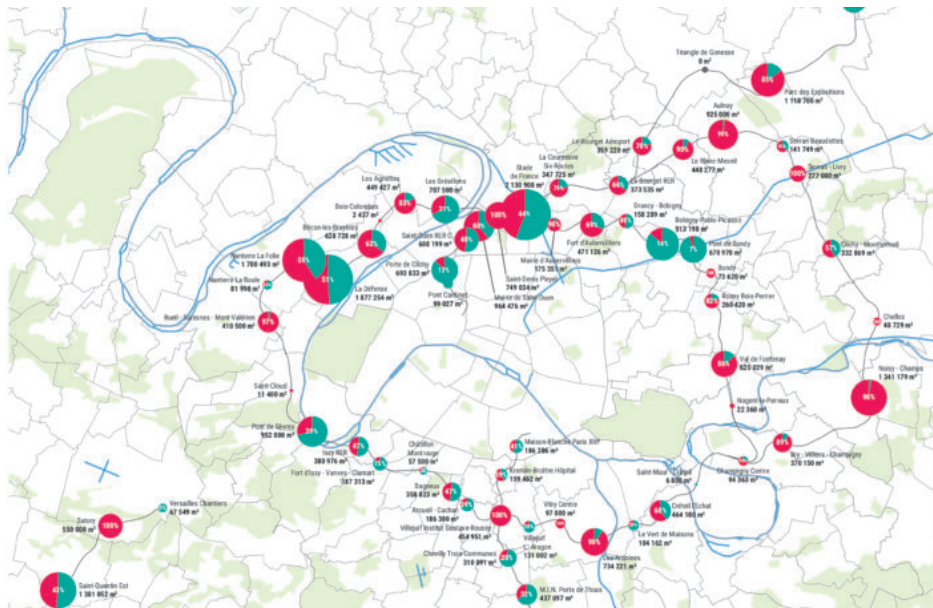




Grand Paris Express: se 68 stazioni vi paiono poche...

Le responsabili dell'Atelier parisien d'urbanisme fanno il punto sulla grande rete infrastrutturale e gli annessi progetti di trasformazione urbana che stanno prendendo forma intorno alla capitale francese

PARIGI. In un momento in cui la realizzazione del [Grand Paris Express](#) sta dando un impulso decisivo alla capitale francese, l'[Atelier parisien d'urbanisme](#) (APUR), istituito dal Consiglio di Parigi a partire dal 1967, è uno strumento prezioso per tutti gli attori territoriali coinvolti. **Dominique Alba** (architetta, direttrice generale dal 2012) e **Stéphanie Jankel** (urbanista, direttrice degli studi Habitat, economia, commerci) c'illuminano su questi cambiamenti e, in particolare, su quelli in corso intorno alle 68 nuove stazioni di una rete che, con i suoi 200 km di nuove linee, aprirà entro il 2030 un servizio periferico circolare che si attende da 40 anni.

Qual è la missione di APUR?



Dominique Alba: APUR è un luogo di studio e condivisione della conoscenza che documenta, analizza e immagina gli sviluppi urbani e sociali di Parigi e della grande area metropolitana. Il nostro lavoro spazia dai database alla cartografia, dalla conoscenza in funzione di una città sostenibile alla trasformazione dei territori. APUR riunisce oggi 29 partner, comunità, strutture tecniche, enti pubblici; i due più recenti sono Ademe, un'agenzia di transizione energetica che si occupa di rifiuti ed energia in ambito edilizio, e l'ente di sviluppo pubblico La Défense, che desidera essere sostenuto nella sua strategia di sviluppo. I nostri campi di attività

sono multitematici e possono assumere varie forme, tra cui l'animazione di osservatori come quelli sui quartieri delle stazioni, istituiti nel 2015, e l'osservatorio economico fondato nel 2020, a seguito della crisi Covid-19.

Le 68 stazioni del Grand Paris Express apriranno tra il 2024 e il 2030: quale sarà l'impatto di questa rete?



Stéphanie Jankel: Questa rete – essenzialmente sotterranea a parte la linea 18 in superficie sull’altopiano di Saclay – è un’azione strutturante per la Grande Parigi, di cui rappresenta la trasposizione fisica. Stabilendo complementarietà con quanto esiste, la riduzione dei tempi di viaggio dà a tutti i residenti la possibilità di pari accesso ai servizi. Tuttavia, una rete di trasporti non cambia tutto. Deve essere accompagnata da aggiustamenti. Le nuove stazioni e lo sviluppo dei loro quartieri generano un effetto massa capace di creare e disseminare flussi.

