

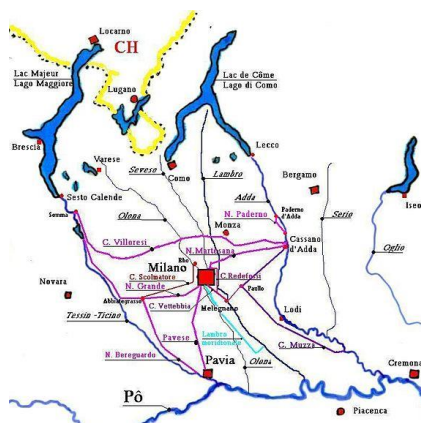
# Equilibre local dans le contexte urbain milanais

## 1. Un équilibre fragile de quartier construit par l'histoire autour de la Darsena et ses influences successives

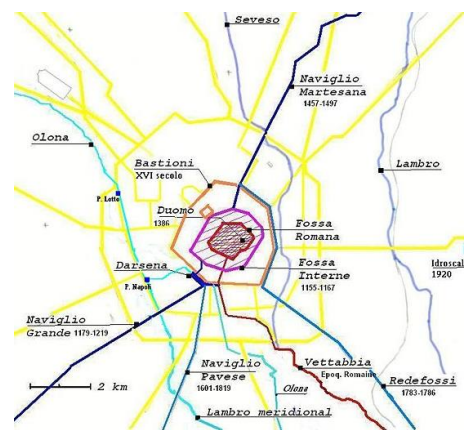
### A. Origines et rôle portuaire jusqu'aux années 1970

Milan est dite "in mezzo a molte acque" (au milieu de beaucoup d'eaux), car elle est placée à proximité de différentes voies navigables que sont les rivières de Tessin, Adda, Olona, Lambro, Nirone et Seveso. Cette position particulière a donné lieu, dès le XII<sup>ème</sup> siècle, au développement de canaux dans un but initialement défensif, puis à destination de l'irrigation. La première partie construite en 1179, appelée Naviglio Grande, navigable un siècle plus tard, deviendra un véritable axe de transport et de communication. Resté un des canaux les plus importants du réseau, il est visible aujourd'hui encore, amenant l'eau du Tessin à Milan par le Sud-Ouest. Sa zone d'arrivée, à l'époque appelée Laghetto di (étang de) Sant'Eustorgio, est au pied du célèbre clocher de la basilique Sant'Eustorgio. Il correspond à l'actuel bassin que nous appelons Darsena (traduction italienne de « quai » au sens d'embarcadère). Au XIII<sup>ème</sup> siècle, elle acquiert un véritable statut de port de commerce, accueillant l'arrivée de nouvelles denrées et révolutionnant la vie dans la région. La construction du Naviglio Pavese, second canal encore visible aujourd'hui, débutera en 1359, mais sera le dernier à s'achever (inauguration en 1819 sous Napoléon). Il permettra, via la Darsena de Milan, de relier le lac de Côme au port fluvial de Pavia d'où le Tessin mène au Pô et à la mer Adriatique.

#### MILAN DERIVE LES EAUX QUI L'ENTOURENT POUR L'IRRIGATION



#### DARSENA = CENTRE NEURALGIQUE DU RESEAU



Carte 1 – Milan et son réseau de canaux Source : Entretien Gianni Beltrame, historien

En 1386 avec le commencement du chantier pharaonique de la cathédrale de Milan, la Darsena s'avère trop éloigné du centre pour satisfaire l'acheminement des tonnes de marbre, gravier et sable. Le bassin sera alors raccordé au cercle de fossés internes également appelé « Cerchia dei Navigli » (frontières médiévales de la ville), pour décharger au plus près les matériaux pour le chantier. Cependant, il fallut alors attendre l'invention de la « conca » (traduction de « bassin ») ancêtre de l'écluse, en 1439 pour palier à la différence des hauteurs d'eaux. Alors la Darsena devint le centre névralgique du réseau de canaux urbains, en tant que point de départ ou d'arrivée des 5 grands canaux de la ville.

Depuis le XVIème siècle le réseau de canaux milanais est progressivement recouvert, pour construire les remparts espagnols, pour satisfaire les hygiénistes et les idéaux de la ville néo-classique contre les cours d’eaux publics. Les activités de transports de marchandises restent cependant indispensables au développement de la ville, c’est pourquoi entre 1830 à 1840 sont réalisées des expériences pour surmonter la lenteur de la navigation due à la fragilité des berges et à la faible largeur des canaux. Puis, différentes propositions se succèderont pour libérer le secteur urbain de la Darsena et y permettre la construction de grands boulevards (déplacement total du port à Rogoredo au Sud-Est de la ville ; séparation entre port de commerce et port industriel...). Mais malgré le coût des marchandises qui ne cesse de s’élever et la vitesse de transport de la concurrence (trains, camions) qui pèse toujours plus, le trafic du Naviglio Grande au quai dépassera encore 70 navires par jour jusqu’en 1936, avec l’acheminement des matériaux (sable, graviers, briques) utilisés pour les constructions urbaines. Dans les années 60, la Darsena de Milan est le treizième port d’Italie. Finalement, les projets de reconstruction du port de Milan plus au Sud ne verront jamais le jour et c’est en mars 1979 que la dernière péniche s’amarrera au quai pour délivrer la dernière cargaison de sable, marquant la fin de l’utilisation commerciale des canaux milanais.



Figure 1 - Évolution de la Darsena de 1954 à 1964 Source : Google Images

## B. Intégration au paysage urbain et impact sur le quartier

Au cours du XIXème siècle le quartier est très populaire. Il est réputé pour ses violences, ses trafics et sa population misérable. Mais il est également une source d’inspiration pour de nombreux peintres dont Ferrari et De Pisis.



