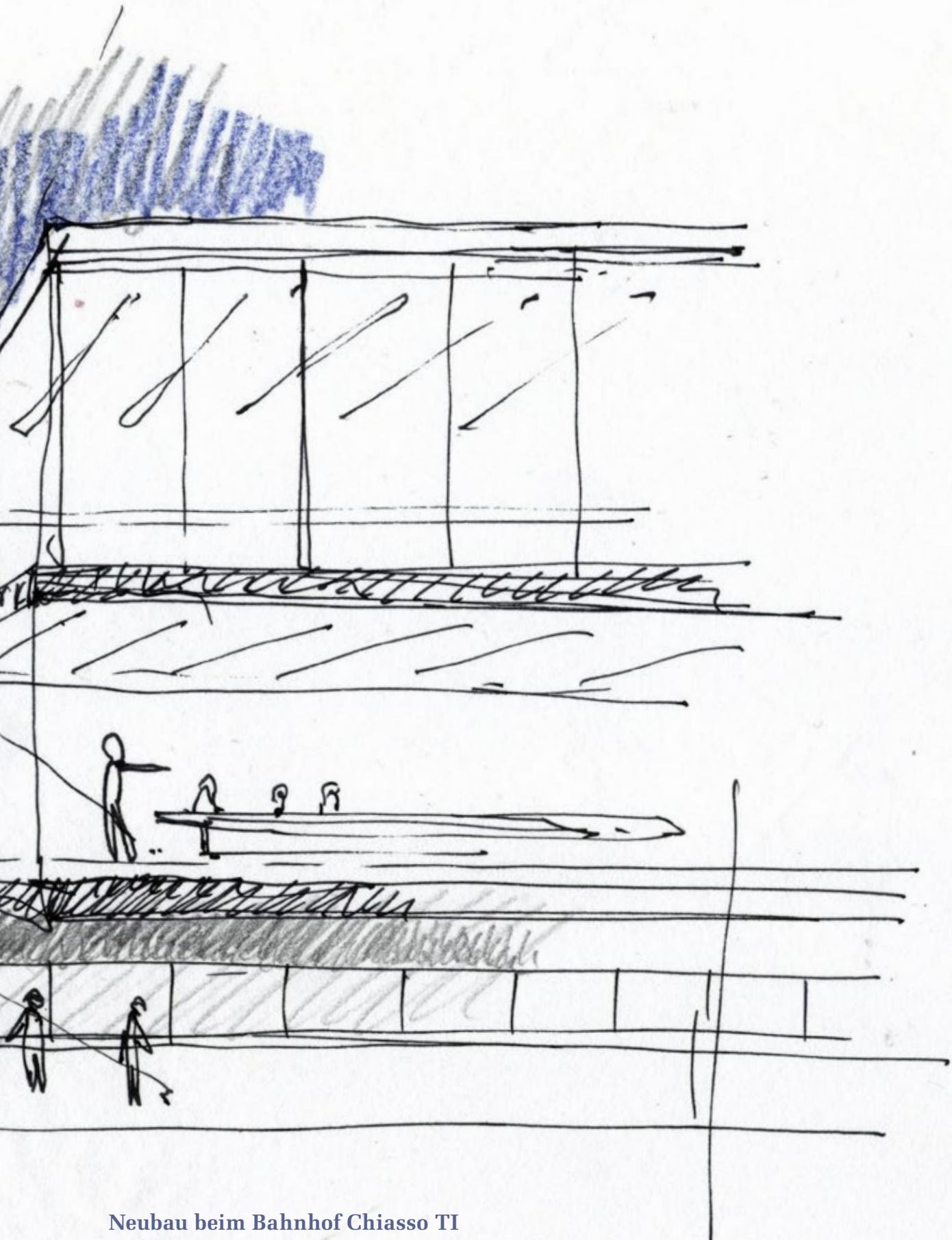


Nouvelle construction à la gare de Chiasso TI  
**Aiguillages en matière de mode**

