



Rives méditerranéennes

38 | 2011

Mutations et reconversions des espaces de
production (XVIII^e-XXI^e siècle)

L'usine, l'espace et la ville à Naples dans une perspective historique : installation, réemploi, délocalisation

Roberto Parisi



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/3979>

DOI : 10.4000/rives.3979

ISBN : 978-2-8218-0072-4

ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Date de publication : 15 février 2011

Pagination : 27-41

ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Roberto Parisi, « L'usine, l'espace et la ville à Naples dans une perspective historique : installation, réemploi, délocalisation », *Rives méditerranéennes* [En ligne], 38 | 2011, mis en ligne le 15 février 2012, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/3979> ; DOI : 10.4000/rives.3979

L'usine, l'espace et la ville à Naples dans une perspective historique : installation, réemploi, délocalisation

Roberto PARISI
Università degli Studi del Molise

Résumé : Depuis l'Ancien Régime et jusqu'à sa récente désindustrialisation, la ville de Naples a été un territoire profondément marqué par ses activités de production. Le propos de cet article est de se pencher sur cette histoire et sur les empreintes laissées par celle-ci, afin d'aborder le problème du réemploi des friches industrielles. L'analyse cherche à déterminer comment cette partie de l'identité urbaine napolitaine a été valorisée, délaissée ou instrumentalisée dans le cadre d'enjeux politiques, économiques et sociaux divers et par des acteurs agissant selon des stratégies et des modes de pensée en évolution. Au final, l'histoire de la construction et de la conversion des espaces industriels napolitains aide à saisir, dans le temps long, quelques fondements et certaines transformations des rapports sociaux et des politiques urbanistiques dans l'Europe et dans la Méditerranée de l'Ancien Régime et de l'époque contemporaine.

Abstract: Since the Ancient Regime and until its recent deindustrialization, the city of Naples was a territory deeply marked by its manufacturing activities. This article seeks to explore this history and the remaining traces, in order to address the problem of reutilization of industrial brownfields. It seeks to determine how this part of the Neapolitan urban identity has been valorized, abandoned or instrumentalized in response to political, economic and social questions and to players as they react to the evolution in strategies and approaches. Finally, the history of the construction and conversion of Naples' industrial areas will help us understand, for the long term, the basic elements and a number of transformations in social relationships and town planning policies in Europe and the Mediterranean under the Ancient Regime and in contemporary society.

Pendant longtemps, l'identité industrielle de Naples a été une question historiographique très discutée¹. Deux modèles d'interprétation ont conditionné la recherche historique sur le destin industriel de cette ville. D'une part, en mettant en évidence l'absence d'une structure socio-économique et culturelle solide, l'indigence d'une classe d'entrepreneurs capables de réagir de manière appropriée aux sollicitations venant du marché national ou international a été mise en avant. Elle révélait la distance entre la réalité entrepreneuriale du Sud de l'Italie et celle des grandes villes du triangle industriel du Nord, formé par Milan, Turin et Gênes. Les recherches entendaient montrer la nature artificielle du développement productif napolitain, souvent impulsé ou maintenu avec des formes de soutien et d'assistance étatiques. D'autre part, et à l'opposé, d'autres études ont voulu présenter la suprématie productive et technologique de Naples à l'image, par exemple, de l'ouverture de la ligne ferroviaire Naples-Portici en 1839, la toute première de la péninsule italienne². Il s'agissait de souligner le rôle central que la ville avait exercé dans les secteurs les plus importants de l'économie transalpine comme les transports, l'énergie vapeur ou la mécanique moderne. Ce modèle interprétatif du développement économique napolitain expliquait parallèlement que ce rôle ait été entravé par une politique économique soutenant avant tout les régions du Nord de l'Italie. De ce fait – et à cause de la difficulté, dans la péninsule, de mettre en relation l'histoire économique quantitative avec l'histoire du patrimoine architectural, technique et culturel de l'industrie –, s'est construite, dans l'imaginaire collectif, une image de Naples comme ville du soleil et de la mer ou comme ville populaire, destinée à se cantonner dans un rôle de consommation plutôt que dans un rôle de production. Pourtant, il ne faut pas s'y tromper : même si Naples n'est jamais devenue une ville essentiellement industrielle, son tissu urbain a subi avec force l'influence de l'industrialisation. Avec la mise en marche des premières manufactures de l'époque des Bourbons à la fin du XVIII^e siècle et la construction des grandes usines au cours XX^e siècle, jusqu'à leur abandon définitif il y a quelques années, la ville a été profondément marquée par l'industrie dans son économie comme dans son paysage. Selon quelles dynamiques l'industrie s'est-elle implantée à Naples? Quels sont les acteurs de la naissance et du réemploi de l'industrie napolitaine? Comment peut-on reconnaître et reconstruire l'identité historique des friches industrielles? Nous tenterons de répondre à ces questions à travers quelques exemples emblématiques, en mettant en évidence les caractères classiques et originaux de ce modèle patrimonial napolitain.