Figure 2 : Exemple de peintures du XIXème siècle de la Darsena Source : Entretien Gianni Beltrame, historien

A cette époque, le port devient un haut lieu de la force ouvrière, car les canaux facilitent les échanges commerciaux, l’arrivée de matériaux et d’énergie pour les industries et les artisans. La Darsena est alors le 3<sup>ème</sup> port d’Italie en termes de poids/quantité de biens déchargés. Il participe à rendre le quartier propice aux commerces et aux foires. Également très utilisé durant les périodes de guerres pour l’acheminement de matériel militaire, il fut ensuite colonisé par les activités sportives et de loisirs. Ainsi, dans les années 50, les Navigli deviennent des espaces de baignades, de courses nautiques et supportent un véritable engouement pour le canotage (aviron, canoë) comme on peut le voir sur les photos suivantes.

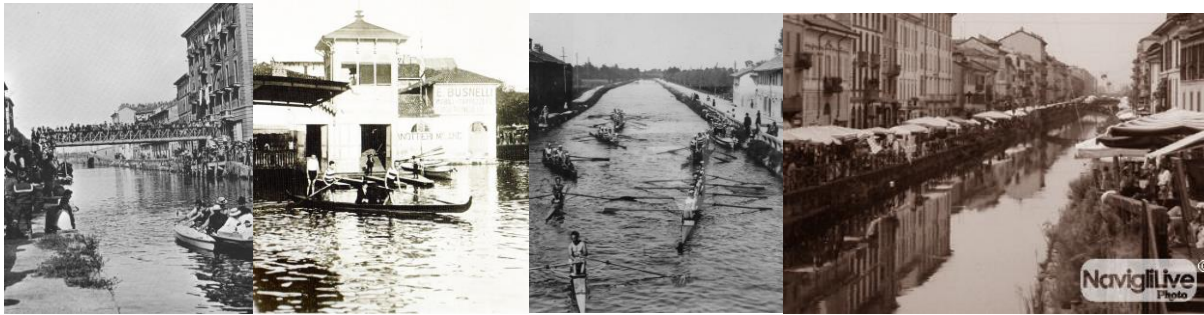


Figure 3 : Navigli, espaces de loisirs nautiques Source : Exposition « Milano tra due guerre » 13/12/13-13/02/14

A partir des années 70, le quartier, jusqu'alors cœur populaire de Milan, se densifie progressivement et se diversifie dans le type d'activités qu'il accueille. En 1980, la nouvelle école des beaux-arts (NABA) s'y installe, développant des activités liées au design. En parallèle, le phénomène de désindustrialisation et l'arrêt des activités portuaires laissent place à un phénomène de gentrification. Les nouvelles classes moyennes apprécient le quartier pour son caractère historique, son calme et ses activités de divertissement. Cette zone à la fois symbole historique des canaux milanais et de la production artisanale se transforme peu à peu en quartier d'artistes bohèmes, tout en développant ses activités de loisirs, de divertissements et accueille progressivement des activités de débauche nocturne (phénomène appelé « movida »).

Figure 4 : Darsena aux pieds des remparts espagnols / Source : Entretien Ginai Beltrame



Initialement construite adossée aux murs de fortifications espagnols, la Darsena en a conservé sa forme particulière de banane. A l'invention de la « conca » en 1439 le mur a été percé pour permettre le passage en direction des fossés internes. Puis c'est sous la domination de Napoléon que le cercle des bastions espagnols (Cerchia dei Bastioni) fut détruit pour laisser place à une « circonvallazione » surélevée permettant aux piétons et carrosses de circuler.

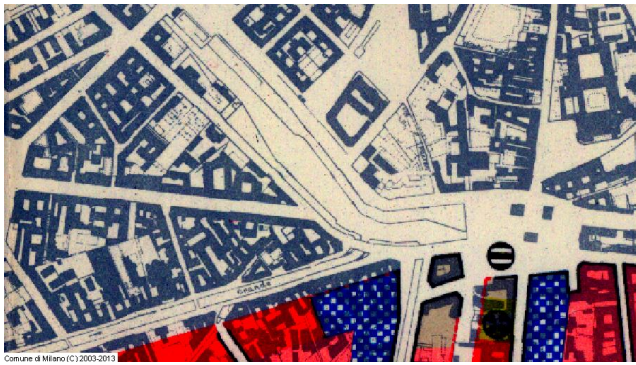
Au cours des derniers siècles, la forme du bassin de la Darsena s'est adaptée aux besoins (quai plus large pour le déchargement, ouverture Ouest pour la partie plaisance...) le bâti à proximité s'est densifié, la conca di Viarenna a été couverte et l'îlot réaménagé en parc, la place XXIV Maggio, couverte également, a été adaptée aux tramways, puis à la dense circulation automobile... Suite aux extensions de 1920, le bassin mesure aujourd'hui environ 750 m de long.



