



HAL
open science

Saint-Denis Pleyel una stazione olimpica per ospitare le Périféeries?

Joanne Vajda

► **To cite this version:**

Joanne Vajda. Saint-Denis Pleyel una stazione olimpica per ospitare le Périféeries?. *Trasporti & Cultura*, 2023, 66-67, pp.16-23. hal-04862180

HAL Id: hal-04862180

<https://hal.science/hal-04862180v1>

Submitted on 2 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

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-PLEYEL: 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.



Saint-Denis Pleyel una stazione olimpica per ospitare le Périféeries

di Joanne Vajda

Nel novembre 2014 la Société du Grand Paris ha affidato all'architetto giapponese Kengo Kuma la progettazione della stazione Saint-Denis Pleyel, uno dei nodi più importanti del Grand Paris Express, il cui costo di costruzione iniziale è stato di 208 milioni di euro.

Nel settembre 2017 Parigi è stata designata dal Comitato Olimpico Internazionale città ospitante dei Giochi della XXXIII Olimpiade. La candidatura di Parigi conta sulla "Nuova Grande Parigi dei trasporti [...], un ambizioso progetto di modernizzazione e sviluppo del trasporto pubblico nella regione dell'Île-de-France¹".

Il Grand Paris Express (GPE) fa parte di questo progetto, prevedendo l'estensione della linea 14, la costruzione di quattro nuove linee (15, 16, 17 e 18), la realizzazione di 200 km di linee ferroviarie e la costruzione di 68 nuove stazioni tra cui Saint-Denis Pleyel: il principale nodo infrastrutturale della rete in cui dovrebbero raccordarsi quattro linee del GPE (14, 15, 16 e 17) ospitando circa 250.000 passeggeri al giorno.

In questo contributo si propone di mettere in luce i legami tra il grande evento sportivo e la costruzione di questa stazione, collocata vicino al Villaggio degli atleti e ai principali siti di svolgimento delle gare, tra cui lo Stade de France, il Centro Acquatico e l'Arena Porte de La Chapelle. Si vedrà come la trasformazione in atto nel territorio Plaine Commune sia contemporaneamente influenzata dalla costruzione di questo nuovo hub di trasporto e dai Giochi Olimpici e Paralimpici 2024².

Saint-Denis Pleyel, an Olympic station to host the Périféeries

by Joanne Vajda

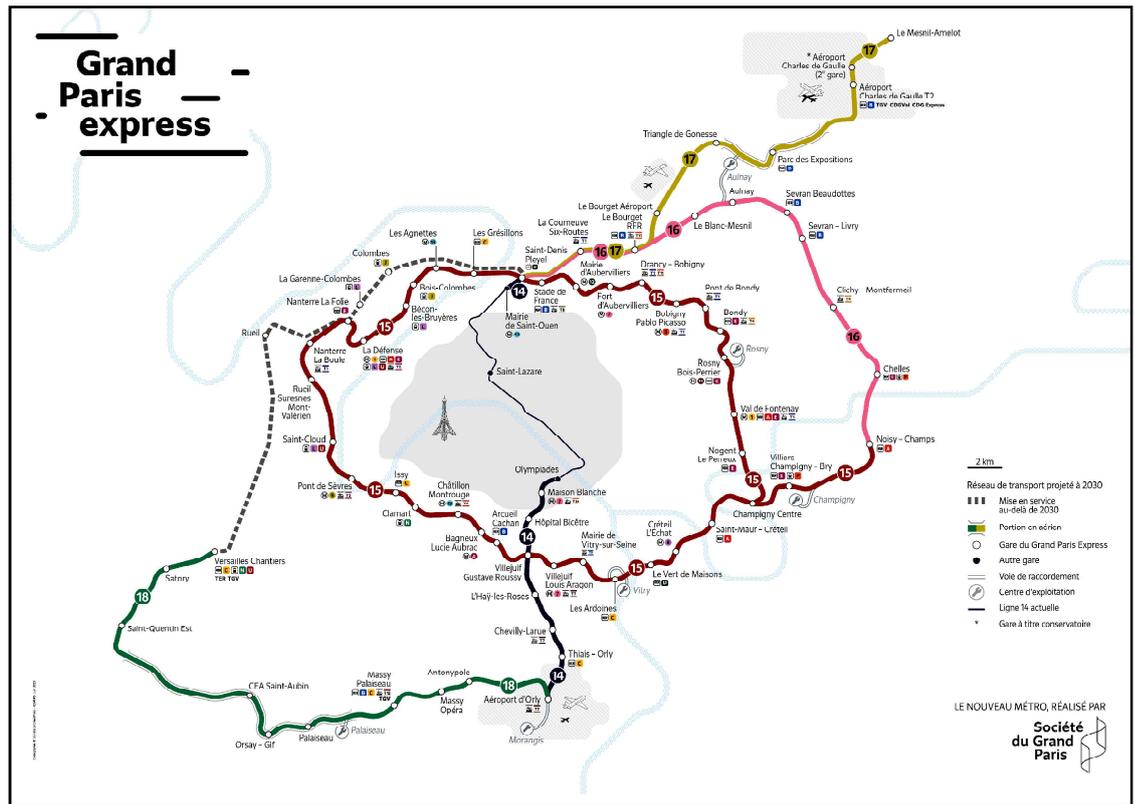
This article aims to show how the discourses on the construction of the Saint-Denis Pleyel station impacts the transformation of Plaine Commune.

