OFFICE PROFESSIONNEL DE QUALIFICATION DES URBANISTES



TURIN · ITALIE

Turin réécrit ses règles et rebat ses cartes

Venez voir comment une métropole post-industrielle se réinvente

DU 8 AU 12
MARS
2027

Sommaire

- Présentation du PRG de Turin
- Histoire de l'urbanisme à Turin
- Le complexe Nuvola Lavazza à Turin
- Le Parco Dora
- Projet Spina et Porta Susa
- Le projet du Lingotto
- Le parc du Valentino
- Le site Unesco d'IVRAE
- Rencontre avec le Politecnico et l'Ordre des architectes et planificateurs de Turin

PRESENTATION DU NOUVEAU PRG DE TURIN
Par Caterina Quaglio (présentation en français)

Le PRG de Turin désigne le nouveau Piano Regolatore Generale (PRG), le plan d'urbanisme municipal qui redéfinit l'aménagement et le développement de la ville pour les décennies à venir.
Paolo Mazzoleni, assesseur à l'Urbanisme et au Plan Régulateur de la Ville de Turin, porte politiquement le dossier depuis le début.
Rappelons qu'en Italie, nous avons historiquement de très grandes communes qui englobent de grands territoires urbains. Le nouveau PRG est conçu à une échelle « ultra-communale », intégrent les communes limitrophes dans une logique de « Turin métropolitaine ».

Les grands jalons historiques du PRG de Turin

L'urbanisme turinois s'est structuré à travers plusieurs générations de plans régulateurs

- Le plan de 1959 : Conçu en plein "boom économique" italien, ce plan accompagnait la croissance démographique massive liée à l'expansion des usines Fiat. Il s'est rapidement avéré inadapté face à la crise industrielle de la fin du XX^{e} siècle.
- Le PRG historique de 1995 : Élaboré par les célèbres architectes-urbanistes milanais Vittorio Gregotti et Augusto Cagnardi, ce plan a servi de matrice à la métamorphose de Turin. Face à la fermeture progressive des sites de production, il visait à reconquérir d'immenses friches industrielles (les aree dismesse) libérant des millions de mètres carrés.
- Le nouveau PRG (approuvé fin 2025 / début 2026) : Après 30 ans d'application de la version de 1995, la municipalité a engagé une révision globale. Ce nouveau master plan intègre les enjeux écologiques actuels, la réduction de la consommation des sols et l'adaptation au changement climatique.

Les piliers de la régénération urbaine (Le plan de 1995)

Le plan de 1995 est reconnu à l'échelle européenne comme un modèle d'urbanisme stratégique fondé sur le partenariat public-privé.

- La transformation des friches (Les "Spine") : Le plan a structuré la ville autour d'un axe central (la Spina Centrale), rendu possible par l'enfouissement des voies ferrées qui divisaient la ville. Quatre grandes zones (Spina 1, 2, 3, 4) ont permis de créer de nouveaux quartiers résidentiels, des parcs et des infrastructures de transport.
- Le projet Lingotto : Emblème de cette méthode, l'ancienne usine emblématique de Fiat a été transformée en pôle multifonctionnel (centre de congrès, centre commercial, espaces culturels et universitaires) sous l'impulsion publique et avec l'aide de fonds privés.
- Les infrastructures et le métro : C'est grâce aux orientations du PRG de 1995 que la première ligne de métro automatique de Turin a été mise en service (pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2006).
- La trame verte (Le Parco Dora) : Le plan a permis de requalifier de grands sites sidérurgiques en parcs urbains d'envergure, à l'image du Parco Dora, qui conserve des structures industrielles comme témoins mémoriels.

Les orientations du nouveau Plan Régulateur

- La ville des 15 minutes : Le territoire est repensé autour de 34 quartiers dotés de services essentiels accessibles à pied en un quart d'heure.
- ZAN (Zéro Artificialisation Nette) : Le projet privilégie la régénération urbaine des espaces existants et du patrimoine actuel plutôt que l'étalement urbain.
- Grands pôles de transformation : Huit zones clés font l'objet de requalification, incluant la transformation de la gare de Rebudengo en pôle multimodal, la création d'infrastructures vertes le long des cours d'eau et le développement de la cité de l'aérospatiale sur le Corso Marche.
- Protection du commerce local : Le plan introduit des restrictions pour empêcher la transformation de rez-de-chaussée commerciaux en habitations et impose des limites strictes aux nouveaux centres commerciaux.

