

BOOK ANALISI

INDICE PARZIALE

01	Premessa.....	2
	A. Obiettivi del bando di concorso.....	3
	B. Criteri di design.....	3
	C. Consegna e giuria.....	3

IL "CHAMPAGNE BAR" & LA STORIA DEL SUO SVILUPPO.....5

01	Evoluzione storica del bar.....	7
	A. Definizione.....	7
	B. Genesi del bar.....	7
	C. Evoluzione del concetto.....	7
	D. Significato attuale.....	8
02	Il concept di "Bar a...".....	9
	A. Definizione.....	9
	B. Il banco.....	9
	C. Il bar, in fretta.....	9
	D. Bar a lusso?.....	9
03	L'architettura odierna del bar.....	10
	A. Lo spazio interno.....	11
	B. Il ruolo del banco nel bar.....	12
04	I Champagne Bar nel mondo.....	13

INQUADRAMENTO GEO-MORFOLOGICO.....17

01	Localizzazione dell'area.....	18
	A. La città di Parigi.....	19
	B. I flussi d'acqua a Parigi.....	19
	C. La Senna.....	21
	D. La <i>Rive Droite</i>	21
	E. Il lotto di progetto.....	22
02	Morfologia della zona estesa.....	26
03	Morfologia delle sponde.....	29
	A. Diverse tipologie di sponde.....	29
	B. Caso specifico del <i>Port du Louvre</i>	30

INQUADRAMENTO STORICO.....35

01	Evoluzione storica della città.....	36
	A. Prima presenza umana.....	37
	B. Il periodo romano.....	37
	C. Medioevo.....	37
	D. I tempi moderni, ovvero l'apice degli argini.....	39
	E. I tempi attuali.....	40
02	Storia del "Pont Des Arts".....	42
	A. La sua edificazione e le sue vicissitudini.....	42
	B. Racconto fotografico.....	42
03	Politiche attuale & Progetti in corso.....	46

ASPETTI SOCIO ECONOMICI & FUNZIONALI.....49

01	Layout funzionale - zona estesa.....	50
02	Layout funzionale - lungosenna.....	66
	A. Funzioni di ristorazione.....	67
	B. Caso della ristorazione itinerante su battelli.....	81
	C. Funzioni di svago.....	82
	D. Attrezzature sportive.....	83
	E. Attività culturali.....	84
03	Stato d'uso del luogo.....	86
	A. Attività effettivamente svolte al <i>Port du Louvre</i>	87
	B. Gli utenti delle sponde.....	87
04	Studio della viabilità.....	89
	A. Mezzi di trasporti dolci.....	89
	B. Mezzi di trasporto inquinanti.....	90
05	Movimenti & Accessi.....	100
	A. Percorsi dei residenti.....	101
	B. Percorsi turistici.....	101

DATI CLIMATICI & ELEMENTI NATURALI.....105

01	Condizioni climatiche.....	106
	A. Il clima di Parigi.....	107
	B. Pluviometria e vento.....	107
	C. Apporti solari.....	107
	D. Temperature.....	108
	E. Flora presente sul sito.....	108
02	L'ambito fluviale.....	109
	A. Qualità dell'acqua della Senna.....	109
	B. Variazioni del livello fluviale.....	109
	C. Le piene storiche.....	112

RILIEVO FOTOGRAFICO.....115

A.	Identità architettonica della zona.....	116
B.	Spazi Verdi.....	116
C.	Spazi aperti e piazze.....	118
D.	Lotto del progetto.....	118

Indice delle Tavole.....123

Indice delle immagini.....125

A. Obiettivi del bando di concorso

Il concorso prevede la progettazione di un "Champagne Bar" sulla darsena bassa del fiume Senna, a Parigi, vicino al romantico *Pont des Arts*.

La competizione prende in considerazione la qualità del design che deve ben integrare le funzioni richieste, la ricchezza di questa nuova area sociale nel centro Parigi, il collegamento fra l'architettura e l'acqua e anche l'importanza della sostenibilità.

Il design del progetto deve accordarsi ed essere in armonia col contesto.

Il requisiti funzionali sono i seguenti:

- Hall/ingresso.....	10 m ²
- Guardaroba.....	10 m ²
- Banco	
- Area con 20 tavole da 4 persone.....circa	150 m ²
- Area VIP chiusa per serate private.....	40 m ²
- Palcoscenico per concerti di musica Jazz.....	15 m ²
- Bagni (4 unisex, 2 per disabili)	
- Cucina/magazzino.....	20 m ²
- Spazio amministrativo.....	40 m ²
(ufficio, magazzino e spogliatoio)	
- Spazio impiantistico (caldaia, rete elettrica, ...)	
- Uscita di emergenza	
- Terrazza	

Lo spazio globale da progettare raggiunge circa 350 m².

B. Criteri di design

▷ Sistemazione interna

L'organizzazione dello spazio e la distribuzione sono libere, una volta verificati i requisiti di progetto. L'edificio deve essere contemporaneo e un'attenzione particolare sarà portata all'aspetto notturno dell'edificio, visto che le darsene sono molto utilizzate di sera, e che l'area di progetto, godendo di una vista libera, è visibile da tanti punti lungosenna. La terrazza deve anche essere

connessa al bar in modo da permettere ai clienti di vedere il tramonto.

▷ Accessi

La sistemazione degli accessi è libera, purché siano adattati ai requisiti normativi per i disabili. E' però raccomandato di mantenere la grande scala a Est, che da un accesso alla darsena alta, mentre le due piccole scalinate devono essere messe in conformità delle norme.

Possono anche essere considerati l'ormeggio dei traghetti come mezzo di accesso al locale.

C. Consegna e giuria

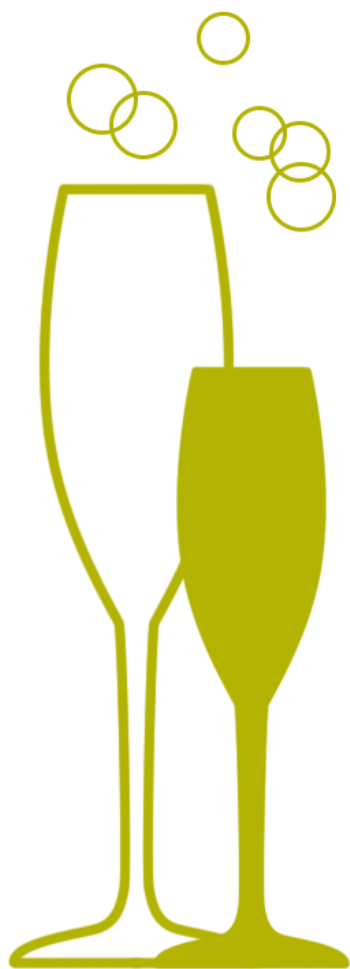
Devono essere presentate planimetrie, sezioni e renders che descriveranno l'organizzazione degli spazi, i materiali del progetto e il trattamento del contesto.

La giuria è composta da:

- *André Espinho*: architetto
- *Romain Braidà*: architetto e urbanista
- *Gemma Barton*: Designer e critica d'architettura

[AC-CA], che organizza il concorso, orchestra competizioni internazionali che stimolano la creatività e l'innovazione.

IL "CHAMPAGNE BAR" & LA STORIA DEL SUO SVILUPPO



A. Definizione

Secondo il CNRTL (*Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*), il *bar* è un neologismo, che significa “una vendita di bevande dove si consuma in piedi al banco oppure seduto su sgabelli” [CNRTL 2014]. La parola viene dall’inglese *bar* che significa fortificazione, barriera, e che all’interno del locale è rappresentata dal banco.

B. Genesi del bar

Se nel Medioevo, la taverna si trovava vicino agli edifici pubblici, amministrativi o religiosi e era all’epoca sede di incontri sociali e anche di transazioni economiche, il *bar*, invece, si afferma in Europa dal XVII secolo come negozio, e rappresenta la più piccola unità commerciale (di solito un locale accessibile direttamente dalla strada). L’ambito interno si può solitamente vedere dall’esterno attraverso una grande finestra, oppure può essere completamente aperto sul marciapiede. Questa struttura è stata ereditata dai negozi esistenti nel XVII, dove si vendeva birra e vino ai privati.

La tradizione del caffè-bar potrebbe provenire dai paesi dell’Est: i mercanti europei del XVII secolo l’avrebbero conosciuta come usanza radicata nelle principali città dell’impero ottomano (Costantinopoli, Damasco, Smirne). In quei luoghi si beveva il caffè e si fumava il narghilè in luoghi popolari e riccamente decorati, mentre in Europa, il caffè si beveva in privato.



FONTE: Sito Internet London Members (2014)

Fig. 1 Targa in commemorazione del caffè di Pasqua Rosée

Pasqua Rosée, in 1652-1653, aprì un negozio del genere a St Michael’s Alley, Londra, e ottenne velocemente notorietà e successo.

Questi locali spesso non erano frequentati dalla classe operaia quanto piuttosto dalla borghesia, che ci si ritrovava in piccoli gruppi. In Francia, le *tavernes* e le *guinguettes*, invece, erano il luogo di ritrovo delle categorie sociali meno abbienti, per le quali rappresentava uno spazio quasi domestico della vita quotidiana.

La differenza più rilevante tra questi due tipi di locali è quindi che nei caffè, si andava in poche persone, per trovare altri compagni in un luogo speciale, che si differenziava dall’ambito abitativo, mentre nelle *tavernes*, concepite come un’estensione della propria casa, si andava in gruppi estesi.

C. Evoluzione del concetto

Nel XVIII secolo, si sviluppò in Inghilterra il *Gin and Dram*, un negozio che permetteva di comprare liquori, birre e vini. E’ a quest’epoca che diviene di moda di bere bevande alcoliche come il Brandy.

In Francia, dipendentemente dalla classe sociale, il *café* poteva essere un luogo di destinazione in se, oppure un luogo di passaggio, che assumeva allora la forma di un semplice angolo fra due strade, dove si poteva entrare di un lato ed uscire dall’altro. Il banco era di solito rivestito di zinco, una particolarità che diventò poi uno standard dei *bars* dopo gli anni 1830.

In Nord America, il *bar* s’ispira dell’esempio inglese con l’uso di legno e di *mug* come nel *saloon*. Dopo il 1850 sulla costa Est, il *bar* ha un’architettura già quasi standardizzata. Le politiche contro il consumo di alcol e le limite di licenza per la vendita di alcolici provocò uno sviluppo dei *back bars*, locali clandestini. Quando la tipologia di bar diffusa nel Nord America arrivò in Europa, la sua particolare attrezzatura, che la distingueva dagli altri locali, ne fece un luogo simbolico dello stile di vita americano.

Fino al XIX° secolo, il *bar* era riservato agli uomini, mentre le donne si trovavano al *Konditorei*, cioè il negozio di pasticceria, diventato anche negozio di caffè con la nuova tendenza. I *Konditorei* erano luoghi d'incontro sociale misto, quindi aperti ad entrambi i sessi, ma dove fumare era vietato per rispetto nei confronti delle donne.

Con il passare del tempo, anche le donne furono ammesse nei caffè, e le bevande alcoliche arrivarono sui banchi. Verso la fine dell'Ottocento, l'interesse dei cittadini nelle grandi metropoli si concentrò sul design dei *cafés* e dei *bars*, la cui realizzazione permetteva agli architetti più giovani di farsi conoscere al pubblico. Alla fine del 1900, il *café* e il *bar* acquistarono anche una connotazione artistica: il design dell'interno manifestava lo stato sociale e culturale del luogo.

