

Dalla città alla regione

Crescita e sviluppo di Parigi e della Francia nel XX secolo

Francesco Alberti

La cultura progettuale contemporanea si sta interessando sempre più a contesti eterogenei e discontinui della periferia e della città diffusa, nei quali compaiono enormi distese di spazi aperti privi di una chiara identità formale e simbolica.

L'aspetto più stimolante è proprio il fatto che questa apparente assenza di conformità fa percepire questi contesti come i possibili campi di una autentica, radicale sperimentazione progettuale. Generati quasi sempre casualmente come spazi di risulta, gli spazi aperti della città diffusa non possono venir interpretati secondo i canoni tradizionali della morfologia urbana, ma necessitano dell'elaborazione di nuovi strumenti analitici e descrittivi come operazione preliminare ad ogni azione di riqualificazione.

Riqualificare gli spazi aperti della città diffusa significa tentare di dar loro una chiara e precisa identità. La maggiore difficoltà di questa azione sta nel fatto di dover agire a posteriori – mediante interventi di vera e propria rifondazione o secondo una logica di metaforosi dello spazio aperto – per cercare di far dimenticare la natura puramente fortuita di uno spazio nato come 'resto' e 'vuoto' tra i manufatti edilizi.

La forma e i caratteri della città. Analisi, scenari e proposte di riqualificazione urbana

La riflessione urbanistica su vasta scala, in una *villes nouvelles* o nel rinnovamento del tessuto urbano, è pluridimensionale: si svolge in tempi lunghi e deve predisporre il luogo per molteplici processi evolutivi e di trasformazione. Tale riflessione fa parte di una realtà complessa dovuta non solo all'ampiezza dei progetti interessati, ma anche alla pluralità di situazioni su cui intervenire. Al di là dei divari di base – *villes nouvelles*, periferie industriali e storiche – si rilevano preoccupazioni e tematiche progettuali comuni nei progetti che vanno oltre una certa estensione (per esempio, la Plaine Saint-Denis e Port-Marianne a Montpellier interessano da 700 a 850 ettari). Anche se le idee di città che sottendono ognuno di tali progetti sono diversissime, il ruolo svolto dalle infrastrutture, dal riassetto del territorio e dalla sistemazione dei paesaggi rivela l'esistenza di nuovi paradigmi nel campo della pianificazione. Si tratta quindi di tematiche che hanno ampiamente mobilitato i soggetti delle *villes nouvelles*, ma che non si sviluppano più con le stesse condizioni.

Le prassi lineari della pianificazione, così come sono state sperimentate in tali ambiti, non possono essere 'trasposte' sui territori urbani in trasformazione né nel quadro del decentramento di competenze in materia d'urbanistica. Ora, nel luogo di ex-industrie o di terreni incolti della ferrovia, nelle situazioni in cui il bene fondiario è bloccato, il pianificatore è portato a svolgere un ruolo più ampio di coordinamento dei progetti la cui natura e tempi di svolgimento non dipendono solo da lui. Deve prendersi carico del concetto generale a lungo termine, adattandosi costantemente all'evolversi del contesto politico, economico, tecnologico e finanziario. Il che presuppone metodologie operative concertate con i soggetti politici ed economici, facendo in modo di supplire con accordi giuridici inediti alle carenze del quadro normativo, troppo rigido o inadeguato nel contesto in questione. Si vede allora che è in gioco la transizione ad una urbanistica concertata, più pragmatica e più aperta nei confronti della società locale e della cultura del territorio.

In questa prima parte, dedicata alle procedure del concetto urbanistico su grande scala e ai temi del coordinamento che in questa fase vengono privilegiati, vedremo

in che modo la pianificazione urbana contemporanea in Francia si sia sostanzialmente sviluppata come competenza esplicita nel crogiolo delle *villes nouvelles*. Vedremo anche quante siano le tematiche esplorate e le procedure di coordinamento sperimentate 'in laboratorio' da parte dei progettisti che vi hanno operato.

A partire da questo periodo 'pionieristico', due evoluzioni principali hanno trasformato condizioni e modalità d'esercizio della pianificazione urbana:

- la prima è di natura amministrativa: il decentramento delle competenze in tema di urbanistica dà alle città e ai loro rappresentanti eletti autorità in materia;
- la seconda riguarda la fine di un ciclo di crescita urbana fondata esclusivamente sul consumo di spazio e l'inizio di un ciclo di ricomposizione dei territori, che privilegiano il patrimonio di grandi frammenti di vuoti urbani rimasti dopo l'abbandono delle attività del periodo industriale.

Le mutazioni tecnologiche riducono così l'ampiezza dei siti industriali e avviano la loro ristrutturazione senza che chi ne studia le potenziali trasformazioni abbia il controllo esclusivo del bene fondiario.

I progetti di ristrutturazione di solito interessano ex-siti industriali o agricoli che non hanno più la loro valenza originale; luoghi – situati ai margini di ampliamento dei centri urbani – che sono stati esposti a sviluppi incontrollati. Pongono problemi complessi di ristrutturazione, se non addirittura di rigenerazione ecologica, per poter essere reintegrati nel ciclo urbano.

Si tratta, in questo caso, di risistemare questi territori per inserirli in una logica di rapporti con l'ambiente urbano esistente, rintracciando il "senso" delle trame interrotte, tenendo peraltro conto del loro attuale contesto geografico, sociale ed economico.

La gestazione di questi progetti implica molteplici interventi di soggetti che decidono, e che provocano delle evoluzioni del progetto iniziale, sviluppando quindi un processo di completamento delle trasformazioni i cui ritmi e tempi sono diversi, su territori a geometria variabile.

In questa prospettiva, la nozione di paesaggio si rivela quella che meglio si confronta con la nozione di tempo. L'idea di un cambiamento graduale del paesaggio urbano agisce come un ritorno della città allo stato naturale. Non si tratta più di trasformare la città nel corso di una unica operazione, ma, al contrario, di fare in modo di mettere as-



Montpellier, Port-Marianne
M. Designe - C. Dalouky

Schema direttore del paesaggio

Legenda

- Verde scuro, vegetazione esistente
- Verde chiaro, vegetazione in progetto
- Puntinato rosso, spazi verdi
- Rossa, viabilità principale
- Viola, vie d'acqua

Fonte: *Design-Dalouky, Parigi*

sime tutte le condizioni affinché la città si trasformi grazie all'azione congiunta dei soggetti, guidati da una serie di principi informativi, e delle opportunità.

