Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 11 (1938)

Heft: 9

Artikel: Une reconstruction de quartier au centre de Turin

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-120755

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

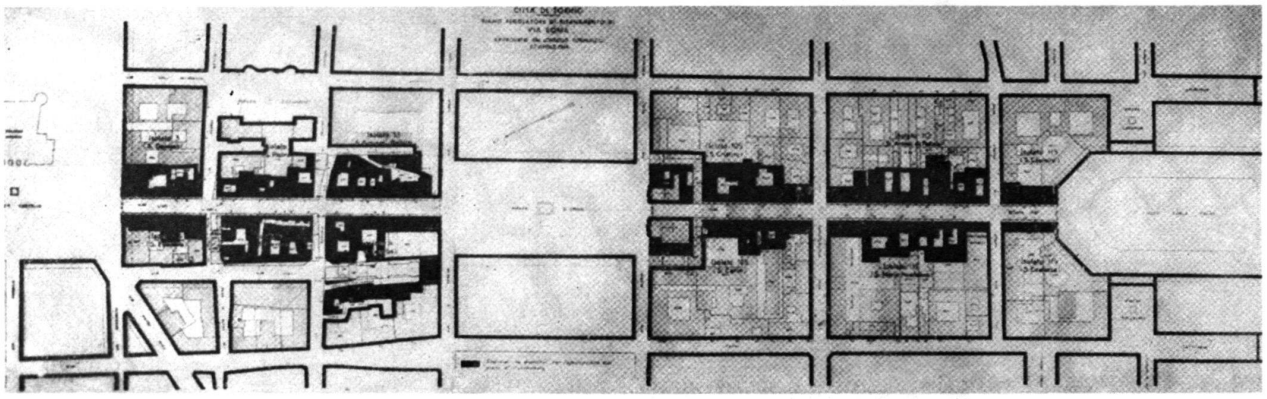
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

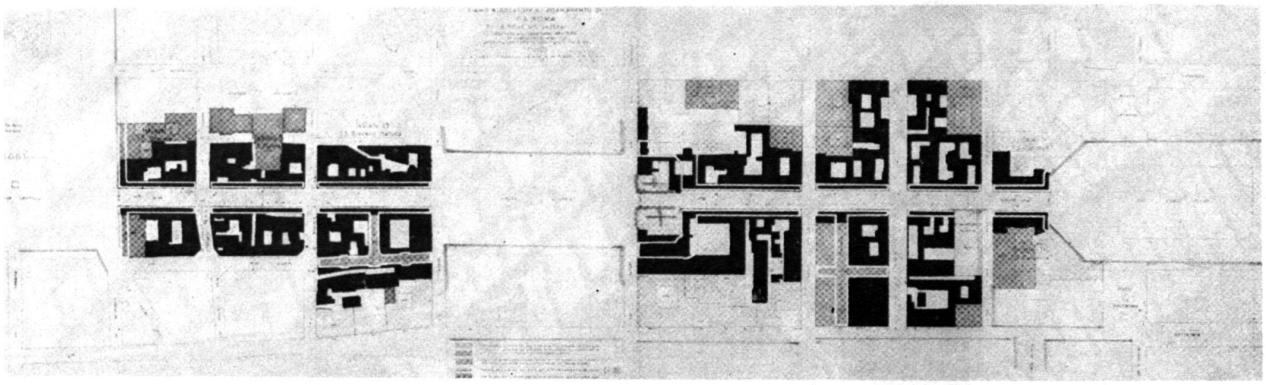
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

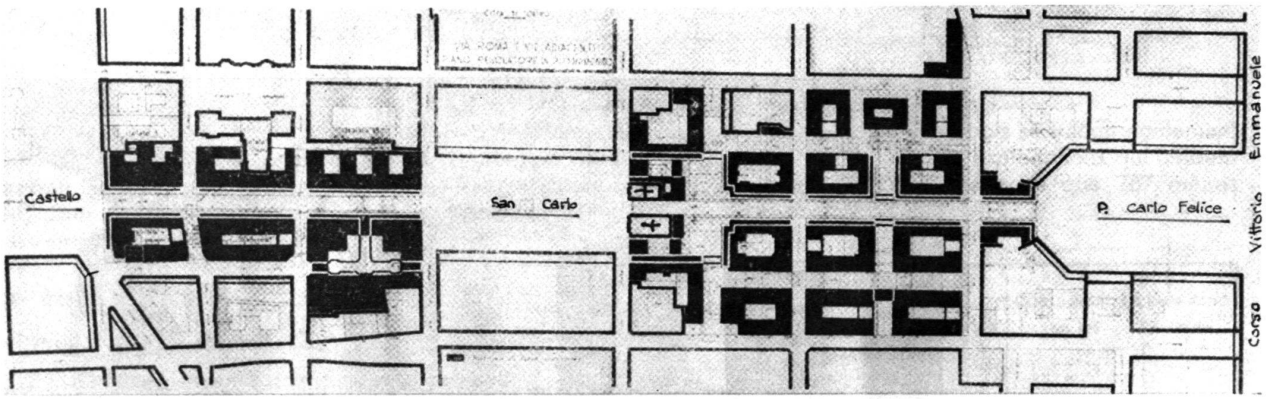
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