1884



1910



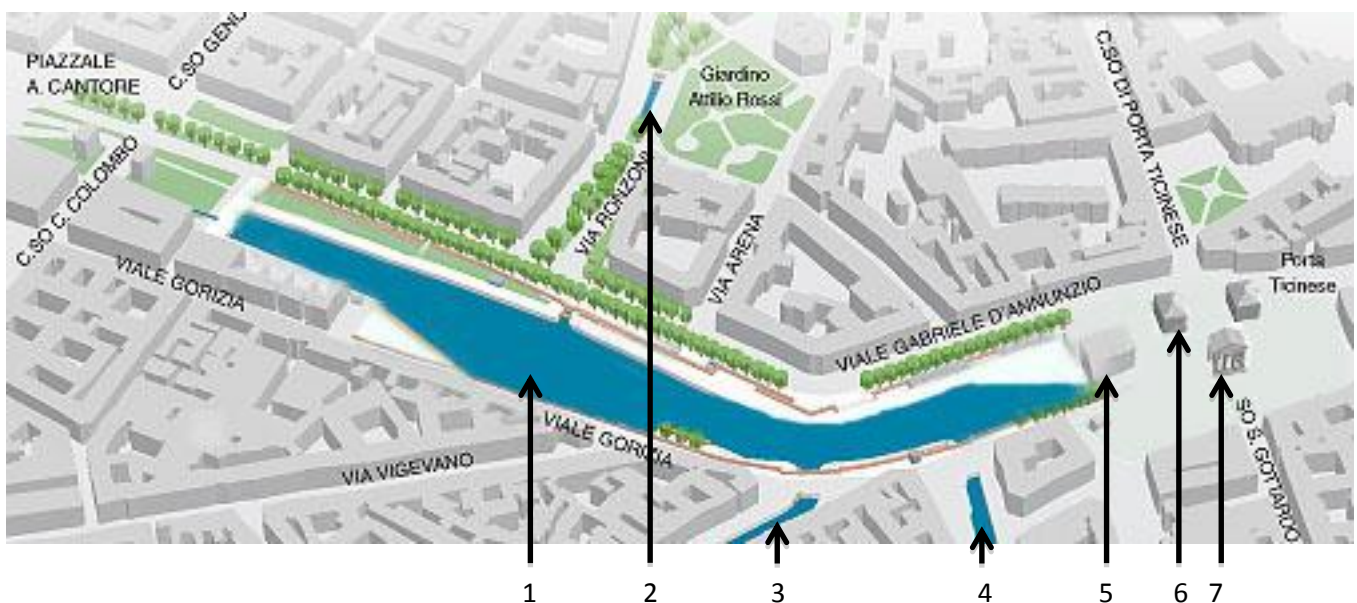
1953



De nos jours

Figure 5 : Evolution de la Darsena au cours du temps  
Source : Portail cartographique de la commune de Milan

Sur la carte suivante, il est possible de localiser les différents éléments de l'espace urbain de la Darsena.



- |                                      |                                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>1</b> bassin de la Darsena        | <b>5</b> marché                     |
| <b>2</b> bassin de la conca Viarenna | <b>6</b> maisons de péage           |
| <b>3</b> Naviglio Grande             | <b>7</b> arche de la porta Ticinese |
| <b>4</b> Naviglio Pavese             |                                     |

### C. Abandon et équilibre d'intérêts : la Darsena de 1980 à 2000



Entre souvenirs industriels et populaires, puis artisans d'arts et classes moyennes, le quartier des navigli a bien changé.

A l'Ouest de la Darsena, la gare ferroviaire de la Porta Genova et son parvis sont un centre de transports en commun (1). L'ensemble est aujourd'hui en projet de réhabilitation. La zone adjacente auparavant industrielle (2) est depuis les années 2000

transformés en ateliers, studios, écoles, salles d'expositions... Tout un complexe où les grandes enseignes de la mode, de la communication et de l'image se retrouvent : Pomodoro Foundation, Armani Theatre, Superstudiopiù, Scala Ansaldo Workshops, Bergognone 53, dans des bâtiments retravaillés et signés par des grands noms de l'architecture comme Tadao Ando, Michele De Lucchi et Giancarlo Piretti.

Au Nord-Est, c'est davantage une zone religieuse et culturelle de Milan (3) avec les Basiliques de Sant'Eustorgio et de San Lorenzo Maggiore, les colonnes et le portique romain, la porte médiévale et le parc adjacent...

Aujourd'hui, le circuit Naviglio Grande → Darsena → Naviglio Pavese reste la seule partie de la ville où l'eau continue de couler à ciel ouvert, du Tessin au Pô. Ce caractère unique que confèrent les canaux à ce quartier reste notamment exploité pour la navigation touristique. Des itinéraires sont effectivement proposés par des associations pour partir à la découverte des traditions culturelles et la beauté artistique des bords de canaux milanais. Puis, tandis que l'aviron et autres activités de canotages restent en vogue sur les navigli Grande et Pavese, leurs berges accueillent des itinéraires cyclables. Tous les derniers dimanches de chaque mois c'est, d'autre part, l'occasion aux rives du Naviglio Grande, de se transformer en lieu de marché d'antiquités et d'objets de collection sur plus de 2 kilomètres.

A proximité, les rez-de-chaussée des bâtiments accueillent traditionnellement des activités artisanales, des commerces d'antiquités et des services de proximité. Puis, ils ont progressivement été remplacés par des services et commerces de divertissement (bars, pubs, cafés, restaurants, clubs, discothèques...) plus spécifiquement encore, sur les rues qui bordent les canaux. Depuis 2007, sous impulsion municipale, une partie du quartier est devenue une zone de circulation limitée (ZTL) pour favoriser les déambulations piétonnes.

Cette progressive transformation des activités dans la zone, ont en parallèle influencé le renouvellement des résidents locaux et le profil des usages, les nouvelles activités principalement nocturnes attirant particulièrement de nombreuses populations en soirée. La pression du nouveau marché de l'immobilier a impliqué des hausses de loyers importantes et des spéculations foncières.