HISTOIRE DE L'URBANISME A TURIN

Une balade urbaine piétonne pour comprendre le plan urbain de Turin

L'histoire de l'urbanisme à Turin s'articule en grandes phases majeures avec une spécificité, le plan original de l'antiquité romaine encore très prégnant

- L'Antiquité romaine (Augusta Taurinorum, Ier siècle av. J.-C.) : fondation sur un plan orthogonal strict en damier (castrum), organisé autour du croisement du cardo maximus et du decumanus maximus(toujours visible près de la Porta Palatina).
- Le Moyen Âge : densification organique et resserrement de l'habitat à l'intérieur des remparts, altérant le tracé romain par des ruelles étroites et l'implantation de structures féodales et religieuses.
- L'affirmation de la capitale (1563) : le transfert de la capitale du duché de Savoie de Chambéry à Turin amorce une planification volontariste sous les ducs, inspirée de la maille romaine.
- L'âge d'or baroque (XVIIe-XVIIIe siècles) : sous l'impulsion d'architectes comme Ascanio Vitozzi, Carlo et Amedeo di Castellamonte, Guarino Guarini ou Filippo Juvarra, la ville s'agrandit par percements et extensions géométriques (ampliamenti), créant les grandes places monumentales (Piazza Castello, Piazza San Carlo) et les axes rectilignes.
- La période napoléonienne et néoclassique (début XIXe siècle) : démolition des fortifications médiévales, création de grands boulevards arborés (corsi) et rationalisation des espaces publics.
- Le statut de capitale de l'Italie (1861) : adoption de plans régulateurs modernes pour absorber la croissance administrative et bourgeoise.
- L'ère industrielle (fin XIXe - XXe siècle) : essor fulgurant lié à la FIAT (1899), provoquant une expansion ouvrière périphérique massive, des cités-usines et des transformations fonctionnalistes.
- La métamorphose post-industrielle (fin XXe - XXIe siècle) : après la crise de la mono-industrie, le plan régulateur de Vittorio Gregotti et Augusto Cagnardi (1987-1995) et les Jeux olympiques d'hiver de 2006 enclenchent la reconversion des friches industrielles (comme le Lingotto rénové par Renzo Piano) et la création de la Spina Centrale.

LE COMPLEXE NUVOLA LAVAZZA

(Projet terminé, opérationnel et ouvert au public depuis son inauguration officielle le 8 juin 2018)

Conçu par l'architecte Cino Zucchi et réalisé avec la participation de l'entreprise de construction Impresa Mattioda Pierino e Figli S.p.A. Ce complexe constitue un exemple emblématique de réaménagement du patrimoine industriel et de projet urbain mixte. Érigé dans le quartier d'Aurora, ce site moderne intègre les sièges administratifs de la marque de café, un espace événementiel niché au cœur d'une ancienne centrale électrique réhabilitée, ainsi qu'un musée d'entreprise ouvert au public.

- Patrimoine préservé : La réaffectation d'une ancienne centrale électrique démontre comment le bâti industriel historique peut s'adapter aux dynamiques tertiaires actuelles
- Impact de quartier : Ce pôle a insufflé une nouvelle centralité économique et culturelle le long de l'axe de la Via Bologna, participant activement à la résilience et à la régénération du tissu urbain



La centrale


Le centre nuvola Lavazza

LE PARCO DORA, au nord du quartier Antique

Le grand projet du Parco Dora est globalement achevé et ouvert au public depuis 2012. Cependant, en tant que poumon vert dynamique de la ville de Turin, le parc fait l'objet d'extensions, de modernisations Il est l'un des emblèmes majeurs de la reconversion urbaine de Turin. Établi sur une ancienne friche industrielle de 456 000 m² (l'une des plus grandes d'Europe continentale), ce projet a transfiguré le paysage des usines sidérurgiques et pneumatiques historiques (notamment de Fiat Ferrière et Michelin) en un pôle récréatif et culturel futuriste.