1 Cf. la préface de Giuseppe Galasso dans A. VITALE (dir.) *Napoli, un destino industriale*, Napoli, Clean, 1992, p. 13-15.

2 R. PARISI, F. ASSANTE, M. DE LUCA, S. DE MAJO, G. MUTO (dir.), *Ferrovie e tranvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*, Napoli, Giannini Editore, 2006.

NAPLES ET SES EMPREINTES INDUSTRIELLES

Aujourd'hui, l'espace urbain napolitain est marqué par la présence de deux grandes zones industrielles d'intérêt historique : les périphéries est et ouest de la ville. Depuis plus de vingt ans, ces espaces sont sujets à des processus de désindustrialisation. À l'ouest, dans la plaine de Bagnoli, le grand centre sidérurgique de l'ILVA a été fermé à la fin des années 1980. Beaucoup d'installations ont été démontées et délocalisées vers l'Asie. Aujourd'hui, seulement quatorze témoignages d'archéologie industrielle demeurent et la friche industrielle est destinée à devenir une grande zone de foire, avec un grand parc urbain, des hôtels et un port de plaisance. Une société de transformation urbaine, avec des capitaux privés et publics, dénommée *Bagnoli Futura*, a été chargée de la direction et du contrôle de ces opérations de réemploi urbain³.

La périphérie orientale de Naples présente une situation bien différente. Cet espace n'est pas marqué par la présence d'une grande usine mais par celle de nombreux établissements, aujourd'hui abandonnés et qui, selon le nouveau plan d'aménagement, doivent être reconvertis dans des activités de production de biens et de services. Au centre de cette périphérie orientale, il existe encore un noyau industriel actif, avec des usines métallurgiques et mécaniques, mais aussi et surtout des raffineries de pétrole. Un nouveau parc doit être réalisé quand le complexe pétrochimique sera délocalisé. Pour le réaménagement de cette zone, une société de transformation urbaine a été créée. Ayant pour nom *Consorzio Napoli-Est*⁴.

GENÈSE ET DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE PROTO-INDUSTRIEL

Alors que le centre sidérurgique de Bagnoli a une histoire plus récente⁵, la périphérie orientale de Naples a une vocation productive très ancienne. Elle remonte au XV^e siècle, quand beaucoup d'usines de céramique se concentraient dans le *Borgo Loreto*, un petit faubourg à l'extérieur de l'enceinte fortifiée de l'époque

3 Sur le développement de la zone industrielle de Bagnoli, cf. A. BELLI (dir.), *Il luogo e la fabbrica. L'impianto siderurgico di Bagnoli e l'espansione occidentale di Napoli*, Napoli, Graphotronic, 1991 ; A. VITALE, « La conservazione della memoria industriale nell'area siderurgica di Bagnoli a Napoli » dans G. L. FONTANA, M. G. BONAVENTURA, E. NOVELLO, R. COVINO, A. MONTE (dir.), *Archeologia Industriale in Italia. Temi, progetti, esperienze*, Roma, quaderni di Patrimonio Industriale-Industrial Heritage, AIPAI, 2005, p. 215-223.

4 Sur le développement de la zone industrielle de la périphérie orientale de Naples, cf. R. PARISI, *Lo spazio della produzione. Napoli: la periferia orientale*, Napoli, Athena, 1998.

5 Il a été implanté en 1905.

aragonaise. Cette première forme de concentration industrielle correspondait à l'exigence de délocaliser les nombreux ateliers de céramique disséminés dans différents quartiers de la ville. Ces établissements provoquaient des pollutions à cause des fumées nocives nées de la combustion des oxydes d'étain et de plomb. En outre, ce regroupement géographique à l'extérieur de l'enceinte fortifiée avait été rendu nécessaire par le besoin de jouir de grands espaces en plein air, par les facilités d'approvisionnement en argile par voie maritime et par la présence, dans cette zone, des nombreux moulins qui fabriquaient les couleurs. Dans le temps, la présence d'eau et de moulins favorisa la localisation d'autres activités productives comme, par exemple, les poudreries et les tanneries. Il faut ici mettre en évidence la typologie architectonique de ces établissements. Il s'agissait généralement de bâtiments à «cour», où les artisans vivaient et travaillaient avec leurs familles. Les activités productives et commerciales (les ateliers et les magasins pour la vente au détail) étaient situées au rez-de-chaussée tandis que les étages servaient au logement⁶. Si nous considérons ces installations - les moulins et les nombreux jardins potagers qui étaient dans cette zone -, il est possible de supposer que, pendant le XVII^e siècle, la périphérie orientale de Naples avait déjà une vocation productive précise, favorisée par les conditions orographiques de la zone et par la présence d'un bon réseau d'infrastructures (les deux anciennes routes partant de Naples vers les Pouilles et la Calabre traversaient cette zone).