This transport hub is part of a new metropolitan transport network, the Grand Paris Express. It is ideally situated near the Athletes' Village and other infrastructures that will be used for the 2024 Olympic and Paralympic Games. Currently this territory is inhabited by the youngest and most precarious population of the Île-de-France. Presented as being capable of transforming this territory, the station generates new pieces of city requiring huge financial investments and complex engineering structures. It gives hope that Pleyel district will be ready in 2028, year in which this territory could become the European Capital of Culture if its application is successful. Thus, the projects concern urban developments, generate programmatic reflections and promise ambitious architectural approaches. The article explain to what extent they reflect political visions and depend on the international context, which impose specific temporalities independent of the major sporting and cultural events.

Nella pagina a fianco, in alto: veduta aerea dell'attraversamento di Pleyel. Copyright Marc Mimram, Société du Grand Paris. In basso: prospettiva della stazione ferroviaria di Saint-Denis Pleyel, piazzale esterno di notte. Copyright Kengo Kuma & Associates, Société du Grand Paris.

1 *Paris 2024. Dossier de candidature. Phase 1.* p. 56-57. https://international.franceolympique.com/international/fichiers/File/Paris2024/Candidature/p2024_p1.pdf URL consultato il 29.07.2023.

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



1 - Carta della rete del Grand Paris Express, aggiornata a luglio 2023. copyright Société du Grand Paris.

Il Grand Paris Express, motore delle Olimpiadi e della trasformazione del quartiere Pleyel

Plaine Commune comprende attualmente 9 città nella Seine-Saint-Denis a nord di Parigi. Su un territorio in pieno rinnovamento dagli anni '90, che occupa metà della superficie di Parigi, vivono 450.000 abitanti. È qui che vive la parte di popolazione più giovane dell'Île-de-France, ma anche la più precaria³. L'arrivo del Grand Paris Express dovrebbe agevolare la mobilità degli abitanti, ospitare un forte rinnovamento urbano generato dalla costruzione delle nuove stazioni⁴ e supportare l'offerta di nuovi alloggi e attività economiche che incoraggino la diversità sociale. Il Villaggio degli atleti, in costruzione tra i comuni di Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine e L'Île-Saint-Denis, sarà trasformato dopo i Giochi Olimpici e Paralimpici (GOP) in un nuovo quartiere che ospiterà più di 2.000 alloggi, strutture e spazi pubblici, numerose attività economiche e commerciali⁵. L'ubicazione della stazione Grand Paris Ex-