Ce quartier historique des Navigli et de la Darsena a alors été traversé, entre 1980 et 2000, par de multiples tensions liées à ces changements. Des conflits ont pris forme entre légalité et illégalité (commerce de rue, dégradation de biens, trafic de drogue, sentiment général d'inquiétude et d'insécurité des résidents), entre qualité de vie et « movida » (quartier de vie nocturne, influençant le profil des nouveaux résidents, la saleté, le bruit, les petits actes de vandalisme et de violence, les abus du « droit de dormir ») ou encore, entre traditions et modernité (boutiques existantes et historiques expulsées, renouvellement des résidents, rues désertes pendant la journée, annulation des racines historiques et culturelles). Les contrastes d'intérêts entre les différents acteurs de la vie locale ont alors inévitablement débouché sur une multiplication des oppositions : notamment entre Italiens et étrangers, résidents et usagers, résidents, jeunes et opérateurs de sites...

Du côté des institutions, le quartier des navigli ne semblait pas présenter d'intérêt nécessitant une attention particulière. Or, comme l'évoque Laure Jacquet dans sa thèse : il n'y aurait de projet urbain que lorsqu'il y a une inconnue, une incertitude « problématique », une situation insatisfaisante et le souhait de résoudre cette situation. Car le projet lui-même s'établit en réponse à cette situation : « une réalité à produire, par une action réfléchie, c'est-à-dire par une transformation possible, désirable et contrôlée, à une situation marquée à la fois par une incertitude « quant à ce qui pourrait et devrait être fait » est par « l'obligation de faire quelque chose » » (Dewey, 1993 [1938] : 232-233 cité par Bidet, Truc, Quéré, 2011 : 26). Donc, sans perception d'une situation « problématique », les institutions ont, à cette époque, grandement délaissé la zone de la Darsena.

D'autre part, la loi régionale du 6 avril 1995 souscrite par la Provincia et il Comune di Milano, qui prévoit que pour modifier l'image actuelle de la zone, il est nécessaire de faire un plan paysager unique, capable de sauvegarder l'intégrité de l'aire (Darsena, Naviglio Grande et Pavese) assurait le respect des sites, mais allait parallèlement rendre toute restauration, transformation et entretien délicats.

D'une part, cet abandon des institutions s'est caractérisé par un vieillissement graduel et une lente dégradation des canaux et du quai. Quand d'autre part, leur « laisser faire » politique a fait place à une sorte d'autorégulation des conflits entre acteurs de la zone, chacun étant contraint de « faire-avec » la présence et les intérêts des autres.

## **2. Un projet municipal d'ampleur dont l'opportunité spatiale de la Darsena est devenue un talon d'Achille**

### **A. Darsena : opportunité spatiale pour mise en œuvre d'un projet municipal global**

#### **Contexte de développement urbain à partir de 1980<sup>4</sup> : une tendance à la ville dense**

Jusqu'aux années 70, la ville de Milan était le lieu d'immigration le plus attractif d'Italie méridionale. Mais, entre 1981 et 2001, les données socio-économiques de la région de Milan ont beaucoup évolué. Les aspirations aux logements changent, passant du modèle citadin (appartement) au modèle de la maison unifamiliale en campagne et le prix des logements au m<sup>2</sup> dans le centre augmente. Ainsi, le phénomène d'étalement urbain est assez remarquable, et même si Milan conserve une certaine stabilité démographique, sa province perd 3,4% de population sur la période. Côté économique, Milan subit les transformations productives et le passage de la grande entreprise aux petites et moyennes entreprises pour lesquelles les stratégies de localisation territoriale se diversifient. Entre 1981 et 2001, le nombre d'entreprises augmente, notamment celles des secteurs tertiaires, de la mode et de la finance ; la province de Milan gagne 7 % d'emplois.

Ces évolutions socio-économiques posent le problème des déplacements domicile-travail entre périphéries et centre. « Là où le système des transports est conçu comme radial, les exigences en termes de déplacements domicile-travail deviennent orbitales. » obligeant les travailleurs à recourir aux moyens de transport particuliers, notamment la voiture. Ainsi, quand l'urgence d'après-guerre pour la région urbaine milanaise était de répondre aux besoins en logements, dans les années 80 à 2000, elle était d'organiser le développement urbain et le système de transports de façon à limiter la congestion du trafic due aux migrations pendulaires.

Cette période correspond également au processus de métropolisation de Milan, avec dès 1987, la volonté de créer un gouvernement métropolitain, capable de favoriser la compétition de Milan au niveau international. Cependant, même si ce projet a été appuyé par la loi nationale de décentralisation en 1990, son établissement n'a jamais vu le jour, notamment sous l'influence des conditions socio-économiques milanaises changeantes. « La crise et le déclin de la grande industrie fordiste, fait sortir de la scène locale certaines des grands industriels comme Falck et Marelli, affaiblissant les liens socio-économiques entre ville-centre et périphérie. » Or, dans ce contexte de forts changements du système productif et de renouvellement des élites économiques et sociales les intérêts des acteurs urbains se sont fragmentés plus qu'unifiés. D'une part, la ville-centre se sent peu concernée par les problèmes de désindustrialisation de la périphérie, et préfère gérer son processus de forte tertiarisation et d'attrait d'investissements étrangers. Et d'autre part, les acteurs économiques sont plus intéressés par des projets de développement urbain précis que par la création d'un interlocuteur institutionnel unique à l'échelle de la métropole. Ainsi, sous

---

<sup>4</sup>METROPOLISATION ET PLANIFICATION URBAINE DANS UNE PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT DURABLE, rapport intermédiaire de post-doctorat, juillet 2006, Floridèa DI CIOMMO, CSTB le futur en construction, 66 p.

l'influence des liens sociaux et économiques affaiblis, la forte rivalité institutionnelle entre gouvernement de la ville-centre et province ne s'est pas désamorcée au cours du temps.

