

TRASPORTI

& cultura

66-67

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



LA CITTÀ DEL

**LA STAZIONE COME PATRIMONIO E
MOTORE DI TRASFORMAZIONI URBANE**

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



66-67

TRASPORTI
& cultura

Rivista quadrimestrale
maggio-dicembre2023
anno XXIII, numero 66-67

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2022 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2023

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

**5 LA STAZIONE COME PATRIMONIO
E MOTORE DI TRASFORMAZIONI
URBANE**

di Laura Facchinelli

**7 PARIGI E I GRANDI EVENTI: UN
PATRIMONIO TERRITORIALE IN
PERPETUO MOVIMENTO**

di Cristiana Mazzoni e Flavia Magliacani

**17 SAINT-DENIS-PLYEL: UNA
STAZIONE OLIMPICA PER
OSPITARE LE PÉRIFÉRIES**

di Joanne Vajda

**25 PARIGI. UNA STAZIONE, DUE
STAZIONI, TRE STAZIONI ... PER
CHIUDERE IL CERCHIO**

di Joanne Vajda

**35 ROMA, L'ANELLO INTERROTTO.
PENSARE L'ACCESSIBILITÀ ALLE
NUOVE FORME DELL'URBANO**

di Luca Montuori

**43 IL PROGETTO DELLA NUOVA
STAZIONE METROPOLITANA
DI AMBA ARADAM COME
OCCASIONE DI INTEGRAZIONE
TRA ARCHEOLOGIA, PAESAGGIO
E CITTÀ**

di Paolo Desideri

**49 TRA PATRIMONIO E INNOVAZIONE.
IL PROGETTO DEI FLUSSI PER LA
STAZIONE DI ARNHEM**

di Bianca Andaloro

**59 MOBILITÀ, DENSITÀ, URBANITÀ.
NUOVE FORME DI INTERAZIONE
URBANA A SHANGHAI**

di Cristiana Mazzoni e Flavia Magliacani

cultura

**69 LE STAZIONI FERROVIARIE DI
ROBERTO NARDUCCI, FRA
ARCHITETTURA E RETORICHE
IDENTITARIE. PROSPETTIVE DI
RICERCA**

di Federico Ferrari

**75 AVELLINO-ROCCHETTA: STORIA,
TUTELA E VALORIZZAZIONE
DELLA PRIMA FERROVIA DI
INTERESSE CULTURALE IN ITALIA**

di Andrea Pane

**83 THE MAR MIKHAEL STATION: 125
YEARS REFLECTING AN EVER-
CHANGING BEIRUT**

by Christelle Hel Hage and Yara Rizk

**91 TRANSPORT HERITAGE AND
EXPERIENTIAL TOURISM.
PROMOTING TRAM RENAISSANCE
IN TESSALONIKI, GREECE**

by Papagiannakis Apostolos and Vitopoulou
Athina

**101 IL MICROCOSMO URBANO
DELLA STAZIONE FERROVIARIA
NELL'IMMAGINARIO
CINEMATOGRAFICO**

di Fabrizio Violante

The station as heritage and an engine of urban transformation

by Laura Facchinelli

The station has always been a heritage and a driver of urban transformation: since the very origins of the railway, since the first subways. The station is, in and of itself, the nerve centre of a network of long-distance connections. But at the local level, it is also an intermodal hub between rail transport, public road transport, the circulation of private motorised and non-motorised vehicles, and pedestrian mobility. A pole of attraction for individual and collective life. The interests behind the various modes of communication and trade are clear; the potential for real-estate development is rather dynamic. Everything is in constant evolution, with accelerated progress during events of international significance, especially in big cities.

Like Paris, to which the opening article is dedicated, where great events, such as the historic Universal Expositions and the imminent Olympic Games, serve as drivers. These events are short-lived, but they represent crucial opportunities to rethink the urban palimpsest, leading to permanent transformations.

Another contribution analyses the relationship between the great sporting events and the construction of the Saint-Denis Pleyel station, located near the Athletes' Village and the major competition venues. The realisation of this new transport hub influenced the plan for the development of the local territory. The awareness of the relationship between the construction of the stations and the great events is the basis for the comparative study between three stations built at different times in the north-western section of the Ville Lumière.

Two articles are dedicated to the city of Rome. The first takes its cue from an agreement to develop the subway-railway system and to regenerate the abandoned railway yards, describing some of the projects within the framework of the so-called "Green Ring" and including an analysis of the possible role of certain suburban stations. The other contribution centres on the Amba Aradam subway station, which led to the discovery and enhancement of important archaeological finds.

Other cities, other stations. The Dutch city of Arnhem, which is growing economically and socially, is moving forward with an important project to renovate the train station, triggering public and private regeneration processes. Finally, the focus moves to Shanghai, a hyper-technological city undergoing dazzling growth in terms of mobility, but in which the train stations constitute spatial outgrowths that are decontextualised within the urban setting: there is a perceptible sense of "missed relationship" that would call for a rethinking. And that seems to have inspired a new urban planning effort in the city in recent years.

Among the strictly cultural contributions is the essay on the train stations designed by Roberto Narducci, part of a multidisciplinary research project on the configurations of the Italian national identity.

Then there is the tormented story of the Mar Mikhael station in Beirut, initially significant as a railway connection between Asia, Europe and Africa, then overwhelmed by growth, disarray, wars and subsequent abandon, now awaiting possible re-functionalisation for the development of the port.

Another point of view on railway travel sheds light on an initiative to enhance the legacy of streetcars, considered in a historic district of Thessaloniki: a form of experience tourism, that highlights historical memory and current issues of sustainable urban development.

And speaking of experiences, the railway station is one of the favourite locations for cinema, an emblematic place in which to experience modernity. Because transport, remember, is also culture.

La stazione come patrimonio e motore di trasformazioni urbane

di Laura Facchinelli

La stazione è sempre stata patrimonio e motore di trasformazione urbane: fin dagli esordi della ferrovia, fin dalle prime metropolitane. La stazione è, di per sé, punto nevralgico di una rete di collegamento fin sulle lunghe distanze. Ma anche, a livello locale, nodo intermodale fra trasporto su binari, trasporto pubblico su strada, circolazione di veicoli privati motorizzati e non, mobilità pedonale. Polo di richiamo per la vita individuale e collettiva. Sono evidenti gli interessi per le varie modalità di comunicazione e il commercio; assai dinamiche le potenzialità di sviluppo immobiliare. Il tutto in costante evoluzione, con progressi veloci in occasione di eventi di rilievo internazionale, soprattutto nelle grandi città.

Come Parigi, alla quale è dedicato l'articolo di apertura, dove si guarda ai grandi eventi, come le storiche Esposizioni Universali e gli imminenti Giochi Olimpici. Eventi effimeri, ma che rappresentano momenti cruciali di ripensamento del palinsesto urbano, con effetti trasformativi permanenti.

Un altro contributo analizza il legame fra il grande evento sportivo e la costruzione della stazione Saint-Denis Pleyel, collocata vicino al Villaggio degli atleti e ai principali siti di svolgimento delle gare. E la realizzazione di questo nuovo hub di trasporto influenza il piano di sviluppo del territorio comunale. La consapevolezza del legame fra costruzione delle stazioni e grandi eventi sta alla base anche del confronto fra tre stazioni costruite in tempi diversi nel nord-ovest della Ville Lumière.