press costituisce un importante impulso alla trasformazione della zona, aumentando il potenziale di sviluppo di questo nuovo hub strategico della Grande Parigi. Al contempo, questo territorio si trova lungo le linee ferroviarie del Nord Europa, che costituiscono una rottura urbana importante. Se già nel 2006-2007 si era sviluppata l'idea di collegare i quartieri Pleyel, Landy-France e La Plaine Saint-Denis completando la rete stradale est-ovest, la costruzione della nuova stazione GPE ha rappresentato una opportunità di collegamento con la stazione Stade de France Saint-Denis. Patrick Braouzec, presidente di Plaine Commune, contava sull'occasione delle Olimpiadi per realizzare questo ampio progetto⁶ entro il 2024, motivo per cui nell'agosto 2015 ha lanciato un concorso internazionale per la costruzione dell'infrastruttura, vinto dall'architetto e ingegnere Marc Mimram nel 2016. L'attraversamento urbano di Pleyel (franchisement urbain Pleyel - FUP) sormonta le 48 linee ferroviarie che costituiscono "il terzo tratto ferroviario più trafficato al mondo (1.600 treni al giorno)⁷". L'infrastruttura comprende un ponte e una passerella che costituisce il collegamento tra le linee della metropolitana (13, 14, 15, 16, 17), la linea 13 e la RER D, che serve l'Île-de-France su un asse nord-sud ed è

3 <https://plainecommune.fr/> URL consultato il 30.07.2023.

4 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/observatoire-quartiers-gare-grand-paris-express> URL consultato il 30.07.2023.

5 <https://projets.ouvrages-olympiques.fr/village-des-athletes/> URL consultato il 30.07.2023.

6 *Le Monde*, 2 ottobre 2015, p. 26.

7 FRANCHISEMENT URBAIN PLEYEL - SAINT-DENIS (semplaine.fr) URL consultato il 28.07.2023.

la più frequentata della Francia. Tuttavia, per la committenza questo attraversamento non rappresentava un mero collegamento funzionale ma sarebbe dovuto diventare “un pezzo di città”⁸: è nata così l’idea di sviluppare un progetto di densificazione e urbanizzazione dell’area di intervento, costruendo un edificio-ponte che conferisse maggiore urbanità a questo attraversamento. Pertanto, nell’ottobre del 2016 è stato lanciato il bando *Inventons la Métropole du Grand Paris* comprendente il settore Pleyel, il quale “gode di una visibilità eccezionale del tratto ferroviario e dall’autostrada A86 al di sopra. Inoltre, è al centro della candidatura per i Giochi Olimpici del 2024”⁹. Nell’ottobre 2017, quasi nello stesso momento in cui Parigi è stata designata città ospitante dei Giochi Olimpici, il consorzio Les Lumières Pleyel, rappresentato da Sogelym Dixence, è stato dichiarato vincitore del concorso sul sito dell’attraversamento urbano Pleyel a Saint-Denis (con un gruppo di sette architetti: Snøhetta, Atelier 2/3/4, Chaix & Morel et associés, Baumschlager Eberle, Moreau Kusunoki, Mars Architectes e Maud Caubet Architectes). Nel 2019 è stata creata la zona di sviluppo concertato (ZAC) Pleyel Saint-Denis, un sito di 14 ettari in cui è prevista la realizzazione di 310.000 m² di superficie costruita, di cui 176.000 m² dedicati al programma Les Lumières Pleyel.

Questa grande operazione di sviluppo urbano dovrebbe ospitare uffici, abitazioni, alberghi, strutture comunitarie, negozi e attività culturali intorno alla futura stazione GPE. L’assetto operativo di questo progetto di iniziativa pubblica, che concretizza la trasformazione del territorio attorno al futuro hub Saint-Denis Pleyel, coinvolge anche operatori privati. In occasione dei Giochi Olimpici si costruiscono così i presupposti per la reale valorizzazione e riqualificazione del territorio di Plaine Commune, a lungo emarginato dallo sviluppo della metropoli parigina, anche se tale processo, di lunga e complessa attuazione, non terminerà prima del 2030.

Far arrivare un progetto su un territorio, in tempo per le Olimpiadi

Nei discorsi che lodano le trasformazioni sopra descritte, nessun ingrediente del-

l’“urbanistica del XXI secolo”¹⁰ viene omissis: “generosi spazi pubblici che danno il primo posto alla mobilità leggera e alla natura nella città e offrono un posto speciale alle attività culturali e creative”¹¹. L’accento è posto sulla natura inclusiva degli spazi pubblici che integrano pratiche sportive libere e tengono conto delle persone con disabilità¹².

