



Rouvrir les *Navigli* à Milan Synthèse du projet

Après des dizaine d'années pendant lesquelles on a parlé de requalification des existantes *Navigli*, ce projet, issu des études menés au Polytechnique de Milan entre le 2008 et le 2010, propose la complète réouverture de tous les *Navigli*, en y comprenant les canaux que ont été enterrés entre le 1929 et les premières années 60, quand le visage de la ville historique a changé.

Les études préliminaires ont montré que le projet de réouverture de la *fossa interna* (fosse intérieure) est faisable du point de vue de l'architecture et de l'ingénierie et il est fonctionnel à l'objet de la qualification de l'environnement de la ville et de la réorganisation du réseau des transports et de la mobilité urbaine, pour rétablir la valeur traditionnelle de Milan comme «ville d'eau».

La réalisation de ce projet, qui va ajouter une grande valeur au paysage et à l'environnement, capable de redonner charme à la ville entière, rétablie le grand réseau de voie d'eau de Milan e de la Lombardie, lui rendant la fonction de transport, surtout touristique, du Lac Majeur et du Lac de Côme, au Po, jusqu'au bout de Venise et de la mer Adriatique.

La réouverture des *Navigli* marque pour Milan une nouvelle stratégie dans l'urbanisme, l'environnement et l'économie. Il s'agit d'une extraordinaire occasion pour requalifier la ville le long de leur parcours et dans les alentours, en surface et dans le sous-sol. Une chance extraordinaire d'investissement pour la qualité urbaine, tout en réalisant des nouvelles activités et nouvelles fonctions.

Les *Navigli* seront source d'un neuf attrait international, qui va contribuer à renforcer l'économie du loisir et de la culture, et donnera l'occasion de mettre en valeur le bâtiment de la ville.

Il faut rappeler que ce projet ne propose pas un'impossible «reconstruction» philologique et anti-quinnaire des canaux historiques, mais plutôt la «construction» d'un nouveau paysage et de nouvelles chances de développement pour la ville, qui s'appuieront sur le réseau des voies d'eau historiques.

Caractéristiques du projet

Le projet prévoit la réalisation d'un canal de 8,5 kilomètres de long, avec 25 ponts, de la «Cassina de' Pomm» (ou le canal Martesana s'enfonce sous Via Melchiorre Gioia) jusqu'à la «Darsena» (darse), en parcourant toute la Via Melchiorre Gioia, ensuite Via San Marco et puis la fosse intérieure et, enfin, la «Conca dei Navigli».

Les *Navigli* seront ouverts en suivant la direction de l'eau qui, en provenant de l'Adda, entre en Milan par le canal Martesana.

Le premier bout, de Via Melchiorre Gioia par Via San Marco et Via Pontaccio, représente une grande chance de donner une nouvelle qualité à la ville, soit dans les zones de transformation plus récente, y comprise Garibaldi-Repubblica, soit dans celles où les signes des préexistants *Navigli* sont encore évidents, comme dans la Via San Marco, en haut et en bas de la «Conca dell'Incoronata».

Du Corso di Porta Vittoria jusqu'au Corso di Porta Romana, le Naviglio est l'élément qui relie des grandes fonctions civiles de la ville: la Bibliothèque centrale de Palazzo Sormani, le Palais de Jus-

tice, la «Società Umanitaria», les jardins de la Guastalla, l'Université Statale en Via Festa del Perdono, les bâtiments historiques du Policlinico en Via Francesco Sforza.

La voie qui maintenant court sur l'enterrement des Navigli, dite Cerchia dei Navigli, après la réouverture des canaux pourra être réservée à la circulation des seuls résidents et des transports publics en surface. La circulation qui à présent utilise la «Cerchia dei Navigli» peut être aisément détournée sur la ceinture dite «Cerchia dei Bastioni» (des remparts), comme la Commune de Milan a projeté et vérifié dans les années 2003-2006, au moment de la planification des transports.

Une partie fondamentale du projet est la restauration de l'ancienne écluse dans la voie «Conca del Naviglio» avec le but de réaliser un nouvel espace public à qui se rapportent les espaces et les aires vertes des alentours, y compris les liens piétonnes à l'arène romaine jusque au Parc des Basiliques et à la «Darsena».

La réouverture des canaux activera la formation de nouvelles zones piétonnes que, jointes aux existantes, iront composer le réseau de mobilité alternatif à l'automobile.

Le service de transport public en bateau qu'on aura le long des Navigli représentera une intégration de l'offre de mobilité.

La réouverture permettra de rétablir le lien par voie navigable de l'Adda au Ticino, une infrastructure d'environ 70 Km de long, dans un paysage d'une rare beauté, le long de laquelle pourra se dérouler une piste cyclable parmi les plus étendues d'Europe, avec toutes les activités de service et de réceptivité.

Les avantages économiques

Les *Navigli* rouverts seront une source d'activités économiques dans le domaine touristique, de l'énergie et de plusieurs d'autres.

