

Ouvrage issu du programme de recherche  
« La représentation de l'architecture et du paysage urbain en tant que  
méthode de lecture et de transcription conceptuelle des perceptions  
visuelles urbaines liées au mouvement, à des fins de requalification »,  
Versailles 2020-2023

Sous la direction de Enrica Bistagnino, Maria Linda Falcidieno,  
Gabriele Pierluisi, Annalisa Viati Navone

Rome « Anello Verde »,  
l'espace du projet urbain

Luca Montuori

**Pour citer cet article**

MONTUORI Luca, « Rome "Anello Verde", l'espace du projet urbain ». In : BISTAGNINO Enrica, FALCIDIENO Maria Linda, PIERLUISI Gabriele et VIATI NAVONE Annalisa (dir.), *Regard, mouvement, perception. Paysages urbains en mutation*. ENSA Versailles, 2024. Ouvrage issu du programme de recherche « La représentation de l'architecture et du paysage urbain en tant que méthode de lecture et de transcription conceptuelle des perceptions visuelles urbaines liées au mouvement, à des fins de requalification », (organisé entre 2020 et 2023), LéaV/ENSA Versailles, mis en ligne le 1<sup>er</sup> juillet 2024, p. 47-61.

# Rome « Anello Verde », l'espace du projet urbain

Luca Montuori

Le *Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde* (Schéma d'aménagement général de la ceinture verte), désormais *Anello Verde*, est un projet d'initiative publique de réaménagement du secteur oriental de la ville de Rome, qui entend repenser le rôle de la ville en tant que capitale en se penchant sur son histoire passée et récente et en la déclinant dans le monde contemporain. Le projet a été élaboré par le *Dipartimento Progettazione e Attuazione Urbanistica* (DPAU) de Rome capitale, selon les indications de la commission à l'urbanisme (*Assessorato all'Urbanistica*), alors sous ma direction, qui en a dicté les orientations générales, les choix programmatiques

et politiques, ainsi que les contenus. Des experts, des universitaires, des techniciens, des acteurs économiques et des représentants de comités d'habitants ont collaboré à l'élaboration du projet entre 2017 et 2021.

Dès l'unification de l'Italie, à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, de nouveaux quartiers résidentiels ont commencé à être fondés sur les hauteurs entre la Via Nomentana et la Via Tiburtina. En particulier, l'arrivée du chemin de fer dans la zone de Termini a favorisé la consolidation de cette première phase d'expansion moderne de la ville. C'est également à cette époque que sont construits les grands ministères, créant l'axe de la Via XX Settembre entre la Porta Pia et le centre historique à l'intérieur des murs d'Aurélien. La croissance en direction de ces territoires a été favorisée par plusieurs facteurs, parmi lesquels l'histoire ancienne et moderne de la ville mais aussi les caractéristiques du paysage ont été déterminantes. La topographie du secteur est



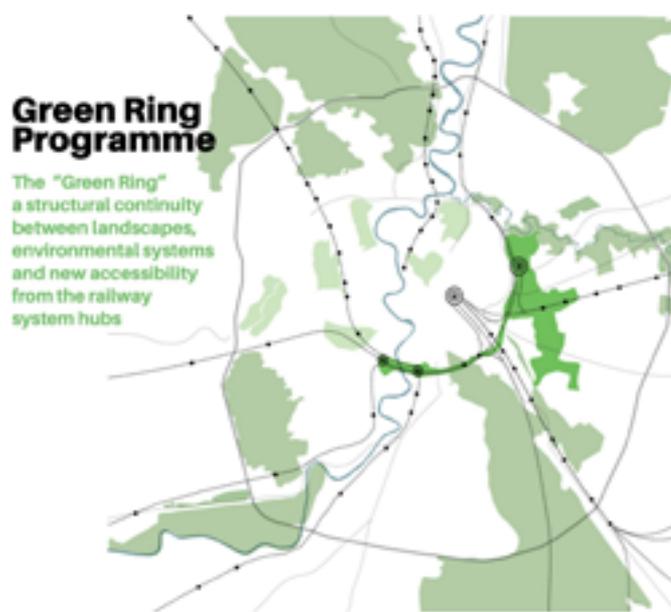
1. *Anello Verde*, densité du vide. Carte élaborée par l'Assessorato all'Urbanistica, Rome Capitale, 2020.

influencée par la nature volcanique des sols, qui a favorisé la formation de séquences de grands plateaux et de pentes douces, ce qui explique d'ailleurs que, dès l'époque de la Rome antique, cette portion de la ville ait été bien dotée en infrastructures et traversée par des aqueducs et des routes consulaires, la reliant aux centres existants autour d'elle.

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, divers projets ont tenté de traduire spatialement le rôle et la fonction de capitale acquis par Rome en 1871. Certains ont suscité un véritable débat autour de la forme de la ville. En 1916, Marcello Piacentini a, le premier, imaginé la création d'un « anneau » constitué par les parcs de Rome. Dans l'après-guerre, à l'est de la ville, on projeta la création du Système directionnel oriental (SDO) : un nouveau centre qui aurait dû donner l'impulsion à la forme ouverte de la métropole moderne à une échelle territoriale. Aucun de ces projets ne s'est concrétisé : alors que la ville n'a cessé de changer de structure physique, économique et politique, les espaces qui auraient dû, par exemple, accueillir le SDO sont pour la plupart restés vides, devenant de ce fait les éléments d'une nouvelle nature de l'urbain (fig. 1).

### Deux figures pour un nouveau paysage

Le projet *Anello Verde* se déploie au cœur des espaces ouverts des secteurs orientaux de la ville. Il propose des programmes à réaliser qui puissent attirer et concentrer les investissements autour de pôles stratégiques le long du tracé existant du

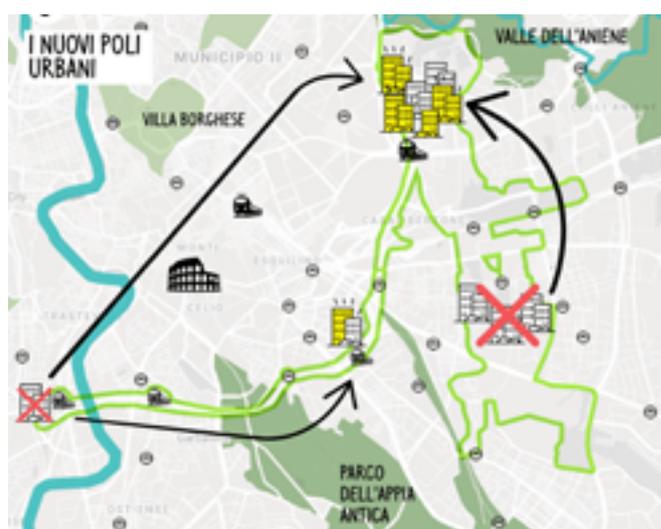


2. *Anello Verde*, Réseau naturel, réseau ferroviaire, Grande Raccordo Anulare. Schéma élaboré par l'Assessorato all'Urbanistica, Rome Capitale, 2020.

réseau ferroviaire (fig. 2). De cette façon, il s'agit de transférer vers des lieux déjà densément habités, riches en services et en relations urbaines intenses, des projets d'urbanisme hérités du passé et qui avaient été pensés pour des zones qui restent aujourd'hui largement vides et sont désormais dotées d'une grande valeur naturelle et environnementale (fig. 3). Dans le temps qui s'est écoulé depuis la planification du SDO, les zones directionnelles qui étaient censées constituer l'épine dorsale d'un système territorial ont – comme par distraction – subi d'importantes transformations, tant du fait de la construction – grâce à des dérogations et des négociations ponctuelles – de quelques éléments dispersés que de l'utilisation effective des lieux, qui a conduit à la naissance d'un vaste système de paysages et de formes imprévues d'espaces publics, habité par d'importants réseaux de communautés humaines.

