

APRIL / JUNE 2022



MAGAZINE FOR THE CULTURE  
OF INDOOR PLANNING, ARCHITECTURE,  
INNOVATION AND DESIGN



MULTIFUNCTIONAL DESIGN:  
**CONFERENCE CENTRE  
PADUA**  
KENGO KUMA

ART AND ARCHITECTURE:  
**LONGXI ART MUSEUM**  
FAX ARCHITECTS

HUMAN CENTRED ARCHITECTURE:  
**MAGGIE'S SOUTHAMPTON**  
AMANDA LEVETE

EXHIBITION SPACE:  
**WILD STONE AND TERRACOTTA**  
AMELIA TAVELLA

GUEST ARCHITECTS:  
ARW  
LDA.IMDA

**RE:MAKING CITY**

ISSN 11970-9250



€ 9,00 Italy only - € 15,00 A - € 13,00 B - € 15,00 D - € 10,00 E - € 15,00 F - € 13,00 NL - € 10,00 P - € 11,00 UK - SEK 175,00 S - CHF 17,00 CH



## Paris Métropole

Nel quinquennio 2020-2025 la metropoli parigina ha vissuto e vivrà un susseguirsi di eventi e progetti capaci di cambiare profondamente la conurbazione dell'Ile-de-France nel suo funzionamento e negli equilibri territoriali. La riorganizzazione e le accelerazioni che vedremo sul territorio produrranno cambiamenti radicali. Nel 2020, pandemia e confinamento hanno imposto il telelavoro, sono esplosi i *click and collect* e i *dark store* - supermercati pensati per la vendita online e la consegna - che hanno accelerato la digitalizzazione dei servizi pubblici. Questo momento è stato anche quello della connessione di tutti gli attori della città attraverso la realizzazione di una filiera solidale, di produzione locale con la costruzione di progetti che prima sarebbero stati di difficile realizzazione, come le piste ciclabili *coronapistes*. Nel 2024 Parigi ospiterà i Giochi Olimpici e Paralimpici nel dipartimento di Seine Saint Denis, anagraficamente il più giovane di Francia, con un alto tasso di disoccupazione, e il primo per popolazione immigrata. I giochi saranno l'occasione per creare una dinamica positiva in questo territorio, stimolando l'emergere di opportunità innovative e trasformazioni sostenibili con la realizzazione non solo di strutture di servizio ma anche di un numero elevato di unità abitative. Poi, nel 2025 ci sarà l'apertura della linea del GPE (Grand Paris Express), che modificherà la mobilità dei residenti dell'Ile-de-France e genererà nuove microcentralità in relazione alle nuove stazioni. La trasformazione della città può essere vista da diverse angolazioni, in primis quella del territorio, mettendo in discussione la questione di quale fosse realmente il perimetro della città. Si possono individuare scale dimensionali che corrispondono a comunità territoriali amministrative, e non necessariamente geografiche. Su queste riteniamo si giochi la lettura della città metropolitana e su queste leggiamo i suoi futuri cambiamenti. Tra i fattori di cambiamento c'è l'*analisi dei flussi migratori*, per cui, secondo un sondaggio condotto dall'Istituto regionale di Parigi nel 2021, il 38% dei residenti dell'Ile-de-France prevede di cambiare alloggio a breve. Come evolve in rapporto a ciò la struttura sociale e morfologica delle città, come avvengono le modalità di integrazione/esclusione, quali le modalità di costruzione e gestione delle città, sempre in ritardo rispetto alla società? Mentre lo sviluppo sta procedendo con standard, regole, programmi, linee di bilancio e piani generali, la società cambia, con eventi urbani, culturali, reti sociali, molteplici forme di partecipazione, orti condivisi, sovvenzioni fai-da-te, pasti di vicinato, autocostruzione, democrazia partecipativa, impegno associativo, rinnovamento, risorse condivise. Riteniamo che un'analisi sia necessaria per comprendere meglio la situazione dei flussi migratori, capire come facilitare le scelte degli utenti attraverso la tecnologia, cogliere l'andamento del mercato immobiliare, analizzare i trasporti attuali e quelli del futuro della City e capire come possiamo limitare il trasporto tra il luogo di lavoro e l'alloggio. Un obiettivo condiviso per facilitare le scelte degli utenti è quello di consentire loro di avere una visione e un'esperienza unificata e coerente dei servizi di mobilità nella regione, ma anche di perfezionare la conoscenza del territorio per guidare le politiche di mobilità attraverso l'acquisizione dei dati necessari per il loro funzionamento. Sebbene l'obiettivo principale sia promuovere il trasporto pubblico, non possiamo non considerare l'auto, che rimane, per molti residenti dell'Ile-de-France, un mezzo di trasporto essenziale.