Due articoli sono dedicati alla città di Roma. Il primo parte da un verbale di intesa per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e la rigenerazione di aree ferroviarie dismesse, descrivendo alcuni progetti all'interno della cornice del cosiddetto "Anello verde" e con un'analisi del possibile ruolo di alcune stazioni periferiche. L'altro contributo è incentrato sulla stazione Amba Aradam della metropolitana, che ha portato alla scoperta e alla valorizzazione di importanti reperti archeologici.

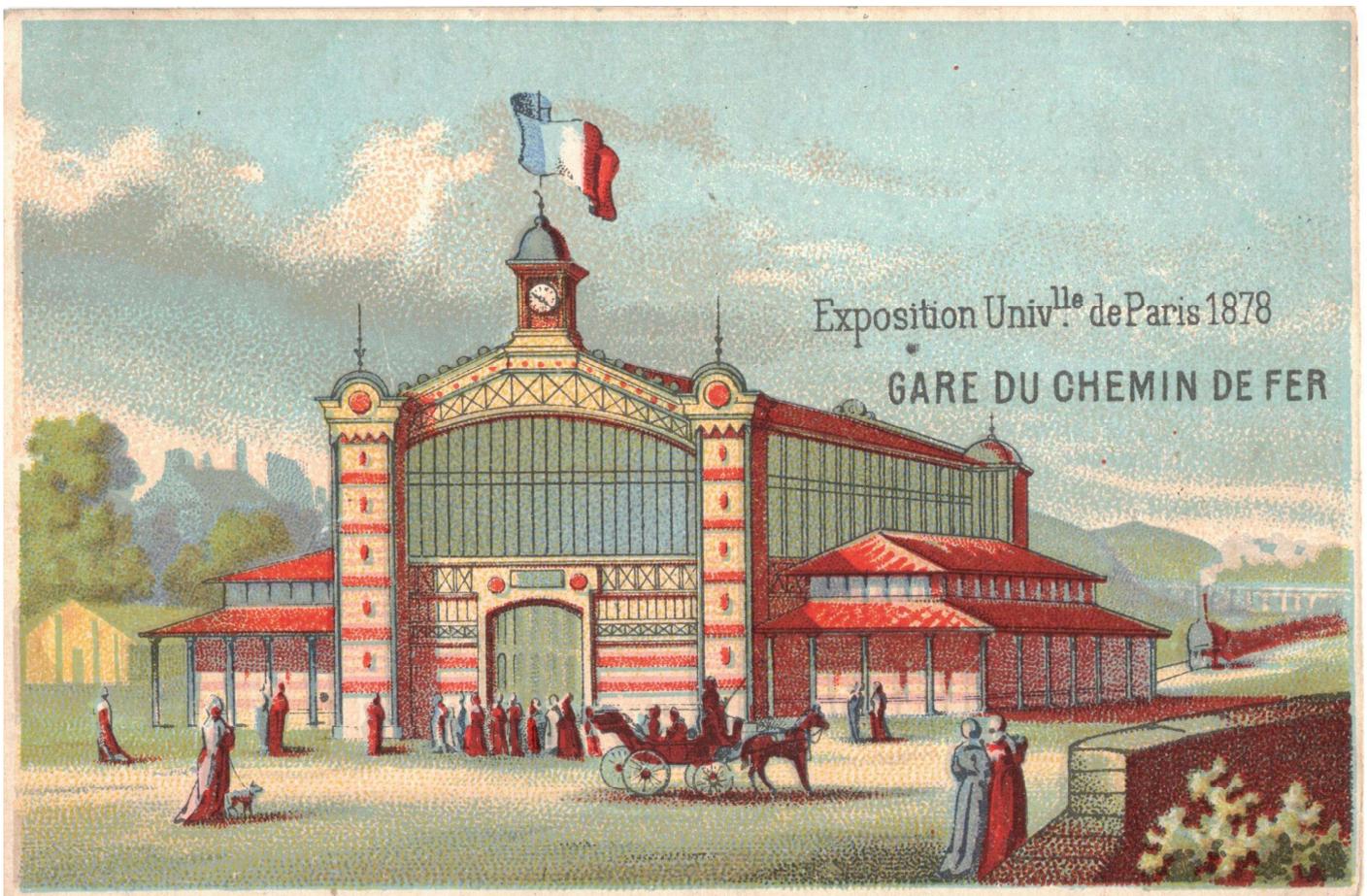
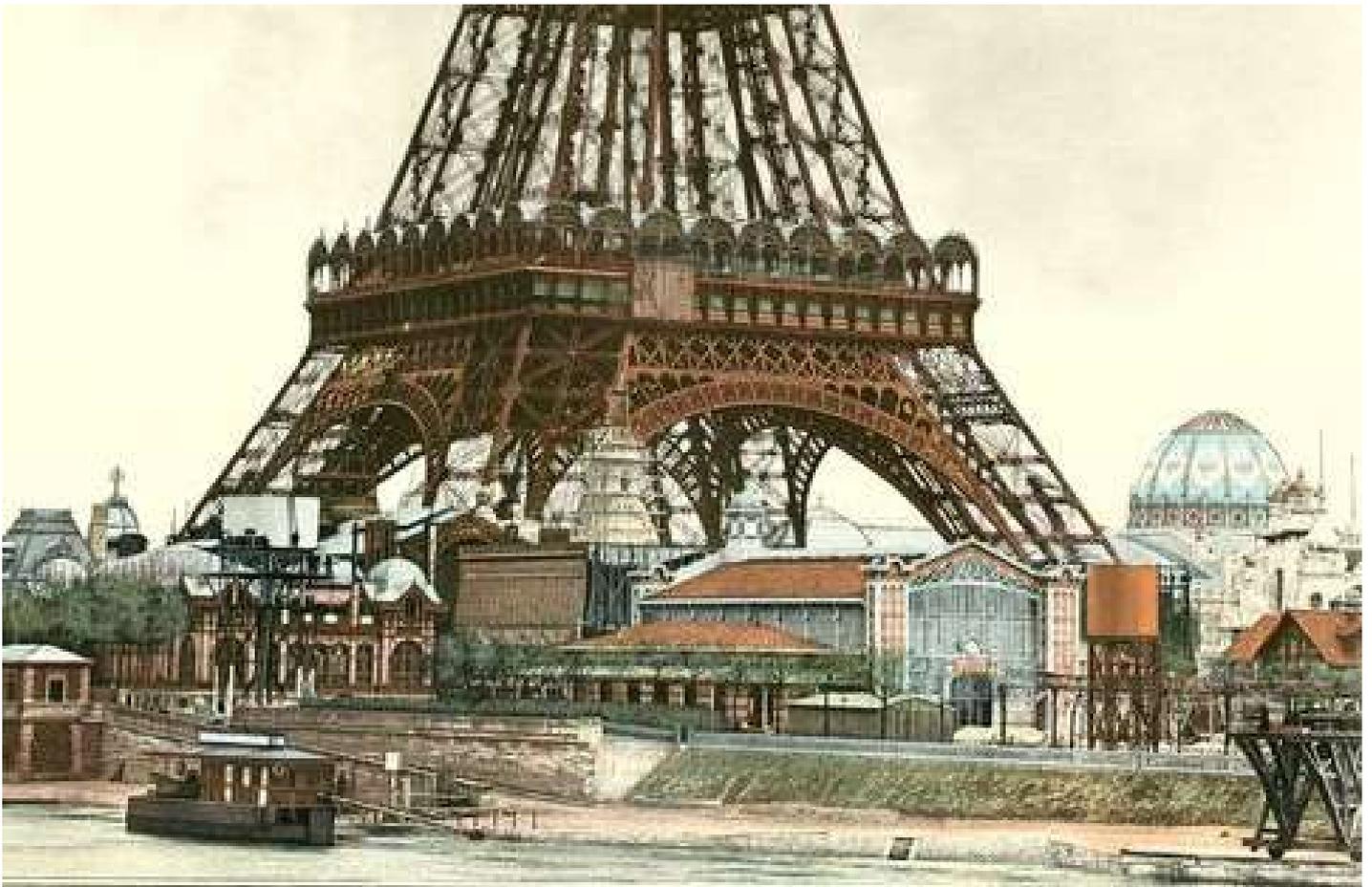
Altre metropoli, altre stazioni. Nella città olandese di Arnhem, interessata da un crescente flusso economico-sociale, è stato sviluppato un importante progetto di riqualificazione della stazione ferroviaria, innescando processi pubblici e privati di rigenerazione. Infine, attenzione puntata su Shanghai, città ipertecnologica interessata da una mobilità in crescita vorticoso, dove le stazioni ferroviarie costituiscono però emergenze spaziali decontestualizzate dall'ambito urbano: si percepisce un senso di "relazione mancata" che richiede un ripensamento. Che sembra aver ispirato un nuovo sforzo nella pianificazione urbanistica comunale degli ultimi anni.