Deux figures coexistent dans le projet *Anello Verde* : l'anneau et le vert.

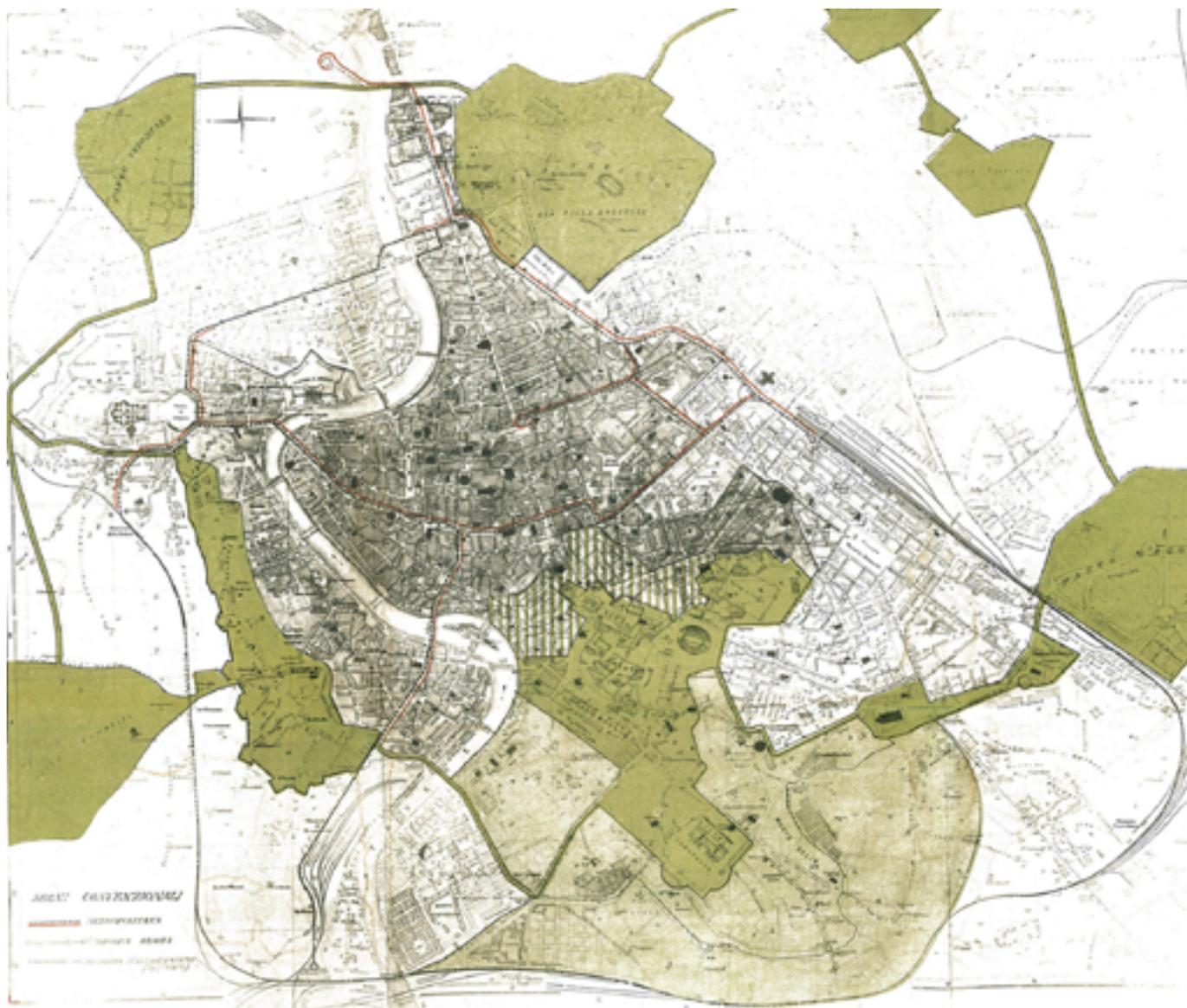
L'anneau est une figure qui souligne la permanence, tant narrative que spatiale, de certains événements du développement urbain de Rome. Les lieux sur lesquels le projet intervient représentent un paradigme de l'histoire moderne de la capitale, entre hypothèses et discussions jamais accompagnées de décisions politiques cohérentes, entre débats et choix partagés mais niés par la mise en œuvre de transformations totalement incompatibles. Aujourd'hui, l'idée d'anneau évoque le réseau de transport ferroviaire et les espaces ferroviaires



3. *Anello Verde*, stratégie de transfert des droits de construction, qui aujourd'hui sont prévus dans des secteurs libres, vers les pôles desservis par des infrastructures existantes. Schéma élaboré par l'Assessorato all'Urbanistica, Rome Capitale, 2020.

(l'anneau ferroviaire précisément) mais, dès le début du siècle dernier, Marcello Piacentini (1916) avait envisagé un anneau de parcs comme espace de médiation entre la forme fermée du centre historique et la structure ouverte de la ville moderne (fig. 4). Un système continu de paysage composé d'avenues, de villas et de parcs qui, en s'ouvrant à l'échelle du territoire, devait isoler le centre pour le sauver de la croissance future. L'idée fait écho aux expériences de conception paysagère que Piacentini avait connues aux États-Unis lors de sa rencontre avec Frederick Law Olmsted, à tel point que la représentation même de l'anneau des parcs rappelle graphiquement le Emerald Necklace de Boston, dont la conception lui était familière. Jusqu'à l'approbation du plan directeur de 1931, le paysage reste un thème très présent dans la configuration de la future capitale.

En premier lieu, Nicodemo Severi, directeur du service des jardins, imagina le *Sistema dei Parchi Pubblici per la Città di Roma* (1921). Puis Tommaso Mora, secrétaire de la corporation des ingénieurs, inventa en 1926 la *Cintura Verde della Grande Roma* (ceinture verte de la Grande Rome). Vers l'est en particulier, celle-ci devait prendre la forme d'« un nouveau parc situé à la hauteur de Tor de' Schiavi et de l'Acqua Bullicante. Puis, en continuant dans la même direction, au niveau de la Via Tuscolana, près de Porta Furba, commencerait la zone du parc archéologique » (Mora, 1926). Toujours en 1926, sur le thème de l'anneau des parcs, fut créée une commission spéciale dont faisait également partie le célèbre paysagiste Raffaele de Vico. Son objectif était la création du parc de l'Est, destiné « à combler la lacune dans la distribution des espaces verts de la ville » et à créer un grand



4. Marcello Piacentini, Plan de l'anneau des parcs verts qui entourent la ville de Rome, 1916.  
Source : PIACENTINI, Marcello, 1916. *Sulla Conservazione Della Bellezza di Roma e Sullo Sviluppo Della Città Moderna*. Rome : Stabilimento tipografico Aeternum.

parc tout le long de l'arc oriental de la ville, afin de garantir le développement durable des zones dans lesquelles le déploiement urbain était alors en plein essor, entre Via Casilina et Via Tuscolana (Cremona *et al*, 2020).

Le souhait d'une conception unitaire et moderne des espaces verts était encore présent dans les propos de Luigi Piccinato au congrès des études romaines de 1930. Mais l'idée de l'anneau ne relève pas seulement d'un thème paysager, c'est aussi une figure qui s'est souvent opposée à la vision linéaire de la ville du futur et, pour de nombreux urbanistes, le symbole d'un développement tentaculaire et non orienté. C'est sur ce dualisme que s'est construit le conflit entre les partisans d'un développement orienté et ceux d'un développement concentrique, qui a influencé le développement de Rome de l'après-guerre à nos jours. Un conflit entre les partisans de l'axe routier sur lequel s'est développé le SDO (appelé à l'origine *Asse Attrezzato*) et ceux de la croissance concentrique cristallisée dans la construction du *Grande Raccordo Anulare*. Un dualisme encore non résolu que le projet *Anello Verde* entend précisément dépasser.