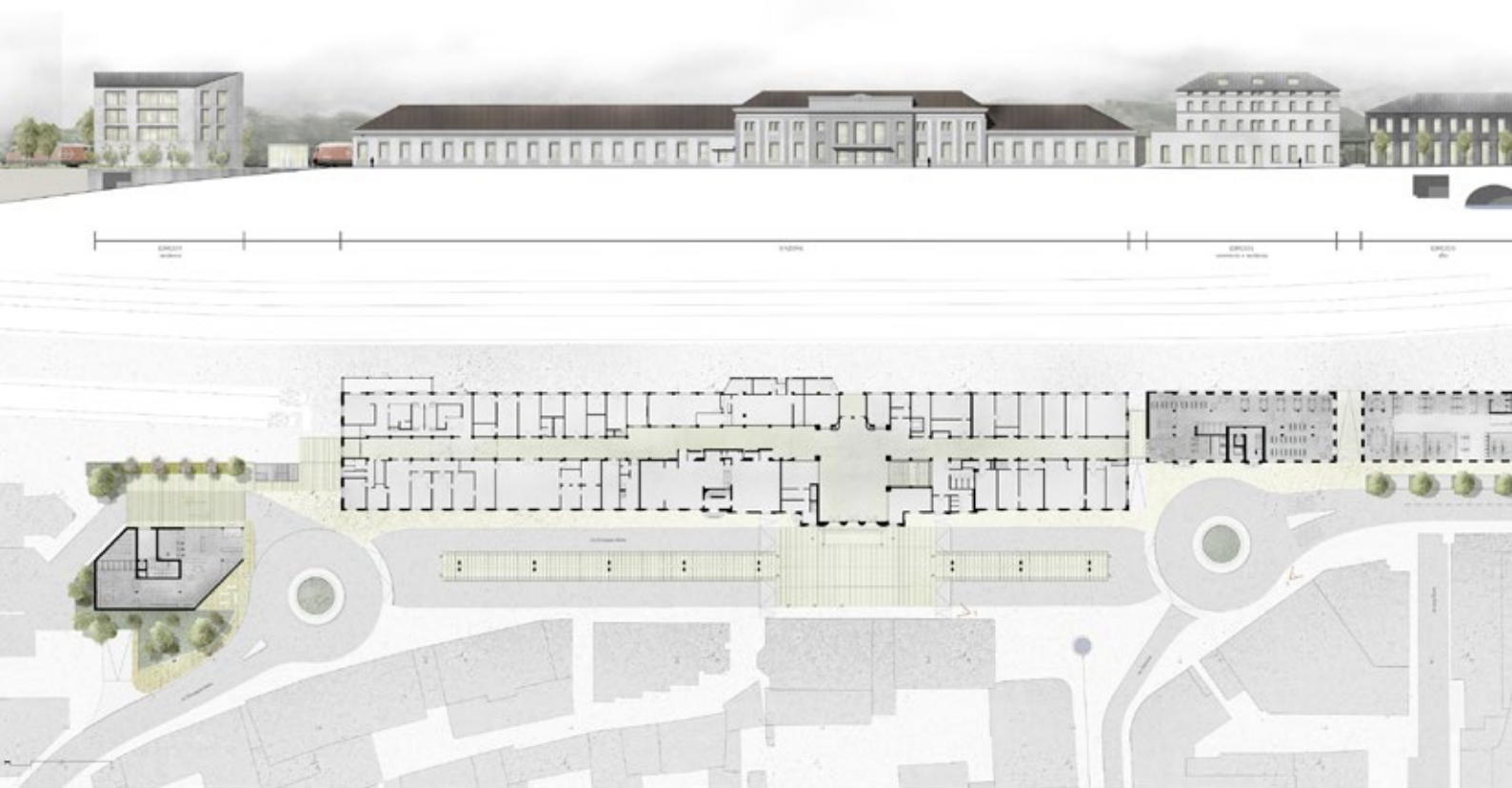
Deux écoles professionnelles cantonales spécialisées dans l'industrie du vêtement vont s'installer à la gare de Chiasso. L'étude internationale commandée par les CFF a été attribuée à l'équipe italienne Citterio avec les bureaux ACPV Antonio Citterio Patricia Viel & Partners, et C+S Architects pour eux-mêmes.



Neubau beim Bahnhof Chiasso TI

## Weichenstellung in Sachen Mode

Beim Bahnhof Chiasso sollen sich zwei kantonale Berufsschulen für die Bekleidungsbranche einquartieren. Den internationalen Studienauftrag der SBB entschied das italienische Team Citterio mit den Büros ACPV Antonio Citterio Patricia Viel & Partners und C+S Architects für sich.



Das Planungsgebiet für den SAMS STA-Neubau (im Bild rechts) umfasste die Bahnhofsbauten, die sich auf der Seite des Stadtzentrums wie die Waggons eines Zuges aneinanderreihen: Güterbahnhof, Expressgutlager und -büro, Dienstgebäude.

**Text | Texte:** Manuel Pestalozzi  
**Fotos | Photos:** zvg | mad  
**Illustrationen | Illustrations:** zvg | mad

▲ Es scheint schon fast ein Merkmal des ausgehenden 20. und des beginnenden 21. Jahrhunderts zu sein, dass Schulanlagen die Nähe zu den Zügen suchen. In den 1990er Jahren entstand ein Berufsschulgebäude als Westflügel des Hauptbahnhofs von Luzern, wenig später verwandelte sich jener von St. Gallen in eine Migros-Klubschule, seit etwas mehr als einem Jahr befindet sich auch die Pädagogische Hochschule Zürich direkt neben den Geleisen – vom Trittbrett des Schienengefährts bis zu den Pforten des Wissens sind es nur noch wenige Schritte.