Dans le processus de développement de cette zone orientale, un premier tournant se produit au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, période au cours de laquelle Naples devient la capitale d'un royaume autonome, avec la construction de deux grands bâtiments : l'Hôpital de la charité et les Greniers publics. Ces deux grands établissements étaient, par leurs fonctions et par leurs dimensions considérables, de véritables « manufactures urbaines ». Ces deux ensembles ont été construits le long des routes vers les Pouilles et de la Calabre et sont l'œuvre de Ferdinando Fuga, un des plus grands architectes italiens du XVIII^e siècle. Ils représentaient la réponse officielle de l'Etat laïc aux grandes plaies de la pauvreté et de la disette, mais, dans le même temps, ils devenaient le signe tangible d'une nouvelle approche des problèmes sociaux par l'attention portée à la modernisation technologique et à l'utilisation, à des fins productives, des personnes tombées dans la misère. Selon le modèle des *workhouses* d'Angleterre et de Hollande, l'Hôtel de la charité devient un instrument de formation professionnelle et d'utilisation, à bas prix, d'une main-d'œuvre misérable et forcée. Pendant les XVIII^e et XIX^e siècles, de nombreux entrepreneurs en activité à Naples ont tiré bénéfice des avantages offerts par l'établissement⁷. La construction du

6 Cf. R. PARISI, « La città come luogo del lavoro. Architettura industriale e trasformazioni urbane nella periferia orientale di Napoli », *Ricerche Storiche*, XXXVII, n°1, 1998, p. 107-130.

7 Sur l'Hôtel de la charité de Naples, cf. R. PARISI et A. PICA, « L'Albergo dei Poveri

long bâtiment des Grenier Publics a été quant à elle associée au grand programme d'aménagement hydraulique de la zone orientale pour encourager la minoterie et la nouvelle industrie de la fabrication des pâtes⁸.

Ces deux cas particuliers et presque contemporains mis à part, les activités productives se sont installées à Naples sans respecter de règles et en utilisant des espaces urbains déjà existants. Un cas emblématique s'offre à nous avec la manufacture de soie du Carminello, installée dans un ancien pensionnat de jeunes filles, après la suppression des monastères décidée par les Bourbons. L'histoire de la manufacture du Carminello est étroitement liée au développement de l'industrie italienne de la soie de la fin du XVIII^e siècle et en particulier à la filature à la piémontaise, représentée dans les planches de l'Encyclopédie de Diderot et D'Alembert sous l'appellation de « moulin de Piémont »⁹. La mise au point du moulin piémontais constituait une innovation technologique majeure : en utilisant l'énergie hydraulique, ce système de filature était économe en main-d'œuvre et permettait d'obtenir un fil de soie de meilleure qualité¹⁰. Au début du XVIII^e siècle, il était encore considéré comme un secret industriel et, à la fin du XVII^e siècle, il aurait entraîné la naissance dans le Piémont de la fabrique verticale. Il s'agissait de bâtiments urbains, construits en hauteur et dont les principaux stades de production étaient répartis entre les différents étages. De cette typologie architectonique est né le fameux moulinage de Derby en Angleterre, devenu le prototype de l'architecture industrielle de l'Europe de l'époque moderne.

Dans le Royaume de Naples, le moulin de Piémont était déjà connu vers 1750 mais sa diffusion s'est faite avec difficultés et seulement après une période d'une trentaine d'années, à cause de la résistance des entrepreneurs et, surtout, parce que la modernisation de la filature de la soie imposait aussi celle du tirage

nell'economia manifatturiera napoletana. Note bibliografiche ed archivistiche », *Bollettino dell'Associazione per l'Archeologia Industriale - Centro Documentazione e Ricerca per il Mezzogiorno*, nn°5/6 - feb./ott. 1983, p. 12-23 ; A. GUERRA, *L'albergo dei poveri di Napoli*, dans *Il tronfo della miseria. Gli alberghi dei poveri di Genova, Palermo e Napoli*, Milano, Electa, 1995, p. 153-223.