« Vert » est, quant à lui, un adjectif inconfortable pour le paysage. Il est souvent considéré comme un mot simplificateur, à la fois instable, inconstant et glissant, souvent utilisé de manière réductrice, dans sa dimension standardisée et technique, incapable en tout cas de restituer la richesse de paysages riches en significations, en différences et en expériences qui coexistent dans ces territoires. Au contraire, face à cette complexité, le concept de paysage, en s'intéressant à la structure physique des lieux, échappe à l'abstraction de la planification. Il est capable d'interpréter l'hétérogénéité de fragments aux marges labiles et leur stratification, la topographie de lieux aux interpénétrations inattendues entre ville et campagne, mais aussi la manière dont les communautés qui habitent ces lieux s'y rapportent et interagissent, les modifiant et les remodelant. Le paysage dans sa réalité concrète et physique remplace l'abstraction de l'axe, du système linéaire du SDO qui devait construire la ville-territoire.

Mais « vert » est aussi un mot synthétique et accessible qui permet de lier paysage et politique. Je souhaite m'arrêter sur ce dernier aspect en choisissant trois définitions. La première est contenue dans la Convention européenne sur le paysage, selon laquelle le paysage est « une partie du

territoire, telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ». Dans les paragraphes qui développent le concept se côtoient les mots « politiques-stratégies » ; « qualité-aspirations » ; « sauvegarde-patrimoine » ; « gestion-développement (durable) ».

La deuxième définition est celle de la transition écologique, qui, d'après l'encyclopédie Treccani, est indiquée comme « le processus par lequel les sociétés humaines se rapportent à l'environnement physique, visant des relations plus équilibrées et harmonieuses au sein des écosystèmes locaux et mondiaux ; dans un sens plus limité et concret, un processus de conversion technologique visant à produire moins de substances polluantes » (encyclopédie Treccani, 2021). Sur le site du ministère italien de la Transition écologique, on peut lire les objectifs de l'action gouvernementale : « protection de la biodiversité, des écosystèmes et du patrimoine maritime et littoral, protection des sols et des eaux, politiques de lutte contre le changement climatique et le réchauffement de la planète, développement durable, efficacité énergétique et économie circulaire ».

La dernière définition que je voudrais inclure dans cette courte liste est l'article 9 de la Constitution italienne : « La République encourage le développement et la recherche scientifique et technique. Elle protège le paysage et le patrimoine historique et artistique de la nation. » Un article qui vient tout récemment d'être complété ainsi : « Elle protège l'environnement, la biodiversité et les écosystèmes, également dans l'intérêt des générations futures. »

Dans ces trois définitions (qui s'ajoutent aux nombreux documents d'intention signés par les villes dans le cadre d'accords internationaux visant à limiter les impacts du développement et les émissions de CO<sub>2</sub> et à lutter contre le changement climatique), on peut saisir, selon moi, la difficulté à rendre effectives des déclarations de principes au croisement de différents domaines. La construction d'un véritable processus de transition doit nécessairement décliner les questions de durabilité dans le domaine propre de la politique, en faisant cohabiter la nature, la science et la technologie avec la culture, l'éthique et le social. L'union des deux figures – anneau et vert – naît de la transposition d'une question tirée d'un texte de Bruno Latour, qui, quelques mois après l'échec du sommet climatique de Copenhague en 2009, s'interrogeait sur la nécessité d'identifier des formes en

mesure de rassembler et de composer des facteurs culturels, politiques et techniques dans la discussion publique, dans des domaines qui, aujourd'hui, font se chevaucher de façon toujours plus évidente les sphères de la science et de la société : « Peut-on passer d'un jugement transcendant et définitif mais inopérant à un jugement immanent, révisable et provisoire mais, cette fois, opérant ? C'est précisément sur ce caractère empirique, pratique et instrumental que se jouera le sort de l'humanisme scientifique » (Latour, 2010). La nécessité d'intégrer les points de vue sur le monde est encore étudiée par Latour entre objectivité et subjectivité, pour identifier la possibilité d'une production de natures-cultures collectives. La domination de l'objectivité – dans notre cas le vert ou le vert recouvert d'optimisme moderniste – avec le soutien des énormes ressources économiques investies aujourd'hui dans la technologie pour développer le domaine de la durabilité (le Green Deal en est la forme visible et actuelle) risque de déterminer une transition de façade, incapable d'influencer les sociétés humaines, les populations, dans leur capacité à se sentir partie prenante du processus d'élaboration d'un nouveau modèle de relations entre elles-mêmes en tant que sujets communautaires et l'environnement physique, le territoire, qui les entoure. Le paysage peut-il alors être le champ dans lequel, à travers la politique, les données subjectives, la perception des populations et leurs aspirations et l'éthique se recomposent avec les techniques et les stratégies de gestion du développement durable ?

#### *Le projet urbain comme méthode : trois projets*

Le dualisme entre ville linéaire et ville annulaire a également caractérisé le débat d'après-guerre sur la nécessité d'un plan régulateur qui effacerait le plan fasciste de 1931. Tout au long de l'après-guerre, ce débat a été animé par les planificateurs et les urbanistes impliqués dans la rédaction du Plan régulateur, parmi lesquels Luigi Piccinato (acteur principal incontesté), Mario De Renzi, Mario Ridolfi, mais aussi Saverio Muratori, Ludovico Quaroni et bien d'autres. Ce débat n'a pas été résolu avec l'approbation du Plan régulateur de 1962, sur le dessin duquel le Système directionnel oriental apparaît comme une trace ambiguë du fait qu'il coexiste avec le *Grande Raccordo Anulare*, désormais réalisé (fig. 5). Cela ressemble à un hommage à l'idéalisme de Piccinato alors que, en pratique, l'expansion continuait

de se faire selon des logiques et des schémas liés à la structure de la rente foncière. La conception d'un espace doté de la capacité stratégique et évocatrice qui était celle du projet du SDO devait toutefois conduire à l'élaboration d'un nombre considérable d'hypothèses et d'expériences. Un grand nombre de recherches, de propositions et de projets a été développé au sein des universités, dans le cadre d'expositions et de groupes de professionnels qui ont cherché à orienter une discussion spécifique sur les espaces du SDO, tout en réfléchissant, en général, au thème de la ville capitale. L'une des issues les plus intéressantes de cette séquence est liée à la possibilité de relire, à travers l'histoire de ces espaces vides, la transformation de l'idée même du rôle du projet urbain en fonction de l'échelle de l'intervention. Les grandes dimensions, la ville fragmentée (« *città per parti* »), la morphologie urbaine et les tracés deviennent dans ces années-là les instruments qui mettent à l'épreuve l'interférence entre théorie, didactique et profession. Parallèlement – et malgré elles – aux initiatives politiques et techniques des divers comités et consultants, qui



5. L'une des premières propositions pour le système linéaire dit « Asse attrezzato » (puis Système directionnel oriental), 1957. Source : SAMPERI, Pietro, 1996. *Distuggere Roma, la fine del Sistema Direzionale Orientale*. Rome : Testo e Immagine. Études pour le Piano Regolatore di Roma.

entretenaient au demeurant des liens douteux avec les coopératives de construction, les constructeurs romains et les sociétés étatiques, les espaces du SDO ont été un lieu de recherches et d'expérimentation qui témoignent d'une importante évolution de la pensée sur la ville.

