

Appel à communication
Gares, bâtiments et infrastructures ferroviaires entre modernité(s) et identité(s)
territoriale(s) en France et Italie : 1918 - 1945

Versailles et Paris, les 17 et 18 novembre 2023

Les gares comme lieu de connexion entre les échelles de la mobilité - intérieur des bâtiments, environnement immédiat, ville, territoire national et au-delà des frontières - constituent des nouvelles centralités depuis leur apparition dans les paysages urbains. Invitation au départ vers d'autres lieux et première vitrine d'une ville et de son territoire à l'arrivée, les gares ont répondu et répondent à des exigences multiples. La réalisation de ces équipements, aux forts enjeux techniques et fonctionnels, impose aux architectes et ingénieurs de se tenir au courant sur les avancées dans la gestion des flux et la modernisation des infrastructures. Le transfert de modèles, méthodes et savoirs est inhérent au développement des réseaux de voies ferrées, en générant des phénomènes de collaboration, d'émulation et de compétition entre pays et compagnies.

Pour l'architecture ferroviaire, la période de l'entre-deux-guerres est celle de la reconstruction des gares endommagées, de la modernisation des réseaux (électrification), de l'introduction du béton armé et de l'adaptation des bâtiments à des nouveaux standards. En tant que programme spécifique, l'architecture des gares se renouvelle avec une certaine autonomie, tout en participant à un contexte plus large. Au cours de ces décennies le milieu de l'aménagement et de la création architecturale est traversé par des débats animés, marqués par une accélération de la diffusion de l'information. Dans ce contexte, la proximité culturelle historique entre France et Italie, perdure. Échanges et regards croisés entre professionnels français et italiens sont aussi marqués par l'évolution des situations politiques et par les initiatives de rapprochement entre les deux pays, dont les implications politiques et stratégiques témoignent de la complexité de la période¹.

En Italie, la modernisation des infrastructures et la multiplication des chantiers de nouveaux équipements sont un élément clé dans la construction du consensus portée par le régime fasciste à partir des années 1920². Ce même processus de modernisation se développe

¹ Catherine FRAIXE, Lucia PICCIONI, Christophe POUPAULT (dir.), *Vers une Europe latine. Acteurs et enjeux des échanges culturels entre la France et l'Italie fasciste*, Paris, Bruxelles, INHA, P.I.E. Peter Lang, 2014.

² Paolo NICOLOSO, *Mussolini architetto. Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Einaudi, Torino, 2008 et *Gli Architetti di Mussolini: scuole e sindacato, architetti e massoni, professori e politici negli anni del regime*, Milan, FrancoAngeli, 1999.

différemment en France, un pays centralisé depuis longue date, ayant connu une période de forte industrialisation, et de développement du réseau ferroviaire, au cours du XIX^e siècle.

Parmi les équipements qui marquent l'histoire de l'architecture de la première moitié du XX^e siècle, le corpus des gares constitue un ensemble stimulant pour sonder les dynamiques à l'œuvre. Vérifier les conditions d'évolution de l'architecture ferroviaire et notamment des bâtiments voyageurs, entre des modèles d'organisation stabilisés et encore actifs (gares sérielles réinterprétées) et nouvelles propositions spatiales, en analysant en parallèle les gares françaises et italiennes de cette période permettra de sonder l'étendue des possibilités dans ces décennies de transition. Période où se croisent références historicistes, réinventions de démarches pittoresques par les courants régionalistes, propositions hybrides qui recomposent des éléments de la tradition classique, jusqu'aux réalisations issues du renouvellement initié par les avant-gardes architecturales³.

Croiser l'évolution de l'architecture ferroviaire en France et en Italie ouvre la possibilité de repérer ce qui appartient à un climat culturel plus large, et revêt donc un caractère supranational en adhésion à une modernisation à l'échelle européenne, et ce qui appartient à un discours ou une expression à l'échelle nationale, voire régionale ou locale (que cette échelle soit uniquement affichée, ressentie ou réelle).