La municipalité de Milan dans ce contexte a abordé une manière plus souple de planifier et de réaliser le développement urbain, notamment en relançant la construction de logements dont 35% à loyer modéré pour répondre au manque. Cette intervention sur la ville a été très critiquée car la réalisation des projets urbains détachés les uns des autres et négociés systématiquement avec des promoteurs de l'immobilier privé, dont l'objectif est la maximisation du profit, pénalise l'élaboration d'une vision d'ensemble. « On est en train de remplir la ville de manière fragmentée et peu coordonnée », souligne le président de la bourse immobilière de la CCI, Antonio Pastore.

En 1997, l'arrivée de M. Albertini à la tête du Palazzo Marino (mairie de Milan) va marquer un changement important dans la politique milanaise, le passage d'une « politique de mots » à une « politique des faits » dit-on. « Le cas M. Albertini constitue une phase de transition particulièrement délicate, après les années de Tangentopoli et l'indistincte parenthèse du Conseil municipal de Formentini. Au cours de sa récente histoire, Milan avait rarement traversé une si longue période d'inertie administrative, de paresse sur le plan des projets. »<sup>5</sup>

#### Développement urbain sous M. Albertini : gestion de l'importante circulation comme priorité

*« Milan avait besoin de bien autre chose, qu'il me manquait un « grand projet », une « grande idée », un « grand rêve » pour la ville. » explique le maire M. Albertini lors d'une interview, or d'après lui, « il s'agissait d'adapter les services et la structure de la ville à son rang et à son prestige dans le monde, à une forte poussée vers la croissance et l'innovation »*

Dans cet objectif, plusieurs grands projets ont vu le jour : réalisation du réseau urbain inter gares, avec dix kilomètres de voies ferrées et sept gares (après plus de vingt ans d'impasse) et du quartier Santa Giulia, réhabilitation de Portello, où se trouvait la vieille usine Alfa Romeo, de la zone de Bovisa, redéveloppement de la zone Garibaldi-Repubblica, création du plus grand centre d'exposition du monde à Rho-Pero, désaffectation de la gare de Porta Genova... Mais surtout, l'équipe municipale développe une véritable vision d'ensemble pour gérer le trafic et le stationnement au centre de Milan. Par la mise en place de parcours à circulation privilégiée qui permettent l'entrée et la sortie du centre sans pour autant encourager sa traversée, leur projet devait permettre une bonne accessibilité au cœur de Milan, sans le congestionner. Ces cinq grosses « épingles » de circulation prioritaire quadrillant l'accès au centre par les différents côtés de la ville devaient desservir de multitudes de parkings souterrains le long du parcours. Le stationnement souterrain devait permettre l'embellissement et la mise en valeur des espaces publics en surface et quelquefois d'apporter, en plus des places « à rotation », des réponses aux manques de stationnement pour les riverains.