Auch die südlichste Stadt des Kantons Tessin spürt diesen Trend – und scheint ihn auch willkommen zu heissen. Der Bahnhof Chiasso leidet an einem Bedeutungsverlust. Bis vor nicht allzu langer Zeit war vor der Grenze zu Italien ein Zwangsstopp für beinahe jeden Zug notwendig, sei er nun ein Bummler oder ein transeuropäischer Intercity. Chiasso war ein so genannter «Systemwechselbahnhof» an der Nahtstelle zwischen Gleich- und Wechselstromnetz. Die Züge standen eine ganze Weile, während die Lokomotiven ausgewechselt wurden, die Zollbeamten hatten alle Zeit, ihre Kontrollen durchzuführen. Heute gibt es den Schengenraum, statt Lokomotiven kommen Treibwagen zum Einsatz, die Stopps sind rarer. Entweder ist Chiasso Endstation oder die Kompositionen rauschen vorüber. Im Jahr 2009 blockierten aufgebrachte Bürger einen Cisalpino-Kurs, um darauf aufmerksam zu machen, dass auch in ihrer Stadt Leute gerne zusteigen möchten. Ein Zeichen für die

▲ Cela semble être presque une caractéristique de la fin du 20e et du début du 21e siècle que des établissements scolaires recherchent une proximité avec les trains. Dans les années 1990, une école professionnelle a été construite en tant qu'aile ouest de la gare principale de Lucerne, un peu plus tard une autre a été transformée en Ecole-club Migros de Saint-Gall; depuis un peu plus d'un an, la Haute école pédagogique de Zurich est située juste à côté des voies – du marchepied aux moyens de locomotion jusqu'aux portes de la connaissance, il n'y a que quelques pas.

Même la ville la plus méridionale du canton du Tessin ressent cette tendance - et semble heureuse de l'accueillir. La gare de Chiasso souffre d'une perte d'importance. Il n'y a pas si longtemps, un arrêt forcé pour presque chaque train était nécessaire à la frontière italienne, tant pour un trainard que pour un Intercity transeuropéen. La gare de Chiasso était une soi-disant «Gare frontière» un point de jonction entre le courant alternatif et le courant continu. Les trains y restaient un certain temps, pendant que les locomotives étaient remplacées, les agents des douanes avaient tout le temps pour mener à bien leurs contrôles. Aujourd'hui avec l'espace Schengen, on utilise des michelines à la place des locomotives et les arrêts sont plus rares. Soit Chiasso devient une gare de terminus ou les compositions sont dépassées. En 2009, des citoyens en colère ont bloqué le trajet d'un Cisalpino afin d'attirer l'attention sur le fait que dans leur ville, les



La zone de planification du nouveau bâtiment de la SAMS STA (photo ci-dessus à droite) comprend les bâtiments de la gare, alignés sur le côté du centre-ville comme les wagons d'un train: gare de marchandises, dépôt express et bureau, bâtiments de service.

Werterhaltung des Bahnhofs ist sicher auch der Ende 2010 vom Departement für Erziehung, Kultur und Sport des Kantons Tessin gefällte Entscheid, dass die Schule für das Schneidereigewerbe (Scuola d'arti e mestieri della sartoria-SAMS) und die Kantonale Schule für Bekleidungstechnik (Scuola cantonale per la tecnica di abbigliamento-STA) einen neuen Standort auf dem SBB Gelände bei Chiasso's Bahnhof erhalten sollen. Drei Jahre danach schrieben die SBB dem internationalen Studienwettbewerb mit Präqualifikation «Chiasso-SAMS STA» ausgeschrieben, der Ende 2013 entschieden wurde.

### Aufgereiht

Das Planungsgebiet für den Wettbewerb umfasste die Bahnhofsbauten, die sich nordöstlich des breiten Geleisefeldes, d. h. auf der Seite des Stadtzentrums, fast wie die Waggons eines Zuges von West nach Ost aneinanderreihen: Güterbahnhof, Expressgutlager und -büro, Dienstgebäude. Es folgen der Bahnhof, der vom Wettbewerb nicht tangiert ist, und ein unmittelbar anschliessendes Grundstück, das heute als Parkplatz dient. Stadtseitig wird das Ensemble begrenzt durch die Via Giuseppe Motta, an der auch ein Park & Ride, ein Kiss & Ride (Kurzzeitparkplätze) und die Haltestellen der Lokal- und Regionalbusse angeordnet sind.