Fra i contributi di carattere prettamente culturale, quello sulle stazioni ferroviarie progettate da Roberto Narducci, studiate nell'ambito di una ricerca multidisciplinare sulla configurazione dell'identità nazionale italiana.

Tormentata la storia della stazione Mar Mikhael di Beirut, prima significativa per il collegamento ferroviario tra Asia, Europa e Africa, poi travolta da crescita, disordini, guerre e conseguente disuso, ora in attesa di una possibile rifunzionalizzazione per lo sviluppo del porto.

Un altro punto di vista sul trasporto su binari riguarda un'iniziativa di valorizzazione del patrimonio tramviario pensata in un quartiere storico di Salonico: una forma di turismo esperienziale, fra memorie storiche e attuali questioni dello sviluppo urbano sostenibile.

E, a proposito di esperienze, la stazione ferroviaria è una delle ambientazioni predilette dal cinema, uno dei luoghi emblematici per vivere la modernità. Perché i trasporti sono, anche, cultura.



Parigi. Una stazione, due stazioni, tre stazioni... per chiudere il cerchio

di Joanne Vajda

La realizzazione della rete infrastrutturale Grand Paris Express (GPE) ha fortemente incentivato l'assegnazione dei Giochi Olimpici e Paralimpici (JOP) alla metropoli parigina.

Alla fine il Grand Paris Express genererà la costruzione di 68 nuove stazioni nell'Île-de-France. Le trasformazioni che investiranno i quartieri intorno a queste stazioni e la molteplicità di progetti architettonici e urbanistici sviluppati per l'occasione ricordano quanto già vissuto dai parigini tra la metà del XIX e la prima metà del XX secolo.

La storia urbana si evolve insieme con la storia dei trasporti, tanto quella delle ferrovie quanto quella della rete metropolitana. Entrambe sono strettamente legate alle Esposizioni Universali e Internazionali che si svolsero nella capitale francese tra 1855 e 1937.

Ogni grande evento segna una nuova pagina dell'avventura ferroviaria urbana.

Le stazioni esistenti si trasformano, nuove linee vengono costruite mentre le linee esistenti vengono ampliate, nuove stazioni appaiono nel paesaggio parigino al ritmo di questi grandi eventi.

Affidate al progetto di diversi architetti, le 68 nuove stazioni del GPE avranno ciascuna un'architettura specifica, che sia emblematica e che punti a garantire un legame con la città divenendo un piacevole luogo di scambio per i passeggeri.

Le stazioni esistenti sono tutte in fase di costruzione per accogliere i passeggeri, in particolare quelli che verranno per i Giochi Olimpici.

È interessante osservare il modo in cui la storia si ripete, a partire dall'esempio di due stazioni emblematiche, quella costruita per l'Esposizione Universale del 1878 e quella costruita a Colombes per i Giochi Olimpici del 1924 (oggi sulla linea J della Transilien)¹.

¹ <https://www.societedugrandparis.fr/ville-demain/gares-grand-paris-express> (Accesso 14.11.2023).

Paris. One station, two stations, three stations... to close the circle

by Joanne Vajda

This article aims to show the links between the construction of stations and major events, such as the Universal Expositions and the Olympic Games in the Parisian metropolis, through the example of the stations located north-west of Paris, in an area covering three municipalities: Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes and Colombes. The names of the architects Juste Lisch, Urbain Cassan and Jean-Paul Viguier are thus held together by the design of buildings planned in three different periods: hence, many parallels can be drawn between the construction of the station built for the Universal Exhibition of 1878, that of Colombes which was used for the 1924 Olympic Games and the stations of Bécon-lès-Bruyères and Bois-Colombes on the future line 15 of the Grand Paris Express.

Nella pagina a fianco, in alto: Esposizione Universale di 1889 Tour_Eiffel_e stazione Champ-de-Mars. Coll. Pierre Tullin. (<https://www.cilac.com/1007-conference-de-pierre-tullin-samedi-24-a-31-mars-colombes-et-ses-environs-histoire-ferroviaire-de-1837-a-1937> Accesso 08.12.2023). In basso: Stazione di Champ-de-Mars, Juste Lisch architetto, Chromo, 1878, collezione privata.



1 - Vista della stazione olympica Colombes stade, 1924, collezione privata.



2 - La città del viaggio, Cawa Architecture (cawa-architecture.com).

Lasciare il Champ-de-Mars per il Grand Paris

Una piccola stazione costruita sul Champ-de-Mars per l'Esposizione Universale del 1878 ha conosciuto l'alternarsi di avvenimenti significativi, la cui rilettura permette di percorrere in avanti e indietro la storia, le politiche urbane e le modalità di sviluppo della città in relazione alla mobilità. Chiamata Gare Lisch in onore del suo architetto, Juste Lisch, è stata più volte al centro dell'attenzione. Di recente, è stato uno dei siti oggetto del bando *Inventons la Métropole du Grand Paris 2*, «la più grande consultazione in Europa in materia di pianificazione, urbanistica e architettura» che ha scatenato «un'immensa

mobilitazione²». L'edificio della stazione, situato nell'attuale Asnières-sur-Seine, ai margini della linea J Transilien che serve anche la stazione Stade utilizzata per i Giochi Olimpici del 1924, ha subito incredibili trasformazioni in quasi 150 anni di esistenza, dando vita a numerosi progetti, tutti incompiuti. Durante le Esposizioni Universali tenutesi a Parigi nel XIX secolo, la ferrovia rivestiva un ruolo essenziale per il trasporto dei materiali da costruzione, dei prodotti espositivi e dei visitatori. Per incoraggiare i visitatori a visitare questo tipo di eventi parigini, tutte le compagnie ferroviarie gestivano treni speciali concedendo sconti sui treni ordinari. Già

