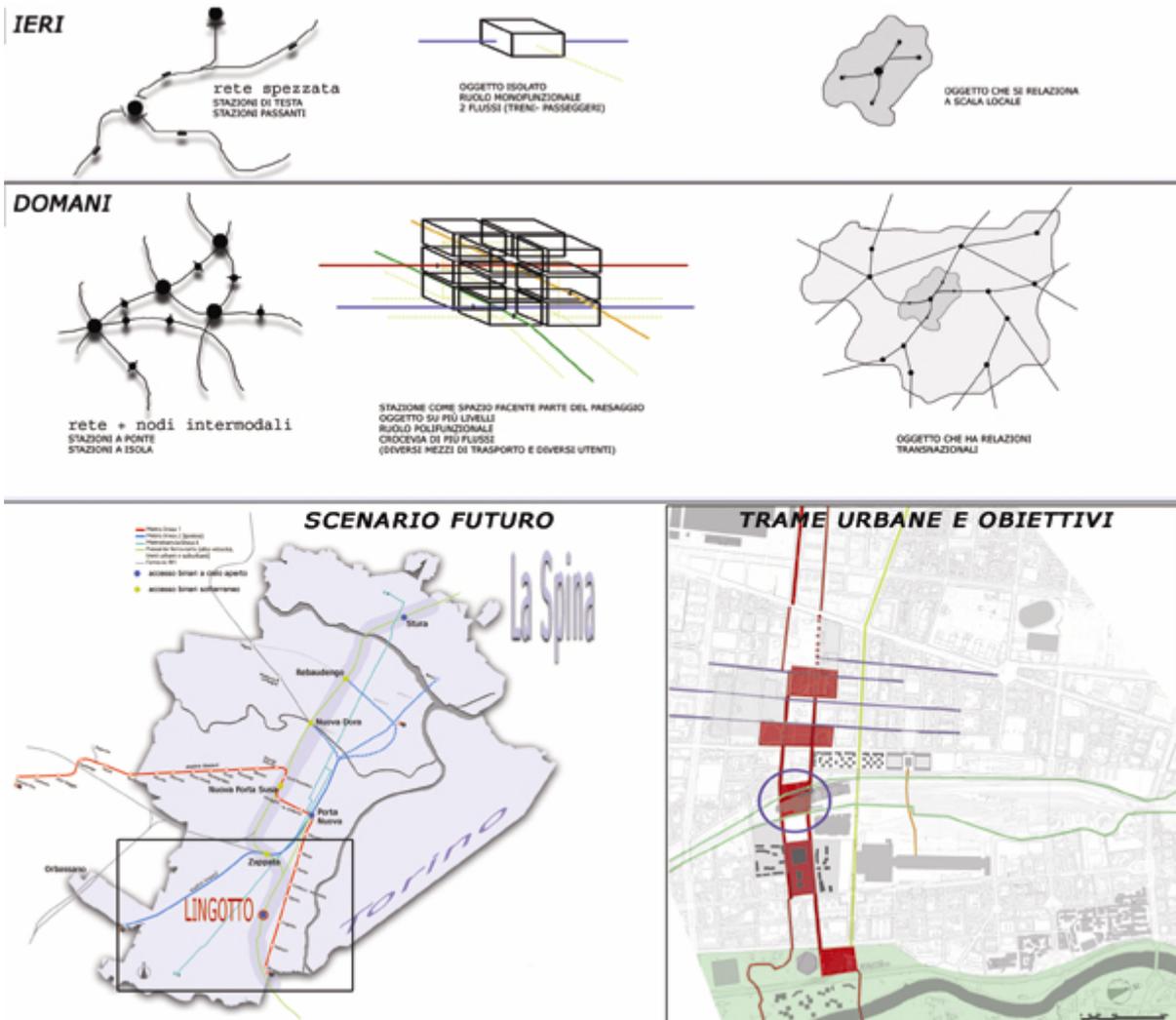


POLITECNICO DI TORINO
 PREMIÈRE FACULTÉ D'ARCHITECTURE
 Cours de Maîtrise en Architecture (projetation urbain et territorial)
Thèses dignes de publication

**Le changement des gares par rapport aux réseaux territoriaux.
 Le cas du Lingotto à Turin**

de Sabrina Grosjacques
 Tutor: Antonio De Rossi
 Co-tutor: Andrea Delpiano

Durant ces vingt dernières années, la démocratisation des Trains à Grande Vitesse a réactivé l'intérêt collectif pour le voyage en train. L'architecture ferroviaire a évolué pour permettre un usage de cette infrastructure très importante comme moyen de transport préférable à celui routier.



Le réseau ferroviaire est devenu de plus en plus grand et complexe, passant de l'échelle régionale à celle nationale. Ainsi les gares ont subi des transformations radicales et sont devenues d'importants nœuds, pièce d'un réseau qui dépasse les frontières.

Le travail actuel a pour objectif de souligner comment ces changements du réseau ferroviaire ont influencé, dans le temps, l'objet « gare » : dans sa composition, dans sa forme, dans ses fonctions, et dans sa relation avec la ville.