Dal punto di vista dei materiali costruttivi, per i nuovi edifici che sorgeranno intorno alla stazione Saint-Denis Pleyel come per il Villaggio degli Atleti, sembra essenziale affermare obiettivi ambiziosi in termini di neutralità carbonica. L’uso del legno e di materiali organici è evidenziato nelle intenzioni progettuali, così come l’innovazione costruttiva. Si vedrà se la realizzazione rispetterà queste intenzioni.

Tuttavia, nell’attuazione tutti i progetti iniziali hanno subito cambiamenti significativi dovuti a diversi fattori: calendario iniziale troppo ambizioso, ritardi dei cantieri, problemi tecnici, arresto delle macchine di perforazione delle gallerie per i siti delle linee metropolitane, imprevisti dovuti alla crisi sanitaria, all’aumento dei costi o all’annullamento delle dichiarazioni di utilità pubblica; a questi, si sono aggiunti i cambiamenti nel contesto politico internazionale, le trattative finanziarie legate al contesto politico francese e al piano di mobilità parte dell’imminente contratto Stato-Regione 2023-2027¹³.

Riguardo le future linee metropolitane, solo l’estensione della linea 14 dovrebbe essere completata per le Olimpiadi. Le prime sezioni delle linee 16 e 17 saranno consegnate con due anni di ritardo, nel 2026, mentre la linea 15 è ormai attesa entro il 2030. Tuttavia, da Saint-Denis Pleyel sarà possibile raggiungere l’aeroporto di Orly in 40 minuti, fatto che non agevola particolarmente gli atleti e loro accompagnatori ma che faciliterà sicuramente il movimento delle persone che lavoreranno nel Villaggio degli Atleti e nei siti di competizione, così come quello di visitatori degli eventi sportivi e di giornalisti provenienti da tutto il mondo.

L’attraversamento urbano costituito dalla

10 <https://projets.ouvrages-olympiques.fr/village-des-athletes/> URL consultato il 30.07.2023.

11 <https://www.semplaine.fr/realisation/zac-pleyel-saint-denis/> URL consultato il 28.07.2023.

12 https://www.apur.org/sites/default/files/mutations_quartiers_gare_grand_paris_express_tome_1.pdf?token=tdSe5qRN p. 111 URL consultato il 26.07.2023.

13 <https://www.vie-publique.fr/discours/289854-conseil-ministres-14062023-contrats-de-plan-etat-region-volet-mobilite> URL consultato il 3.08.2023.

8 *Le Moniteur*, 2 octobre 2015, p. 26.

9 <https://v1.inventonslametropoleledugrandparis.fr/site/saint-denis-pleyel/> URL consultato il 30.07.2023.

nuova stazione, fondamentale per attenuare la rottura urbana generata dalle ferrovie esistenti e migliorare la vita quotidiana dei residenti, sarà messo in servizio solo nel 2026 per la parte riguardante i veicoli, mentre la passerella dedicata alla mobilità leggera (ora chiamata mobilità attiva) e all'interconnessione tra le stazioni dovrebbe essere pronta per le Olimpiadi del 2024. Quest'ultima si aggungerà ad altre due passerelle pedonali già costruite, quella che attraversa la A1 e collega il Villaggio degli Atleti, lo Stade de France e il Centro Acquatico (VenhoevenCS & Ateliers 2/3/4/) e quella che collega la parte del Villaggio degli Atleti sull'Île-Saint-Denis a quella situata nei comuni di Saint-Ouen e Saint-Denis (Artelia / Lavigne Cheron / Philippon-Kalt).

Nel giugno 2021 tre associazioni (Paris en Selle, Vivre à Pleyel e Environnement 93) hanno ottenuto l'annullamento della dichiarazione di pubblica utilità della FUP, indicando i rischi di inquinamento atmosferico che sarà generato dal traffico automobilistico su questo nuovo ponte, "in un quartiere in cui le soglie di inquinamento sono già ben oltre gli standard raccomandati dall'OMS"¹⁴. Sulla base di ciò è stato modificato il progetto definendo una migliore viabilità per le biciclette, in modo da integrarsi nella futura rete di biciclette RER V¹⁵.