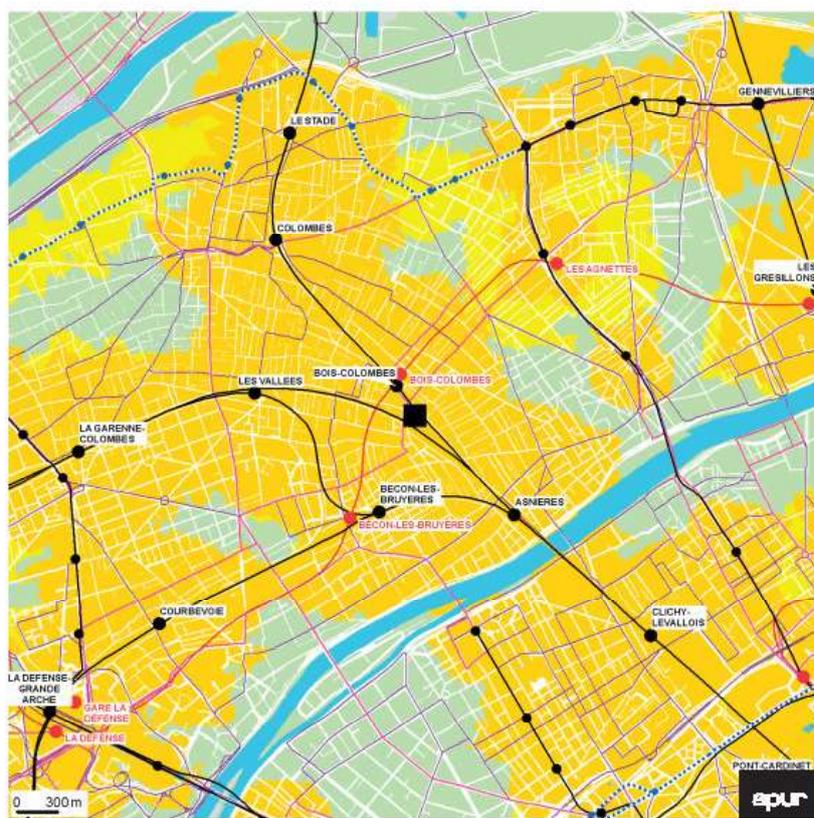
2 <https://www.inventonslametropolegrandparis.fr/> (Accesso 29.11.2023).

Le rabattement sur les gares, en bus, à pied et à vélo, est un enjeu fondamental pour optimiser le réseau de transports collectifs. L'accessibilité des gares, représentée par les distances parcourues en 10 minutes à pied (jaune) et en 10 minutes à vélo (vert), montre l'importance qu'il y a à promouvoir les déplacements à pied et l'usage du vélo pour mieux desservir les territoires.

Accessibilité du territoire depuis les gares du RER et du RGPE à pied et en vélo

- Site de l'appel à projets
- Station en projet**
 - RER et GPE
 - Métro
 - Tramway
 - Tangentielle
- Station existante**
 - RER, train
 - Métro, tramway
- Réseau existant**
 - Mobilien, TZen, TCSP
 - Autres bus
 - RER, métro, tramway
- Réseau en projet**
 - RGPE
 - Tramway
 - Tangentielle
- Accessibilité réelle**
 - Accès en 5 à 10 mn à pied aux gares existantes (tramway/métro 500 m, RER/Tangentielle 1 km)
 - Accès en 5 à 10 mn à pied aux futures gares (tramway/métro 500 m, RER/Tangentielle 1 km)
 - Accès en 10 mn à vélo aux gares existantes et futures (2km)
 - Îlot (non renseigné)

Sources : Apur, IGN-2013, Ile de France Mobilités, SGP-2018



in occasione dell'Esposizione Universale del 1867 la Compagnie de l'Ouest deteneva la gestione di una linea ferroviaria e costruì una piccola stazione sul Champ-de-Mars, che fu demolita nel marzo 1868. Anche durante l'Esposizione del 1878 si cercò di realizzare l'estensione delle linee e la costruzione di una stazione capolinea nei pressi del Champ-de-Mars, dove si svolsero gli eventi principali. Infatti due stazioni passeggeri servivano direttamente il sito dell'Esposizione del 1878: una al Trocadéro e l'altra al Champ-de-Mars, raggiungibile con i treni Ceinture e con quelli che partono dalla Gare Saint-Lazare³. La stazione di Champ-de-Mars, inaugurata il 1° aprile 1878, si trovava sull'Avenue de Suffren, sulla futura linea da Moulineaux a Pont de l'Alma concessa alla Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest nel 1875 dalla città di Parigi⁴. Juste Lisch (1828-1910), architetto della Compagnie de l'Ouest e autore di diverse stazioni parigine (la Gare Saint-Lazare, la Gare des Invalides, la Gare du Bois de Boulogne e la Gare de Javel) ne ha curato il progetto. Lisch ha una storia

professionale molto eterogenea: architetto del governo e della diocesi, incaricato del restauro di monumenti antichi, lavora per l'Assistenza Pubblica e per clienti privati. La stazione di Champ-de-Mars si componeva di una hall centrale, diversi uffici per la vendita dei biglietti e alcuni locali di servizio ausiliari. La guida Conty del 1878 afferma che la stazione disponeva anche di un «eccellente ristorante a buffet», gestito dal proprietario del Café des Arcades alla Gare Saint-Lazare. «Non ci sono sorprese o prezzi esagerati, tutti i premi vengono addebitati sulla carta»⁵. Dal punto di vista costruttivo, l'edificio poggiava su un basamento in pietra. La struttura metallica con tamponamenti in mattoni neri, gialli e rossi conferiva un aspetto degno di un padiglione dell'Esposizione Universale grazie agli elementi in cotto policromo⁶. La parte superiore del corpo centrale, in gran parte vetrata, illuminava naturalmente lo spazio interno fornendo un'illuminazione dall'alto. Un campanile, «sormontato da una

3 - Asnières-sur-Seine, Gare Lisch, Inventons la Grande Métropole du Grand Paris 2 (inventon-slametroledugrandparis.fr).

3 *L'Exposition en poche. Guide pratique. Collection des guides Conty*, illustré par Uzès, Paris, Office des guides Conty, s.d. [1878], p. 11-12.
 4 Conseil Municipal de Paris, *Rapports et documents. 1890*, Paris, Impr. Mun., 1891, Imp. n° 35, 29 mars 1890.

5 *L'Exposition en poche, op. cit.*, p. 19.
 6 Pierre Chabat, *La Brique et la terre cuite*, 1881, vol. 1, p. 151, citato da Pierre Tullin, « L'embarcadère du Champ-de-Mars, plus qu'une gare, une histoire... », *Connaissance du Rail*, n°77, avril 1987, p. 18-23 e Pierre Tullin, « De l'embarcadère du Champ-de-Mars à la gare électrique de Bois-Colombes », *Historail*, n°8, janvier 2009, p. 84-95.

cupola ricoperta di tegole a scaglie⁷», segna l'ingresso alla stazione sul lato della città.

La stazione di Champ-de-Mars accolse più di 2 milioni di passeggeri durante l'Esposizione del 1878 e 3,6 milioni durante l'Esposizione del 1889⁸. L'affluenza è diminuita tra le due manifestazioni, a causa del ritardo nell'esecuzione dei lavori sulla linea Moulineaux. In vista dell'esposizione del 1900, la Compagnie de l'Ouest ottenne il prolungamento di questa linea fino all'Esplanade des Invalides, dove progettò la creazione di una nuova stazione la cui costruzione fu nuovamente affidata a Juste Lisch.

Dal 20 giugno 1894, i treni non si fermarono più alla stazione di Champ-de-Mars, che fu smontata intorno al 1897 e rimontata nell'Impasse des Carbonnets, al confine tra Asnières e Bois-Colombes⁹.

