

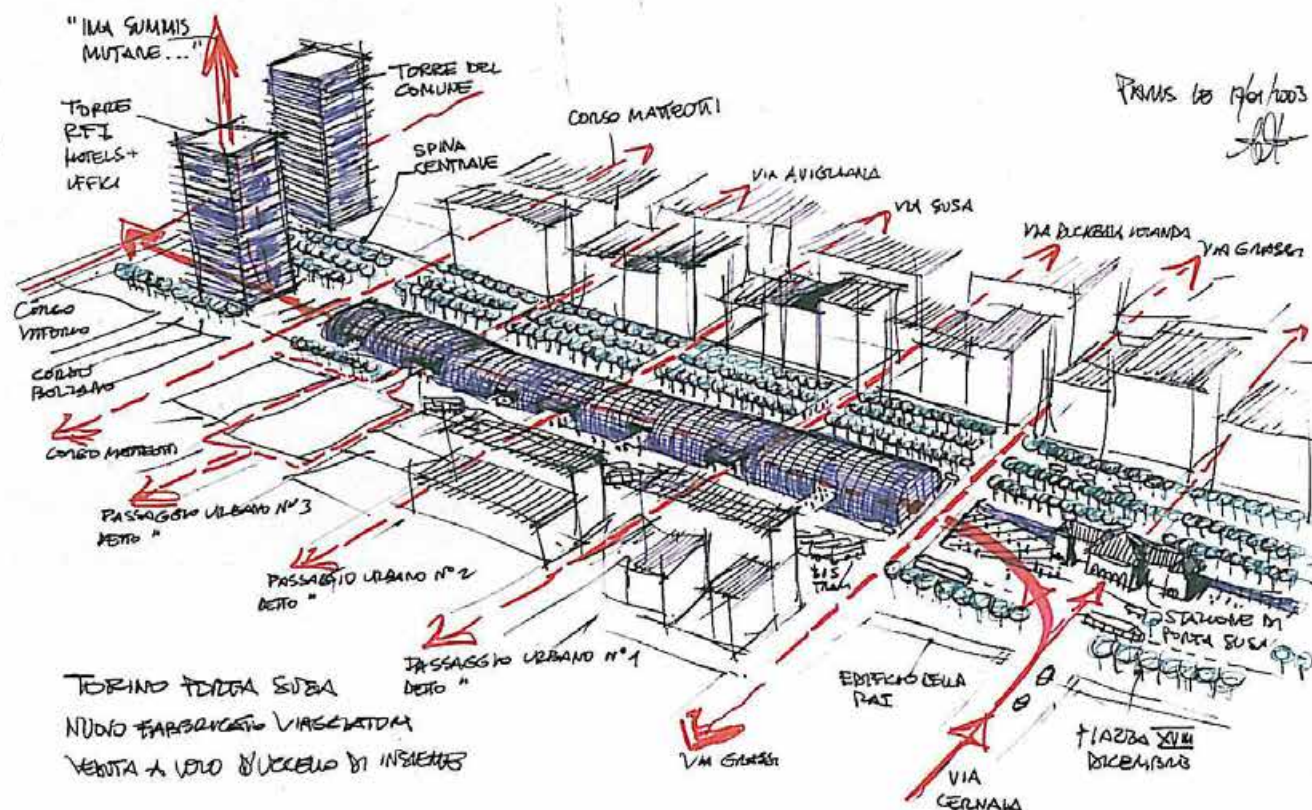
La gare/pôle d'échanges: une nouvelle figure de l'urbanité de la ville du *xxi*^e siècle

Démarrée dans les années 1980, la révolution du train à grande vitesse a profondément transformé la manière de concevoir et de vivre la gare ferroviaire de la fin du *xx*^e siècle. Animée par la présence de services et équipements urbains de plus en plus nombreux, elle est désormais appréhendée dans sa double nature de nœud de transports intermodal et de morceau de ville retrouvé.

Progressivement désagrégée en « non lieu », la gare redevient aujourd'hui un espace public à part entière, dispositif urbain majeur qui contribue à réinventer la ville moderne. À l'intersection de l'ensemble de nos moyens de transport mécanisés, trains à grande vitesse, lignes régionales, métros, trams, bus, voitures, taxis, vélos... - tous avec leur temporalité différente et leur spa-

xxi^e siècle représente une forme aboutie de nouvelle urbanité de la ville contemporaine.