Un aménagement structuré en 5 zones distinctes

Le génie du projet réside dans le découpage en cinq lots chacun préservant l'identité et les vestiges de l'activité ouvrière passée :

1. La zone Vitali : C'est le cœur névralgique et spectaculaire du parc. Elle abrite une halle couverte de 300 mètres de long, soutenue par de gigantesques poteaux en acier rouge. Cet ancien atelier de décapage fait office de place publique abritée, idéale pour le skate, le basketball ou les marchés, quelle que soit la météo.
2. La zone Michelin : Développée sur les berges de la rivière Dora Riparia, cette section met en avant la nature et la détente. Une grande prairie paysagère mène à une passerelle piétonne surélevée qui relie les deux rives. Son repère visuel est une impressionnante cheminée de refroidissement conservée.
3. La zone Ingest : Caractérisée par une série de jardins thématiques imbriqués dans les anciennes structures en béton armé, créant un contraste saisissant entre végétation grimpante et murs bruts.
4. La zone Valdocco : Située sur une dalle recouvrant en partie les voies de circulation, elle offre de grands espaces gazonnés et de larges promenades.
5. La zone Mortara : Elle assure la transition avec les nouveaux axes routiers (notamment le tunnel routier souterrain) tout en prolongeant la canopée verte.

PROJET SPINA et LA PORTA SUSA, sur l'un des grands axes Nord-sud

Initié par le Plan Régulateur de Turin en 1995, ce projet d'envergure a transformé une fracture ferroviaire historique de 12 kilomètres coupant la ville du nord au sud en un immense boulevard urbain et un pôle de transport multimodal

1. Le concept de la "Spina Centrale"

La Spina (l'épine) est née de l'enterrement des voies ferrées (le Passante Ferroviario) qui séparaient la ville en deux depuis plus d'un siècle. Les voies ont laissé place en surface à un grand boulevard arboré et à quatre zones de requalification urbaine majeures :

- Spina 1 : Requalification résidentielle et tertiaire au sud.
- Spina 2 (Porta Susa) : Le cœur décisionnel, tertiaire et le hub d'interconnexion de transports.
- Spina 3 : Reconversion de friches sidérurgiques en un immense poumon vert, le Parco Dora.
- Spina 4 : Zone de couture urbaine au nord, axée sur la régénération de friches industrielles en espaces d'activités mixtes.

2. Le rôle central de la gare de Porta Susa (Spina 2)

La nouvelle gare de Torino Porta Susa, achevée par l'agence Silvio d'Ascia Architecture, AREP et Alberto Magnaghi, sert de point d'orgue architectural et de hub d'échange pour la haute vitesse.

- Conçue comme une galerie de verre et d'acier longue de 385 mètres (la longueur d'un TGV), elle s'intègre parfaitement à la trame piétonne de Turin.
- La verrière monumentale intègre des cellules photovoltaïques pour capter l'énergie solaire.
- Elle assure l'interconnexion fluide entre les réseaux ferrés (TGV, régionaux), le métro, les bus, les taxis et les parkings souterrains.

3. Les impacts urbains majeurs autour de Porta Susa

Le secteur de la Spina 2 est devenu le nouvel axe directionnel et économique de Turin. On y trouve de grands repères contemporains comme le Gratte-ciel Intesa Sanpaolo, haut de 167 mètres, la Cittadella Politecnica : L'extension de l'École Polytechnique de Turin, les OGR (Officine Grandi Riparazioni) : Anciens ateliers de réparation ferroviaire réhabilités en un immense pôle culturel, d'innovation et de concerts.

LE LINGOTTO dans les quartiers industriels sud

Le projet de reconversion du Lingotto à Turin. Si l'usine de Fiat construite en 1923 est dès le départ un remarquable exemple d'intégration industrielle, elle est aujourd'hui un cas mondial emblématique de renouvellement urbain et de reconversion industrielle.

Réalisé par l'architecte Renzo Piano entre 1983 et 2002, ce projet phare visait à transformer un immense site industriel obsolète en un pôle urbain multifonctionnel sans détruire son enveloppe historique.

- Mixité fonctionnelle : Le site intègre aujourd'hui un centre de congrès, un immense centre commercial, deux hôtels, des bureaux, des espaces universitaires et la Pinacothèque Agnelli.
- Conservation patrimoniale : L'architecture extérieure monumentale en béton armé a été préservée, tout comme la Pista 500 : La célèbre piste d'essai sur le toit qui a été transformée en un jardin suspendu géant ouvert au public
- Modernisation architecturale : Renzo Piano a ajouté des structures contemporaines suspendues en verre, notamment la bulle ("La Bolla") servant de salle de réunion et l'écrin de la Pinacothèque.
- Accessibilité et transports : Le complexe est directement connecté au réseau de métro de Turin, désenclavant ainsi le quartier du reste de la ville.
- Impact urbain : Le projet a transformé une enclave industrielle fermée en un espace public dynamique, impulsant la transition de Turin d'une cité industrielle vers une métropole culturelle et de services.