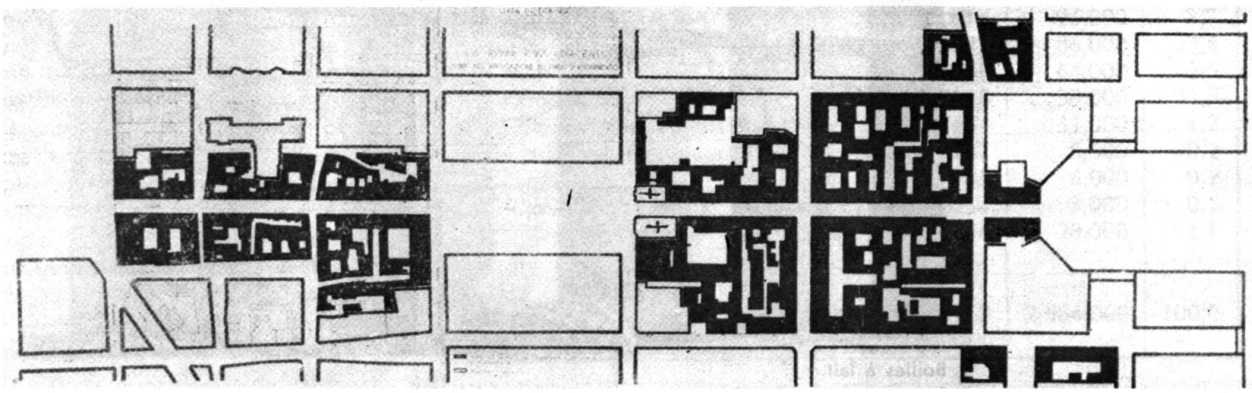
Le plan d'assainissement approuvé en 1914 (démolitions en noir).



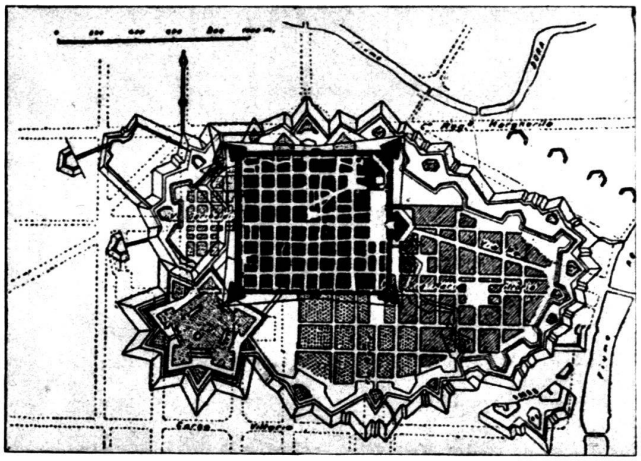
Le plan approuvé en 1926 (démolitions en noir).



Le dernier projet en exécution (reconstruction en noir).



La zone ci-dessus dans l'état ancien (démolitions prévues en noir).



Plan de Turin indiquant les anciennes étapes de son développement. En noir, la cité romaine dans laquelle la première partie de la via Roma est inclue. (Angle à droite en bas.)

UNE RECONSTRUCTION DE QUARTIER AU CENTRE DE TURIN

L'assainissement des vieux quartiers présente pour chacune de nos villes suisses des problèmes particulièrement compliqués et des difficultés souvent insurmontables dans le cadre du régime foncier actuel.

A Lausanne comme à Genève, le coût des expropriations est trop élevé pour permettre des opérations financières normales. La communauté doit faire la plus grosse partie des frais, sans espoir de récupérer plus tard les fruits de ce sacrifice, car l'opposition contre l'application du droit de superficie est tel que cet article du code restera longtemps encore lettre morte pour notre urbanisme suisse.

Nous devons donc considérer les nouveaux quartiers reconstruits comme des créations définitives ainsi que l'ont envisagé nos prédécesseurs lorsqu'ils ont construit les maisons que nous démolissons aujourd'hui. L'urbanisme ainsi envisagé est évidemment une chose rigide dont le caractère est en contradiction avec les leçons de l'histoire... Mais les affaires sont les affaires !