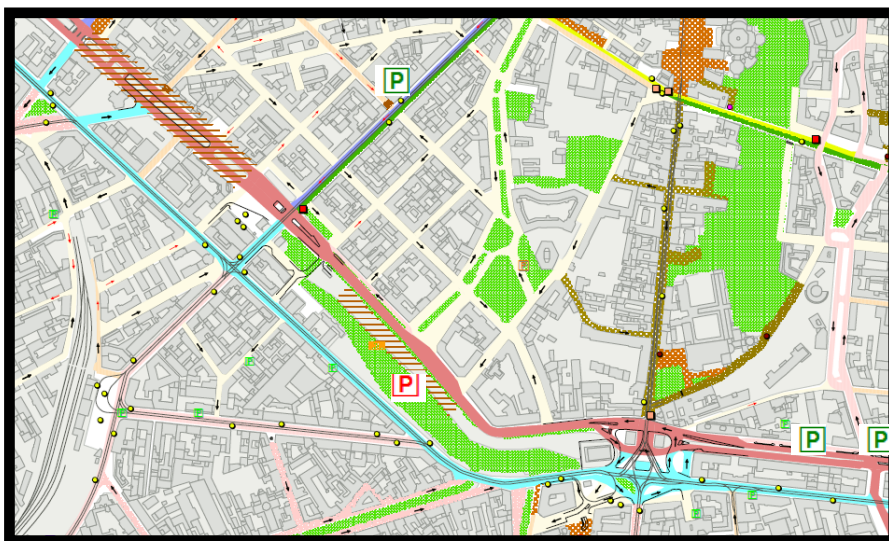
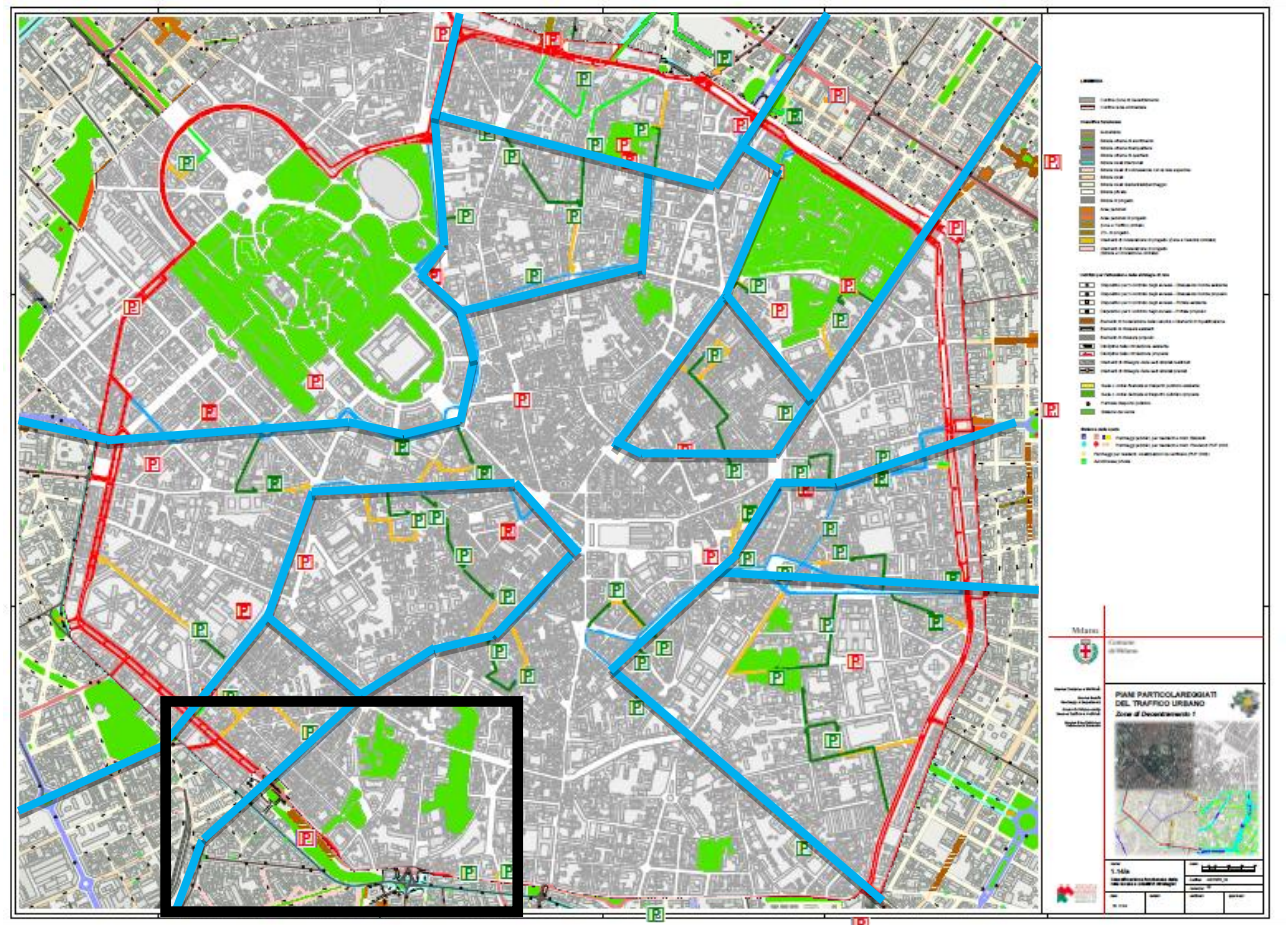
Giorgi Goggi, adjoint aux transports à l'époque, nous explique aujourd'hui « Ici il y a 7 millions d'habitants qui viennent de jusqu'à 80 km de Milan pour travailler, il n'y a pas assez de trains ni de places en périphérie qui permettent de venir à Milan (seulement 15 000 places) et ils ne peuvent pas venir en vélo !! Ce sont donc 500 000 voitures qui rentrent à Milan tous les jours. Alors il fallait faire quelque chose ! » Ce projet devait donc impliquer la création de 264 parkings pour accueillir 60 000 véhicules en sous-sols. Cette vision d'envergure a rapidement reçu l'appellation de « Il sogno di Albertini » (le rêve d'Albertini), car pour faciliter la réalisation rapide et efficace de tous ces projets d'accessibilité/mobilité pour Milan, il demanda au gouvernement en place l'obtention des pouvoirs de commissaire extraordinaire de Milan. « J'ai demandé au gouvernement les pouvoirs de commissaire extraordinaire pour le problème urgent de la circulation et de l'environnement justement parce que, dans une situation aussi complexe et

---

<sup>5</sup> Gabriele Albertini avec Carlo Maria Lomartire DANS LE BUREAU DU MAIRE, Neuf ans à la direction d'une métropole qui change, POLITICA, GUARDAMAGNA EDITORI, 2006, 232 p.

conflictuelle, cette urgence est apparue, dans les faits, ingérable.» explique t-il<sup>7</sup>, « Je me suis en somme procuré une sorte de dictature électorale sectorielle ». Giorgio Goggi, nous précise aujourd’hui en quoi ces pouvoirs modifiaient la donne :

« Les décisions n’étaient approuvées que par le maire lui seul sans passer en conseil ou en commission. Et comme je n’étais pas d’accord avec ça, au vu du risque d’abus, je communiquais toujours en commission des transports du conseil communal pour les expliquer les tenants et aboutissants de ces décisions... et finalement elles ont très peu souvent suscité l’opposition »



### INDIRIZZAMENTO PARCHEGGI

#### LEGENDA:

- P Parcheggio a uso pubblico fuori sede stradale a tariffazione oraria
- P Parcheggio a uso pubblico fuori sede stradale di progetto realizzabile in P.F.
- LOOP
- Itinerario di raggiungimento parcheggi - DA BASTIONI
- Itinerario di raggiungimento parcheggi - DA LOOP
- Itinerario in uscita

Figure 4 : Projet municipal pour la circulation urbaine  
 Source fond de plan : Giorgio Goggi Réalisation : Noémie Humbert