Ses paradoxes résultent de sa double nature: porte d'arrivée et de départ, théâtre de retrouvailles et de séparations, la gare du *xxi*^e siècle est également un lieu du stationnement - ne parle-t-on pas aussi de « station » de chemin de fer? - et du voyage, de l'immobile et du mobile, de l'individu et de la foule, de la suspension du temps et de la hâte, du flâner et du courir, du loisir et du travail, de l'ici et maintenant et du lointain... Par conséquent, il lui faut traduire toutes ces apparentes contradictions en termes de qualité urbanistique et architecturale pour s'imposer en authentique seuil, physique et conceptuel, de notre quotidien d'*Homo mobilis* contemporain. Et pour une raison simple: dans



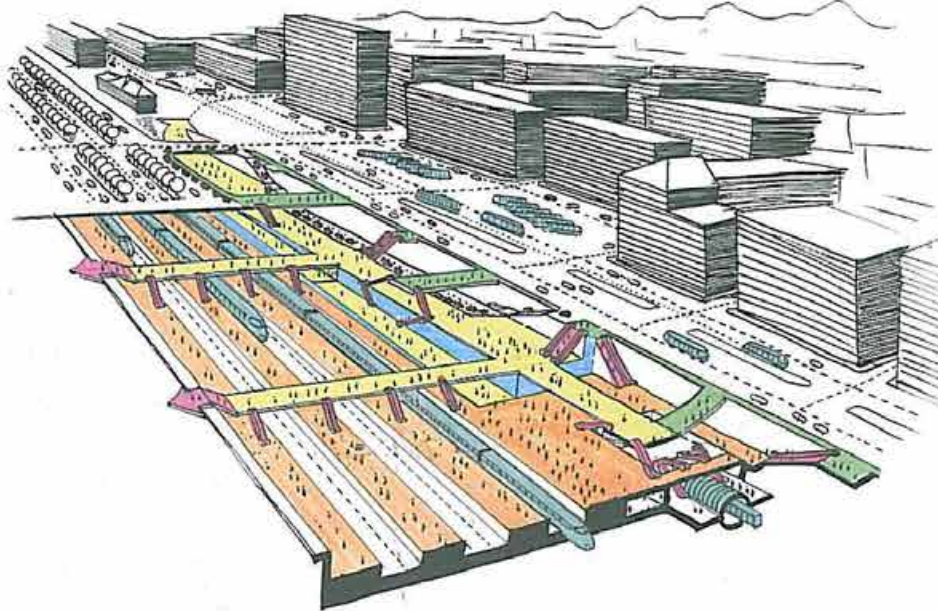
tialité spécifique -, ce pôle d'échanges s'est aussi mué en un fantastique vecteur du développement urbain et social. À l'image de l'Internet, la gare doit être une plate-forme augmentant les possibles déplacements par le jeu de l'interconnexion permanente.

Au regard des vastes programmes de valorisation immobilière des sites ferroviaires en cours dans la plupart des villes et métropoles européennes et internationales, cet équipement n'incarne-t-il pas dorénavant l'une des expressions les plus évidentes de la révolution urbaine?

Profondément différente par essence des aéroports et des centres commerciaux, trop souvent exilés hors les murs, la gare du

ce haut lieu de convergences s'entrecroisent et interagissent, à des échelles contrastées mais complémentaires, de complexes questions liées aux technologies de transport (technique et architecture), au développement urbain (ville), aux financements des infrastructures (politique et économie) et aux besoins, à court, moyen et long termes, des différents types de voyageurs et utilisateurs (société et culture).

Autrement dit, la gare-pôle d'échanges se doit de résoudre, par différents types d'organisation spatiale interne et externe, l'ensemble des contraintes inhérentes à l'infrastructure et au contexte urbain. Au nombre de ces problématiques, la gestion dans un espace-temps donné des foules n'est pas des moindres: hétérogènes et



multiples, les usagers aspirent à être maintenant bien informés des rotations qui leur sont proposées, guidés et aidés pour y accéder, de préférence le plus facilement, afin de choisir, selon leurs destinations, le ou les services et moyens de transport dont la variété est désormais croissante.