Uso e abbandono

L'edificio Lisch, rimontato ad Asnières sur Seines, fu utilizzato come officina della Compagnie de l'Ouest e successivamente, tra il 1924 e il 1936, come stazione per la ferrovia elettrica in partenza dalla stazione di Saint-Lazare. Le cartoline dell'epoca la descrissero come «la Nuova Stazione elettrica», restituendole così un certo rilievo. In seguito alla costruzione di una nuova stazione a Bois-Colombes, la vecchia stazione di Champ-de-Mars cadde ancora una volta nell'oblio. Le furono poi attribuiti vari usi: «alloggio per single, stazione di Sernam, magazzino per materiale pubblicitario, ecc.¹⁰», fino al 1982, quando la stazione, ancora visibile ai passeggeri che percorrevano la linea Parigi-Ermont-Eaubonne, fu definitivamente abbandonata. Successivamente, dopo essere stata iscritta nell'Inventario Supplementare dei Monumenti Storici il 13 agosto 1985, grazie soprattutto a un appassionato di storia, Pierre Tullin, è sfuggita alla demolizione prevista

7 Pierre Chabat, *op. cit.*

8 *Rapport administratif sur l'Exposition Universelle de 1878 à Paris*, Paris, Imprimerie Nationale, 1881, t. 2, p. 361 et *Exposition Universelle Internationale de 1889 à Paris. Rapport général*, Paris, Imprimerie Nationale, 1891, t. 3, p. 263.

9 Cfr. *L'Illustration*, n° 1832, 6 avril 1878, p. 219, citato da Pierre Tullin, « La sauvegarde de la gare du Champ-de-Mars de 1878 », communication faite aux Premières Rencontres internationales pour la protection du patrimoine culturel, Avignon, 13-15 novembre 1985 (document dactylographié, dossier Drac Ile-de-France et fonds Lisch, Musée d'Orsay).

10 Pierre Tullin, « De l'embarcadere du Champ-de-Mars à la gare électrique de Bois-Colombes », *Historail*, n°8, janvier 2009, p. 84-95.

per consentire, al suo posto, la realizzazione di alloggi per i dipendenti della SNCF¹¹. Da quel momento la stazione, posizionata su un terreno di proprietà della SNCF (allora Réseau ferré de France – RFF, ora SNCF Réseau), divenne oggetto di una moltitudine di progetti più o meno insoliti.

Riuso, ricollocazione, cosa fare con una stazione abbandonata?

Una volta salvato, si pose di nuovo la questione di come riutilizzare l'edificio. La missione "Banlieues 89", finalizzata a stimolare la redazione di progetti innovativi di architettura e urbanistica, fu guidata da Roland Castro e Michel Cantal-Dupart. Quest'ultimo immaginò che la scuola di circo di Annie Fratellini potesse essere allestita nella stazione, che sarebbe stata trasferita a Stains nel dipartimento Seine-Saint-Denis. «Volevo portarla a Charenton-le-Pont, nella Val-de-Marne, perché diventasse una palestra sulle rive della Senna. Ma non è successo¹²» disse, elogiando le iniziative più recenti di trovare un uso adeguato per l'edificio. L'idea di utilizzare la stazione per allestire questo tipo di programmi si ripresentò a più riprese: un conservatorio intercomunale, uno spazio espositivo e una scuola di circo furono le proposte ricevute dal municipio¹³ nel 2012. Tra i progetti che si sono susseguiti prevedendo nuovamente lo spostamento della stazione, Pierre Tullin cita l'iniziativa del 1997 che propose di smantellare e rimontare la costruzione in Franche Comté come «capolinea nell'ambito di un vasto progetto di risanamento di un deserto industriale, con possibili finanziamenti europei»¹⁴. L'idea di spostare la stazione dall'Impasse des Carbonnets al Parc des Chanteraines è stata presa in considerazione e sostenuta anche dall'Association des Amis du Château et du Vieil Asnières¹⁵, che nell'ottobre 2013 ha

11 *Ibid.*, Permesso di demolizione accordato 29 aprile 1983.

12 <https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/qui-ressuscitera-la-gare-lisch-04-09-2014-4107737.php> (Accesso 28.07.2021).

13 <https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/bois-colombes-92270/la-gare-lisch-trouvera-t-elle-sa-nouvelle-voie-10-12-2012-2395837.php> (Accesso 28.07.2021).

14 Pierre Tullin, *op.cit.*, *Historail*, n°8, janvier 2009, p. 84-95.

15 <http://www.asnieres-patrimoine.fr/gare-lisch-suite/> (Accesso 28.07.2021)

presentato una proposta per l'integrazione della stazione nel percorso del trenino che attraversa il parco situato tra Gennevilliers e Villeneuve-la-Garenne.

Nel 2014 Josiane Fischer, vicesindaco di destra, responsabile della pianificazione urbana e dei grandi progetti nella città di Asnières-sur-Seine, ha proposto di trasferire l'edificio nel Parco Robinson, vicino al cimitero dei cani, per assegnargli una vocazione culturale e includerlo così nel progetto di riqualificazione delle rive della Senna¹⁶.

A maggio 2015 la SNCF, in un comunicato stampa, ha poi dichiarato che la posizione della stazione «in un'enclave non consente il suo restauro nel suo senso storico, né la sua piena rivalutazione. Per un progetto che rispetti questa storia, gli studi intrapresi terranno quindi conto di nuove location. Diversi progetti sono attualmente allo studio. [...] Il sito della stazione vacante dovrebbe essere convertito per consentire un progetto di rinnovamento urbano, in stretta collaborazione con i funzionari comunali eletti»¹⁷.

Nel 2016 sono nati alcuni dibattiti sul futuro della Petite Ceinture¹⁸ all'interno del Consiglio di Parigi¹⁹ tra Anne Hidalgo, sindaco di Parigi e sostenitrice della realizzazione di nuove *promenades*, e alcuni funzionari eletti che mirano all'utilizzo della Petite Ceinture per il trasporto delle merci, per creare un percorso ciclabile su rotaia o un treno turistico. In questo contesto, tra i progetti portati avanti dalle associazioni, uno propone lo spostamento della stazione di Lisch al livello del Cours de Vincennes. La Recyclerie de la Porte de Clignancourt e l'Hasard Ludique²⁰, situati nelle stazioni ferroviarie della Petite Ceinture, sono diventati i modelli di riferimento per i difensori della stazione ad Asnières-sur-Seine, fautori della riabilitazione *in situ*. Nell'aprile 2015 è stata lanciata una petizione²¹, in seguito all'organizzazione

di vari eventi atti a promuovere il riuso della stazione, tra cui l'esposizione, nelle vicinanze della stazione, di 170 ritratti di persone mobilitate, in connessione con il progetto InsideOut dell'artista francese JR²².

Le linee guida per lo sviluppo e la programmazione del piano urbanistico locale di Asnières-sur-Seine, promulgate a marzo del 2019, prevedono infine la creazione di uno spazio pubblico intorno alla stazione di Lisch, della quale si prevede la riqualificazione. Il piano prevede «uno spazio verde pubblico che potrebbe essere accompagnato da attrezzature sportive. Questo dovrà essere collegato al tessuto circostante. In quest'ottica, si dovrebbero valorizzare gli assi perpendicolari al sito così come il collegamento con piazza Nansouty, che attualmente si affaccia sul sito. Attraverso un sistema di passerelle, il futuro parco potrebbe diventare un collegamento tra le parti della città tagliate dalle linee ferroviarie²³. L'edificio sembra così aver finalmente guadagnato un nuovo ruolo di valore nelle trasformazioni in atto orientate alla complessiva riqualificazione urbana.