À partir du début des années 1960, ces espaces ont en effet fait l'objet de cours universitaires. Saul Greco, Adalberto Libera, Ludovico Quaroni et Saverio Muratori ont ainsi expérimenté différentes approches qui ont précédé ou suivi la rédaction de projets et qui ont fini par acquérir le statut de véritables manifestes de la discussion sur le projet urbain. Parallèlement, se développait l'expérience bien connue du Studio Asse<sup>1</sup>, dont l'idée consistait à combiner dans la « grande dimension », la planification, l'urbanisme et l'architecture, la recherche socio-économique, la mobilité et les transports, les problèmes technologiques et administratifs (fig. 6). C'est en 1973, à l'occasion de la 15<sup>e</sup> Triennale de Milan, dont Aldo Rossi était le commissaire, que l'on peut dater la rupture significative avec la parabole moderniste du projet urbain dans ces secteurs de Rome. Carlo Aymonino, Costantino Dardi et Raffaele Panella (1973) y exposèrent la « Proposition architecturale pour Rome Est », un projet construit comme un collage de projets connus (fig. 7), de fragments et de détails dont l'architecture devait devenir la « technique pour estimer et construire une réalité ». Partant d'une observation du caractère concret du paysage et de

l'histoire, la proposition réintroduisait le thème du vide comme un élément dans lequel « archéologie et nature collaborent à une nouvelle définition de l'ouvert, alternative aux hypothèses spéculatives et au protectionnisme environnemental ». Elle évoquait « une Rome différente qui fait du vide, de l'excavation, le sens de sa centralité et où l'architecture retrouve son rôle d'instance urbaine, redevient un thème symbolique à s'appropriier collectivement » (Mastrigli, 2021). La proposition se penche sur la spécificité de Rome pour formuler une nouvelle hypothèse sur le concept d'aménagement de la ville, en utilisant la forme architecturale pour se libérer de l'abstraction du plan.

Aymonino a travaillé à ce projet dans la continuité aussi bien de ses expériences didactiques sur le thème de la zone Centocelle-Casilino recueillies dans le volume *La Città Territorio* que de son travail, légèrement postérieur, sur la nouvelle dimension des Centres directionnels, dans lequel il conclut : « Les solutions qui nous semblent les plus convaincantes sont celles qui, en se présentant comme résolues formellement dans une expression architecturale, mettent l'accent sur un nouveau paysage urbain, confirmant qu'aujourd'hui les possibilités théoriques et pratiques existent pour réaliser pleinement des "fragments de ville", en prévoyant également les phases dans le temps » (Aymonino et Giordani, 1967).

En réaffirmant la centralité de l'architecture dans la conception de la ville, la proposition pour Rome



6. Studio Asse, proposition pour l'Asse Attrezzato de Rome, 1967-1970. Source : *L'Architettura, cronache e storia*, 1975. N° 4-5.



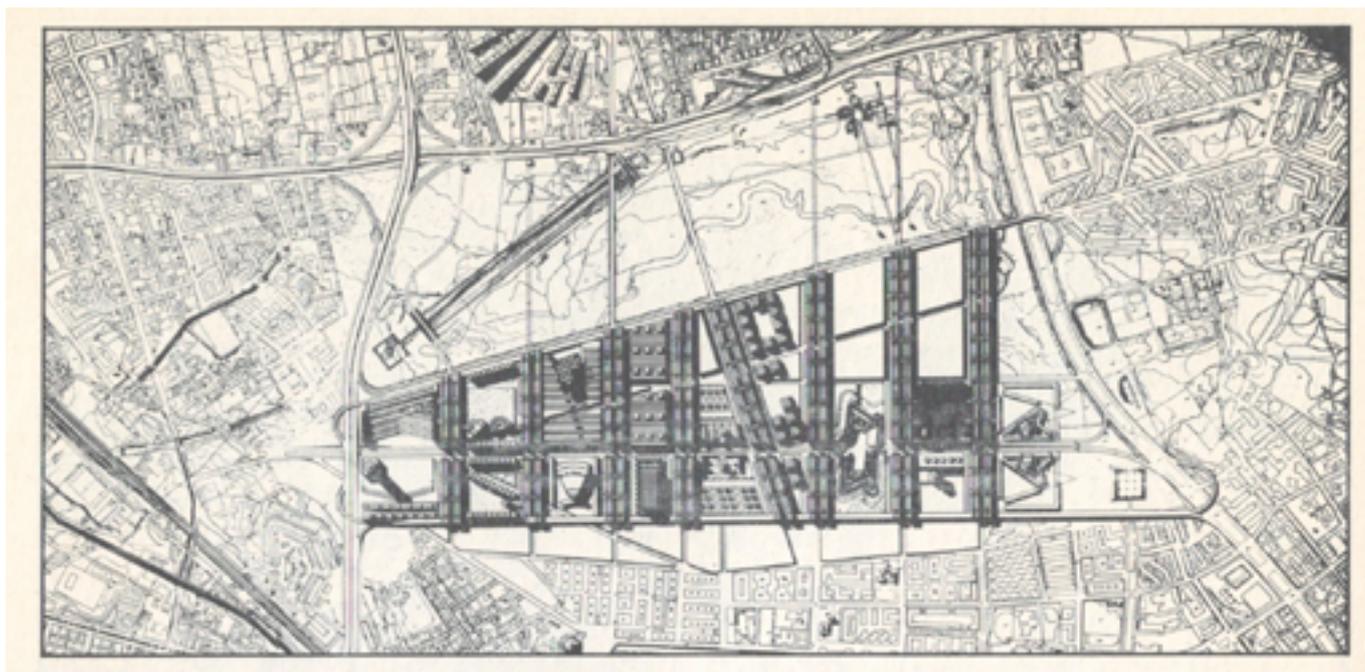
7. C. Aymonino, C. Dardi, R. Panella, Roma Est, *Proposta architettonica*, 1973. Source : *Controspazio*. N° 6.

Est prend ses distances vis-à-vis des interprétations mécaniques ou déterministes des relations entre architecture et politique qui s'étaient développées dès les années 1960 : « Les études sur la forme de la ville et surtout sur les rapports entre la morphologie urbaine et la typologie édilitaire ne sont pas des alternatives aux études économiques ou à la planification indicative, mais elles me semblent les plus pertinentes pour fonder une méthode d'analyse qui, en mettant en relation des processus malgré leurs différences, permette d'arriver à des prévisions concernant les faits urbains eux-mêmes, même d'un point de vue architectural » (Aymonino, 1965). C'est encore dans ce sillon que, en 1987, et à nouveau à l'occasion de la Triennale de Milan, dont la XVII<sup>e</sup> édition proposait une section « Un voyage en Italie, neuf projets pour neuf villes », le groupe *Roma Est*, coordonné par Franco Purini<sup>2</sup>, proposait un projet de réaménagement des lieux de la ville politique de Rome entre le centre historique et la zone de Centocelle (fig. 8). Ce projet développait une réflexion sur le thème de la représentation de l'idée de capitale à partir de la forme de la ville et des tracés existants, comme matériau du projet urbain et donc comme squelette de la nouvelle forme polycentrique de la capitale. Comme le souligne Francesco Perego (1989) dans le livret accompagnant l'édition romaine de l'exposition, cette nouvelle forme sonne le glas des dessins linéaires du plan en consolidant le sens de Rome comme ville radiale.

Il s'agit de trois projets clés pour la réflexion sur la ville, porteurs de potentialités qui n'eurent que très peu d'incidences sur les liens entre la rente foncière et un fonctionnalisme distillé dans l'abstraction des normes, dans une course continue entre planification et construction. Il s'agit de trois victimes illustres de ce que Walter Tocci (2022) a récemment nommé « rationalité dogmatique du Plan ».