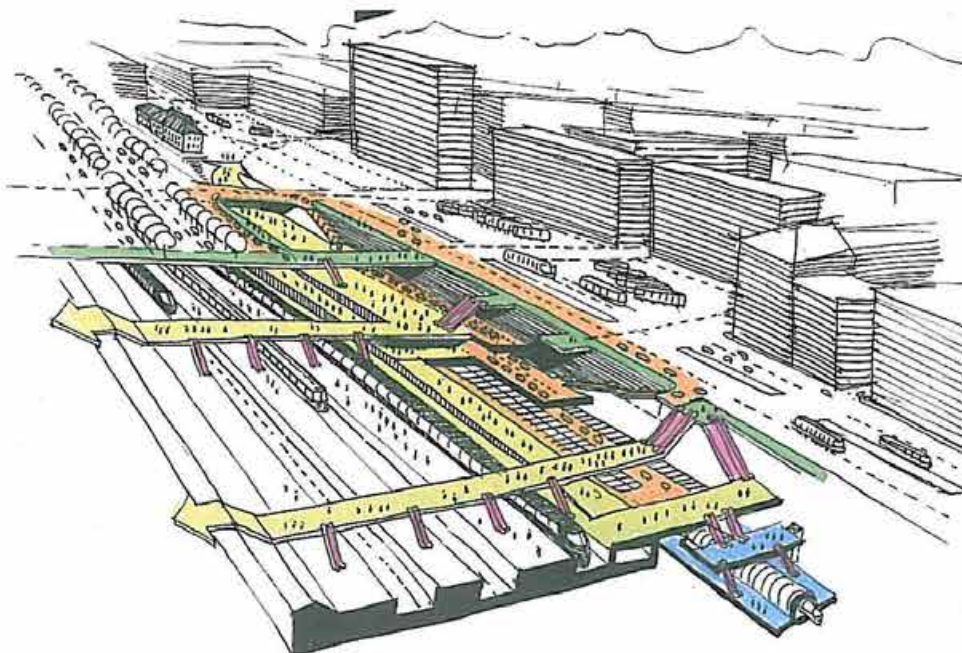
Par ailleurs, ces lieux magiques sont presque toujours confrontés à l'inévitable superposition des réseaux. Leurs strates et nappes limitent leur emprise horizontale au sol et favorisent leurs interconnexions verticales avec parfois la création d'espaces piranésiens d'exception, capables d'amener la lumière naturelle et, par là-même, la ville jusqu'aux profondeurs de l'infrastructure. Interconnexions verticales qui facilitent l'implantation des gares

au cœur de la cité et confortent ainsi leur légitimité en qualité de lieux de convergence entre transports et métropole.

Véritable conteneur multi-usage et polyfonctionnel, le pôle d'échanges constitue également un indispensable sas de décompression entre l'accélération de la machine et la temporalité de la cité et un fantastique outil de mise en réseau réelle de nos villes ainsi rapprochées entre elles par la grande vitesse.

La gare de ce début de troisième millénaire est donc vouée à connecter durablement le territoire et l'urbain.

Silvio d'Ascia.





GARE TGV ET TOUR DE TURIN-PORTA SUSA

(En association avec AREP)

Première gare du train à grande vitesse italien sur la ligne Paris-Rome, Torino-Porta Susa est la porte d'entrée en Italie depuis l'Europe du Nord. Après deux années de débats politiques et de difficultés techniques, son chantier a redémarré fin 2009. Sa première tranche sera opérationnelle en décembre 2011, la seconde, dans les six mois suivants.

Conçue comme un lieu urbain dans la continuité de la ville, de sa trame romaine et de ses espaces publics, cette nouvelle gare offre un concentré de transports et de services. C'est en effet un véritable pôle d'échanges permettant aux voyageurs d'accéder facilement aux différents modes de déplacement : TGV, trains régionaux, métro, bus, tramway, voitures et deux roues. Complétant ce grand projet et pendant urbain de la tour de Renzo Piano en cours de construction, une tour mixte tertiaire (hôtel, bureaux, espaces et équipements publics) sera édifiée au sud, en lien direct avec la gare.

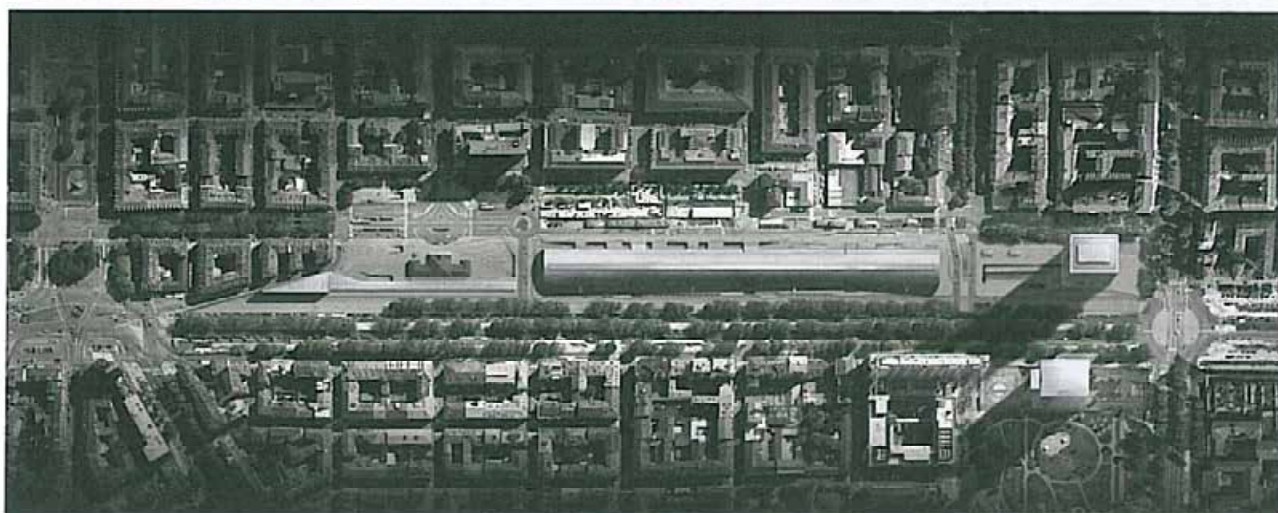
Encadrée par la *Spina* (grand boulevard traversant Turin du nord au sud qui s'est substitué aux anciennes voies ferrées enterrées) et le *corso* Bolzano, la gare se présente sous la forme d'une longue galerie. Seule émerge du sol sa majestueuse verrière - longue de 385 m et large de 30 m - que rythment, tous les cent mètres, les accès situés dans l'axe des rues du quartier. Intégrées dans leur prolongement aux cheminements intérieurs à la gare, des

