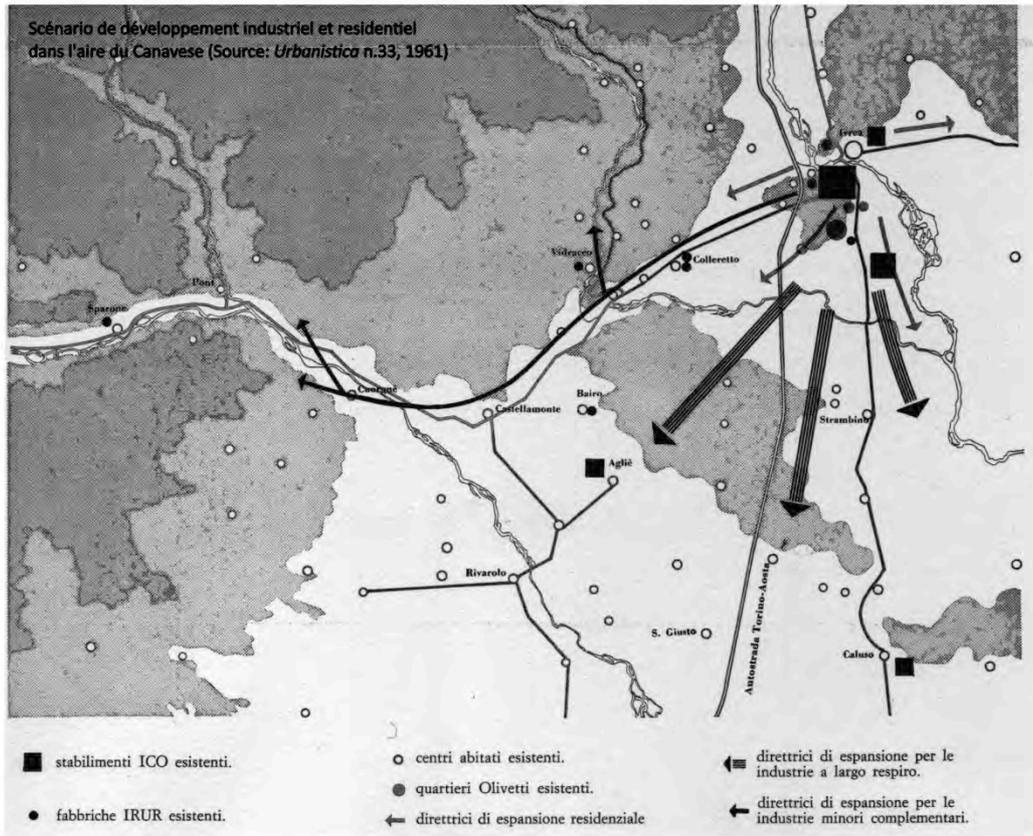


Fig. 6 - Distribuzione territoriale dei subfornitori per tecnologia:
 nero = tradizionale
 bianco = elettronica

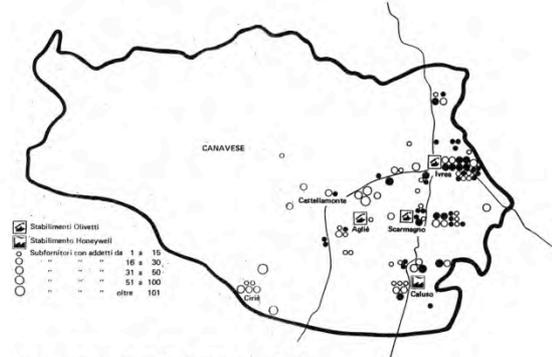


Fig. 8 - Distribuzione territoriale dei subfornitori per anno di nascita:
 nero = 1940-1985
 bianco = prima del 1980

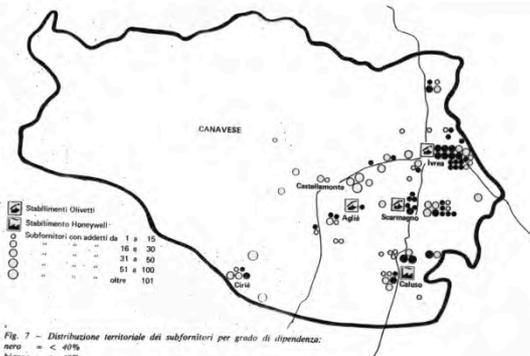


Fig. 7 - Distribuzione territoriale dei subfornitori per grado di dipendenza:
 nero = < 40%
 bianco = > 40%

▲ Études d'économie territoriale dans le district du Canavese (Source: Huber, Ravera et Vagaggini, 1987)

La promotion d'initiatives culturelles intercommunales (conférences, expositions, cours de culture populaire, débats publics, etc.), la création de services médicaux et sociaux permanents, ainsi que l'institution de l'I-RUR (*Istituto di Rinnovamento Urbano e Rurale*), visent à soutenir la mise en place d'une économie à la fois industrielle, artisanale et rurale dans le Canavese (Olivetti, 1961, pp 84-86).

C'est seulement à partir de la moitié des années 1970, que l'entreprise Olivetti, auparavant très intégrée verticalement (toutes les phases de la production se déroulent à l'intérieur de l'entreprise), commence à externaliser les phases mécaniques et électriques non stratégiques, ce qui favorise la naissance de plusieurs entreprises sous-traitantes entre 1975 et 1979 et le développement de la recherche technologique comme activité principale de l'entreprise Olivetti (Huber, Ravera et Vagaggini, 1987, pp 65-68). L'expression *distretto tecnologico* est utilisée en sens purement économique, où le territoire n'est qu'un cadre, bien que producteur d'externalités positives. Il présente à la fois certains caractères du district industriel, du pôle de développement (où une ou plusieurs activités économiques exercent un effet d'entraînement sur le reste de la région) et du parc scientifique. Aucune description spatiale approfondie n'est abordée concernant les modalités de coexistence des activités industrielles et des autres fonctions urbaines.

Ivrea et plus globalement la Canavese sont aujourd'hui considérés par les économistes et les sociologues du développement local comme une sorte de cas d'école. Une recherche récente a permis à ce propos de recenser pour l'ensemble de l'Italie parmi les systèmes locaux du travail (*sistemi locali del lavoro*), qui font l'objet d'une identification par l'ISTAT (équivalent italien de l'INSEE), ceux qui présentent le caractère de systèmes locaux de haute technologie (*sistemi locali dell'alta tecnologia*). Sur la base de trois critères (nombre d'entreprises spécialisées dans les hautes technologies, salariés travaillant dans ces secteurs, croissance de ces emplois dans ces mêmes secteurs), il a été élaboré un indice de développement local innovatif (*indicatore di sviluppo locale innovativo*). A l'échelle de l'ensemble de l'Italie, trente quatre systèmes locaux présentent un indicateur supérieur à la moyenne nationale et peuvent donc être qualifiés de systèmes locaux de haute technologie (Trigiglia et Burroni, 2010).

Ces systèmes locaux de haute technologie (qui s'apparentent aux districts technologiques) sont localisés à la fois dans les grandes métropoles (83,7% des emplois technopolitains), les villes moyennes universitaires (9%) et les petites villes (7,3%), et ce principalement dans le Nord et le Centre de l'Italie. Les systèmes dans lequel l'indice de développement local innovatif est le plus élevé sont des petites villes : Ivrea, Belluno, Avezano et Feltre précèdent en effet Rome et Milan. Cette performance des petites villes s'explique parce qu'en Italie, la haute technologie concerne tant le secteur manufacturier (aérospatiale, instruments de précision, électronique, produits pharmaceutique) que celui des services (télécommunications, informatique, recherche & développement). Le dynamisme actuel des systèmes locaux de haute technologie (qui semble mieux résister à la crise que les autres systèmes locaux) est lié à la fois à l'existence d'un contexte territorial spécifique et au rôle de certains acteurs particuliers. Et sur ce dernier point, les chercheurs mettent l'accent sur le rôle prépondérant des chefs d'entreprise (notamment des dirigeants de grandes entreprises). Pour faire face aux défis liés à la mondialisation des échanges, il convient de renforcer la coopération entre les acteurs et de soutenir l'investissement. Et sur ce point, les personnes qui ont répondu aux

enquêtes appellent de leurs vœux une implication des autorités locales et régionales (Triglia et Burroni, 2010).

5.3- Les parcs technologiques : des réalisations peu nombreuses

Le *Rapporto di Artimino sullo sviluppo locale de 2010*, dont nous avons présenté ci-dessus la synthèse, confirme l'idée que nous nous étions faite auparavant des spécificités du développement économique en Italie. Ni lors de la période du « *miracle économique* », ni lors de l'émergence de la « *Troisième Italie* » des districts industriels, les collectivités publiques ont joué un rôle de premier plan dans le développement des activités économiques et leur insertion dans l'aménagement du territoire. La figure qui est en permanence évoquée par les chercheurs, qu'ils soient économistes, sociologues ou urbanistes, c'est celle de l'entrepreneur qui, en plus de sa responsabilité managériale, n'hésite pas à intervenir, quand il le faut, pour favoriser un aménagement de l'espace favorable au développement de l'entreprise. Les autorités locales et régionales – il y a là une différence essentielle avec la France – pas plus qu'elles avaient contribué à la production de zones industrielles, ne sont que très rarement intervenues pour promouvoir la réalisation de parcs technologiques.

Si les chercheurs en économiques, comme les urbanistes, n'hésitent pas à mettre en avant le nouvel outil d'aménagement qu'est le *parco scientifico/tecnologico (tecnoparco)*, les réalisations en la matière sont rares. Le parc technologique fait en effet l'objet d'une définition :

« [...] un'area ad alta tecnologia ed elevata dinamicità innovativa ed imprenditoriale, favorite dalla presenza di Università scientifiche, laboratori di R&S pubblici e privati, servizi avanzati alle imprese, intermediari finanziari propensi al rischio, reti infrastrutturali efficienti, aree attrezzate per lo sviluppo di nuove imprese, con frequenti osmosi (passaggi di persone, interscambi di informazioni, circolazione di idee) tra le varie attività e rapida diffusione delle innovazioni. [...] Il modello del parco scientifico è divenuto il nuovo cavallo di battaglia della pianificazione territoriale nei paesi industrializzati, con il proliferare (a volte eccessivo) di proposte e di progetti, non tutti di successo » (Huber, Ravera et Vagaggini, 1987, p.54).

Les réalisations de ce type sont récentes (années 2000) et ne concernent qu'un tout petit nombre de villes. Une des expériences en la matière, les plus fréquemment évoquée, est l'Environment Park (Parco Scientifico Tecnologico per l'Ambiente) de Turin. Implanté dans la partie nord-est de la Spina centrale (secteur appelé Spina 3), ce parc spécialisé dans l'environnement offre à de petites entreprises des services communs, au premier lieu des locaux pour l'organisation de séminaires ou de manifestations. D'autres initiatives ont été prises qui ont pour cadre des villes de taille inférieure : Eastgate Park à Portogruaro à proximité de Venise (Piacentini et Soulié, 2007), le Kilometro Rosso à Dalmine (Bergame) dessiné par J. Nouvel, ou encore l'ancienne installation industrielle de Pisticci (voir plus haut), appelée aujourd'hui Tecnoparco Valbasento. A l'intérieur des parcs technologiques peuvent être créés des « *incubatori* » (équivalents italiens des pépinières d'entreprises) qui regroupent en un même lieu des locaux et des services de base mis à disposition des créateurs d'entreprises par le parc scientifique, avec le but de les aider à mettre en place une gestion collective et de faire baisser certains coûts initiaux d'investissements (Huber, Ravera et Vagaggini, 1987, p.56).

Illustration n°22 : Exemples de parcs technologiques



▲ Envi-Park à Turin

▼ Parco Scientifico Tecnologico "Kilometro Rosso" à Dalmine



6- LES ANNÉES 1980-1990 : TERTIARISATION DE L'ECONOMIE ET REQUALIFICATION URBAINE DES FRICHES INDUSTRIELLES

6.1 L'émergence de la problématique des *aree dismesse*

Après le choc pétrolier de 1973, l'Italie a connu, pendant de nombreuses années, une décélération de sa croissance industrielle, qui a touché de manière plus ou moins prononcée les différents secteurs de production. Pendant la même période, la composante la plus technologiquement avancée du secteur des services croît rapidement (Carreras, 1999, pp 218-219). Le *Triangolo Industriale* revient donc sur le devant de la scène⁷⁴, puisque les secteurs de la production de masse, en crise, y sont concentrés. Entre 1951 et 1981, la population des trois régions du Triangle est passée de 25% à 27% de la population italienne, alors que le taux d'occupation dans l'industrie chute depuis le début des années 1970 : 48% en 1951, 55% en 1961, 54% en 1971, 42% en 1981 (Oliva, 1988, p.105). D'abord, le processus d'expulsion de l'industrie de la ville compacte a relégué de plus en plus les fonctions liées à la production dans les périphéries métropolitaines, en favorisant la tertiarisation des centres-ville. Dans les villes du Nord-Ouest de l'Italie, tout comme dans la plupart des villes industrielles européennes, commence ensuite un vaste processus de *dismissione industriale*, c'est-à-dire de délocalisation des entreprises et d'apparition à l'intérieur du tissu des grandes villes de vastes friches industrielles (*aree dismesse*). La notion d'*area industriale dismessa* apparaît donc dans les années 1980 et est encore aujourd'hui présente dans la littérature urbanistique. Les *aree dismesse* sont définies comme des

« *aree urbane nelle quali si è interrotto il processo di riutilizzo del suolo e che rimangono per un tempo indeterminato libere da ogni attività o occupate in modo anomalo* » (Bianchetti, 1985, p.82).

Les friches industrielles sont, bien évidemment, le fruit de l'arrêt du processus d'industrialisation, mais aussi des politiques urbaines spécifiques à chaque ville.

« *La presenza di aree industriali dismesse è particolarmente rilevante laddove il processo di industrializzazione del paese ha seguito un identico modello di espansione ottocentesca : nell'area geografica dell'Italia nord-occidentale, [...] un'area in cui il processo di concentrazione industriale (e quindi demografica ed immobiliare) è continuato con grande intensità dai primi anni del secondo dopoguerra fino agli anni Sessanta. Seguire le sorti delle aree industriali dismesse in queste tre città, [Gênes, Milan et Turin], dove il fenomeno della dismissione presenta caratteristiche simili perché simili sono stati tempi e modi dell'industrializzazione, insieme al relativo dibattito urbanistico e osservare come la problematica della dismissione si sia intrecciata con il piano [...] è quindi assai significativo per una interpretazione dello stato effettivo dell'urbanistica italiana [...]* » (Oliva, 1988, p.105).

Dès ce moment, la volonté de la majorité des élus et des professionnels est le développement de nouvelles fonctions tertiaires à l'intérieur de la ville :

« [...] *le vicende urbanistiche delle tre città sono simili, anche perché simile è stato il sostegno pianificato al modello di trasformazione che valorizza il centro per le funzioni più remunerative rispetto alla rendita mentre esporta all'esterno, nella periferia e nell'area metropolitana, quelle*

⁷⁴ En Lombardie, par exemple, des études ont été conduites assez précocement pour le compte de la Région (1981 et 1983) et du Centro Studi PIM (1984). Ces études visaient à déterminer le nombre de friches, ainsi que leurs localisations, leurs caractéristiques dimensionnelles, les contraintes économiques et urbanistiques, etc. (Bianchetti, 1985, p.82).

meno remunerative. [...] Il PRG di Milano del '53 e quelli di Genova e Torino del '59 prevedono infatti la sistematica sostituzione del sistema produttivo industriale con altre funzioni [...]. Del tutto simile è il trattamento riservato al nucleo centrale storico, che sfugge alla disciplina dei PRG ed è sottoposto alla semplice regolamentazione edilizia, il che ne consente una rapida e omogenea terziarizzazione, favorita anche dalla ricorrente previsione di grandi centri direzionali [...] » (Oliva, 1988, p.106).

Progressivement, au cours des années 1980, la requalification urbaine – terme équivalent à celui de renouvellement urbain - des *aree industriali dismesse*, devient l'objet principal de la planification urbaine :

« la problematica delle aree industriali dismesse è, in questi anni Ottanta, il punto centrale dell'urbanistica italiana : non vi è piano urbanistico o programma amministrativo che non abbia come riferimento le trasformazioni economiche e produttive e le relative ricadute sulla città. Il dibattito urbanistico si è certamente approfondito, senza tuttavia concretizzarsi in un approccio sistematico e generale verso i temi della trasformazione urbana » (Oliva, 1988, p.104).

6.2- Gouverner les transformations urbaines...

Dans une première phase, il n'existe pas d'outils urbanistiques adaptés. La pratique traditionnelle du Plan régulateur général, fondée sur le zoning, apparaît peu adaptée aux nouvelles exigences de la transformation (de la reconversion), notamment quand ils ne prévoient pas des prescriptions concernant les fonctions urbaines à réaliser. Sur la base de la critique que de nombreux urbanistes formulent à l'égard du plan, les municipalités – au premier rang desquelles celles de Milan- privilégient l'outil du grand projet comme moyen privilégié de transformation concrète des grands secteurs de friches et ce en s'appuyant sur une négociation avec les acteurs privés. Ainsi, la transformation des *aree industriali dismesse* n'est pas gouvernée de manière globale. Pour ces raisons, le territoire urbain n'est pas planifié de manière équilibrée et cela laisse beaucoup de marges à la spéculation. Les transformations des friches sont gérées ponctuellement par des privés, qui appliquent systématiquement la logique de la maximisation du profit, en substituant les fonctions industrielles avec des immeubles pour le tertiaire. Dans une deuxième phase, les autorités locales cherchent à intégrer les grands projets portant sur les *aree industriali dismesse*, projets fondés sur des partenariats public/privé, dans une stratégie globale de développement. Les projets sont dès lors gouvernés par un plan d'ensemble, qui peut prendre la forme d'un plan traditionnel ou de documents plus novateurs, appartenant à la famille de la planification dite « stratégique » et il est souvent fait appel à des architectes célèbres (V. Gregotti et A. Cagnardi à Turin par exemple) pour redessiner ces portions de ville.

6.2.1- ... en remplaçant le plan par le projet à Milan

À Milan, le Plan régulateur général de 1976 autorise que 50% des surfaces constructibles dans les zones industrielles soient affectées à du tertiaire, et ce bien que l'un des principes de la planification milanaise soit de défendre la structure industrielle et de l'intégrer progressivement dans les tissus urbains. Un des projets évoqué dès cette époque dans les milieux politiques comme dans les milieux professionnels est la réalisation d'un *centro direzionale*, en reprenant d'ailleurs à ce propos une typologie urbanistique qui fait l'objet, au moins depuis les années 1950, de débats. Lors du colloque de l'INU sur l'urbanisme industriel, par exemple, il est envisagé d'en construire dans les villes italiennes les plus industrialisées.

Illustration n°23 : L'émergence de la thématique des friches industrielles à Milan

Ville de Milan, recensement des friches industrielles
(Source: Urbanistica n. 81, 1985)

n.	Denominazione e settore	Indirizzo	Superficie del lotto (mq.)
1	Lampren	v. Terralzano 6	2.700
2	F.lli Testa - Concess. Auto	v. Visani 2	10.000
3	Clag Chemie Chimica	v. Cosena 2	4.000
4	Landoli Chimica	v. Bergantino 31	4.900
5	Broggi Falck	v. Lambroscini 4	34.800
6	N. S. Siro	v. S. Siro 10	6.000
7	N. S. Siro	v. Bolzano v. Caudiani	13.000
8	N. S. Siro	v. Barbera 45	6.000
9	N. S. Siro	v. Mosca 52	4.000
10	N. S. Siro	v. Prato 59	600
11	N. S. Siro	v. Termopoli 12	1.400
12	N. S. Siro	v. Prato 59	1.400
13	Worthington Meccanica	v. Termopoli 12	13.750
14	N. S. Siro	v. Prato 59	7.000
15	N. S. Siro	v. Prato 59	5.000
16	SCANI Metalline.	v. Decembre 20	9.500
17	Silenum Metalline.	v. Decembre 20	20.000
18	Carimati Metalline.	v. S. Siro 39	3.000
19	Ricogni Metalline.	v. S. Siro 39	3.000
20	Carimati Metalline.	v. S. Siro 39	3.000
21	Carimati Metalline.	v. S. Siro 39	3.000
22	MAG Metalline.	v. S. Siro 39	3.000
23	Fontenre Metalline.	v. S. Siro 39	3.000
24	L.A. GAL Galvanica	v. Quaranta 42	33.000
25	FA.C.H.	v. Nervesa 3	7.500
26	Enitalia	v. Nervesa 3	10.000
27	Enitalia	v. Nervesa 3	10.000
28	Enitalia - Off. FIAT	v. Nervesa 3	10.000
29	Folliani	v. Nervesa 3	10.000
30	Vitanton Metalline.	v. Nervesa 3	10.000
31	Grasoli Meccanica	v. Nervesa 3	10.000
32	Grasoli Meccanica	v. Nervesa 3	10.000
33	Sovai Comp. Radio TV	v. De Santis 106	700
34	Mari Mauro Meccanica	v. Lorenteggio 255	800
35	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	800
36	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	800
37	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	800
38	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	800
39	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	800
40	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	800
41	Scatolificio Bellanti	v. Lorenteggio 255	87.000
42	N.N.	v. Lorenteggio 255	2.000
43	N.N.	v. Lorenteggio 255	2.000
44	TEMAX Ceramiche	v. Lorenteggio 255	4.000
45	Carati e Tairani	v. Lorenteggio 255	131.000
46	Prati Biscotti Alb.	v. Lorenteggio 255	66.600
47	Prati Biscotti Alb.	v. Lorenteggio 255	66.600
48	Villa Passoni	v. Lorenteggio 255	485.000
49	Santagostino	v. Lorenteggio 255	485.000
50	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	485.000
51	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	485.000
52	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	485.000
53	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	485.000
54	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	485.000
55	Enitalia Metalline.	v. Lorenteggio 255	485.000
56	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
57	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
58	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
59	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
60	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
61	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
62	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
63	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000
64	ICA FEAL Costruzioni	v. Lorenteggio 255	720.000



À Milan, le Plan régulateur de 1953 prévoit déjà de réaliser un nouveau centre directionnel sur la friche ferroviaire localisée devant la gare de Porta Garibaldi, mais sa réalisation a traîné pendant les soixante dernières années. Resté longtemps dans les prévisions des Plans régulateurs milanais et ses grands projets urbains (Secchi, 1992), sans jamais prendre forme, le centre directionnel Garibaldi-Repubblica (qui s'étend entre la gare ferroviaire de Porta Garibaldi et la Piazza della Repubblica, dans un secteur urbain central et facilement accessible) est l'objet d'un concours d'architecture en 1992⁷⁵, mais ce n'est qu'aujourd'hui qu'il commence à voir le jour. Dans l'intervalle, ce secteur a vu quelques constructions ponctuelles (permises par les plans d'urbanisme). Le projet, aujourd'hui en cours de réalisation, essaie d'apporter la conception urbanistique unitaire qui manquait, en réorganisant le système de la mobilité routière, trop centré sur la circulation rapide des voitures, en renforçant celui des transports en commun (une nouvelle ligne de métro et deux nouvelles lignes de tram) et en y concentrant des fonctions rares et des espaces publics de qualité. Le projet, conduit actuellement sous la forme d'un *Accordo di Programma*⁷⁶, porte sur vingt-trois hectares environ et propose une certaine mixité de fonctions : un pôle institutionnel (siège de la Région et espaces pour la Province et la Ville), espaces pour les expositions (en lien notamment avec la *Città della Moda*), bureaux, commerces, restauration, hôtellerie, espaces pour la formation universitaire), logements, services de proximité, espaces verts. Le projet est porté par la Ville, par le biais d'une Société de promotion et d'une Fondation, chargée notamment de la réalisation des équipements publics (Source : *Comune di Milano*). Au fur et à mesure de l'avancement du projet, l'idée originelle de centre directionnel réservé au tertiaire supérieur (accueil des fonctions directionnelles des grandes entreprises) semble avoir laissé place à un quartier plus urbain, associant une mixité de fonctions (activités, habitat, culture), parmi lesquelles le siège principal de la Région Lombardie. Abandonnant pendant plus de trente ans toute idée de révision d'ensemble du Plan régulateur général de 1976, la Ville de Milan est à la recherche d'outils moins contraignant pour piloter de manière coordonnée la requalification des *aree dismesse*. Dans un premier temps, elle cherche à mettre en relation cette requalification avec un ambitieux projet de réorganisation des réseaux de transports publics. Le Document directeur du projet « *Passante* », adopté en 1984, propose d'une part un réseau ferroviaire souterrain (d'où l'adoption du terme « *passante* ») permettant de relier les principales gares milanaïses, d'autre part identifie trois « *systèmes urbains* », appelés aussi « *ambiti territoriali* », devant accueillir de grands projets. A côté de Garibaldi-Repubblica-Centrale, qui est appelé à devenir « *l'aire centrale du projet Passante* » et à accueillir, sur les quarante hectares réservés au Plan régulateur général de 1953 pour la création du centre directionnel, des fonctions stratégiques, Portello-Fiera-Cadorna-Porta Vittoria (près de cinq cents hectares à requalifier) au sud est appelé à devenir un quartier mixte et Bovisa (deux cents hectares de friches au nord-ouest) devient rapidement un des principaux lieux de redéploiement de l'Institut Polytechnique (Comune di Milano, 1984). Ce document directeur est complété par des *Progetti d'area* portant sur chacun des trois systèmes urbains et par les *Linee programmatiche per il Documento direttore delle aree dismesse o sottoutilizzate* (1988) qui porte sur l'ensemble des 164 *aree dismesse* (dont 31 sont très étendues et constituent 90% de la totalité de la surface concernée, d'environ 460 hectares).

⁷⁵ Le projet lauréat est celui de P. Nicolini. Le projet qui est en train d'être réalisé suit globalement, à quelques variantes près, l'organisation proposée à l'époque.

⁷⁶ L'*Accordo di Programma* est une procédure qui permet de mettre en œuvre une action conjointe de plusieurs administrations publiques (Commune, Province, Région, etc.) afin de poursuivre la réalisation de programmes particulièrement complexes et/ou étendus.