8 R. PARISI, « La città e l'industria. Imprenditori, insediamenti produttivi ed Esposizioni di arti e manifatture » dans G. ALISIO (dir.), *Civiltà dell'Ottocento a Napoli. Architettura e urbanistica, catalogue de l'exposition (octobre 1997-avril 1998)*, Napoli, Electa, 1997, p. 133.

9 Le moulin de Piémont était un nouveau système de traitement des fils de soie grège, qui doivent subir une torsion (le moulinage) avant d'être utilisés dans le tissage. Cf. R. PARISI, « La seta nell'Italia del Sud. Architettura e tecniche per la produzione serica tra Sette e Ottocento », *Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali*, nn°47-48, 2003, p. 245-274. Sur la manufacture de soie du Carminello, cf. aussi D. CICOLELLA, *La seta nel Regno di Napoli nel XVIII secolo*, Napoli, ESI, 2003.

10 G. CHICCO, *La seta in Piemonte (1650-1800): un sistema industriale d'ancien régime*, Milano, F. Angeli, 1995 ; P. CHIERICI et L. PALMUCCI QUAGLINO (dir.), *Le fabbriche magnifiche. La seta in Provincia di Cuneo tra Seicento e Ottocento*, Cuneo, L'Arciere, 1993.

traditionnel, auquel était lié le système de paiement des impôts. En Italie du Sud, le tirage de la soie se faisait dans un bâtiment très proche de la ville, où il pouvait être soumis au contrôle des percepteurs. Au contraire, en Piémont, par l'utilisation d'un nouveau type de calandre pour le tirage, cette activité se faisait généralement à la campagne. Dans le Royaume de Naples, ce fut donc seulement vers 1780, une fois le système de tirage renouvelé, que le moulin de Piémont put s'introduire. La première véritable manufacture à franchir le pas fut celle du Carminello. Avec cette première, il faut remarquer que l'introduction du nouveau système de moulinage a entraîné la rénovation de la manufacture traditionnelle. Celle-ci n'adopta pas le modèle de la fabrique verticale mais celui de la fabrique « à cour », respectant en cela la coutume locale.

Pendant la première moitié du XIX^e siècle, le processus d'installation graduel des nouvelles activités productives dans la ville de Naples s'est produit avec l'occupation des espaces préexistants, surtout avec l'utilisation des monastères¹¹. Toutefois, dans le même temps, avec la modernisation des infrastructures, les pouvoirs publics se sont trouvés devant la nécessité d'engager une politique d'aménagements urbains devant parfois directement aborder le problème de la délocalisation industrielle. Le premier chemin de fer d'Italie a été construit dans la périphérie orientale de Naples, aux limites du faubourg qui était occupé par les usines de céramiques et le tracé ferroviaire amorça un irréversible processus de développement territorial le long de la côte. Beaucoup d'entrepreneurs étrangers, surtout des Français, des Anglais et des Suisses, s'installèrent le long de cet axe de communication¹². Avec leurs usines, ces industriels ont occupé les lots les plus proches du chemin de fer. En se concentrant dans la zone des Greniers Publics, leurs installations ont contribué à définir et orienter le développement de cette zone¹³. En même temps, le gouvernement réalisait une première politique de délocalisation des activités situées dans le centre ville. Ainsi, en 1835, tous les tanneurs napolitains furent déplacés dans un nouveau quartier, appelé « Nouvelles Tanneries », composé de cinquante usines et d'un millier d'ouvriers.

L'INVENTION D'UN QUARTIER INDUSTRIEL

Dans le cadre du processus d'expansion territoriale des activités productives

11 En 1810, une loi de sécularisation des monastères est édictée par Joachim Murat, alors roi de Naples.

12 Les Français François Henry et Jean Beaux et les Anglais Thomas Richard Guppy et John Pattison, pour ne citer que les plus célèbres

13 R. PARISI, « Architettura del lavoro e trasformazioni urbane a Napoli in età industriale: l'area di S. Erasmo ai Granili », *Bollettino dell'Associazione per l'Archeologia Industriale - Centro Documentazione e Ricerca per il Mezzogiorno*, nn°35-37, 1993, p. 14-34.