Objectifs

Le projet d'une gare est nécessairement le lieu de collaboration entre savoir technique, savoir constructif et pratiques artistiques. Architecture, urbanisme, ingénierie, arts appliqués, œuvres d'art sont mises à contribution pour expérimenter des nouvelles formes et langages, avec l'objectif de mettre en relation la modernisation des infrastructures techniques et la proposition architecturale, pour donner forme à un programme encore aujourd'hui en constante évolution. L'objectif du colloque est d'aboutir à un récit partagé, comprenant des séquences cohérentes de bâtiments, l'identification de liens entre certains aspects des réalisations, la mise en lumière de phénomènes de transfert ou de cloisonnement. Grâce à la participation de professionnels et chercheurs impliqués dans l'identification et la protection du patrimoine ferroviaire, la rencontre vise également à favoriser une reconnaissance des divers aspects du patrimoine ferroviaire de la période de l'entre-deux-guerres.

Les propositions de communications pourront présenter des études de cas ou aborder des questions plus transversales qui concernent l'histoire, les enjeux dans la période indiquée, la

³ Parmi les ouvrages de références de l'histoire des gares en Italie et en France nous citons : Ezio GODOLI, Mario COZZI (ed.), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Palermo, Flaccovio editore, 2004 ; Ezio GODOLI, Antonietta Iolanda LIMA (ed.), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palermo Flaccovio editore, 2004 ; Bertrand LEMOINE, *Une histoire des gares de France*, Paris, Archibooks, 2022.

sauvegarde de ce patrimoine ou une dimension théorique, possiblement dans une démarche comparative. Celles-ci pourront s'inscrire dans les problématiques suivantes :

- 1. Modernité(s) et identité(s) (échelle architecturale, urbaine, connexion au réseau). La gare et ses langages.** – Quels éléments, figures, formules stylistiques, choix de matériaux et de solutions constructives, relations entre bâtiments ferroviaires et contextes urbains, sont pensés et perçus comme les signes d'une approche spécifiquement nationale ou de l'adhésion à des standards internationaux ? Dans quelle mesure et par quels moyens ces approches nationales ou standards internationaux sont-ils présentés comme « Modernes » et par qui ? Peut-on identifier des gares « à la française » ou « à l'italienne » ? Quel regard critique aujourd'hui pour saisir les aspects « nationaux » ou ceux qui relèvent d'une évolution plus générale des gares et des infrastructures ferroviaires ?
Comment les gares de frontières qui jalonnent une ligne transnationale expriment la continuité du réseau et/ou l'appartenance territoriale ?
- 2. La gare génératrice de circulation de savoirs, modèles et pratiques.** – Quels supports favorisent les transferts culturels et techniques entre les deux pays et selon quelles trajectoires ? Peut-on identifier les lieux de dialogue et d'échanges entre les diverses figures professionnelles qui contribuent à la conception des bâtiments ferroviaires ?
- 3. La gare et ses auteurs.** – Quels sont les domaines de compétence des concepteurs, leurs statuts, leurs cursus de formation ? Au cours de cette période, comment a évolué l'organisation des équipes de maîtrise d'œuvre - qui dessine quoi, de l'esquisse programmatique au détail du mobilier entre architecte ou ingénieur, praticien fonctionnaire ou en libéral- dans les deux pays et selon les compagnies et les régimes politiques ?
- 4. Espaces processuels entre mouvement et perception. La gare des voyageurs comme catalyseur d'expériences et d'innovations spatiales.** – Comment les plans s'organisent pour assurer les flux des voyageurs et des marchandises ainsi que le bon enchaînement des lieux, intérieurs et extérieurs, de passages (salle des pas perdus, quais), de service (billetteries, dépôt de bagages), d'attente, de rencontre, de restauration ? Peut-on identifier en France et en Italie des caractères communs dans l'organisation des plans, des récurrences ou des choix inédits, des nouveautés pendant la période retenue ? En 1936 Henri Pacon qualifiait les gares de « lieux riches en sentiments humains »⁴ : quelle était l'ambiance des intérieurs, comment la lumière

⁴ Henri PACON, « Gares », dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, août 1936, p. 5.

naturelle et artificielle y contribuait ; quels matériaux, quel mobilier, quelles œuvres d'art ou éléments décoratifs pour la gare « moderne » ? Comment saisir aujourd'hui ces atmosphères et ambiances, les décrire et les documenter ?