traversées d'ouest en est y garantissent la perméabilité urbaine. Chacun de ces passages est repérable par un généreux auvent découpé dans la verrière, ce qui lui confère l'aspect d'une « porte-papillon ». Cette gigantesque couverture longiligne de verre et d'acier repose sur un socle en béton de deux niveaux qu'occupent les parkings et les locaux techniques.

Démarrant au sud, presque au pied de la future tour de services, et dallée en pierre de Luserna, cette véritable rue intérieure débouche au nord sur le nouveau parvis subtilement incliné. Ainsi cette nouvelle artère est reliée à la ville historique en léger contrebas mais également à l'ancienne gare, qui, autrefois, se réduisait à un simple hall de voyageurs. En outre, un réseau de circulations verticales démultipliées (rampe en pente douce, escalators, escaliers, ascenseurs) assure quant à lui des liaisons simples et aisées entre les cinq niveaux de la gare-galerie (hall voyageurs à R-1, quai des trains à R-3 et des métros à R-5). Ce dispositif spatial résorbe également le double dénivelé du site entre le sud et le nord et celui situé entre le *corso* Bolzano et la *Spina*.

Lieu contemporain d'urbanité et d'intermodalité, la gare de Torino-Porta Susa est un projet novateur dans l'univers ferroviaire en ce sens qu'il fait entrer la ville, au propre et au figuré, dans la