Illustration n°24 : Le centre directionnel Garibaldi-Repubblica à Milan

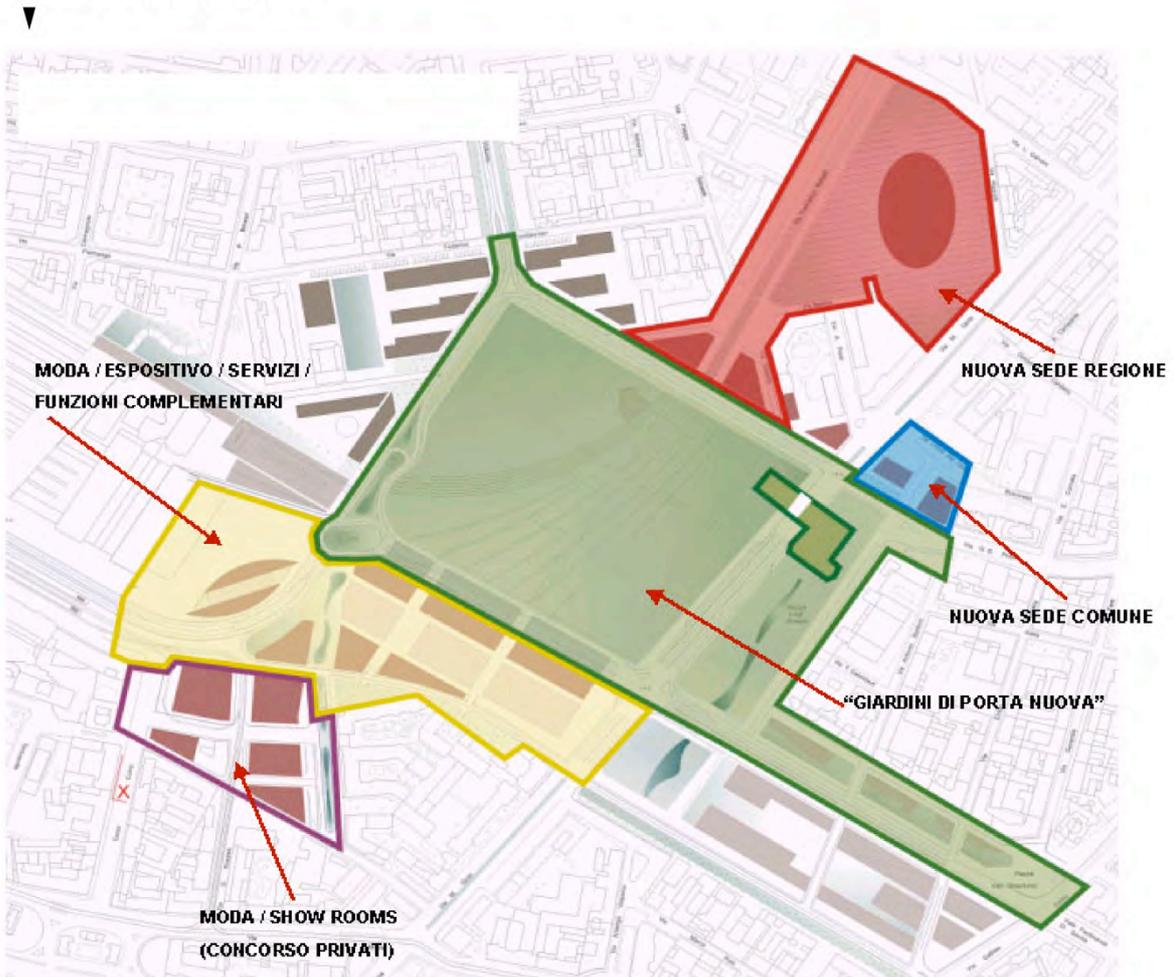


▲
L'aire Garibaldi-Repubblica avant le début des travaux
(Source: Comune di Milano)



▲
Le nouveau siège de la Région Lombardie en construction
(Source: Comune di Milano)

Les fonctions urbaines du Centro Direzionale Garibaldi-Repubblica (Source: Comune di Milano)



Ce nouveau document directeur, spécifiquement dédié à la thématique des friches industrielles, formule à la fois des objectifs généraux et des interventions immédiates, tout en suggérant que la transformation des aires précédemment dédiées à l'industrie soit coordonnée par les acteurs publics. Les principes du plan sont la requalification urbaine et environnementale, ainsi que l'amélioration de la structure des services à la personne et aux entreprises (renforcement des fonctions directionnelles, culturelles, sanitaires et commerciales). Une typologie de ces *aree dismesse* est définie en fonction de l'importance des enjeux à traiter d'une part, des modalités d'interventions prévues de l'autre.

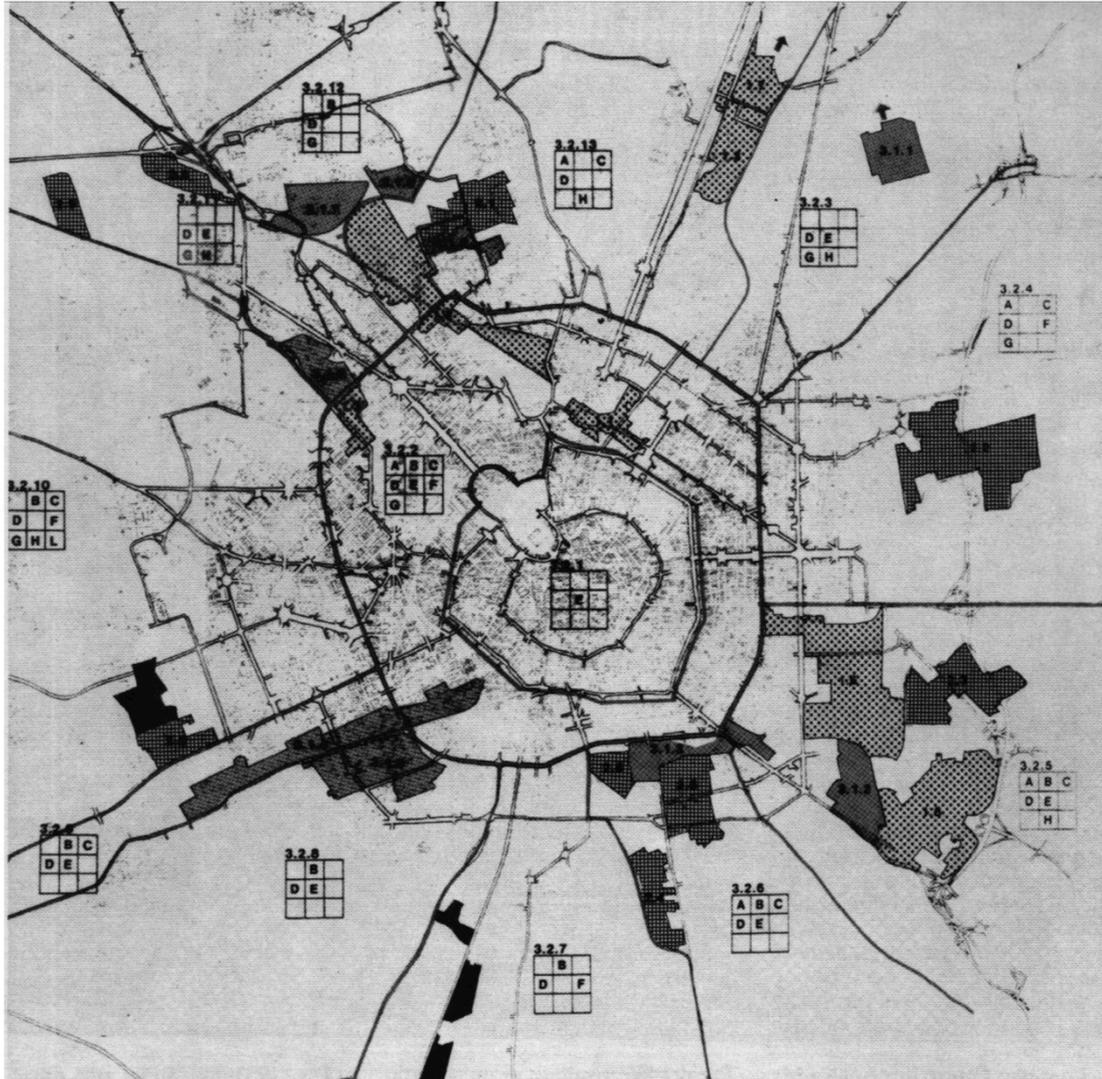
1. *Aree di trasformazione strategica* : ce sont les aires en relation avec le système du transport public, qui seront transformées en grands équipements publics pour la ville, comme les universités et le pôle technologique de Bicocca (voir plus bas) ;
2. *Aree di riorganizzazione e di sviluppo delle attività produttive* : localisées en contextes où la présence des fonctions industrielles et artisanales est encore forte, ces aires sont à conforter pour les fonctions de la production ; il n'est plus possible de réaliser des fonctions tertiaires occupant 50% de la surface totale (et les fonctions directionnelles sont permises seulement si en relation directe avec les activités présentes), mais une plus grande mixité fonctionnelle est introduite, en permettant la réalisation de locaux pour activités éditoriales, confection de marchandises, dépôts, services pour les entreprises, etc. ;
3. *Aree di dimensione minore comprese in ambiti urbani da qualificare o diffuse in tessuti urbanizzati* : dans ces aires, certaines fonctions permises sans restrictions (industrie, artisanat, bureaux d'études, équipements culturels et pour le loisir, habitat) et d'autres sont soumises à évaluation (activités tertiaires, directionnelles, commerciales et hôtellerie) ; dans chaque secteur sont tout de même indiquées des fonctions à privilégier (Oliva, 1988, p.116).

En 1985 le centre gauche cède la place au centre droite à la municipalité de Milan et les Documents directeurs analysés ci-dessus sont interprétés dans un sens de plus en plus libéral. La Ville est alors conduite à accepter le projet Bicocca, dont l'initiative revient à l'entreprise Pirelli. Les terrains jusque-là occupés par cette entreprise sont localisés dans le Nord de Milan, ils ne sont pas sur le trajet du *Passante* et sont mal desservis par les transports publics. La volonté de la collectivité publique d'imposer un cadre d'ensemble à la requalification des friches industrielles cède rapidement devant l'exigence d'une entreprise industrielle qui devient par la suite un investisseur immobilier de premier plan en Italie comme à l'étranger. En 1985 Pirelli lance donc un concours international d'architecture pour la réutilisation de l'aire, en accord avec la Ville, la Province et la Région. L'architecte lauréat, Vittorio Gregotti, conserve la trame industrielle existante, ce qui aboutit à la délimitation de très vastes îlots, et propose une mixité fonctionnelle grâce à l'implantation d'une université, de centres de recherche, de sièges sociaux d'entreprise et de logements. Les critiques à l'égard du nouveau quartier ne manquent pas. Stefano Boeri y décèle une incapacité à inventer

« un modello per l'architettura industriale contemporanea; soprattutto di un modello insediativo urbano, di una struttura di relazioni, di un diagramma cui riferire i criteri di ubicazione a grande scala per funzioni e usi specifici e caratterizzati » (Boeri, 1986, p.52)

Illustration n°25 : Aree dismesse et planification urbaine à Milan (années 1980-1990)

Ville de Milan, 1988, Schéma de synthèse des Lignes programmatiche per il Documento direttore delle aree dismesse o sottoutilizzate (Source: Urbanistica n.93, 1988)



Legenda:

-  VIABILITÀ URBANA PRIMARIA
-  1 AREE DI TRASFORMAZIONE STRATEGICA
-  2 AREE DI RIORGANIZZAZIONE E SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE
-  3 AMBITI URBANI DI RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE E AMBIENTALE
-  4 AREE DA RICONSIDERARE PER NUOVE FUNZIONI E RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

 DELIMITAZIONI DELLE FASCE E DEI SETTORI URBANI - FUNZIONI AMMISSIBILI

-  A - attività produttive ad alto contenuto d'innovazione
- B - attività artigianali, produttive e di servizio
- C - arti e professioni liberali
- D - attività ricreative, culturali, per il tempo libero e lo sport
- E - residenza e funzioni complementari
- F - ricettività
- G - funzioni direzionali di attività produttive già insediate
- H - attività terziarie e direzionali
- L - strutture commerciali

et dénonce même un retour du zoning :

« [...] grandi tassonomie delle attività e delle funzioni (industria, terziario, residenza, servizi ...) come riferimento per la suddivisione dell'area e del nuovo insediamento, in zone, fasce, settori. [...] Implicito a questi criteri di ordinamento del rapporto funzione-tipologia ubicativa, sembra essere il paradigma della zonizzazione, la fiducia in una ragione previsiva e capace di distinzioni relativamente precise alla grande scala. » (Boeri, 1986, p.52).

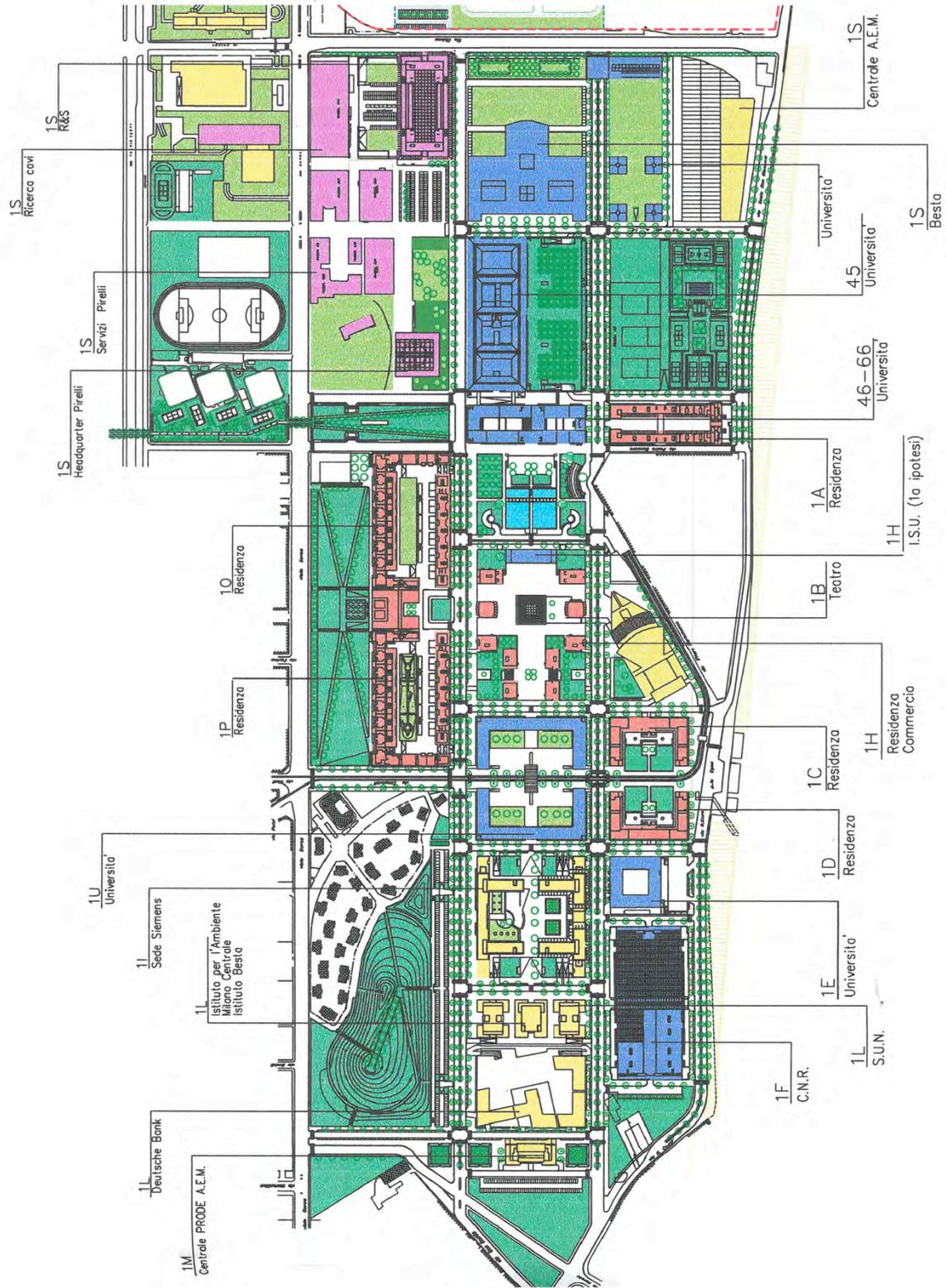
Cette critique apparaît quelque peu exagérée car, sur soixante-et-onze hectares, sont prévus les laboratoires de recherche et les activités directionnelles du groupe Pirelli, un bâtiment pour la production des câbles (3500 travailleurs), un nouveau pôle technologique public/privé, des bureaux, l'université, des activités productives à contenu hautement technologique, des logements, des espaces et des équipements publics (théâtre, structures sportives) et commerciaux. Bien sur, cette mixité est observable à l'échelle du projet, et non à l'échelle de la parcelle ou de l'îlot, car les activités production ne cohabitent pas toujours aisément avec des fonctions résidentielles. La conception unitaire de l'ensemble et surtout la modalité même de la transcrire, celle du projet urbain et architectural, s'oppose par définition aux pratiques de zoning, consistant en la définition de périmètres d'utilisation du sol (et non de formes urbaines, de rapports entre pleins et vides, des typologies de bâtiments, etc.). C'est seulement lorsqu'il a fallu l'intégrer dans le Plan régulateur général, que le projet a été traduit en « langage-zoning ». Dans ces projets, c'est à nouveau l'entrepreneur (ou mieux, le grand groupe) industriel qui se fait aménageur, cependant il n'est plus tout seul comme dans le cas d'Adriano Olivetti, mais il collabore avec les collectivités, en négociant un mélange fonctionnel qui puisse profiter au groupe industriel (qui se positionne rapidement en investisseur immobilier) comme à la Ville. Bien évidemment, la finalité aussi a changé : il ne s'agit plus de l'entrepreneur paternaliste qui se charge de procurer une habitation et des services pour ses ouvrier, mais plutôt d'un grand groupe industriel qui veut diversifier ses domaines d'investissement (et celui de la construction a toujours été, jusqu'à la crise de 2008, particulièrement rentable en Italie). L'on a alors à faire à

« [...] non più una moltitudine di soggetti economici e sociali, che esprimono interessi e bisogni diversificati, da soddisfare, mediare, governare, ma pochi grandi gruppi economici privati e pubblici, che tendono ad imporre le proprie scelte relative a interventi concentrati di grande dimensione finanziaria. Nella rassegna degli interventi esposta precedentemente [dans les villes de Milan, Turin et Gênes] ricorrono i nomi delle grandi imprese industriali italiane, del capitale finanziario privato e dell'impresa pubblica : Fiat, Pirelli, Montedison nelle aree industriali dismesse di Milano ; Fiat in quelle di Torino ; Iri in quelle di Genova. E spesso si tratta di operazioni di dimensioni tali da essere fuori da qualsiasi mercato immobiliare e per le quali si richiede un ulteriore contributo della mano pubblica a sostegno del completamento delle trasformazioni produttive » (Oliva, 1988, p.121).

De plus, un nouveau acteur apparaît : l'université. Celle-ci est doublement impliquée : d'une part (et notamment pour ce qui concerne les départements de sciences humaines et sociales) elle contribue à la réflexion sur la désormais inéluctable transformation physique, économique et sociale des *aree dismesse* et à leur planification, sur commande des collectivités territoriales (Bianchetti, 1985 ; Lassini, 1985) ; d'autre part elle a un intérêt à s'installer sur ce type de terrains (et cela a concerné notamment les universités scientifiques et techniques, qui souhaitaient disposer de grands espaces pour l'enseignement et la recherche, comme les Instituts Polytechniques). L'université est alors présentée comme une fonction urbaine stratégique à localiser typiquement sur les grandes friches industrielles.

Illustration n°26 : Le projet Bicocca

Le projet Bicocca (Source: Ville de Milan)



Les grands projets de requalification urbaine de Milan confirment l'échec des stratégies d'implantation des espaces spécialisés que sont les centres directionnels et aboutissent à la production de nouveaux objets urbanistiques, auxquels les chercheurs ont quelques difficultés à donner des définitions, hésitant à ce propos entre « *polo tecnologico* » (Oliva, 1988) et nouvelle « *polarità urbana* ». L'accent est donc mis sur une double identité de centralité urbaine, comprenant un mix équilibré de fonctions différentes, et de centre de la technologie et de la recherche, contenant des fonctions spécialisées dans ces domaines.

6.2.2- ... et en intégrant des projets dans le plan à Turin

Turin est à la fin des années 1980 en pleine crise. La ville industrielle subit une profonde mutation dont témoigne l'apparition de vastes friches, et sa population, en baisse, pourrait, d'après certaines prévisions, atteindre à l'horizon 2007 neuf cent mille habitants. Cette crise est présentée par les auteurs du plan régulateur comme une « *grande occasion* », celle de la « *grande réforme urbaine* », qui doit permettre à la ville d'accomplir sa mutation et de rejoindre le club des « euro-cities ». Une partie d'entre eux n'hésite pas à parler de seconde révolution pour Turin, après celle qu'elle a connue, au cours de la première moitié du XIX^{ème} siècle, lorsque la première capitale du royaume d'Italie s'est transformée en ville industrielle.

« Dopo quella indotta dall'arrivo della ferrovia e degli enormi sviluppi del secolo dell'industrializzazione, si prepara una nuova epoca in cui la città si ricostruisce su se stessa »
(Cagnardi, 1992).

Pour affronter ce nouveau défi, Turin possède des atouts : la qualité et la lisibilité de sa structure urbaine ; le passage d'une économie industrielle organisée autour d'une grande entreprise à une économie plus diversifiée où la recherche et les nouvelles technologies occupent une place croissante ; la présence de vastes espaces libres à l'intérieur du tissu construit qui sont l'occasion d'expérimenter de nouvelles modalités de gestion urbanistique fondées sur la requalification de l'existant plutôt que de nouvelles extensions.

L'élaboration du nouveau Plan régulateur général est confiée à un des plus prestigieux cabinets privés d'architectes italiens (Vittorio Gregotti et Augusto Cagnardi), cabinet qui travaille en collaboration avec les fonctionnaires municipaux du bureau du plan (*ufficio PRG*) et des universitaires du Politecnico. Gregotti & Associati propose de classer les très vastes *aree dismesse* (mille hectares environ) en zone de transformation urbaine ou en emplacement réservé à l'accueil d'équipements et de services (Novarina et al., 2003, p.49) et esquisse de grands projets de requalification (*i progetti per il PRG*) en s'appuyant sur une composition morphologique s'inspirant des îlots de la ville baroque. Le projet le plus ambitieux est celui de la *Spina Centrale*, qui vise à la création d'une nouvelle centralité urbaine linéaire construite au dessus de la voie ferrée, enterrée à l'occasion de la réflexion sur l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire à Turin. Au lieu de renforcer la barrière constituée par les voies (qui doivent être multipliées par quatre pour augmenter la capacité de la traversée ferroviaire de la ville), le plan élaboré par V. Gregotti propose de profiter du projet ferroviaire pour souder les deux parties de la ville auparavant séparées. Le nouvel aménagement est constitué d'un boulevard urbain qui allie espaces pour la circulation et espaces publics, ainsi que de la requalification des friches industrielles situées à proximité immédiate.

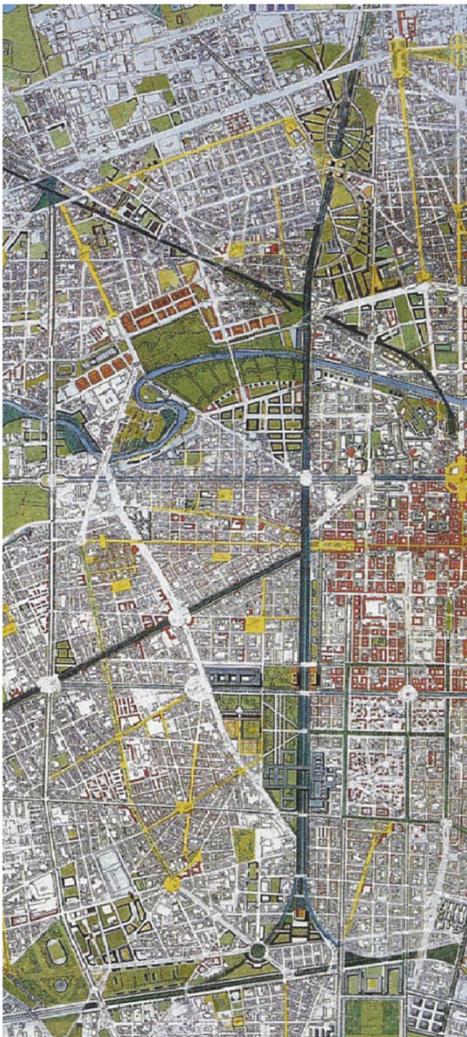
Dans un premier temps, la carte à jouer proposée par les architectes-urbanistes à la Ville de Turin est de favoriser la tertiairisation de l'économie locale en jouant sur l'accueil de sièges sociaux d'entreprises multinationales. L'idée est bien de faire des *aree dismesse* à requalifier des lieux d'une nouvelle spécialisation autour du tertiaire supérieur. Dans un second temps, le premier Plan stratégique, élaboré par la municipalité de centre gauche qui accède aux responsabilités en 1993, est l'occasion de promouvoir un projet de développement, qui est élaboré en concertation avec les acteurs économiques et la société civile, et qui est fondé sur une valorisation des ressources locales que sont les savoir-faire industriel, le potentiel de recherche (représenté notamment par l'Institut Polytechnique) ou le patrimoine architectural, culturel et alimentaire (Torino Internazionale, 2000). Même si la ville est entrée dans une époque post-fordiste, cela ne vaut pour autant dire que son développement futur, sûrement moins lié à Fiat qu'auparavant, ne soit plus lié à des nouvelles activités de production (par exemple robotique), qui profiteraient du terrain fertile de la précédente phase industrielle. Le projet de la *Spina Centrale* prévoit dès lors l'accueil d'une pluralité de fonctions : pépinière d'entreprises dans le cadre d'un *Environment Park* (voir plus haut), nouveaux locaux pour le *Politecnico*, nouveau siège de la Région, nouvelle gare de Porta Susa, immeubles de bureaux ou d'habitation, commerces et hôtels (Novarina et al., 2003, pp 53-59). L'approche prônant une spécialisation autour du tertiaire supérieur a rapidement cédé la place à un projet fondé sur une mixité, il est vrai, plus fonctionnelle que sociale.

