

## Turin

## Méthode

Le présent document de charte architecturale (et urbanistique) propose de s'appuyer sur une démarche explicitant les différents choix proposés. Il s'agit d'analyser le mieux possible les choix afin de bien cerner ce qui appartient au domaine des idées, des concepts avant de juger une mise en forme, une couleur, un choix plus subjectif... En effet, ces choix s'appuient d'abord sur des objectifs relevés dans la collaboration entre les architectes, les ingénieurs et la maîtrise d'ouvrage, dans la concertation avec les différents acteurs de la ville, dans la vision que les concepteurs proposent des espaces du transport, etc.

Ces objectifs sont commentés, précisés, en essayant d'étayer la problématique qu'il génère. Les potentialités qu'ils suggèrent sont ensuite décrites et illustrées. Alors, les propositions formelles des architectes s'appuient sur ce raisonnement en proposant, à partir des potentialités, une interprétation formalisée, c'est-à-dire leur interprétation.

Cette proposition architecturale, plus subjective, peut ne pas être acceptée par les décideurs ou peut être modifiée pour des raisons esthétiques, techniques, économiques ou autres, l'objectif et la question restant posés...

## Vision globale et démarche partagée du projet

Les projets d'architecture et en particulier ceux de transport doivent faire collaborer un ensemble d'intervenants très large: élus, administratifs, urbanistes, architectes, ingénieurs, exploitants, etc. Tous ces domaines d'intervention et/ou de compé-

tence influent les uns sur les autres mais doivent agir non seulement par rapport aux contraintes spécifiques qu'ils gèrent mais surtout travailler dans la perspective d'un projet global dont les objectifs et la définition inspirent la démarche de chacun. Les « langages » différents de ces intervenants, les logiques de raisonnement, le poids des contraintes d'organisation et/ou socio-culturelles nécessitent une volonté forte de conserver une direction comprise, un sens, par l'ensemble des concepteurs et des décideurs.

Les solutions retenues, ni purement esthétiques, ni seulement techniques ou conçues sur des critères « unidimensionnels », devraient être adoptées par l'ensemble des intervenants. Elles sont arbitrées au cours de réunions par un groupe de pilotage, groupe restreint dont l'ordre du jour, les débats et les décisions sont rendus publics. Le projet de cette nouvelle ligne doit être un moment privilégié pour repenser les possibilités d'usages multimodaux des transports de la ville de Turin et de ses environs: métro, bus, tramway, train, taxi, voiture.

## Un espace public de transport / l'ambition de la ville pour tous

**Objectif.** Le projet de la future ligne 1 de la Metropolitana de Torino doit être pensé comme un projet d'espace public devant posséder les mêmes qualités que les espaces urbains « nobles » de Turin et celles des bâtiments publics d'importance.

**Problématique.** Lieux de qualité, animés et fluides, les espaces du métro de Turin doi-

vent être le reflet de volontés ambitieuses:

- Contribuer au dynamisme économique et culturel de la ville, à l'amélioration de son environnement et à la cohésion sociale.
- Continuer à constituer un réseau de transport multimodal (plusieurs modes de transports combinés) en améliorant encore le service à l'utilisateur (convivialité, commodité, sécurité, fluidité...).
- Penser aussi les lieux du transport comme territoire de solidarité et de citoyenneté. Créer du transport, c'est aussi créer du lien social.
- Donner à tous les habitants une meilleure accessibilité aux ressources (économiques, culturelles, etc.) de la ville.

**Potentialités.** Ce projet doit être prétexte à créer de nouveaux lieux agréables à vivre, nobles, vivants, sûrs, pérennes.

L'accessibilité, la lisibilité, les ambiances doivent renvoyer à une vision de la ville conviviale et solidaire qui témoigne du respect dû aux citoyens. Ces conditions peuvent aussi permettre en retour le respect par le public des équipements de transport. Elle doit s'accompagner d'une réflexion sur le maintien d'un haut degré qualitatif (entretien et nettoyage suivis et adaptés...) garant de la pérennité des lieux.

La ligne  
Cohérence architecturale /  
Identité forte et innovante

**Objectif.** La charte architecturale doit définir l'identité future de la ligne 1. Cette identité doit à la fois donner un senti-

ment volontaire de cohérence et d'unité architecturale, une image forte exprimant le caractère innovant du projet, une nouvelle génération de mode de transport pour Turin.

**Problématique.** Si les matériaux, certains équipements, certaines des dispositions générales devraient être semblables sur la ligne, l'organisation fonctionnelle différente des stations (accès d'un côté ou des deux côtés), la mise en place « d'événements » particuliers (lumière zénithale, aménagements spécifiques, etc.) doivent permettre dans chaque station une perception différente afin de ne pas uniformiser l'ensemble et ne pas banaliser le parcours.

**Potentialités.** Sur les 15 stations de la première phase, on peut compter aujourd'hui 3 groupes distincts:

- celles avec un seul côté d'accès, mezzanine déportée, volume des locaux techniques exprimé;
- d'autres avec des accès de deux côtés avec une mezzanine centrale (volume de grande hauteur);
- et certaines stations atypiques (gares de Porta Susa F.S./Porta Nuova F.S. - stations plus ou moins enterrées avec des niveaux en plus ou en moins.

Le tracé de la ligne jouxtant certains vestiges de galeries souterraines (de l'ancien système de défense), on peut également penser à de splendides opportunités d'aménagements d'ordre muséographique (Statuto/Porta Susa) associant passé et présent.

De toute façon, le rythme alterné de stations différentes permettra de ne pas rendre monotone le parcours et de « créer l'unité sans uniformité ».

Fig. 2 MP 89, matériel roulant ligne 14 à Paris.