D.A.: Grand Paris Express sta creando una rete che articolerà lo storico sistema radiale con un sistema anulare tangenziale e fornirà a tutti i residenti metropolitani l’accessibilità ogni mezz’ora tra lavoro, casa e offerta culturale, salute e servizi. L’altopiano di Saclay sarà a mezz’ora dal centro di Parigi ma, al di là di questo risparmio di tempo, l’accelerazione del telelavoro consente di prevedere altri sviluppi sui quali potranno inserirsi nuove politiche pubbliche. Ad esempio, ridurre la pressione sui trasporti pubblici funzionerà solo se il telelavoro sarà ben organizzato con la creazione di spazi di lavoro vicini alle abitazioni, e con una riflessione su stili di vita adeguati a ritmi meno vincolati rispetto al tradizionale modello “metropolitana-lavoro-casa”.

In che modo le stazioni avvicinano quartieri attraenti per le imprese e nuovi residenti? Come si affronta i temi della diversità sociale e della riduzione delle disuguaglianze?

D.A.: L’osservatorio dei quartieri delle stazioni è stato avviato dall’APUR, dalla Société du Grand Paris e dal Dipartimento regionale e interdipartimentale dell’Ile de France per i servizi e la pianificazione per migliorare la conoscenza dei vari

insediamenti. Destinato principalmente ai funzionari eletti, misura i cambiamenti urbani e sociali che questi quartieri sono chiamati a vivere e le dinamiche di costruzione di alloggi, sviluppo economico e transizione energetica. Per confrontare i cambiamenti legati ai progetti urbanistici di questi 68 nuovi quartieri attorno alle stazioni, molto diversi per contesto e identità, abbiamo adottato un perimetro entro un raggio di 800 metri da ciascuna stazione, una distanza percorribile a piedi. Gli indicatori utilizzati sono legati alla densità, alla valutazione della centralità attorno alle future stazioni, al loro clima urbano e paesaggistico, allo sviluppo demografico e sociale, alla mobilità, agli spazi pubblici e all'ambiente. I 353 progetti di sviluppo localizzati nei 68 quartieri delle stazioni rappresentano oltre 32 milioni di mq, di cui circa 20 restano da realizzare. Su 12.000 ettari, 700 si trovano all'interno del perimetro di 800 metri. 35 distretti riguardano stazioni consegnate dal 2025 e 33 distretti quelle che saranno consegnate entro il 2030. Abbiamo notato che i distretti della stazione nell'est della metropoli si stanno sviluppando meno velocemente di quelli della grande metà occidentale, che vanno dalla pianura di Saint-Denis all'altopiano di Saclay passando per La Défense, più frequentata dagli attori immobiliari. Questa dinamica edilizia anticipa la maggior accessibilità legata all'arrivo della metropolitana nella maggior parte dei quartieri. Tutti questi progetti realizzati da diversi attori hanno in comune l'insufficiente dotazione di spazi pubblici e la necessità di rafforzare i legami con ciò che già esiste e con altri progetti che si stanno sviluppando attorno. Sono in corso discussioni con gli attori locali per migliorare la qualità degli spazi pubblici, l'assorbimento dei tagli urbani e l'occupazione dei piani terra al fine di promuovere percorsi piacevoli, garantendo la continuità ciclo-pedonale.

S.J.: Poiché l'edilizia abitativa rimane un tema essenziale delle politiche pubbliche, con una programmazione del 42% di superfici dedicate, di cui il 30% a fini sociali, i progetti devono aiutare a vincere questa grande sfida migliorando la diversità dei settori in cui sono inseriti. Tuttavia, questo mix funzionale è talvolta difficile da

configurare. I progetti per la linea 15 Ovest sono prevalentemente terziari, quelli per la linea 15 Sud presentano un po' più di abitazioni, mentre sulla linea 17 per l'aeroporto Charles de Gaulle domina il terziario. 25 di questi distretti daranno accesso a un gran numero di posti di lavoro tramite un viaggio di 45 minuti con i mezzi pubblici. I grandi poli terziari come La Défense o Marne La Vallée diventeranno più accessibili a un maggior numero di abitanti.

Le stazioni sono quindi rappresentative di una diversità di contesti.