Il existe donc à Turin – et c'est là une différence essentielle avec Milan – une stratégie d'ensemble qui passe d'ailleurs par la mise en œuvre coordonnée d'un ensemble diversifié d'outils ayant un caractère innovant (Plans stratégiques, *Programmi di riqualificazione urbana*) ou au contraire largement éprouvé (Plan régulateur général). À de nombreuses reprises, cette stratégie a fait l'objet de réorientation pour tenir compte à la fois des changements de conjoncture sur les marchés immobiliers et des nouvelles demandes qui se sont exprimées dans les dispositifs originaux de participation que sont les Plans stratégiques. Pourtant, dans un contexte de décroissance démographique, la requalification des friches industrielles, notamment quand elle accompagne une volonté de mise en valeur du patrimoine industriel, se heurte à la difficulté de trouver de nouveaux usages adaptés à la très grande taille des usines conçues lors de la phase de la grande industrie. La reconversion du Lingotto – dont nous avons parlé plus haut – est significative à cet égard. L'ancienne usine Fiat fait l'objet, en 1984, d'un concours international d'architecture visant à la réutilisation de la structure industrielle désormais en friche. Aujourd'hui le bâtiment est un centre multifonctionnel⁷⁷ comprenant un centre pour les expositions, un centre de congrès, des bureaux pour le secteur directionnel (Fiat et d'autres entreprises), des hôtels, un centre commercial, des fonctions culturelles comme une pinacothèque, un cinéma, une salle de spectacle, un hélicoptère et une partie du Politecnico di Torino (Master en *Ingegneria dell'Autoveicolo*).

⁷⁷ La multifonctionnalité est aussi, peut-être, une conséquence du fait qu'à Turin le tertiaire directionnel est une fonction qui reste interne aux entreprises industrielles et qu'il n'existe presque pas à Turin, du moins jusqu'à la fin des années 1980, un marché d'immeubles pour bureaux construits *ad hoc* (Dematteis et Segre, 1976, p. 80).

Illustration n°28 : La Spina Centrale à Turin

— Passante ferroviario
 — Spina Centrale



▲ Gregotti & Associati, Projet de la Spina Centrale (Source: Comune di Torino)



▲ Le boulevard de la Spina Centrale (Source: Urbancenter Torino)

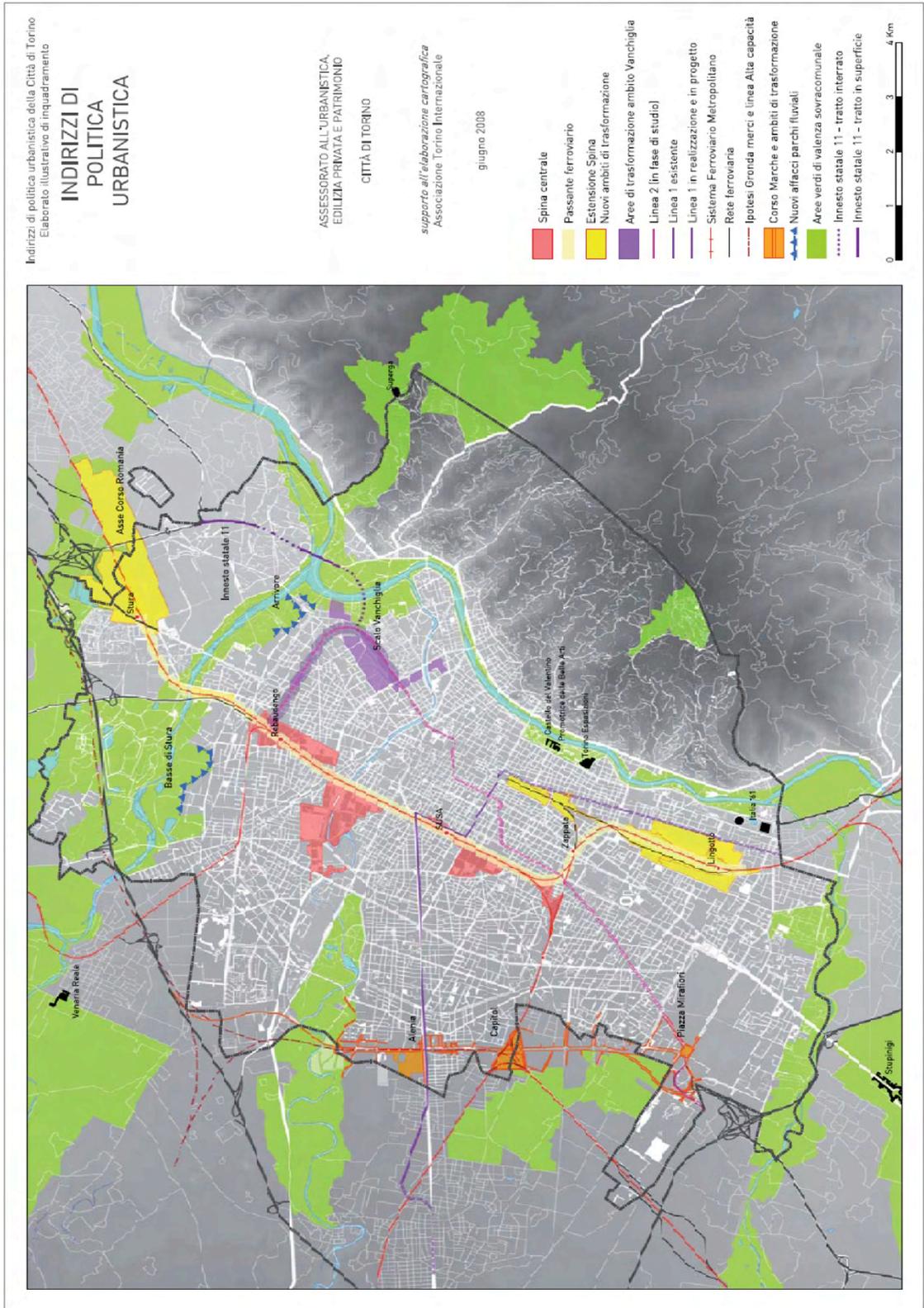


▲ Les Officine Grandi Riparazioni transformées en extension du Politecnico (Source: Urbancenter Torino)

La crise de la grande industrie, à partir de la fin des années 1970, s'est traduite dans les grandes villes du Nord de l'Italie, comme d'ailleurs dans de nombreuses villes européennes, par la nécessité de traiter de la reconversion de très vastes emprises, enserrées dans les tissus urbains des quartiers péri-centraux. La tertiarisation de l'économie, sous l'influence notamment des acteurs de l'immobilier, a été présentée à la fin des années 1980 comme une sorte de recette-miracle, applicable quels que soient les contextes. Elle est à l'origine de grands projets urbains, pensés souvent en dehors de toute stratégie globale de développement et s'est accompagnée bien souvent d'une spéculation immobilière (Bianchetti, 1985, p.85). De ce point de vue, l'expérience de la Ville de Turin apparaît d'une certaine manière comme une exception : si dans un premier temps, architectes-urbanistes et élus ont semblé adhérer à l'idée du salut par le tertiaire, ils reviennent dans un second temps à une approche plus réaliste, qui s'appuie sur une valorisation des ressources diversifiées recelées par une ville qui a été tour à tour une capitale administrative, puis une ville de la grande industrie. Mais cette intervention, nouvelle pour l'Italie, dans un domaine qui couple économie et urbanisme, ne doit pas faire oublier le rôle de premier plan que continuent à jouer les grandes entreprises industrielles, pour lesquelles le secteur immobilier constitue une perspective pour la diversification de leurs activités :

« [...] Nel tema della « modificazione », della cucitura e del riuso, due casi – entrambi promossi dalla grande impresa – si impongono all'attenzione : il concorso di idee per la riutilizzazione della Fiat Lingotto a Torino, conclusosi nel 1984, e quella per la riutilizzazione della Pirelli Bicocca a Milano [...]. Due esempi che vedono le massime industrie italiane porre come problema culturale e di recupero due potenziali « vuoti », lasciati dal ridimensionamento dei loro impianti [...]. Un modo per affermare, si potrebbe osservare, la centralità e il protagonismo dell'impresa : ma il tema è esattamente quello che architetti, urbanisti, amministrazioni pongono sempre più urgentemente sul tappeto [...]» (Tafuri, 2002, p. 205).

Les Indirizzi di politica urbanistica, schéma de synthèse, 2008 (Source: Comune di Torino)



7- ÉLÉMENTS DE CONCLUSION ET OUVERTURES SUR LA PERIODE CONTEMPORAINE

L'analyse historique du rapport entre industrie et ville a permis de mettre en avant le rapport dialectique, dans le débat urbanistique italien de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, entre le principe du zoning et ce que l'on pourrait appeler un « principe de mixité ». En France, au niveau des débats de doctrine, l'on assiste à un changement progressif de point de vue, d'une logique de séparation vers une logique de mélange de fonctions urbaines. En Italie, en revanche, peut-être parce qu'il n'existe pas de véritable intervention publique dans la production de terrains destinés à accueillir les entreprises, les deux principes ont toujours coexisté dans les théories et les pratiques de l'urbanisme. Le zoning, affirmé juridiquement par la loi urbanistique nationale de 1942, n'est que partiellement mis en œuvre, se limitant à des réservations dans les Plans régulateurs généraux. Cette « inertie » est liée à une réticence des grandes entreprises jusqu'à la fin des années 1970, des petites et moyennes entreprises par la suite, à accepter une délocalisation. Dans les districts industriels par exemple, la proximité entre l'atelier et le lieu d'habitation apparaît, au moins dans la période originelle de création, un atout pour l'entreprise. Par ailleurs, les expériences les plus complètes - Cf. à ce propos à l'action des deux entrepreneurs-aménageurs qu'ont été E. Mattei et A. Olivetti – cherchent à faire de l'entreprise le cœur d'un système qui inclut aussi les logements (des cadres et des ouvriers), ainsi que des équipements culturels et sociaux. Parfois ces mêmes entreprises cherchent aujourd'hui à mettre en valeur les projets dont ils ont été les initiateurs, dans le cadre d'une approche patrimoniale (Cf. par exemple dans le cas de la création d'un musée à ciel ouvert à Ivrea). Un décalage peut donc être observé entre le discours de l'urbanisme fonctionnaliste, selon lequel « il faut » faire du zoning, et la réalité, beaucoup plus complexe et nuancée.

En effet, l'industrie suit ses logiques internes, liées à la structure de la production. Les modalités de son implantation sont réglées plus par des critères économiques (coûts de localisation moins élevés, proximité des infrastructures ou des matières premières, etc.) que par des critères urbains. On observe donc la juxtaposition de deux logiques différentes, qui peuvent donner lieu tant à des situations de séparation qu'à des situations de mélange. Ces dernières, parce qu'elles résultent de processus ayant un caractère spontané, ne peuvent être caractérisées de « mixité fonctionnelle », car elles ne sont pas véritablement maîtrisées par la planification territoriale et urbaine. Ces pratiques sont d'ailleurs légitimées par la loi urbanistique nationale qui, en prévoyant la séparation entre compétences de planification urbaine et compétences de programmation économique, permet la localisation d'implantations industrielles y compris où le Plan régulateur général ne le permet pas. De plus, l'industrie italienne a toujours profité d'une forte protection politique, ce qui lui a permis de se soustraire à certaines obligations au nom des emplois qu'elle créait et de sa « stratégie économique » intrinsèque. Le véritable « *decentramento* » de l'industrie, poursuivi depuis les années 1950, a lieu seulement à la fin des années 1970, quand l'industrie décide spontanément de partir de la ville pour s'installer ailleurs (dans une périphérie de plus en plus lointaine ou carrément dans d'autres pays) ou pour fermer définitivement ses activités.

C'est en particulier l'entreprise privée qui a le plus de liberté en termes d'aménagement. En raison de la propriété des parcelles sur lesquelles est installée et tant qu'elle ne demande pas à la collectivité de financer son implantation, ainsi que celle des fonctions complémentaires, elle ne subit pas de fortes contraintes imposées par la ville et ses règles. C'est ainsi qu'un entrepreneur comme A. Olivetti (impliqué, de plus, dans la politique de sa ville) peut réaliser

un projet qui n'est pas qu'industriel, mais qui ne suit pas pour autant à la lettre le principe officiel du zoning. Au contraire, l'entreprise publique qui aménage, notamment dans le Sud du pays, des grandes zones industrielles dédiées à l'industrie lourde, ne peut pas manquer de mettre en œuvre la séparation fonctionnelle préconisée dans les outils juridiques. De plus, le zoning est tellement poussé que l'industrie se retrouve, dans de nombreux cas, complètement isolée dans le territoire (les « cathédrales dans le désert ») et complètement dépourvue des fonctions urbaines nécessaires à la vie de ses employés. Cela est dû principalement à la nécessité d'être à proximité des ports ou des matières premières et, encore une fois, les logiques économiques prévalent sur les logiques urbaines. Une position intermédiaire est représentée par une industrie publique comme l'ENI lorsqu'elle est dirigée par E. Mattei. En tant que manager public profitant d'une certaine liberté d'action, il arrive à faire approuver des projets d'implantations industrielles intégrant de l'habitat et des équipements, notamment quand il s'agit d'une localisation complètement isolée dans un territoire rural, qui ne peut pas profiter des services offerts par une ville trop éloignée. L'expérience d'E. Mattei reste quand même assez exceptionnelle dans le domaine de l'industrie publique.

À la différence du cas français analysé précédemment, la localisation des fonctions liées à la production ne débouche pas sur la production de zones opérationnelles, adaptées aux différents types d'activités (zone industrielle, zone artisanale, zone d'activités commerciales, Zone pour l'innovation et la recherche scientifique et technique), et ce n'est que récemment (et de manière ponctuelle) que sont apparues des expressions comme *polo/parco tecnologico*, visant à décrire des formes urbaines plus spécifiques. En revanche, les plans et les projets sont utilisés pour planifier les zones dédiées à la production, de manière plus ordinaire et sans forcément avoir des appellations particulières. L'échelle de leur élaboration n'est pas indifférente à la thématique de la mixité fonctionnelle. Pendant les décennies d'industrialisation, le plan paraît être dans l'incapacité de gouverner la mixité et semble se réfugier dans le zoning comme moyen de s'assurer, au moins, que l'industrie ne puisse pas nuire aux autres fonctions urbaines. Par le projet, par contre, grâce aussi à son regard plus rapproché, on peut se permettre une plus grande liberté dans la distribution des fonctions. En revanche, dans la période de désindustrialisation, le plan montre ses atouts concernant ses capacités de coordination à l'échelle de la ville entière et d'interprétation de ses besoins sur le long terme, alors que les projets, notamment dans une première phase, ne tendent à mettre en place que des logiques de profit immédiat. Suit, enfin, une phase de meilleure interaction entre plan et projets, dans laquelle une réflexion plus globale permet d'inciter l'industrie (ou, du moins, les fonctions industrielles compatibles avec la vie urbaine) à rester en ville.

La revue de la littérature plus récente (années 1990 et 2000) met en évidence, encore une fois, que les déclinaisons actuelles du rapport industrie/ville sont partagées entre stratégies de spécialisation et stratégies de mixité. Les réflexions vont principalement en trois directions :

- la question du rapport avec l'environnement et la durabilité des implantations ;
- la question du paysage et du patrimoine industriel ;
- la question de l'évolution du modèle de la ville diffuse.

7.1- Industrie, environnement et sécurité

Les principaux problèmes identifiés dans l'organisation actuelle de l'espace industriel en Italie concernent, entre autre, la fragmentation de l'espace naturel et la potentielle interruption des corridors écologiques, la forte consommation de terres agricoles, l'inadaptation du réseau routier à la desserte des entreprises, les risques de pollution que fait peser l'industriel sur les quartiers avoisinants, les conflits d'usage entre logistique industrielle et mobilité urbaine, l'imperméabilisation des sols, la pollution, le bruit (Balducci et al., 2006).

La question de la sécurité de l'industrie a été soumise à une réglementation spécifique à l'échelle européenne, notamment par le biais des Directives dites « Seveso » (82/501/Ce et 96/82/Ce), qui ont tardé à être intégrées dans la législation italienne (c'est par exemple seulement en 1999 que la seconde l'a été avec l'adoption du Decreto Legge 334/99). Les nouvelles normes ont le mérite d'avoir fait prendre en compte la problématique du risque industriel par les politiques d'urbanisme (Menoni, 2002, p.66). Si l'accent a été tout d'abord mis sur les questions de sécurité, les entreprises commencent à se soucier aussi de la « gestion écologique » de leurs implantations (approvisionnement en eau et énergie, tri et recyclage des déchets, etc.), notamment car cela représente un coût considérable, qu'il faut optimiser. Les principes de l'écologie industrielle commencent donc à inspirer les modalités d'aménager les aires industrielles, comme on le verra mieux dans l'exemple des *aree industriali attrezzate* que la Province de Bologne essaie de mettre en place sur son territoire.

7.2- Industrie, paysage et patrimoine

Les principales critiques concernant le rapport entre industrie et paysage regardent les interférences avec le paysage agricole et naturel, ainsi que la faible qualité du bâti industriel et des espaces ouverts attenants. Les actions engagées par différentes autorités locales en matière de requalification des *aree dismesse* ont mis en avant la nécessité de protection du bâti industriel de qualité et la réutilisation des espaces existants afin d'exploiter leurs structures et dimensions pour des fonctions exceptionnelles, notamment pour la culture et l'université, comme cela est le cas à la Bicocca et Sesto San Giovanni (Balducci et al., 2006 ; Cerruti et Meneguzzo, 2011).

Certains critères d'intervention sur les zones industrielles existantes sont suggérés par la littérature spécialisée la plus récente :

- dépasser les logiques de juxtaposition entre l'aire industrielle, les autres types de fonctions urbaines et les espaces naturels, puisque souvent ces actions d'aménagement se traduisent uniquement par des « stratégies mimétiques », visant à cacher ce que l'on n'est pas capable d'intégrer dans le paysage ;
- proposer des règles d'implantations adaptées, d'une part, aux exigences de la production et, d'autre part, à la morphologie du territoire (orientation des tracés du sol agricole, orographie, structure urbaine, etc.) ;
- concevoir de manière globale les « *aree a standard* » (espaces à dédier aux équipements collectifs, notamment les espaces verts), en relation avec le système des espaces ouverts ;
- donner de la qualité au bâti, en dessinant le « *capannone* » (bâtiment industriel) comme un véritable objet architectural et en favorisant une image unitaire des

implantations, tout en permettant une certaine liberté concernant la disposition des fonctions industrielles ;

- expérimenter des *mix* de fonctions comprenant les services aux entreprises et aux employés, afin de constituer des « morceaux de ville », fréquentés non seulement pendant la journée de travail (Balducci et al., 2006).

Comme on le verra plus bas, ces orientations ont été prises en compte dans les projets de la Province de Bologne.

7.3- Industrie et ville diffuse

La structure de la ville diffuse, touchant en particulier les territoires du Nord-Est et du Centre de l'Italie, dérive, comme on l'a vu, de la dispersion de l'industrie, puis de l'habitat dans des espaces ruraux qu'Arnaldo Bagnasco et Carlo Trigiglia qualifient à l'origine de « *campagnes urbanisées* » (Bagnasco, Trigiglia, 1993). Cette organisation de l'espace présente un certain nombre de points négatifs pour ce qui est de la valorisation des aires industrielles existantes ou de l'aménagement de nouvelles implantations, comme la forte dépendance de la voiture et du transport routier en général, la faible desserte des implantations industrielles par les transports en commun, la faible dotation des services nécessaires à l'industrie (qui engendrent, de plus, des besoins supplémentaires en mobilité), le manque de services à la personne à proximité des aires industrielles, la mono-temporalité de l'utilisation du territoire (seulement diurne) dérivée de la mono-fonctionnalité des espaces, la congestion routière, l'accessibilité parfois insuffisante de l'aire industrielle (par exemple le manque d'espace pour le parking et la conséquente utilisation incorrecte de l'espace de la rue), les interférences avec l'espace de l'habitat (bruit, émissions polluantes, conflits d'usage dans les espaces partagés, etc.), les limitations physiques à l'expansion de l'aire industrielle (Balducci et al., 2006 ; Zanfi, 2011).

Ces territoires semblent, toutefois, investis par des nouvelles dynamiques concernant la diffusion urbaine, qui n'est plus aussi importante qu'elle l'a été précédemment. D'une part, on peut relever un changement dans la structure socio-économique de la « Terza Italia », qui voit la récession du modèle de l'entreprise familiale ayant auparavant « colonisé » le territoire agricole. D'autre part, on observe une faible adhésion à certaines politiques urbanistiques récentes, visant à permettre une construction plus dense des territoires déjà urbanisés⁷⁸, ce qui signifie que la demande immobilière s'est remarquablement réduite (Zanfi, 2011, p.100). Pour ce qui est des fonctions résidentielles, la typologie de la maison individuelle localisée dans un territoire peu urbanisé ne répond plus aux besoins des nouvelles générations, qui considèrent comme plus adaptés des logements plus petits, plus performants énergétiquement, moins onéreux à entretenir et plus proches des services et des infrastructures. En ce qui concerne les espaces dédiés à l'industrie, les bâtiments de dimension moyenne, typiques de la production qui caractérisait les districts industriels dès années 1970 jusqu'à la fin des années 1990, sont de moins en moins demandés, alors que les

⁷⁸ F. Zanfi se réfère à des pratiques comme le *condono edilizio* ou les *incentivi all'investimento immobiliare privato*, initiatives critiquables mais fréquentes en Italie, qui misent sur le secteur du bâtiment comme moteur de l'économie.

espaces très petits ou très grands, bien connectés aux réseaux de mobilité, répondent mieux aux dynamiques économiques actuelles (Zanfi, 2011, pp.100-104).

Aujourd'hui la question qui se pose pour ces territoires ne concerne pas tant un ultérieur besoin d'espace, mais plutôt la manière de repenser les espaces existants. La ville diffuse n'a pas cessé de croître, mais elle semble le faire différemment. De la part des investisseurs privés les exigences ont changé en faveur d'espaces plus rationnellement liés au réseau routier et aux transports collectifs, de bâtiments plus grands et performants, ainsi que d'une renouvelée concentration industrielle. Ces exigences ne semblent pas s'opposer aux intérêts de la collectivité, qui peine à faire face aux coûts de l'urbanisation diffuse. Comme on le verra en analysant le cas de Bologne, en prônant la concentration, les entreprises optimisent les coûts de gestion en profitant des économies d'échelle et conçoivent les aménagements de manière plus durable.

BIBLIOGRAPHIE

- AMATORI F., « La grande impresa », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1999.
- AYMONINO C., « Centro direzionale Benelli a Pesaro », *Casabella*, 1983, N°497.
- ASTENGO G., « Cultura e vita », *Urbanistica*, 1951, N°8, pp 3-4.
- BAGNASCO A., *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologna, Il Mulino, 1977.
- BAGNASCO A., « Torino: la fabbrica e la città », *Spazio e società*, 1988, N°42, pp. 84-89.
- BAGNASCO A., COURLET C., NOVARINA G., *Société urbaine et nouvelle économie*, Paris, L'Harmattan, La Librairie des Humanités, 2010.
- BAGNASCO A., TRIGILIA C., *La construction sociale du marché. Le défi de la troisième Italie*, Éditions de l'Ens, Cachan, 1993.
- BALDUCCI A., FEDELI V., MANFREDINI F., PUCCI P., *I territori della produzione. Riorganizzare gli spazi della produzione in Provincia di Vicenza*, Alinea Editrice, 2006.
- BELLANDI M., « "Terza Italia" e "distretti industriali" dopo la Seconda guerra mondiale », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1999, pp 619-687.
- BIANCHETTI D., « Aree industriali dismesse : primi percorsi di ricerca », *Urbanistica*, 1985, N°81, pp.82-85.
- BIGAZZI D., « Modelli e pratiche organizzative nell'industrializzazione italiana », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1999, pp 900-994.
- BOERI S., « Appunti di un viaggio tra i progetti del Concorso per la Bicocca », *Urbanistica*, 1986, N°83, pp. 50-63.
- BONIFAZIO P., « Attraversare i luoghi. Alcune riflessioni su studi e interpretazioni della committenza Olivetti a Ivrea », *Parametro*, 2006, N°262, pp. 76-81.
- BONIFAZIO P., SCRIVANO P., *Olivetti builds. Modern architecture in Ivrea*, Milano, Skira, 2001, 183 p.
- CAGNARDI A., « La più grande riforma urbana », in CITTÀ DI TORINO, (*PRG Piano regolatore generale di Torino*, supplément à *Torino Notizie*, marzo 1992).
- CARRERAS A., « Un ritratto quantitativo dell'industria italiana », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1999, pp. 181-272.
- CASTRONOVO V., *L'industria italiana dall'Ottocento a oggi*, Arnoldo Mondadori Editore, 1997, 418 p.
- CEPPI M., MATASSI E., MORELLO P., « La localizzazione delle industrie nell'area metropolitana torinese », *Urbanistica*, 1976, N°63-64, pp. 79-100.
- COLLI A., « Piccole imprese e "piccole industrie" in Italia sino al 1945 », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1999, pp. 757-840.
- COMUNE DI MILANO, *Progetto Passante. Documento Direttore*, Milan, 1984, 291 p.
- CREPAX N., « Enrico Mattei », *Abitare*, 2003, N°429, p. 140.