5. **Images et espaces pour promouvoir des nouvelles mobilités. La gare comme « porte du voyage ».** – Au cours d'une période de plus grand accès aux déplacements en train, quel imaginaire les œuvres d'art intégrées aux bâtiments ferroviaires, ou l'agencements des espaces intérieurs, ont déclenché pour le voyageur qui s'apprête à monter dans un train ? Quelles images de la ville et de son territoire, les commanditaires et les concepteurs ont voulu susciter chez les voyageurs qui débarquaient en ville en la découvrant d'abord par les espaces de la gare ? Comment les nouvelles réalisations ferroviaires de l'entre-deux-guerres ont-elles été présentées dans les revues, les publications professionnelles et auprès du grand public, par les court-métrages des inaugurations, à l'occasion des expositions en France et en Italie ? Quelle(s) étaient les caractéristiques des diverses modernité(s) et identité(s) proposées et construites par ces représentations dans les deux pays à l'époque ? Comment les interpréter aujourd'hui ?

6. **Modernisation, transformation, enjeux patrimoniaux. La gare en héritage.** – Selon quelles temporalités les gares et les sites ferroviaires ont-ils évolué pendant la période de l'entre-deux-guerres ? Si la première phase de reconnaissance de ce corpus démarre au milieu des années 1970⁵ dans les deux pays, quel est le bilan aujourd'hui du processus de patrimonialisation ? Comment ces bâtiments, souvent des reconstructions ou adaptations de gares préexistantes, ont-ils été transformés, dénaturés ou restaurés et de quelles manières le développement d'une connaissance approfondie a pu nourrir le choix d'entretien, réhabilitation et restauration ? ⁶

Appel à communications

Les propositions ne devront pas excéder 500 mots. Elles seront rédigées en français, en anglais ou en italien et seront accompagnées d'une courte biographie de l'auteur d'environ 150 mots.

⁵ Jean DETHIER (dir.), *Le temps des gares*, catalogue d'exposition, Centre de création industrielle, Paris, 1978 ; Alfredo FORTI, *Angiolo Mazzoni. Architetto tra fascismo e libertà*, Firenze, Edam, 1978 ; *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto nell'Italia fra le due guerre*, Grafis Edizioni, Bologna, 1984.

⁶ *La Revue d'histoire des chemins de fer* a consacré plusieurs numéros thématiques aux questions et enjeux que peut soulever le patrimoine ferroviaire : n° 54, 2020, « Le patrimoine ferroviaire dans le monde, regards croisés » ; n° 40, 2009, « Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire » ; n° 32-33, 2005, « Le Paysage ferroviaire. Mémoire et patrimoine ».

Elles sont à adresser **avant le 20 juin 2023** à l'adresse mail suivant :

cecile.hochard@ahicf.com

Calendrier

15 juillet 2023 : Sélection des communications et annonce aux intervenants.

17-18 novembre 2023 : Colloque à l'ÉNSA Versailles et au Centre André Chastel, Paris.

Lieu(x)

ÉNSA Versailles, 5, avenue de Sceaux, 78000 Versailles, France.