D. Significato attuale

Oggi il *bar* è uno spazio dedicato alla socializzazione, al tempo libero e al divertimento.

In Francia, il *café*, il *bar*, il *bistrot*, la *brasserie*, il *cabaret*, o ancora *l'estaminet* e la *taverne* hanno ormai caratteristiche molto simili: un locale dove si può bere, spesso anche mangiare o fare l'aperitivo.

E' possibile però tracciare una differenza rilevante tra il *bar* e il *café* dei nostri tempi. Nel *café*, la lista si vuole standardizzata, generalizzata: i prodotti proposti (il tè, il caffè, la cioccolata) sono più o meno uguali dappertutto, e quando si va in un *café*, non è per cercare un prodotto originale, ma piuttosto qualcosa di conosciuto, di aspettato. Nel *bar* invece, i prodotti sono specifici per ogni locale: cocktail della casa, birre artigianali, modi di presentare diversi... Tanti aspetti che rivelano un'identità propria del *bar*, e più generalmente, un'idea specifica del concetto di *bar* che si vuole sviluppare.

A. Definizione

Sviluppando, come detto prima, la caratteristica di specializzazione del bar rispetto al *café*, è nato il concetto di "bar à...".

Il "bar à ..." è una tendenza che si è sviluppata in Francia, soprattutto in ambienti urbani. Bar a unghie, a sciarpe, a crocchie, a zuppa, a scarpe, ad acqua e tanti altri hanno invaso le grandi città. I "bar à ..." toccano a tutti gli aspetti della vita quotidiana e sono soggetti di un'importante mediatizzazione.

Il *Champagne Bar* introdotto nel bando di concorso si traduce da "Bar à Champagne": è quindi importante circoscrivere questo concetto e le sue caratteristiche per capirne le forze e le debolezze.

B. Il banco

Il bar (banco) presuppone la presenza di un banco, elemento chiave del luogo. I primi *Beauty Bar* vengono dai Stati Uniti: il cliente sta davanti al banco per usufruire del servizio proposto. Però man mano, il concetto di "bar à..." si è diversificato a un ampio campo di attività, che non richiedono tutte la presenza di un banco. Il senso originale del "bar à..." è allora perso, e rimane solo il concetto di piccolo negozio specializzato nella vendita veloce di un servizio.

C. Il bar, in fretta

Oggi giorno l'idea comune del bar è quella di un luogo accogliente, animato, e creato per le persone che non hanno il tempo di andare in un negozio classico. E' attorno a quest'idea di servizio veloce che il "bar à ..." si è sviluppato nelle città, soddisfacendo i cittadini in fretta. 10 € + 10 minuti per cambiare qualcosa, il "bar à ..." propone un servizio veloce, senza appuntamento, e di accesso facile, spesso ubicato in un negozio più ampio (tipo "Grands Magasins"), oppure in un centro commerciale.



FONTE: www.derville-chaussures.fr

Fig. 2 Pubblicità per il Bar a scarpe della Derville

D. Bar a lusso ?

Perché il "bar à..." vuole essere un luogo specializzato, le aspettative del cliente, sia in termini qualitativi, sia in termini di scelta e di disponibilità, sono inevitabilmente più elevate da qualsiasi altro negozio. Questo ha condotto i "bars à..." a destinarsi piuttosto a nicchie di mercato, e ad elevare i loro prezzi. Il "bar à..." come lo conosciamo oggi è quindi un servizio che potremmo qualificare di servizio di lusso.

03 L'ARCHITETTURA ODIERNA DEL BAR

In modo da sviluppare con successo un tal locale, la partecipazione di diversi "attori" risulta necessaria. Il vero successo di un bar non dipende tanto della sua architettura, anzi della sua **architettura interna**, del suo design - e del nome che gli è associato. La gente ora cerca **locali eccezionali, fortemente concettualizzati**, che propongono oppure prodotti straordinari, servizi aggiuntivi che non sono di solito abbinati ai servizi classici del bar, oppure un ambito a forte identità, che giustifica il fatto che la gente vorrà tornarci.

Per disegnare un bar che possa funzionare bene, esistono dei strumenti che servono a definire gli spazi e a organizzarli in modo corretto. Queste metodologie valgono peraltro per tutti tipi di ristoranti, bar o caffè, cioè edifici che accolgono clienti venuti per consumare e non solo per comprare.

In conseguenza, nel proprio caso del "Bar à Champagne", si deve avere molta cura dei bisogni dei clienti e delle loro esigenze ma anche capire bene i requisiti pratici del professionista: **la qualità del servizio proposto è fortemente influita dall'assetto del luogo**. L'intero design dello spazio ha quindi un effetto notevole sul business perché permette sia di ottimizzare il tempo e la qualità del servizio, sia di aumentare il livello di comfort dei clienti.

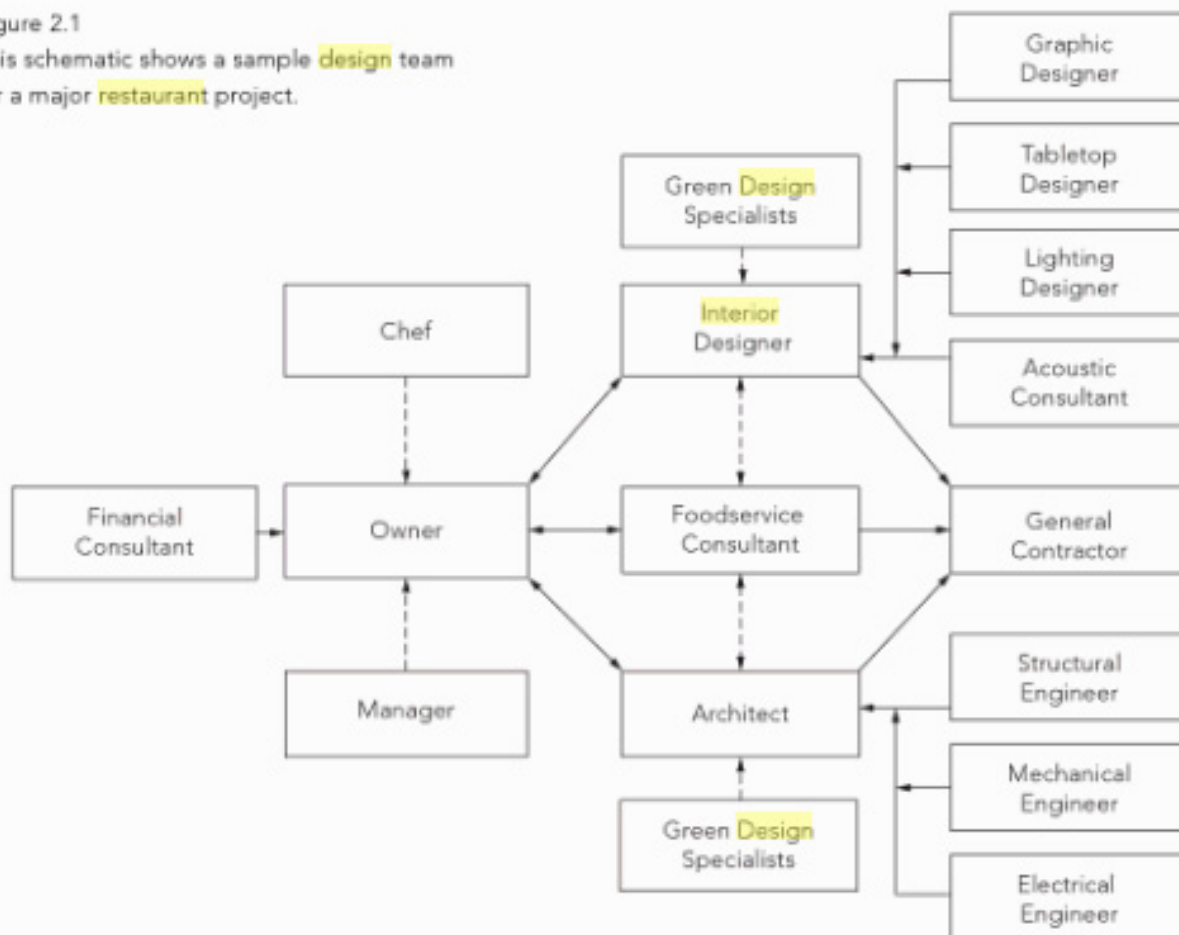


Figure 1.11
The subsystem wheel depicts each of the functional areas needed to support any type of service system.

FONTE: Successful restaurant design 2001

Fig. 4 Ruota dei sottosistemi funzionali

Figure 2.1
This schematic shows a sample design team for a major restaurant project.



FONTE: Successful restaurant design 2001

Fig. 3 Schema delle attori dello sviluppo del bar

A. Lo spazio interno

Prima di tutto si deve capire l'importanza dell'atmosfera del bar. I clienti non devono essere coscienti del lavoro che si sta sviluppando attorno a loro per far funzionare il locale, ma devono invece sentirsi rilassati e a proprio agio. Inoltre il design del locale deve essere appropriato ai diversi utenti potenziali: a seconda dei loro bisogni e desideri, questi sceglieranno uno spazio intimo, oppure un luogo più aperto, più favorevole agli incontri. Il cliente sarà disposto a tornare se avrà trovato il luogo all'altezza delle sue aspettative. Oltre agli aspetti economici (prodotti proposti, prezzi), si ricorderà in particolare di:

- **perché era entrato** in questo locale (attrattività della facciata, della terrazza, di quello che si vede dell'interno dall'esterno, della musica, ...),
- **come si è trovato** all'interno (ambiente acustico e luminoso, temperatura, comfort dell'arredo, comportamento della gente che vi lavora e degli altri clienti, qualità del servizio, qualità dello spazio),
- gli elementi che vi ha trovati e che non trova generalmente negli altri locali, queste specificità per cui sarebbe disposto a tornarvi.

Il progettista dovrà dunque da un lato realizzare un lavoro approfondito sugli elementi dell'ingresso

e sull'**immagine esterna del locale**. Dovrà fare un uso intelligente delle aperture e delle viste liberate nella facciata, in modo da permettere al passante, se non di vedere in senso proprio, almeno di immaginare quello che potrebbe succedere all'interno.

Dall'altro lato, il progettista influisce sull'**atmosfera interna** e quindi sulla sensazione che ne ha il cliente: creare atmosfere diverse grazie a giochi di luce, all'ambiente sonoro, al tipo di arredo usato e alla disposizione dei mobili che invitano allo svolgimento di un'atmosfera particolare (lounge, romantico, professionale, ...).

Dovrà inoltre portare attenzione al **benessere dei dipendenti che utilizzano gli spazi privati** del progetto, molto spesso trascurati a favore di una cura degli spazi che ospitano i clienti. Però è chiaro che entrambi questi spazi - privati e pubblici - sono strettamente legati gli uni agli altri, e che la loro progettazione deve essere realizzata tenendo conto di questo legame. Per fare un esempio, se per la disposizione del locale i camerieri sono obbligati a passare continuamente in mezzo ai tavoli a stretto contatto con i clienti, il loro passaggio genera inquinamento visivo (troppi movimenti) ed acustico. Allo stesso modo, anche la presenza di elementi architettonici come pilastri o pareti disposti in modo poco opportuno possono causare impedimenti visuali per i camerieri e quindi un disservizio per i clienti.

La Fig. 5 illustra un altro esempio di malfunzionamento progettuale: il flusso dei clienti che tornano del bagno incontra quello degli clienti al banco delle insalate.