- CROSET P.A., « Centro direzionale a Pordenone », *Casabella*, 1983, N°495, pp.50-61.
- CURWELL S., LOMBARDI P., « Riquilificazione urbana sostenibile: un'analisi comparativa Torino-Salford », *Urbanistica*, 1999, N°112, pp. 96-103.
- DATTOMO N., « Presentazione », *Storia urbana*, 2011, N°130, pp 5-10.
- DEMATTEIS G., SEGRE A., « Da città-fabbrica a città-infrastruttura », *Spazio e società*, 1988, N°42, pp. 80-83.
- DIAMANTINI C., « La distribuzione territoriale della manodopera nell'area torinese », *Urbanistica*, 1973, N°61, pp. 58-61.
- DORIA M., « Gli imprenditori tra vincoli strutturali e nuove opportunità », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1999, pp. 619-687.
- FEDERICO G., GIANNETTI R., « Le politiche industriali », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1999, pp. 1127-1159.
- GABETTI R., OLMO C., « Discontinuità e ricorrenze nel paesaggio industriale italiano », *Storia d'Italia. Annali 8. Insediamenti e territorio*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1985, pp. 113-154.
- GAETA L., « Le nuove committenze della città industriale: il mercato immobiliare e la gestione del patrimonio architettonico », *Parametro*, 2006, N°262, pp. 64-69.
- GALUZZI P. (a cura di), « Governare la transizione. Il nuovo piano di Ivrea », *Urbanistica*, 2005, N°127, pp. 30-60.
- GROSJEAN B., *Urbanisation sans urbanisme: une histoire de la ville diffuse*, Éditions Mardaga, 2010, 350 p.
- GUIDARINI S., « Metancopoli, la città di Mattei », *Abitare*, 2003, N°429, pp. 139-147.
- HUBER C., RAVERA MT., VAGAGGINI V., « Oltre la retorica. L'Olivetti e il mito tecnologico del Canavese », *Archivio di studi urbani e regionali*, 1987, N°30, pp. 51-88.
- INDOVINA F. (dir.), *La città diffusa*, Venezia, IUAV, 1990, 227 p.
- LASSINI A., « Censimento e analisi di casi: coerenze e limiti di due differenti procedure di ricerca », *Urbanistica*, 1985, N°81, pp. 86-89.
- MAGAGNOLI S., « Le aree industriali attrezzate: genealogia ed evoluzione di un modello di sostegno allo sviluppo locale », *Storia urbana*, 2011, N°130, pp. 11-43.
- MARINI E., « Milano: il caso del Portello Fiera », *Urbanistica*, 1989, N°95, pp. 91-101.
- MAZZOLENI C., « Trasformazioni dell'istituto del piano regolatore ed evoluzione della disciplina urbanistica. Parte I », *Urbanistica*, 2005, N°128, pp. 80-104.
- MAZZOLENI C., « Trasformazioni dell'istituto del piano regolatore ed evoluzione della disciplina urbanistica. Parte II », *Urbanistica*, 2006, N°129, pp. 95-116.
- MENONI S. (a cura di), « Città e impianti industriali », *Urbanistica*, 2002, N°118, pp. 63-76
- NOVARINA G. (sous la direction de), *Villes européennes en projet*, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Plan Urbanisme Construction et Architecture (Ministère de l'Équipement), 2003, 175 p.
- OLIVA F., « Milano, Torino e Genova. Aree industriali dismesse e piano », *Urbanistica*, 1988, N°93, pp. 104-128.

- OLIVETTI R., « La Società Olivetti nel Canavese. Esperienze di un insediamento industriale in comprensorio agricolo », *Urbanistica*, 1961, N° 33, pp. 63-86.
- PIACENTINI E., SOULIE A.M., « Eastgate Park, Portogruaro (Venezia) », *Urbanistica*, 2007, N°133, pp. 89-91.
- QUARONI L., « La "città" residenziale ANIC a Gela », *Urbanistica*, 1962, N°35, pp. 89-104.
- RADOGNA, « Sviluppo industriale e pianificazione territoriale nel Mezzogiorno », *Urbanistica*, 1965, N°45, pp. 9-40.
- Redazione rivista *Urbanistica*, « Torino industriale », *Urbanistica*, 1949, N°1, pp. 22-55.
- Redazione rivista *Urbanistica*, « L'urbanistica industriale al convegno di Milano », *Urbanistica*, 1951, N°8, pp. 5-18.
- RUMI G., « Tra stabilità e trasformazione », *Anni Cinquanta. La nascita della creatività italiana*, Milano, Skira, 2005, pp. 21-23.
- SANTINI L., « Fondamenti di diritto urbanistico. Il Piano degli Insediamenti Produttivi (PIP) », *Corso di Tecnica urbanistica*, Facoltà di ingegneria, Università di Pisa, 2012.
- SECCHI B., « Il concorso per l'area Garibaldi-Repubblica a Milano », *Casabella*, 1992, N°590, pp.30-41.
- SEGRETO L., « Storia d'Italia e storia dell'industria », *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Giulio Torino, Einaudi Editore, 1999, pp. 7-83.
- TAFURI M., *Storia dell'architettura italiana 1944-1985*, Torino, Piccola Biblioteca Einaudi, 2002, 268 p.
- TORINO INTERNAZIONALE, *Il piano strategico della città*, 2000, 125 p.
- TRIGIGLIA C., BURRONI L., *La città dell'innovazione in Italia e in Europa*, Rapporto di Artimino sullo sviluppo locale, Incontri di Artimino sullo Sviluppo Locale, 2010.
- VARINI V., *Impresa, enti locali, welfare company in Lombardia: intervento municipale e iniziativa privata tra XIX e XX secolo*, Franco Angeli, 2012, 220 p.
- ZAMAGNI V., *Introduzione alla storia economica d'Italia*, Bologna, Il Mulino, 2007, 177 p.
- ZANFI F., 2011, « I nuovi orizzonti della città diffusa. Dinamiche emergenti e prospettive per il progetto urbanistico », *Urbanistica*, n°147, pp. 100-107

ILLUSTRATIONS

Illustration n°1 : Carte de localisation des lieux mentionnés

Illustration n°2 : L'entreprise FIAT à Turin

Illustration n°3 : Le concours pour le nouveau Plan régulateur de Turin (1948)

Illustration n°4 : Les industries dans la ville de Turin

Illustration n°5 : Les terrains d'étude du Colloque de l'Istituto Nazionale di Urbanistica (1951)

Illustration n°6 : Enrico Mattei à la tête de l'ENI (1953-1962)

Illustration n°7 : L'entrepreneur et intellectuel Adriano Olivetti

Illustration n°8 : Propositions pour le *Piano Regolatore di Valle d'Aosta*

Illustration n°9 : Le quartier de Metanopoli et les implantations industrielles de l'ENI à San Donato Milanese

Illustration n°10 : La « company town » d'Olivetti à Ivrea (en 1961)

Illustration n°11 : Les industries Olivetti à Ivrea

Illustration n°12 : Les bâtiments d'habitation et des services construits par Olivetti à Ivrea

Illustration n°13 : Le Plan régulateur d'Ivrea de 1959

Illustration n°14 : Aree et Nuclei di industrializzazione dans le Sud de l'Italie (Valle del Pescara et Teramo)

Illustration n°15 : Aree et Nuclei di industrializzazione dans le Sud de l'Italie (Reggio Calabria)

Illustration n°16 : Aree et Nuclei di industrializzazione dans le Sud de l'Italie (Caserta et Aversa)

Illustration n°17 : L'implantation de l'ENI à Pisticci (Basilicate)

Illustration n°18 : L'implantation d'Olivetti à Pozzuoli (près de Naples)

Illustration n°19 : Les districts industriels en Italie

Illustration n°20 : Une typologie des implantations industrielles dans les districts

Illustration n°21 : Le district du Canavese

Illustration n°22 : Exemples de parcs technologiques

Illustration n°23 : L'émergence de la thématique des friches industrielles à Milan

Illustration n°24 : Le centre directionnel Garibaldi-Repubblica à Milan

Illustration n°25 : *Aree dismesse* et planification urbaine à Milan (années 1980-1990)

Illustration n°26 : Le projet Bicocca

Illustration n°27 : *Aree dismesse* et planification urbaine à Milan (années 2000)

Illustration n°28 : La Spina Centrale à Turin

Illustration n°29 : Planification urbaine à Turin (années 2000)

C - (RE) DECOUVERTE DE LA MIXITE FONCTIONNELLE DANS L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE

RACHEL LIROSSIER ET NATACHA SEIGNEURET

L'esprit d'innovation des chefs d'entreprise, les savoir-faire de la main d'oeuvre, l'existence de relations étroites entre formation, recherche et industrie sont cités comme essentiels dans la réussite du permis développement de l'agglomération grenobloise. Deux sites participent aujourd'hui au maintien de ce développement, la Presqu'île à Grenoble et Innovallée à Meylan-Montbonnot, et dans les deux cas, les projets en cours profitent d'un contexte urbanistique d'ensemble à l'échelle nationale et européenne favorable à la diversification des fonctions.

La localisation à proximité de l'hyper-centre et de la gare de Grenoble, légitime le projet de densification urbaine et de mixité fonctionnelle de la Presqu'île. Et la recherche d'une mixité fonctionnelle dans le projet urbain s'opère grâce aux facilités financières fournies par l'Etat, d'une part, dans le cadre du Plan Campus (GUI) et du soutien au Pôle de compétitivité Minalogic ; et d'autre part dans le cadre du Programme EcoCité qui s'applique à construire un démonstrateur de la ville de demain, nécessairement intégratrice et polyfonctionnelle. La ZIRST était une ZA particulière dès le départ, avec une trame paysagère préexistante, conservée pour garantir une qualité environnementale et paysagère. Aujourd'hui, ce foncier déjà aménagé et rentabilisé permet de continuer à accueillir des activités économiques et de favoriser la mixité fonctionnelle avec des logements de standing, dans un contexte de grande rareté des disponibilités foncières, sur le territoire municipal comme à l'échelle de l'agglomération.

1. LES SPECIFICITES ECONOMIQUES DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE

1.1. Une ville industrielle enclavée au cœur des montagnes

Dans sa monographie publiée en 1935, Raoul Blanchard dressait un portrait économique de l'agglomération grenobloise et il écrivait que « *la caractéristique du Grenoble actuel, c'est d'être une capitale industrielle* » et aussitôt il pointait un paradoxe : « *comment une ville enclavée au milieu des montagnes, située à l'écart des grandes régions de production et de consommation a-t-elle pu conquérir une telle place ?* » Et Raoul Blanchard d'insister sur le rôle joué tout au long de l'histoire locale, par les capitaines d'industrie, « *des chefs remarquablement hardis et ingénieux* » qui ont su développer, en ayant recours à des matières premières locales, des produits à haute valeur ajoutée, de manière à ce que les coûts de transport ne compromettent pas la rentabilité de leur entreprise. Le développement local, bien qu'entravé par des facteurs géographiques, doit sa réussite aux qualités humaines des patrons comme des ouvriers.

« Ainsi le trait industriel est le mieux accusé de ceux qui font la physionomie de Grenoble. Résultat non pas d'une heureuse conjonction de facteurs géographiques favorables, mais bien de l'esprit de décision, des qualités d'ingéniosité et d'initiative des chefs, du tempérament laborieux et tenace de la population ; la prospérité industrielle de Grenoble, dans un site cerné de montagnes et assez malaisément accessible, à l'écart des sources de matières premières et de combustibles comme des foyers de consommation, est un paradoxe géographique qui ne trouve son explication que dans une initiative humaine, pleine de hardiesse et sans cesse renouvelée et rajeunie ; par là Grenoble se distingue de ces villes françaises aussi peuplées qu'elle, installées en des emplacements plus favorables à l'activité économique, et pourtant beaucoup moins adonnées à l'industrie... » (Grenoble : une étude de géographie urbaine, Armand Colin, 1935, pp 203 et 204)

Illustration n°1 : le contexte de l'agglomération grenobloise



Source : Projet d'agglomération, 2007.

Le développement économique a pris à Grenoble une forme particulière. Le tissu économique est diversifié et l'industrie peu concentrée. Arnaldo Bagnasco parle d'un « *climat social* » favorable à la création d'entreprises et au dynamisme économique. Ce sociologue italien, dont les travaux portent sur « *l'industrialisation diffuse* », insiste à la différence de nombreux économistes, sur les facteurs sociaux dont la combinaison a permis l'émergence d'un mode de développement spécifique basé sur la petite entreprise :

« ... Les sociétés locales qui ont su saisir l'occasion d'un essor de la petite entreprise bénéficiaient d'un tissu urbain composé de villes de petite et moyenne importance où, parfaitement équipé et réparti sur l'ensemble du territoire, tout un réseau traditionnel d'entreprises artisanales et commerciales, d'usines de production en petite série, de services bancaires et administratifs, d'infrastructures routières et civiles, d'équipements culturels remplissait des fonctions urbaines. Ces villes ont activé ce processus en interaction avec les campagnes caractérisées, pour leur part, par une structure sociale particulière, celle de la famille rurale autonome, propriétaire de petits lopins de terre. Cette famille a fourni, au marché du travail des petites entreprises industrielles des ouvriers polyvalents ; en outre elle offrait une certaine sécurité face à un marché du travail

incertain et parfois aléatoire, des compensations aux revenus provenant du travail salarié et une gestion intégrée des revenus supplémentaires". Dans ce milieu social particulier qu'est la "campagne urbanisée", l'action combinée de ces deux conditions a créé "ce climat social, culturel, politique particulier qui a permis d'importantes synergies entre les partenaires sociaux, synergies orientées plus particulièrement vers le développement de la petite entreprise. » (Bagnasco, 1989)

Le Grenoble du début du 20^{ème} siècle n'est sans doute pas très différent de cette campagne urbanisée qui constitue la matrice originelle du développement qu'a connu depuis l'agglomération. Les implantations extérieures, le développement de la recherche et les prises de contrôle des entreprises locales par des grands groupes, ont contribué à de nombreux changements à l'intérieur de la société locale, mais n'ont empêché ni le maintien d'une diversité des activités, ni la coexistence de petites et de grandes entreprises, ni enfin la persistance d'un climat de relations de travail, dans lequel la hiérarchie n'est pas trop pesante, ce qui facilite la mobilité entre les statuts professionnels.

Cette "*capitale industrielle*" a néanmoins dû affronter une série de crises conjoncturelles auxquelles elle a fait face en renouvelant en profondeur son tissu économique. A chacun de ces crises, le tissu économique, parce qu'il est diversifié, a su renouveler une partie de ses activités et connaître ainsi un nouvel essor. Cette capacité des industriels grenoblois à innover et à restructurer leurs activités va de pair avec une ouverture sur l'extérieur, les industries ayant depuis longtemps été contraintes pour se maintenir d'exporter une partie de leur production.

1.2. Une tradition ancienne de coopération entre entreprises et universités

Si l'agglomération grenobloise possède une tradition industrielle ancienne, une autre de ses spécificités tient au dynamisme de ses établissements de formation. L'Université de Grenoble date du 14^{ème} siècle mais jusqu'à la fin du 19^{ème} son expansion reste extrêmement limitée, puisqu'elle ne comprend qu'une faculté de droit et quelques établissements annexes. Ce sont les besoins de formation liés au développement de nouvelles activités industrielles (électricité, papeterie, hydraulique) qui expliquent la création au tout début du 20^{ème} siècle de plusieurs instituts de formation d'ingénieurs et de techniciens. Les entreprises participent financièrement à la mise en place de ces écoles et contribuent à l'équipement de leurs laboratoires de recherche. En échange enseignants et étudiants travaillent à la mise au point de prototypes qui font ensuite l'objet d'applications industrielles.

1.3. La constitution du premier pôle de recherche de province et l'implantation du Centre d'Etudes Nucléaires sur la Presqu'île scientifique

Dans les années 1940, les écoles d'ingénieurs et la faculté des sciences, dont le contenu des enseignements est jusque là profondément centré sur les besoins des industries locales, se transforment en profondeur suite à l'arrivée de Louis Néel qui développe à Grenoble la recherche et l'enseignement en sciences physiques. L'épopée de ce brillant physicien mérite d'être prise en compte car elle préfigure très largement le développement actuel des « *synergies entre recherche et industrie* ». (Pestre D., 1990).

A la Libération, Louis Néel préconise la création de laboratoires transdisciplinaires ; à une époque où la recherche universitaire est encore structurée pour l'essentiel sur un mode strictement individuel, il prend donc position pour une organisation collective et obtient en

1946 gain de cause avec la création d'un laboratoire du CNRS, lié par convention avec l'université, de manière à élargir les moyens mis à disposition des chercheurs. Au début de l'année 1956, ils obtiennent du gouvernement l'installation d'un réacteur dans le cadre de la création du Centre d'Etudes Nucléaires de Grenoble (CENG). Louis Néel est nommé directeur du CENG qui est installé sur la Presqu'île scientifique en remplacement de l'ancien polygone d'artillerie, racheté par le Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA) à l'armée, à une distance pas trop éloignée de la faculté des sciences et de l'Institut Polytechnique.

1.4. Les relations les entre acteurs du développement économique grenoblois

Louis Néel apparaît comme une figure représentative de l'élite scientifique grenobloise. Inséré dans le tissu économique local, il n'en dispose pas moins d'un réseau étendu de relations scientifiques aux niveaux national et international. Scientifique confirmé, il s'intéresse pourtant aux applications industrielles de ses découvertes, acceptant à l'occasion de devenir un véritable homme d'affaires, comme il prend part à différentes actions en faveur du développement économique local.

Autour de lui et de quelques autres personnalités s'est progressivement constitué un véritable milieu scientifique local composé d'universitaires et de chercheurs dont les trajectoires sont diverses. Cette diversité ne va pas bien entendu sans frictions. Il n'en reste pas moins qu'à maintes reprises, ce milieu a su se faire entendre des pouvoirs publics locaux ou nationaux, utilisant pour ce faire différents canaux : le conseil scientifique du CENG qui réunit représentants du CEA et universitaires locaux, l'Association des Amis de l'Université qui s'intéresse au logement des étudiants et défend le projet d'implantation d'un centre universitaire international sur les pentes de la colline de la Bastille, le comité d'expansion économique, les commissions locales de préparation des Plans, les diverses associations qui auront en charge la ZIRST de Meylan-Montbonnot et plus récemment le pôle universitaire européen. Les relations entre scientifiques et industriels sont nombreuses et elles sont de nature informelle (le réseau des anciens élèves de l'INPG, la participation de chefs d'entreprises au conseil d'administration de différentes écoles d'ingénieurs, les contrats de sous-traitance...) plutôt qu'elles n'empruntent des formes institutionnalisées. Elles concernent de manière privilégiée les plus grandes entreprises locales et leurs cadres dirigeants.

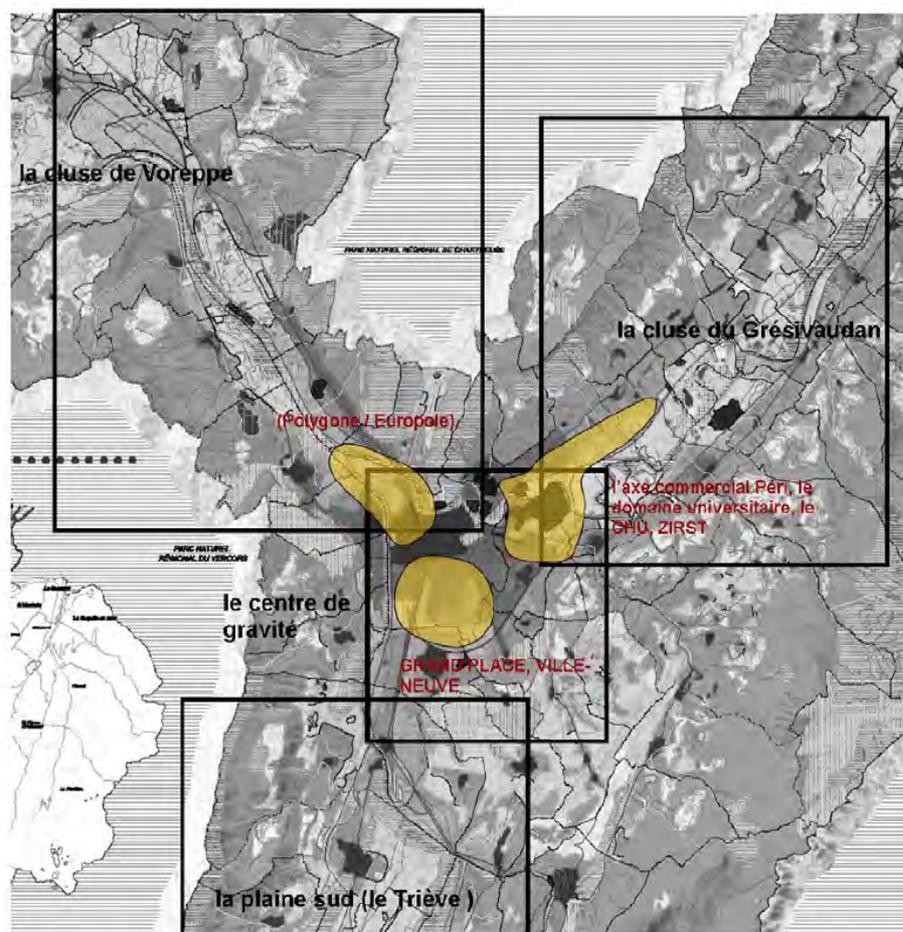
1.5. L'essaimage du CENG de la Presqu'île à la création de la ZIRST de Meylan

L'esprit d'innovation des chefs d'entreprise, les savoir-faire de la main d'oeuvre, l'existence de relations étroites entre formation, recherche et industrie ont permis à l'agglomération grenobloise de réussir son développement. Ce sont du moins ces atouts qui sont le plus souvent mis en avant par les acteurs locaux. Il est moins fréquent de voir souligner que ce développement est aussi dû à des délocalisations d'activités décidées au niveau national. Pourtant l'ensemble de ces apports extérieurs n'a pas empêché, bien au contraire, la constitution d'un véritable milieu scientifique local. L'implantation à Grenoble d'ingénieurs ou de chercheurs étrangers à l'agglomération a en effet contribué au renouvellement de ce milieu en évitant qu'il se ferme sur lui-même en cherchant à défendre des intérêts exclusivement locaux. De par ses liens étroits avec les industriels, de par les relations privilégiées qu'il entretient avec les administrations centrales, ce milieu scientifique et technique a pu se poser comme un véritable acteur du développement économique et son

rôle en la matière jusqu'au début des années 1960 est plus important que celui des collectivités locales.

Ce sont les scientifiques, parce qu'ils bénéficient d'un réseau étendu de relations auprès des administrations centrales, qui ont permis de telles implantations, les élus locaux n'ayant à cette époque ni les compétences techniques, ni les moyens financiers pour se positionner en partenaires du développement scientifique et technique. Les villes de l'agglomération grenobloise ne se désintéressent pas pour autant du développement économique. Et au cours des années 1970, la Ville de Meylan prend l'initiative dans le domaine économique. Dans le cadre des études préalables au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, un petit groupe de techniciens propose, après avoir pris connaissance de diverses expériences américaines, la création d'un vaste parc d'activités scientifiques et technologiques. Leur initiative, qui se situe dans la continuité de la tradition de développement local, rencontre le soutien du milieu scientifique et technique plus particulièrement des instances dirigeantes du CENG. C'est dans ce contexte qu'est créée la Zone pour l'Innovation et le Recherche Scientifique et Technique (ZIRST) de Meylan.

Illustration n°2 : Les pôles économiques de l'agglomération grenobloise



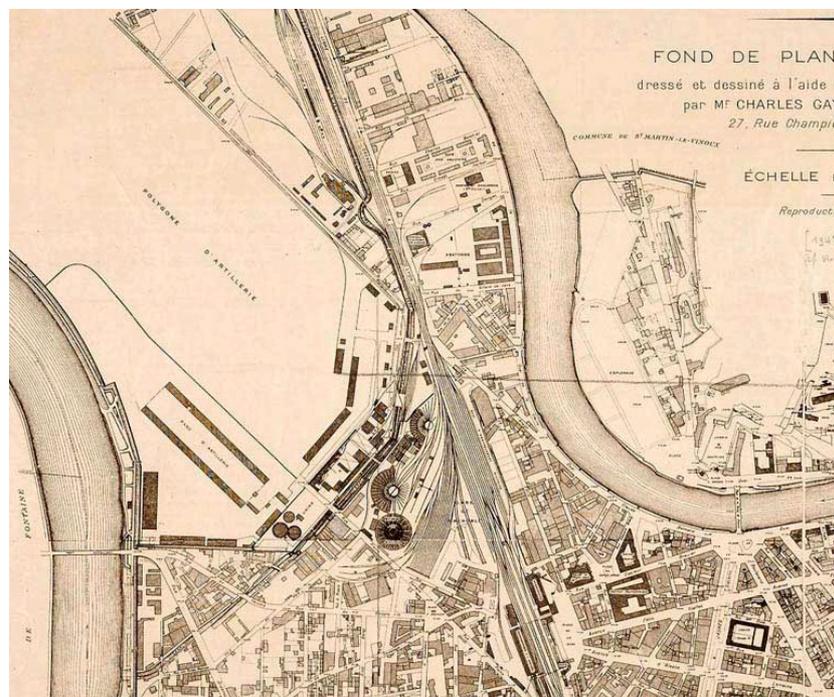
Source : Agence Interland, 2010

2. GRENOBLE, LE PROJET PRESQU'ILE

2.1. Le contexte de politique urbaine : la construction du projet Presqu'île

Comme souligné précédemment, la Presqu'île est repérée comme la figure emblématique de l'agglomération grenobloise, le secteur qui concentre entre Drac et Isère une majorité de fonctions à haute valeur ajoutée. La Presqu'île scientifique a participé et participe à la *success story* du modèle grenoblois, qui a débuté avec l'implantation, du CEA et d'une première « pile atomique » en 1956, puis de l'Institut européen Laue-Langevin (ILL) et d'un second réacteur expérimental en 1971.

Illustration n°3 : La Presqu'île et les installations militaires



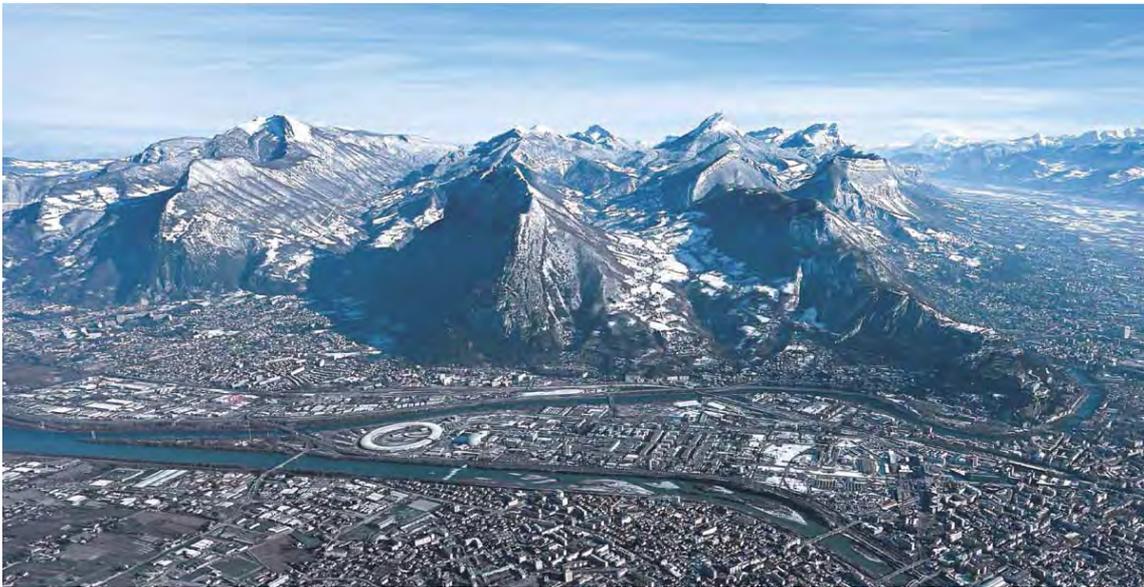
« Le CEA crée officiellement le CENG le 27 janvier 1956, avec comme directeur Louis Néel. Le programme qui définira sa mission sera étonnamment simple. Lui même la décrira ainsi : "un effectif de 250 personnes, 12000 m² de surface couverte autour d'une pile et quelques accélérateurs. »

Source : Ville de Grenoble, Archives municipales, 1956

L'arrivée du CEA a fait évoluer l'ancien polygone militaire vers une enclave ultra protégée de la recherche sur l'atome, le Polygone scientifique. Par la suite, le développement de centres de recherche publics (LETI, FTRD, INRIA5), privés (Sun Microsystems, Xerox Research Centre Europe, HPLab) et partenariaux, et le développement d'entreprises technologiques, comme Schneider, Siemens, STElectronics ou Biomérieux ont conforté le caractère de pôle scientifique innovant du secteur. Enfin, ce caractère a été confirmé par la construction de grands équipements scientifiques : le Synchrotron en 1994, et plus

récemment en 2006, le nouveau centre de recherches appliquées au développement industriel des micro-nano-technologies, MINATEC.