anglaises et françaises en Italie, il faut évoquer la très importante question de la grande gare centrale de Naples, construite entre 1860 et 1870 et qui a eu pour principal protagoniste l'ingénieur français des Ponts et Chaussées Paulin Talabot¹⁴. Pour le compte de la famille Rothschild, ce dernier avait obtenu la concession des chemins de fer en Lombardie, en Italie du nord, et, en même temps, la concession de la ligne Salerne-Tarente. Il était de plus en train de finir la construction des nouveaux Docks à Marseille et était membre de la *Société d'études de l'isthme de Suez*. On peut dès lors comprendre l'importance de la gare de Naples dans le plan de développement des infrastructures ferroviaires italiennes, qui devaient relier les marchés orientaux avec le port de Marseille et avec les pays du Nord de l'Europe. Paulin Talabot influença le choix des politiciens italiens d'installer la gare centrale de Naples au cœur de la périphérie orientale. Il s'opposait au plan d'aménagement des techniciens napolitains et empêchait ainsi la création d'un grand quartier résidentiel dans cette zone. Après cette décision politique, imposée d'en haut et qui représentait un cas de prévarication d'intérêts d'entrepreneurs nationaux et étrangers sur les intérêts locaux, le destin industriel de la périphérie orientale était tracé. Il faudra néanmoins attendre la fin du XIX^e siècle pour que l'on commence à parler d'un nouveau quartier industriel, quand le problème hygiénique deviendra une question centrale de l'aménagement urbain et de la localisation programmée de l'industrie. Avec une loi nationale sur la santé publique, les industries sont désormais classées dans diverses catégories, selon leur grade de pollution. Celles qui sont nocives et déclarées « insalubres et bruyantes », doivent délocaliser leurs usines dans un nouveau quartier industriel, un quartier spécialement construit à cet effet et conçu, avec un grand parc de séparation, à l'extérieur de la ville¹⁵.

Ce projet entrait dans le programme général d'assainissement de Naples, selon le modèle utilisé à Paris par Haussmann : un axe assez long et coupant la ville médiévale pour installer des nouveaux bâtiments bourgeois ; un nouveau réseau d'égouts et un nouvel aqueduc ; et, enfin, la délocalisation en périphérie des industries militaires encore situées dans le centre ville¹⁶. En fait, au centre de la ville de Naples, l'arsenal maritime était l'un des principaux pôles productifs de l'Italie méridionale avant l'unification nationale. Avec l'arsenal d'artillerie et la fonderie royale, il occupait une zone située à l'intérieur de l'enceinte fortifiée de l'ancien château aragonais¹⁷. Au cours du XIX^e siècle, beaucoup de nouvelles

14 Sur la question de la première gare centrale de Naples et sur la construction du premier quartier industriel, R. PARISI, *Luigi Giura (1795-1864). Ingegnere e architetto dell'Ottocento*, Napoli, Electa, 2003, p. 24.

15 R. PARISI, « Verso la città salubre. Lo spazio produttivo a Napoli tra storia e progetto », *Meridiana*, n°42, 2001, p. 53-74.

16 G. ALISIO, *Napoli e il Risanamento. Il recupero di una struttura urbana*, Napoli, edizioni Banco di Napoli, 1980.

17 G. E. RUBINO, « L'artiglieria e le fabbriche d'armi al tempo di Carlo Filangieri di

usines s'étaient installées dans l'enceinte fortifiée et, à la fin du siècle, la zone était totalement saturée au point que, en occupant un millier d'ouvriers, elle était devenue un espace urbain avec un taux de pollution des plus élevés.

LA QUESTION HYGIÉNIQUE ET LA MUTATION DE L'ESPACE DE LA PRODUCTION

Au début du XX^e siècle, le plan d'assainissement de Naples est présenté dans beaucoup d'expositions nationales. La ville est alors considérée comme la plus hygiénique d'Italie. En 1900, c'est d'ailleurs en ce lieu qu'est inaugurée la première exposition nationale d'hygiène, où le projet pour le nouveau quartier industriel est présenté par les entrepreneurs locaux et par les grandes usines électriques, au moment où ces dernières commençaient à influencer les choix urbanistiques¹⁸. En 1904, avec une loi spéciale pour la « renaissance économique de Naples », l'État italien allouait d'importantes ressources financières pour l'installation de nouvelles usines et pour le déplacement des plus anciennes dans la périphérie orientale où finalement, en 1906, la première zone industrielle de la ville est inaugurée.