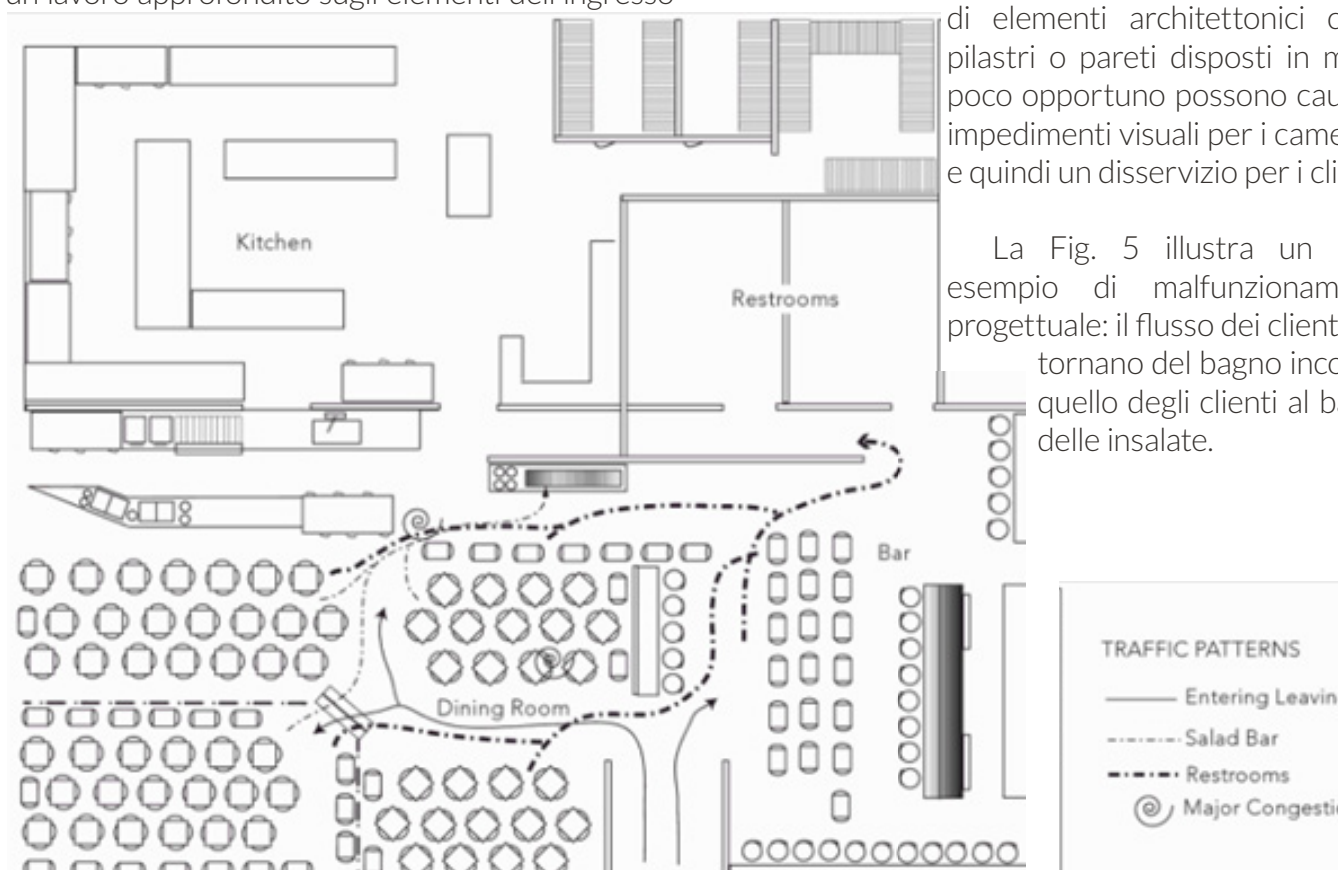


Fig. 5 Pianta con flussi di traffico dei clienti

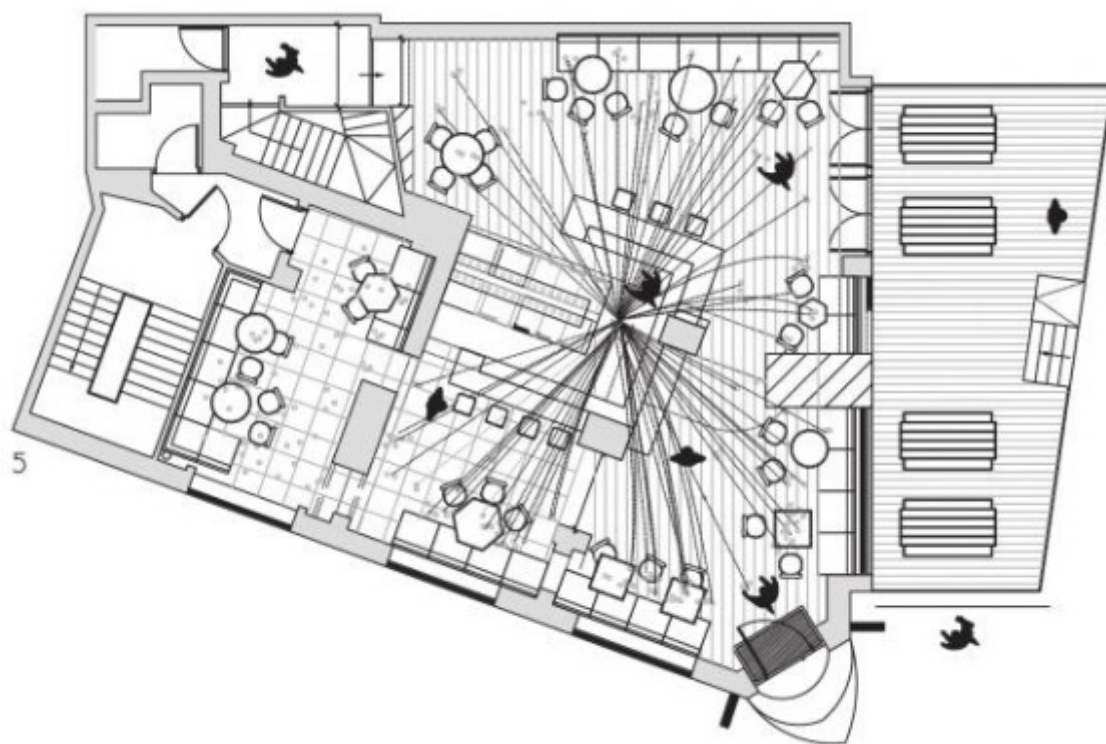
FONTE: Successful restaurant design 2001

Un fattore importante nella progettazione del bar è quindi **la cura degli spazi di possibile congestione**. Ai fini di ottimizzare i flussi, il progettista potrà ragionare secondo un **metodo di VE (Value Engineering)**. Prima di tutto, dovrà definire i diversi flussi, diminuendoli il più possibile, e potrà poi creare percorsi di servizio per ottenere una gestione adeguata degli spazi servitori.

B. Il ruolo del banco nel bar

Il banco è di solito lo spazio dove sono servite le consumazioni e dove si trova la cassa. E' perciò **il centro nevralgico del locale**, e uno dei primi elementi che si guardano entrando nel bar. Il progettista dovrà portare una particolare attenzione al suo design, alle sue dimensioni e ai suoi materiali, perché il banco deve incarnare **l'intero spirito del luogo**.

L'esempio londinese riportato di seguito è il bar *Alice House*, di realizzazione recente all'interno di un edificio antico. Grazie alla trasparenza della vetrina, si vede dall'esterno il banco del bar, rettangolare e aperto su tutte le parte dello spazio. Il banco è quindi concepito come un elemento centrale del luogo, visibile da qualsiasi tavolo.



FONTE: 21st Century Bars 2010

Fig. 6 Piano terra del *Alice House* bar in Londra, con evidenziate le prospettive visive verso il banco

04 I CHAMPAGNE BAR NEL MONDO

La maggior parte dei Champagne Bar del mondo si trova in metropoli internazionali, anzi nelle capitali dei paesi d'Europa, negli Stati Uniti, in Canada, a Hong-Kong o ancora in Brasile.

Si sono sviluppati diversi tipi di Bar a Champagne, secondo i tipi di clienti :

▷ Bar a Champagne *lounge*

Poco luminosi, con una grande privacy, si



incontrano spesso e maggiormente la classe *business*. Il loro design è di solito moderno e gli spazi di *avant-garde*, perché questi bar cercano di affascinare grazie ad un design eccezionale e un atmosfera straordinaria.

Esempio: *La Maison du Champagne* da John Lin, Hong-Kong.

▷ Bar a Champagne *classici*

Generalmente bar abbinati ad alberghi o hotel internazionali, la loro architettura interna si ispira dall'edificio in cui si trovano. Questi alberghi vogliono con questi locali sia sviluppare nuovi servizi per i loro clienti, sia aprirsi ad una nuova clientela, esterna ai residenti dell'albergo.

Esempio: *Radisson Blu* a Parigi e *Il Plaza* a New York.

▷ Bar a Champagne *showcase*

In questi locali, si può assaggiare diversi tipi di Champagne. Si rivolge a una clientela appassionata e di intenditori che vuole scoprire e degustare un prodotto originale e di qualità essendo consigliati da esperti.

Esempio: *Mistral Wine Store* da Studio Arthur Casas a Sao Paulo.

▷ Bar posseduti dalle imprese di Champagne

Sono, da questo fatto, bar specializzati in un nome di Champagne. Mira i clienti VIP oppure ricchi e sono di solito in un ambito commerciale (centro commerciale, vie con tanti negozi, ...).

Esempio: *Veuve Clicquot* in *Harrod's* a Londra

▷ *La Maison du Champagne, John Lin, Hong-Kong*

L'ambito di questo bar è molto scuro e la luce viene del mobiliari stesso. Le diverse panchine formano spazi privati ma permette una vista generale dello spazio. Le tavole sono perforate da buchi più grandi verso l'alto e di diversi colori per raffrescare l'aula che ha uno stile minimalista.

▷ *Radisson blu, Parigi*

Questo bar è il bar del hotel Dokhan, e è il primo bar a Champagne di Parigi. L'interno intimista approfitta del arredo classico.

▷ *Il Plaza, New York*

Un altro esempio di bar a Champagne in un Hotel, pero questo è ancora più intimista benché ci sia più luce. Il volume è più sviluppato verso l'alto e questo rende lo spazio impersonale.

▷ *Mistral Wine Store, Studio Arthur Casas, Sao Paulo*

Bar originale e *concept store* di questo mercante di vini, il *Mistral Wine Store* è unico nella sua realizzazione. Un lungo corridoio che presenta tutti i tipi di vini e champagne che propone l'azienda. Le bottiglie sembrano volare nell'aria e nutre la curiosità. Le curve sono state utilizzate per rendere la voluttà del Vino e il legno per ricordare il modo di fabbricazione e riscaldare l'ambito. C'è poco luce naturale ma un doppio soffitto illuminato per non danneggiare le bottiglie.

▷ *Veuve Clicquot, Harrod's, Londra*

Un solo banco per la famosa *Veuve Clicquot* nel grande centro commerciale *Harrod's*. Minimalista, mette in valore le bottiglie e la loro etichetta gialla.

L'atmosfera dei Bar a Champagne va dal troppo ricercato al falso rilassato, nutrito da *dress code* particolari e di messinscena per enfatizzare la grandezza del luogo. Secondo la clientela che vuole accogliere il Bar a Champagne, sono elementi primordiali, insieme al design o al nome.