In questo paragrafo, due esempi in contrasto, ma su scala molto simile, serviranno a chiarire l'intento: il primo, Port-Marianne, è ampiamente avviato, l'altro, la Plaine Saint-Denis, è in via di esecuzione ed entrambi illustrano strategie maturate nel tempo.

Altri progetti, come il complesso delle stazioni di Eurallie o l'Avenue de France a Seine-Rive gauche, sono interventi architettonici su grande scala nei quali la realizzazione di un'infrastruttura di grande portata rappresenta il fattore scatenante del progetto urbano stesso. Nelle *villes nouvelles*, come si nota particolarmente a Cergy-Pontoise e a Marne-la-Vallée, il lavoro sulle infrastrutture è consistito tanto nel rendere visibile la geografia e la città, quanto nel dominare le visuali che si hanno a partire dagli assi di transito. L'intento è tutt'altro che Euralille e a Seine-Rive gauche: in questo caso, infrastruttura ed edificazione futura sono direttamente collegate e mantengono un aspetto legato al paesaggio urbano.

La costruzione di grandi opere d'architettura in città implica, anche, una rimessa in scena dei siti associati al simbolismo degli impianti portanti (Biblioteca François Mitterrand, prolungamento del Grand Axe a ovest del Grande Arche della Défense, Stade de France). Questi casi sono i più rappresentativi dei limiti e delle difficoltà legate alla volontà di concepire – nei dintorni di questi grandi siti – spazi urbani abitabili nel quotidiano, tramite la pianificazione delle transizioni di scala e della continuità

tra i quartieri vecchi e quelli nuovi.

Il fulcro del problema risiede allora (oltre che negli aspetti tecnici di fattibilità) nel voler fare convivere delle scale opposte, se non contraddittorie: quella di una città nel quotidiano e quella di un territorio più vasto legato ai flussi dei grandi assi di circolazione, ferroviari o autostradali, e caratterizzato da una intensa mobilità. Questa problematica è al centro dei grandi interventi metropolitani. La sovrapposizione dei modelli di adattamento e delle mobilità locali, regionali e internazionali, è tanto più complessa in effetti, di quanto nella maggior parte dei casi si accompagna ad una riflessione sul monumentale e sulla rivalorizzazione dei siti.

La prima preoccupazione in rapporto alla creazione di una grande opera d'architettura è la definizione dei principi ordinatori strutturali. In tale ottica, le grandi infrastrutture sono viste come le linee di forza del paesaggio e svolgono un ruolo determinante per la scala del territorio. Il paesaggio di queste grandi infrastrutture può così concorrere all'identità e alla continuità dei quartieri che esse attraversano. Continuità e consequenzialità impongono di considerare le grandi dimensioni uniarie, gli elementi di continuità e di transizione all'interno di segmenti urbani differenti. L'articolazione delle infrastrutture con l'architettura non si definisce più – come si faceva al primo apparire delle *villes nouvelles* – in termini di gerarchia e di netta separazione dei flussi. Procedure che allo stesso tempo globalizzano e siano più dettagliate tendono a legare tra loro le diverse scale della mobilità e degli usi per arrivare a dispositivi concreti che possano articolare i tertazzamenti inseriti

nel paesaggio progettati da Bruno Fortier per Seine-Rive gauche rappresentato, per esempio, una soluzione di questo tipo. Il dispositivo spaziale risponde ad un'esigenza geografica, quella del trattamento di una nuova sopraelevazione di Rue du Chevaleret. Per garantire il passaggio tra la lastra di copertura della ferrovia e rue du Chevaleret che è più in basso, Fortier propone la sistemazione di una serie di giardini pensili che assicurino l'attraversamento tra le costruzioni sulla copertura e la strada al livello inferiore.

L'installazione di una stazione TGV a Lille (e il concetto di "Triangolo delle stazioni" che ne deriva), così come la copertura dell'autostrada a ovest della Défense, o la copertura della A1 tramite l'avenue Wilson nella Plaine, con i suoi superamenti, testimoniano questo tentativo costante da parte dei progettisti di articolare strettamente le operazioni monumentali al tessuto urbano "ordinario". Si ritrova ugualmente nell'organizzazione delle diverse sequenze spaziali lungo l'avenue de France tra la stazione d'Austerlitz, la biblioteca François Mitterrand e i Grands-Moulins.

Il ruolo delle infrastrutture è sempre quello di legare le sequenze, ma anche di definire grandi unità di suddivisione che determinino in sé degli spazi progettuali dalle qualità peculiari. L'introduzione del concetto di segmentazione è interessante perché ogni spazio può così beneficiare di un'attenzione particolare. Gli effetti di questo lavoro di segmentazione sono palesi nella Plaine Saint-Denis dove la copertura dell'A1 tramite l'avenue Wilson dà luogo ad una suddivisione del grande giardino centrale in diverse zone tematiche. Ogni volta

viene creato un legame con il territorio immediatamente circostante. L'unità della copertura, come opera e come monumento, coesiste con questa segmentazione. Si tratta di due scale differenti che si è dovuto articolare e questo passaggio costante da una scala all'altra rappresenta una delle problematiche insite in questo tipo di progetto. L'introduzione della segmentazione, della diversificazione dei luoghi su percorsi tuttavia omogeneizzati dalla velocità della circolazione è così divenuta una delle principali problematiche del lavoro di coordinamento. L'accettazione di una riflessione estetica riguardante le infrastrutture non è effettivamente la stessa quando queste debbano tenere in considerazione gli usi quotidiani della città. Si attua una trasformazione del significato stesso delle infrastrutture che influisce sul lavoro dei progettisti e, quindi, sulla forma alla quale si arriva.

Questi nuovi imperativi portano a nuovi modi di agire e all'elaborazione di nuovi strumenti per gestire e orientare nel tempo la padronanza del progetto urbano e i suoi obiettivi qualitativi. Questo è quello che cercheremo di chiarire analizzando progetti contemporanei come quelli di Port-Marianne a Montpellier, della Plaine Saint-Denis a nord di Parigi o di Euralille.