Centre André Chastel, Galerie Colbert, 2, rue Vivienne, 75002 Paris, France

Comité scientifique

- Karen Bowie, professeure émérite de l'École nationale supérieure d'architecture Paris la Villette, chercheuse à AHTTEP, UMR AUSser 3329, membre du comité scientifique de Rails & Histoire, France.
- Hélène Jannière, professeure d'histoire de l'architecture contemporaine, Université Rennes 2, France.
- Andrea Giuntini, professeur au département d'économie, Université de Modena et Reggio Emilia, Italie.
- Franca Malservisi, architecte conseil, chercheuse au LéaV, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, France.
- Michèle Merger, chargée de recherche honoraire au CNRS, membre du comité scientifique de Rails & histoire, France.
- Jean-Baptiste Minnaert, professeur d'histoire de l'art contemporain, Sorbonne Université, professeur à l'École de Chaillot, directeur du Centre André Chastel, France.
- Andrea Pane, professeur au département architecture, Université de Naples Federico II, Italie.
- Gabriele Pierluisi, professeur d'art et technique de la représentation, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, chercheur au LéaV, France.
- Nathalie Simonnot, ingénieur de recherche HdR à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles, Directrice du LéaV, France.
- Veronique Veston, architecte du patrimoine, responsable du studio Patrimoine AREP (SNCF/ Gares & Connexions, France.)
- Annalisa Viati Navone, professeure d'histoire et cultures architecturales à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles, chercheuse au LéaV et à l'Archivio del Moderno (Accademia di architettura – Université de la Suisse italienne), France et Suisse.

Responsables scientifiques

- Karen Bowie, professeure émérite de l'École nationale supérieure d'architecture Paris la Villette, chercheuse à AHTTEP, UMR AUSser 3329, membre du comité scientifique de Rails & Histoire, France.
- Franca Malservisi, architecte conseil, chercheuse au LéaV, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, France.
- Annalisa Viati Navone, professeure d'histoire et cultures architecturales à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles, chercheuse au LéaV et à l'Archivio del Moderno (Accademia di architettura – Université de la Suisse italienne), France et Suisse.

Comité d'organisation

- Maddalena Carli, professeure au département de sciences politiques, Université de Teramo – Italie, chercheuse associée au CRHEC – Université Paris-Est Créteil, France et Italie.
- Federico Ferrari, maître de conférences à l'École nationale supérieure d'architecture de Nantes, chercheur au UMR AUSser-ACS 3329 du CNRS, France.
- Cécile Hochard, docteure en histoire contemporaine, responsable scientifique de l'association Rails & histoire, France.
- Romain Iliou, ingénieur-architecte, chercheur associé à AHTTEP, UMR AUSser 3329, France.
- Alexandrina Striffling, doctorante CIFRE au sein d'AREP et du laboratoire IPRAUS, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, école doctorale 528 (VTT), Université Paris-Est Sup., France.

Secrétariat scientifique

(pour toute demande d'informations)

- Cécile Hochard / cecile.hochard@ahicf.com

Le colloque est lancé par le LéaV-ÉNSA Versailles et l'association Rails & histoire, Paris. Il est préparé dans un cadre double : d'une part, l'implication de LéaV Versailles dans le programme scientifique 2022-2026 de l'École Française de Rome, *Spatialité matérielle et immatérielle de la construction nationale italienne de la République cisalpine à la fin du fascisme* ; et, d'autre part, l'axe de recherche 2023-2025 de l'association Rails & histoire : *Architecture, urbanisme et territorialité du ferroviaire entre histoire, mémoire et projet : savoirs, modèles et méthodes en circulation*.

La rencontre des 17 et 18 novembre est organisée en partenariat avec le Centre André Chastel (UMR 8150, Sorbonne Université, CNRS, ministère de la Culture – laboratoire participant au programme *Spazidentità* de l'EFR), et l'Unité Patrimoine de l'agence d'architecture AREP (filiale du groupe SNCF – Gares & Connexions).

Call for Papers

Railway stations, buildings and infrastructure in France and Italy, 1918–1945: between modernit(ies) and territorial identit(ies)

Versailles and Paris, 17 and 18 November 2023

As places where different scales of mobility intersect – from building interior to immediate neighbourhood, to urban, regional, national and international destinations, – stations have, since their first appearance, created new focal points and centralities in the urban landscape. They have always had to respond to multiple requirements, whether expressing invitation to travel, a call to set off for other places, or acting as a city's first showcase at the moment of arrival. These buildings present specific technical and functional challenges, and their construction requires architects and engineers to keep up with advances in rail traffic management and infrastructure modernisation. The circulation of models, methods and knowledge is inherent in the development of railway networks, generating collaboration, emulation and competition between countries and companies.