FONTE: Sito Internet del Radisson Blu (2013)

Fig. 9 *Radisson blu, interno.*



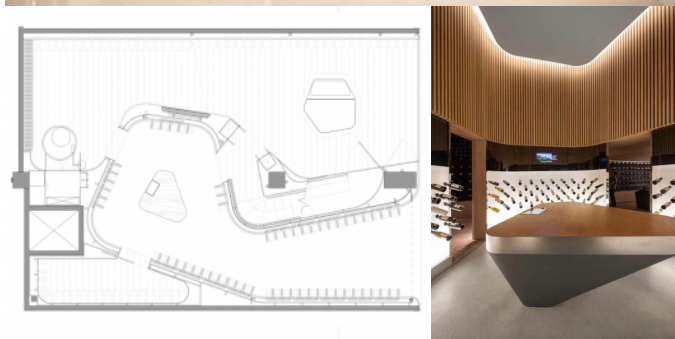
FONTE: yelp.com (2012)

Fig. 10 *Il Piazza, viste dell'interno.*



FONTE: Dezeen.com (2009)

Fig. 7 *La Maison du Champagne, viste del interno e dettaglio*



FONTE: Archdaily (2014)

Fig. 11 *Mistral Wine Store: vista dell'ingresso, pianta e interno.*



FONTE: Revistaadega.uol.com (2014)

Fig. 8 *Vista del banco del bar Veuve Clicquot da Harrod's.*

INQUADRAMENTO GEO-MORFOLOGICO



A. La città di Parigi

L'area di progetto si trova nella città di Parigi, capitale della Francia.

Regione.....Île-de-France
 Département (Provincia).....Paris
 Sindaco.....Anne Hidalgo (Partito Socialista)
 Popolazione.....2 249 975 abitanti (2011)
 Densità.....21 347 ab./km²
 Altitudine.....[28 m – 131 m]
 Superficie.....km² 105,40

Parigi è il comune il più popolato della nazione, e rappresenta diversi enti amministrativi: capitale dello stato, capoluogo della regione e del *département* (equivalente della Provincia italiana).

Si trova al centro del Bacino Parigino, sulla Senna, tra le confluenze di quest'ultima con la *Marne* e l'*Oise*.

E' divisa in 20 distretti, chiamati *arrondissements*, e tra *Rive Gauche* e *Rive Droite*, che corrispondono alle parti Nord et Sud della città rispetto alla Senna.

Con un importante sviluppo demografico nel corso del XX secolo, Parigi raggruppa oggi più di 2,2 milioni di abitanti, e più di 10,5 milioni di abitanti contando l'intera area urbana che si è formata attorno alla città. Questa cifra ne fa una degli agglomerati urbani più densamente popolati dell'Europa.

Grazie alla sua posizione strategica e all'insediamento del poter reale nel corso del XII secolo, Parigi diventò uno dei primi centro in Europa per l'insegnamento e per l'arte, e la sua importanza politico-economica crebbe costantemente, influenzando in modo determinante la politica, l'economia, la cultura e lo stile di vita dell'intero mondo occidentale.

All'inizio del XVII secolo, faceva parte delle principali potenze politiche europee, e poi nel Settecento diventò il centro europeo della cultura. Dall'Ottocento, Parigi si afferma come città dell'arte, dei piaceri e del divertimento.

Oggi simbolo della cultura francese, Parigi, grazie ai numerosi monumenti di alto valore storico ed artistico, è la città la più visitata al mondo, con circa 30 milioni di visitatori ogni anno, e è spesso descritta come città "più romantica del mondo".

Oggi giorno, Parigi assume, oltre agli aspetti già citati, un ruolo preponderante sulla scena internazionale nei campi della finanza, della moda, del commercio e della tecnologia.

B. I flussi d'acqua a Parigi

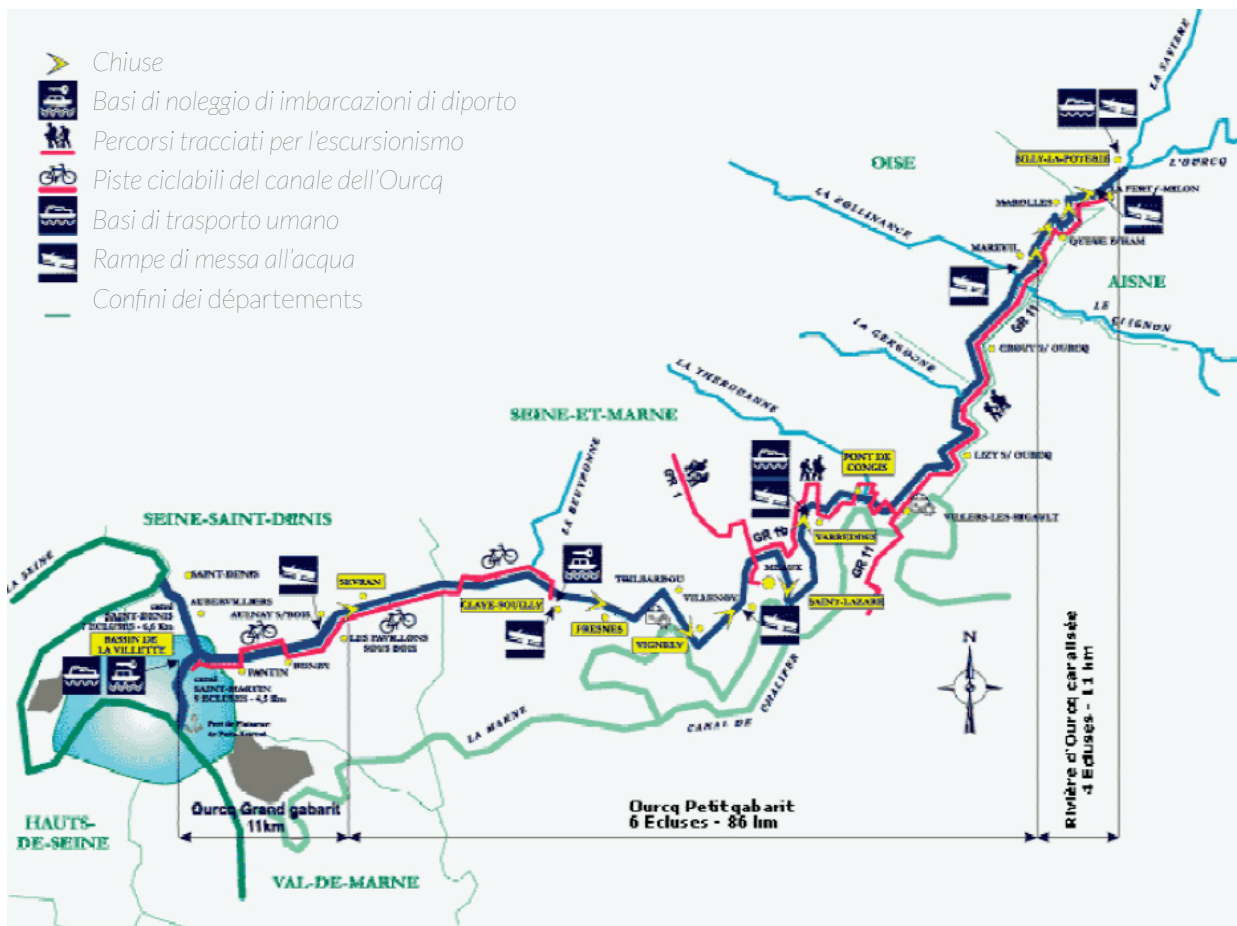
Lo spazio fluviale di Parigi si estende su 205 ettari, di cui la Senna, l'unico fiume, ne rappresenta 186, cioè più del 90%. Gli altri canali sono i canali di *Saint-Martin*, *Saint-Denis*, il canale *de l'Ourcq* (che include anche una parte canalizzata). Assieme alla Senna, fanno parte del patrimonio naturale di Parigi.

La Senna, presso la quale si sviluppa il progetto del concorso, è un fiume molto attrezzato per prevenire i fenomeni di piene e di inondazioni, e così assicurare la navigazione tanto per il trasporto di persone quanto per quello delle merci.

I canali hanno due funzioni tradizionali: innanzitutto alimentano Parigi quotidianamente con 350 000 m³ d'acqua non potabile ; in secondo luogo consentono anche il trasporto di merci (con un traffico stimato a 1 milione di tonnellate nel 2000).

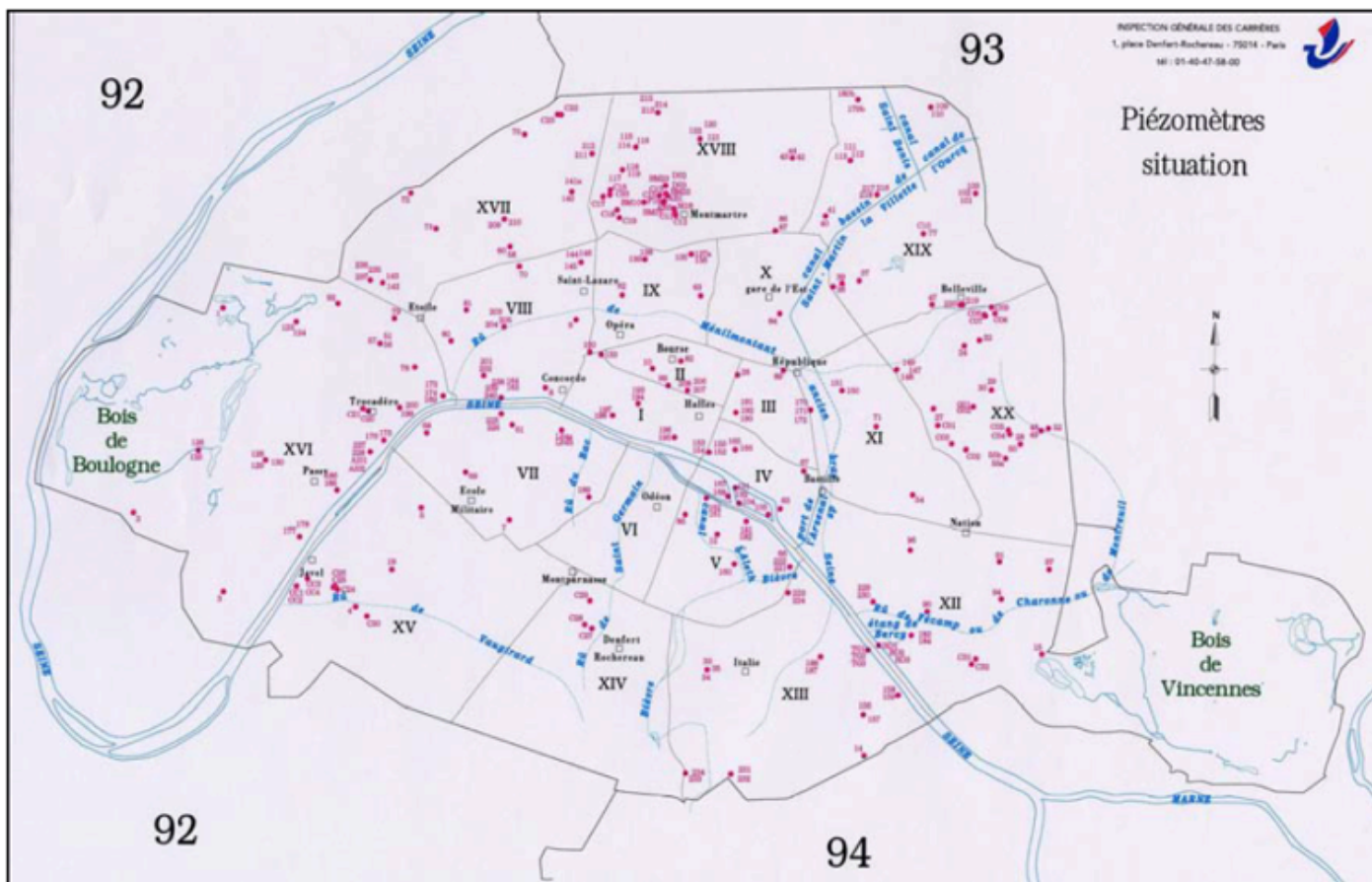
Fra gli interventi realizzati a monte di Parigi, si può menzionare la soppressione di alcune isole e la costruzione di nuove dighe. Questi lavori hanno contribuito a garantire l'affidabilità dei trasporti fluviali.