Gesucht wurden für das lange, schmale und beidseitig vom Verkehr umbrandete Areal primär planerische und bauliche Lösungen für den

gens aimeraient monter à bord des trains. Un signe en vue du maintien de la gare est intervenu à la fin 2010 par le biais du ministère de l'Éducation, de la Culture et des Sports du canton du Tessin. Il a été décidé que l'Ecole des métiers de la couture (Scuola d'arti e mestieri della sartoria-SAMS) et l'Ecole cantonale de technique du vêtement (Scuola per la tecnica di cantonal abbigliamento-STA) auraient un nouvel emplacement sur le terrain des CFF à la gare de Chiasso. Trois ans après, les CFF écrivaient au concours international d'études avec pré-qualification «Chiasso-SAMS STA» en publiant la décision qui a été prise à fin 2013.

### Alignés

La zone de planification pour le concours comprenait les bâtiments de la station, situés au nord-est du vaste champ des voies de chemin de fer, c'est à dire à côté du centre-ville, presque alignés comme les wagons d'un train d'ouest en est: gare de marchandises, dépôt express et bureau, bâtiments de service. En suivant la gare qui n'est pas concernée par le concours, un terrain immédiatement raccordé qui sert aujourd'hui de parking. Du côté de la ville, l'ensemble est limité par la Via Giuseppe Motta, à un Park & Ride, un Kiss & Ride (stationnement de courte durée) et aux arrêts des bus locaux et régionaux qui y sont stationnés.

Tout d'abord, pour la longue et étroite superficie de la zone de trafic, ouverte des deux côtés, on a recherché des solutions de



Die «Tageslichtbrunnen» des Neubaus sorgen für gute Lichtverhältnisse.

Les «fontaines de lumière» du nouveau bâtiment procurent d'excellents éclairages.

Schulbetrieb mit rund 330 Beteiligten pro Tag, unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen des Studienangebots, das auch Labors und andere spezielle Räume notwendig macht. Zusätzlich verlangt waren 500 Quadratmeter Ladenfläche, 1500 Quadratmeter Wohnfläche, 2000 Quadratmeter Büroräumlichkeiten sowie eine Tiefgarage und ein Angebot für die Integration der erwähnten Kurz- und Langzeitparkierungsmöglichkeiten. Die neuen Nutzungen sollten sich idealerweise mit dem bisherigen Bahnhofsbetrieb symbiotisch vereinen lassen und mit der historischen Bausubstanz ein stimmiges Gesamtbild abgeben.

Nach der Präqualifikationsphase wurden zwei schweizerische, ein britisches und ein italienisches Team zum Wettbewerb zugelassen. Das Beurteilungsgremium empfahl am Ende des Bewertungsverfahrens der Ausloberin, das Projektteam Citterio, bestehend aus den Büros Antonio Citterio Patricia Viel and Partners S. r. l., Milano, und C+S Associati, Treviso, mit der weiteren Entwicklung des Bahnhofsgeländes und insbesondere dem neuen Standort des Schulensembles SAMS STA zu betrauen.

#### «Weiches Design»

Bei der Erläuterung ihres Projektes benutzt das Team Citterio ein Vokabular, das sich Begriffe aus der Welt der Textilien zunutze macht. Es spricht von einem «soft Urban Design», das bestehende Bauwerke respektiert, sie gleichsam umhüllt und mit den neu zu erstellenden Gebäuden «zusammennäht». Diese weichen Faktoren sollen eine Gesamtheit erzeugen, die der Funktion einer städtischen Nabe und jener eines Scharniers zwischen der Stadt und ihrem Umfeld wie auch der Lehre und der «Praxis des Alltags» Nachdruck verleiht.

Und in der Tat werden verschiedene Funktionen, historische Bausubstanz und neue Interventionen miteinander verwoben. Die Neubauten nehmen in der Höhenentwicklung und im Rhythmus der Öffnungen den Massstab des Bestandes auf und gehen auf den Kontext ein. Prägendes Element des Projektes ist eine Abwicklung der Fassaden, die zur Stadt orientiert sind. Sie beginnt im Südosten mit einem viergeschossigen, freistehenden Mehrfamilienhaus auf dem Parkplatz, ein

planifikation et de construction concernant le fonctionnement de l'école avec ses 330 participants par jour, en tenant compte des conditions spécifiques de l'offre des études, nécessitant des laboratoires et d'autres salles spéciales.