For railway architecture, the interwar period was a time when damaged stations were rebuilt, networks were modernised (advent of electrification), reinforced concrete was introduced, and new building standards were imposed. The railway station as a specific architectural programme changed profoundly and to a certain extent independently, even while participating in and contributing to broader developments in architectural and urban history. During these decades, the world of architectural planning and design was marked by vigorous debates and accelerating circulation of information, knowledge, and ideas. The long-standing close cultural ties between France and Italy continued in this new context. Exchanges and crosscurrents between French and Italian professionals were also informed by the changing political situation and by attempts to bring the two countries closer – attempts whose political and strategic implications attest to the complexity of the period.¹

In Italy, from the 1920s on, modernisation of infrastructure and proliferation of construction sites for new facilities were a key part of the Fascist regime's efforts to build consensus and support in the nation.² Modernisation occurred differently in France, a country with a long history of centralized administration that had experienced a period of intense industrialisation and railway development in the 19th century.

¹ Catherine Fraixe, Lucia Piccioni and Christophe Poupault (eds.), *Vers une Europe latine: Acteurs et enjeux des échanges culturels entre la France et l'Italie fasciste* (Paris: INHA, 2014).

² Paolo Nicoloso, *Mussolini architetto: Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista* (Turin: Einaudi, 2008) and *Gli architetti di Mussolini: Scuole e sindacato, architetti e massoni, professori e politici negli anni del regime* (Milan: FrancoAngeli, 1999).

Among the structures that marked the history of architecture in the first half of the 20th century, railway stations constitute a stimulating corpus for exploring the various dynamics at work. A parallel analysis of French and Italian railway architecture, and of passenger stations in particular, can provide keys for exploring the range of possibilities developed during this period of radical transition. A period during which familiar plan types and series could be found alongside entirely new spatial propositions, and where historicist references, picturesque approaches reinvented by regionalist currents, and hybrid proposals reconfiguring elements of the classical tradition, could coexist with buildings deeply engaged in the architectural avant-gardes of the time.³

Looking at the development of railway architecture in France and Italy can help us distinguish aspects that are part of a broader, supranational cultural climate, of modernisation on the scale of Europe and beyond, from a discourse or expression that is more strictly national, if not regional or local in scope (whether for simple display or deeply felt and real).

Objectives

A station construction project brings together technical expertise, building knowledge and artistic practices, combining them in a collaborative process. Architecture, urban planning, engineering, applied arts and artworks are all involved in developing new forms and languages, with the idea of combining modernisation of technical infrastructure with architectural proposal, giving shape to a programme that remains today in a process of constant change. The aim of the conference is to develop a shared narrative, involving coherent sequences of buildings and the identification of connections between various aspects of the projects; a narrative that can shed light on phenomena of communication and shared knowledge or, on the contrary, of compartmentalisation and closure. The conference also aims to promote better knowledge of inter-war railway architecture and infrastructure heritage, in all its multiplicity and diversity, thanks to the participation of professionals and researchers involved in the identification and protection of railway heritage.

Paper proposals can present case studies or take on more interdisciplinary questions, relating to history, to the issues at stake during the period studied, or to the protection of this heritage. Papers with more theoretical concerns, possibly with a comparative approach, are also welcome. They can be related to the **following issues**:

³ We draw here on the following reference works on the history of stations in Italy and France: Ezio Godoli and Mario Cozzi (eds.), *Architettura ferroviaria in Italia: Ottocento* (Palermo: Flaccovio editore, 2004); Ezio Godoli and Antonietta Iolanda Lima (eds.), *Architettura ferroviaria in Italia: Novecento* (Palermo: Flaccovio editore, 2004); Bertrand Lemoine, *Une histoire des gares de France* (Paris: Archibooks, 2022).