D.A.: Integrando la rete esistente, si rafforza il movimento policentrico che questo anello di 68 stazioni sta impostando sulla metropoli, dove nuove centralità rafforzeranno quelle esistenti. Diverse stazioni si trovano in quartieri non serviti da mezzi pubblici pesanti e strutture di tipo ferroviario. Per la sua posizione strategica, all'incrocio dei due comuni e in facile corrispondenza con il tram e le varie linee di autobus che servono la capitale, le università e altre agglomerazioni della Grande Parigi, il caso di Clichy-Montfermeil è tra quelli che suscita più speranze. I lavori alla stazione di Bagneux e dintorni sono già a buon punto. La stazione Champigny Centre trova invece uno spazio molto ristretto nel cuore della città. La stazione Vitry Centre emerge in uno spazio verde nel cuore di un quartiere già consolidato, mentre a Rueil Suresnes Mont Valérien la nuova stazione è al centro di un progetto di eco-quartiere urbano. In corrispondenza di molte linee di trasporto, la linea 16 e le sue 10 stazioni collegheranno la pianura di Saint-Denis ai confini della Seine-et-Marne per migliorare la vita quotidiana degli abitanti dell'est di Parigi e migliorare la loro accessibilità ai poli del lavoro.

Lo shock sanitario del Covid-19 sta cambiando le prospettive: molti abitanti desiderano trovare più spazio in periferia...

D.A.: La politica di promozione delle aree metropolitane ha permesso l'avvio di un riequilibrio territoriale in Francia. Se la crisi pandemica ha evidenziato una tendenza

che si è manifestata negli ultimi anni con una regolare diminuzione della popolazione dei settori iperdensi (a Parigi, -0,5% ogni anno), non sono ancora disponibili dati per confermare quanto evidenziato dalla stampa, vale a dire un esodo dei parigini e lo svuotamento degli uffici. Assistiamo invece a semplici aspettative che vanno di pari passo con la condivisione degli spazi pubblici, la tendenza a lasciare Parigi con il secondo figlio per trovare conforto e una maggiore attenzione ai ritmi di vita. Troviamo in Ile de France una grande diversità di tipologie di habitat che soddisfano altrettanti stili di vita e sappiamo che alcune famiglie continuano a lasciare la provincia a beneficio della regione parigina, attratte dall'offerta di posti di lavoro e dall'attrezzatura didattica.

In che modo l'evoluzione della produzione cartografica alimenta il vostro lavoro con l'arrivo massiccio di dati e lo sviluppo della tecnologia digitale e dell'intelligenza artificiale?

D.A.: L'emergenza Covid-19 ci ha portato a osservare il tasso di utilizzo degli edifici sulla base d'informazioni come il consumo di acqua potabile, gli uffici non occupati o i rifiuti prodotti. Abbiamo in programma di costruire un nuovo tipo di osservazione basato su analisi di big data e nuovi database. Quando la stampa si nutre di un'immediatezza che è anche quella degli strumenti digitali, si privilegiano le osservazioni sul lungo periodo, che è quello della città.

S.J.: Aspetti che non sono cambiati da 50 anni ci consentono di registrare gli sviluppi a lungo e a breve termine per incorporare feedback e analizzare i dati alla luce di questi sviluppi.

[LEGGI L'ARTICOLO IN LINGUA ORIGINALE](#)

Si ringrazia la [Société du Grand Paris](#) per la concessione a titolo gratuito delle immagini

About Author



Christine Desmoulins

Giornalista e critica di architettura francese, collabora con diverse riviste ed è autrice di numerose opere tematiche o monografiche presso diverse case editrici. E' anche curatrice di mostre: in particolare «Scénographies d'architectes» (Pavillon de l'Arsenal, Parigi 2006), «Bernard Zehrfuss, la poétique de la structure» (Cité de l'Architecture, Parigi 2014), «Bernard Zehrfuss, la spirale du temps» (Musée gallo romain di Lione, 2014-2015) e «Versailles, Patrimoine et Création» (Biennale dell'architettura e del paesaggio, 2019). Tra le sue pubblicazioni recenti: «Un cap moderne: Eileen Gray, Le Corbusier, architectes en bord de mer» (con François Delebecque, Les Grandes Personnes et Editions du Patrimoine, 2022)

[See author's posts](#)

[!\[\]\(8d0f0e0fe25b320c33272c52aec1fbca_img.jpg\) Condividi](#)