Le nouveau réseau de canaux ne sera pas seulement un système paysager qui transformera la qualité de la vie urbaine, mais aussi un produit technologique complexe qui ira procurer nombreux avantages à la collectivité, dans les domaines:

- de l'énergie: avec l'utilisation des cours d'eau pour la production d'énergie (micro-turbines, pompes à chaleur, etc.);
- hydraulique: avec la rationalisation des réseaux hydrauliques et l'utilisation de l'eau dans l'aire milanaise;
- informaticien: avec la réalisation de conduits pour fibres optiques et d'autres infrastructures pour l'information et la communication;
- thermique: avec la réalisation du chauffage à distance;
- utilisation du sou sol: réalisation de parkings, exploitation de systèmes d'approvisionnement et stockage de marchandises, enlèvement de déchets, autres galeries technologiques.

La réalisation du nouveau réseau de voies d'eau donnera donc lieu à nouvelles activités économiques à sujet de:

- l'exploitation des ressources hydriques;
- l'exploitation du loisir, de la restauration et de l'hôtellerie;
- l'exploitation de nouvelles activités culturelles et touristiques;
- la valorisation des immeubles le long des canaux avec accroissement des possibilités de restauration et récupération;
- nouvelles activités immobilières potentielles même avec des nouvelles fonctions de service.

Les couts et la faisabilité financière

Le devis total des œuvres d'architecture et d'ingénierie pour la réalisation du projet est estimé entre 120 et 150 million d'euro, moins du coût de trois kilomètres de métro.

L'œuvre pourra aussi être réalisé avec des financements privés qui iront s'adjoindre aux financements publics dans un plan financier qui enchaîne les deux.

On ira chercher les possibilités des formes de financement suivantes: *project financing*, financement public à charge du budget communal et régional, donations par organismes et sociétés, donations ou actionnariat populaire, revenus de publicité, programmes de financement européens tels que *smart cities*.

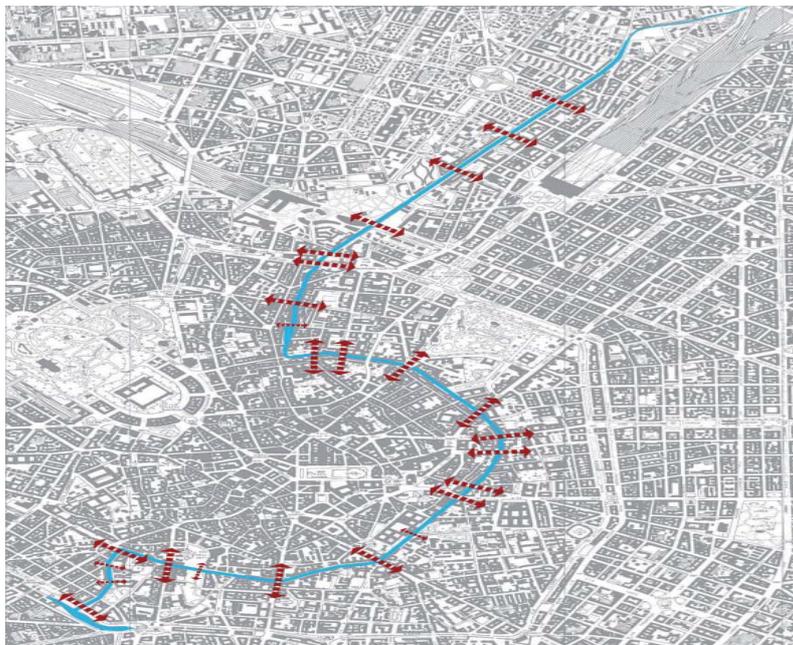
L'agrément public

Le projet a été reçu favorablement par la municipalité de Milan, qui l'a introduit entre les œuvres prévues par le récent Plan du Territoire, même en suite du referendum populaire qui a vu 450.000 milanais approuver la réouverture des Navigli.

L'Association «Riaprire i Navigli»

L'Association «Riaprire i Navigli», qui est dépositaire de ce projet e de cette idée¹ organique, est en train d'étudier les lignes préliminaires à la réalisation de l'œuvre, y compris la définition des stratégies, de le future organisation urbaine et de l'utilisation de la ville, des potentielles transformations économiques induites, de la rentabilité économique et de les moyens de financement de l'œuvre, ainsi que les coûts, les temps de réalisation, les procédures d'exécution et les formes d'exploitation de l'œuvre.

Le tracé des Navigli avec les 25 ponts



Associazione Riaprire i Navigli – Via Ozanam, 9 – 20129 Milano – P.IVA: 08093690967 - C. Fisc: 97631960156 –
Tel: 0220240585 Fax: 0229417717 - www.riaprireinavigli.it – email: info@riaprireinavigli.it

Milan, 10 mars 2013

¹ Voir: Roberto Biscardini e Andrea Cassone, “*Riaprire i Navigli si può – Un grande progetto per Milano*” ed. Bilibion edizioni, Milano, 2012.