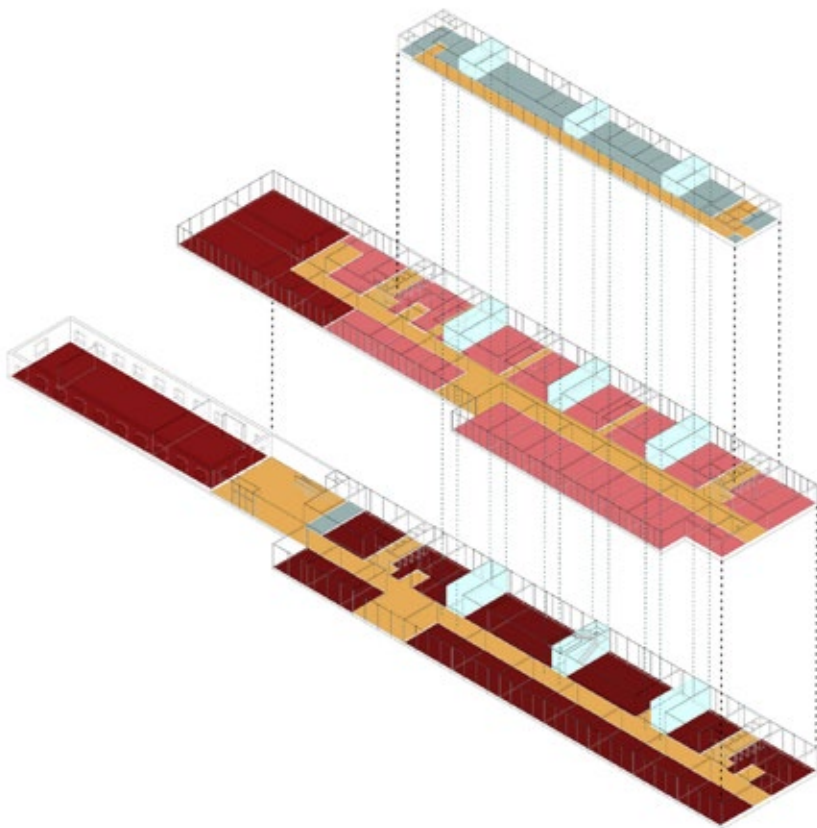
En outre, il fallait y ajouter 500 mètres carrés d'espace de vente, 1500 mètres carrés de surface habitable, 2000 mètres carrés pour des bureaux, un garage souterrain et une offre pour l'intégration d'options de parking à court et à long terme. Les nouveaux usages devaient être idéalement conciliables, en symbiose avec le fonctionnement de la gare existante et donner une image globale cohérente avec la structure de la construction historique.

Après la phase de pré-qualification, deux équipes suisses, une britannique et une italienne ont été autorisées à concourir. Le comité d'examen a recommandé à la fin du processus d'évaluation, le projet de l'équipe Citterio, organisé par les bureaux Antonio Citterio Patricia Viel and Partners S. r. l., de Milan et C+S Associati, de Trévise, en leur confiant la poursuite du développement du quartier de la gare et en particulier le nouvel emplacement des ensembles scolaires SAMS STA.

#### «Doux Design»

En expliquant leur projet, l'équipe de Citterio utilise un vocabulaire s'inspirant des termes venant de l'univers du textile. Il parle d'un «soft Urban Design» respectant les structures existantes, pour ainsi dire enveloppé et «cousu» avec les bâtiments nouvellement créés. Ces doux facteurs doivent produire un ensemble faisant fonction de pôle urbain et d'une charnière entre la ville et ses environs, conjuguant aussi l'apprentissage et la «pratique de la vie quotidienne».

En fait, plusieurs différentes fonctions, structure de la construction historique et de nouvelles interventions sont liées. Les nouveaux bâtiments prennent de la hauteur dans le développement et le rythme des ouvertures sur le critère de l'occupation, doivent se réaliser et répondre au contexte. L'élément déterminant de ce projet est un développement des façades qui sont orientées vers la ville. Il commence au sud-est avec une maison familiale de quatre étages sur le stationnement,



Die technische Schule STA ist im Erd-, die künstlerische Schule SAMS im ersten Obergeschoss angeordnet. Beide Institute teilen sich Erschliessung und Aufenthaltsbereiche.

L'école technique STA se situe au niveau du terrain alors que l'école artistique SAMS se trouve au premier étage. Mais les deux instituts partagent l'exploitation et la zone de séjour.



Das Projekt von C+S Architects auf dem SBB-Gelände des Bahnhofs Chiasso bietet grosszügige Einblicke, aber auch hervorragende Ausblicke auf die Stadt.

Le projet de C+S Architects sur le site des CFF de la gare de Chiasso offre des perspectives généreuses ainsi que de superbes vues sur la ville.

kubisch geschlossenes Volumen mit einem Satteldach. Das anschliessende Bahnhofsgebäude ist über eine kurze Glaspassage verbunden mit dem existierenden Administrativbau, in dem Geschäfte und Wohnungen untergebracht werden sollen. Es folgt der Expressgut-Bau, dem eine Purifizierung und Büro-Nutzungen bevorstehen. Das einstige Lagergebäude bleibt ebenfalls erhalten. Im östlichen Teil plant das Team Citterio ein grosses VeloParking. Eine breite, frei zugängliche Passage, die mitten durch das Gebäude hindurch zur Perron-Anlage führt, bildet die Grenze zum Schulareal. Es beginnt mit einem Auditorium im Lagergebäude, unter demselben historischen Dach wie das Velo-Parking, das in diesem Bereich grosse Oberlichter aufweist.