●

Les études de reconstruction du quartier de St-Gervais, à Genève, ont montré les obstacles d'une opération d'ensemble et il nous a semblé intéressant de montrer un exemple de même catégorie pris dans une ville qui n'a pas l'importance d'une capitale et où le problème se posait avec des facteurs plus difficiles encore.

●

Les projets

L'artère principale de Turin, ville au plan régulier, qui décèle son antique origine romaine, fut ouverte en 1615, par ordre du duc Charles-Emmanuel Ier à travers les constructions moyenâgeuses, de la Piazza Castello à la Piazza San Carlo.

Dès 1910, les études se succèdent pour la reconstruction de cette artère, baptisée en 1930 : Via Roma.

Un premier projet est approuvé par le Conseil communal, le 27 avril 1914. Le

Seconde étape de la via Roma.

plan fut refusé par le gouvernement qui demanda l'extension de la zone de reconstruction. Un nouveau projet fut finalement approuvé le 3 juillet 1930.

La première étape comportant la via Roma, entre le Castello et la Piazza San Carlo, fut réalisée du 18 mai 1931 au 28 octobre 1933. Pour la seconde étape, entre Piazza San Carlo et Piazza Carlo Felice, de notables modifications se révélèrent indispensables. Un concours fut alors ouvert par le podestat Thaon di Revel. Une quarantaine de projets furent présentés. Les diverses solutions présentées subirent l'examen des Services techniques de la ville, sous la direction de l'architecte Piacentini, appelé à suivre plus particulièrement ces études. Le projet définitif approuvé le 3 août 1935 fut immédiatement entrepris par les expropriations et ventes nécessaires.

Les nouvelles modalités du projet sont visibles sur les plans ci reproduits et comportent notamment :

Une double place axée sur la via Roma et située derrière les deux églises de la Piazza San Carlo. L'ancienne artère entre les deux églises est réservée aux véhicules et des passages couverts dégagent la circulation des piétons vers les angles de la grande Piazza. Un lotissement complètement modifié dans les rues bordant la via Roma et création de deux artères de 15 mètres de largeur, parallèles à la via Roma.

Les rues

L'architecture de la première étape est nettement traditionnelle dans le sens d'un formalisme quelque peu stérile. La seconde étape reste dans cet esprit, mais fait preuve d'une plus grande liberté qui dénote les qualités supérieures d'un architecte accessible aux besoins nouveaux. Les matériaux utilisés sont de premier ordre ; ainsi les colonnes du portique sont en marbre d'une seule pièce, de sept mètres de haut. (Voir photo ci-dessus.)

La largeur des rues est en général de 15 mètres ; celle de la via Roma est de 14 m. 80 (anciennement 11 mètres), plus deux largeurs de portiques de 5 m. 80 dans la première étape et 6 m. 20 dans la seconde. La hauteur des édifices est de 21 mètres à la corniche, plus deux étages en attique.

C'est le caractère commercial de la rue principale (via Roma) qui a incité les architectes à conserver sa largeur, dans l'idée qu'un élargissement lui enlèverait une partie de sa valeur. C'est aussi la raison pour laquelle il a fallu prévoir les deux artères parallèles afin de satisfaire aux besoins croissants de la circulation.

Travaux souterrains

L'utilisation du sous-sol pour des locaux à diverses fins était une nécessité en regard du coût élevé du terrain. La via Roma sera entièrement excavée dans la seconde étape, comme ce fut le cas dans la première. Lorsque se posera plus tard la question des communications souterraines, ce passage servira à la ligne du métro.

Délai et coût

Les délais pour la réalisation de la seconde étape sont fixés comme suit : Début des travaux, 3 juin 1935 ; fin des travaux, 5 avril 1958.

Cette dernière date est également celle de la pérennité du plan directeur de Turin, approuvé par loi du 5 avril 1908 (la validité étant de cinquante ans).

Pour la ville, le coût de l'opération sera d'environ 30 millions, différence entre les prix d'expropriation et ceux de revente, ainsi que les travaux de régie directe incombant à la ville.

Le coût des bâtiments prévus est dans l'ordre de grandeur de 80 millions, sans compter les travaux de viabilité et canalisations incombant directement à la ville. Le montant des expropriations est d'environ 70 millions.

Pour inciter l'industrie privée à participer à l'opération, une suppression des impôts durant vingt-cinq ans a été accordée pour les bâtiments construits selon le projet officiel.

●

La publication de ces travaux d'assainissement nous paraissait utile pour montrer que la cité devra toujours faire un sacrifice important pour se renouveler et rester à la hauteur des nécessités inéluctables de l'hygiène. Des réalisations d'une telle envergure sont le témoignage de la santé d'une communauté. Les villes qui vieillissent sans réaction effective sont condamnées au sommeil et signent elles-mêmes leur abdication. Hl.

La via Roma vue de la place Carlo-Félice.