il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Le battaglie del Grand Paris: un dialogo tra sordi

Quando Nicolas Sarkozy lanciò nel 2007 la consultazione internazionale del Grand Paris, si capì subito che una stagione di profonde ricomposizioni si stava aprendo nel paesaggio istituzionale e progettuale della regione capitale. Il presidente, con questa decisione, non solo faceva del Grand Paris la sua *grande oeuvre* per Parigi, come Mitterrand il Louvre o Chirac il museo di Quai Branly, ma cercava anche di mettere in difficoltà i suoi rivali socialisti della Regione Ile de France e del Comune di Parigi. In effetti, nell'arco di tre anni tante cose sono cambiate, e a maggio scorso il Parlamento ha votato una legge speciale per il Grand Paris. Ma non si è ancora costruito quasi nulla e le grandi battaglie preparatorie di questo cantiere miliardario durano ancora.

Il primo grande conflitto è legato alla natura stessa del potere tecnico in Francia. Oppone l'apparato statale tecnocratico alla sfera degli architetti privati, a cui era stato chiesto, con una mossa inedita, di riflettere sul futuro della metropoli. Il giorno stesso della presentazione delle proposte degli architetti alla Cité de l'Architecture, gli ingegneri ministeriali avevano, senza nessuna concertazione, pubblicato il tracciato di una nuova linea di trasporto nelle *banlieues*, ovviamente incompatibile con il lavoro delle équipe internazionali (cfr. «Il Giornale dell'architettura», n. 72, aprile 2009). Dopo le dimissioni del Segretario di Stato Christian Blanc quest'estate, neanche capace di far finta di aprire un dialogo, si è pensato che si andasse verso un compromesso. Agli ingegneri dello Stato le infrastrutture, agli architetti la rigenerazione di alcune zone della periferia. Senza però tenere conto di un altro conflitto, ancora tutto da risolvere: quello che oppone lo Stato centrale alla Regione, ente teoricamente responsabile della pianificazione dei trasporti nello schema istituzionale francese attraverso il Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Stif). Nessun dialogo in vista neanche a questo livello: il 30 settembre si sono aperti i lavori di due commissioni separate, una sul progetto statale e una su quello regionale di «Arc express». I soldi, ovviamente, basteranno (forse) per un solo progetto, e un giorno o l'altro si dovrà aprire un confronto.

Nel frattempo, Sarkozy ha aperto a settembre un terzo fronte: ha deciso il trasloco di diverse prestigiose Scuole d´Ingegneria (*grandes écoles*) nella futura zona tecnologica di Saclay, vista come una specie di Silicon Valley alla francese. Questo non poteva che suscitare violente reazioni da parte del Comune di Parigi, così privato di luoghi di formazione delle *élites* che fanno

parte dell'identità del suo *quartier latin*. Senza parlare del fatto che il concetto stesso di Saclay è in flagrante contraddizione con lo spirito iniziale del Grand Paris: quello di distribuire meglio le funzioni nell'agglomerato urbano. Ancora una volta, come alla Défense, lo Stato centrale tende a pianificare una zona di eccezione urbana per concentrarvi al di fuori delle regole ordinarie della democrazia territoriale un insieme di funzioni strategiche.
Agli architetti, ovviamente non esenti da conflitti interni per l'attribuzione di zone dove applicare i principi presentati durante la consultazione internazionale, non resta che cercare di astrarsi da questo difficile contesto. Il più agile per ora è senz'altro stato Jean Nouvel, che è riuscito a fare approvare il suo progetto di «Isola di tutte le arti» per l'Ile Seguin (ex fabbrica della Renault il cui sito, dopo le demolizioni, ha già visto abortire, tra gli altri, il progetto di Tadao Ando per la Fondazione Pinault). Per il resto, si sa che Christian de Portzamparc lavora alla riqualificazione urbana della zona di Le Bourget, e che Finn Geipel e Giulia Andi stanno operando sui quartieri di Clichy-Montfermeil e della *banlieue* nord-est. Resta da sperare che da tutti questi conflitti nasca una soluzione che possa rimettere al centro delle riflessioni il tema che era stato unanimemente sottolineato durante le prime fasi: il modo di migliorare la vita quotidiana degli abitanti delle *banlieues*.

About Author

Denis Bocquet

Nato nel 1970 a Grenoble, ha studiato a partire dal 1990 presso l'Ecole normale supérieure di Fontenay Saint Cloud, si è laureato nel 1992 alla Sorbona e ha poi conseguito il dottorato di ricerca. È docente ordinario di Storia e teoria dell'architettura e dell'urbanistica presso l'Ecole nationale supérieure d'architecture di Strasburgo. Ha vissuto e insegnato a Firenze, Roma, Aix-en-Provence, Dresda, Tours e Parigi. Scrive per «Il Giornale dell'Architettura» sin dalla nascita della testata, nel 2002. Dal 2004 vive a Berlino.
See author's posts

Condividi