Die Fassaden der erwähnten Gebäude bilden entlang der Via Giuseppe Motta eine Flucht. Diese führt im Projekt hinter dem Lagergebäude direkt über in den gedeckten Eingangsbereich der angebauten neuen Schule. Die Strasse macht an diesem Punkt einen Schwenker nach Norden und fällt anschliessend ab zur Via Enrico Dunant, welche die Bahngeleise unterquert. Das angrenzende Bahnhofsareal endet hier auf einem Natursteinsockel. Diesen nutzten die Architekten als Unterlage für ihren ein- bis dreigeschossigen Neubau, der sich behutsam aus der erwähnten Flucht in den Stadtraum schiebt, das Bahnhofsareal abschliesst und einen neuen, auf den Standort fein abgestimmten urbanen Schwerpunkt bildet.

#### Tiefenwirkung

Bei der Mode geht um das Sehen und das Gesehen werden. Diese Binsenwahrheit scheint sich das Team Citterio bei diesem Entwurf

un volume cubique fermé avec un toit en pente. Le bâtiment de la gare qui suit, est relié par un court passage vitré avec la construction administrative existante, dans laquelle seront logés les magasins et les appartements. Il s'ensuit la construction du service du transport express, dont l'épuration et l'utilisation du bureau sont imminentes. L'ancien bâtiment de l'entrepôt est également conservé. L'équipe Citterio prévoit un grand parking à vélo dans la partie orientale. Un large passage, libre d'accès à travers le bâtiment, mène au perron situé au milieu et sert de frontière avec le site de l'école. Il commence avec un auditorium dans l'entrepôt, sous le même toit historique que le parking des vélos, qui comporte des grandes impostes à cet endroit. Les façades des bâtiments mentionnés forment une enfilade le long de la Via Giuseppe Motta. Dans le projet, cela conduit derrière le bâtiment de stockage directement dans la zone d'entrée couverte de la nouvelle école ajoutée. A cet emplacement, la route fait une rotation au nord, puis retombe à la Via Enrico Dunant, qui traverse les voies de chemin de fer. Le quartier de la gare à proximité se termine ici sur une base de pierre naturelle. Les architectes l'utilisent en tant que base pour leur nouvelle construction d'immeubles d'un à trois étages, qui pousse avec précaution de l'enfilade ci-dessus mentionnée dans l'espace urbain, ferme le quartier de la gare et forme un nouvel axe urbain sur l'emplacement finement aménagé.

#### Impression profonde

En matière de mode, il faut voir et être vu. L'équipe Citterio semble avoir pris à cœur ce truisme lors de la conception. Des excellents



Maria Alessandrini und Carlo Cappai, C+S Architects, Treviso

## «Für uns ist die Arbeit an der Stadt wie die Reparatur eines Kleides»

Interview: Manuel Pestalozzi

**Aus welchem Grund beteiligten Sie sich an diesem Wettbewerb?**

Sowohl C+S Architects als auch unsere Projektpartner ACPV & Partner interessieren sich für komplexe Umnutzungen im städtischen Raum. Das ist der Hauptgrund, der uns zur Teilnahme motiviert hat. Ausserdem befassen wir bei C+S uns schon seit mehr als zehn Jahren mit Bildungsbauten, in denen die Gesellschaft der Zukunft Form annimmt. Die Gelegenheit, zu diesen beiden Themen einen Beitrag zu leisten, wollten wir uns nicht entgehen lassen.

**Begrüssen Sie den Trend, Schulen auf Bahnhofsgeländen zu planen?**

Der Wille, Schulen in einem Umsteigebahnhof anzuordnen ist ein sehr interessantes Thema. Die Tendenz, dies zu tun, bestätigt die Erkenntnisse unserer Forschungsaktivitäten, indem sie Schulen als wichtige Elemente der Stadt der Zukunft betrachtet. Während Bildungseinrichtungen bis anhin als monofunktionale, für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Gebäude betrachtet wurden, ist es unser Ziel, sie zu Bauwerken zu machen, die sich zur Stadt öffnen. Das hat unser Entwurf für die SAMS STA-Schulen als transparenter Raum beeinflusst. Was sich dort abspielt, soll Teil des Geschehens sein, das die Stadt ihren Bürgern bietet. Und ausserhalb der Unterrichtszeiten könnten die öffentlichsten Teile der Anlage, etwa das Auditorium, die Eingangshalle und die Cafeteria, auch für das allgemeine Publikum zugänglich sein. Auf diese Weise kann die Schule am Austausch zwischen der Stadt und dem Umfeld des Bahnhofs teilhaben, im metaphorischen Sinn ist dieser Austausch sowohl physischer wie auch kultureller Natur. Unser Projekt sieht eine Serie von Wegführungen und Räumen vor, welche diesen Austausch ermöglichen, ich denke beispielsweise an das Fahrradparking oder die Ladenzonen.