Avant de s'installer, beaucoup d'établissements napolitains s'étaient alliés avec d'autres usines du même secteur productif et/ou avec des entrepreneurs étrangers, afin de devenir plus forts et d'améliorer leur compétitivité. La naissance des *Manufactures Cotonnières Méridionales* est ainsi le fruit de la fusion des industries de Salerne (qui remontaient à la première moitié du XIX^e siècle) et des industries turinoises et liguriennes. L'industrie mécanique *De Luca* s'associe avec *Daimler* pour créer la première entreprise automobile napolitaine. L'importante industrie des conserves CIRIO construit deux grandes installations, dont une fut réalisée après l'envoi d'ingénieurs aux États-Unis pour l'étude innovations apportées par l'industrie américaine. Toutefois, le plan de création de la zone industrielle de 1906 ne peut pas être considéré comme un point d'arrivée, mais plutôt comme une première définition d'un programme d'aménagement qui mûrit substantiellement à la fin des années 1920. Il faut en effet attendre cette période pour voir, avec l'annexion des anciens faubourgs de l'interland par la municipalité de Naples, le dessin de la zone industrielle s'ouvrir en éventail entre les deux anciennes routes vers les Pouilles et vers la Calabre.

La définition de la zone industrielle de Naples vers 1925 coïncide avec la fin

Satriano » dans S. ABITA (dir.), *Le Armi al tempo dei Borbone*, Napoli, ESI, 1998, p. 19-55.

18 R. PARISI, « Le forme d'Igèa e le persuasioni di Prometeo. Fabbriche, sanatori e «città giardino» a Napoli » dans G. CORONA et S. NERI SERNERI (dir.), *Storia e ambiente. Città, risorse e territori nell'Italia contemporanea*, Firenze, Carocci, 2007, p. 123-140.

de l'utopie hygiéniste, parce que, durant cette période, les premières industries pétrochimiques (comme l'entreprise publique AGIP et l'entreprise américaine SOCONY MOBIL) s'installent dans la zone industrielle. Les choix concernant sa gestion subissent désormais le poids politique des grandes multinationales¹⁹. En même temps, d'autres quartiers ouvriers sont construits parce que les industries, en utilisant des financements publics, réalisent à l'intérieur de leurs lots des habitations ouvrières et des équipements pour le loisir, sans se préoccuper de la progressive saturation des espaces encore libres. Progressivement, se crée une mixité et une promiscuité entre industries et habitations. Sur cette grande ambiguïté, se fonde le développement de la périphérie de Naples jusqu'aux années 1960. Le chevauchement entre quartiers industriels et artisanaux et zones d'habitation était considéré comme un facteur d'insalubrité uniquement dans le centre historique de la ville, où l'absence de toute préoccupation hygiéniste dans les systèmes de production s'associait à une forte densité de population. Assez paradoxalement, cette même promiscuité dans la nouvelle zone industrielle était considérée comme un indice de bien-être économique et social. L'utopie urbanistique remplaçait donc l'utopie de l'hygiène sociale et alimentait l'exigence d'autonomie disciplinaire et d'affirmation professionnelle par l'architecte démiurge.

C'est une nouvelle idée de ville qui se développe, sous-tendue par une interprétation fordiste du territoire et du développement urbain, pendant que, dans les principales revues techniques se consolide une vision esthétique de l'architecture industrielle. En définitive, l'urbaniste devient celui qui permet à l'industrie de s'agrandir dans des conditions plus favorables, par un déplacement centrifuge et en lui offrant des infrastructures de transport, l'électrification et des habitations à loyer modéré²⁰.

LES FRICHES ET LES ESPACES DU DÉMANTÈLEMENT INDUSTRIEL

Le processus de transformation environnementale de la périphérie orientale de Naples pendant ces cinquante dernières années coïncide avec la fin de la Deuxième Guerre mondiale et donc avec la grande thématique historique de la renaissance politique et socio-économique d'un pays très marqué par la longue

19 R. PARISI, « Cultura igienista e spazio della produzione a Napoli tra Otto e Novecento » dans I. ZILLI (dir.), *La natura e la città. Per una storia ambientale di Napoli fra '800 e '900*, Napoli, ESI, 2004, p. 109-138.

20 G. ZUCCONI, *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885-1942)*, Milano, Jaca Book (1989) 1999, p. 179.

dictature fasciste²¹. En fait, la reconstruction après la guerre doit être entendue comme un moment de requalification sociale et de développement productif du territoire. La reconstruction industrielle et le développement des logements sociaux ont été les deux grandes questions ayant orienté le plans d'agrandissement de la périphérie orientale²². Pendant cette période, le développement urbain était encore centré sur l'idée d'agrandissement et de nouveaux logements ont donc occupé de nombreux espaces auparavant destinés à l'agriculture. Parallèlement, les usines ont été reconstruites, en confirmant la conception de l'industrie comme moteur du développement.