Al contempo, associazioni e collettivi di residenti hanno criticato la costruzione di uffici nell'ambito della ZAC Pleyel e del programma Lumières de Pleyel¹⁶, alla luce della grande quantità di uffici già esistenti e inutilizzati a Saint-Denis, come rilevato dagli studi della Direzione regionale e interdipartimentale delle attrezzature e dello sviluppo (DRIEA) dell'Île-de-France e da una nota dell'Osservatorio regionale degli immobili commerciali dell'Île-de-France (ORIE). Il 21 dicembre 2021 la Corte d'appello di Parigi ha pertanto vietato la costituzione della ZAC Pleyel, considerando "che l'area presenta un inquinamento suscettibile di incidere sulla salute delle future popolazioni del distretto e che lo studio di impatto non era sufficientemente preciso sulle misure da adottare". La stessa ha

contemporaneamente sottolineato che "le caratteristiche e gli usi delle future costruzioni erano sufficientemente noti affinché fosse elaborato nel dettaglio un piano di gestione e trattamento dell'inquinamento del suolo nella fase di creazione della ZAC"¹⁷. Il 26 maggio 2022 il Consiglio del Territorio di Plaine Comune ha pertanto annullato gran parte del progetto immobiliare Lumières Pleyel, tra cui 120.000 m² di uffici. Solo 480 alloggi saranno costruiti nel 2025 in otto edifici tra i 12 e i 17 piani, mentre l'Intercomunalità ha proposto di sostituire i 120.000 m² di uffici con "un programma incentrato sul tempo libero, il turismo, gli hotel e le strutture culturali"¹⁸. Tuttavia, piuttosto che fare semplici cambi di destinazione d'uso, Mathieu Hanotin, eletto sindaco di Saint-Denis e presidente di Plaine Commune nel 2020, ha preferito rifondare la programmazione che investe questo territorio inaugurando il nuovo progetto "Grand Pleyel", su un territorio più grande di quello della ZAC Pleyel e che si svilupperà dopo le Olimpiadi.

Saint-Denis Pleyel, la stazione delle Olimpiadi 2024

I cambiamenti sopra descritti non hanno influito sulla costruzione della stazione di Saint-Denis Pleyel, che prosegue il suo sviluppo. L'intervento ha assunto dimensioni colossali: 30.000 m² distribuiti su più livelli di cui 4 sotterranei. Lo scavo, "un cubo [sic] 110 m di lunghezza per 70 m di larghezza e 30 m di profondità"¹⁹ impressiona Philippe Yvin, Presidente del Consiglio Esecutivo SGP, anche alla luce dello sviluppo in altezza che raggiungerà i 35 m²⁰. Kengo Kuma, responsabile del progetto, è anche l'architetto della Takanawa Gateway Station e dello Stadio Olimpico commissionati per le Olimpiadi di Tokyo 2020. Il progetto architettonico della

14 <https://parisenselle.fr/2020/09/21/contre-le-tout-voiture-a-saint-denis-paris-en-selle-saisit-la-justice/> URL consultato il 28.07.2023.

15 <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-premier-jet-de-la-passerelle-pietonne-du-pont-geant-de-pleyel-08-03-2023-TJC5567Z2FGLNCLTBBDRT02MQU.php> URL consultato il 3.08.2023.

16 <https://pleyelavenir.fr/2020/07/29/le-franchissement-urbain-pleyel-fup-et-la-zac-pleyel/> URL consultato il 28.07.2023.

17 <https://www.lesechos.fr/pme-regions/Île-de-France/saint-denis-la-justice-enterre-le-projet-dame-nagement-de-la-zac-pleyel-1375643> URL consultato il 28.07.2023.

18 <https://www.lesechos.fr/pme-regions/Île-de-France/saint-denis-lumieres-pleyel-ne-verra-finalement-pas-le-jour-1414039> URL consultato il 28.07.2023.

19 <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-93200/saint-denis-l-architecte-japonais-devoile-les-secrets-de-la-future-gare-pleyel-22-09-2015-5117121.php?ts=1689504931793> URL consultato il 16.07.2023.

20 <https://www.societedugrandparis.fr/actualites/gare-saint-denis-pleyel-objectif-2024> URL consultato il 28.07.2023.