65



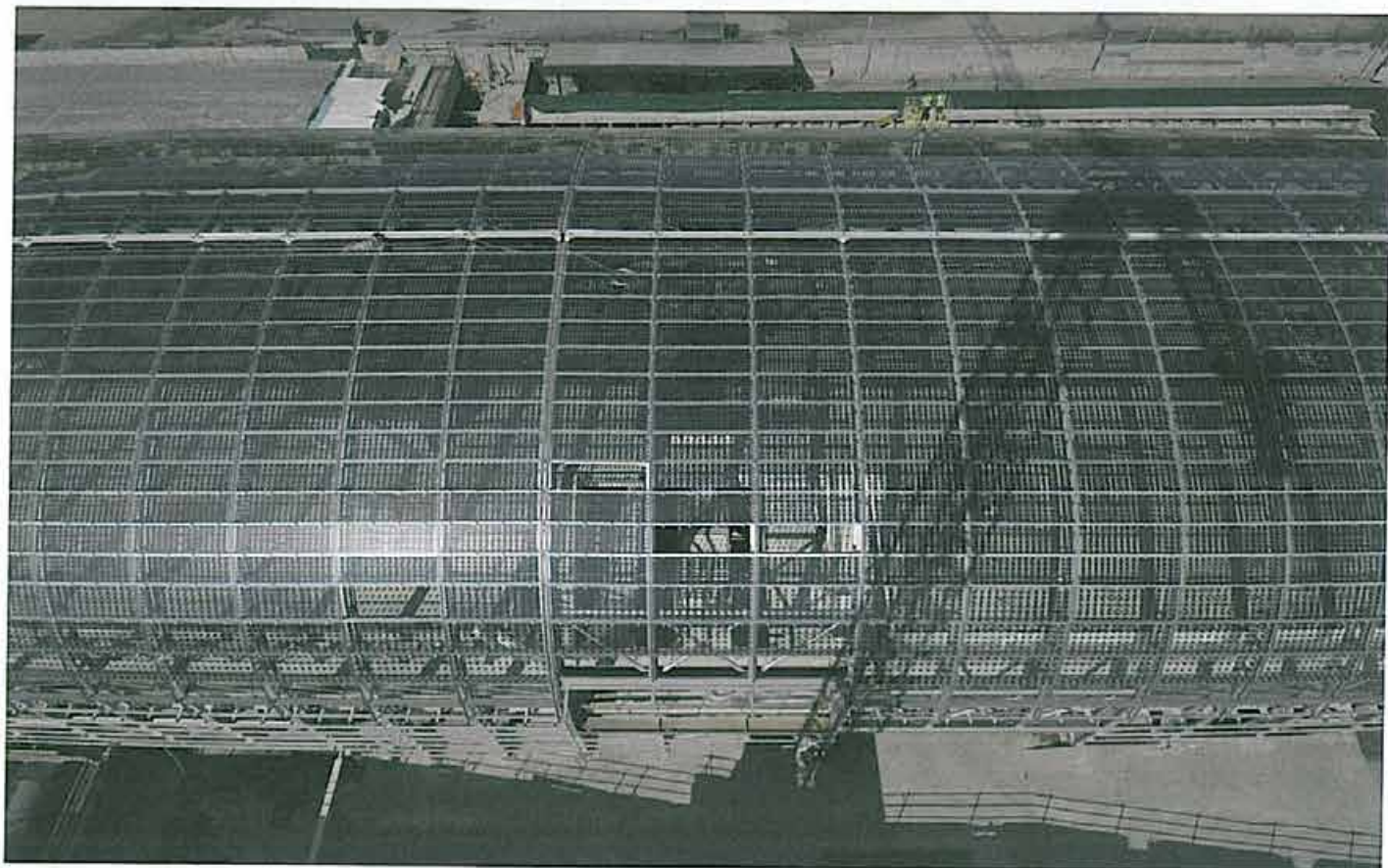
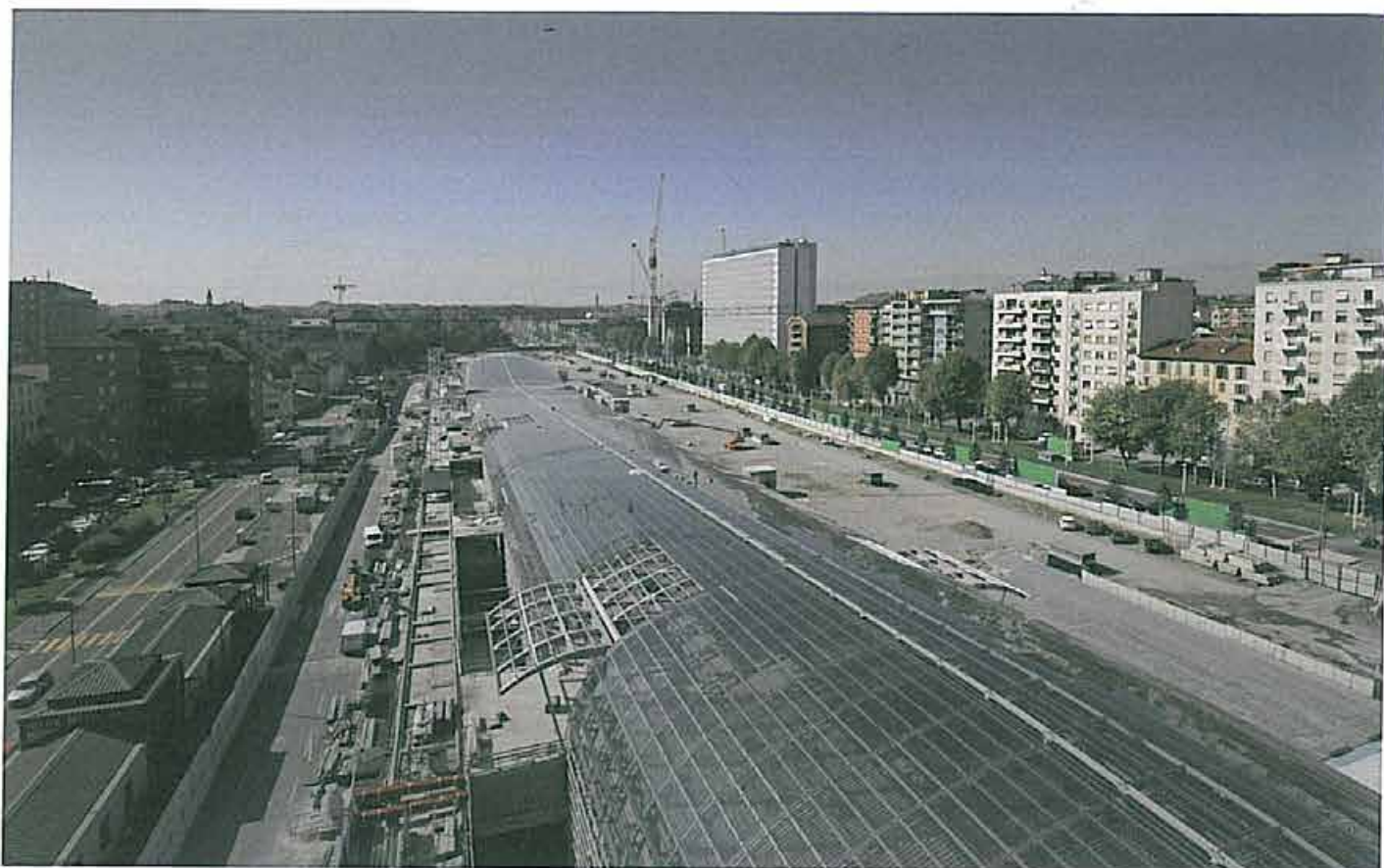
gare, équipement public qui devient, à lui seul, un authentique morceau de ville. Une gare nouvelle génération qui est paradoxalement affectée à 100% à sa fonction d'équipement de transports et à 100% à celle d'espace public (alors que le programme les ventilait à 50%), l'un se superposant intégralement à l'autre. Sensibles mais évidentes, les références au XIX^e siècle sont évoquées ici par le croisement subtil de deux « modèles » urbains revisités : les vastes galeries des villes italiennes (San Federico à Turin, Umberto I à Naples ou Vittorio Emanuele II à Milan) et les grandes halles métalliques propres à l'édification des gares historiques européennes.