La città-parco: Port-Marianne a Montpellier

Il comune di Montpellier ha colto l'occasione della pianificazione di importanti infrastrutture come la costruzione di una autostrada, di un aeroporto internazionale, di una stazione TGV e la canalizzazione del fiume Lez, per riequilibrare geograficamente la città verso il litorale marittimo. Il percorso dell'autostrada e delle sue intersezioni è diventato un reale supporto allo sviluppo dei poli dell'attività industriale dell'alta tecnologia e dei nuovi quartieri residenziali. Questo complesso doveva, alla fine, permettere di creare un nuovo accesso alla città. Nella strategia montpelleriana, la logica economica era evidente. La città preferiva legare il suo avvenire alle grandi vie di comunicazione nazionali e regionali piuttosto che perseguire lo sforzo delle infrastrutture e dei collegamenti con i quartieri dei grandi agglomerati a nord-ovest che ne erano peraltro sprovvisti.

Questo sviluppo verso est era visibile già

da tempo nei progetti pianificatori della città. Il piano urbanistico di Eugene Beaudoin degli anni '40, in particolare, metteva in scena questo potenziale in una chiara sistemazione urbana. Spostando il quartiere Antigone a est del centro, l'estensione della città verso il nord e le colline venne bloccata. Si trattava dunque di una scelta politica ed economica. Questo riutilizzo territoriale si può comprendere alla luce delle sue dimensioni geopolitiche; mentre, il suo riposizionamento, è stato studiato per contrastare la concorrenza delle vicine Nîmes e Barcellona.

Lo sviluppo di Montpellier verso est è stato attuato secondo un progetto coerente, sfruttando le disponibilità fondiarie della città (terreni già occupati da vigneti). A partire dalla fine degli anni '80, si stabilì che il progetto urbanistico di Port-Marianne avrebbe dovuto rispondere a quattro obiettivi prioritari:

- contenere la crescita demografica
- riorientare lo sviluppo della città verso est e verso il litorale mediterraneo
- organizzare lo sviluppo dei nuovi quartieri tramite strutture
- salvaguardare e valorizzare l'ambiente durante la fase di urbanizzazione.

Sulla base di orientamenti così ambiziosi, nel 1987 venne chiesto a Ricardo Bofill uno schema direttore. Il piano di Port-Marianne era particolarmente interessante poiché nato dalla necessità, espressa e voluta dal sindaco, di organizzare una evoluzione di tempo e spazio su grande scala. A partire da quel momento, anche se il processo si è ulteriormente interrotto, anche se non si sono potuti perseguire tutti gli obiettivi, c'è stata una reale riconsiderazione degli elementi strutturali tradizionali della città europea: grandi tracciati, infrastrutture ferroviarie, parchi urbani, elementi sui quali la città si è sempre sviluppata. Sulla scia di Ricardo Bofill, l'armonia e la diversità della città europea si organizzarono partendo dai tracciati. Essa si fonda, contrariamente alla città americana che si rinnova partendo dalle basi fondiarie, su elementi fortemente perenni e che sono in sostanza le vie di circolazione, i grandi parchi urbani e le ampie arterie di collegamento tra le città. La sua ipotesi fu quella di organizzare un territorio partendo dalla pianificazione dei tracciati.

Il lavoro a Port-Marianne ha portato alla creazione dell'immagine di una città-parco, base del progetto in divenire. Essa si è formata in stretta cooperazione con i servizi tecnici della città che hanno elaborato un nuovo POS (*Plan d'occupation des sols*) per la parte orientale del Lez. La spinta data dal progetto orientativo di Bofill, malgrado i rischi ulteriori, è stata seguita nei diversi programmi dei concorsi indetti in seguito per definire il carattere di ciascuno dei quartieri associati ad una ZAC (zone d'aménagement concerté).

Ricardo Bofill voleva gestire la variazione di scala – implicita nel progetto di espansione della città – al di là del quartiere Antigone e suddividere i quartieri residenziali e le relative strutture a est attorno ai due assi di sviluppo: l'asse ovest-est sottolineata da un grande parco, e l'asse nord-sud definito dal corso del Lez, elementi considerati anche da E. Beaudoin nel suo progetto del 1941 come parti importanti dell'ossatura sulle quali nel futuro organizzare le zone di ampliamento.

Il congiungimento di questi due assi forma il centro della composizione, con i bacini del porto e il quartiere Jacques Coeur che li circonda. In questo progetto, nella parte occidentale di Port-Marianne viene rispettato un insieme di programmi: case popolari e alloggi in affitto, attività, spazi verdi, strutture private e pubbliche (tra cui, in particolare, l'università). L'est e la parte anteriore dell'autostrada A9 sono riservate allo sviluppo delle zone di attività del polo tecnologico. Un triangolo di arterie stradali (l'autostrada A9, l'avenue Pierre Mendès-France e l'avenue de la Mer) definisce l'irrigazione primaria di un territorio che si estende su 650 ettari circa, un assetto secondario di viali urbani le collega e delimita i diversi quartieri. Una serie di vie abbastanza gerarchizzate (strade a scorrimento veloce, viali urbani, arterie di collegamento, rete stradale di servizio) vanno così a creare un reticolato sul territorio di estensione della città e rappresenteranno la spina dorsale per l'edificazione dei quartieri.

L'evoluzione del progetto di Port-Marianne: un'alternativa più organica

Lo schema strutturale esprimeva una visione a lungo termine capace di spostare da 20 a 30 anni lo sviluppo della città. Il nuovo assetto si affermò come struttura portante dell'urbanizzazione futura.

Il tracciato iniziale della rete viaria di Ricardo Bofill ha dato luogo tuttavia a negoziati in occasione degli studi esplorativi ed è stato oggetto di modifiche durante la realizzazione. La ripresa dei principi urbani di Antigone ha portato all'abbandono del primo schema strutturale e della grande composizione classica. La flessione dei tracciati originari, durante la loro registrazione nel POS e in seguito in termini di realizzazione, ha portato a tenere conto dell'aspetto e della realtà della periferia esistente (in particolare la mitizzazione dei centri commerciali) e a lavorare di più sull'idea di un'urbanistica della natura, a bassa densità. La rottura con Antigone si traduce allora in sistemi gerarchizzati di infrastrutture da una parte e dall'altra in organizzazione del traf-

*Montpellier, Port-Marianne
M. Desvigne - C. Dalnoky
Parco di Lez e il collegamento tra l'uscita
dell'autostrada e il centro della città
Fonte: Desvigne-Dalnoky, Parigi*

fico che lascia grande spazio ai pedoni, alle promenade e alle biciclette. Ne risultano tracciati snelli e ampi, relativamente urbani. La visione ideale di una terra vergine come più o meno aveva Ricardo Bofill, rifiuse davanti alla mitizzazione della macchia mediterranea. Una nuova urbanistica dei parchi accompagna così i viali e i lungofiume costruiti e portatori di una certa densità e, inoltre, dà largo spazio al paesaggio. Se viene mantenuto l'assetto, il suo adattamento ai sistemi esistenti gli fa allora perdere la sua ortogonalità. Una nuova gerarchia nel sistema paesaggistico si prende la rivincita: i boschi già esistenti o da realizzare, i giardini pubblici, gli spazi verdi comuni, le piazze e le isole di verde. Le passeggiate si collegano allora tramite attraversamenti per raggiungere il parco, i boschi nascondono l'autostrada, le vie di circolazione si differenziano nettamente in sistemi interni ed esterni. Questa considerazione d'insieme e la sua realizzazione nella scala più fine dei quartieri verrà ancora approfondita da Michel Desvigne e Christine Dalnoky, incaricati dell'elaborazione di un piano paesaggistico.