Per quanto riguarda il mercato immobiliare nella Grande Parigi, per la prima volta in più di vent'anni, i prezzi degli alloggi sono rimasti quasi invariati, mentre sono in forte aumento al di fuori del nucleo storico, nelle periferie interne e soprattutto esterne, dove il prezzo degli appartamenti è aumentato tra il 4,0% e il 5,0%. Nel settore trasporti, dal 2030 la metropoli sarà dotata di un'infrastruttura di trasporto pubblico che integrerà la rete esistente, in particolare consentendo spostamenti da periferia a periferia senza passare per il centro di Parigi. Si tratta della realizzazione delle quattro linee del *Grand Paris Express* e della linea 14 della metropolitana, estesa a nord e a sud, attorno alla quale sarà strutturato lo sviluppo urbano dell'Ile-de-France nei prossimi decenni. La costruzione di questa infrastruttura di trasporto pubblico, unita al controllo del territorio intorno alle stazioni, creerà le condizioni per un significativo aumento dell'offerta di alloggi, attrezzature e servizi. Con oltre 200 km di binari realizzati e 68 nuove stazioni, il *Grand Paris Express* è anche un progetto di punta della transizione ecologica, che deve offrire un'alternativa seria ed efficace ai viaggi individuali e automobilistici per i residenti dell'Ile-de-France. A Parigi come nella Metropoli della Grande Parigi, la *carbon neutrality* entro il 2050 è un obiettivo ampiamente condiviso. Il percorso da intraprendere richiede profondi cambiamenti alla città esistente e ai suoi principali servizi urbani per dimezzare il consumo energetico, decarbonizzarlo, ridurre la dipendenza energetica con una significativa produzione locale - 20% di produzione locale a Parigi nel 2050 - trasformare anziché abbattere, re-impermeabilizzare il suolo e favorire così la gestione in situ per alleggerire il sistema igienico-sanitario favorendo al contempo il raffreddamento della città. Infine, si tratta di preservare e valorizzare questi sistemi ereditati, ibridandoli al fine di ottimizzarli con una gestione, ove possibile, più locale. Questi sviluppi richiedono spazi per ospitare nuove costruzioni: luoghi per ospitare stazioni di scambio termico, per il rifornimento di carburante, la produzione di energia, ma anche luoghi per riparare, riutilizzare, riciclare, smistare e recuperare i nostri beni e i materiali, o per ottimizzare le catene di approvvigionamento. Questi nuovi *oggetti* urbani potranno così costituire una nuova rete di stazioni di servizio urbano. La città è così diversificata e le risposte devono essere adattate alle varie tipologie urbane. Lo sviluppo di una strategia energetica territoriale prevede anche la considerazione delle tipologie urbane nelle loro specificità, con abitazioni inclini a tendere all'autonomia energetica, alloggi collettivi che beneficerebbero di circuiti energetici locali integrati da grandi reti, edifici commerciali che potrebbero fungere da pali urbani per il loro ambiente. Al di là delle nuove esigenze legate a progetti di ogni tipo, l'attuale transizione ecologica richiede nuovi usi, nonché un funzionamento più unito ma complesso di questi sistemi. La decarbonizzazione delle energie favorisce così l'elettrificazione di gran parte degli usi - mobilità, digitale in particolare - con la necessità delle relative apparecchiature, come hub di rifornimento, data center... L'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra comporta, al di là delle interdipendenze esistenti, il rafforzamento della coerenza complessiva di questi sistemi e delle loro interazioni per valorizzarne e ottimizzarne le caratteristiche specifiche, limitando al contempo gli investimenti. È necessario, dove possibile, alleggerire la rete elettrica, favorendo l'utilizzo di altre energie. La città