### *Ville et Politiques*

L'*Anello Verde* est né dans un espace de projets manqués apparus au cours de diverses phases historiques et diverses étapes du débat sur la forme et la fonction que Rome devait acquérir en tant que capitale de l'Italie. Après des années de positions antagonistes, la ville a aujourd'hui modifié sa structure physique, économique et sociale, et les lieux qui devaient accueillir les bureaux et les ministères ont profondément changé, aussi bien dans leurs spécificités spatiales locales, en tant que parties d'une nouvelle nature de l'urbain, qu'en tant que nœuds localisés de réseaux globalisés. Au fil du temps s'est formé « un paysage d'espaces ouverts inclus dans ou en bordure de l'urbain, composé d'éléments de différentes natures interconnectés ou potentiellement connectables, pour créer un système d'usage partagé d'espaces publics, y compris par le biais d'itinéraires de mobilité douce qui permettent une meilleure accessibilité aux infrastructures de transport » (Roma Capitale, 2020).



8. Roma Est, proposition pour la zone de Centocelle, 1983. Source : *La città politica, il parlamento e i nuovi ministeri*, 1989. Rome : Dipartimento di Architettura e Analisi della Città della Facoltà di Architettura dell'Università di Roma La Sapienza.

La zone de l'*Anello Verde* doit aujourd'hui faire face à un premier problème : sa définition, la reconnaissance de son statut actuel dans le cadre des réglementations régissant l'utilisation du sol. Bien que cette zone mette clairement en évidence les modalités d'évolution des dynamiques de spatia- lisation et de mise à l'échelle des phénomènes de transformation des villes européennes, bien que les formes et les théories utiles à la relecture des changements en cours existent, cette zone reste liée à une technique urbanistique trop métaphy- sique, faite de standards et de normes issus d'une idée fonctionnaliste du développement. Elle n'est pas cartographiée de manière unitaire parmi les zones d'intérêt paysager, elle ne s'inscrit pas dans le réseau écologique, elle n'a pas de structure sys- témique qui définisse sa transformabilité et ses fonctions. En témoignent certaines définitions du règlement technique du *Piano Regolatore* de Rome qui, dans la taxonomie du « vert », considèrent les espaces naturels comme étant « imbriqués dans le tissu urbanisé » ou « appartenant à des systèmes paysagers de valeur territoriale », selon une dialect- que dépassée.

« Les phénomènes de déterritorialisation qui défi- nissent la nouvelle dimension de la ville, au-delà de la métropole, avec ses vastes espaces fermés, non édifiés, abandonnés ou utilisés comme espaces autres et dystopiques, offrent de grandes opportuni- tés pour des politiques qui affrontent sérieusement et globalement les problèmes environnementaux » (Secchi, 2008). Dans cet esprit, le parcours de rédaction du projet de l'*Anello Verde* s'est développé, entre 2017 et 2020, à partir de la nécessité de tracer une ligne politique possible et adaptée aux transfor- mations ayant eu lieu au cours des quinze dernières années (c'est-à-dire à partir de la phase de transition économique initiée par la crise de 2008). Il s'est agi de remettre de l'ordre dans les théories, les innova- tions méthodologiques, les mises à jour des outils et des objectifs du projet urbain, à la recherche d'une forme de technique urbanistique qui ne soit plus abstraite, mais au contraire capable de tenir compte des espaces dans lesquels les transformations surve- nues ont déterminé le développement d'un système complexe, devant être repensé comme un nouveau paysage, loin du fonctionnalisme de l'urbanisme quantitatif qui réduit les espaces verts à des normes.

## Anello verde

Analisi di supporto alla pianificazione

### STRATEGIA

#### AREE VERDI

- aree verdi esistenti
- parchi urbani
- parchi rurali pubblici
- parchi privati
- aree verdi
- aree verdi pubbliche
- aree verdi private

#### INFRASTRUTTURE VERDI

- linee infrastrutturali verdi esistenti
- linee verdi
- linee verdi pubbliche
- linee verdi private
- linee verdi pubbliche
- linee verdi private

#### AREE LIBERE

- aree libere verdi
- aree libere verdi pubbliche
- aree libere verdi private
- aree libere verdi pubbliche
- aree libere verdi private

#### OGGETTI

- edifici pubblici
- edifici privati
- edifici pubblici
- edifici privati

#### OGGETTI

##### AREE DA TRASFORMARE

- aree di trasformazione urbana
- aree di trasformazione rurale

##### INFRASTRUTTURE VERDI

- linee verdi
- linee verdi pubbliche
- linee verdi private

##### OGGETTI DA VALORIZZARE

- parchi urbani pubblici
- parchi urbani privati

##### OGGETTI

- edifici pubblici
- edifici privati

#### INFRASISTEMI

- linee verdi
- linee verdi pubbliche
- linee verdi private



9. *Anello Verde*, plan des analyses d'appui à la planification, représentation des stratégies et des objectifs élaborée par l'Assessorato all'Urbanistica, Rome Capitale, 2020.

L'*Anello Verde* couvre une superficie d'environ 750 hectares, dont les deux tiers sont des espaces naturels (fig. 9). Le périmètre d'intervention englobe un secteur dans lequel est en vigueur une mosaïque d'instruments administratifs hérités de la planification de la ville, mais qui n'ont jamais été pensés organiquement ; une dimension intermédiaire qui comprend des lieux, des dynamiques et des systèmes qui, indépendamment des questions d'échelle, sont le reflet et l'effet des transformations des relations spatiales sur lesquelles la théorie urbaine s'interroge précisément aujourd'hui. Ce sont des espaces qui font partie d'un réseau exceptionnel de paysages continus et connectés, qui s'étendent entre des pôles de raréfaction ou, au contraire, de concentration des densités de construction, dans un déploiement continu des traces des différentes phases de l'histoire de Rome. Un système non homogène, une nouvelle condition urbaine, une *totalité dispersée* composée de vestiges exceptionnels de la campagne romaine qui se mêlent à des quartiers de HLM, à des bâtiments abandonnés, à des centres commerciaux et à des espaces logistiques. Nous partons du principe que l'espace naturel et l'espace urbain ne se distinguent plus et génèrent, dans une sorte de structure fractale du territoire, des figures homothétiques à l'échelle du quartier comme à l'échelle de la région étendue. Cela donne lieu à de nouveaux contextes dérivant de la spatialisation de phénomènes d'origines différentes, qui s'organisent sur le territoire par éléments successifs : des espaces caractérisés par une interaction sans précédent entre des signes, des éléments et des ensembles matériels et immatériels qui génèrent et sont en même temps le produit de nouveaux iconèmes, d'une trame urbaine de discontinuité à la fois en mutation et constante.

Il est possible de déceler dans ces lieux un triple registre d'espaces avec lesquels le projet doit composer. D'abord un ensemble de réalités physiques rassemblant un important patrimoine historico-archéologique, constitué de traces qui persistent dans le temps, un ensemble de faits urbains bien identifiables (de la bourgade rurale à la grande intervention publique), et de grands espaces clos monofonctionnels et isolés (zones logistiques et industrielles). Ceux-ci sont flanqués, en second lieu, d'un réseau fonctionnel de nœuds d'infrastructures de transport et d'échange, de zones de services, souvent désaffectés ou sous-utilisés. Le troisième registre correspond à l'espace qui se crée entre ces

systèmes, un espace non planifié et souvent informel, doté de marges changeantes et perméables, où coexistent urbain et non-urbain ; un espace favorisé par des usages et des pratiques capables de créer de nouveaux champs d'interaction.

Le parcours qui a conduit à l'approbation de l'*Anello Verde* a été l'occasion d'utiliser les instruments du projet urbain entre stratégie et configuration du paysage, en travaillant au cœur de « fracture conceptuelle » créée par le fonctionnalisme dans la programmation urbaine (De Sola Morales, 1989), qui se nourrit du décalage entre instruments, rhétorique et recherche, entre capacité d'analyse des processus en cours et décision politique, entre temporalités des dynamiques urbaines et de la planification.