Desvigne e Dalnoky si sono basati, per il loro progetto, su di una trama più aleatoria e sulla macchia mediterranea che caratterizzava il luogo. Hanno esaltato i boschi e i boschetti esistenti, insistito sull'allineamento dei grandi assi creato nuovi giardini pubblici. Le vie di circolazione si differenziano nettamente per come le si gestisce. L'asse dell'avenue Pierre-Mendes France - collegamento tra l'autostrada e il centro, diventato un vero e proprio viale urbano - è stato oggetto di un vasto programma di rimboscimento dove dominano le pinete.

La procedura che ha prevalso a Montpellier consiste meno che in altri luoghi nell'adattare le infrastrutture al loro ambiente naturale piuttosto che dotarle di un carattere più urbano. È tuttavia il loro confronto con le ragioni del luogo ed una certa inerzia nella concezione stradale della rete viaria che ha portato a ridefinire lo schema direttore stradale di Bofill verso una maggiore organicità ed una migliore articolazione rispetto al territorio e al paesaggio mediterraneo. In questo, può essere che la procedura montpelleriana crei un'alternativa più morbida nell'espressione del rapporto tra i grandi elementi strutturali e il paesaggio, che si riallaccia al concetto di gerarchizzazione e di organicità dei tracciati mentre la riattualizza attraverso una cura attenta ai diversi stili di mobilità.



***I quartieri di Port-Marianne:
un agglomerato diversificato
in continuità con il centro della città***

Nei progetti di partenza era già presente l'idea che Port-Marianne avrebbe dovuto presentare un volto diversificato e che, contrariamente ad Antigone, la sua pianificazione avrebbe dato luogo a interventi di svariati architetti. Il solo lavoro portato a termine sui diversi quartieri è quello di Consuls-de-Mer, la cui trama urbana prevedeva una continuità con il quartiere Antigone. È il solo quartiere che abbia dato luogo ad un inizio di articolazione tra le direttive generali e la realizzazione condotta dall'architetto responsabile del lavoro, Rob Krier. Questo

è dovuto probabilmente alla sua posizione particolare ai margini del centro della città, in contatto con l'estensione di Antigone fino al Lez.

Infatti, la domanda nei confronti dei progettisti si è modificata via via che si delineavano le idee della città sulla creazione di nuovi quartieri. Del primo schema di Bofill si è mantenuta l'idea di una urbanizzazione del parco che si è evoluta verso un rapporto più stretto con il contesto paesaggistico.

A Montpellier c'è stata una forte domanda di alloggi che permetteva di mantenere un tasso annuale elevato di messa in opera di agglomerati abitativi. I quartieri sono stati quindi realizzati velocemente. In termini di impegno operativo, solo la creazione di sva-

riati quartieri differenziati avrebbe permesso di adattare i ritmi di crescita della città alle esigenze economiche ed urbane.

La considerazione che le infrastrutture potevano essere nocive ha, d'altra parte, determinato la divisione dei settori residenziali e delle attività. Il settore delle attività di Port-Marianne, nella zona orientale, costituisce così uno schermo acustico nei confronti di autostrada e aeroporto. Si trova nella posizione di accesso alla città in prossimità dei mezzi di comunicazione a lungo raggio. La zona residenziale e delle attività realizzata in prossimità del Lez e del centro dove, in sé, favorire l'organizzazione dei quartieri vivi e protetti dagli agenti nocivi.

Il piano urbanistico di Port-Marianne realizza, così, una vera e propria estensione di Montpellier verso il mare, declinata in una serie di progetti conquistati quartiere per quartiere come se dovessero rivestire una

identità diversa a seconda della loro situazione. La loro densità e il loro carattere, più urbano o più paesaggistico, vengono definiti in funzione di diversi criteri, come la vicinanza con il centro di Montpellier della ZAC di Consuls-de-Mer, o la sua lontananza causata dai Giardini della Lironde e Blaise Pascal, o la posizione delle strutture universitarie associate ad alloggi per il quartiere Richter, o la presenza del porto per Jacques Coeur.

I primi quartieri rientrano in una logica di sviluppo fondata sulla cura della continuità del tessuto urbano e sulla suddivisione in fasi, sotto forma di ampliamenti successivi del tessuto, partendo dal centro della città verso e lungo il Lez. La struttura urbana dei quartieri Richter e Jacques Coeur, raggiunta in due tappe successive, mostra questa strategia. Essi si completano per costituire il polo centrale di Port-Marianne, prolungando il centro della città già ampliato con Antigone. Due elementi strutturali formano l'armatura di questa operazione: il porto e la Faculté de droit, vale a dire strutture slegate dal livello di agglomerazione. Un altro elemento importante, il grande parco, accompagna e formalizza l'asse di Port-Marianne fino al bacino.

I criteri di controllo della qualità urbana

Si è privilegiato il controllo di qualità del paesaggio urbano partendo da una ridefinizione dei vari interventi. I volumi mantenuti sono stati fissati in modo simile a quanto già effettuato nel vicino quartiere Richter, rispettando i con i visivi regolamentati dal comune nel quadro del POS. Si trattava di rispettare, a partire da Port-Marianne, un certo numero di viste sulla città. Quanto al porto stesso, si può percepire la sua forma dall'avenue de la Mer e dal parco.