Sognare di viaggiare

Parallelamente, nel 2012 l'associazione Gare Lisch Renaissance, fondata da Nicolas Sirot e Benjamin Voron, ha iniziato a riflettere sulle nuove funzioni dell'edificio e ha lanciato un'operazione «Gare Lisch Opération Renaissance» che mira a «trasformare la vecchia stazione in «una città di viaggio, avventura ed esplorazione», includendo «uno spazio culturale, spazi per uffici per aziende specializzate in viaggi, un'area bar-ristorante sullo stesso tema e sale ricevimenti che possono essere affittate da professionisti e privati per i loro eventi. «Questo lo renderebbe un vero e proprio luogo in cui vivere con le associazioni, ma anche una clientela che verrebbe a spendere i propri soldi lì», afferma Nicolas Sirot²⁴.

Intanto, la Grande Metropoli di Parigi l'aveva immaginata «per diventare, a breve termine, un luogo di sperimentazione e innovazione nel campo dell'agricoltura urba-

16 <https://www.leparisien.fr/hautes-de-seine-92/qui-ressuscitera-la-gare-lisch-04-09-2014-4107737.php> URL consultato il 28.07.2021)

17 <http://www.asnieres-patrimoine.fr/wp-content/uploads/2015/05/CP-gare-de-Lisch-V-def-Asnieres-Paris-expo-universelle.pdf>

18 Linea Ferroviaria che circonda Parigi, oggi abbandonata.

19 <https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-75012/paris-le-debat-sur-l-avenir-de-la-petite-ceinture-reporte-20-03-2016-5644417.php> (Accesso 28.07.2021)

20 <https://www.larecyclerie.com/>, <https://www.lehasardludique.paris/> (Accesso 7.12.2023)

21 La petizione sollevato 3366 Firme: <https://www.change.org/p/audrey-azoulay-guillaume-p%C3%A9py-manuel-aeschlimann-ensemble-donnons-un-nouveau-visage-%C3%A0-la-gare-lisch>. (Ac-

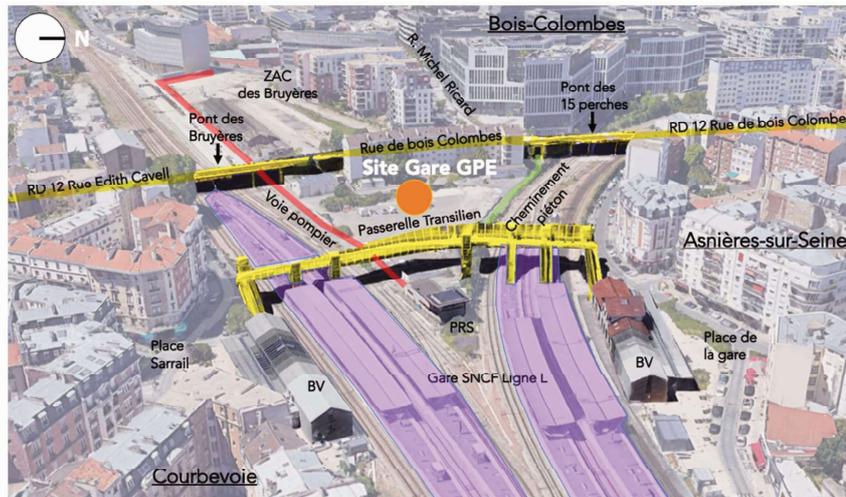
cesso 28.07.2021)

22 <https://www.insideoutproject.net/en/explore/group-action/un-nouveau-visage-pour-la-gare-lisch> (Accesso 28.07.2021)

23 <https://asnieres-sur-seine.fr/wp-content/uploads/sites/2/2019/04/oap.pdf> (Accesso 28.07.2021).

24 <https://www.leparisien.fr/hautes-de-seine-92/bois-colombes-92270/la-gare-lisch-trouvera-t-elle-sa-nouvelle-voie-10-12-2012-2395837.php> (Accesso 28.07.2021).

Gare de Bécon-les-Bruyères - Implantation

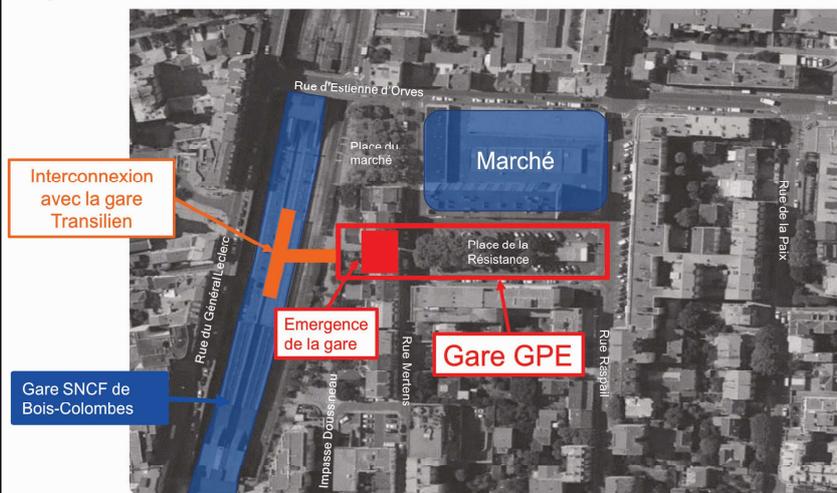


Réunion publique à Bois-Colombes
Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire. C1 04/10/2021

16

4 - Planimetria della stazione di Bécon-les-Bruyères. <https://www.societedugrandparis.fr/sites/default/files/2023-01/153130-2o4q8adl6p.pdf>

Gare de Bois-Colombes - Implantation



Chiffres clés :

- 75 000 voyageurs/jour dont 60% en correspondance avec le Transilien
- 35 000 habitants dans un rayon de 1km autour de la gare
- 29 m de profondeur des quais

Réunion publique à Bois-Colombes
Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire. C1 04/10/2021

27

5 - Planimetria della stazione di Bois-Colombes. <https://www.societedugrandparis.fr/sites/default/files/2023-01/153130-2o4q8adl6p.pdf>

na, dandogli un nuovo uso e un'attrattiva metropolitana»²⁵. Finalmente, a giugno 2019 il progetto «città del viaggio e dell'imprenditorialità», presentato da Nacarat e Morning Coworking²⁶ in collaborazione con l'associazione Gare Lisch Renaissance, è stato selezionato nell'ambito del bando *Inventons la Métropole du Grand*

Paris 2. La direzione del progetto è composta da un gruppo di architetti: CAWA + JAAG + Antoine Monnet + Martin Brunelle²⁷. Il progetto prevede di mantenere la stazione in loco e di «rinnovarla in modo identico con le sue travi metalliche, i maestosi tetti in vetro, i mattoni e gli eleganti rivestimenti in ceramica»²⁸.

25 <https://www.inventonslametropolegrandparis.fr/sites/asnieres-sur-seine-gare-lisch/> Accesso 29.07.2021).

26 Nacarat è uno sviluppatore immobiliare. Morning Coworking, ora Morning, è una società specializzata nella creazione di spazi di lavoro, nata nel 2014 e acquisita nel 2019 dalla società immobiliare Nexity.