2 e 3 - Prospettive della stazione di Saint-Denis-Pleyel. Copyright Kengo Kuma & Associates, Société du Grand Paris.

stazione GPE non è stato descritto in maniera molto dettagliata dai media francesi e stranieri. La rivista GA Document, pubblicata a Tokyo, utilizza la presentazione del progetto che appare sul sito web di Kengo Kuma²¹ e la stampa francese, a sua volta, si serve degli stessi elementi linguistici per descrivere il progetto. Diversi articoli evidenziano il design della stazione olimpica di Parigi che ricorda gli origami. Sebbene ne sia spesso sottolineata l'originalità, è interessante notare che il riferimento agli origami sembra ricorrere frequentemente nei progetti di Kuma, come nel caso della ristrutturazione del Museo Albert-Kahn a Boulogne-Billancourt²²

e della stazione delle Olimpiadi di Tokyo²³. Per la stazione Pleyel si è rimandato all'arte di piegare la carta per descrivere il disegno delle rampe che promuovono l'accessibilità delle persone con mobilità ridotta e assicurano i collegamenti tra i vari livelli: quello del piazzale della stazione situato in rue Pleyel, i vari piani dell'edificio e quello della passerella che attraverserà le ferrovie pochi metri sopra il livello della rue Pleyel²⁴. Il progetto della stazione abbraccia quello dello spazio

21 « Kengo Kuma: Saint-Denis Pleyel Emblematic Train Station », *GA document*, juin 2016, n°137, p.142-147.
 22 Kengo Kuma s'inspire de l'origami pour l'extension du musée Albert-Kahn (lemoniteur.fr), https://www.lemonde.fr/culture/article/2022/04/07/pour-le-musee-albert-kahn-l-architecture-tout-en-origami-de-kengo-kuma_6121062_3246.html, [https://www.amc-archi.com/photos/kengo-kuma-deploie-un-ori-](https://www.amc-archi.com/photos/kengo-kuma-deploie-un-ori)

[gami-d-ombre-et-de-lumiere-au-musee-jardin-albert-kahn,84281/musee-jardin-albert-kahn-a.1](https://www.gami-d-ombre-et-de-lumiere-au-musee-jardin-albert-kahn,84281/musee-jardin-albert-kahn-a.1), <https://www.hauts-de-seine.fr/sortir-et-decouvrir/la-vallee-de-la-culture-des-hauts-de-seine/le-musee-departemental-albert-kahn-un-origami-architectural> (sites consultés le 22.07.2023)
 23 <https://kkaa.co.jp/en/project/takanawa-gateway-station/> URL consultato il 30.07.2023.
 24 <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-93200/saint-denis-l-architecte-japonais-devoile-les-secrets-de-la-future-gare-pleyel-22-09-2015-5117121.php?ts=1689504931793> URL consultato il 16.07.2023.

pubblico per far sì che il luogo di passaggio sia anche un luogo di “incontri²⁵”, intenzione che anima i progettisti delle stazioni fin dal XIX secolo.

Poiché un tale progetto non può ignorare le questioni ambientali, le descrizioni pubblicate sulla stampa lodano la penetrazione della luce naturale nel 4° livello interrato della stazione, situato a una profondità di 27 metri. Qui non c'è bisogno di orologi, bussole o segnaletica: “la posizione del sole permetterà ai viaggiatori di orientarsi all'interno dell'edificio²⁶”, spiega Kengo Kuma sulla rivista molto seria *Le Moniteur*. Questo sarà fatto attraverso un atrio vetrato, a volte chiamato patio, che farà da collegamento tra i 4 livelli del sottosuolo e i 3 livelli della “sovrastuttura²⁷” e che permetterà “il controllo dei cambiamenti atmosferici e delle temperature, invernali ed estive. La predilezione per le materie prime grezze offre anche il vantaggio di richiedere poca manutenzione. Infine, ci si aspetta un risparmio energetico, derivante dall'orientamento scelto e dalla facciata realizzata con lame frangisole, con le quali gestire la temperatura interna limitando il riscaldamento e l'aria condizionata e che ricordano gli elementi in ferro delle stazioni dell'Ottocento in un sottile gioco tra materia e luce²⁸”. Quest'ultimo aspetto servirà anche a dare un'identità all'edificio secondo l'architettura²⁹.