La sistemazione degli spazi e dei percorsi pubblici doveva inoltre:

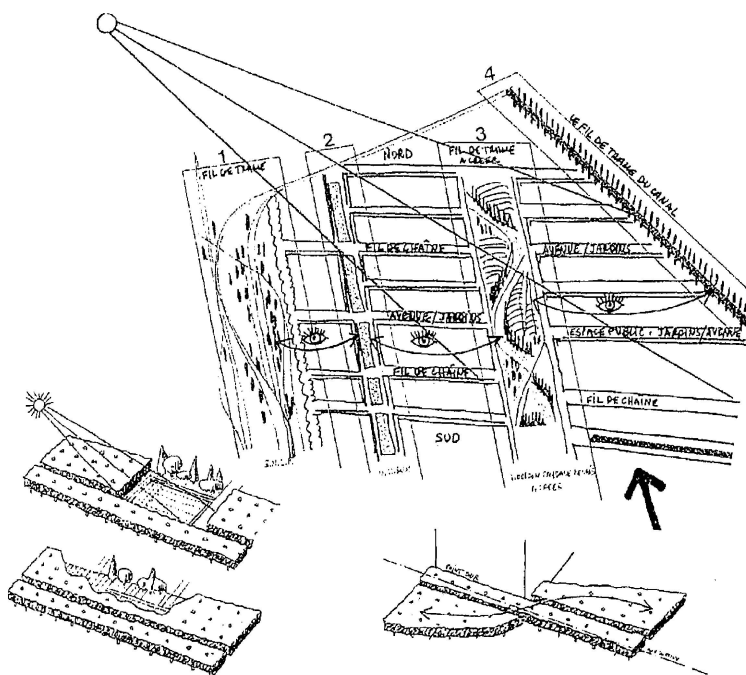
- assicurare continuità funzionali (pedoni e ciclisti) con il quartiere Richter, il parco, il Lez, il settore sud
- consentire la sistemazione di prospettive e trasparenze visive verso il porto, avenue de la Mer e avenue Marie-de-Montpellier, il ponte Zucharelli e la riva destra del Lez
- assicurare un imponente senso di continuità di gestione tra il porto e il parco, grazie alla presenza dell'acqua e alla combinazione acqua-verde
- favorire la vitalità tramite l'intrecciarsi delle funzioni su di uno stesso spazio pubblico

• portare le differenze di livello tra la superficie dell'acqua del porto e i diversi terreni naturali (quartiere, viale, parco)

• integrare i principi dello schema direttore del paesaggio di Port-Marianne.

Il POS ricorda anche che l'avenue Marie-de-Montpellier ha un ruolo fondamentale tanto sul piano di funzionamento della circolazione orientale – farà da supporto al tram – quanto su quello della composizione d'insieme. La sua concezione è stata decisa da Adrien Fainsilber e da Michel Desvigne.

A questo punto dello studio, il quartiere Jacques Coeur rappresenta una fase conclusiva della procedura, poiché tutti i suggerimenti, le raccomandazioni e i principi integrati al capitolato degli oneri arrivano anche dal POS. Il regolamento del concorso mostra la coerenza della procedura che, pur essendo cumulativa, resta perfettamente rigorosa riguardo ai diversi sistemi di controllo attuati. Mette in evidenza la direttiva nei confronti dei progettisti di quartiere, gli elementi con i quali si devono articolare e che costituiscono il contesto stesso del loro lavoro, vale a dire l'avenue de la Mer e l'avenue Marie-de-Montpellier. Questi ultimi rientrano nella concezione urbanistica globale e nel coordinamento del sistema degli spazi pubblici dei quali si occupano architetti e paesaggisti. Questo tipo di coordinamento urbanistico implica un lavoro di affinamento di tutte le caratteristiche a monte, e in particolare del trattamento delle articolazioni e delle transizioni, come abbiamo ricordato attraverso l'evoluzione della composizione urbana e del paesaggio.



La Plaine Saint-Denis,
Ile de France
Equipe Michel Corajoud
Progetto paesaggistico

Fonte: Atelier Michel Corajoud

**Una ricomposizione urbana
su larga scala:
il progetto di Plaine Saint-Denis.
Le pedine strategiche del progetto
su scala metropolitana**

La Plaine Saint-Denis, con la Défense, il sito di Billancourt e la Seine-Amont, fa parte di uno dei quattro settori strategici di sviluppo presenti nel nuovo schema direttore dell'Île de France, pubblicato nel 1994. Questi settori sono stati individuati come aventi un ruolo fondamentale nella riqualificazione della piccola corona e della zona centrale dell'agglomerato parigino.

Secondo il progetto di massima dello schema direttore dell'Île de France dell'ottobre 1991, la Plaine Saint-Denis si situa nella densità dell'arco di nord-est, la cui evocazione industriale ha lungamente contribuito alla ricchezza economica della regione. La disindustrializzazione e le sue conseguenze, richiedono uno sforzo particolare per un intervento forte su questo settore che ingloba tre entità territoriali contigue e diversificate: la Plaine Saint-Denis, le zone di Aubervilliers, il canale Ourcq, Bobigny e Le Bourget. Questa prospettiva d'insieme ha l'ambizione di realizzare uno spazio urbano di grande qualità che dovrebbe formare un tutt'uno con i centri esistenti e il canale Saint-Denis, e costituire l'armatura di una ricomposizione urbana su vasta scala. L'attuazione di una rete più densa di trasporti urbani, la ristrutturazione della rete stradale, il rafforzamento in loco degli istituti di formazione (in particolare il CNAM) hanno rappresentato i punti di forza del progetto di ristrutturazione della Plaine; aspetto a cui si aggiungeva la prospettiva dell'insediamento di industrie di punta così come di laboratori, 30.000 nuovi posti di lavoro si creeranno nel giro di 25 anni. Parallelamente, la creazione di 20.000 alloggi dovrebbe contribuire a raggiungere un buon equilibrio tra occupazione e unità abitative.

La Plaine Saint-Denis non è un'entità amministrativa. Copre un territorio composto da quartieri appartenenti alle tre città di Aubervilliers, Saint-Denis e Saint-Ouen, in più la città di Parigi possiede dei vasti appezzamenti occupati dai Magasins Generaux e dagli argini del canale. Le tre città della Seine-Saint-Denis hanno dovuto impiegare una procedura intercomunale attiva. Numerose tappe di riflessione e d'intervento si sono succedute al fine di contenere il processo di espansione dei terreni industriali incolti a partire dalla loro apparizione nel 1965. Dal 1984 "La Plaine-Renaissance", sindacato intercomunale che riunisce le città del dipartimento di Seine-Saint-Denis, porta avanti un progetto di sviluppo economico ed è incaricato di promuovere la nascita di imprese sulla Plaine, portando avanti un centro di documentazione che rappresenta la memoria storica del luogo.