Ce processus de transformation n'influence pas seulement les grandes gares traversées par les TGV, mais il investit aussi celles plus petites. Celles-ci deviendront, dans le futur, des points névralgiques d'un système territorial déterminé, appartenant à un réseau connecté au reste du monde.

C'est dans cette direction que le travail de recherche, exposé dans les premiers chapitres de la thèse, a contribué à la définition et l'articulation du projet proposé.

Les plans ont été établis à partir des recherches élaborées par des experts avec la collaboration de la commune de Turin et l'organisme RFI. Ils ont abouti à une solution optimale pour l'insertion urbaine et la réalisation : un projet de gare à pont à la place de la gare actuelle, et d'un emplacement de 90.000 m² de services.

Le plan proposé par les chercheurs s'appuie sur une répartition de ces volumes énormes dans deux tours de chaque côté du chemin de fer, connectées par une galerie et situées sur des plateaux au niveau des parkings.

Nous nous sommes donc posé la question suivante :

Est-il possible de trouver une nouvelle configuration de la gare du Lingotto qui ne soit pas seulement la réalisation d'un bâtiment, mais une architecture capable de recréer la continuité de la structure urbaine, de se comparer avec ce qu'il l'entoure et de devenir un véritable projet urbain?

Mon projet est orienté vers cette idée.



Le plan est né à partir de réflexions et de recherches menées sur toute la ville de Turin, sur le système infrastructurel régional et métropolitain actuel, et les projets en cours. Le point de départ de l'observation a été une vaste zone au sud-ouest du centre ville, dans laquelle viendrait s'inscrire la nouvelle gare.

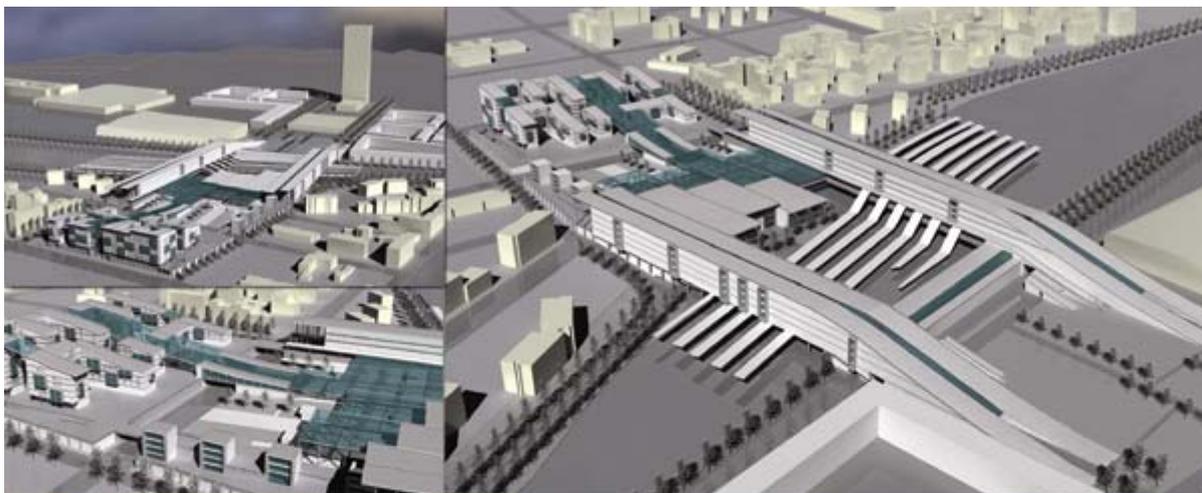
En ce qui concerne le corps de la gare, on a cherché la forme la plus simple et linéaire qui pouvait suivre l'orthogonalité de la trame des routes de Turin et les directions propre à cette partie de la ville.

Nous avons fait le choix d'une tendance courbée pour suivre et exploiter au mieux la différence de hauteur du sol de part et d'autre de la voie ferrée.

Le deux corps principaux de la nouvelle gare du Lingotto deviennent les extensions des grands boulevards proposés dans le plan de l'Architecte M. Fuksas pour la Tour de la Région.

Une grande attention a été portée à la planification d'espaces et de passages très clairs et intuitifs, ainsi qu'à l'intermodalité et l'échange parmi les flux. La grande couverture unique est l'élément qui marque le projet et lie le complexe de la gare aux pavés résidentiels.

De plus, il a été proposé une peau de façade qui permet des jeux de transparences.



IPOTESI SUL PARTICOLARE DELLA PELLE DI FACCIATA



En conclusion il y a l'espoir que tous les nouveaux plans en cours puissent être une réelle occasion de commencer une manière alternative de définir le plan d'urbanisation, qui prête attention aux espaces libres et pas seulement aux bâtiments. Il ne suffit plus de réaliser des architectures autoréférentielles, des objets isolés par le contexte et incapable de se poser dans une logique urbaine et territoriale, désormais il est nécessaire d'envisager des architectures qui s'ouvrent vers l'environnement, qui s'affrontent avec ce qui les entoure. Les projets doivent être capables de prendre et de recomposer les fragments déjà existants pour former quelque chose de nouveau et offrir de nouvelles occasions pour repeupler nos lieux.

Pour obtenir plus d'informations, e-mail :
Sabrina Grosjacques : sagrosj@gmail.com