### Darsena, opportunité foncière intégrée au projet de quartier

Dans le quartier des navigli, les questions de circulation sont particulières, car avec le développement de la « movida », l'attraction de population est grande. En été, la zone est rendue piétonne le soir pour sécuriser et valoriser la marche à pied et la circulation est gérée par des agents de police municipale. Cependant, « ces agents sont souvent payés par les propriétaires de club » explique Giorgio Goggi « et souvent dans la nuit ils rentrent chez eux [en échange d'avantages financiers] et laissent les videurs/bodyguards de clubs gérer l'entrée » octroyant des droits d'entrée dans la zone pour les taxis et limousines de leurs clients. « A l'époque de notre projet de piétonisation de la zone avec des plots régulateurs de circulation, ceux qui étaient contre nous c'était la police municipale de la zone ! Parce que, comme les gérants de club, ils avaient beaucoup d'intérêts à perdre avec cette opération ». « Aujourd'hui, la mise en place des plots de circulation a été réalisée, mais ils sont quasiment jamais levés » (ils permettent le passage). Quant aux solutions de stationnement à proximité, elles étaient très limitées car aucun parking public n'existait dans le quartier. Les navigli étaient une zone sans lois, hors de contrôle où le stationnement sauvage était plus que problématique, notamment en cas de passage des secours.



Figure 6 : Vue de la Darsena et ses environs dans les années 70, espace libre dans une zone dense  
Source : [www.skycrapercity.com](http://www.skycrapercity.com)

Dans ce contexte, la proximité de l'espace foncier vierge de toute construction, qu'était l'espace de la Darsena, représentait une véritable opportunité. Rare zone non bâtie de la ville-centre et pouvant facilement s'intégrer au projet municipal de circulation, vu sa proximité de l'épingle de circulation prioritaire Sud-Ouest, la Darsena pouvait devenir la solution aux problèmes de la zone. « Le maire Albertini, niant toute valeur historique à la zone et n'y voyant que la valeur monétaire potentielle, demande en mai 2003 la mise en œuvre du chantier de construction d'un parking souterrain de 713 places à rotation »<sup>6</sup>. Giorgi Goggi défend de son côté « qu'on ne voulait pas simplement faire le parking mais aussi réaménager

<sup>6</sup> <http://www.lepetitjournal.com/milan/societe/55804-milan-mais-quest-il-advenu-de-la-darsena.html>

l'espace pour limiter la circulation et rendre la Darsena belle et accessible, mais pas en voiture... c'était quelque chose d'important, un véritable aménagement de lieu symbolique de la ville, pas seulement un parking ! ». Le projet pour la zone comprenait d'ailleurs deux autres espaces pour le stationnement public (vers la Piazza Arcole et vers l'Auditorium de Milan – Orchestra Sinfonica di Milano, Giuseppe Verdi, repérés en orange sur la carte ci-dessous).

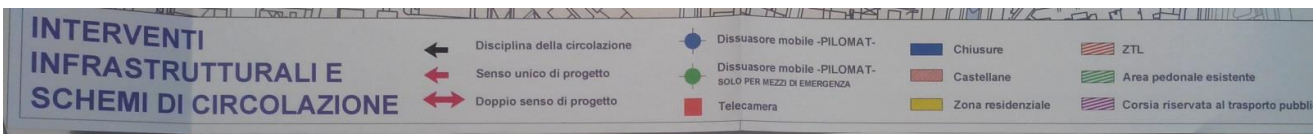


Figure 7 : Schéma du projet de circulation du quartier Navigli

Source : Entretien Giorgio Goggi

## B. Darsena : projet sans concertation qui déstabilise le fragile équilibre local

Comme le souligne Paola Savoldi, chercheur au Politecnico di Milano, la dynamique d'intervention citoyenne dans les projets urbains est très peu développée à Milan. Lors d'une conférence milanaise du printemps 2014<sup>7</sup>, en accord avec Matteo Bolocan (DASTU, Polimi) et Alessandro Maggioni (cooperative edilizie), Jolanda Romano, auteure et professionnelle de la participation au sein de l'agence Avventura urbana à Turin, explique dans son texte « Cosa fare, come fare. decidere insieme per praticare davvero la democrazia » que depuis bien longtemps politiciens et administrateurs milanais ont du mal, et sont en quelques sortes méfiants, des processus de participation. Pour M. Albertini, maire de l'époque « Il reste de toute façon évident qu'il faut écouter tout le monde et travailler à contenter tout le monde : cela peut être utile, et sert à relâcher les tensions des attentes, mais c'est impossible. »<sup>8</sup> Ainsi, il n'y eut jamais aucune des majorités politiques de la ville qui décida d'engager un processus de débat et de participation publique pour accompagner la création et/ou la mise en œuvre des projets de parkings souterrains. La transformation de la Darsena n'échappa pas à cette « règle ». Mme Savoldi explique que aucun maire (au sens de municipalité), ni M. Albertini, « ni Mme Moratti, ni M. Pisapia, au-delà des 'gestes' qu'ils peuvent avoir appuyé ou sollicité » n'ont « jamais eu la volonté de partager une telle décision avec les citoyens ».

<sup>7</sup> D'après un échange de messages électronique avec le professeur Savoldi du Politecnico di Milano

<sup>8</sup> Gabriele Albertini avec Carlo Maria Lomartire DANS LE BUREAU DU MAIRE, Neuf ans à la direction d'une métropole qui change, POLITICA, GUARDAMAGNA EDITORI, 2006, 232p

L'histoire de la requalification de la Darsena, enclenchée avec ce projet de parking souterrain, a donc confirmé l'idée que les expériences participatives dignes d'intérêt et sérieusement prises en compte par les institutions à Milan ne sont pas plus développées que dans les autres municipalités italiennes.