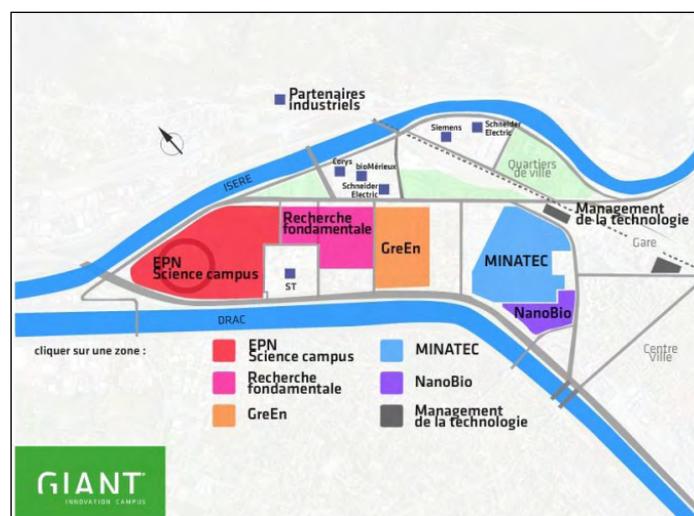
Illustration n° 4 : La Presqu'île entre Drac et Isère



Source : Grenoble-Alpes Métropole, 2011

Par la suite, le projet GIANT, a été développé par le CEA et ses partenaires, sans ambition urbanistique particulière. Il y a d'ailleurs eu, dans un premier temps, une opposition au projet urbain de la part des acteurs économiques et technologiques, car ils n'étaient pas favorables à la baisse des conditions de sécurité et d'accès au site. La plupart des installations et bâtiments de la Presqu'île, sont enclos et offrent un accès public très limité et contrôlé. Ils n'étaient pas favorables non plus à une trop grande mixité des fonctions qui grèverait les possibilités d'extension future des activités économiques et technologiques. Il s'agissait en priorité de regrouper, sur un même site, l'enseignement supérieur, la recherche et la valorisation industrielle. Dans cette optique le projet originel s'organise selon trois axes de développement technologique projetés sur trois quartiers (MINATEC, GreEN, NanoBio).

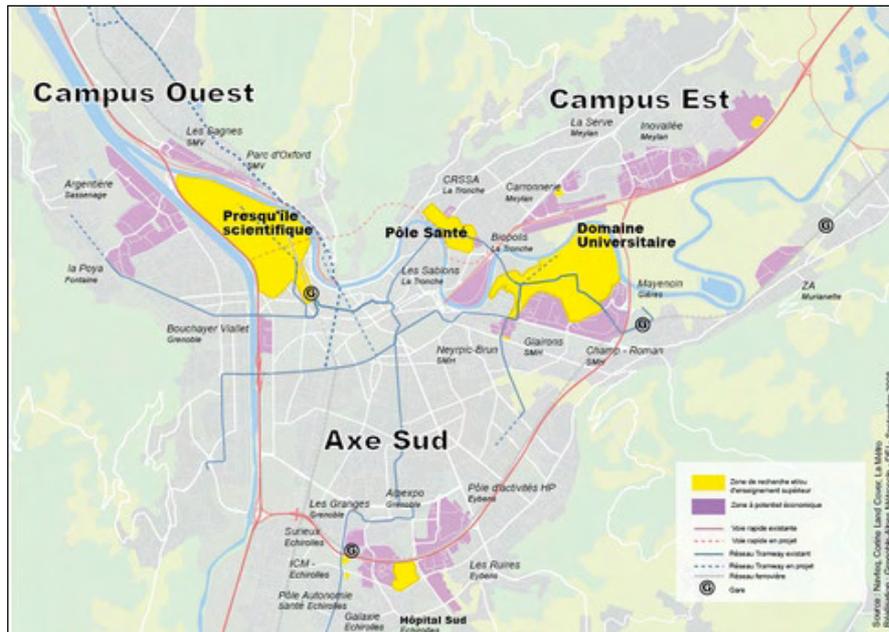
Illustration n° 5 : Le campus d'innovation GIANT



Source : GIANT – Innovation Campus, 2000

Ce projet était principalement construit pour organiser une répartition fonctionnelle des activités scientifiques et technologiques et pour positionner le secteur comme un Campus international d'innovation. Le projet GIANT est le pendant ouest du campus universitaire de Saint-Martin-d'Hères, au sein du projet du grand campus d'excellence : Grenoble Université de l'Innovation.

Illustration n° 6 : Grenoble Université de l'Innovation



Source : Grenoble Alpes Métropole, 2008

2.2. Les acteurs, prescripteurs et maîtres d'ouvrage : le portage du projet Presqu'île

Le premier pas vers la création d'un quartier de vie aux fonctions urbaines variées sur la Presqu'île se concrétise dès lors que la Ville de Grenoble et les occupants de la Presqu'île trouvent un intérêt commun à travailler ensemble pour positionner la métropole grenobloise dans les compétitions internationales scientifiques et universitaires. Ce rapprochement les oblige à réussir l'intégration, dans le tissu urbain ordinaire, des espaces qui accueillent les activités stratégiques propres à l'identité de l'agglomération. Ce rapprochement profite d'une fenêtre de convergences entre les acteurs présents.

2.2.1. La Ville de Grenoble et les scientifiques de la Presqu'île

D'une part, il permet au projet GIANT, « Grenoble Isère Alpes Nano Technologie », devenu « Grenoble Innovation for Advanced New Technologies », d'être retenu dans le Plan Campus, lancé en 2008, par le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, plan destiné à rénover et redynamiser les campus existants grâce à un financement important et ciblé et qui

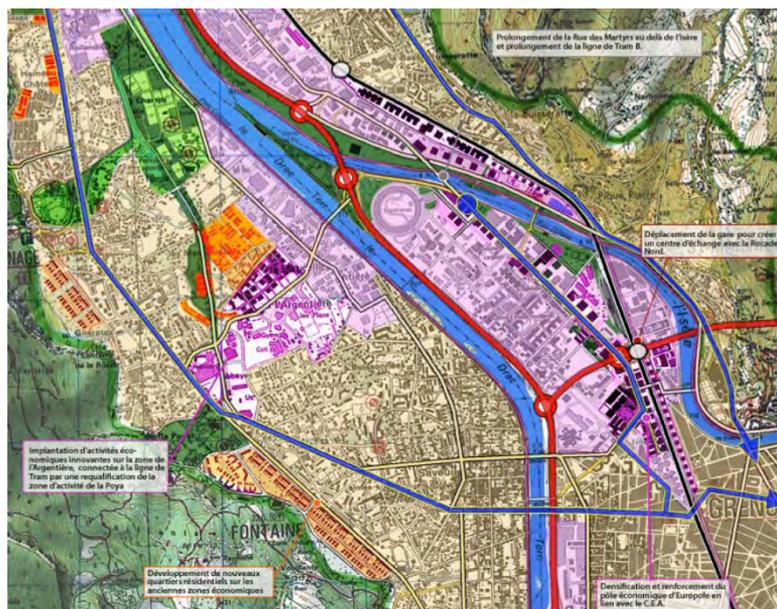
se propose de fédérer les grands campus, de créer de véritables lieux de vie et d'accroître leur visibilité internationale.

D'autre part, la Ville de Grenoble peut renouer le contact avec un secteur resté longtemps absent de la carte communale. En effet la Presqu'île est coupée du système urbain par la ligne SNCF et son lot d'aiguillages et de zones de frets ; et un réseau autoroutier posé en front de Drac, parachève un isolement renforcé à l'origine par la présence d'activités militaires, polygone d'artillerie et installations nucléaires. Désormais la Ville de Grenoble peut envisager de transformer ce territoire perdu en quartier urbain avec une desserte par le tramway et la reconquête importante de surfaces constructibles.

Dès 2007, le cabinet Interland souligne que l'évolution du projet GIANT vers un projet urbain plus important, avec l'implantation d'activités innovantes dans la cluse, aurait non seulement une signification d'un point de vue économique mais pourrait aussi contribuer à améliorer la structuration urbaine d'un secteur géographique morcelé par les infrastructures. Leurs propositions anticipent le projet futur de la Presqu'île et son orientation urbanistique.

« La qualification urbaine de la presqu'île scientifique pourrait s'appuyer sur l'axe de la Rue des Martyrs avec un prolongement au-delà de l'Isère. Un ensemble urbain organisé de part et d'autre de cet axe, regrouperait des fonctions tertiaires en lien étroit avec les centres de recherche et le secteur d'Europole. Cette recherche d'optimisation du foncier permettrait d'envisager le prolongement du tramway jusqu'à l'extrémité de l'axe de l'Avenue des Martyrs » et de renforcer les liens avec les quartiers de l'Esplanade et Gare-Europole : « Cette perspective de confortement du secteur presqu'île offre l'opportunité de repenser plus globalement le fonctionnement et la nature du secteur Gare et ce, en fonction des options retenues par l'agglomération sur les capacités de développement de l'offre ferroviaire. » (Etude intercommunale de prospective urbaine - Secteur Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise, Agence Interland, 2007).

Illustration n° 7 : Perspectives pour le secteur Nord-Ouest



Source : Agence Interland, 2007

Le pilotage politique et technique du projet GIANT Presqu'île repose sur la mise en application d'un principe simple : « *le collectif grenoblois comme mode de gouvernance* ». Il consiste en une répartition tripartite des responsabilités et du suivi des chantiers, entre les trois partenaires principaux qui sont impliqués dans le projet : le CEA, la Ville de Grenoble et La Métro (communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole). Chacun gère son volet du projet en fonction de ses compétences d'action : le CEA se charge de superviser les réalisations scientifiques et technologiques, la Ville s'occupe de la mise en œuvre du programme d'urbanisme et de l'intégration urbaine d'ensemble du projet et les grandes infrastructures de transport et la mobilité (prolongement de la ligne B du tramway principalement) sont pris en charge par La Métro. Le comité de pilotage politique repose essentiellement sur l'engagement personnel de trois responsables locaux : le Directeur du CEA, qui représente aussi les autres acteurs économiques et scientifiques, l'Adjointe à l'économie et à l'innovation du Maire de Grenoble (et vice-Présidente en charge du développement économique de La Métro) pour la Ville et le Président de la communauté d'agglomération pour l'intercommunalité. Enfin, le volet opérationnel de l'aménagement est réalisé en ZAC par la SEM Innovia - Société d'économie mixte d'aménagement, qui assure la gestion de quatre projets urbains à vocation économique sur le territoire municipal, dont GIANT Presqu'île. Actionnaires : Ville de Grenoble, CCI, Procivis, CDC, Caisse d'épargne, Banque RA, BNP Paribas, Eiffage Construction et Vinci Immobilier - une société d'aménagement de droit privé détenue majoritairement par la Ville de Grenoble. La SEM supervise également les conventions foncières qui organisent les remboursements et les cessions de terrains entre acteurs publics et acteurs scientifiques et technologiques.

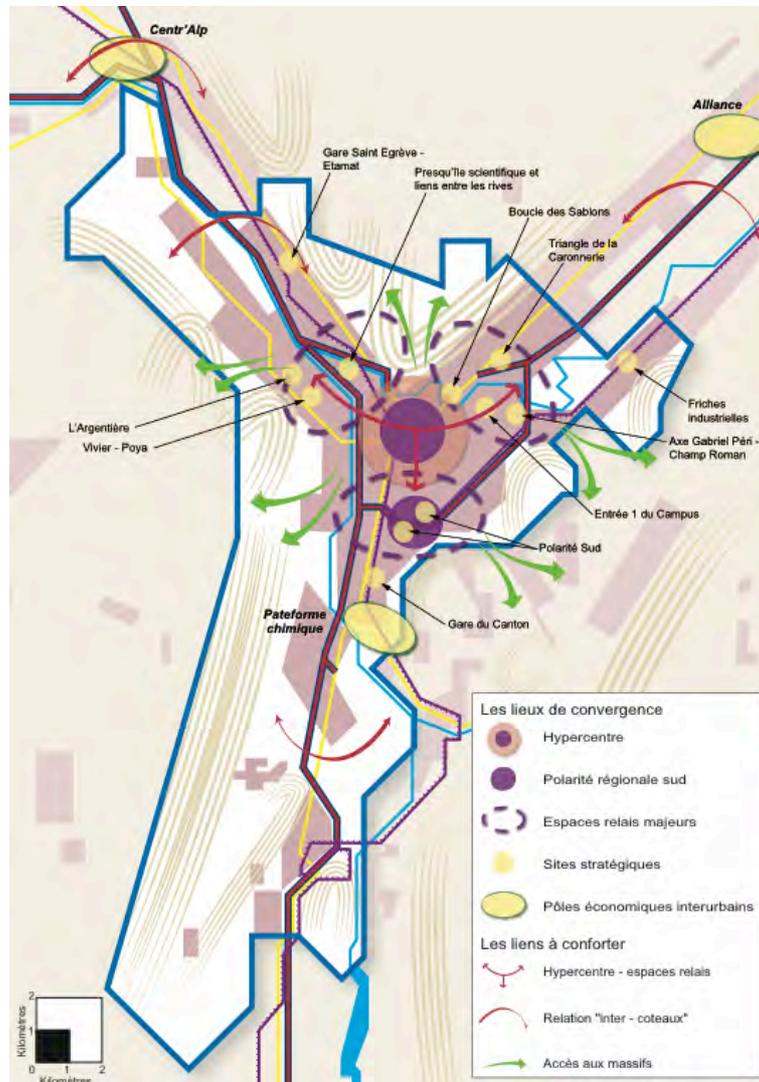
Le mode de gouvernance et de régulation en mode projet peut donc se résumer à des conventions de projet signées entre les partenaires et une SEM d'aménagement, le tout étant placé sous l'autorité d'un comité de pilotage politique réunissant le directeur du CEA et les élus référents de la Ville et de La Métro. L'engagement, notamment financier, des collectivités locales est très important dans le projet, mais elles n'apparaissent pas comme leaders dans la dynamique d'action. Ce principe a déjà prévalu lors de l'aménagement de la Zirst de Meylan-Montbonnot dans les années 1970-80, pour la réalisation de Minatec et il est également prôné dans la mise en œuvre du Plan Campus. Les collectivités locales suivent les dynamiques de développement impulsées par les acteurs économiques et technologiques, en apportant les aides financières et opérationnelles, nécessaires aux acquisitions foncières et à la construction des bâtiments.

2.2.2. La METRO : Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble-Alpes Métropole va se saisir des enjeux territoriaux liés à la pression foncière dans la cuvette grenobloise pour formuler une stratégie d'aménagement territorial basée sur une mise en mouvement équilibrée, harmonisée et concertée du développement dans chacune des trois branches du « Y » grenoblois. Cette structuration part d'une identification de polarités existantes ; les centres historiques des communes et les sites stratégiques tels que le campus universitaire, les zones d'innovation et de recherche, et les grands équipements d'agglomération. Il s'agit de montrer d'une part, que l'agglomération peut fonctionner sans toujours se retourner vers son centre mais en s'appuyant sur la force des polarités sans les mettre en concurrence et d'autre part, que l'agglomération sait lutter intelligemment contre

la pénurie foncière pour assurer des possibilités futures de développement à proximité des sites dynamiques existants.

Illustration n° 8 : Centralités d'agglomération et sites stratégiques



Source : Grenoble Alpes Métropole, 2007.

Le projet Presqu'île s'inscrit dans cette structuration multipolaire et constitue un territoire de démonstration des objectifs visés par Grenoble-Alpes Métropole. Ainsi, en 2011, la décision conjointe de La Métro et de la Ville de Grenoble de se porter candidates à l'appel d'offres du MEEDDM intitulé EcoCités témoigne d'une volonté de construire, dans le cadre d'un « dialogue itératif » avec l'Etat une stratégie de développement durable, à plusieurs échelles territoriales avec une gouvernance de démarche, partagée entre la Communauté d'agglomération, la Région Urbaine de Grenoble et les partenaires du projet « Grenoble Université de l'Innovation.» L'EcoCité grenobloise fait partie des EcoCités retenues et participe à la démarche EcoCités qui vise à identifier les grandes agglomérations qui initient, en partenariat avec l'ensemble des acteurs locaux, une démarche novatrice en matière de durabilité urbaine. En accompagnant les projets les plus aptes à constituer des emblèmes de

la Ville durable, l'Etat souhaite ainsi accélérer la transformation globale des grandes agglomérations pour une meilleure prise en compte des problématiques et des pratiques de la durabilité urbaine.

Le projet Presqu'île est la première pierre de l'EcoCité, conciliant développement économique, technologique et qualité de vie. Elle s'appuie sur les actions innovantes engagées sur les projets urbains de l'agglomération et sur l'expertise du pôle scientifique grenoblois. Autant d'atouts pour faire de Grenoble Presqu'île, un projet EcoCité novateur et expérimental, notamment en matière d'habitat, de déplacements et de gestion de l'énergie, où tout est mis en oeuvre pour réduire au maximum l'empreinte écologique du projet et préserver sa biodiversité.

« Tout l'enjeu de la Presqu'île, campus d'innovation en cœur de ville, est de proposer un nouveau modèle urbain, exemplaire en matière de développement durable dans toutes ses dimensions, économique, sociale, environnementale et citoyenne. Cette EcoCité va se construire au fil du temps en consacrant beaucoup au dialogue et à l'expérimentation avec les professionnels et les habitants. » (EcoCité grenobloise, Acte de candidature, 2011)

2.3. Les échelles et les principes d'aménagement et de conception formelle

La Ville, forte de ses expériences dans les EcoQuartiers De Bonne, Blanche-Monnet, Bouchayer-Viallet, va faire bénéficier le projet Presqu'île, d'une boîte à outils qui comprend des savoir-faire acquis et un nouveau PLU accompagné par un guide pratique de la Haute Qualité Environnementale, Architecturale et Urbaine. La dimension environnementale a constitué la première ligne de des savoirs acquis et c'est dans le domaine énergétique qu'elle est la plus apparente, avec une architecture (HQE), la conception de Bâtiments (BBC) et l'expérimentation de Bâtiments (BEPOS) ; mais aussi avec une nouvelle gestion des eaux pluviales, des sols ou de la nature ; le recyclage des déchets et la préservation des ressources naturelles. De plus, pour le projet Presqu'île, les urbanistes ont développé dans les EcoQuartiers, des dimensions plus urbanistiques et sociales en reprenant contact avec les spécificités de la Ville de Grenoble et les demandes politiques de leurs élus. D'une part, avec la programmation, de logements, commerces et services pour le projet Presqu'île, qui a proposé une mixité fonctionnelle, une mixité sociale et un équilibre entre logements sociaux et privés. D'autre part, en projetant un rôle urbanistique au projet Presqu'île par une mise en relation des périmètres de projets avec les quartiers voisins pour apporter de la cohérence, à un territoire peu et mal urbanisé, qui manque d'unité et de liaisons.

En 2008, la Ville lance un appel à candidature pour la réalisation d'études urbaines et paysagères sur la Presqu'île scientifique. À cette fin, tous les acteurs se mobilisent avec les élus autour de ce projet d'avenir : le Conseil Général de l'Isère, la Ville et le Commissariat à l'Energie Atomique sont maîtres d'ouvrage et Claude Vasconi, architecte, est retenu comme maître d'œuvre. Dans le plan directeur, Claude Vasconi introduit des valeurs d'urbanité et de mixité jusque-là inexistantes. Pour cela, il choisit de redonner des limites et des portes à ce territoire, de le rendre lisible, avec la création d'un axe structurant, de le densifier pour créer un véritable quartier de vie, et enfin de le relier à la ville de Grenoble. En s'appuyant sur le développement des activités de recherche en direction des énergies nouvelles, des biostructures et des nanotechnologies, Claude Vasconi propose que ce quartier devienne un territoire d'expérimentation de la ville compacte et durable. L'idée qui a germé dans l'esprit

du directeur du CEA de réaliser un M.I.T., Massachusetts Institute of Technology, à la Française, sorte « *d'aimant scientifico-technologique* » se renforce et porte ces acteurs vers un projet qui mixe les fonctions urbaines et les usages technologiques, et inversement. Après une campagne de benchmarking international sur les grands campus d'innovation mondiaux, le projet urbain et le campus d'innovation se rejoignent autour du principe d'EcoQuartier : « *un laboratoire urbain où les scientifiques, les urbanistes, les architectes, et tous ceux qui ont une réflexion sur la ville pourront apporter leur contribution.* » (Directeur Service Economie, Ville de Grenoble, 2009) Un démonstrateur des innovations technologiques en matière de développement durable sur les énergies, les transports, la biodiversité du site.

2.4. Les contenus fonctionnels et les modalités d'insertion dans le tissu urbain

Dès 2010, le consensus est acquis entre les grands acteurs sur les principes fondateurs de et les contenus fonctionnels de l'aménagement du projet Presqu'île :

« La Presqu'île, l'un des trois plus importants projets urbains français, c'est une nouvelle façon d'aménager la ville dans un esprit durable et convivial. C'est l'occasion de créer un nouveau rapport à la ville, à la qualité de vie en ville. » (Claude Vasconi, Agence d'architecture, 2010)

« Il s'agit de faire à la Presqu'île scientifique un développement humain, autour de trois priorités : la mixité, la cohérence avec le développement urbain et économique de l'agglomération grenobloise et l'appropriation du projet par les habitants. » (Michel Destot, député-maire de Grenoble, 2010)

« Un tel défi suppose de renforcer l'attractivité de la Presqu'île scientifique grenobloise, de la requalifier pour en faire un quartier à vivre, qui confortera Grenoble comme une grande métropole de renommée internationale. » (Jean Therme, directeur de la recherche technologique du CEA, 2010)

En 2011, Christian de Portzamparc, architecte en charge du projet voisin de l'Esplanade, a repris le projet initié par Claude Vasconi, décédé. Christian de Portzamparc a choisi de mettre en relation ces deux sites de projet l'Esplanade et la Presqu'île, séparés par l'Isère. Il propose de faire pénétrer la ville et la vie sur ce site, pour le relier à l'agglomération avec la création de deux places, à chaque entrée de l'avenue des Martyrs, avec des logements, des commerces, des restaurants, des lieux de rencontre et la mise en place de trames vertes, avec un traitement paysager rythmant et reliant les différents quartiers. Les axes forts calés par le plan directeur de Claude Vasconi sont maintenus, mais la trame très normée est modifiée pour s'adapter au projet des scientifiques et à celui de la Ville de Grenoble.

« Christian de Portzamparc affirme « l'ambition de ce projet, son dynamisme, dans un site exceptionnel où deux villes, séparées, ont envie de se rencontrer : une ville scientifique forte de plus de 50 ans d'histoire dédiée à la recherche et à la technologie et une ville, riche de plus de 2 000 ans d'histoire, en plein développement. » (Christian de Portzamparc, Agence d'architecture, 2011)

Illustration n° 9 et 10 : Maquette (a) et Plan guide (b) de la polarité Nord-Ouest



Source : (a) Agence Claude Vasconi, 2010 – (b) Agence Christian de Portzamparc, 2011

L'exercice de la compétence d'aménagement de l'espace par La Métro, notamment au service du développement économique et de la production de surfaces d'accueil dédiées, est en effet fortement limité par la quasi absence de perspectives foncières. L'agglomération a épuisé ses réserves de terrain libres pour l'accueil des activités économiques et d'anciennes zones d'activités disparaissent pour laisser place à des programmes de logements. La situation de Grenoble oblige l'agglomération à trouver de nouvelles solutions en son sein pour optimiser les ressources foncières encore disponibles. La contrainte spatiale est très forte et elle se double d'une contrainte sociale majeure. La stratégie de développement fondée sur les polarités entend ainsi répondre en partie à cette équation, en assurant une bonne mixité des fonctions à l'échelle d'une espace restreint afin de favoriser la sauvegarde et le développement de l'emploi sur le territoire grenoblois.

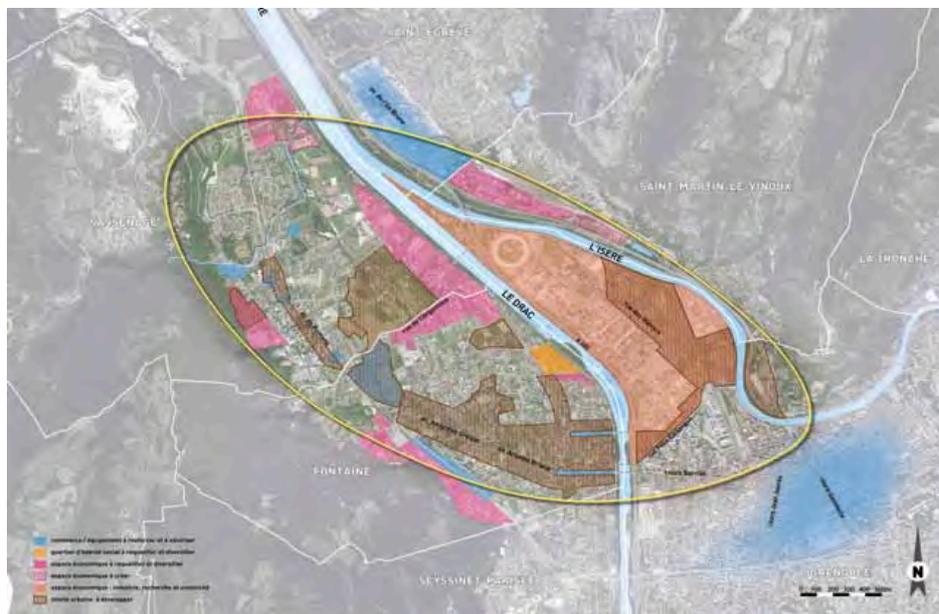
2.5. L'introduction de la mixité sur la Presqu'île

2.5.1. La mixité à l'échelle de la polarité nord-ouest

Sur la polarité nord-ouest de l'agglomération, les projets développent, sur un vaste territoire, composé des quatre communes de Saint-Martin-le-Vinoux au nord, Fontaine au nord-ouest, Grenoble au centre et Sassenage au sud-ouest, les principes suivants :

- maintenir une plaine agricole et de loisirs et mettre en relation les deux rives de l'Isère ;
- positionner un pôle d'échanges intermodal métropolitain et assurer la transition entre autoroute et voirie urbaine ;
- planifier un développement urbain avec habitat et activités en amont de l'entrée de Grenoble et articuler le développement de la Presqu'île avec son environnement.