**Una visione cronologica
delle tappe del progetto**

Il progetto ha attraversato numerose fasi di evoluzione.

Un primo periodo dal 1985 al 1990 è stato segnato dalla costruzione di diversi istituti di formazione (tra cui il CNAM), di centri di ricerca (EDF, Rhône-Poulenc, Roussel, UCLAF), i locali industrial-terziari della ZAC della Montjoie (SODEDAT), nuovi depositi della RATP e un albergo. Questo periodo si è concluso con la Carta intercomunale di pianificazione, messa a punto dalle città e dal sindacato misto (Plaine-Renaissance).

Durante la seconda fase, gli eletti concretizzarono poi gli obiettivi della carta attraverso due decisioni che permettono loro di dotarsi di strumenti di sviluppo e di pianificazione:

1. fare lavorare squadre di architetti, urbanisti e paesaggisti durante una consultazione originaria lanciata nel 1991, per elaborare un progetto comune sull'insieme del territorio della Plaine. Questo gruppo di progettisti, Yves Lion, Michel Corajoud, Pierre Riboulet, Bernard Reichen e Philippe Robert, con l'eccezione di Christian Devillers, si riunirà in seno a un GIE, sotto il nome di Hippodamos 93, per lavorare coralmente e realizzare una struttura capace di affiancare in modo continuativo il processo di fattura accanto ai servizi delle città. Questo lavoro portato avanti fino al 1994 è stato sostenuto dagli eletti delle tre città coinvolte.

2. La creazione della SEM d'Etat Plaine-Développement, incaricata dell'orientamento degli studi, che ha segnato l'inizio di un lavoro concertato tra le città. Inoltre sono stati realizzati i cantieri TGV a nord, la ZAC di Cornillon nord, i cantieri di Saint-Gobain e nella zona Pleyel, la sede EDF-GDF.

Nel febbraio del '94, viene avviata la terza fase, con la decisione di concentrare nella zona settentrionale di Parigi tutti i mezzi attuativi della politica della città (GPU e Contratto di sviluppo urbano per i comuni di Saint-Denis, la Courneuve e i vecchi quartieri di Aubervilliers) mostra la volontà dello Stato di far convergere gli sforzi su questo territorio. Lo Schema direttore di pianificazione e urbanizzazione dell'Île de France viene reso pubblico nell'aprile del '94, la Plaine vi viene indicata come zona prioritaria.

Quello stesso anno, i Magasins Generaux

accettano di anticipare le disposizioni del progetto prima della loro registrazione regolamentare attraverso la creazione di una prima strada est-ovest sul loro sito, dimostrando così la loro fiducia riguardo al progetto a lungo termine.

I posti di lavoro della Plaine sono passati da 29.000 a 38.000 tra il 1989 e il 1992.

Infine, nel 1993, dopo un periodo di attesa, la decisione di realizzare l'opera del Grand Stade a Saint-Denis sui terreni di Cornillon, velocizza il processo di pianificazione. Vengono prese decisioni di importanza eccezionale per l'avvenire del sito: la ricostruzione e lo spostamento della stazione Plaine-Voyageurs RER C, l'apertura di una nuova stazione sulla linea RER D, il prolungamento futuro della linea 13 della metropolitana e, infine, lo studio e la realizzazione immediata della copertura dell'autostrada A1. La mobilitazione dei partner economici e istituzionali pare alla fine efficace e rilancia la dinamica e lo sviluppo delle attività di ricerca e di formazione.

Rimangono tuttavia delle questioni in sospeso. Fa discutere la questione riguardante la necessità di definire una padronanza dell'operato urbano per perseguire coerentemente le azioni già intraprese. Tutti si accordano per constatare l'inadeguatezza degli strumenti tradizionali della pianificazione, in particolare le ZAC, di fronte a tale territorio e alle problematiche complesse che ne scaturiscono. Nascono ipotesi di nuove configurazioni che permettano una migliore cooperazione tra i diversi soggetti coinvolti. C'è una volontà di rinnovamento tanto nei confronti del ruolo dello Stato che riguardo alle procedure e alle mentalità.

Le strategie di riqualificazione spaziale

Il caso della Plaine non è certamente isolato. Il problema si presenta nello stesso modo in tutte le grandi zone industriali contemporanee. Una preoccupazione costante delle città è quella di offrire spazi pubblici accoglienti alle imprese desiderose di insediarsi nel loro territorio. I capitolati degli oneri danno spesso luogo a negoziati riguardo alle modalità del loro insediamento in loco. Tuttavia, è difficile imporre delle restrizioni architettoniche a stabilimenti industriali dalla vita breve e che rispondono a esigenze in continua evoluzione, quindi viene lasciata una certa libertà a costruzioni di questo tipo. Inoltre, come ha fatto notare Yves Lion, l'evoluzione tecnologica fa in

modo che le attività di ricerca, di formazione e i laboratori o le industrie di alta tecnologia legate alla ricerca, non generino più agenti nocivi che li renderebbero incompatibili per esempio alla vicinanza dell'abitato.

È quindi con questi particolari argomenti che Yves Lion, Michel Corajoud e l'équipe del GIE hanno avviato la loro opera di riqualificazione del territorio della Plaine. Secondo Michel Corajoud, si trattava non tanto di elaborare un progetto in senso proprio, quanto una strategia, un insieme di interventi che si sviluppassero nel tempo, mirati a obiettivi qualitativi precisi. Privilegiando le qualità degli spazi pubblici e del paesaggio, il piano urbanistico vuole definire e sintetizzare, in forma essenzialmente grafica, i grandi elementi della futura evoluzione. Questa metodologia progettuale è stata difesa come alternativa alla lista di regole sulla forma delle costruzioni private. Nel caso della Plaine fu necessario rinunciare. I suggerimenti spaziali avanzati dal GIE hanno cercato di risolvere una delicata equazione tra l'ingunzione politica, la vocazione economica del sito e l'esigenza di un riutilizzo urbanistico qualitativo.