### *Description et narration*

Nous tenons désormais pour acquise une forme d'urbain qui s'étend sur la campagne selon des formes similaires à celles de la campagne se repliant sur la ville (Merrifield, 2011). Les espaces s'interpénètrent générant des figures homothétiques étendues à l'échelle du quartier comme à celle de la région. Il en découle de nouveaux contextes qui sont l'expression spatiale de phénomènes d'origines différentes. Ces phénomènes sont guidés par des modèles globalisés d'économie rentière de forme ancienne ou nouvelle (Tocci, 2009), qui se déploient sur le territoire par ajouts successifs. Des contextes caractérisés par une interaction entre des signes matériels et immatériels, des éléments et des ensembles qui génèrent et sont le résultat de nouveaux iconèmes qui composent une texture urbaine changeante et instable et un système continu de discontinuités. Il s'agit d'une condition qui caractérise également les zones de l'*Anello Verde* qui restent aujourd'hui encore comme suspendues, sans statut reconnaissable ni défini dans les cartes du Plan régulateur. Les outils de gestion qui en définissent la capacité de transformation sont d'ailleurs caducs : ces zones ne sont pas cataloguées dans le système des espaces naturels, elles ne font pas partie du réseau écologique, elles sont répertoriées de manière réductrice comme « espaces verts » alors que la complexité de leur forme actuelle est à l'image des modes de transformation de ce que l'on considère aujourd'hui comme les caractéristiques propres de l'urbain. Il est donc nécessaire de définir un langage critique et descriptif capable de rendre

compte de la configuration réelle de ce territoire, afin de jeter les bases d'une planification en phase avec la réalité.

Afin de pouvoir représenter la richesse des espaces qui se trouvent dans le périmètre de l'*Anello Verde*, a été élaboré un nouveau système cartographique composé de trois ensembles de cartes cherchant à réunir d'une part une lecture symptomatique, principalement liée à une narration, et d'autre part une représentation systématique. Il s'agissait à la fois de cartographies traditionnelles, liées à des analyses qui considèrent l'espace comme le résultat de processus administratifs, historiques et économiques, et d'élaborations plus évocatrices des conditions spatiales inédites produites par les actions et les activités de certaines communautés au sein de ces espaces. Ces trois ensembles cartographiques correspondent à trois phases de travail distinctes, dont la première est la phase analytique et descriptive qui traduit graphiquement un ensemble d'informations rarement croisées : le relevé des zones du périmètre concerné, un bilan des instruments administratifs disponibles et de leur état d'application, la liste des objectifs déjà adoptés par l'administration communale, par exemple les nouveaux programmes du Plan de mobilité durable, l'ensemble des contraintes urbanistiques et des réglementations superposées, les résultats des mises à jour progressives rendues nécessaires par les réglementations dérogatoires, etc. La deuxième est une phase de narration analytique, qui prend en compte un ensemble d'évaluations utiles pour faire interagir les données sur les espaces physiques,

celles sur l'utilisation des lieux, et les données techniques et fonctionnelles. Cette phase a mis en œuvre des données sur les flux de transport et l'accessibilité, des éléments techniques sur les interactions des réseaux de mobilité ; elle s'est appuyée sur un reportage photographique consacré aux parcours le long des rues et des chaussées, ainsi qu'aux accès aux espaces de la ceinture verte, enregistrant les itinéraires piétonniers, les parkings, les sentiers informels, les arrêts de transport public etc.<sup>3</sup>. Parallèlement, avec le groupe *Ferrovie dello Stato*, a été réalisé un autre reportage photographique (*fig. 10*) portant sur les espaces ferroviaires désaffectés et « invisibles », qui a rendu possible une lecture des lieux abandonnés, des gares inactives, des espaces techniques et, en général, d'un espace inédit du chemin de fer vers la ville, une lecture des marges et des limites de l'intérieur de l'infrastructure ferroviaire vers l'extérieur (Filetici, 2021). La troisième et dernière phase est la phase interactive, développée grâce à l'aide d'une plateforme numérique consacrée à la création d'un outil de confrontation, en vue de recueillir et de raconter, à travers les matériaux insérés directement par les communautés présentes dans les différents contextes, les pratiques et les usages réels du territoire ainsi que les formes de sociabilité qui se sont développées dans certains secteurs de l'espace urbain (*fig. 11*). Une carte *in progress* construite grâce à une phase d'écoute et d'interaction avec les comités et les communautés de citoyens, les acteurs territoriaux et un ensemble d'experts appelés à collaborer sur des aspects techniques particuliers.



10. Luigi Filetici, *Roma Prenestina*, d'après le catalogue de l'exposition *Parallel Lines, Rome Urban Spaces* (2021), qui documente la campagne photographique réalisée avec Rete Ferroviaria Italiana (RFI) et Ferrovie dello Stato-Sistemi Urbani dans le cadre des activités liées à l'élaboration du *Schema di Assetto Generale Anello Verde*.

Les analyses ont été réparties en quatre séries de représentations cartographiques, visant à identifier les ressources du projet à partir de l'état actuel des espaces. Le résultat est un paysage constitué de la superposition de cartes administratives (décrivant l'état de la mise en œuvre), de cartes physiques (décrivant la morphologie), de cartes fonctionnelles (décrivant les déplacements et les réseaux de transport) et de cartes d'usages (décrivant les espaces comme lieux de production de la sociabilité).



11. *Anello verde*, carte interactive d'usages et exemple de formulaire envoyé aux citoyens d'un quartier. Documents élaborés par l'Assessorato all'Urbanistica, Rome Capitale, 2020.

Je voudrais m'arrêter sur cette dernière forme, à savoir la carte interactive pour arpenter les espaces de production de la sociabilité, les nouveaux espaces publics de la condition urbaine actuelle. La carte est née en tant qu'outil collaboratif *open source* sur lequel les « communautés non planifiées » d'agriculteurs, de pêcheurs, de guides archéologiques, de coureurs, de cyclistes, de sportifs, de biologistes ou d'artistes (entre autres) qui habitent ces lieux pouvaient raconter leurs utilisations réelles et potentielles (Amin et Thift, 2021) (fig. 12). Il s'agit d'une tentative, non exhaustive mais intégrable, pour répertorier les activités formelles et informelles qui, au cours des années de non-application de la planification officielle, ont façonné le paysage dans sa réalité physique. Les espaces envisagés sont des espaces actifs, dans le sens où ils ne sont pas simplement utilisés mais produisent des relations, des communautés et des activités prenant la voie d'initiatives citoyennes, conformément au principe de subsidiarité. Des activités sportives de plein air aux réseaux culturels, de l'entretien du territoire à la création de jardins, l'ensemble du secteur est ainsi configuré comme une nouvelle forme d'espace public (fig. 13). L'espace, dans sa dimension concrète et physique, se présente ici comme un facteur constitutif de l'action des communautés qui le façonnent et le modifient, déterminant ainsi un nouvel état de sa configuration, reconquise sur le temps, trop longtemps considéré comme l'unique mesure du monde globalisé (fig. 14).

La pandémie de covid-19 a rendu encore plus évidente la nécessité de garantir des espaces naturels facilement accessibles depuis des territoires densément habités. Plus que jamais, la richesse des vastes territoires vides s'est révélée être une ressource précieuse. La ville a démontré à travers les communautés urbaines qui l'habitent sa vitalité dans la construction de nouveaux réseaux de solidarité, dans le soin et la recherche de proximité, dans l'identification de nouveaux modes de consommation. Après quelques semaines de confinement, la nature s'est développée dans les espaces urbains. Comme une vague lente et silencieuse, les herbes vagabondes sont réapparues entre les pavés romains des places, des rues et des jardins, l'air est redevenu respirable et limpide, et, avec le printemps, de nouveaux animaux sont apparus dans les parcs, dans les eaux près des ports des villes côtières. Plus tard, lorsque cela a de nouveau été possible, les citoyens ont afflué vers la nature,



12. *Anello Verde*, nouvel espace public où coexistent différentes activités (© Luca Montuori).