Più in generale, i corsi d'acqua hanno beneficiato di una grande cura di attrezzatura, come si può vedere sulla mappa dei canali (Fig. 12). La mappa piezometrica (Fig. 13) presenta tutti i flussi d'acqua che attraversano Parigi, tra cui sono evidenziati gli spazi fluviali aperti.



FONTE: sito internet del municipio di Parigi (2014)

Fig. 12 Mappa dei canali e delle attrezzature presenti.



FONTE: sito internet "Inspection Générale des Carrières" (2000)

Fig. 13 Mappa piezometrica della città di Parigi, che individua i livelli dei corsi d'acqua sotterranei e superficiali.

C. La Senna

La Senna, per tanti motivi, è il cuore di Parigi. Geograficamente, ne costituisce l'asse centrale, conseguenza del suo ruolo storico nella crescita della città. Risorsa naturale e vantaggio territoriale, parteciperà molto nello sviluppo economico di Parigi.

Testimonianze della sua rilevanza, lo stemma (Fig. 14) e il motto latino della città di Parigi - "Fluctuat nec mergitur", ovvero "Naviga e non affonda" - sono entrambi sul tema dell'acqua. Lo stemma rappresenta una nave (chiamata *Scilicet*) che galleggia tra i flutti, simbolo della forza della capitale, tramite l'immagine della volontà di arrivare finalmente al porto, malgrado gli ostacoli da affrontare.



Fig. 14 Stemma antico della città di Parigi

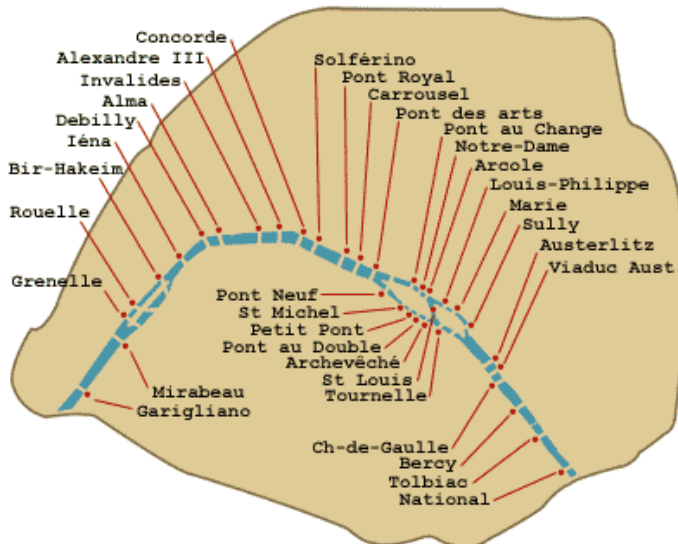
► Qualche cifra...

Lunghezza intra muros	km 12,78
Profondità (m)	[3,40 ; 5,70]
Larghezza massima	m 200 (vicino al Pont de Grenelle)
Larghezza minima	m 30 (vicino al Quai de Montebello)
Livello assoluto	m 26,4 (valore storico più basso)
Debito medio	273 m ³ /s
Debito invernale	550 m ³ /s
Debito estivo	100 m ³ /s.

Velocità	circa 2 km/h.
Temperatura (°C)	[5,3 ; 24,6]
Temperatura media	14,1°C

E' attraversata da 37 ponti, di cui 31 carrabili, 4 passerelle pedonali, e 2 esclusivamente ferroviari.

D. La Rive Droite



FONTE: sito internet "Plans de Paris" (2014)

Fig. 15 Carta dei Ponti di Parigi

Le espressioni "Rive Droite" e "Rive Gauche", più che dei semplici riferimenti geografici, indicano anche un intero "modo di vita".

Così, la "Rive Droite" è reputata più sofisticata e conservatrice, in ragione dei monumenti e delle funzioni che ospita, mentre la "Rive Gauche" sarebbe più artistica e "bohème".

La "Rive Droite" ospita infatti le antiche dimore reali, come il palazzo del Louvre e il giardino reale delle Tuileries, le funzioni amministrative più importanti della capitale, ovvero il municipio (Hôtel de Ville) e il ministero delle Finanze, oltre che il quartiere il più lussuoso di Parigi, chiamato il Triangolo d'Oro: delimitato dal famoso corso degli Champs-Élysées, dal viale Montaigne e dalla via George V. Il merito del prestigio economico della Rive Droite spetta anche ai Grands Magasins che vi si trovano (Galeries Lafayette, Printemps, BHV, Samaritaine) e ai negozi di lusso del quartiere della Madeleine oppure della Place Vendôme.

E. Il lotto di progetto

Il lotto assegnato è situato sulla darsena bassa della *Rive Droite*, chiamata il “*Port du Louvre*”, mentre la darsena alta si chiama il “*Quai du Louvre*”. Questa zona - successivamente chiamata Porto del Museo, Porto del *Louvre*, Porto *Saint-Nicolas*, e finalmente richiamata definitivamente Porto del *Louvre* - costituisce uno dei più antichi porti di Parigi. E' delimitato dal *Pont des Arts* ad Ovest e dal *Pont Royal* ad Est. Serviva all'epoca all'approvvigionamento della cavalleria reale (Palazzo del Louvre)

La zona si estende tra il *Pont des Arts* (ad Ovest), e la rampa di accesso che collega darsena bassa e darsena alta ad Est (vedi TAV. 01).

E' costituito da un area molto ridotta e con una forma particolarmente allungata, data dalla sua collocazione sulla darsena:

Superficie totale.....	mq 510
Larghezza massima.....	m 12,1
Larghezza minima.....	m 7,3
Lunghezza.....	m 48
Estensione sull'acqua eventuale.....	mq 295

Per l'illustrazione cartografica e fotografica si fa riferimento rispettivamente alle tavole:

- TAV. 01 Localizzazione del lotto del progetto
- TAV. 02 Evidenziazione del lotto del progetto

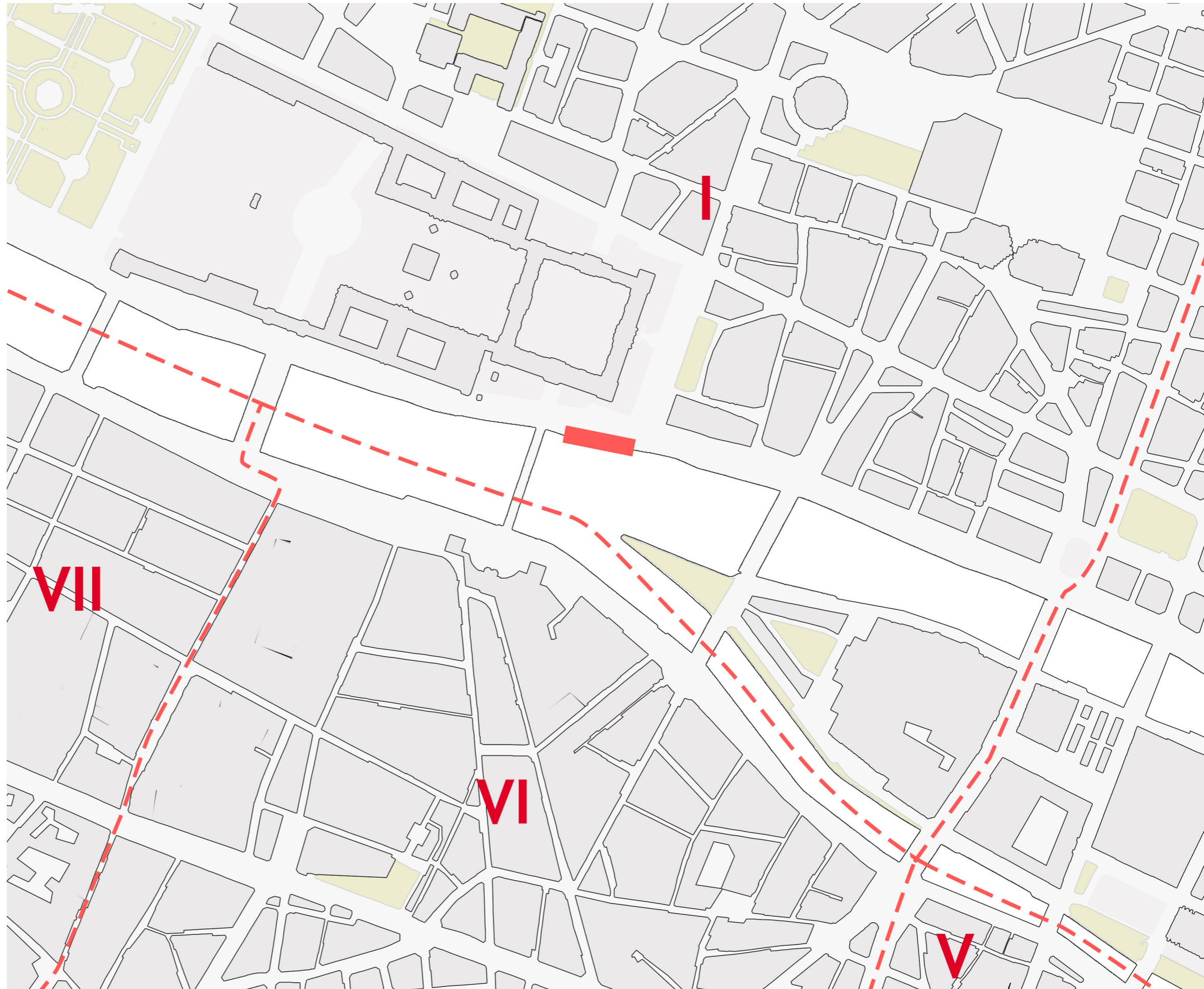
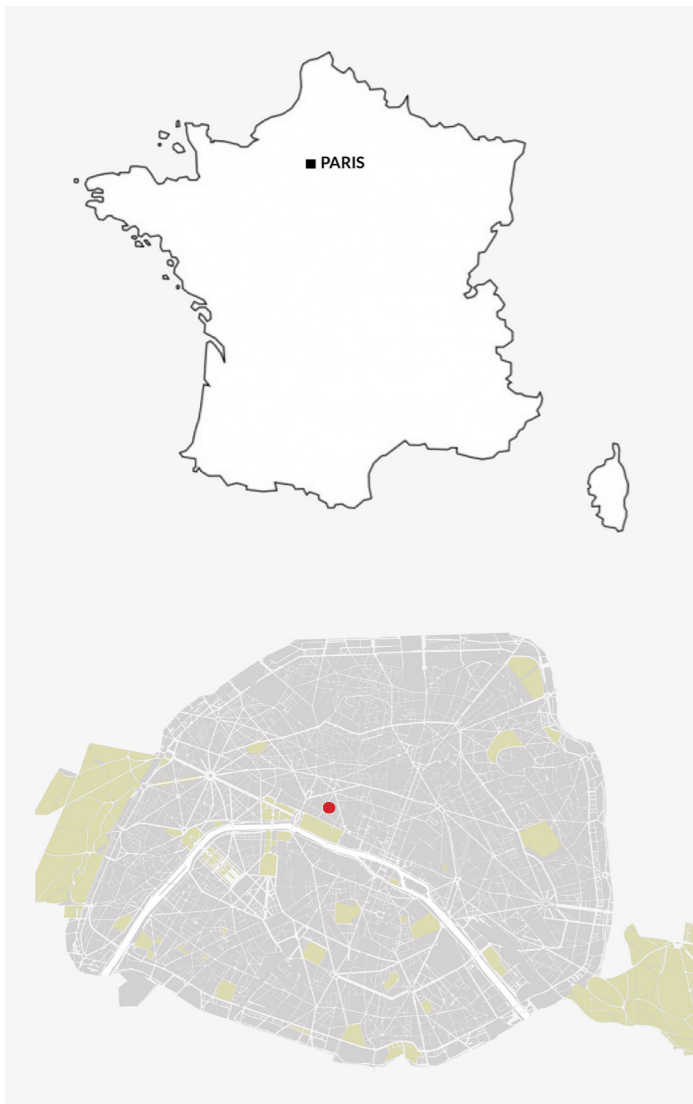
TAV. 01 Localizzazione del lotto del progetto

Il lotto di concorso è situato nella capitale della Francia, a Parigi, nel centro storico e culturale del primo *arrondissement*. La zona del concorso si sviluppa sulla sponda Nord della Senna, chiamata "Rive Droite", e più precisamente sulla darsena bassa.