Mais le symbole de la reconstruction et de la résolution de la question sociale à Naples après la guerre et pendant la période du «boom économique» s'incarne dans le destin du long bâtiment des Grenier Publics. Ce grand établissement urbain a été utilisé comme usine jusqu'au début du XX^e siècle puis a été fermé après la guerre. Ses espaces intérieurs ont alors été utilisés pour accueillir des sans-logis. En 1953, l'écrivain Anna Maria Ortese dénonçait la triste condition de vie des personnes habitant dans cette usine désaffectée²³. Pendant l'époque du néoréalisme, le cinéma, la photographie et la littérature relancent la question environnementale de Naples avec une emphase dramatique, en mettant en scène le malheur de la ville. La démolition des Greniers devint alors la réponse médiatique du gouvernement municipal. L'utopie d'extirper le mal urbain se consume avec la volonté de faire table-rase avec une partie de l'histoire de Naples. C'est la logique de la démolition qui, à partir de la période d'assainissement de Naples à la fin du XIX^e siècle, devient une caractéristique de la politique des grands travaux de reconstruction morphologique et sociale des quartiers en état de dégradation. Après la démolition des Greniers, le premier plan d'urbanisme de Naples est élaboré. Il prévoit l'expansion de la ville à l'est, l'agrandissement de la zone industrielle et la reconversion des industries aéronautiques napolitaines en un grand quartier pour affaires, qui s'appelle aujourd'hui centre directionnel et qui a été conçu par l'architecte japonais Kenzo Tange dans les années 1980. Ce projet se fondait sur l'idée d'effacer les friches industrielles en transformant le centre directionnel en une «ville dans la ville», sans aucune hypothèse de réemploi. Il entrait en contradiction avec l'exigence de réhabiliter l'identité historique des lieux. Quelques années plus tard, en 1985, des réservoirs de pétrole de l'AGIP ont explosé en provoquant la mort de plusieurs ouvriers : c'est le dernier acte du processus de désindustrialisation de la zone orientale de Naples.

21 Sur le fascisme à Naples, cf. P. VARVARO, *Una città fascista. Potere e società a Napoli*, Palermo, Sellerio, 2004.

22 P. BELFIORE et B. GRAVAGNUOLO (dir.), *Napoli. Architettura e Urbanistica del Novecento*, Roma-Bari 1994.

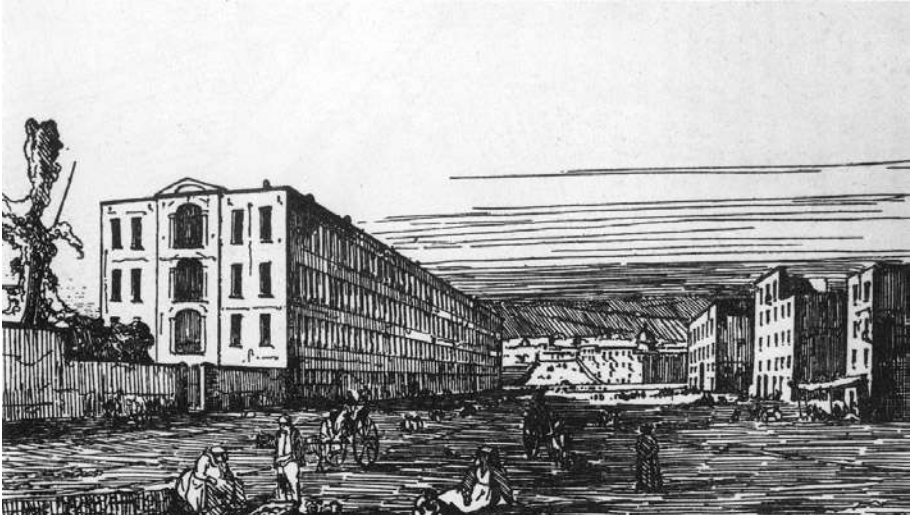
23 A. M. ORTESE, *Il mare non bagna Napoli*, Milano, Adelphi, 2005 (Einaudi, Torino 1953).

La désindustrialisation, ou mieux la «dismissione» (démantèlement), est le titre du roman d'Ermanno Rea sur la longue histoire de Bagnoli²⁴, dans la périphérie occidentale de Naples, et de l'installation sidérurgique de l'ILVA. Cette société a été créée en 1905, un an après la loi sur la nouvelle zone industrielle orientale de Naples. Cette installation était donc illégale car mise sur pied sans respecter les règles d'urbanisme en vigueur, en répondant seulement à des intérêts politiques. Sans aucun doute, la raison nationale s'est imposée aux intérêts locaux. Pendant toute l'existence des installations de l'ILVA, les critiques sur l'impact environnemental de sa présence et de ses activités ont été nombreuses. Pour faire face à ce problème, toute une littérature a été produite dans le but de créer un imaginaire collectif fondé sur l'image presque bucolique d'une Bagnoli pré-sidérurgique et sur sa vocation touristique²⁵. Le destin productif de la plaine de Bagnoli avait toutefois été scellé bien longtemps avant. Il faut ici remonter à la décennie de présence française et au projet d'assèchement des marais de Bagnoli et de l'installation des manufactures le long de l'axe routier vers la ville de Pouzzoles et l'utilisation de la main-d'œuvre de l'Hôpital de la charité. Cette idée a été reprise par Ferdinand II de Bourbon dans les années 1830, avec la cessation des activités des pêcheurs napolitains à Bagnoli.