1. Modernit(ies) and identit(ies) at the architectural, urban or network scale – the station and its languages.

If we consider various elements, features, stylistic expressions, and material and structural choices, and the relationships between railway buildings and their urban context, which of these factors can be thought of and perceived as indicators of a specifically national approach and which suggest adherence to international standards? How and to what extent are these national approaches or international standards presented as ‘modern’ and by whom? Can we identify stations as ‘French-style’ or ‘Italian-style’? Which critical perspectives are relevant today for understanding the ‘national’ aspects, or on the contrary, those that are part of broader developments in station architecture and infrastructure design and construction?

How do the border stations on international lines express network continuity and/or affiliation with particular regions?

2. The station as “generator”, putting knowledge, models and practices into circulation.

What media supported cultural and technical transfer between the two countries and what paths did they follow? Can we identify the sites where dialogue and exchange took place among the various professional figures who contributed to the design of railway buildings?

3. Stations and the people who designed them.

What types of skills and competences did station designers have during this period? What kinds of training did they have? What positions did they hold? During the period in question, how were the project management teams organised and how did this evolve? Who designed what in the two countries, according to the companies involved and the respective political systems in place – from the programmatic outline to the detailing of the furnishings? Were they architects or engineers, civil servants, salaried staff or freelance practitioners?

4. Spaces in process, between movement and perception: the passenger station as catalyst for experimentation and spatial innovation.

How were station plans designed so as to ensure fluid circulation of passengers and goods as well as effective sequencing of interior and exterior spaces, transitional areas (concourse, platforms), services (ticket offices, luggage transfer), waiting rooms, meeting places and food outlets? Can we identify common characteristics in plan designs in France and Italy, whether recurring features or new alternatives, innovations, during the period studied? In 1936 Henri Pacon described stations as ‘places rich in human feeling’:⁴ What was the atmosphere inside the buildings? How did natural and artificial light contribute to it? What materials, what furnishings, what works of art or decorative elements were used for the ‘modern’ station?

⁴ Henri Pacon, ‘Gares’, *L’Architecture d’aujourd’hui* (August 1936): 5.

How can we understand these atmospheres and ambient effects today? How can we describe and document them?

5. Images and spaces as a means to promote new mobilities: the station as a 'gateway to travel'.

During a period of increasing access to train travel, what "imaginary" did the works of art that were incorporated into railway buildings, or the organization of interior spaces, spark in the traveller as they prepared to board a train? What images of the city and its environs did the designers and the people backing the projects want to awaken in travellers as they disembarked in the city and made their initial discovery of it through the station's spaces? How were the new railway buildings of the interwar period presented in magazines, specialist publications and to the general public, in short films of the opening ceremonies or in exhibitions in France and Italy? What were the characteristic features at that time of the various modernities and identities suggested and constructed by these representations in the two countries? How should we interpret them today?

6. Modernisation, transformation, heritage issues: the station as legacy.

What phases marked the development of railway stations and sites during the interwar period? If this corpus of buildings first achieved recognition in both countries in the mid-1970s, how might we assess the heritage process today?⁵ How have these buildings – many of them reconstructions or adaptations of pre-existing stations – been transformed, altered, disfigured, or restored? In what ways has developing knowledge informed choices regarding maintenance, rehabilitation and restoration?⁶

Call for papers

Proposals should be limited to 500 words maximum. They can be written in French, English or Italian and should be accompanied by a short (150 words) biography of the author. They should be sent to the following address no later than **20 June 2023**:

cecile.hochard@ahicf.com

⁵ Jean Dethier (ed.), *Le temps des gares*, exh. cat., Centre de création industrielle, Paris (1978); Alfredo Forti, *Angiolo Mazzoni: Architetto tra fascismo e libertà*, (Florence: Edam, 1978); *Angiolo Mazzoni (1894–1979): Architetto nell'Italia fra le due guerre* (Bologna: Grafis Edizioni, 1984).