E' anche pensabile di costruire sull'acqua.

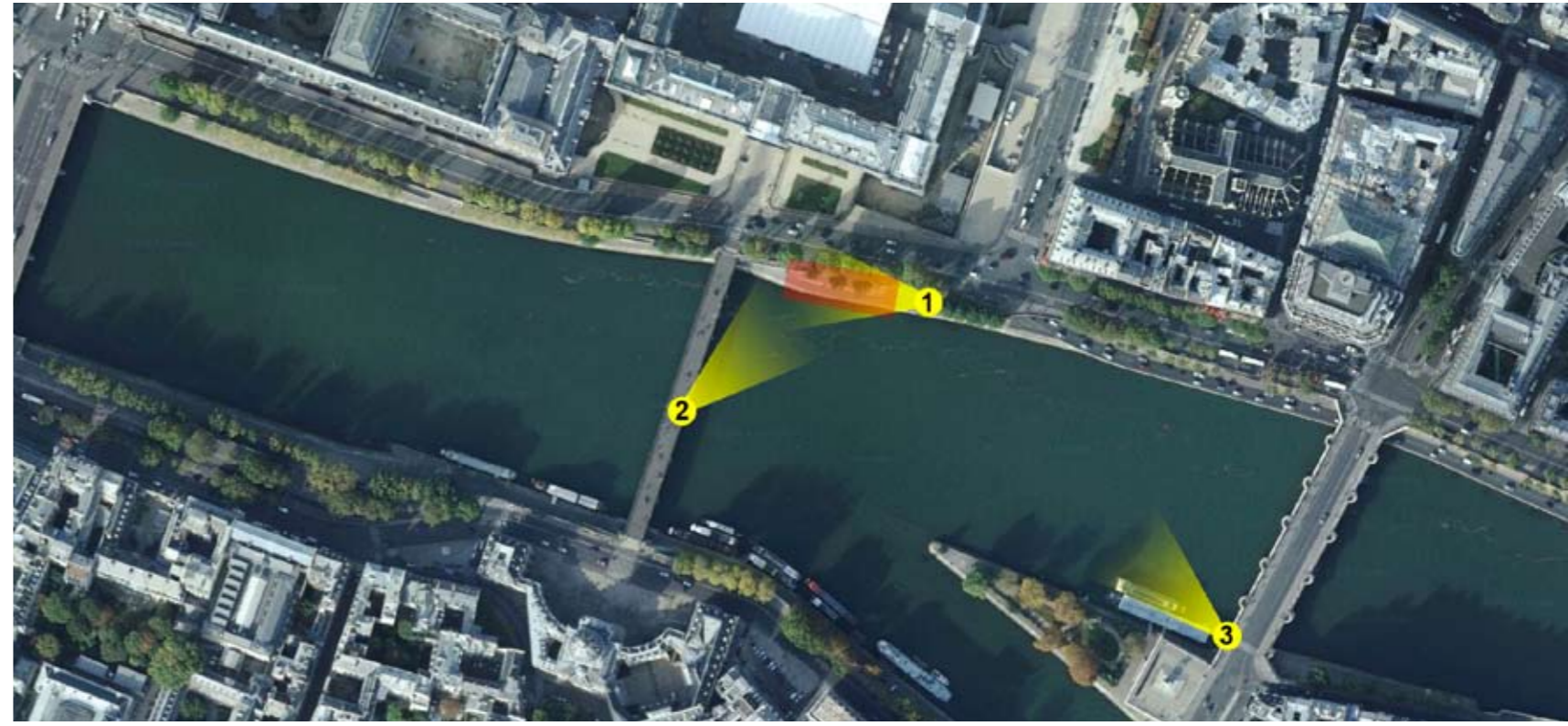
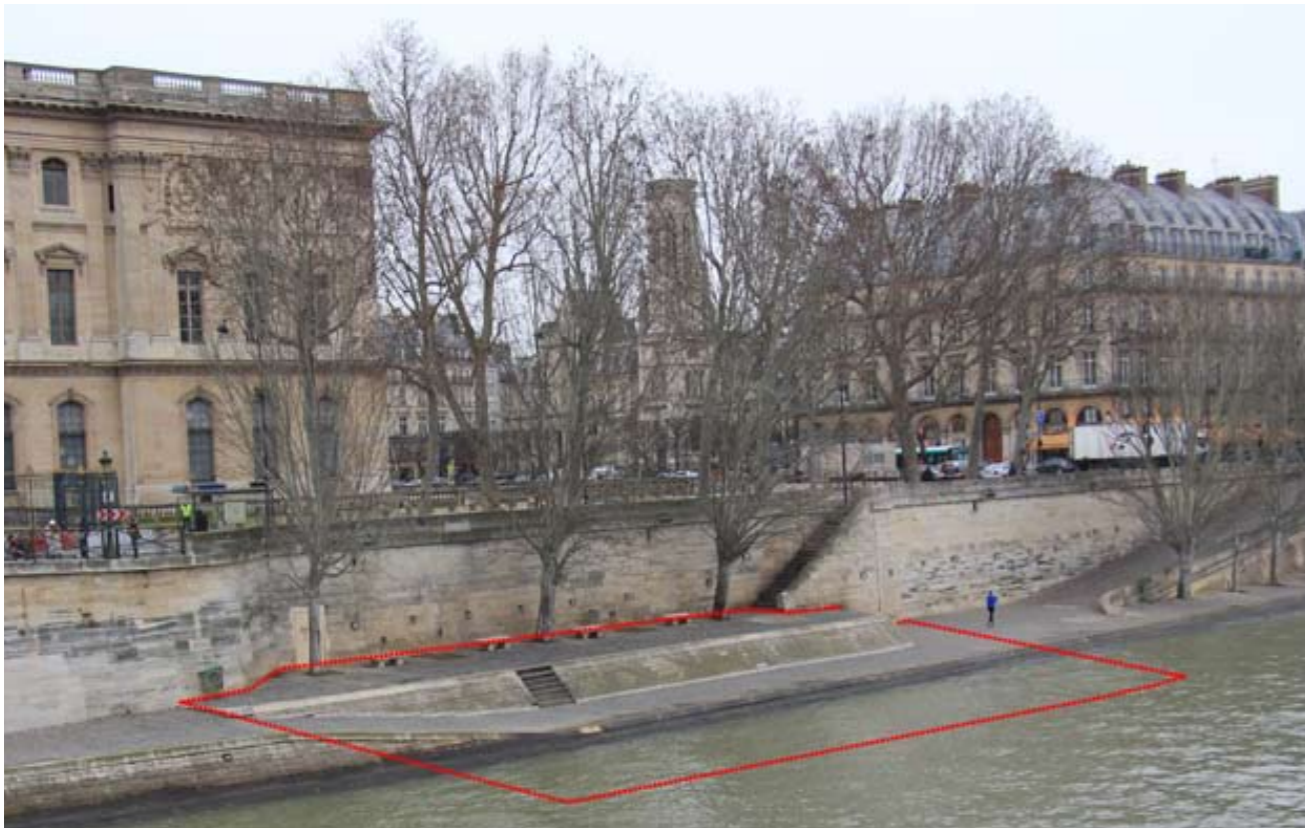
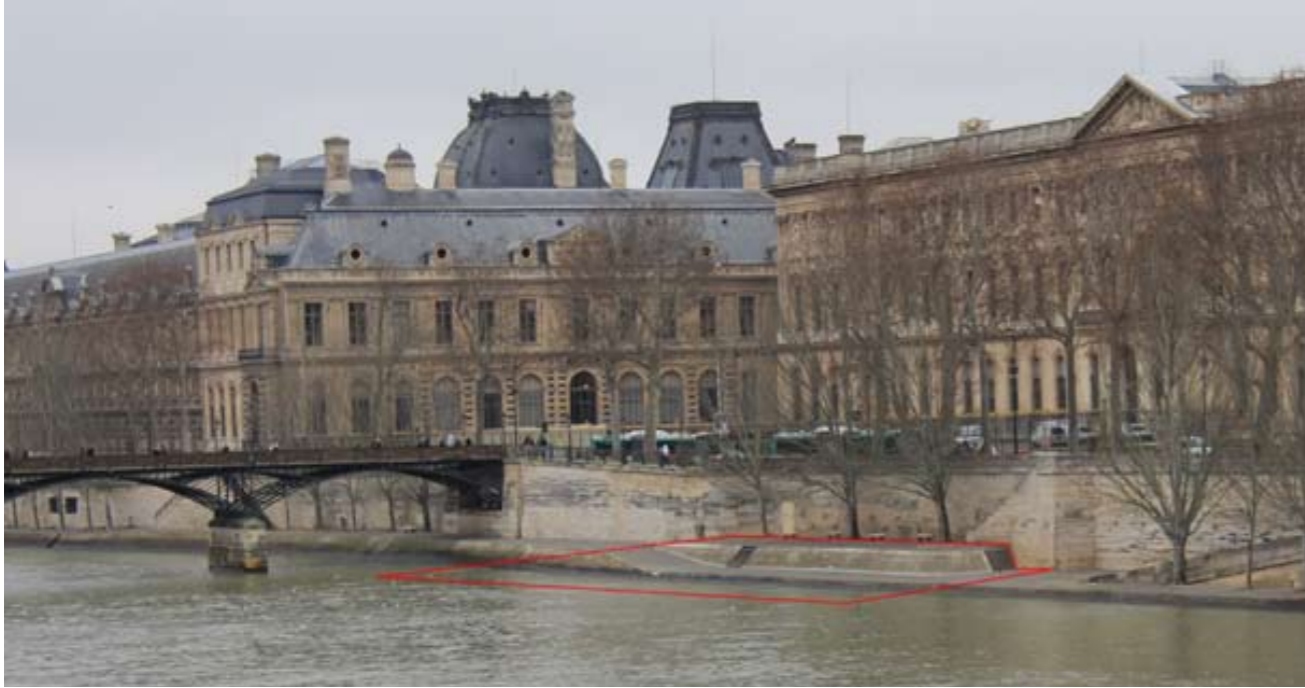
Legenda Scala 1/5000

- Spazi verdi
- Confini dei distretti



TAV. 02 Evidenziazione del lotto del progetto

Il lotto di concorso è situato nella capitale della Francia, a Parigi, nel centro storico e culturale del primo *arrondissement*. La zona del concorso si sviluppa sulla sponda Nord della Senna, chiamata "Rive Droite", e più precisamente sulla darsena bassa. Il concorso prevede anche la possibilità di costruire sull'acqua, come si può vedere dalle immagini a fianco, che vengono del bando di concorso stesso.