Rampe accès à la piste d'essai.



Rampe d'essai sur le toit



Pinacothèque Agnelli

LE PARC VALENTINO, en lisière du Pô, dans le secteur du Lingotto

le Parc du Valentino à Turin est considéré comme un espace public et paysager majeur, en pleine mutation pour passer d'un modèle de parc historique et routier à une infrastructure écologique, sociale et culturelle intégrée.

1. Un héritage historique et paysager

- Ancien territoire de chasse de la Maison de Savoie (XVIIe siècle), il est transformé au milieu du XIXe siècle pour devenir le premier grand jardin public de Turin.
- c'est un palimpseste urbain qui juxtapose la nature, le château baroque (Castello del Valentino, patrimoine UNESCO), le Borgo Médiévale (reconstruction historique du XIXe siècle) et des pavillons d'expositions universelles.

2. Le tournant contemporain : Désimperméabilisation et "dépavage"

- Critique de l'ancien modèle : Pendant des décennies, le parc a souffert d'une trop forte emprise de l'automobile (allées larges, stationnement, traversées rapides et Grand Prix historique).
- Le projet de régénération (PNRR / LAND Italia) :
  - Suppression de dizaines de milliers de mètres carrés de bitume (environ 65 000 m²) au profit de revêtements perméables (en calcesuzzo) et de nouvelles pelouses (plus de 20 000 m²).
  - Réduction de la largeur des boulevards (réduits à 9 mètres) pour redonner la priorité absolue aux mobilités douces (piétons, vélos).
  - Plantations massives (centaines de nouveaux arbres et arbustes) pour lutter contre les îlots de chaleur urbaine et stimuler la biodiversité.

3. Connexion au fleuve et géographie urbaine

- Situé le long de la rive gauche du Pô (en bordure du quartier dense de San Salvario), il joue le rôle de "centre de gravité" de la trame bleue et verte de Turin.
- Sa situation valorise sa connexion avec les mobilités douces, reliant le centre-ville historique aux parcs situés plus au nord (Parc Michelotti, Réserve de Meisino).

4. Mutation en pôle culturel ("VALE")

- Le projet global intègre la réhabilitation de Torino Esposizioni (accueillant une nouvelle Bibliothèque Civique Centrale et un théâtre) et la mise en réseau des universités (le Castello del Valentino abrite une partie du Politecnico di Torino).
- La suppression de barrières physiques et de clôtures vise à rendre l'espace plus poreux, démocratique et ancré dans le quotidien des habitants.



Château Valentino

LES PROJETS D'URBANISME D'IVREA, au nord de Turin

IVREA se caractérise pour avoir eu un PDG de l'entreprise de machines à écrire, entre 1938 et 1960, Adriano OLIVETTI, qui a implanté dans cette ville des réalisations architecturales exemplaires, modernistes et dont l'influence a largement dépassé la sphère industrielle, puisqu'il a été président de l'Institut National de l'Urbanisme et rédacteur en chef de la revue Urbanistica.
Les projets tournent principalement autour de la mise en valeur et de la gestion de son héritage de cité industrielle du XXe siècle, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.
Plan de gestion 2025-2030 : projet en cours : Un nouveau plan stratégique a été adopté fin 2025 pour régir le développement, la participation citoyenne et l'innovation autour du site UNESCO.

Le modèle urbanistique d'Olivetti conçue entre les années 1930 et 1960 sous l'impulsion d'Adriano Olivetti et de grands architectes italiens présente un urbanisme associant harmonieusement les espaces de production (comme le long de la Via Jervis), les logements ouvriers, les services sociaux et les infrastructures culturelles.
Gestion et réhabilitation contemporaines passe par la Carta per la qualità : Un outil réglementaire local qui protège le patrimoine architectural moderne tout en guidant les transformations urbaines nécessaires dans le centre et les quartiers historiques.

1. La gestion du site UNESCO (2025-2030)

Le nouveau Plan de Gestion 2025-2030 du site « Ivrée, cité industrielle du XXe siècle » a été officiellement finalisé et validé en collaboration avec la Fondazione Santagata.
L'objectif est d'Intégrer l'ancienne utopie industrielle d'Olivetti dans l'économie moderne tout en protégeant les architectures phares (comme les Officine ICO ou l'unité résidentielle Talponia).

2. Restauration de monuments historiques majeurs

Le projet phare concerne le Palazzo Giusiana, un édifice historique du centre-ville qui était fortement dégradé.