Nelle descrizioni della stazione Pleyel appare anche il riferimento alla natura. Kengo Kuma afferma infatti di voler “reintrodurre la natura nelle città”: “il mio lavoro è una riflessione contro l'evoluzione delle città: con il cemento, le città del ventesimo secolo sono state allontanate dalla natura³⁰”, deplora l'ar-

chitetto. La stazione è quindi descritta come avente una forma collinare “le cui terrazze in dolce pendenza saranno dominate da alberi e vegetazione³¹”, che “non evoca qualcosa di completamente artificiale³²” secondo Kengo Kuma. Tuttavia, nelle immagini diffuse migliaia di metri cubi di cemento e tonnellate di acciaio sono nascosti sotto un tappeto di verde e giardini sospesi. La “stazione millefoglie” è considerata al contempo “una stazione ponte, un'articolazione urbana vitale con cui vengono cancellati i confini tra ponte, tetto e piazzale³³”. Questo intento ha richiesto l'utilizzo di ringhiere trasparenti e leggere e l'adozione di un approccio ecologico attraverso l'utilizzo di materiali naturali, con l'obiettivo di evitare l'enfatizzazione dell'oggetto architettonico, nel rispetto della cultura giapponese, tentando al contempo di “adattare i suoi principi alle caratteristiche del XXI secolo: velocità, circolazione e necessità di spazio³⁴”.

Conclusione: aspettando *Périphéries 2028*

Nonostante la posticipazione della realizzazione della ZAC Pleyel³⁵ al 2021 e il ritardo nella realizzazione delle nuove linee GPE, la costruzione del quartiere Pleyel intorno alla stazione continua a progredire. Pubblicitizzato come situato a 20 minuti dall'aeroporto internazionale di Parigi-Charles de Gaulle, a 13 minuti dal centro di Parigi (stazione Châtelet-Les Halles) e dal quartiere degli affari di La Défense, l'intervento attirerà risorse da destinare allo sviluppo del settore alberghiero e rafforzerà l'integrazione di questo territorio nell'offerta turistica della metropoli parigina. Nel progetto iniziale della ZAC

25 <https://objectifgrandparis.fr/gare-pleyel-embliematique-grand-paris-express/> URL consultato il 16.07.2023.

26 <https://www.lemoniteur.fr/article/kengo-kuma-presente-la-future-gare-saint-denis-pleyel-du-grand-paris-express.826679> URL consultato il 16.07.2023.

27 <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-93200/saint-denis-l-architecte-japonais-devoile-les-secrets-de-la-future-gare-pleyel-22-09-2015-5117121.php?ts=1689504931793> URL consultato il 16.07.2023.

28 <https://objectifgrandparis.fr/gare-pleyel-embliematique-grand-paris-express/> URL consultato il 16.07.2023.

29 <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-93200/saint-denis-l-architecte-japonais-devoile-les-secrets-de-la-future-gare-pleyel-22-09-2015-5117121.php?ts=1689504931793> URL consultato il 16.07.2023.

30 <https://www.francetvinfo.fr/culture/arts-expos/architecture/grand-paris-kengo-kuma-l-039-architecte-japonais-qui-reintroduit-la-nature-dans-les->

villes_3290637.html URL consultato il 16.07.2023.

31 <https://www.batiactu.com/edito/kengo-kuma-reinvente-gare-colline-a-saint-denis-pleyel-49785.php> URL consultato il 16.07.2023.

32 <https://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-93200/saint-denis-l-architecte-japonais-devoile-les-secrets-de-la-future-gare-pleyel-22-09-2015-5117121.php?ts=1689504931793> URL consultato il 16.07.2023.

33 <https://objectifgrandparis.fr/gare-pleyel-embliematique-grand-paris-express/> URL consultato il 16.07.2023.

34 https://www.francetvinfo.fr/culture/arts-expos/architecture/grand-paris-kengo-kuma-l-039-architecte-japonais-qui-reintroduit-la-nature-dans-les-villes_3290637.html URL consultato il 16.07.2023.

35 <https://www.lesechos.fr/pme-regions/Île-de-France/saint-denis-la-justice-enterre-le-projet-damenagement-de-la-zac-pleyel-1375643> URL consultato il 28.07.2023.