La valorizzazione visiva della zona non poteva essere fatta solo di elementi così circostanziali ed effimeri come gli stabilimenti di produzione, di commercio all'ingrosso o le sedi dei grandi gruppi industriali; si sono dovuti trovare – anche – referenti comuni tanto in materia di ambiente che di strutture e di modelli di luoghi di lavoro. Si sono dovuti definire obiettivi di qualità: non si trattava di creare una zona industriale particolarmente ricca e di successo, quanto di introdurre elementi d'insieme che le dessero un carattere urbano, approfittando degli sconvolgimenti che provocano le nuove forme di lavoro. La zona della Plaine era proprio allora segnata dalla monofunzionalità caratteristica dei luoghi di insediamento dell'industria pesante. I modelli di occupazione polivalenti e una certa commistione potevano diventare il nuovo orizzonte della sua pianificazione. La riflessione sulla commistione si fondava, in effetti, sulla constatazione che tutte le nuove industrie che sarebbero state accolte nella zona non erano inquinanti e che non c'era, in questi termini, nessun ostacolo perché si stabilisse una coabitazione relativamente stretta tra habitat e luogo di lavoro, poiché le esclusioni reciproche attuate sul sito fino a quel momento, non avevano più ragione d'essere. Nella misura in cui niente giustificava più la divisione habitat/lavoro, la riqualificazione spaziale delle zone pubbliche aveva il doppio vantaggio di rappresentare una carta vincente, non solo per attirare nuove imprese, ma anche per ricreare le condizioni favorevoli alla nascita di una città eterogenea. Prendendo atto del fatto che il controllo tipologico o stilistico dei piani di costruzione non funzionava, le ambizioni per la città si sono fondate sull'idea di un terri-

colo ricco che tesse le relazioni tra frammenti urbani disparati e il trattamento dello spazio pubblico e del paesaggio urbano. Questo principio pare essere l'unica garanzia del carattere durevole delle qualità strutturali del territorio, nonché vettore principale di una comune appartenenza.

Dalla scelta di una trama che riconsideri i grandi orientamenti cardinali è nato il lavoro di questa unità territoriale, concretizzata da Michel Corajoud nel progetto paesaggistico, sottolineando i suoi orizzonti e le sue linee di forza.

La Plaine, malgrado i suoi limiti, presentava dei punti vincenti: un asse principale da ricostruire (la Nationale che collega Parigi a Saint-Denis), l'antico percorso della rue du Landy, strada di arroccamento che collega tutti i comuni a nord di Parigi, gli argini del canale da riutilizzare come viali, la rue des Fillettes che segna il confine tra Saint-Denis e Aubervilliers che poteva diventare catalizzatrice di una unità tra i due comuni tramite la collocazione di un tram. La ricomposizione paesaggistica proposta da Michel Corajoud si è basata anche su questa matrice esistente, e sull'idea di un principio di creazione di paesaggio e di trattamento degli spazi pubblici che renda leggibili i suoi orientamenti e le sue prospettive. La copertura dell'autostrada restituisce oggi l'ampio spazio del viale e offre una passeggiata alberata. Ad ovest, il canale si presenterà come un parco in linea, grazie allo sfruttamento razionale dei suoi argini e dei suoi viali ai viali aperti da est a ovest. Questa trama dovrà infine portare ad un *tesuto ininterrotto* di collegamento e di circolazione fino al carrefour Pleyel, il cui nodo autostradale va ripensato, e si riallaccia alla geografia di questo territorio, luogo di passaggio tra Parigi e Saint-Denis.

Collegare città e periferia: il progetto di Euralille

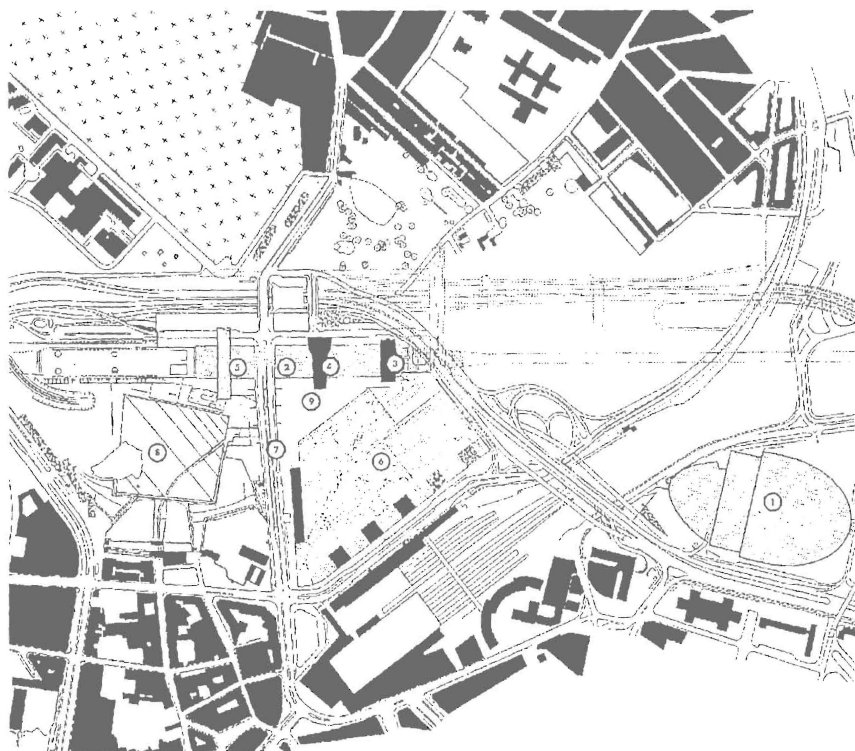
L'importanza che assumono il rapporto delle infrastrutture con il paesaggio (naturale o urbano) e la padronanza dei tempi (brevi o più lunghi), sembra essere una costante dei progetti su grande scala. Ne deriva un rinnovamento delle modalità del lavoro di concezione e coordinamento. Il lavoro di concezione si elabora a monte, in un ambito di dispositivi di riflessione e orientamenti collettivi, nel quale progettisti, architetti, urbanisti, paesaggisti, addiritura economisti e giuristi si avvicinano sempre di più. Questa evoluzione dei metodi ha un impatto sulle forme urbane che ne derivano? Questo è uno dei problemi analizzati dallo studio seguente.

In questa ottica, il progetto e l'attuazione di Euralille offrono una possibilità particolare di riflessione a causa della condensazione dei tempi di concezione e edificazione delle infrastrutture e dei fabbricati. Vi si

rilevano modalità particolari di coordinamento tra il progettista e diversi soggetti, pianificatori e realizzatori di opere singolari, accomunati da un'idea allo stesso tempo unitaria e pluralistica, costretta da rigidità tecniche e da tempi straordinari. Applicati su differenti registri di scale operative – in tempi brevi e secondo ritmi intrecciati – i coordinamenti si declinano su numerosi canali ed entrano in collisione.