Illustration n° 11 : Les secteurs de la polarité nord-ouest



Source : Grenoble-Alpes Métropole, 2011

Le projet Presqu'île a un facteur d'attractivité autolimité par la petitesse de son emprise spatiale, alors que le territoire réellement impacté par la dynamique de développement générée dépasse largement la superficie du site. La Presqu'île concentre les activités hautement qualitatives mais elle manque de place disponible à terme pour accueillir les activités en croissance et les activités de sous-traitance moins qualitatives : l'insertion du projet dans une perspective territoriale élargie à l'échelle de la polarité Nord-ouest permet de trouver des espaces libres et d'organiser demain la réponse aux besoins de la Presqu'île en matière de surfaces d'accueil pour les acteurs économiques, mais aussi de logements, de déplacements, de services et d'équipements d'accompagnement.

Ainsi, à l'échelle de la polarité nord-ouest, les secteurs dédiés à l'activité scientifique, industrielle, commerciale ou de service et à l'habitat et aux équipements rassemblent au sein de cette polarité une très grande diversité de fonctions économiques avec une complète mixité des emplois et des qualifications.

Au nord, à Saint-Martin-le-Vinoux, en entrée d'agglomération et en entrée de Presqu'île, le parc d'Oxford a vocation à accueillir un pôle de logistique urbaine décarbonée. Sa situation stratégique entre l'ex A48 qui vient d'être déclassée et la voie ferrée fait de ce site le parfait lieu d'accueil d'une telle activité. De plus, l'accueil d'entreprises tertiaires pourra être réalisé, créant ainsi un front urbain très qualitatif en bordure de boulevard urbain. Ce pôle tertiaire appuyé sur la Presqu'île, permettra à celle-ci de proposer, à ses entreprises partenaires, des espaces tertiaires de proximité dont elle ne dispose pas en son sein.

Au nord-est, à Grenoble, le projet Esplanade, développera un programme important de logements et d'équipements à partir du plan-masse réalisé par l'agence Christian de Portzamparc.

Illustration n°12 : Les logements projetés sur l'Esplanade



Source : Ville de Grenoble 2013

Au centre, à Grenoble, la Presqu'île accueillera également un programme de logements, mais elle reste le pôle majeur de recherche et d'enseignement, pôle d'industries de haute technologie avec les plateformes technologiques pour les micro et nano technologies, les technologies de l'énergie et les biotechnologies.

Au nord-ouest, à Fontaine, le projet économique « Portes du Vercors » comporte une restructuration du centre commercial actuel ainsi que des secteurs économiques qui accueilleront notamment des start-up, des partenaires et des prestataires de service des opérateurs de la Presqu'île. Le projet « Portes du Vercors » comporte également la production de logement rassemblant ainsi tous les éléments de tissu urbain dans sa globalité.

Sur cette polarité, le travail en commun entre les communes et La Métro concernant l'aménagement et l'urbanisme à vocation économique permet de faire avancer les projets. Les communes ont confié à La Métro la gestion de leurs ZAC et ce transfert permet à ces projets de s'inscrire dans la volonté de l'agglomération de mailler les territoires périphériques avec la

Presqu'île scientifique, pour les inclure dans la dynamique de développement et d'accueil des activités économiques : ce sont les zones d'expansion de la Presqu'île, des « zones servantes » pour les activités qui complètent les activités technologiques et innovantes. Le manque d'espace disponible sur le site justifie ce parti d'aménagement à l'échelle de la polarité.

« Ces sites prolongent naturellement la Presqu'île et offrent des capacités foncières déterminantes pour construire la polarité dans un esprit de mixité et de complémentarité des fonctions. » (EcoCité grenobloise, Acte de candidature, 2011)

La vision du projet Presqu'île partagée par les acteurs est définie à l'échelle territoriale de l'agglomération, à partir d'une vision positive de l'exemple du M.I.T. selon laquelle les territoires situés sur d'autres communes que Grenoble mais à proximité de la Presqu'île sont inclus dans le dispositif spatial. Ils constituent des annexes, des zones satellites, pour accueillir les établissements avec lesquels travaillent les scientifiques et industriels de la Presqu'île (CEA, laboratoires de recherche, entreprises technologiques) mais qui ont des activités n'ayant pas leur place dans le nouveau quartier technologique et scientifique : logistique, industrie, maintenance... On observe ainsi une logique de déconcentration des activités non stratégiques en dehors du périmètre central du projet Presqu'île. Le choix de réfléchir à cette échelle élargie est plutôt judicieux pour assurer le développement de l'écosystème local d'innovation, comme le montre l'exemple du modèle spatial de la Silicon Valley. Il s'agit de modèle pertinent, qui fonctionne bien du point de vue de l'efficacité économique, mais surtout s'ils sont appréhendés à l'échelle de la ville voire de l'agglomération et pas seulement à l'échelle d'un quartier ou d'une zone, comme c'est le cas pour Innovallée et Presqu'île.

2.5.2. La mixité à l'échelle de la Presqu'île

A l'échelle de la Presqu'île, les projets se construisent à partir de figures opératoires : primo, la ville sobre avec la recherche de l'efficacité énergétique, la maîtrise des consommations énergétiques et l'utilisation d'énergies renouvelables ; secundo, la ville continue et apaisée avec l'articulation entre déplacements et urbanisme ; tertio, la ville nature avec la mise en place d'une écologie urbaine ; quarto la ville intégratrice avec la recherche de cohésion et de mixité sociale. C'est à partir de la figure de la ville intégratrice que le projet Presqu'île a développé une mixité à double visée. D'une part, une mixité d'usage avec la possibilité de travailler, étudier, se loger et vivre sur un même site. Et d'autre part, une mixité sociale avec une offre diversifiée de logements : des logements sociaux et en accession, des logements étudiants et familiaux ; et une offre de lieux de convivialité, ouverts sur la ville, lieux de rencontre et de solidarité notamment entre les générations. Concernant la mixité sociale, les innovations présentées pour le bien vivre ensemble et le bien vieillir ensemble s'appuie sur des lieux de vie et de convivialité ouverts sur la ville, des lieux de rencontre et de solidarité.

« Ces actions font souvent appel à des systèmes à la pointe de la technologie, toujours au service de la qualité de vie, de la solidarité et de la préservation de notre environnement local et planétaire. » et il y aura « dans l'îlot Cambridge, des logements adaptés au maintien à domicile des personnes âgées, de l'habitat familial et des logements étudiants associés à des espaces intergénérationnels en coeur d'îlot. Il s'agit ici d'une avancée indéniable sur le plan de la santé et de la solidarité. » (EcoCité grenobloise, Fiches actions, 2011)

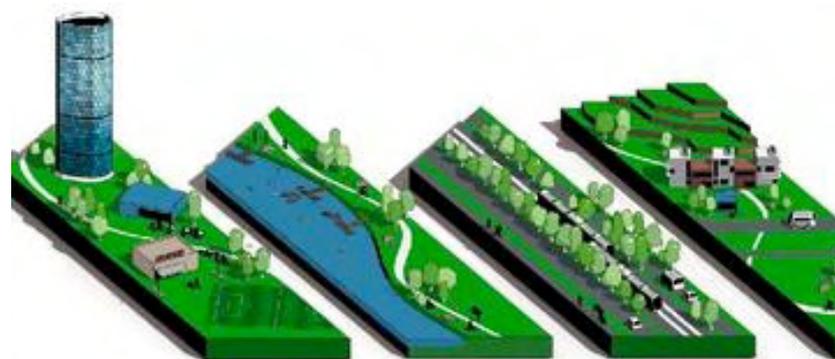
Illustration n° 13 : Les lieux de convivialité du projet Presqu'île



Source : Ville de Grenoble, 2011

Concernant la mixité d'usage, les différentes opérations urbaines de la Presqu'île se caractérisent toutes par des spécificités fortes garantissant des conditions de reproductibilité liées à des typologies d'îlots urbains démonstrateurs de part et d'autre de l'Avenue des Martyrs. Au sud, le pôle d'échange multimodal, situé à l'entrée de la Presqu'île qui modifie les conditions d'accueil et optimise l'accès de l'agglomération aux réseaux ferrés international, national et régional ; au nord-est, les Ilots Oxford et Cambridge, qui constituent des pôles de vie avec logements, jardins et locaux mutualisés, énergie et mobilité partagées et le projet de l'Esplanade avec logements, jardins et parc, énergie et mobilité partagées ; et au sud-ouest, les pôles de recherche et d'enseignement et d'industries.

Illustration n° 14 : La ville intégratrice



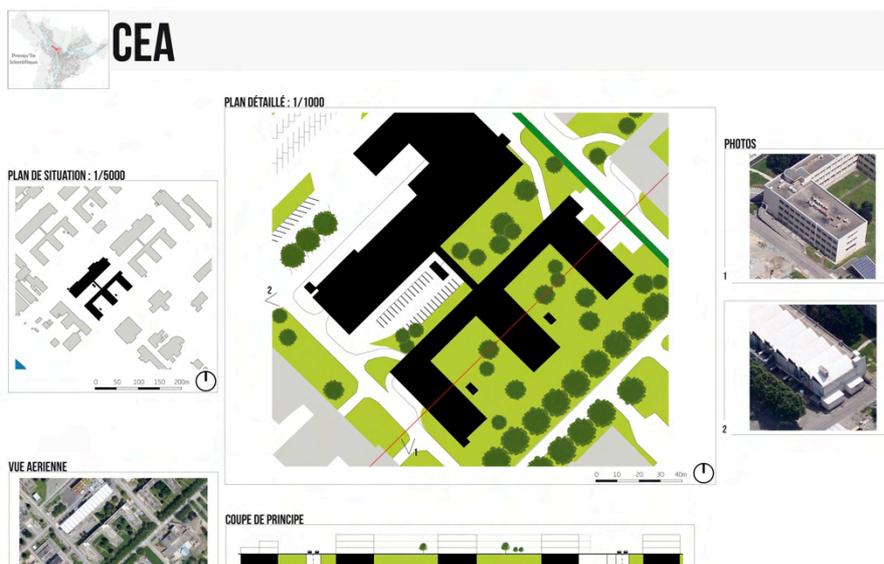
Accueil Documentation Hôtels - Restaurants Loisirs...	Aménagement des berges espaces verts...	Mobilités douces Tramway Pistes cyclables	Logements Familiaux - étudiants, commerces
--	---	---	---

Source : Ville de Grenoble, 2011

La Presqu'île devrait compter à terme, 10.000 habitants, 10 000 étudiants, et 25 000 emplois supplémentaires. (...) L'objectif est de faire vivre la ville avec les habitants et les acteurs pour une gouvernance urbaine de la maîtrise d'usage de proximité. » (EcoCité grenobloise, Acte de candidature, 2011)

La mixité fonctionnelle et morphologique conserve l'Avenue des Martyrs comme limite non franchissable à ce jour : au nord-est, les pôles de vie ouverts avec logements, jardins, commerces et équipements ; au sud-ouest, les pôles de recherche et d'enseignement et d'industries. En effet, pour des raisons de sécurité et de protection des technologies développées, le maillage, les traversées et la porosité, nécessaires à l'urbanité, ne seront pas développés sur le projet Presqu'île comme dans un projet urbain classique. Chaque entité, de recherche ou de production industrielle se présente avec une enceinte et des typologies bâties qui ne se prêtent pas aux règles d'alignement et qui constituent de véritables forteresses impossibles à intégrer dans un tissu urbain mixte, à l'exemple du CNRS, du CEA et encore plus fortement pour l'Institut Laue-Langevin et le Synchrotron.

Illustrations n° 15, 16 et 17 : Typologies bâties du CNRS, du CEA, du synchrotron et de l'Institut Lau-Langevin





Source : Urban Box 2013

Le CEA souhaite garder un contrôle total sur toutes ses propriétés, Synchrotron et Institut Laue-Langevin compris, qui ne peuvent pas être intégrées au tissu urbain ordinaire de la ville. Le CEA est également désireux de conserver la maîtrise d'importantes réserves foncières afin de pouvoir engager des opérations nécessaires à son développement futur de manière autonome. Aussi, le maillage urbain Est/Ouest recherché d'une rive à l'autre de la Presqu'île reste impossible face à la clôture des emprises du CEA.

La longue Avenue des Martyrs qui structure tout le projet urbain de la Presqu'île sera limitée sur son côté sud-ouest par une domanialité privée fermée au public, et ce malgré le traitement architectural proposé. Le plan de Christian de Portzamparc crée des rythmes avec des formes bâties qui ne s'alignent pas sur la limite de propriété du CEA. Il travaille avec un jeu d'avancées et de décrochés, une discontinuité assumée et renforcée de la promenade sur l'avenue centrale qui sera plus facile à gérer, mais ce traitement va juste limiter l'effet brutal et non urbain que génèrent les murs de clôture. Pour juger de la réalité des effets espérés de mixité, il reste à attendre l'ouverture du Centre Ouvert de l'Innovation qui mettra en relation science et société et qui présentera les démonstrateurs des chercheurs, universitaires et industriels de la Presqu'île.

« Les démonstrateurs auront un effet vitrine. Leur caractère rayonnant et attractif, leur pouvoir de communication et de diffusion, leur ouverture à la ville et au public, leur accessibilité, leur dissémination et intégration à l'ensemble du projet participent grandement à la structuration spatiale et sociale de l'EcoCité et des projets de quartiers. Ils ont une véritable dimension culturelle et sociale. Par exemple, le Centre Ouvert de l'Innovation, qui sera lieu-vitrine des innovations de l'EcoCité dans le domaine des sciences, des technologies et des usages, en est le symbole. Le lieu du métissage des compétences et des publics. Lieu de création et de diffusion de la connaissance. » (EcoCité grenobloise, Fiches actions, 2011)

La démonstration fera la preuve de la mixité par l'usage et par sa capacité d'adaptation au territoire et justifiera le succès et la promotion, ou *a contrario*, l'opposition ou l'indifférence aux projets urbains démonstrateurs.

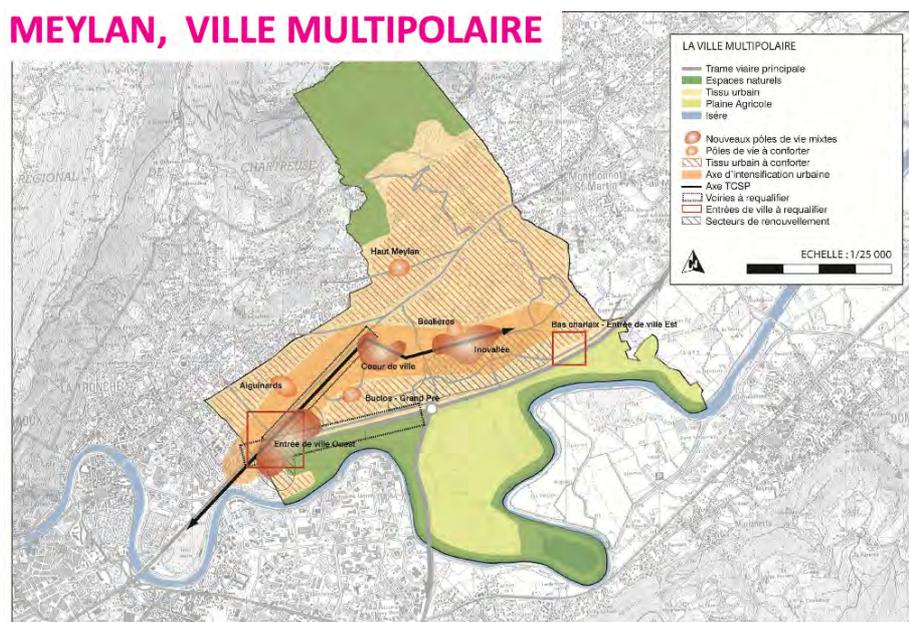
3. MEYLAN-MONTBONNOT, LA ZIRST - INOVALLEE

3.1. Le contexte de politique urbaine : la construction de la ZIRST - Inovallée

Dès sa conception, la ZIRST était une ZA particulière, directement influencé par les parcs d'activités d'origine américaine, cet objet urbanistique est apparu en France au tournant des années 1960 et 1970, et à Grenoble, le projet de ZIRST se modélise à partir de l'écriture du volet économique détaillé du Livre Blanc, document préparatoire au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1969. Grenoble est alors le premier pôle de recherche de province, avec près de six mille emplois répartis entre l'université et le CNRS (1800 emplois), les grands établissements parapublics, dont principalement le CENG (2300), et le secteur privé (2200). Le Livre Blanc réalisé par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG) insiste sur la nécessité de développer les emplois industriels et propose de les localiser dans de vastes zones d'activités situées dans les branches du Y grenoblois. Après avoir analysé le développement des parcs d'activités de la côte ouest américaine, ainsi que le projet de Sophia Antipolis à Nice, l'Agence d'Urbanisme préconise de s'inspirer de ces modèles avec la mise en place d'une institution nouvelle chargée des relations entre les branches industrielles et les laboratoires de recherche et l'implantation à une distance peu éloignée du domaine universitaire d'une zone d'activités spécialisée dans l'innovation scientifique et technique. Ils trouvent un appui auprès du directeur de l'agence d'urbanisme qui réussit à convaincre les responsables administratifs et les élus d'inscrire dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme ce projet de parc d'activités technologiques.

Le lancement du projet de ZIRST a nécessité une politique d'acquisitions foncières et l'agence d'urbanisme a obtenu le classement comme terrains industriels au SDAU de 190 hectares, situés sur le territoire des communes de Meylan et Montbonnot, en contact direct avec l'autoroute Grenoble-Chambéry vers l'Italie.

Illustration n° 18 : La ville multipolaire



Depuis 1971, date de son lancement, dans le cadre de l'aménagement du territoire économique grenoblois, la ZIRST a pris la dénomination d'Innovallée en 2005.

3.2. Les acteurs, prescripteurs et maîtres d'ouvrage : le portage du projet Innovallée

La réussite d'Innovallée tient au fonctionnement efficace du partenariat entre acteurs publics et privés qui défendent collectivement une volonté de pragmatisme. Le financement de l'opération, que ce soit celui des acquisitions foncières, celui de l'aménagement ou celui des locaux locatifs, est apporté en très large part par les collectivités locales, notamment par le Conseil Général. Les collectivités locales ont joué un rôle de facilitateur, en rendant possible ce projet grâce à l'apport de moyens de financement. L'initiative privée est en effet dans l'incapacité de réunir les capitaux nécessaires à l'aménagement de zones d'activités lorsque la rentabilité à court terme n'est pas assurée. Cette intervention des collectivités locales, pour déterminante qu'elle fût, s'est opérée de manière extrêmement discrète et tout laisse à penser que cette discrétion est pour beaucoup dans la réussite de cet ambitieux projet de développement économique. Il en est de même pour le fonctionnement des diverses associations qui ont permis de mettre au point le concept de zone pour l'innovation.

Dès le début de la ZIRST, une association est constituée pour réunir les différents partenaires intéressés : entreprises, laboratoires de recherche, collectivités locales et administrations. Cette association est créée en juillet 1970 et prend le nom d'association pour la promotion de la ZIRST. Sa composition fait une large place aux différentes institutions de recherche, universités, Institut Polytechnique et surtout CENG, dont le directeur accepte la présidence. Le milieu de la recherche scientifique accorde par ce biais son parrainage au projet. Les organisations patronales, la Chambre de Commerce et d'Industrie et diverses institutions spécialisées dans l'aménagement (agence d'urbanisme, comité d'expansion et BIEN) sont elles aussi représentées au conseil d'administration. Les collectivités locales participant à la ZIRST sont les communes de Meylan et Montbonnot (sur le territoire desquelles sera implantée la ZIRST), la Ville de Grenoble et le Conseil Général. Mais à aucun moment les élus n'ont cherché à jouer un rôle prépondérant. Ce sont les scientifiques et les industriels, regroupés dans l'association, AZIRST, puis dans PROZIRST, qui sont chargés de la sélection des candidats à l'installation, du soutien aux projets de création, comme du développement des services communs. Ce sont donc des acteurs privés qui assument l'essentiel des tâches de promotion, de commercialisation et d'animation économique de la zone.

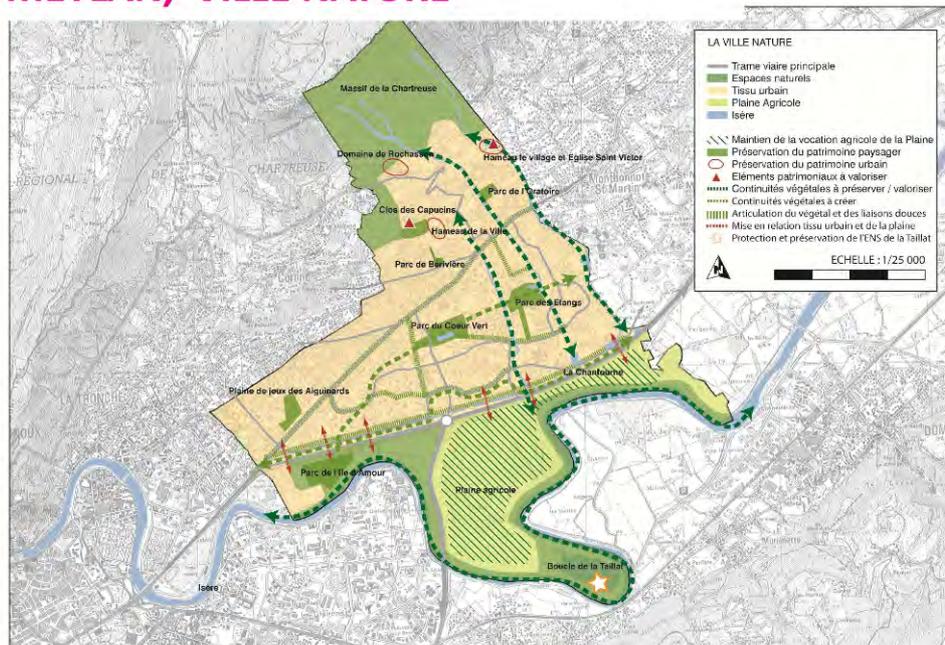
3.3. Les échelles et les principes d'aménagement et de conception formelle

Innovallée est devenue une des premières technopoles en France, sur environ 110 hectares de terrains, avec 320 entreprises et 10 000 emplois, essentiellement dans le domaine des nouvelles technologies. En matière de forme urbaine et de conception urbanistique, Innovallée a fait l'objet d'une préoccupation paysagère nouvelle : la trame paysagère du site a été conservée et le concept de parc habité est retenu.

Cette préoccupation paysagère, développée dans les zones technopolitaines, a été particulièrement recherchée par la Ville de Meylan qui souhaitait conserver son caractère de « ville nature » sur l'ensemble de son territoire, y compris pour son développement économique.

Illustration n° 19 : La ville nature

MEYLAN, VILLE NATURE



Source : Ville de Meylan, 2013

A contrario, il n'y a pas de réflexion particulière dans les tracés régulateurs ou les règles d'implantation du bâti. Les concepteurs ont adapté la procédure technique du lotissement, pour réaliser une forme urbaine en osmose avec le cadre paysager du site.

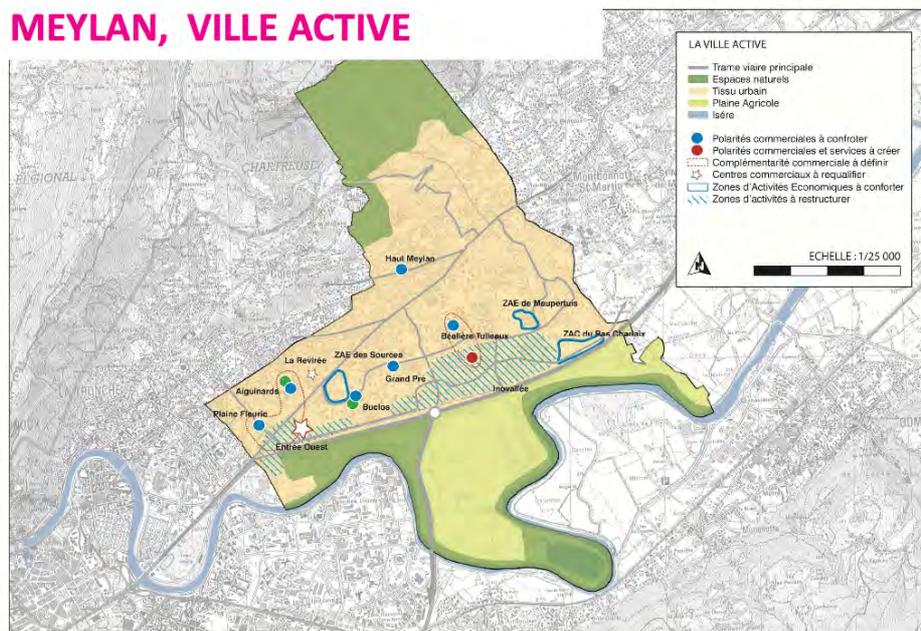
« La superposition étroite du maillage industrialo-tertiaire récent à l'ancien parcellaire agricole bocager du Grésivaudan est la caractéristique paysagère majeure de cette « zone verte pour matière grise ». D'une façon générale, la trame héritée a été respectée tant dans l'implantation des bâtiments que dans le dessin des voies de desserte, haies, fossés et même toponymie ont été maintenus » (Joly, 1989, p.150)

« Les ensembles de petits établissements et de laboratoires perdus dans verdure à l'extérieur des métropoles, sont longtemps passés inaperçus. Pas de cheminées ni d'enceintes gardées ; des immeubles dépassant rarement les deux étages ; des ingénieurs en bras de chemise discutant autour d'un café dans une ambiance feutrée ; l'impression d'avoir quitté le bruit et la fureur du monde industriel » (Burnier, Lacroix, 1996, p.4-5)

3.4. Les contenus fonctionnels et les modalités d'insertion dans le tissu urbain

Les fonctions économiques accueillies dans les ZIRST et autres technopôles sont liées à la présence du pôle universitaire de recherches scientifiques et techniques. Elles découlent logiquement du principe de sélection des entreprises candidates, selon une conception des formes d'implantation des activités dans l'espace encore largement fonctionnaliste. Il s'agit prioritairement pour l'association PROZIRST de favoriser l'implantation d'entreprises à caractère hautement technologique, de maintenir les relations entre la Recherche, l'Université et l'Industrie et de poursuivre la création d'un bassin d'emplois d'avenir.