13. *Anello Verde*, activités sportives informelles en plein air (© Luca Montuori).



14. *Anello Verde*, frise constituée de chantiers abandonnés ouverts au passage, visite avec les comités de quartier (© Luca Montuori).

qui est devenue l'espace public où reprendre des activités un temps contraintes à l'intérieur. Densifier l'existant, protéger le développement des écosystèmes, mettre en place des réseaux écologiques, arrêter la consommation de terres doivent désormais faire partie de l'agenda politique et se traduire par des actes : ces postulats ne peuvent plus rester des exercices académiques ou des déclarations d'intention vides. Il n'y a plus d'opposition possible entre les dystopies apocalyptiques, l'optimisme de la modernité et le fonctionnalisme naïf : un règlement entre positions contraires est nécessaire. L'ensemble des choix effectués pour le projet d'*Anello Verde* visait précisément à démontrer qu'il n'y a pas besoin d'un nouveau plan, mais qu'il est possible de procéder à partir d'outils existants, de certains éléments déjà présents dans la nature même de la structure urbaine, de ses tracés et de son histoire, en opérant au moyen de quelques interventions et projets administratifs « simples ».

### *Projet et projets*

Les ressources identifiées grâce à la cartographie de l'existant n'ont toutefois pas un but purement narratif. Elles permettent la définition des objectifs stratégiques, elles représentent la synthèse des éléments de référence pour la planification à partir desquels identifier les invariants structurels en vue de modifications possibles : l'existence d'espaces de densification et de raréfaction des systèmes territoriaux, les pôles de concentration urbaine et les éléments de continuité des réseaux écologiques et des systèmes naturels (ponctuels, linéaires et territoriaux) ; les connexions nécessaires pour garantir l'accessibilité et la traversée des espaces grâce aux infrastructures de transport pour une mobilité douce (voies piétonnes, cyclables ou de transport public) ; l'altérité des formes d'utilisation – courantes ou éventuelles – des espaces non construits...

À ce stade de l'élaboration, reste la question centrale de savoir comment transformer en une part active de la stratégie générale « une activité scientifique qui, à l'ère postmoderne, interroge les limites des méthodes et les possibilités d'action » (Cremaschi, 2011), en évitant les dérives typiques d'une approche romantique qui se nourrit aujourd'hui encore de l'observation du quotidien sans la moindre finalité opérationnelle, sans pour autant tomber dans l'optimisme déterministe du projet néomoderne. Et alors ? La réponse possible dans

ce contexte n'est pas un espace qui identifie des formes, mais la construction d'un instrument qui – tout en ayant pour objectif la transformation de l'espace – opère à partir des invariants auxquels les projets singuliers devront répondre, un instrument qui façonne la demande en fonction d'objectifs prioritaires et de principes non négociables. Parmi ces objectifs figurent des projets à différentes échelles : des projets complexes, comme dans le cas des zones ferroviaires désaffectées des gares de Tuscolana et Tiburtina – en cours de développement – où sont et seront transférés des droits de construction aujourd'hui prévus dans des secteurs encore libres et non compromis ; une connexion entre des systèmes d'espaces publics et des infrastructures qui consente à intégrer les systèmes fonctionnels dans le paysage et favorise des modèles d'« urbanisation faible » pour rendre accessibles les espaces hybrides (Branzi, 2006) ; une valorisation des usages et des activités existants qui permette d'identifier les compatibilités avec les transformations futures en vue de créer de nouveaux espaces publics.

Les systèmes qui composent l'*Anello Verde* sont complémentaires et définissent une infrastructure ouverte à réaliser par étapes, selon différentes scansion temporelles, en incorporant les transformations contextuelles et en admettant des écarts et des modifications éventuelles. Une infrastructure définissant une possibilité qui « n'est plus l'alternative entre le "futurisme" du projet moderne et le "présentisme" de l'anti-projet postmoderne » (Marramao, 2013), mais construit un système adaptable, en mesure de lier la protection de l'environnement, la nécessité de créer de nouveaux pôles de forte spécialisation à haute densité de construction et des espaces d'interaction réversibles, riches en activités labiles, changeantes et superposées, dans lesquels puissent coexister des modalités d'utilisation liées au développement de réseaux et de communautés locales. À l'intérieur du périmètre de ce nouveau paysage de la campagne romaine, plus de cinquante interventions sont en cours de réalisation (fig. 15), qui déclinent les objectifs généraux sous des formes multiples – du bâtiment singulier aux pôles infrastructurels, des plans de reboisement aux projets complexes – et qui peuvent être considérées comme des nœuds transcendants en mesure d'activer des phénomènes économiques, environnementaux et sociaux qui interagissent dans l'espace entre les niveaux local, régional, national et international. La notion même de paysage permet

d'identifier un point de vue possible sur le projet global de la post-métropole. Elle permet d'examiner conjointement des éléments hétérogènes et discontinus du système urbain, et de construire une réflexion sur sa condition actuelle et son usage qui soit le fondement des projets de sa nécessaire modification (Gregotti, 2011).

Ainsi, le paysage physique et théorique de l'*Anello Verde* se définit à travers un ensemble de cadres fondamentaux au sein duquel coexistent : d'abord, un instrument en mesure de récupérer le rôle du projet urbain dans la planification par la combinaison des aspects morphologiques, infrastructurels et environnementaux, matériels et immatériels ; ensuite, un manifeste politique qui se confronte aux engagements communs et partagés des administrations locales au sein de réseaux de collaboration entre les villes, fondés sur un ensemble de principes fondamentaux, en vue de limiter les impacts de la croissance urbaine ; enfin, une plateforme pour le développement de systèmes innovants de gouvernance inclusive, fondée sur des modèles de collaboration entre les différents acteurs et habitants de l'espace urbain, et qui tient compte de l'ensemble des ressources et des objectifs comme un élément commun à partir duquel construire un scénario possible.