Il direttore dei lavori, Jean-Paul Baietto, e il progettista responsabile, Rem Koolhaas, di Euralille hanno messo a punto una singolare procedura di collaborazione. Il lavoro di coordinamento, portato avanti congiuntamente, è stato un lavoro di mediazione tra logiche contraddittorie. Doveva dare modo di regolare problemi multipli di interfaccia tanto sul piano dei collegamenti spaziali tra i diversi progetti che costituiscono il complesso, quanto su quello dei tempi della loro realizzazione, spesso subordinati (come per esempio la copertura della stazione e le torri che si sono dovute edificare). Se l'oggetto del lavoro di coordinamento a valle si è ampiamente impegnato nella gestione tecnica delle opere e dei diversi tempi delle operazioni che si accavallavano, le tensioni causate da questa simultaneità erano state anticipate a monte dalla forma stessa di questa architettura in grande scala, che Rem Koolhaas chiamava *Bigness*. Malgrado l'imperativo dei tempi brevi, egli ha saputo trovare il tempo per attuare espressioni spaziali inedite per un progetto relativamente convenzionale (un hotel, degli uffici, un centro commerciale). Questi programmi sono stati rinnovati con un lavoro di concezione, iterativo e interattivo, che andava dagli incontri preparatori al lavoro con J-P Baietto e gli architetti ideatori, i promotori e i membri del Cerche de qualité. Il centro commerciale offre così una strada interna, come la maggior parte dei centri commerciali, ma questa strada ha la particolarità di condurre direttamente, in modo fluido e continuo, alla città vecchia e tradizionale, con la sua stazione, le sue strade e i suoi viali.

Questo lavoro di mediazione si è svolto in modo preponderante grazie a disegni e plastici. Le immagini proposte da Rem Koolhaas ai suoi interlocutori hanno fornito per tutta la durata del processo un ambito per il dialogo e una guida per il progetto. Reali strumenti iconografici, che indicavano la natura delle relazioni dinamiche tra le componenti dell'opera, le volumetrie dei vuoti tra gli edifici e i rapporti visivi. Queste immagini, destinate a trasmettere la qualità dei movimenti e dei rapporti visivi, tramite il gioco d'espressioni preso in prestito ai fumetti (B.D., bande dessinée), esprime un'estetica di scontro visivo dei flussi e degli spazi della metropoli moderna, del quale ciascuno ha potuto identificare la discendenza diretta dai futuristi d'inizio secolo.



Euralille

1. Il Grande Palais di Lille
2. La stazione Lille Europa
3. La torre Lille Europa
4. La torre del Credit Lyonnais
5. La torre dell'Hotel
6. Il triangolo delle stazioni
7. Il viadotto "Le Corbusier"
8. Il parco urbano
9. La piazza

Fonte:
catalogo della Mastra,
Euralille, 1995

La monumentalizzazione delle infrastrutture

Il progetto di Euralille si è innanzitutto annunciato come il mezzo per creare "un segnale urbano forte" in occasione della realizzazione della stazione TGV che collega l'Europa settentrionale all'Inghilterra, via tunnel sotto la Manica. Pur basandosi su un'immagine di extraterritorialità su scala europea, il sindaco della città, Pierre Mauroy, esprimeva anche l'intento di instaurare una continuità tra la città e la sua periferia. Si augurava di spostare i limiti urbani segnati da antichi forti utilizzando i terreni militari disponibili.

È dunque partendo da questi dati significativi che il progetto ha potuto prendere forma. La realizzazione della nuova stazione TGV ai confini della città, in prossimità della vecchia stazione Saint-Sauveur, avrebbe permesso la creazione di un centro direzionale moderno, facendo evolvere l'immagine della città provata dalla crisi del tessuto industriale tradizionale. Rem Koolhaas si è basato principalmente sulle trasformazioni delle infrastrutture ferroviarie e autostradali, pensando che il progetto dovesse far proprie le costrizioni di questo reticolare complesso di comunicazioni e valorizzarne il potenziale.

Il percorso in linea retta del TGV anda-

va a urtare i diversi tracciati curvi dell'autostrada, della circonvallazione e degli svincoli. I limiti delle infrastrutture – particolarmente con lo spostamento della circonvallazione – sono stati oggetto di una profonda ristrutturazione. L'autostrada abbassata ha permesso di recuperare uno spazio pedonale. I parcheggi, collegati direttamente con stazione e autostrada, hanno ridotto il flusso delle strade in superficie. Se certi connettori hanno dovuto essere eliminati o spostati per poter costruire, rimane il fatto che le infrastrutture hanno aiutato a organizzare il progetto.

Spirito ed estetica di un frammento di città

Al di là della ristrutturazione delle infrastrutture, Rem Koolhaas si è impegnato a infondere uno spirito ed una estetica urbana a questa parte nuova della città. Il suo lavoro sullo zoccolo della stazione TGV organizza l'insieme come un edificio, studia il funzionamento e l'organizzazione delle diverse unità e presta un'attenzione particolare alla loro interfaccia. Il metodo di concezione topologica e dinamica si basa su un diagramma di flussi e di viste che legano le diverse unità, e sui rapporti tra sin-

goli progetti e il progetto di insieme. Rem Koolhaas ha lavorato la linea del cielo che disegna la stazione così come i rapporti di contiguità verticale che uniscono i tunnel dei binari del TGV con gli edifici.

L'architettura di insieme si delinea progressivamente a filo di una definizione dell'articolazione dei diversi oggetti con i vuoti, in termini di flusso di movimenti, di vedute interne ed esterne. Ma il progetto si ferma all'essenza delle cose: non c'è definizione né della struttura né dei materiali. Questo lavoro viene lasciato agli architetti operativi che dovranno gestire gli aspetti quantitativi e materiali dei programmi definitivi (superfici, materiali, costi ...).

Il lavoro sull'architettura implica generalmente una riflessione sull'aspetto materiale, sulle strutture e sui colori per dare corpo alle forme. Rem Koolhaas non si occupa di queste categorie nel progetto di Euralille, si interessa innanzitutto alle articolazioni degli elementi tra loro e lascia queste scelte ai progettisti incaricati della realizzazione delle diverse componenti del progetto. Questi elementi, seppure astratti, sono messi in rapporto come strumenti tangibili di intervento: il lavoro di coordinamento risiede – infatti – in questo sforzo di esplicitazione attraverso l'immagine delle modalità di dialogo e del relazionarsi delle forme e dei dispositivi di un progetto.