**Hatten Sie diesen Austausch auch im Sinn, als sie den Eingang zum Auditorium im eigentlichen Bahnhofsgelände anordneten?**

Ja, und die Auskragung über dem Eingangsbereich schafft eine gedeckte Platzfläche, welche den Wert des Projekts für die Öffentlichkeit steigert.

**Inwieweit empfanden Sie den spezifischen Ort als Inspiration?**

Die Stadt mit ihren Spannungen und Strukturen ist bei unseren Projekten immer eine Inspiration. In diesem Fall bestand die grosse Herausforderung darin, die bestehenden Bauten mit ihren Erinnerungsschichten möglichst zu bewahren. Für uns ist die Arbeit an der Stadt wie die Reparatur eines Kleides; neue Elemente ergänzen das Bestehende und tragen dazu bei, eine neue Atmosphäre zu schaffen.

**Wie erfolgte bei der Projektentwicklung die Zusammenarbeit zwischen den beiden Architekturbüros?**

Wir arbeiteten als kompaktes Team – so, wie wenn wir ein einziges Architekturbüro wären. Wir organisierten Workshops, an denen wir verschiedene Ansätze diskutierten um zur besten Lösung zu gelangen.

**Wann, denken Sie, wird die Schule eröffnet?**

Der präzise Zeitplan der Planung und der Bauphase stehen noch nicht fest.

Maria Alessandrini und Carlo Cappai, C+S Architects, Treviso

## «Pour nous, le travail de la ville est comme la réparation d'un habit»

Interview: Manuel Pestalozzi

**Pour vous, est-ce qu'il y avait une raison précise que vous participiez ce concours?**

Aussi bien pour C+S Architects que pour nos partenaires de projet, ACPV & Partner, nous sommes intéressés par les transformations complexes dans les zones urbaines. C'est la principale raison qui nous a motivés à participer. En outre, chez C+S, nous nous occupons depuis plus de dix ans d'établissements scolaires dans lesquels, la société de l'avenir prend forme. Nous ne voulions pas laisser passer la possibilité d'apporter notre contribution à ces deux thèmes.

**Vous saluez la tendance à planifier des écoles sur les terrains des gares?**

La volonté d'organiser des écoles dans une gare de transfert est un sujet très intéressant. La tendance à le faire, confirme les résultats de nos activités de recherche du fait de considérer les écoles comme des éléments importants de la ville de l'avenir. Alors que les établissements d'enseignement ont été considérés jusqu'à présent comme monofonctionnels, non accessibles au bâtiment public, notre but est d'en faire des édifices qui s'ouvrent sur la ville. Cela a influencé notre concept pour les écoles SAMS STA comme un espace transparent. Ce qui s'y passe, doit faire partie de l'action de ce que la ville offre à ses citoyens. Et en dehors des heures d'école, les parties les plus publiques du site, comme l'auditorium, le hall d'entrée et la cafétéria, pourraient être accessibles au grand public. De cette façon, l'école peut participer à l'échange entre la ville et les environs de la gare, dans le sens métaphorique de cet échange, aussi bien sur le plan physique que culturel. Notre projet prévoit une série de d'accessibilités et d'espaces qui permettent cet échange, je pense par exemple à des zones de stationnement pour vélos ou de chargement.

**Avez-vous aussi pensé à ces possibilités d'échange quand vous avez aménagé l'entrée de l'auditorium dans le quartier de la gare actuelle?**

Oui et l'encorbellement au-dessus de la zone d'entrée crée une place couverte, ce qui augmente la valeur du projet pour le public.

**Dans quelle mesure avez-vous trouvé l'emplacement précis comme source d'inspiration?**

La ville avec ses tensions et ses structures est toujours une source d'inspiration dans nos projets. Dans ce cas, le grand défi était de préserver autant que possible les bâtiments existants avec leurs couches de mémoire. Pour nous, le travail de la ville est comme la réparation d'un habit; de nouveaux éléments complètent l'existant et contribuent à créer une nouvelle atmosphère.

**Comment s'est passée la coopération entre les deux cabinets d'architecture dans le développement du projet?**

Nous avons travaillé comme une équipe compacte - comme si nous étions un seul cabinet d'architecture. Nous avons organisé des ateliers durant lesquels nous avons discuté diverses approches pour arriver à la meilleure solution.