Le quartier ne s'est pas rempli rapidement mais déjà, quelques années plus tard, une verrerie moderne s'installait, suivie ensuite par l'usine chimique de l'entrepreneur anglais Arthur Walter, qui obtiendra le premier prix à l'exposition d'hygiène de Naples de 1900. Au début du XX^e siècle, l'entreprise de Walter est acquise par la Montecatini, une fabrique d'engrais chimiques. Elle est récemment devenue une petite cité de la science. La fermeture des usines et leur abandon peuvent être considérés comme les dernières étapes de l'histoire de l'industrialisation de Naples. Au début du XXI^e siècle, comme beaucoup de villes du monde occidental, Naples ne voit plus l'industrie comme le moteur de l'économie et du développement social. L'industrie touristique remplace l'industrie traditionnelle et renforce de nouvelles valeurs environnementales, à l'image d'un nouvel âge d'or de l'hygiène sociale, appelé aujourd'hui «développement durable». Selon le nouveau plan d'urbanisme, le destin de Naples est de devenir « une ville verte, une ville d'art, une ville sans industries ».

24 E. REA, *La dismissione*, Milano, Rizzoli, 2002.

25 Sur la question environnementale de Bagnoli, cf. S. ASCIONE ET G. CORONA, « Activités humaines et ressources naturelles à Naples au XX^e siècle : l'exemple du complexe industriel de Bagnoli » dans C. BERNHARDT ET G. MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Le démon modern. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise Pascal, 2002, p. 351-374.



Les greniers publics réalisés par l'architecte Ferdinando Fuga dans la périphérie orientale de Naples (1778), gravure in Francesco Alvino, *Viaggio da Napoli a Castellammare*, Stamperia dell'Iride, Napoli, 1845.



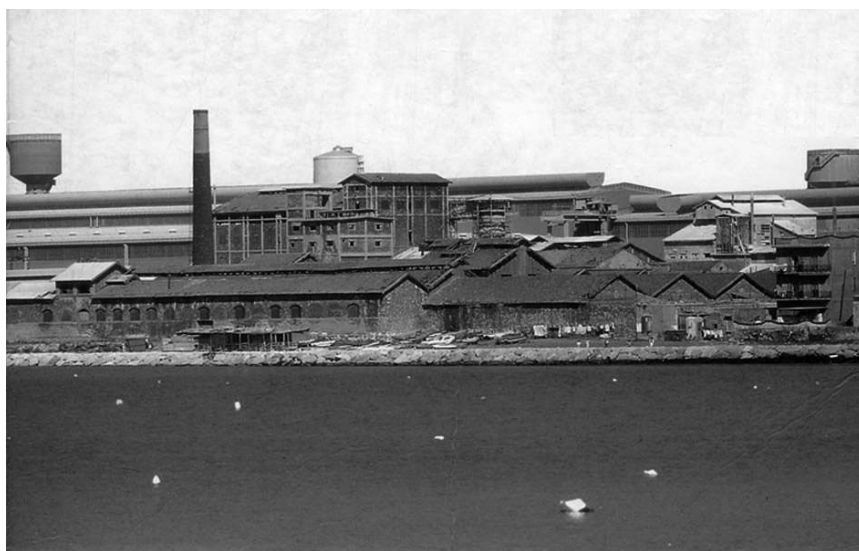
La périphérie industrielle orientale de Naples en 1855, © Archivio Storico Municipale, Napoli.



La zone industrielle de Naples en 1910 in *Pianta di Napoli*,
Éditions Prestau, Biblioteca Nazionale di Napoli.



La zone industrielle de Naples. Cliché de l'auteur.



La zone industrielle occidentale de Naples (Bagnoli) in Augusto Vitale, *Napoli un destino industriale*, Clean, Naples, 1992.



L'usine sidérurgique de l'ILVA à Bagnoli avant son démantèlement.
Cliché de l'auteur.