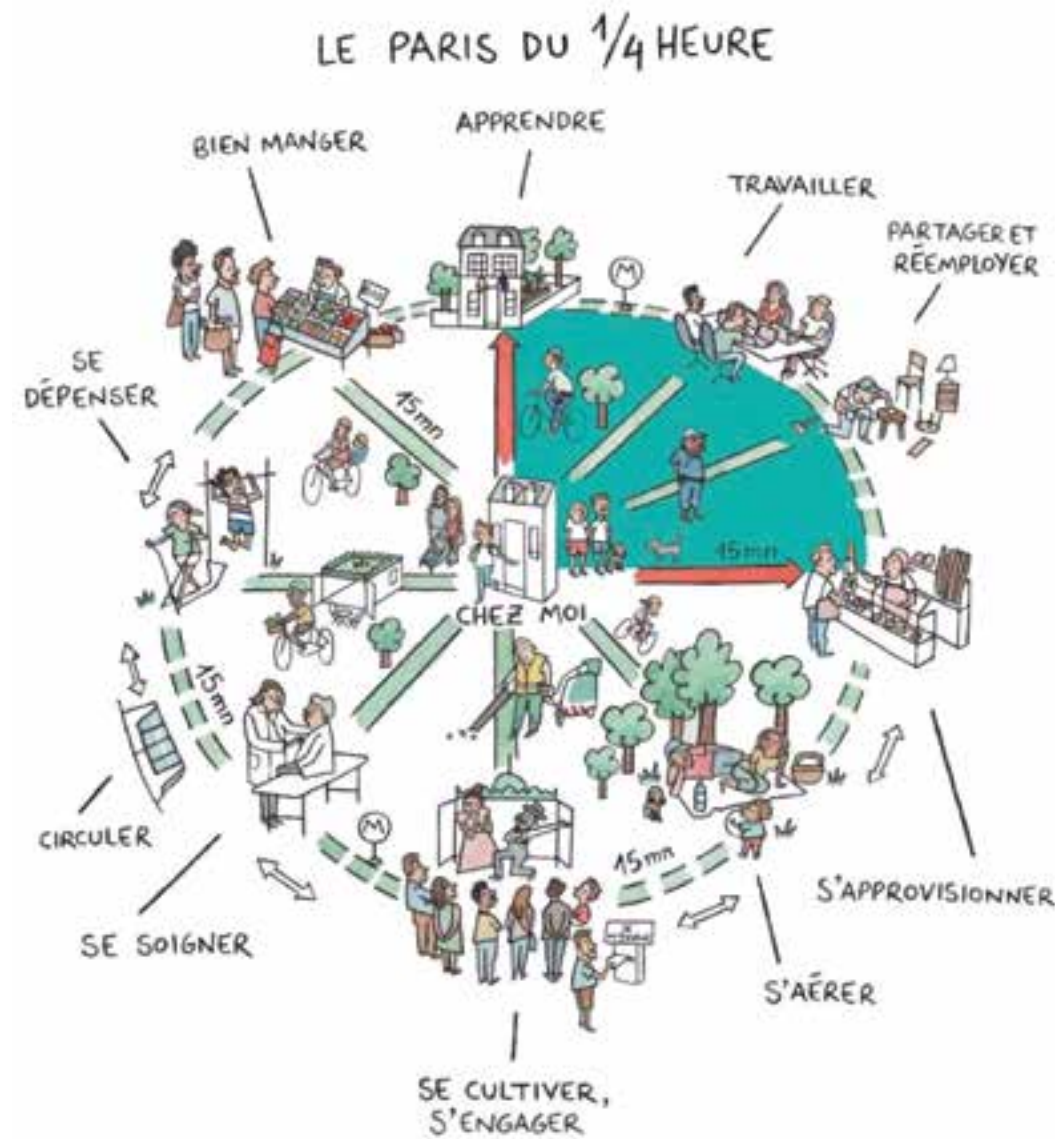


di Parigi sta attualmente lavorando alla stesura del suo Piano Urbanistico Locale, che definisce le principali linee guida di sviluppo e regola le costruzioni in città. Per la collettività, gli obiettivi di questo nuovo PLU, che la città vuole bioclimatico, sono i seguenti:

- Una città inclusiva e unita, che preserva la diversità dei quartieri e l'uguaglianza sociale.
- Una città con patrimonio e paesaggio preservati, con il rafforzamento della tutela del patrimonio e la trasformazione degli edifici esistenti.

- Una città sostenibile, virtuosa, resiliente e priva di emissioni di carbonio, incoraggiando la sobrietà del carbonio e l'efficienza energetica.
- Una città attraente e produttiva con la promozione di nuovi progetti innovativi.
- Una città ridisegnata su scala metropolitana.





In the five-year period 2020-2025, the Parisian metropolis experienced and will experience a succession of events and projects capable of profoundly changing the Ile-de-France conurbation in its functioning and territorial balance. The future reorganization and accelerations on the territory will produce radical changes. In 2020, pandemic and confinement have spurred the extension of teleworking and *click and collect* and dark stores - supermarkets conceived for online sales and delivery - have exploded and have accelerated the digitization of public services. It was also the moment of the connection of all the actors of the city through the creation of a solidarity chain and of a local production with the completion of projects that previously would have been difficult to implement, such as the *coronapistes* cycle paths. In 2024 Paris will host the Olympic and Paralympic Games in the administrative department of Seine Saint Denis, the youngest in France, with a high unemployment rate and with the highest number of immigrant populations. The Games will be an opportunity to establish a positive dynamics in this area, by stimulating the creation of innovative opportunities and sustainable transformations with the construction