

et les enseignes lumineuses montrent qu'il s'agit du cœur commercial de la cité. Quelques vastes immeubles récents, voire des esquisses de gratte-ciel, prouvent l'essor des nouvelles fonctions de la ville, et le peu de respect que les Turinois ont manifesté devant les souvenirs historiques de leur cité. Si l'agglomération s'est très peu développée sur la rive droite du Pô et sur les pentes de la colline réservées aux luxueuses villas de l'aristocratie industrielle et commerçante, elle a pris au contraire un rapide essor vers l'ouest, vers le sud, et plus récemment vers le nord. Vers l'ouest, le long des avenues qui conduisent vers Pianezza, Collegno et surtout le long du Corso Francia qui unit Turin à Rivoli, ce ne sont que de grands immeubles qui entourent rapidement les usines et débordent au milieu des champs de maïs et des prairies. Au sud, c'est entre les routes d'Orbassano et de Moncalieri, sur la terrasse qui se prolonge jusqu'au Sangone, que se développent les quartiers les plus neufs, et surtout que les fonctions industrielles se traduisent le mieux dans le paysage urbain : le long de la voie ferrée de Gènes se déroule dans le ciel la célèbre piste « aérienne » de la F.I.A.T.-Lingotto. Plus loin ce sont les vastes bâtiments de la F.I.A.T.-Mirafiori, les nouvelles pistes d'essais et les immeubles géométriques qui abritent des milliers d'ouvriers. Mais là encore, ces usines, ces grands halls de montage n'introduisent pas de notes vraiment discordantes dans le paysage, rien qui rappelle les centres métallurgiques de la banlieue de Milan, le désordre et l'emprise industrielle des faubourgs de Gènes. Il est vrai que la masse alpine qui s'élève d'un bond à 15 km de Turin adoucit et atténue ce qui peut-être choquerait dans un cadre moins grandiose.

Au nord, au contraire, le long de la Doire Ripaire, et encore plus loin de part et d'autre de la Stura di Lanzo, les rues s'enchevêtrent et le ciel s'obscurcit : des nuages de fumées croupissent, particulièrement denses en hiver et en automne, saisons pendant lesquelles les fumées se mêlent aux brumes des *fontanilli* et des rizières. Les hautes cheminées signalent les *Ferriere*, les usines de caoutchouc, les tanneries, les usines chimiques, et on peut encore repérer les larges toitures des filatures et les halls de montage des usines de matériel électrique et de machines-outils. On peut noter d'ailleurs que bâtiments vieux et neufs se mêlent, avec une majorité très nette de bâtiments neufs au-delà de la Stura, en bordure des routes qui se dirigent vers Settimo, vers Borgaro, et surtout le long des autoroutes de Milan et d'Ivrée. La nuit se dressent dans le ciel les hauts emblèmes lumineux des plus grands noms de l'industrie italienne : F.I.A.T.-Ricambi, S.N.I.A.-Viscosa, Pirelli, Farmitalia, Italgas, Oreal, etc. Ainsi, il semble bien qu'à l'heure actuelle un essor particulièrement dynamique caractérise la partie septentrionale de l'agglomération turinoise. Il s'agirait dans ce cas d'une sorte de « retour aux sources » puisqu'on peut y voir de très vieilles usines disparaître sous la pioche des démolisseurs, en particulier le long de la Doire. Là encore des immeubles neufs forment de grands ensembles, mais ils naissent plutôt en bordure de la ville, voire en pleine campagne, comme dans les quartiers de Falchera, Lucento, Villaretto.

Toutes les impressions que l'on peut retirer d'une étude attentive du panorama de la ville de Turin qui s'offre ainsi du haut de ces collines qui forment l'extrémité nord-ouest du Montferrat, se trouvent confirmées