Illustration n° 20 : La ville active



La volonté de conserver à la zone un caractère environnemental de qualité et d'intégrer la vie de cette zone dans la vie quotidienne de la commune ou de ses environs se traduit par des attentions au cadre paysager mais il n'y a pas d'attention architecturale particulière au niveau du cadre bâti, conformément à l'approche résolument pragmatique et pratique de l'accueil des entreprises, qui était déjà celle à l'œuvre dans la réalisation des ZI.

« L'absence d'originalité des premiers bâtiments locatifs construits par la SADI – les LOCAZIRST – découle directement de l'analyse économique de la phase de démarrage : des bâtiments sommaires pour des activités naissantes (...) destinés à la production matérielle et à l'expérimentation et ne différaient guère d'ateliers. La présence des plateformes internes reflète les préoccupations encore productives même si les surfaces de bureaux commençaient à prévaloir. Le procédé industrialisé de construction ARMCO, déjà très répandu aux Etats-Unis, s'imposa par la rapidité de sa mise en œuvre et la fiabilité de sa technique. Le paysage des premières réalisations de la ZIRST en porte clairement l'empreinte » (Joly, 1989, p.150)

La nouveauté à l'échelle des bâtiments réside plutôt dans l'apparition d'une nouvelle logique économique de conception – promotion, à l'échelle du bâtiment et non plus de la parcelle, de produits immobiliers dédiés proposés à la location aux entreprises, sous la forme de locaux polyvalents et modulables mis sur le marché au sein de petits immeubles locatifs. PROZIRST est parmi les premières, au niveau local et national, à lancer l'idée de bâtiments locatifs

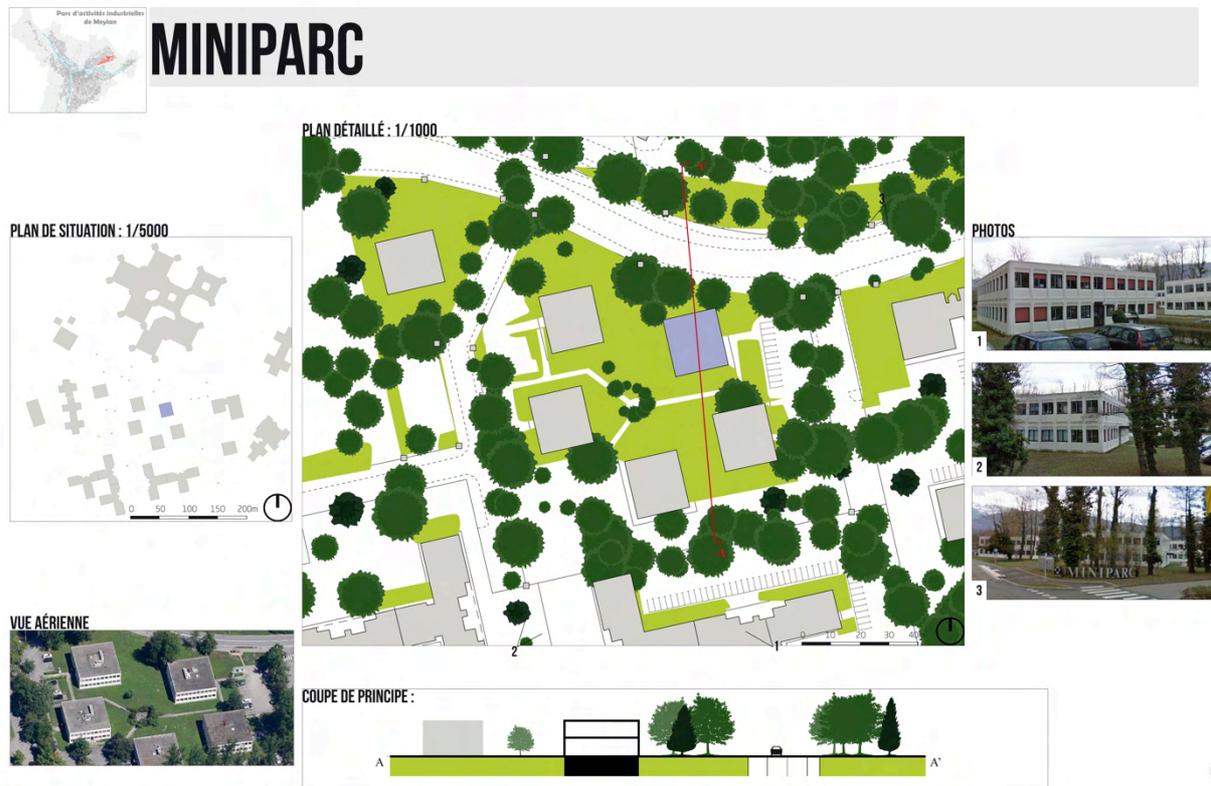
destinés à accueillir des créateurs d'entreprise. Ce nouveau produit immobilier, mis au point sur la base de financements publics et parapublics, sera par la suite reproduit à une échelle beaucoup plus vaste par des développeurs privés qui réussiront à le commercialiser au plan national et européen.

« Petits bâtiments sans attrait, procédés constructifs simples, volumes fonctionnels, absence totale de symbolisme architectural caractérisent la première phase » (Joly, 1989, p.151)

Un des exemples les plus emblématiques de cette nouvelle échelle de conception d'objets urbanistiques dédiés à l'accueil des entreprises est le concept du *miniparc* Ferrier. Lancé à Grenoble en 1982 dans le cadre de la ZIRST de Meylan par le groupe immobilier Michel Ferrier et après l'expérimentation par la SADI du principe de l'immobilier en blanc à usage locatif avec le dispositif Locazirst, il est devenu depuis un produit banalisé, réalisé et commercialisé dans la plupart des parcs technologiques français.

« En vue de la location, chaque plot d'un étage seulement et d'une superficie de 800 m2 pouvait être fractionné à volonté par un système de cloisonnement amovible. (...) le choix technique reposait sur la normalisation poussée des bâtiments liée à une bonne qualité de finition, à un certain esthétisme même et à un confort intérieur qui tranchaient heureusement avec les « bâtiments-boîtes » traditionnels. La normalisation du procédé constructif avait aussi le double avantage de garantir au client un prix final sans surprise et d'assurer une plus grande rapidité de construction » (Joly, 1989, p.149-150)

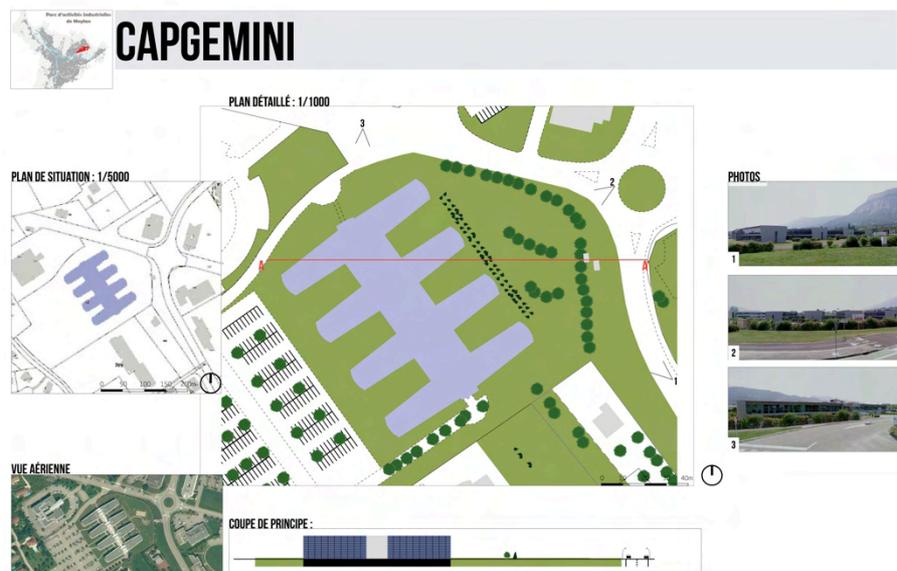
Illustration n° 21: Le concept Miniparc



Source : UrbanBox, 2014

Dans la seconde partie d'Inovallée, les principes fondateurs de la zone sont maintenus pour favoriser l'implantation d'entreprises à caractère hautement technologique, de maintenir les relations entre la Recherche, l'Université et l'Industrie et de poursuivre la création d'un bassin d'emplois d'avenir. Mais l'absence de couverture végétale des terrains acquis pour la seconde partie d'Inovallée a entraîné l'abandon des attentions au cadre paysager. La seconde partie présente les caractéristiques classiques des zones d'activités contemporaines. Le concept de parc habité est désormais oublié, il est remplacé par un aménagement fonctionnaliste avec des zones de stationnements, des pelouses et des clôtures très présentes au détriment des prairies, haies, fossés et arbres de haute futaie de la partie pionnière de la zone.

Illustrations n° 22 et 23 : Les implantations nouvelles



Source : UrbanBox, 2014

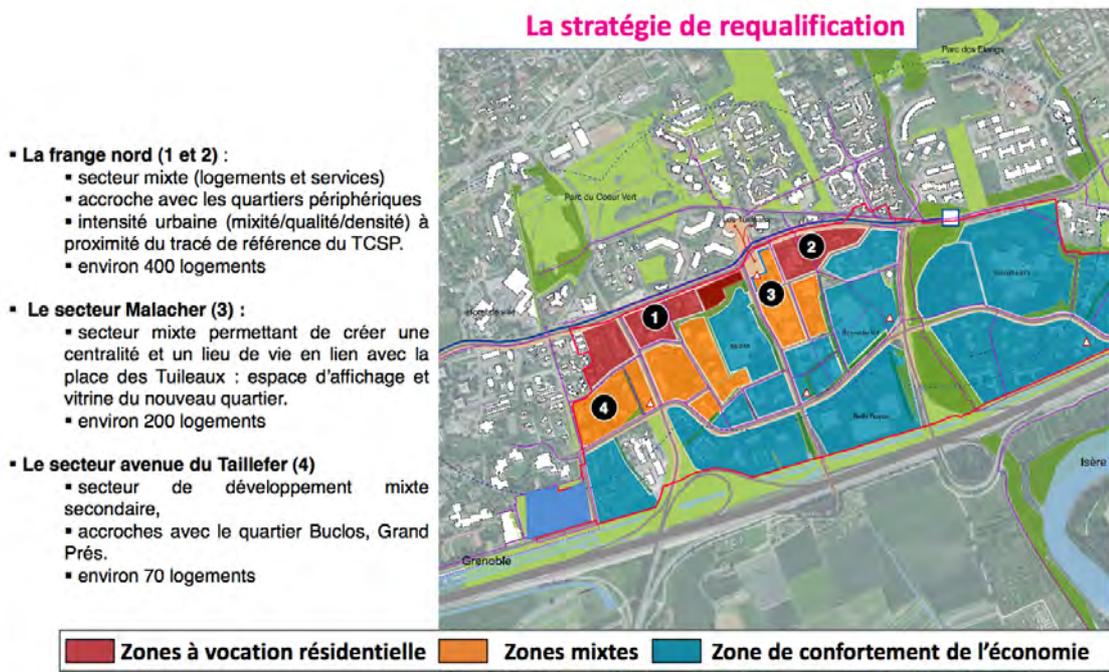
3.5. L'introduction de la mixité sur Inovallée

A l'avenir, la réflexion de la Ville de Meylan, développée dans son Projet de Ville et son Plan Local d'Urbanisme repose la question de la mixité sur l'ensemble du territoire. Sa volonté de recouvrer un dynamisme démographique et de maintenir son dynamisme économique l'oblige à réfléchir à une nouvelle logique de déploiement des services et à redynamiser Inovallée qui souffre de la concurrence de la Presqu'île scientifique. Les traductions opérationnelles de ces orientations stratégiques s'appuient sur un double processus de renouvellement, un positionnement économique innovant et un développement urbain mixte. Il s'agit de faire d'Inovallée un quartier de ville fondé sur une juxtaposition exemplaire de fonctions résidentielles et économiques.

« Inovallée aujourd'hui... C'est un quartier monofonctionnel, une densité très faible et un quartier replié sur lui-même... Inovallée demain... Ce sera un quartier mixte, avec 72 000 m² de bureaux, 72 000 m² de logements et 6 000 m² de services. C'est un effort de densification significatif pour une mixité urbaine et pour un quartier ouvert sur la ville. » (Directeur opérationnel, SPLA Inovaction, 2013)

La stratégie de requalification et de veille foncière s'appuie sur trois secteurs, stratégiques, avec des niveaux de mixité qui évoluent selon leur proximité directe des zones urbaines et des zones économiques existantes. Les acteurs publics s'engage et montre l'exemple sur des secteurs prioritaires dans le PLU, accompagné d'un cahier de recommandations architecturales et énergétiques ; et les acteurs privés, l'association PROZIRST, les entreprises et les propriétaires privés pourront poursuivre le mouvement sur les zones ouvertes à l'urbanisation.

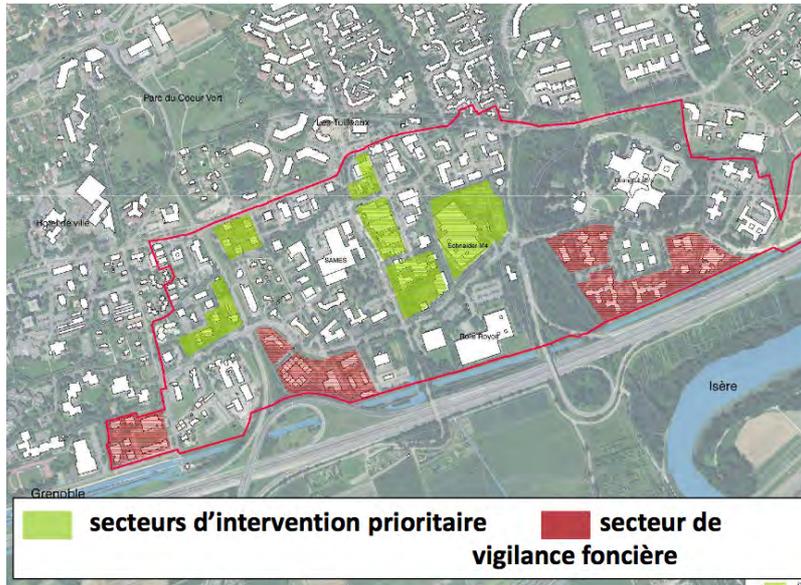
Illustration n° 24 : Les secteurs stratégiques



Source : Ville de Meylan, 2013

« Pour appuyer sa politique de mixité urbaine, la Ville de Meylan s'est engagée dans une politique publique forte avec des outils et un accompagnement permettant d'encadrer les opérations privées, tels que le PLU, les OAP, les ZAD et l'accompagnement des projets par un Architecte-conseil et une maîtrise foncière sur les secteurs clés avec une veille foncière et dès à présent des acquisitions sur les secteurs Taillefer, Malacher et sur le secteur Miniparc. » (Directeur opérationnel, SPLA Inovaction, 2013)

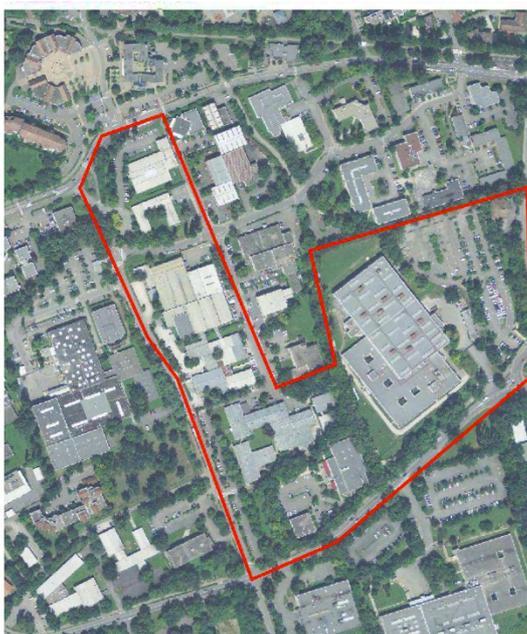
Illustration n° 25 : Les secteurs de veille et d'acquisition foncière



Source : Ville de Meylan, 2013

Le centre de la zone Inovallee, secteur Malacher, est destiné à devenir une centralité et un lieu de vie : espace d'affichage et vitrine du nouveau quartier.

Illustration n° 26 : Les potentialités du secteur Malacher



INOVALLEE /// SECTEURS MALACHER & M4

- Un secteur stratégique pour la constitution d'une nouvelle centralité à l'échelle de la zone. Un secteur d'articulation entre des éléments structurants existants : siège de l'association INOVALLEE, Restaurant interentreprises ... et des équipements en projet : **Pépinière d'entreprises.**
- Réalisation d'une opération d'ensemble (exemplaire et innovante) : acte fondateur et emblématique sur la zone. Possibilité d'amorcer une réorganisation de la zone par la définition « d'une gamme des sites ».
- Une opportunité le site Schneider M4 qui libère 30 000 m² de foncier à court terme 2014/2016.
- **Le site M4 point de base de la restructuration d'INOVALLEE.**
- Une libération foncière de 30 000 m² qui permet d'amorcer le renouveau de la zone par l'accueil de nouvelles entreprises et le repositionnement d'entreprises présentes sur la zone (mécanique tiroir : AET / GEA).

Source : Ville de Meylan, 2013



INOVALLEE /// SECTEURS MALACHER & M4

- Une **organisation en franges** permettant l'affichage des activités économiques sur le chemin de Malacher et le développement d'une offre résidentielle en second rideau.
- Deux franges sont articulées par un espace vert central proposant des espaces de proximité pour les logements et une gestion alternative des eaux de pluie.
- Une **pénétrante de logements** sur le secteur Malacher et l'**affichage des fonctions économiques** sur l'axe TCSP (pépinière d'entreprise et le siège de l'association Inovallee).
- Une **requalification de la trame viaire** permettant d'**optimiser les déplacements** à l'échelle du secteur de projet et de retrouver une lisibilité et une hiérarchie.
- **Valorisation des déplacements doux** par la création de venelles paysagères supports des déplacements doux et gestion alternative des eaux de pluie.
- **Préservation** (sauf suppression d'une haie sur Malacher sud) et mise en valeur des espaces boisés (EBC).



Source : Ville de Meylan, 2013

4. CONCLUSION : ELEMENTS POUR L'ANALYSE CROISEE DE LA MIXITE DES PROJETS PRESQU'ILE ET INOVALLEE

A Grenoble, La localisation à proximité de l'hyper-centre et de la gare, permet à la Presqu'île de s'ouvrir sur la ville et d'accueillir un projet de densification urbaine et de mixité fonctionnelle. Et la recherche d'une mixité fonctionnelle dans le projet urbain s'opère autour de la mise en scène urbaine du pouvoir économique à Grenoble (Commissariat à l'Energie Atomiques et activités technologiques et économiques associées), avec un fort calcul économique et stratégique destiné à pondérer la place laissée aux logements et aux autres fonctions urbaines (commerces, équipements) par rapport à celle réservée aux fonctions économiques et technologiques.

A Meylan, les pouvoirs publics ont financé la production de surfaces pour les activités économiques, à travers l'aménagement de la ZIRST, grâce à un foncier qui n'était pas cher. Aujourd'hui, ce foncier aménagé permet, dans une logique forte de rentabilité immobilière de continuer à accueillir des activités économiques et de favoriser la mixité fonctionnelle avec des logements, des commerces et des services. Cette logique foncière est caractéristique des dynamiques de marché qui sont à l'œuvre dans les projets de renouvellement urbain ou de régénération urbaine dans les grandes villes⁷⁹ : on observe ainsi un phasage des opportunités en fonction de la facilité de la mise en aménagement du foncier, avec un relatif équilibre entre surfaces d'accueil dédiées aux activités économiques et introduction de nouvelles fonctions urbaines : logement, services, commerces ou équipements.

La (re) découverte des vertus de la mixité fonctionnelle est à l'œuvre en complément d'une logique de densification urbaine et toutes deux jouent un rôle fort dans l'écriture des projets urbains grenoblois et meyllannais. Dans les deux cas, le projet d'urbanisme et d'aménagement profite d'un contexte urbanistique d'ensemble à l'échelle nationale et européenne favorable à la diversification des fonctions et à la mixité fonctionnelle. Cependant bien que l'on observe une dynamique de diversification des fonctions urbaines à l'échelle de chacune des deux zones d'activités étudiées en termes d'urbanisme, il y a toujours une logique de spécialisation économique des zones d'activités en termes d'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération : Inovallee accueille des emplois et des activités liés à l'informatique et aux industries du logiciels, tandis que Presqu'île concentre des emplois et des activités relevant des nanotechnologies : (ce constat est déjà formulé par Bernardy et Boisgontier, 1996). Entre en jeu également une logique d'adresse et de co-optage « de zone » entre Inovallee et Presqu'île pour l'implantation des activités économiques.

⁷⁹ Chaline, C., 1999, *La régénération urbaine*, PUF Que Sais-Je ?

Les deux cas étudiés donnent à voir la conception d'une nouvelle forme d'insertion des activités économique dans la ville. Même si on observe, aussi bien pour Presqu'île que pour Inovalée, que la logique foncière et immobilière opportuniste prime sur l'approche stratégique et programmatique du projet urbain : les prix du foncier et de l'immobilier sont de fait excluant pour les activités économiques, au profit de la fonction résidentielle en plein développement. Il faut cependant nuancer le propos en montrant quels sont les enjeux et intérêts en présence ; il y aurait ainsi une logique double de la part des opérateurs économiques dans les dynamiques de mixité fonctionnelle observées :

- une logique foncière, qui consiste, pour les investisseurs privés, à s'assurer suffisamment de surfaces pour développer leurs propres activités et les activités économiques connexes, nécessaires au bon développement de leurs activités économiques. Cette logique pousse les opérateurs économiques à encadrer la dynamique de diversification fonctionnelle pour préserver leurs marges de manœuvre et leurs capacités futures de développement.
- une logique de recherche d'aménités urbaines, qui consiste à s'assurer de la présence des autres fonctions urbaines, tels que habitat, services et commerces, transports en communs et espaces publics aménagés, indispensables pour garantir une qualité urbaine au quartier dans son ensemble. Cette logique induit la nécessité de négocier avec les acteurs publics et de construire un partenariat pour permettre l'implantation des autres fonctions urbaines.

BIBLIOGRAPHIE

- BONARD, Y. et MATTHEY L., « Les EcoQuartiers : laboratoires de la ville durable. Changement de paradigme ou éternel retour du même ? » *Revue Européenne de géographie, Cybergéo*, 2010. <http://cybergeo.revues.org/23202>
- BRUNTLAND report, *Our common future*, Oxford University Press, 1987.
- EMELIANOF C., « Les villes européennes face au changement climatique », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 2007, N°103, pp 161-169..
- HAMMAN, P., *Penser le développement durable urbain: regards croisés*, Paris, L'Harmattan, collection Logiques sociales, 2008, p 20.
- MASBOUNGI, A., *Projets urbains*, Paris, le Moniteur, 2002.
- MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, *Investissements d'avenir : L'Etat soutient 93 projets innovants présentés par les 13 EcoCités*, Paris, 2011.
- NOVARINA G., *De l'urbain à la ville. Les transformations des politiques d'urbanisme dans les grandes agglomérations. L'exemple de Grenoble (1960-1990)*. Paris, CIVIL, 1993.
- NOVARINA G., AMBROSINO C., COGATO-LANZA E., ROUX J.M., SADOUX S., SEIGNEURET N., VAYSSIERE B., *Villes européennes en projet*, Grenoble, IUG, Fondation Braillard Architectes, Plan Urbanisme Construction et Architecture, 2007.
- LINOSSIER R., NOVARINA G., SEIGNEURET N., *Grenoble, entre stratégies et projets*. Grenoble, Plan Urbanisme Construction et Architecture, POPSU 2, 2014.
- VANIER M., « Quelle alliance métropolitaine », *Territoire 2030*, 2005, N°1, pp 159-171.
- VIGANO P., *Territori della nuova modernità, Territories of new modernity*, Electa, 2001.
- VIGANO P., *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissances*, Genève, MétisPresses, 2012.

PUBLICATIONS LOCALES

- GRENOBLE-ALPES METROPOLE, *2020 Un projet pour l'agglomération grenobloise*, 2003.
- GRENOBLE ALPES METROPOLE, *Projet d'agglomération, Acte I et Acte II, 2007-2013*, 2007.
- GRENOBLE-ALPES METROPOLE et VILLE DE GRENOBLE, *EcoCité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes, Acte de candidature*, 2011.
- GRENOBLE-ALPES METROPOLE et VILLE DE GRENOBLE, *EcoCité grenobloise : Vivre la ville post-carbone dans les Alpes, Fiches actions*, 2011.
- ETABLISSEMENT PUBLIC DU SCoT, *Schéma de cohérence territoriale de la Région Urbaine Grenobloise. Rapport de présentation*, document arrêté, 2011.
- VILLE DE GRENOBLE, *Plan Local d'Urbanisme, approuvé par délibération du conseil municipal*, 2012.
- VILLE DE MEYLAN, *Plan Local d'Urbanisme, approuvé par délibération du conseil municipal*, 2005, révision 2013.