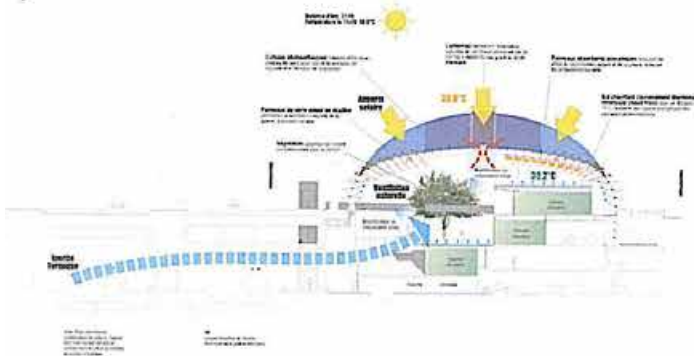
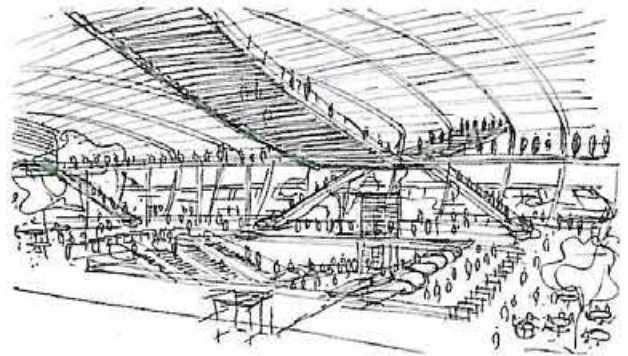
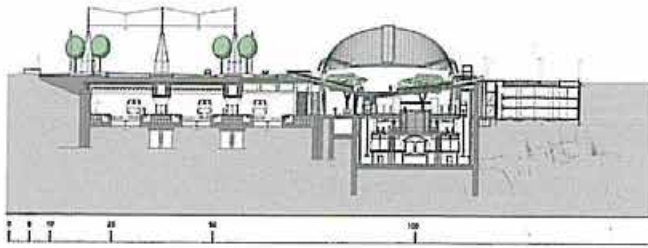
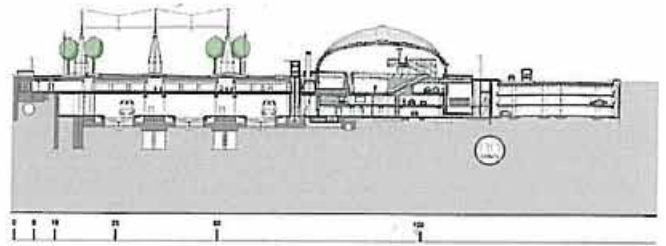
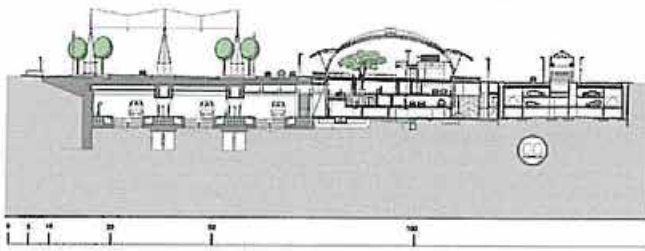
La plupart des écailles - de format unique - constituant les 15000 m² de verrière intègrent entre leurs deux plaques de verre des capteurs photovoltaïques monocristallins. Ces derniers permettront d'optimiser, en toute saison, le confort thermique de cet espace public en produisant 680000 kWh/an - nécessaires à la production des calories hivernales et des frigories estivales - et en jouant, de surcroît, le rôle de pare-soleil. L'ombrage complémentaire, bientôt apporté par la densité de la végétation alentour, augmentera également la sensation de fraîcheur interne. L'ensemble de la galerie est ventilé naturellement depuis le volume des quais, à forte inertie, jusqu'au hall largement ouvert sur l'extérieur.