not only of service structures but also of a large number of housing units. Then, in 2025, the GPE (Grand Paris Express) line will be opened, which will modify the mobility of the residents of Ile-de-France and will generate new micro-centralities in relation to the new stations. The transformation of the city can be regarded from different angles, first of all that of the territory, by

questioning the debate on the real perimeter of the city. We can identify dimensional scales corresponding to administrative, and not necessarily to geographic, territorial communities. We believe that they will define the metropolitan city and on them we see its future changes. Among the factors of change there is the *analysis of migration flows*, for which, according to a survey conducted by the Regional Institute of Paris in 2021, 38% of the residents of Ile-de-France plan to change accommodation soon. How does the social and morphological structure of cities evolve in relation to this, how do the integration/exclusion methods work, which are processes to construct and manage the cities, always lagging far behind society? While growth is happening with standards, rules, programs, budget lines and master plans, society is changing, with urban and cultural events, social networks, multiple forms of participation, shared gardens, DIY grants, neighborhood meals, self-construction, participatory democracy, associative commitment, renewal, shared resources. We believe we need an analysis to better understand the situation of migratory flows, to know how to facilitate the user choices through technology, to grasp the trend of the real estate market, to study the current and future transport of the City and to understand how we can limit transportation between workplace and accommodation. A shared aim to facilitate the users' choices is to allow them to have a unified and coherent vision and experience of the mobility services in the region, but also to improve the knowledge



Credits: images are courtesy of © Apur  
- Atelier parisien d'urbanisme -  
Paris Urbanism Agency.