**Quand pensez-vous que l'école va ouvrir?**

Le programme précis de la planification et de la construction n'a pas encore été déterminé.



Maria Alessandra Segantini (rechts) ist zusammen mit Carlo Cappai (links) Inhaberin des Architekturbüros C+S Architects in Treviso, Italien.

Maria Alessandra Segantini (à droite) est avec Carlo Cappai (à gauche) propriétaire du bureau d'architecture C+S Architects à Trévis, en Italie.

zur Herzen genommen zu haben. Gute Lichtverhältnisse und eine hohe Transparenz gehören zu den Hauptmerkmalen des SAMS STA-Neubaus. Er gebärdet sich als grosses Schaufenster zur Stadt wie auch zur Bahn. Die Raumhöhe des Erdgeschosses beträgt mehr als fünf, im Obergeschoss rund vier Meter. Dadurch kann Tageslicht bis in die Tiefe des bis zu seinem westlichen Abschluss immer breiter werdenden Volumenkonglomerats dringen. «Tageslichtbrunnen» bieten in der zweibündigen Anlage drei atriumartige Einkerbungen, die zwischen der zentralen Korridorzone und der bahnsseitigen Fassade angeordnet sind.

Die Anbindung an die Umgebung ist vielgestaltig und abwechslungsreich. Durch Auskragungen, erkerartige Vorsprünge und die Abstufung der einzelnen Geschosse ergibt sich eine Verzahnung mit dem Umfeld. Die Erschliessung der Schule findet einerseits vom Stadtzentrum aber auch von der Perronseite statt. Das grosszügige Entree bietet zudem einen unterirdischen Zugang von der bestehenden Fussgängerunterführung her. Grundsätzlich ist die eher technische Schule im Erd-, die eher künstlerische Schule im ersten Obergeschoss angeordnet. Die beiden Institute teilen sich aber die Erschliessung und die Aufenthaltsbereiche mit grossen Ausblicksmöglichkeiten auf die Stadt. Auch der Administrationsbereich im bahnsseitigen «Kamm» des zweiten Obergeschosses soll von beiden Schulen genutzt werden.

Das Projekt bietet gute Chancen, dass die neue Berufsschule in Chiasso eine «offene» Schule sein wird, die im regen Austausch mit ihrer Umgebung steht. Bahnhofsnahe bedeutet in diesem Fall auch Öffentlichkeitsnahe. Das Erdgeschoss des Neubaus wird für den Unterricht genutzt, von der Strasse zum Klassenzimmer sind es nur wenige Schritte. Die Aula im alten Lagerschuppen ist nicht direkt von der Schule zugänglich sondern ist direkt vom öffentlichen Raum her erschlossen. Diese Disposition legt eine Nutzung nahe, die nicht nur den Schülerinnen und Schülern vorbehalten ist. ■

éclairages et une grande transparence figurent parmi les principales caractéristiques du nouveau bâtiment de la SAMS STA. Il agit comme une grande vitrine sur la ville autant que sur la gare. La hauteur sous plafond du rez-de-chaussée est de plus de cinq mètres, à l'étage autour de quatre mètres. Cela permet à la lumière du jour de pénétrer encore plus largement dans la profondeur jusqu'à son extrémité ouest, en perçant dans le volume croissant du conglomérat. Des «fontaines de lumière du jour» offrent dans les deux rangées du site, trois entailles en forme d'atrium qui sont situées entre la zone du couloir central et la façade du côté des chemins de fer.

La connexion avec l'environnement est multiforme et variée. Il se dégage une intégration avec l'entourage au moyen d'encorbellements, de saillies et par la gradation de chaque étage. La mise en valeur de l'école a lieu d'un côté par le centre-ville et de l'autre côté par le perron. Le spacieux hall d'entrée dispose également d'un accès souterrain par le passage souterrain existant. L'école technique se situe essentiellement plutôt au niveau du terrain alors que l'école artistique se trouve au premier étage. Mais les deux instituts partagent l'exploitation et la zone de séjour avec vue imprenable sur la ville. Même le domaine de l'administration du côté des chemins de fer, «la crête» au deuxième étage peut être utilisé par les deux écoles.

Le projet offre de bonnes chances que la nouvelle école de formation professionnelle à Chiasso devienne une école «ouverte», demeurant en échange actif avec son environnement. Près de la gare, cela veut également dire dans ce cas, proche du public. Le rez-de-chaussée du nouveau bâtiment sera utilisé pour les cours étant donné que de la rue à la salle de classe, il y a seulement quelques pas. La salle des fêtes dans le vieil hangar de stockage n'est pas accessible directement à partir de l'école, mais ouvert directement depuis l'espace public. Cette disposition suggère une utilisation qui n'est pas seulement réservée aux élèves. ■