Son achèvement programmé en décembre 2011 coïncide avec le 150^e anniversaire de la République italienne. La première tranche du chantier aura été concomitante à la construction de la traversée urbaine d'Avigliana¹ dont la future station de métro Porta Susa - aménagée intérieurement par l'architecte français Jean-Pierre Vaysse (Artheme) - est désormais directement connectée, côté sud, au niveau R-5 de la gare, situé à 21 m de profondeur.

Prolongeant le parcours public à l'intérieur de la galerie vitrée, la tour tertiaire prévue par la Rete Ferroviaria Italiana (« le Réseau ferré italien ») a été imaginée comme une rue verticale innervant, sur 160 m de haut, une série d'équipements publics qui scandent sa volumétrie. Ses 38 étages développeront 47200 m² de surface utile affectés à un hôtel avec ses services, espaces de rencontre, centre de remise en forme, spa, restaurant... mutualisés (45%), des bureaux (45%) et des équipements culturels et de loisirs (restaurant panoramique, espaces d'exposition, centre de conférences) accessibles aux Turinois (10%). L'opération est encore, à ce jour, au stade de l'appel d'offre aux investisseurs.

1. Ligne de métro automatique léger (Val).





fiche technique

Maître d'ouvrage: RFI-Ferservizi (Groupe FS)

Maître d'œuvre: Jean-Marie Duthilleul et Étienne Tricaud (AREP, mandataire), Silvio d'Ascia architecte en association avec Agostino Magnaghi architecte

Superficie: 30000m²

Coût des travaux: 45 M €

Calendrier: 2000/2002, concours en deux phases; 2002/2004, études; avril 2006, début des travaux du bâtiment voyageurs; 2006-2008, gros œuvres en béton armé; fin 2009, reprise travaux gare; début 2010, pose de la charpente métallique des volumes commerciaux; avril 2010, pose 1^{ers} arcs en acier; septembre 2010, pose 1^{ers} panneaux de verres de la verrière; septembre 2011, activation 1^{re} partie côté sud/métro; été-automne 2011, appel d'offres investisseurs tour de services; fin 2011, activation complète de la tranche sud; printemps-été 2012, activation de la tranche nord.

BET structures béton: C. Piantino, ingénieur (Simete)

BET structures en métal: AREP Ingénierie, Simete Turin (Phase projet) et Map3 (Phase travaux)

BET mécanique des fluides: G. Sillitti, ingénieur

BET électricité: Syspro Engineering

BET sécurité incendie: G. Amaro, ingénieur

Coordination et organisation: C. La Montagna, ingénieur

Économiste: G. Aragona, architecte

Entreprise générale: Cogel SpA (2006/2008), Pivato SpA (2009/2010), Geci Soc. Coop (depuis 2010)