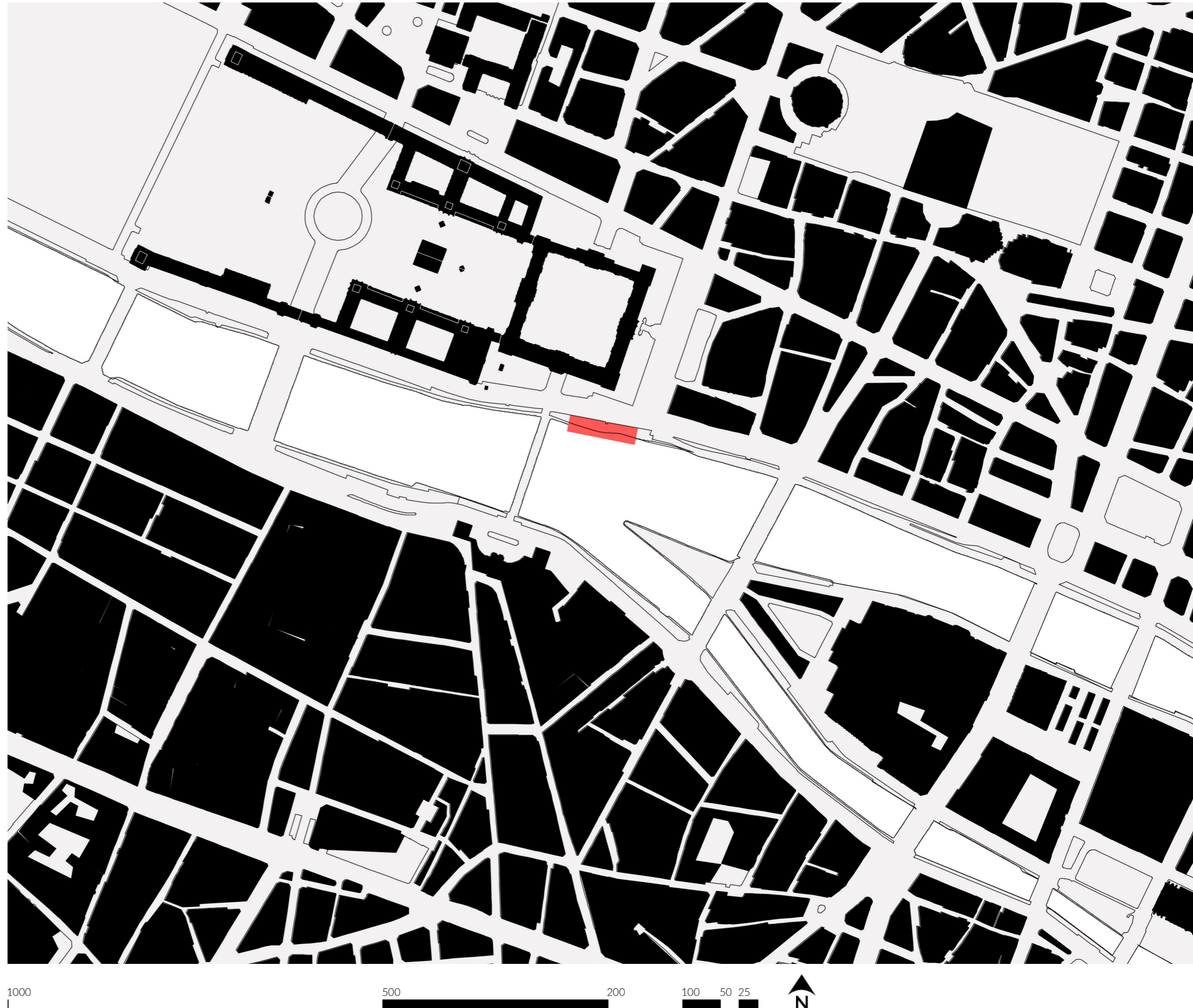
Il tessuto urbano parigino, molto denso, deriva direttamente dalla storia di Parigi, che ha avuto un impatto notevole sullo sviluppo urbanistico della città. La maglia della parcellizzazione fondiaria è bidimensionale ("planare"), e nella nostra area sono evidenziati due tipi di zone:

- Le parcelle uniche, come il *Louvre*. Come antico palazzo reale, questo edificio riveste un'importanza che si fa sentire anche nella sua impronta fondiaria. È un edificio a cortile centrale, che si estende maggiormente secondo l'asse Est-Ovest. È un corpo di fabbrica isolato dagli altri edifici e questo rende massimo l'impatto visivo dell'edificio, così ben evidenziato. Fino al XIX secolo, questo tipo di progettazione era una caratteristica degli edifici importanti: erano tutti isolati dai fabbricati circostanti, per dargli l'importanza che meritavano.
- Le parcelle tagliate in tanti lotti diversi: rappresentano la maggior parte della città haussmanniana. Gli edifici, tutti attaccati tra di loro, formano una massa compatta interrotta solo dalle strade. La forma dei lotti è solitamente rettangolare o triangolare e può presentare delle rientranze.

Considerando gli spazi non costruiti (cioè i "vuoti" della mappa seguente), le strade sono organizzate in un sistema di vie gerarchizzate con assi urbani larghi e strade secondarie più strette. Attorno alle piazze strategiche, il sistema diventa anche radiale (si può menzionare il famoso esempio della *Place de l'Etoile*, su cui si trova l'arco di Trionfo e da cui nasce *les Champs-Élysées*). Spesso gli spazi verdi sono nati da sottrazioni di fabbricati e creano quindi una rottura nelle masse costruite.

TAV. 03 Morfologia urbana

La mappa dei pieni/vuoti sottolinea la notevole densità di costruzione di Parigi, anche se, vicini all'area di progetto, grandi spazi culturali e spazi naturali generano lunghe prospettive e danno così l'impressione di una città meno densa.



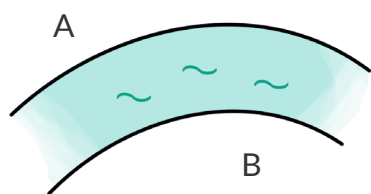
A. Diverse tipologie di sponde

La morfologia delle sponde è una combinazione di due fattori:

- un fattore naturale: secondo la loro collocazione rispetto alle anse del fiume, le sponde hanno diverse forme, dovute a fenomeni fisici,
- un fattore antropico: in base agli interventi che l'uomo ha effettuato su di esse, la morfologia delle sponde può essere estremamente modificata.

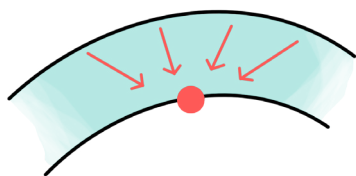
▷ Morfologia naturale

Dipende, come detto sopra, della posizione del posto considerato rispetto nell'ansa del fiume.

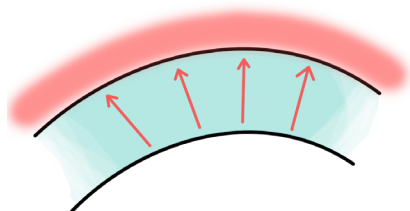


Oppure ci troviamo sulla sponda cosiddetta "concentrante", cioè concava (A) oppure siamo sulla sponda "raggiante", cioè convessa (B). Questa caratteristica influisce sul panorama che si può vedere dalla sponda:

- percorrendo la sponda A, uno vede sempre lo stesso panorama dall'altro lato del fiume: "concentra" lo sguardo verso una zona ridotta (che praticamente sarà il centro di curvatura),

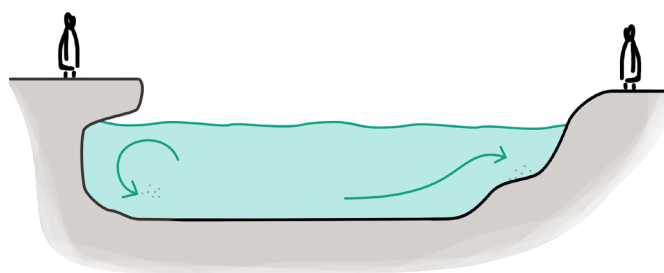


- camminando lungo la sponda B, la vista che offre il fiume è in costante evoluzione: in ogni punto si può godere di un panorama diverso.



Oltre all'influenza sui fattori percettivi, l'ubicazione della zona considerata nell'ansa del fiume determina la forma della sezione trasversale.

Infatti, l'acqua del fiume non corre in un modo costante e uguale in tutti punti della sua sezione: si creano anzi dei vortici, e questi vortici "scalpellano" gli argini, determinando il profilo delle sponde.



Quello che si può accertare è che il movimento vorticoso dell'acqua ha tendenza a prelevare la materia sulla sponda concava (A) per poi depositarla sulla sponda opposta (B). Questo disegno naturale predispone ogni lato del fiume a certe funzioni definite: la sponda A, meglio protetta dalle inondazioni, ospiterà prevalentemente abitazioni, castelli e dimore importanti. La sponda B invece, è la sponda verso cui la corrente porta le imbarcazioni: è un luogo predisposto all'insediamento di darsene.

Tuttavia, man mano che la città si è sviluppata, le sponde hanno preso un volto sempre più artificiale, facendo sparire questi aspetti naturali.

▷ Morfologia artificiale

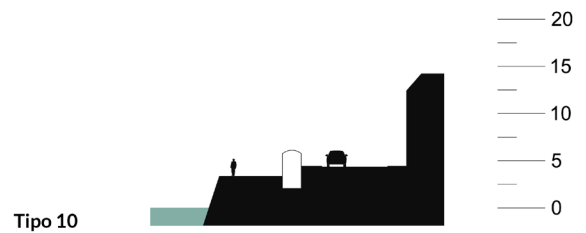
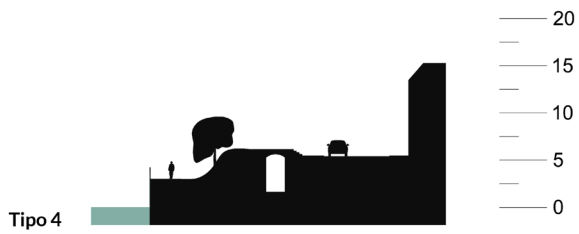
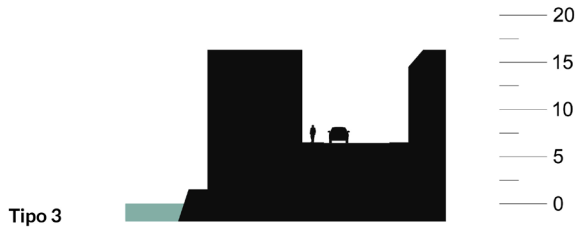
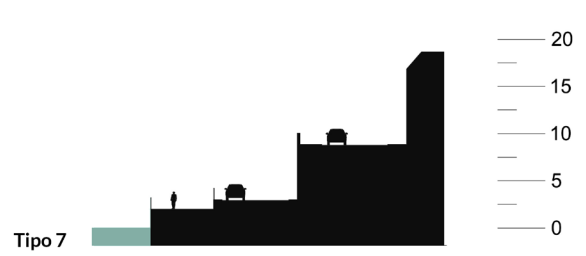
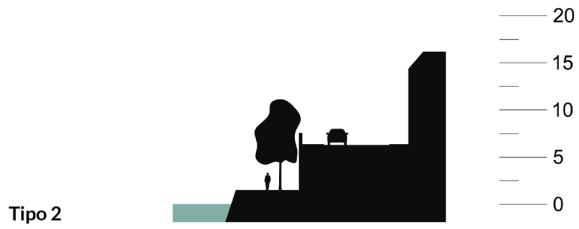
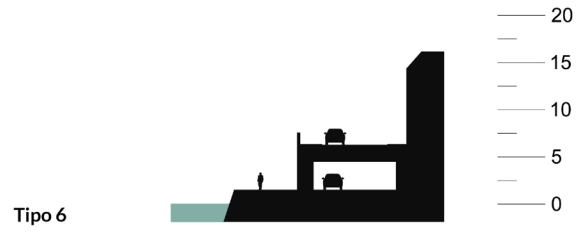
Con la costruzione, prima delle sponde alte e basse, poi delle strade a scorrimento veloce, le rive hanno assunto diverse configurazioni.