Seulement voilà, une vraie position idéologique contre les parkings s'est développée et n'a pas cessé de s'alimenter jusqu'à présent, argumentant notamment que ces nouveaux parkings allaient attirer de plus en plus de circulation... Or, même si la construction des parkings prévus dans tout Milan par la municipalité a fait des remous dans bien des cas, celui de la Darsena a été un véritable catalyseur de l'implication citoyenne et médiatique. Ce projet de parking sous le bassin a fait l'effet d'un « pavé dans la mare », perturbant brutalement l'équilibre local et faisant ressurgir toutes sortes de réactions de la part de la population locale, qui se mobilisa spontanément autour de la Darsena pour défendre et proposer de multiples points de vue et projets. L'effervescence et la variété des formes de participation (comités d'oppositions, critiques, pétitions, conférences, recours judiciaires, contres projets...) n'ont pas pour autant été prises sérieusement en compte. D'ailleurs, leur manque de coordination, voire leur contradiction réciproque a compliqué leur prise en compte par les instances publiques.

Ce véritable débat spontané alimenté au cours des ans est indéniablement présent au regard des publications : Mots de recherche « Darsena di Milano »

- sur Google : environ 337 000 résultats
- sur Youtube : environ 5 810 résultats
- dans les archives numérisées des journaux de l'année 2001 à aujourd'hui :
  - « Corriere della sera » : 1 135 résultats (<http://archiviostorico.corriere.it/#>)
  - « la Repubblica » : 2 093 résultats (<http://ricerca.repubblica.it/>)
  - « Il sole 24 ore » : 92 657 résultats (<http://www.ilsole24ore.com/>)
  - « Il Giornale » : 321 résultats (<http://www.ilgiornale.it/#>)
  - « Arcipelago Milano » : 87 résultats (<http://www.arcipelagomilano.org/>)

**Après avoir bien compris les éléments qui ont participé à la construction de cet espace milanais et le contexte de développement de l'intense débat public spontané qui l'entoure depuis ces quinze dernières années, nous allons maintenant pouvoir étudier le système d'acteurs ainsi mis en mouvement. Nous tenterons de comprendre les origines de la mise en action des acteurs, l'interdépendance des idéologies défendues et les méthodes d'actions utilisées, leur réseau de relations et leur(s) projet(s).**

# PARTIE II : Mise en mouvement du jeu d'acteurs urbains

---

L'espace urbain de la Darsena définit comme notre territoire d'étude « est appréhendé comme un territoire vécu, un milieu où vivent des ensembles humains, un espace constitué d'une mosaïque d'organisations politiques et administratives »<sup>9</sup>. Autour de cette mosaïque d'organisations politiques gravite un véritable complexe multi-acteurs (au sens développé dans l'ouvrage d'Aide à la décision pour l'aménagement du territoire : « caractérisé par les interactions des groupes organisés sur un territoire donné »). Or, nous avons choisi d'étudier les dynamiques de ces groupes d'acteurs autour de la Darsena pour tenter de comprendre pourquoi et comment cet espace urbain est devenu un tel objet de débat milanais. D'après Claude Giraud, dans l'ouvrage « Concepts d'une sociologie de l'action, Introduction raisonnée »<sup>10</sup>, pour l'étude des dynamiques d'acteurs « ce sont les actes qui intéressent : en saisissant la portée et la conséquence » or, l'acte d'engagement dans l'action nous paraît être l'un des plus forts.

→ **Commençons par comprendre la construction de ce système d'acteurs en étudiant ce qui a mené les uns et les autres à l'action.**

## 1. Un système d'acteurs construit en réponse à la situation et selon des motifs d'engagement propres

→ **Pour comprendre les motivations amenant à devenir « acteur », que nous dit la théorie ?**

D'après l'ouvrage du Certu<sup>11</sup>, « les raisons du comportement des individus sont plus que multiples, elles sont infinies. Il est donc très difficile de comprendre les raisons des comportements. C'est pourtant le passage obligé pour rendre compte de l'action. » Cet ouvrage propose une approche à travers l'analyse stratégique, se focalisant sur l'acte de construction par les acteurs. La première phase de cette analyse est l'observation de la mise en action des acteurs. Pour Weber, cela revient à comprendre le sens que l'acteur donne à son action, par l'intention qu'il confère à ses actes, c'est-à-dire saisir les raisons subjectives de l'action.

Or, pour comprendre les facteurs de mise en action la théorie nous indique de multiples indices. Certains auteurs parlent de « désirs » (ce vers quoi l'acteur aspire), d'autres de « besoins supposés de la nature humaine », d'autres encore de « préférences individuelles », ou d'« enjeu », d'« intérêts », de « normes », ou de « valeurs ». Comment y voir clair ? Il semblerait que « de façon schématique, les motifs comportementaux de l'acteur (et/ou les incitations à agir) sont de deux ordres : l'intérêt et les valeurs »<sup>10</sup>, dans les deux cas, l'acteur est libre de ses choix et orienté vers la seule satisfaction de ses préférences. Seule différence d'après Elster (1989) « l'un est « tiré » par la perspective d'avantages à venir tandis que l'autre est « poussé » par des forces quasi inertielles... »

---

<sup>9</sup>Aide à la décision pour l'aménagement du territoire, méthodes et outils, sous la direction de Didier GRAILLOT et Jean-Philippe Waaub, LAVOISIER, Hermes sciences, 2006, 435 pages

<sup>10</sup>Claude GIRAUD, Concepts d'une sociologie de l'action, Introduction raisonnée, éditions L'Harmattan, 1994, 158 pages

<sup>11</sup>L'analyse des systèmes d'acteurs, Diagnostics de territoires Cahier n°1, Philippe Bernoux, Jean-Yves Bion, Jean-Claude Cohen pour le Certu centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2001, 100 pages