#### Notes

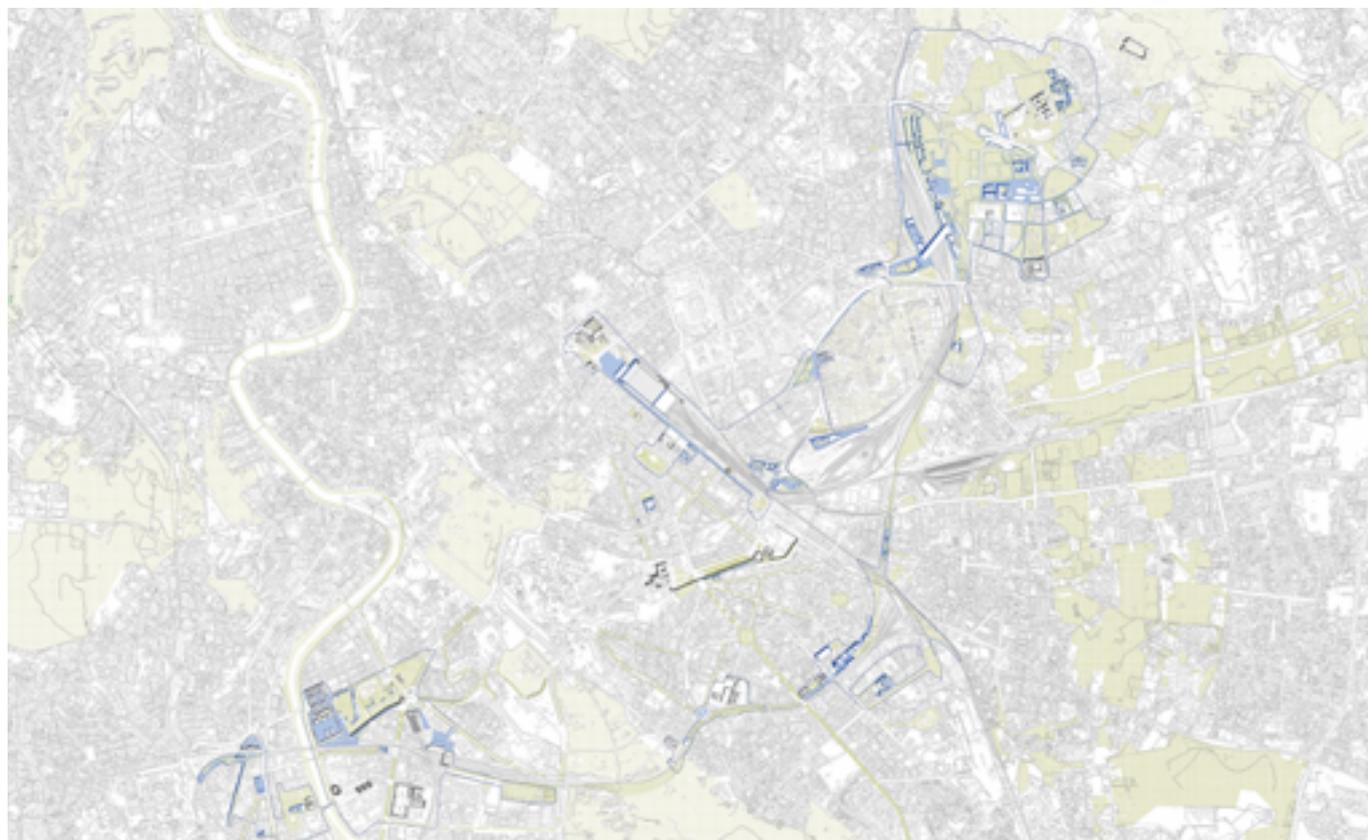
1. Le Studio Asse fut actif de 1967 à 1970 ; il était composé de Ludovico Quaroni, Bruno Zevi, Mario Fiorentino, Lucio Passarelli, Vincenzo Passarelli, Riccardo Morandi, Vinicio Delleani. Les travaux du Studio Asse sont publiés dans le numéro monographique du magazine *L'Architettura cronache e storia* : Fascicolo doppio interamente dedicato agli studi sull'Asse Attrezzato di Roma. N° 4-5, août-septembre 1975.

2. Ce groupe était également composé de : Alessandro Anselmi, Francesco Cellini, Paolo Portoghesi, Claudio D'Amato, Gianni Accasto, Giangiacomo D'Ardia, Vanna Fraticelli, Renato Nicolini, Franz Prati et Laura Thermes.

3. En raison de la pandémie de covid-19, les activités sur le territoire ont été limitées. On a fait le choix, qui s'est révélé d'une grande pertinence méthodologique, de parcourir avec Google Earth toutes les routes bordant les espaces naturels de l'*Anello Verde* et de relever grâce à des captures d'écran d'une dimension et d'un cadrage identiques les accès, les barrières, les chemins et les sentiers tracés vers un espace inconnu et non relevable grâce à la « machine » de Google. Il en résulte une centaine de photographies des espaces de l'*Anello Verde* tels qu'ils peuvent être observés de loin depuis le réseau des routes vers les espaces naturels, un répertoire d'accès informels qui proposent une narration et laissent imaginer une quotidienneté d'usages et de parcours.

#### Mots-clés

*Anello Verde*, projet urbain, transition, durabilité, urbanisation faible



15. *Anello verde*, projets en cours de réalisation. Carte élaborée par L. Montuori et E. Rosmini, 2022.

## Bibliographie

- AMIN, Ash, THIFT, Nigel, 2021. *Città. Ripensare la dimensione urbana*. Bologne : Il Mulino. Dans le texte (dont l'édition originale en anglais date de 2005), les auteurs proposent une taxonomie des divers types de communautés productrices d'espaces de proximité et de flux dans les villes.
- AYMONINO, Carlo, 1965. *Origini e sviluppo della città moderna*. Bologne : Marsilio, p. 103.
- AYMONINO, Carlo, DARDI, Costantino, PANELLA, Raffaele, 1973. Roma Est, proposta architettonica. *Controspazio*. N° 6, p. 45-47.
- AYMONINO, Carlo, GIORDANI, Pierluigi, 1967. *I Centri Direzionali*. Bari : Leonardo da Vinci editrice, p. 81.
- BRANZI, Andrea, 2006. *Modernità debole e diffusa. Il mondo del progetto all'inizio del XXI secolo*. Milan : Skirà.
- CREMASCHI, Marco, 2011. Anything goes? Pianificazione, postmodernismo e oltre. *Crios, Critica degli ordinamenti spaziali*. N° 2, p. 46-54.
- CREMONA, Alessandro, CRESCENTINI, Claudio, SANTOLINI Sandro, 2020. *Raffaele de Vico Architetto e Paesaggista, Un "consulente artistico" per Roma*. Rome : Palombi.
- DE SOLA MORALES, Manuel, 1989. Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano moderno. *Lotus International*. N° 64, p. 6-31.
- Enciclopedia Treccani, 2021. Transizione Ecologica [en ligne]. Disponible sur : <https://urlz.fr/peLa> [consulté le 30 janvier 2022].
- FILETICI, Luigi, 2021. *Parallel Lines. Rome Urban Spaces*. Rome : Postcart.
- GREGOTTI, Vittorio, 2011. *Architettura e postmetropoli*. Turin : Einaudi.
- LATOURE, Bruno 2010. *Cogitamus. Sei Lettere sull'umanesimo scientifico*. Bologne : Il Mulino (édition italienne de *Cogitamus. Six lettres sur les humanités scientifiques*. Paris : La Découverte).
- MARRAMAO, Giacomo, 2013. Spatial turn: spazio vissuto e segni dei tempi. *Quadranti - Rivista Internazionale di Filosofia Contemporanea*. Vol. I, n° 1, p. 31-37.
- MASTRIGLI, Gabriele, 2021. La presenza degli estremi. Carlo Aymonino, la "città per parti" e la questione di Roma Est. In : ORAZI, Manuel (éd.), *Carlo Aymonino, Fedeltà al tradimento*. Milan : Electa, p. 65-70.
- MERRIFIELD, Andy, 2011. The right to the city and beyond. Notes on a Lefebvrian re-conceptualization. *City*. Vol. 15, n° 3-4, p. 473-481. DOI: 10.1080/13604813.2011.595116.
- MORA, Tommaso, 1926. La cintura dei Parchi a Roma. *La Stirpe*. Vol. 3, n° IV, p. 159.
- PEREGO, Francesco, 1989. Le giuste domande. *La Città politica, il parlamento e i nuovi ministeri*. Rome : Dipartimento di Architettura e Analisi della Città della Facoltà di Architettura dell'Università di Roma La Sapienza, p. 29-35.
- PIACENTINI, Marcello, 1916. *Sulla Conservazione Della Bellezza di Roma e Sullo Sviluppo Della Città Moderna*. Rome : Stabilimento tipografico Aeternum.
- ROMA CAPITALE, 2020. Delibera n° 143/2020, Approvazione dello Schema di Assetto Generale dell'Anello Verde, a valere quale atto-strumento di indirizzo programmatico per la riqualificazione sostenibile dell'anello ferroviario e del settore orientale del territorio di Roma Capitale [en ligne]. Disponible sur : <https://urlz.fr/peLmW> [consulté le 30 janvier 2022].
- SECCHI, Bernardo, 2008. Le forme della città. Eddyburg [en ligne]. Disponible sur : <https://urlz.fr/peLr> [consulté le 30 janvier 2022].
- TOCCI, Walter, 2009. L'insostenibile ascesa della rendita urbana. *Democrazia e diritto*. Vol. I, p. 17-52.
- TOCCI, Walter, 2022. La mente del piano del '62. *Urbanistica Informazioni*. N° 302, p. 66-73.