27 Questa squadra, menzionata sul sito web dell'agenzia CAWA (<https://www.cawa-architecture.com/voyage/>) è completato da Projex ufficio di progettazione per tutti i mestieri, Diagobat consulenza ambientale, economista dei coefficienti e Urban Eco, consulente in ecologia urbana.

28 <https://www.leparisien.fr/hautes-de->

Il progetto è stato così descritto dall'Assessorato alla Cultura e al Turismo del Comune di Asnières-sur-Seine: «Uno spazio di scambio di quasi 2.500 m² (che) comprenderà un'area reception con lounge, 264 uffici chiusi, 60 postazioni di computer mobili, 150 m² di sale riunioni, un'area comune di 60 m², il tutto distribuito su 4 livelli interni. Infine, il piano terra offrirà uno spazio culturale ed eventi con un bar-ristorante da 45 posti a sedere, sul tema del «viaggio». L'intero progetto sarà finanziato da investitori privati»²⁹.

Come sottolineato da Morning, il progetto tenta di rispondere alle «aspettative dei residenti locali che chiedono un 'luogo di convergenza', 'aperto, con molteplici usi' e 'legato al suo ecosistema', [...] un ecosistema ibrido che includa uno spazio aperto per convegni e mostre, [...] che stimoli nuove collaborazioni tra professionisti, artisti, grandi gruppi e associazioni»³⁰. La comunicazione è efficace, prima o poi si incontrano tutti.

Lo studio di architettura CAWA ha al contempo sottolineato il ruolo di questo luogo «pensato per diventare catalizzatore di progetti innovativi e per creare incontri e sinergie tra le aziende, siano esse startup o grandi gruppi, la loro comunità e il grande pubblico. Un luogo dove sentire con tutti i sensi e apprendere gli insegnamenti dei viaggiatori in uno spazio dedicato alla trasmissione di esperienze e conoscenze»³¹.

Eiffage Métal e Eiffage Construction, attraverso l'ente Pradeau Morin Monuments Historiques, sono responsabili dei lavori sulla futura «città del viaggio e dell'imprenditoria». «L'organizzazione del luogo consente un approccio passivo al raffreddamento del capannone e un trattamento termico ad alte prestazioni per gli spazi di lavoro. [...] Questa riabilitazione sarà eccezionale, grazie all'integrazione di questioni attuali - come la necessaria reversibilità del sito e la sua adeguatezza con le aspettative ambientali - consentendo così di collocare il progetto in un approccio coerente ed economicamente sostenibile»³².

seine-92/grand-paris-une-gare-lisch-de-toute-beaute-20-06-2019-8099217.php (Accesso 29.07.2021).

29 <https://decouvrir.asnieres-sur-seine.fr/patrimoine-architectural/la-gare-lisch/> (Accesso 28.07.2021).

30 <https://blog.morning.fr/operation-rennaissance-pour-la-gare-lisch/> URL consultato il 28.07.2021).

31 <https://www.cawa-architecture.com/voyage/> (Accesso 28.07.2021).

32 <https://app.eiffage.com/content/eiffage-va-trans->

Come descritto nella scheda di presentazione del sito della stazione di Lisch, supportata dalle mappe dell'APUR, si prevede entro il 2030 l'arrivo della linea 15 del Grand Paris Express all'altezza della stazione Bois-Colombes, rendendo possibile il collegamento con i «poli per l'impiego come La Défense, Saint-Denis Pleyel o Pont de Sèvres»³³. La futura stazione dovrebbe contribuire alla riqualificazione del centro di Bois-Colombes e della piazza del mercato. Sulla stessa linea, nei pressi della stazione Bécon-les-Bruyères saranno realizzate importanti operazioni immobiliari, che dovrebbero incentivare l'attrattività del sito aumentando il numero di visitatori della città del viaggio e dell'imprenditoria. Tuttavia la piccola stazione, che avrebbe dovuto accogliere il pubblico a partire dal 2024, ha perso ancora una volta l'occasione di occupare un posto di rilievo nelle trasformazioni urbane in atto. Il progetto è stato infatti abbandonato a causa dell'ingente costo dei lavori³⁴.

Nel giugno 2022 il comune di Asnières ha però firmato un accordo con la SNCF finalizzato all'acquisto del terreno per trasformarlo in uno spazio gastronomico e festivo. La città è pronta a investire 10 milioni di euro nella ristrutturazione dell'edificio. C'è quindi la speranza che la piccola stazione di Champ-de-Mars, che ha accolto così tanti visitatori durante le Esposizioni Universali e ha contribuito più volte al rinnovamento urbano del suo intorno urbano, trovi il suo posto nella storia della Grande Parigi e accogla il pubblico a partire dal 2026.

Una stazione per servire la città olimpica di Colombes

La costruzione di nuovi stadi e del Villaggio Olimpico di Colombes in occasione dei Giochi Olimpici del 1924 a Parigi, generò accessi dibattiti sulle modalità di gestione, accesso e circolazione dei consistenti afflussi di visitatori previsti (50.000-60.000 spettatori

former-la-gare-lisch-d-asni-res-en-cit-du-voyage-et-de-l-entreprenariat (Accesso 27.12.2021).

33 <https://www.inventonslametropolegrandparis.fr/wp-content/uploads/2018/04/gare-lisch.pdf> (Accesso 28.07.2021).

34 https://actu.fr/ile-de-france/asnieres-sur-seine_92004/bientot-une-nouvelle-vie-pour-cette-gare-desaffectee-des-hauts-de-seine_55944444.html e <https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/grand-paris-asnieres-reprend-le-projet-de-renovation-de-la-gare-lisch-lache-par-inventons-la-metropole-11-12-2022-QKQXYAGUS5BYVI5J7YYIKZASQQ.php?ts=1688766508847> (Accesso 07.07.2023).



6 - La città del viaggio, Cawa Architecture (cawa-architecture.com).

al giorno, delegazioni sportive e auto ufficiali)³⁵.

L'accesso all'impianto principale, lo stadio Colombes, avveniva tramite ferrovia, su strada con autobus, pullman e tram con raddoppi di linee e prolungamenti di binari, e via fiume. Fu infatti istituito un servizio di battelli tra il Pont de Saint-Denis e il Pont d'Argenteuil. Furono eseguiti anche lavori stradali, completati in tempo nonostante le pesanti inondazioni della Senna durante l'inverno 1923-1924. Per il trasporto ferroviario, oltre alla stazione di Colombes, una stazione specifica per le Olimpiadi del 1924 era stata inizialmente progettata dalle Ferrovie dello Stato. Poiché il Comitato Olimpico Francese rifiutò qualsiasi contributo finanziario, il progetto fu ridotto a una «semplice fermata, con piattaforme di imbarco e sbarco, senza strutture speciali³⁶», ma che avevano comunque lo scopo di garantire una rapida evacuazione del flusso di spettatori. I lavori iniziarono in ritardo, la stampa fu critica nei confronti di questa costruzione che portò ad un notevole aumento del costo del biglietto. Tuttavia la fermata olimpica fu inaugurata il 5 maggio 1924 per il torneo di rugby e utilizzata per il torneo di calcio, che si svolse dal 25 maggio al 9 giugno 1924.

35 Comité Olympique Français, *Les Jeux de la VIII^e Olympiade, Rapport officiel, Paris 1924*, Ed. M.A. Avé, Paris, Librairie de France, n.d., p. 56-60.