3. Mobilité durable et accessibilité (« Ivrea Facile »)

La ville a déployé un large plan de restructuration de la voirie pour un budget de près d'un million d'euros.

Le Sommaire de la visite
- La ville industrielle du XXe siècle
- La valorisation des quartiers ouvriers dans la périphérie d'Ivrea
- Le premier plan d'urbanisme à l'échelle d'un vaste territoire : le plan de la Vallée d'Aoste
- L'Institut national d'urbanisme

Le Parcours de la visite
- Rencontre thématique et début de la visite : ancienne bibliothèque du Centre des services sociaux
- Promenade autour de la Via Jervis, du côté de la Via Monte Navale et de Talponia
- Visite de "Talponia" et entrée dans l'appartement-musée
- Secteur du Palazzo Uffici et visite du Palazzo Uffici
- quartiers de Canton Vesco et de Bellavista
- Zone industrielle de San Bernardo

Un expert en patrimoine culturel et rédacteur du dossier de candidature à l'UNESCO, accompagné par un architecte, concepteur architectural ayant suivi la réalisation et la rénovation des bâtiments Olivetti en Italie, en collaboration avec les concepteurs originaux des usines de la période rationaliste.
Visite en Français

CARNET LOGISTIQUE

DEPART LE LUNDI 8 MARS 2027

Pour le déplacement à Turin vous avez deux options de transport :

- Un départ de Lyon en bus depuis le parking de la gare TGV de l'aéroport de Saint Exupéry heure à préciser (aux alentours de 7h30)
- Un Acheminement libre avec un rendez-vous fixé à Turin à l'hôtel à 14h

Pour l'hébergement

B&B HÔTEL Torino Président ***

- Prix de base chambre double (cf. tableau Tarifs)
- Chambre individuelle : + 200 €

Pour la restauration

- Petits déjeuner à l'hôtel compris dans le prix
- Pour les déjeuners et diners : LIBRE

Pour les visites

- Visite à pieds, déplacements en bus ou transports en commun en fonction des sites de visites prévus (détails fournis le lundi 8 mars à 14h)
- Notre première rencontre est déjà programmée le lundi 8 mars à 15h , nous serons reçus par l'architecte-urbaniste Caterina Quaglio, membre de l'équipe de l'adjoint à l'urbanisme de la ville de Turin qui nous présentera le nouveau PRG de Turin, en français.

RETOUR LE VENDREDI 12 MARS 2027

Départ de Turin en bus vers 15h, arrivée Gare TGV de l'aéroport Saint Exupéry vers 20h

TARIFS		
DEPART	Type de chambre	
LIBRE	CH DOUBLE	1 100,00 €
LIBRE	CH INDIVIDUELLE	1 300,00 €
LYON	CH DOUBLE	1 200,00 €
LYON	CH INDIVIDUELLE	1 400,00 €

Tarif réduit urbanistes qualifié.es à jour – 100 €

Départ de LYON en bus

Départ le lundi matin du parking de la Gare TGV de l'Aéroport Saint Exupéry

Départ vers 15h00 de l'hôtel. Retour direct, avec un arrêt en cours de route, pour une arrivée dans la soirée (vers 20h) à Lyon St Exupéry,

Le prix de base comprend :

- Le transport en autocar grand tourisme depuis Lyon
- L'hébergement en hôtel***
- La taxe de séjour
- Les petits déjeuners
- Les déplacements en Bus pour les visites sur place
- L'assurance annulation

Le prix de base ne comprend pas :

- Le supplément chambre individuelle : + 200 €
- Les déjeuners et les dîners
- Toutes les prestations non mentionnées dans « le prix comprend »

Autres Départs à la charge du voyageur

Rendez-vous à Turin 14h à l'Hôtel

Le prix de base comprend :

- L'hébergement en hôtel***
- La taxe de séjour
- Les petits déjeuners
- Les déplacements en Bus pour les visites sur place
- L'assurance annulation

Le prix de base ne comprend pas :

- le transport départ/Turin
- Le supplément chambre individuelle : + 200 €
- Les déjeuners et les dîners
- Toutes les prestations non mentionnées dans « le prix comprend »

Organisme de formation n° 84381043438 - Attestations sur demande - Non certifié Qualiopi

INSCRIPTION AVANT LE 30 NOVEMBRE

Fiche inscription à retourner à : contact@opqu.org

RENSEIGNEMENTS AU 06 43 04 20 48