of the territory so to guide the mobility policies by means of the acquisition of the data necessary for their functioning. Although the main objective is to promote the public transport, we cannot fail to consider the car, which remains, at least for many residents of Ile-de-France, an essential means of transport. As for the real estate market in the Greater Paris, for the first time in more than twenty years, housing prices have remained almost unchanged, while they are rising sharply outside the historic core, in the inner and outer suburbs, where the price of the apartments increased between 4.0% and 5.0%. In the transport sector, from 2030 the metropolis will have a public transport infrastructure that will integrate the existing network, making it possible to move from suburbs to suburbs without passing through the center of Paris. It will include the four lines of the *Grand Paris Express* and the metro line 14, extending north and south, around which the urban development of Île-de-France will be structured in the coming decades. The construction of this public transport infrastructure, combined with the control of the territory near the stations, will create the conditions for a significant increase in the supply of accommodation, equipment and services. With over 200 kilometers of additional tracks and 68 new stations, the Grand Paris Express is also a core project of the ecological transition, which must offer a serious and effective alternative to individual and car travel for the residents of Ile-de-France. In Paris as in the Greater Paris Metropolis, *carbon neutrality* by 2050 is a widely shared goal. The path to be taken requires profound changes to the existing city and to its main urban services in order to halve energy consumption, to decarbonize it, to reduce energy dependence with significant local production - 20% local production in Paris by 2050 - to transform rather than demolish, to re-waterproof the soil, thus favoring on-site management to lighten the sanitation system and to favor the cooling of the city. Finally, we must preserve and enhance these inherited systems by hybridizing them in order to optimize them by means of a more local management, where possible. This process requires spaces to accommodate new constructions: places to house heat exchange stations, places for refueling, for energy production, but also places where to repair, reuse, recycle, sort and recover goods and materials or to optimize supply chains. These new urban *objects* will thus form a new network of urban service stations. The city is very diverse and the answers must be adapted to the various urban typologies. Even the development of a territorial energy strategy has to consider the different urban typologies in their specificity, with houses that tend towards energy autonomy, collective housing that would benefit from local power systems combined with large power networks and commercial buildings that could serve as

urban poles for their environment. In addition to the new needs related to projects of all kinds, the current ecological transition requires new uses, as well as a more united and complex functioning of these systems. The decarbonisation of energy system thus favors the electrification of most uses - mobility, digital in particular - with the need for related equipment, such as supply hubs, data centres... The objective of reducing greenhouse gas emissions entails, in addition to the existing interdependencies, the strengthening of the overall coherence of these systems and their interactions to enhance and optimize their specific characteristics, while limiting the investments. Where possible, it is necessary to lighten the load on the power grid, favoring the use of other energies. The city of Paris is currently working on the drafting of its Local Urban Plan, which establishes the main development guidelines and regulates construction in the city. For the community, the objectives of this new LUP, which the city wants to be bioclimatic, are the following:

- An inclusive and united city, which preserves the diversity of neighborhoods and the social equality.
- A city with preserved heritage and landscape, with an enhanced heritage protection and the transformation of the existing buildings.
- A sustainable, virtuous, resilient and carbon-free city, encouraging carbon sobriety and energy efficiency.
- An attractive and productive city with the promotion of new innovative projects.
- A city redesigned on a metropolitan scale.

#### BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAPHY

- Paris Projet n°46 - la ville essentielle, 2021, ATELIER PARISIEN D'URBANISME.
- Paris Projet n°43 - Atlas du Grand Paris, 2013, ATELIER PARISIEN D'URBANISME.
- Paris Projet n°39 - Une petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, 2009, ATELIER PARISIEN D'URBANISME.
- Paris Projet n°38 - Regards croisés métropoles européennes, 2007, ATELIER PARISIEN D'URBANISME
- Conditions de vie et aspirations des franciliens en 2021, 2022, Institut Paris Région.
- L'inventaire des réinventer, 2<sup>e</sup> Edition 2020, CITY Linked, Catherine SABBAH.