Pleyel, la superficie degli hotel inizialmente prevista è importante³⁶. La Torre Pleyel, simbolo della Grande Parigi e alta 129 metri, è stata trasformata in un hotel a 3 e 4 stelle con 700 camere. L'apertura è prevista per l'inizio del 2024 e i suoi manager stanno scommettendo sulle Olimpiadi per accogliere i primi ospiti. Al contempo, nel 2019 durante il SIMI – Salon de l'immobilier d'entreprise³⁷ - la Société du Grand Paris ha lanciato il bando "Imagine Pleyel", con il sostegno del Comitato Organizzatore dei Giochi Olimpici e Paralimpici del 2024. L'ambizione è quella di trovare un operatore in grado di progettare, gestire e sviluppare i 5.000 m² dei quattro piani della futura stazione di Saint-Denis Pleyel e trasformarli in un luogo di innovazione culturale e sociale attraverso un programma che ospiti pratiche artistiche, culturali, associative o sportive. Nelle richieste della committenza rappresentata dalla SGP in collaborazione con Manifesto³⁸ - membro del suo team di gestione artistica e culturale - e diversi altri esperti, nulla è stato lasciato al caso nell'ottica di consentire un'accessibilità culturale trasversale: la proposta "combina attività di divulgazione, produzione e pratiche culturali, offerte commerciali, o anche attività di formazione³⁹". Il vincitore, che secondo il programma iniziale doveva essere annunciato all'inizio del 2021, non è stato reso noto fino a gennaio 2023. Tra i quattro finalisti è stato selezionato il progetto *Pleyel en mouvement* proposto dalla Fondazione Art Explora (creata da Frédéric Jousset) in associazione con il gruppo Essor⁴⁰: la proposta ruota attorno alle arti visive, alle creazioni digitali e alle culture urbane sotto forma di mostre, esperienze immersive, festival, performance e un incubatore creativo⁴¹. La stazione emblematica del Grand Paris Express sarà così in grado di rivestire il ruolo di

nuova centralità del quartiere come luogo di incontro "dimostratore di una città ridisegnata, rivolta verso i suoi utenti implementando un mix di attività⁴²". Tuttavia, la sua apertura non è prevista nel 2024 ma entro il 2026, sviluppo cronologico che consente di collegare l'intera programmazione territoriale e la costruzione della stazione di Saint-Denis Pleyel al progetto denominato *Périphéries 2028* che presenta la candidatura del territorio di Saint-Denis, Plaine Commune e Seine-Saint-Denis per il titolo di Capitale Europea della Cultura 2028. Pertanto, i Giochi Olimpici e Paralimpici del 2024 costituiranno solo un primo passo nello sviluppo del progetto. Tuttavia, nonostante la notevole spinta all'avvio dei lavori, lo sforzo complessivo non sembra sufficiente a mantenere le promesse dettate dall'ambizioso programma, soprattutto in relazione alle nuove linee della metropolitana. Con *Périphéries 2028* si apre così una nuova pagina nella storia dei legami tra questo nuovo hub della Grande Parigi e i grandi eventi culturali.

© Riproduzione riservata

36 https://www.apur.org/sites/default/files/mutations_quartiers_gare_grand_paris_express_tome_1.pdf?token=tdSe5qRN p. 26 e cfr. anche scheda p. 204-205 per le cifre e le aree (consultato il 26.07.2023)

37 <https://www.constructioncayola.com/batiment/article/2019/12/16/127164/imagine-pleyel-appel-projets-est-lance> URL consultato il 31.07.2023.

38 <https://www.manifesto.fr/fr> URL consultato il 31.07.2023.

39 Invito a presentare progetti Imagine Pleyel | Grand Paris Express (societedugrandparis.fr) URL consultato il 28.07.2023.

40 <https://www.club-innovation-culture.fr/fondation-art-explora-nouveau-lieu-culturel-future-gare-saint-denis-pleyel/> URL consultato il 28.07.2023.

41 <https://www.club-innovation-culture.fr/fondation-art-explora-nouveau-lieu-culturel-future-gare-saint-denis-pleyel/> URL consultato il 28.07.2023.

42 <https://www.societedugrandparis.fr/appel-projets-imagine-pleyel> URL consultato il 28.07.2023.