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

TENGU, Tiphaine, 2014, Direction de la prospective et de la Stratégie Urbaine, La Métro.
DAOUD Daria, 2014, Direction de la prospective et de la Stratégie Urbaine, La Métro.
PEYZET-KUHN, 2014, Muriel, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise.
DURAND, Paul, 2014, Service de Prospective Urbaine, Ville de Grenoble.
COINDET, Patrice, 2014 Service Environnement, Ville de Grenoble.
VASSOR Denis, 2013, directeur, SPLA Inovaction - Portes du Grésivaudan. Meylan.
CHAZA Hanna, 2013, Elue, Déléguée à l'urbanisme, à l'environnement. Ville de Meylan
SPIRHZANZI Guillaume, 2013, SPLA Inovaction - Portes du Grésivaudan. Meylan.
GAILLARD, Laurent, 2013, Direction de l'urbanisme, Ville de Grenoble.
MAÛR, Anne Marie, 2013, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise.
EVIN, Jean Michel, 2013, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise.
DAMEZ-FONTAINES, Thierry, 2012, Architecte, Agence de Portzamparc.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration n°1 : le contexte de l'agglomération grenobloise
Illustration n°2 : Les pôles économiques de l'agglomération grenobloise
Illustration n°3 : La Presqu'île et les installations militaires
Illustration n° 4 : La Presqu'île entre Drac et Isère
Illustration n° 5 : Le campus d'innovation GIANT
Illustration n° 6 : Grenoble Université de l'Innovation
Illustration n° 7 : Perspectives pour le secteur Nord-Ouest
Illustration n° 8 : Centralités d'agglomération et sites stratégiques
Illustration n° 9 et 10 : Maquette (a) et Plan guide (b) de la polarité Nord-Ouest
Illustration n° 11 : Les secteurs de la polarité nord-ouest
Illustration n°12 : Les logements projetés sur l'Esplanade
Illustration n° 13 : Les lieux de convivialité du projet Presqu'île
Illustration n° 14 : La ville intégratrice
Illustrations n° 15, 16 et 17 : Typologies bâties du CNRS, du CEA, du synchrotron et de l'Institut Lau-Langevin
Illustration n° 18 : La ville multipolaire
Illustration n° 19 : La ville nature
Illustration n° 20 : La ville active
Illustration n° 21: Le concept Miniparc
Illustrations n° 22 et 23 : Les implantations nouvelles
Illustration n° 24 : Les secteurs stratégiques
Illustration n° 25 : Les secteurs de veille et d'acquisition foncière
Illustration n° 26 : Les potentialités du secteur Malacher
Illustrations n° 27 et 28 : Le futur du secteur Malacher

D - DIFFUSION INDUSTRIELLE ET PLANIFICATION TERRITORIALE DANS LA PROVINCE DE BOLOGNE

GILLES NOVARINA ET GABRIELLA TROTTA-BRAMBILLA

Bologne, à la fin des années 1970, est considérée par de nombreux observateurs européens comme un cas de figure exemplaire en ce qui concerne les politiques d'urbanisme.

- Elle est le cadre des premières expériences de plans dits de seconde génération, ce qui lui permet d'une part de promouvoir des logements accessibles, d'autre part de protéger les espaces naturels, au premier rang desquels la Colline bolognaise, qui correspond aux premiers contreforts de l'Apennin, au sud de la ville.
- Elle est parmi les premières à engager la requalification de son centre historique, en s'appuyant notamment sur la réalisation de logements sociaux, dans les immeubles restaurés.

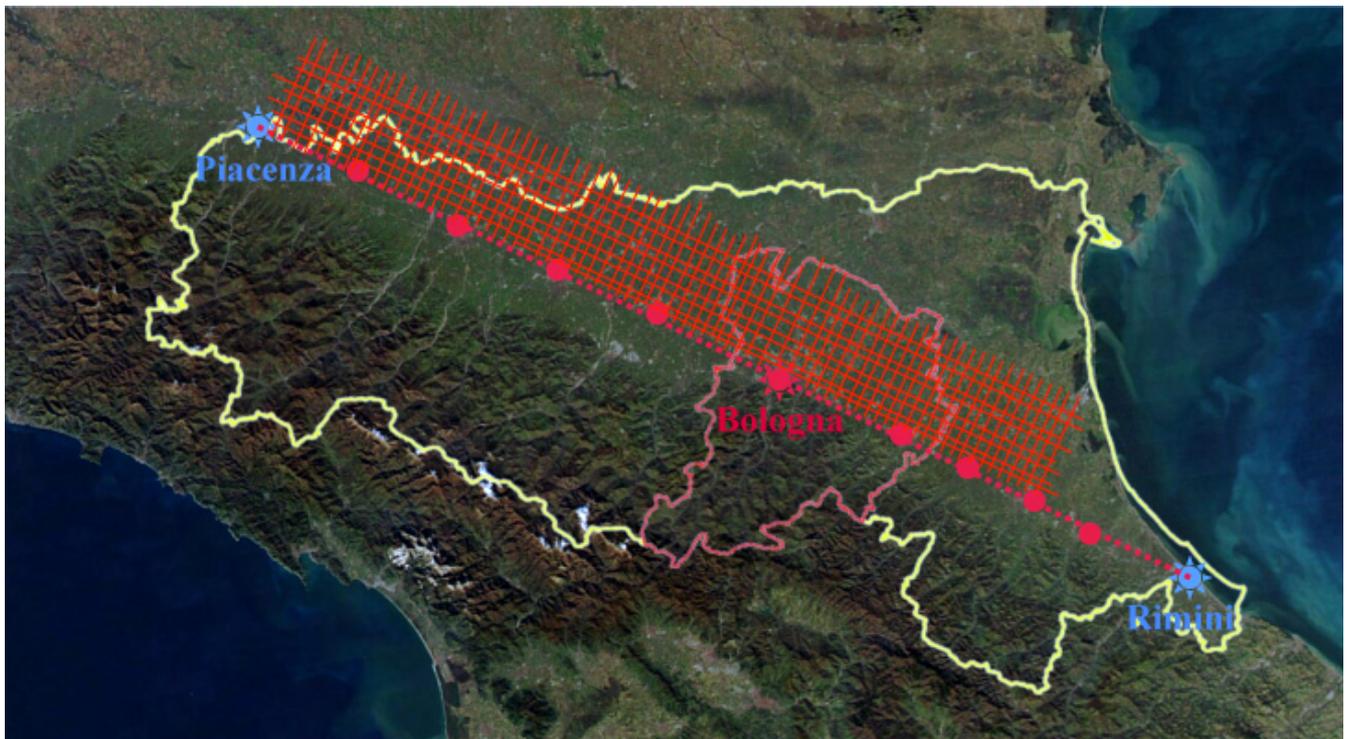
Dans les années 1990, Bologne, comme toutes les autres grandes métropoles italiennes, échoue dans la mise en œuvre de la *città metropolitana* (ville métropolitaine) prévue par la loi 142/1990 sur l'*Ordinamento delle autonomie locali*. Par la suite, les autorités locales et régionales décident de considérer les limites de la province (équivalent des départements français) comme celle de l'aire métropolitaine. C'est dans ce cadre que se développe une expérience innovante en matière de planification territoriale, expérience qui concerne notamment les zones d'activités économiques et qui risque aujourd'hui d'être mise en cause par la décision récente du gouvernement italien de supprimer les provinces.

1- LE CONTEXTE TERRITORIAL : UNE ECONOMIE DIVERSIFIEE ET UNE REGION ATTRACTIVE

1.1- Une organisation polycentrique remise en cause par la diffusion urbaine

La Province de Bologne est localisée au centre de la Région Émilie-Romagne. Au nord se trouve le territoire de plaine, au sud les collines et les montagnes (Apennins). Une ancienne voie romaine, la Via Emilia, aujourd'hui axe routier régional, traverse la région en direction est-ouest, en connectant les centres urbains principaux. La Province de Bologne compte soixante communes et la ville de Bologne, qui se trouve au centre, est le chef-lieu provincial, ainsi que la capitale régionale. La Province s'étend sur 3700 km² environ et sa population est de 910 000 habitants environ. La croissance démographique annuelle, entre 2000 et 2007, est de 0,8%, légèrement plus forte qu'au niveau national (0,6%). La croissance du reste de l'Émilie-Romagne (villes moyennes de Parma, Reggio Emilia et Modène ; région littorale de Ravenne et Rimini) est plus forte que celle de la Province de Bologne. Entre 2008 et 2011, une inversion de tendance se produit et la Province de Bologne croît de 1% par an.

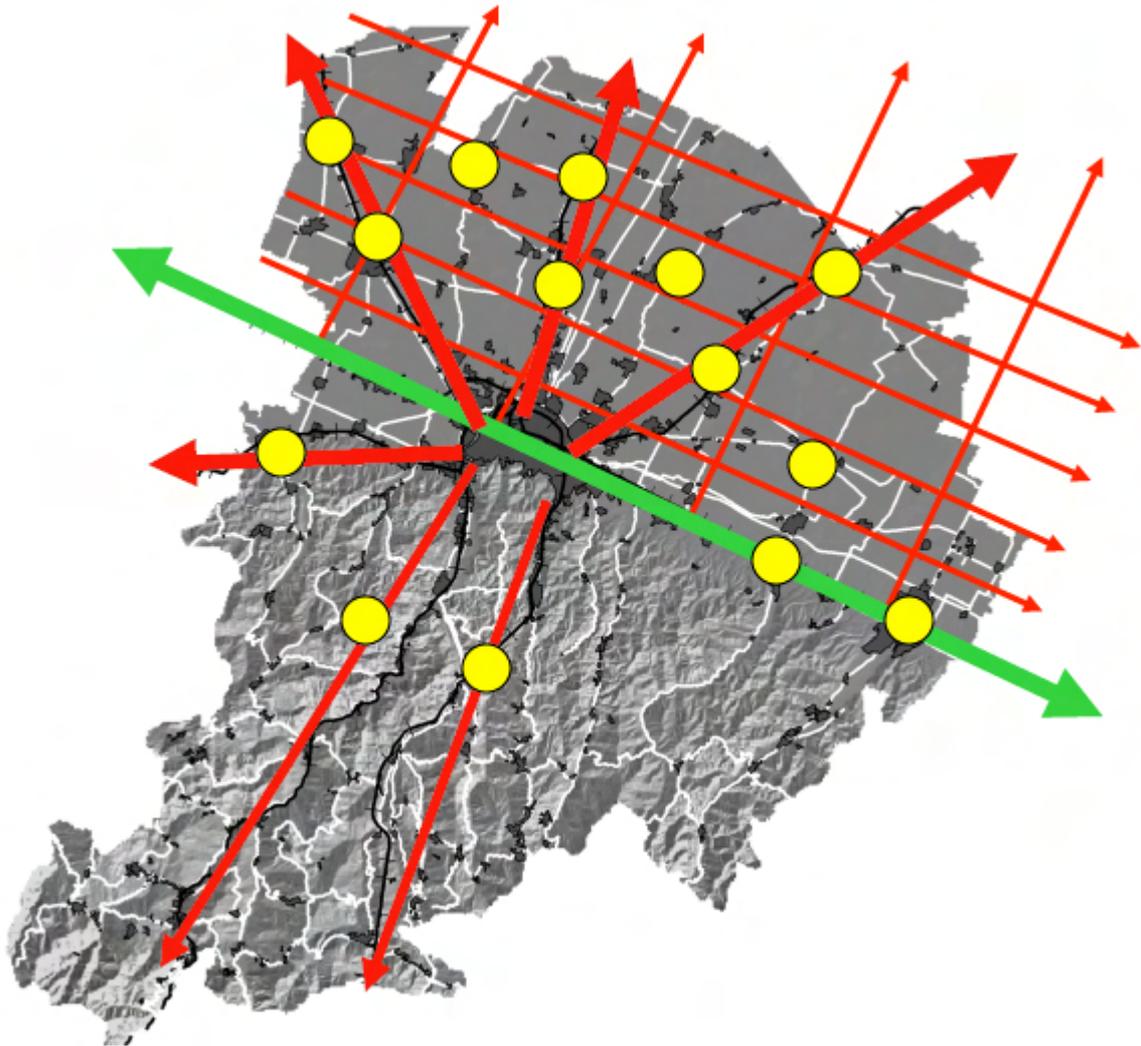
Illustration n°1 : Le cadre géographique : un territoire à la jonction de la plaine et de la montagne



Source : Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Bologna, 2004.

Dans la ville de Bologne et dans la plaine, sont concentrés 4/5 des habitants, du bâti, des entreprises et des employés (Ceccarelli et al., 2005, p.146). L'urbanisation du territoire s'est appuyée sur la structure constituée par la superposition d'une trame orthogonale d'origine romaine et d'une trame radioconcentrique d'origine médiévale. Aux intersections de ces deux trames s'est progressivement développée une série de villes et de bourgs qui constituent aujourd'hui un réseau de type polycentrique, structuré par le réseau ferroviaire. Le système industriel aussi s'est développé le long de ces axes.

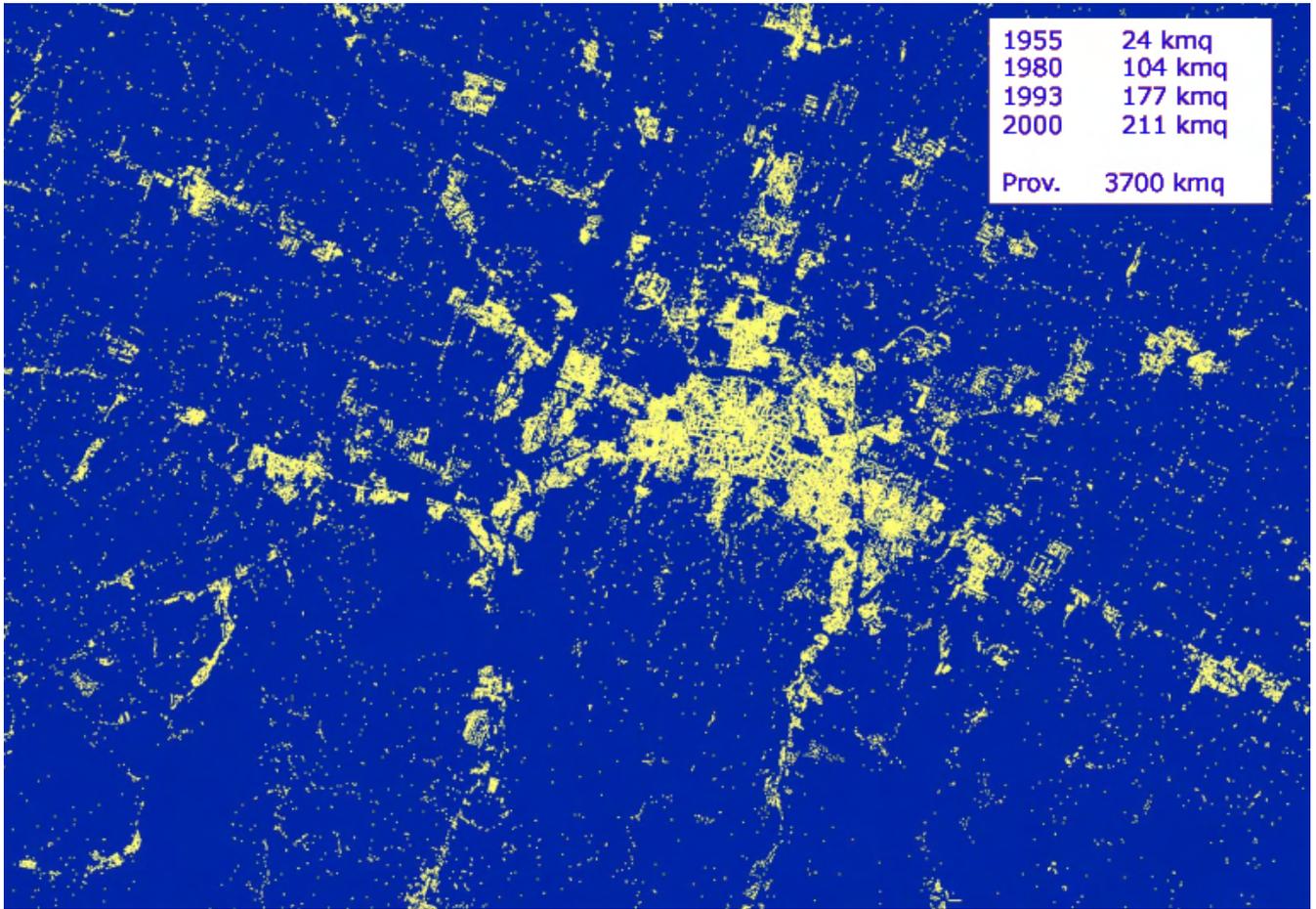
Illustration n°2 : L'organisation polycentrique de l'urbanisation



Source : PTCP di Bologna, 2004

Pendant les deux dernières décennies, Bologne a subi un processus intense de métropolisation, où la diffusion urbaine a été aussi alimentée par la relocalisation en périphérie des industries et des plateformes logistiques. Bien que l'industrie ne représente plus le secteur moteur de l'économie locale, l'implantation et le développement des aires dédiées à la production constituent encore l'élément fondateur de la structure spatiale de la conurbation bolognaise, ce qui détermine, par conséquent, certaines faiblesses fonctionnelles et environnementales comme la consommation de sol, la congestion, les émissions nocives, etc. (*Linee guida*, p.17).

Illustration n°3 : La diffusion urbaine autour de Bologne



Source : PTCP di Bologna, 2004.

1.2- Le contexte économique territorial: capitale régionale, villes moyennes et districts industriels

1.2.1- Une région métropolitaine⁸⁰ riche

Lorsque l'on pense aux régions les plus riches de l'Italie, c'est à l'Italie du Nord que l'on pense spontanément. Pourtant Bologne qui, à la différence de Milan ou de Turin, n'a pas connu, au début des années 1960, de manière massive, un développement de type fordiste, compte parmi les aires métropolitaines les plus développées.

⁸⁰ Le territoire de la région métropolitaine est assimilé ici à celui de la Province de Bologne.

Tableau n°1 : Indicateurs de richesse et de bien-être (2000)

	Province de Bologne	Emilie-Romagne	Nord-Este	Italie
Revenus par tête (millions de lires)	36,3	33,3	29,9	26,1
Consommation par tête (millions de lires)	29,3	28,1	27,1	22,6
Consommation d'énergie pour usage domestique par habitant(kWh)	1157	1121	1075	1053
Voitures immatriculées / 1000 habitants en 1999	55,5	48,5	44,6	40,1
Journaux vendus / 1000 habitants	84,2	70,9	65,5	49,9
Dotations d'équipements sociaux (indice)	139,7	104,1	103,3	100

Source : *Atlas delle competitività delle province*, 2000.

Ces performances du système économique local se traduisent jusqu'à la récente crise par une augmentation du taux d'activités (qui passe entre 1995 et 2000 de 48% à 53,1%) et par un taux de chômage de 3,1% alors qu'il est de plus de 10% pour l'ensemble de l'Italie (Provincia di Bologna, PTCP, *Quadro conoscitivo*, 2004)

1.2.2- Une région métropolitaine encore en partie productive⁸¹

L'industrie, le bâtiment et les travaux publics représentent encore un poids économique d'importance dans la Province de Bologne, avec 22,3% des entreprises et 36,1% des emplois en 2008 et ce malgré un léger tassement (24,2% des entreprises et 41,1% des emplois en 2001). En 2008, la seule industrie, avec 111 000 emplois, représente 10,1% des entreprises et 27,5% des emplois. Cette présence industrielle est comparable à celle des régions allemandes et est largement supérieure à la moyenne nationale italienne.

Les activités de production bolognaises sont organisées autour d'un petit nombre de filières :

- la mécanique (5 300 entreprises, 70 000 emplois, 63% du total des emplois) est spécialisée dans la fabrication de machines-outils, notamment de machines pour l'emballage) ; elle est organisée dans le cadre de petites et moyennes entreprises (dimension moyenne : 15,1 employés) ; elle connaît une diminution de l'emploi depuis et cette baisse s'est accentuée avec la crise⁸² ;
- la filière agro-alimentaire (5 200 entreprises, 34 000 emplois, 12,4% du total des emplois) rassemble le machinisme agricole (10 000 emplois) et le commerce (15 000), elle est organisée autour de coopératives (25,8% des entreprises) et, si elle n'a pas connu d'augmentation des emplois avant 2008, résiste mieux à la crise ;
- la filière de l'habitat (26 000 entreprises, 74 000 emplois et 18,3% du total des

⁸¹ Les données, sur lesquelles est fondée l'analyse qui suit, sont tirées de BOLOGNI L., GUAGNINI M., MAGNATTI P., RIGHETTI R. (coordinamento), *Innovazione e sviluppo*, Bologne, Piano Strategico Metropolitano, Tavola Innovazione e Sviluppo, 2012.

⁸² De 2001 à 2008, les emplois de cette filière ont baissé de 3%. Cette filière a particulièrement été touchée par la crise : de 2009 à 2011, le nombre d'entreprises a baissé de 5%, le chiffre d'affaires de -29,7% et la valeur ajoutée de -30,3%. Ce sont avant tout les sous-traitants qui subissent les effets de la crise.

emplois) regroupe à la fois des services (12 000 entreprises et 23 000 emplois), les entreprises de construction (11 000 entreprises et 32 000 emplois) et des firmes spécialisées dans la production de matériaux de construction (1 800 entreprises et 18 000 emplois). La croissance des emplois entre 2001 et 2008 est due principalement au secteur du Bâtiment et Travaux Publics et la crise a profondément marqué cette filière⁸³ ;

- la filière de la mode (5700 entreprises, 20 000 emplois et 18,9% du total des emplois) regroupe à la fois des entreprises de production (9800 emplois soit 8,7% du total) et de services ; la taille moyenne des entreprises est de huit employés, mais la filière comprend quelques grandes entreprises ayant une visibilité internationale ; la chute des emplois dans les entreprises de production (-14,8% entre 2001 et 2008) est compensée par la bonne tenue des activités de design et de services (+12%).
- la filière de la santé (8 500 entreprises, 29 000 emplois) regroupe des entreprises spécialisées notamment (4 600 emplois, soit 4,1% du total) dans la production de prothèses et des activités de services ; là aussi prédominent les entreprises de moins de dix salariés et la filière résiste à la crise en maintenant son niveau d'emplois.

1.2.3- Une activité tertiaire organisée autour des villes dont Bologne

Bien que connaissant une croissance explosive des emplois, paradoxalement le tertiaire continue à être pensé par de nombreux observateurs comme résiduel ou caractérisé par une productivité basse et des salaires peu élevés. Les facteurs de croissance dans le tertiaire sont le développement des services aux entreprises et la logistique d'une part, celui des services sociaux de l'autre. En 2008, le secteur tertiaire employait plus de 257 000 employés (63% des emplois).

- 73 000 emplois (28,5%) dans le commerce de gros et de détail,
- 24 000 (9,6%) dans l'hôtellerie et la restauration,
- 46 000 (17,8%) dans la logistique,
- 83 000 (32,1%) dans les services aux entreprises,
- 31 000 (12%) dans le Welfare, la culture et les loisirs.

Le secteur tertiaire, dont le poids dans l'économie locale est supérieur dans la Province de Bologne que dans les autres provinces de l'Emilie-Romagne, explique une meilleure résistance à la crise.

⁸³ Depuis 2008, l'on assiste à une baisse du nombre d'entreprise de 5%, du chiffre d'affaires (-17,7%) et de la valeur ajoutée (-27,6%) et ce malgré une augmentation des exportations.

La région métropolitaine de Bologne constitue une composante importante de ce que les économistes et les sociologues du développement local ont appelé la « *Troisième Italie* ». Jusqu'à la fin des années 2000, la croissance économique s'explique par la présence sinon de districts industriels du moins d'une série de clusters, qui par la suite résiste d'autant mieux à la crise qu'ils sont fondés sur des activités innovantes et intègrent une forte dimension de services. Aujourd'hui, les activités de production sont encore importantes, même si la capitale régionale, qu'est Bologne, s'est fortement tertiaisée à partir des années 1970. Plus de 87 000 entreprises actives ont été recensées dans le territoire provincial en 2005, dont environ 14% sont des activités manufacturières. Les services aux entreprises sont remarquablement développés, beaucoup plus que la moyenne nationale. Bologne se trouve à la septième place en Italie en termes de présence industrielle. Il s'agit notamment d'un système industriel de PME (environ 15 000, contre seulement sept grandes entreprises avec plus de 500 employés en 2004). La filière de la mécanique qui est encore aujourd'hui dominante au niveau de l'emploi industriel résiste moins bien à la crise que des filières en émergence (agro-alimentaire, santé et mode) qui associent production, conception et services. Enfin, il faut rappeler que les activités agricoles tiennent aussi une place importante dans l'économie locale (3,7% de la valeur ajoutée et 5,9% des emplois au niveau de l'ensemble de l'Émilie-Romagne) car elle est liée au dynamisme de la filière de la transformation des produits agro-alimentaires qui bénéficie de nombreuses AOC ou IGP (*Linee guida*, p.16-17). Depuis la crise, le développement local apparaît de plus en plus dépendant des activités de services (à la fois de services aux entreprises et de services à la population) et Bologne ; ville connue depuis le Moyen Age pour le rayonnement de son université et métropole pouvant s'appuyer sur un rayonnement de ses activités culturelles (dans le domaine de la musique notamment) et sociales (santé, urbanisme...), voit son rôle s'affirmer. L'attractivité de la région métropolitaine apparaît de plus en plus liée à la qualité de son cadre de vie, au caractère innovant de ses entreprises (de production comme de services), au rayonnement de ses services publics (enseignement supérieur, santé, culture), au dynamisme de son pôle de foire et à sa capacité à développer des politiques publiques à même de résoudre les problèmes de mobilité et d'environnement.

1.3- La diffusion des activités industrielles

Comme toutes les régions qui font partie de la « *Troisième Italie* », régions pour la plupart situées dans le Nord-Est ou le Centre du pays, l'Émilie-Romagne doit le succès de son développement au dynamisme de petites et moyennes entreprises qui, le plus souvent, se sont installées en dehors des villes (grandes et moyennes). Ce phénomène d'industrialisation diffuse est encore renforcé par l'importance de la filière agro-alimentaire dont le fonctionnement est étroitement lié au monde agricole et rural. Comme dans les autres régions comprenant des districts industriels, l'on assiste à une multiplication des lieux d'implantation des entreprises, les choix de localisation étant le fruit plus de stratégies entrepreneuriales que de choix des autorités publiques régionales et locales. Le Plan territorial de coordination de la Province de Bologne fait le constat de l'existence à côté de la diffusion urbaine d'une diffusion industrielle dont les effets négatifs sur l'environnement sont nombreux (multiplication des déplacements en voiture ou en poids lourds, pollution de l'air, des eaux et des sols). Alors que les noyaux d'habitations s'implantent au croisement des voies, l'industrie constitue une sorte de couronne au nord de la ville-centre.