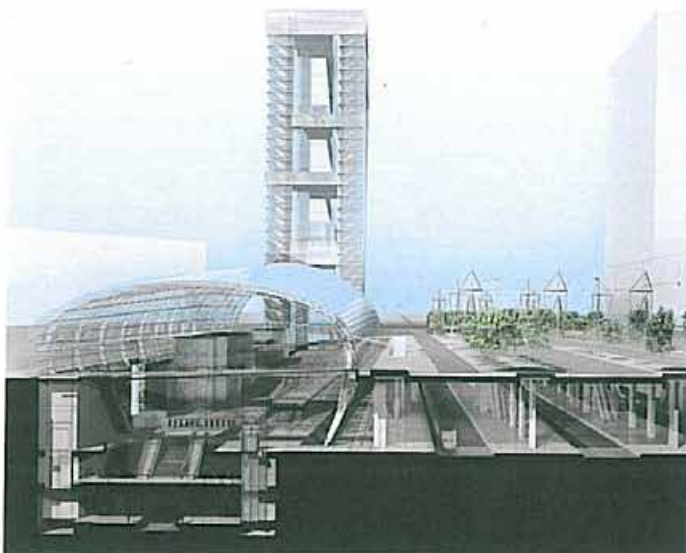
Structures acier: BIT SpA

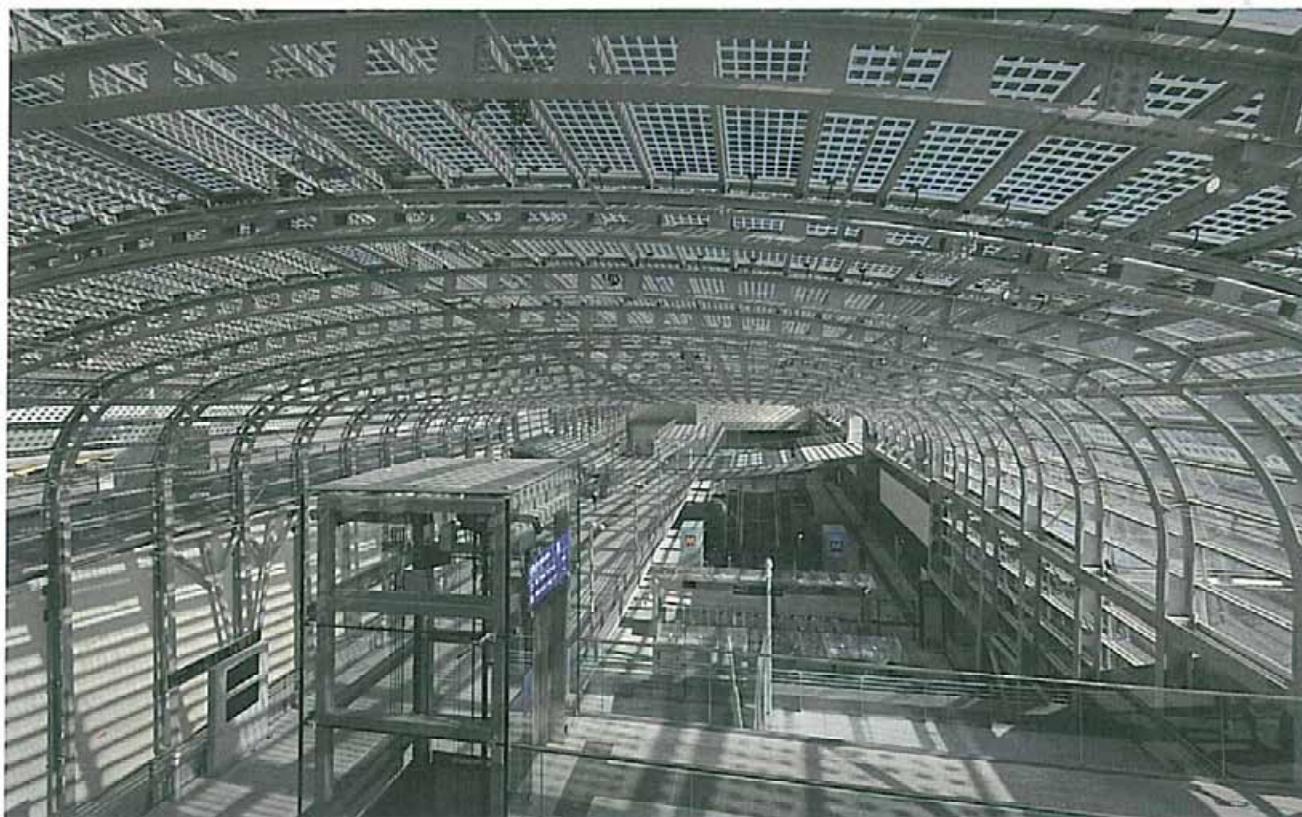
Façades et menuiseries intérieures: Cima Srl

Photovoltaïque: Energy Glass

Électricité: Diesse Electra

Mécanique des fluides: MCM Impianti Srl





COSTRUZIONI METALLICHE
Construzioni Métalliques
DEPUIS 1858

Via Trieste 33
31016 Cordignano (TV) ITALIE
Tel. +39 0438 998811

info@bitcostruzioni.com
www.bitcostruzioni.com
Fax +39 0438995410

Passerelle piétonne - Turin



People Mover - Venise



Pont "De Gasperi" - Milan



ISO 9001 Part 2
Certificate n° IT - 215795



Gesellschaft für
Schweißtechnik
und Schweißarbeiten
GmbH & Co. KG
Bismarckstr. 100, 42699 Solingen