⁶ The *Revue d'histoire des chemins de fer* has devoted several issues to questions relating to railway heritage: no. 54 (2020), 'Le patrimoine ferroviaire dans le monde, regards croisés'; no. 40 (2009), 'Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire'; no. 32–33 (2005), 'Le Paysage ferroviaire: Mémoire et patrimoine'.

Timetable

15 July 2023: Papers selected and contributors announced

17–18 November 2023: Meetings at ÉNSA Versailles and Centre André Chastel, Paris

Place(s)

ÉNSA Versailles, 5, avenue de Sceaux, 78000 Versailles, France.

Centre André Chastel, Galerie Colbert, 2, rue Vivienne, 75002 Paris, France

Scientific committee

- Karen Bowie, emeritus professor at École nationale supérieure d'architecture Paris la Villette, researcher at AHTTEP, UMR AUSser 3329, member of the scientific committee of Rails & Histoire, France
- Andrea Giuntini, professor emeritus in the Department of Economics, University of Modena and Reggio Emilia, Italy
- Franca Malservisi, consulting architect, researcher at LéaV, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, France
- Michèle Merger, honorary research fellow at CNRS, member of the scientific committee of Rails & Histoire, France
- Jean-Baptiste Minnaert, professor of contemporary art history, Sorbonne University, professor at École de Chaillot, director of Centre André Chastel, France
- Andrea Pane, professor in the Department of Architecture, University of Naples Federico II, Italy
- Gabriele Pierluisi, professor of art and techniques of representation, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, researcher at LéaV, France
- Nathalie Simonnot, research director, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, director of LéaV, France
- Veronique Veston, heritage architect, head of studio Patrimoine AREP (SNCF/ Gares & Connexions), France
- Annalisa Viati Navone, professor of history and architectural culture at École nationale supérieure d'architecture de Versailles, researcher at LéaV and at Archivio del Moderno (Academy of Architecture at Università della Svizzera italiana), France and Switzerland

Programme leads

- Karen Bowie, emeritus professor at École nationale supérieure d'architecture Paris la Villette, researcher at AHTTEP, UMR AUSser 3329, member of the scientific committee of Rails & Histoire, France

- Franca Malservisi, consulting architect, researcher at LéaV, École nationale supérieure d'architecture de Versailles, France
- Annalisa Viati Navone, professor of history and architectural cultures at École nationale supérieure d'architecture de Versailles, researcher at LéaV and at Archivio del Moderno (Academy of Architecture at Università della Svizzera italiana), France and Switzerland

Organising committee

- Maddalena Carli, professor in the Department of Political Sciences, University of Teramo – Italy, research associate at CRHEC – Université Paris-Est Créteil, France and Italy.
- Federico Ferrari, lecturer at École nationale supérieure d'architecture de Nantes, researcher at UMR AUSser-ACS 3329 of CNRS, France
- Cécile Hochard, doctor of contemporary history, scientific director of the association Rails & Histoire, France
- Romain Iliou, engineer-architect, research associate at AHTTEP, UMR AUSser 3329, France
- Alexandrina Striffling, CIFRE PhD student at AREP and the IPRAUS laboratory, École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, école doctorale 528 (VTT), Université Paris-Est Sup., France

Scientific secretariat

(for all requests for information)

- Cécile Hochard / cecile.hochard@ahicf.com

The conference is launched jointly by LéaV ÉNSA Versailles and the Association Rails & Histoire, Paris, in the context of two broader programs : the École Française de Rome 2022-2026 program *Spazidentità, Spatialité matérielle et immatérielle de la construction nationale italienne de la République cisalpine à la fin du fascisme*, with LéaV Versailles as a contributing member; and the Association Rails & Histoire 2023-2025 program on *Architecture, urbanisme et territorialité du ferroviaire entre histoire, mémoire et projet : savoirs, modèles et méthodes en circulation*.

It is prepared in partnership with the Centre André Chastel (UMR 8150, Sorbonne Université, CNRS, Ministère de la Culture) -- a contributing member of the École Française de Rome *Spazidentità* program -- and the Heritage Department of AREP Architecture (SNCF group – Gares & Connexions).