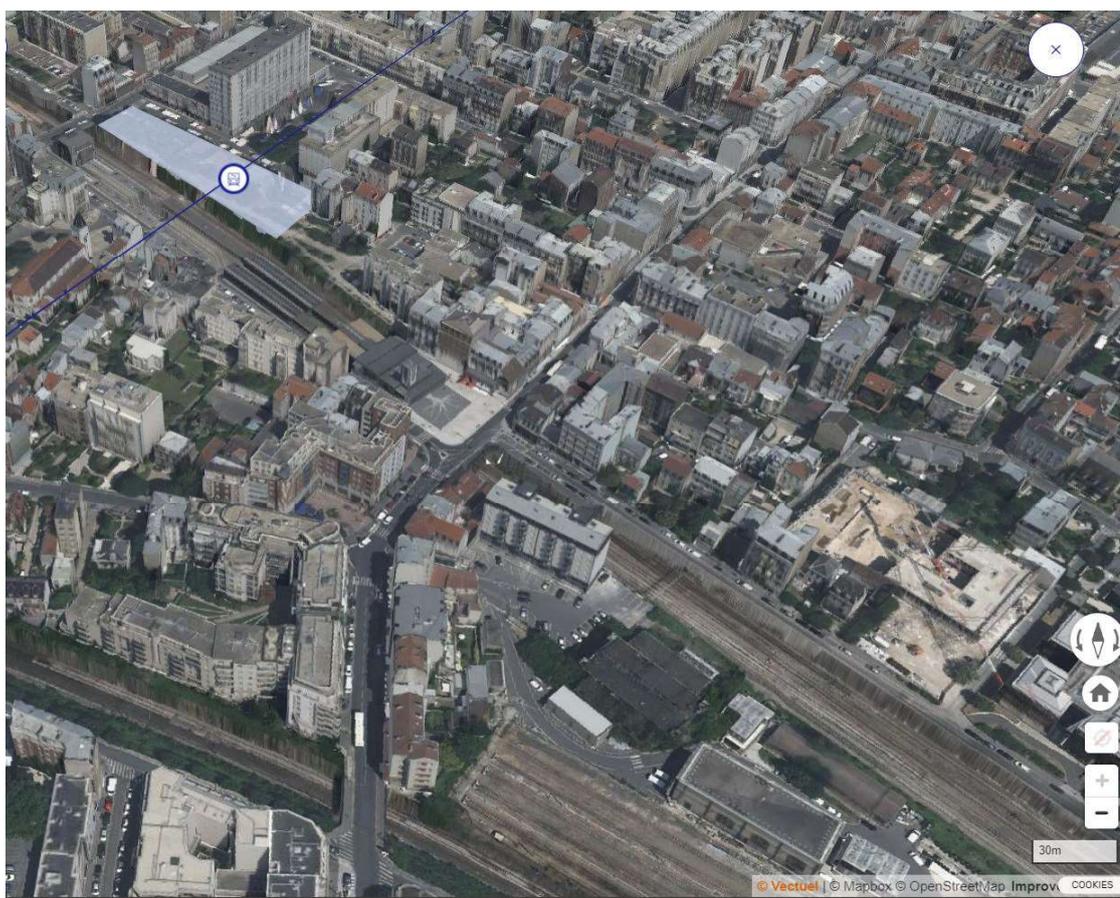
36 Ibid.

La stazione Colombes Stade e quelle di Bois-Colombes e Colombes centro sono state ricostruite nel 1935-1936 da Urbain Cassan³⁷, un architetto francese importante, che ha lavorato per la Ricostruzione dopo la Guerra, e che è uno degli architetti della Tour Montparnasse.

Mobilità metropolitana: una storia che si ripete

Le due stazioni sopra descritte collegano la storia di tre città: Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes e Colombes. Al crocevia tra la storia della città e i grandi eventi che si sono svolti nella capitale francese, la storia di queste due stazioni rivela quanto sia importante il tema della mobilità e quanto sia direttamente collegato alla trasformazione architettonica e urbanistica dei territori impattati dallo svolgimento di eventi culturali o sportivi su larga scala. Con la fine delle Esposizioni Universali l'idea di sviluppare una rete ferroviaria all'interno di Parigi fu definitivamente abbandonata. L'attenzione è ora rivolta a eliminare i tracciati ferroviari, in modo che la città possa svilupparsi in tali zone. Durante i Giochi Olimpici del 1924, che si svolsero a Colombes, il nord-ovest di Pari-

37 <https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/ark:/43435/909939> (Accesso 07.12.2023)



7 - Stazione Lisch e stazione Bois-Colombes della linea 15 (Jean-Paul Viguier architetto) <https://www.societedugrandparis.fr/ligne-15-ouest/gare-bois-colombes>.

gi si trasformò in modo temporaneo sotto l'impatto di questo evento sportivo, con la costruzione degli stadi, del villaggio olimpico e della fermata della ferrovia. Il GPE non sarà completato per i Giochi Olimpici del 2024, ma la sua costruzione creerà ancora una volta una profonda trasformazione della metropoli, con la duplice ambizione di ripensare la mobilità all'interno del Grand Paris e di apportare cambiamenti significativi attraverso 353 progetti di sviluppo situati nei 68 distretti delle stazioni GPE che saranno consegnati entro il 2030.

Inoltre la linea 15 formerà una circonvallazione di 75 km intorno a Parigi, comprendendo tra le sue 36 stazioni la stazione di Béconles-Bruyères - che confina con l'omonima stazione situata sulla linea L della Transilien che arriva alla stazione di Saint-Lazare - e una fermata a Bois-Colombes - che sarà collegata all'attuale stazione della linea J della Transilien e permetterà di raggiungere la stazione di Saint-Denis-Pleyel in 7 minuti. Queste nuove stazioni GPE, i cui lavori preparatori sono iniziati nell'aprile 2022, affidati agli architetti Jean-Paul Viguier and Associates, faranno parte di un ambiente urbano in forte fase di rinnovamento. Inoltre, dopo il 2030, il prolungamento della linea 18 dovrebbe consentire la creazione di una nuova stazione

a Colombes. Questi nuovi tracciati infrastrutturali costituiranno nuovi collegamenti tra le città di Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Colombes e Courbevoie³⁸.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Vajda J. (2005), «Les chemins de fer», pubblicato in Myriam Bacha (ed.), *Les Expositions Universelles à Paris de 1855 à 1937*, Paris, Action artistique de la Ville de Paris, p. 45-50.

Vajda J. (2009), «La gare du Champ de Mars» e «Le Terminus Saint-Lazare, premier grand hôtel de gare parisien», catalogo della mostra *Gares à Lisch, l'épopée d'un architecte ferroviaire (1828-1910)*, organizzata dal Musée Municipal d'art et d'histoire de Colombes (20 novembre 2009 - 13 marzo 2010), p. 14-18 e p. 28-32.

Vajda J. (2015), *Paris Ville Lumière. Une transformation urbaine et sociale. 1855-1937*, L'Harmattan, Paris.

Mazzoni C., Vajda J., (2023), *Le Grand Paris à l'heure des JOP 2024. Visions architecturales et urbaines entre patrimoine et tourisme*, coll. Paris Analogie, Paris, Éd. La Commune.

38 La linea 15 del Grand Paris Express passerà per Bois-Colombes - Sito ufficiale della città di Bois-Colombes (Accesso 26.11.2023).