Oggi si può individuare esattamente 10 tipi di tipologia, riportate alla pagina 31, e localizzate sulla mappa abbinata (vedi "Localizzazione delle diverse tipologie di sponde", pagina 33). Queste tipologie, secondo l'organizzazione dei flussi, sono più o meno adattate ad accogliere attività commerciali.

B. Caso specifico del *Port du Louvre*

Il *Port du Louvre* si divide in due parti, la parte alta con un parapetto, un marciapiede, alberi e macchine, e la parte bassa, vicina all'acqua del fiume, con un argine trasformato e degli alberi. Nel lotto del progetto, una scala permette di collegare le due parti, assieme ad una rampa. Ci sono quasi 7 metri di dislivello fra i due livelli della sponda.

L'insieme delle sponde alta e bassa costituisce il luogo di transizione fra la città e il fiume.



TAV. 04 Localizzazione delle diverse tipologie di sponde

Secondo le tipologie delle sponde, il lungosenna può risultare più o meno adeguato per i pedoni. Gli schemi della pagine precedente illustrano le diverse tipologie esistenti, e il rapporto tra macchine, pedoni, ciclisti che ne risulta.

Si può notare che le darsene utilizzate dalle macchine creano spazi ostili, inquinati (sia in termini acustici sia aerei) dove la circolazione pedonale risulta molto pericolosa.

Legenda

Scala 1/40 000

● Area di progetto

Tipologie maggiormente destinate ai pedoni

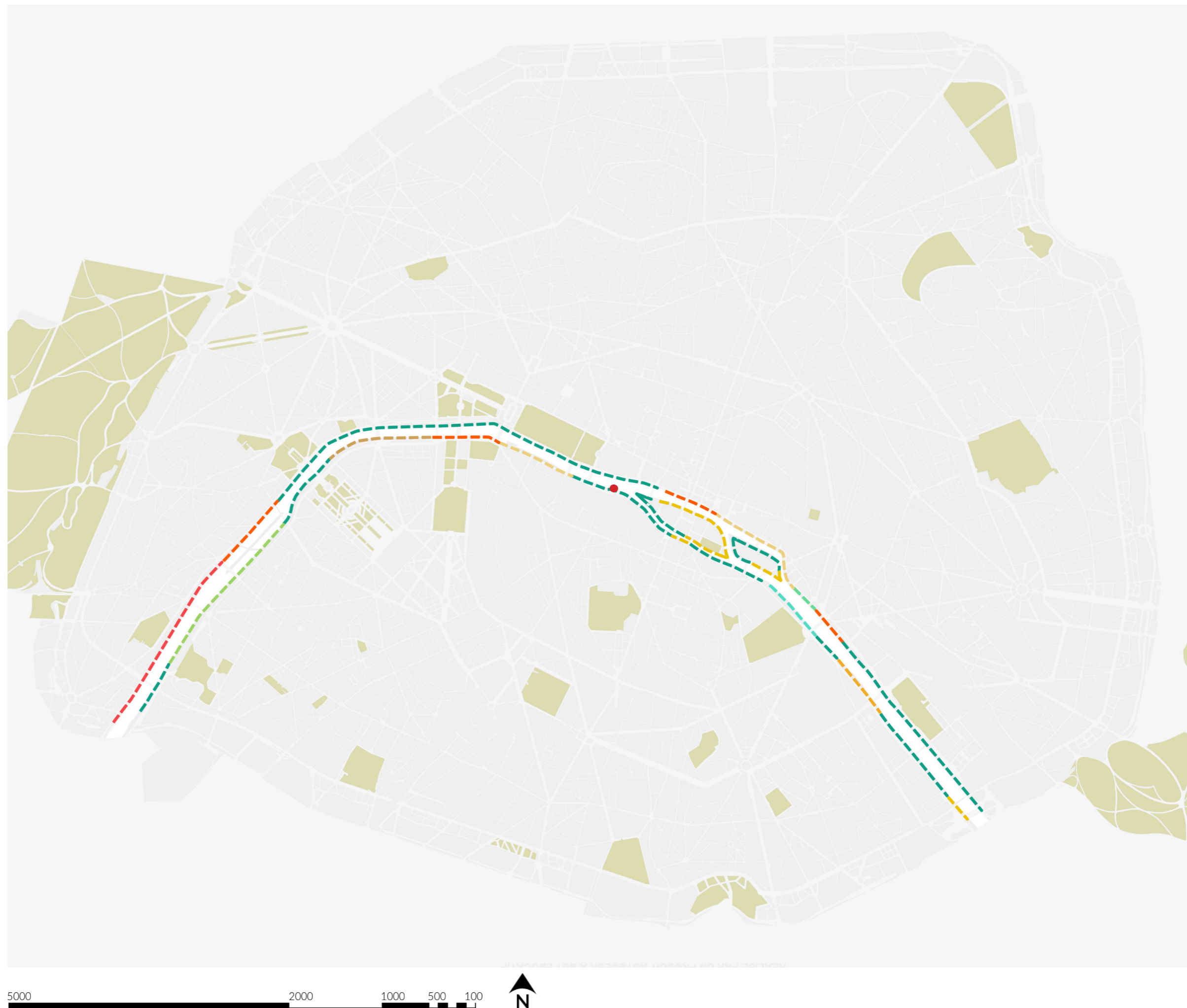
- Tipo 2
- Tipo 4
- Tipo 6
- Tipo 10

Tipologie di condivisione equilibrata dello spazio tra macchine e pedoni

- Tipo 7
- Tipo 1
- Tipo 8
- Tipo 3

Tipologie incentrate sulle macchine

- Tipo 5
- Tipo 9



INQUADRAMENTO STORICO



A. Prima presenza umana

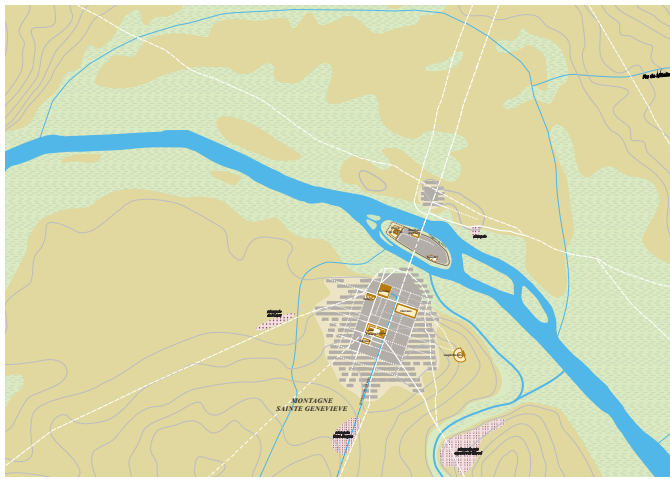
I numerosi scavi archeologici mostrano che già nel Neolitico, l'uomo si era insediato presso le sponde della Senna. Molti oggetti di quest'epoca riflettono questa presenza primitiva: piroghe, strumenti (raschietti), mole e cocci di ceramica, datati dal -10 000. A questo periodo, la Senna è costituita di vaste retti d'acqua.

B. Il periodo romano

Nel periodo romano si sviluppa la città di Lutetia, maggiormente attorno all'isola della Cité (vedi Fig. 16). Quest'oppidum è un posto forte perché si trova all'incrocio fra un guado e una via fluviale. L'asse principale della Lutetia gallo-romana è il cardo massimo - ora via Saint Martin e via Saint Jacques (vedi Fig. 17) - e attraversa le rive paludose della Senna appoggiandosi sull'isola della Cité.

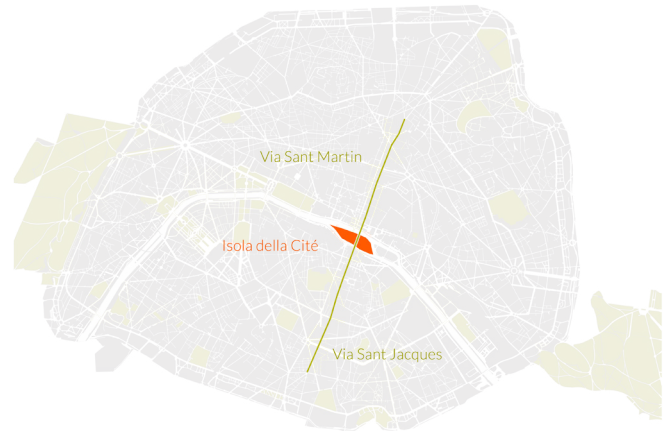
A questo periodo, la Senna costituisce la condizione di sviluppo del nucleo abitativo e il motore economico. Quello è un aspetto molto importante che permette di capire il legame forte tra città e fiume: al contrario di Roma per esempio, Parigi si è realmente sviluppata a partire dal fiume, e si è organizzata attorno a lui.

Dato l'imponenza della Senna, il controllo della navigazione era una fonte di ricchezza e dava una crescente importanza agli commercianti chiamati i Nautes.



FONTE: sito internet "Atlas de Paris" (2014)

Fig. 16 Pianta di Parigi all'epoca gallo-romana



FONTE: N/A

Fig. 17 Corrispondenza del cardo massimo con le vie attuali

C. Medioevo

► Lo sviluppo della città

Il IX secolo è improntato da una serie di attacchi da parte dei Normanni, i Vichinghi, che risalgono la Senna per invadere Parigi. Dal 885 al 887, Parigi è assediata mentre i Vichinghi saccheggiano la periferia su entrambe le sponde, bruciando le chiese e le abbazie. Con il fine di queste invasioni, nel 911, e l'insediamento della monarchia alla testa della Francia, la città conosce una nuova crescita e diventa la capitale del reame. Ai fini di proteggerla, una cinta muraria è costruita.

Le carte seguenti - Fig. 18 Impronto di Parigi nel 1150 e , pagina 38 - evidenziano lo sviluppo veloce dello spazio costruito attorno all'isola della Cité, superando la zona di interesse. Si capisce quindi che la zona dove si sviluppa il progetto è al cuore dello sviluppo della città, nel punto focale delle sue prime attività commerciali.

Nel 1211, i mercanti più ricchi formano La *Hanse parisienne*, un'associazione di mercanti o anzi, di città-mercante. Da quella nasce la borghesia urbana che gestisce l'amministrazione di Parigi. Le attività comunali si fondono con le riunioni della Hanse, che si insedia dopo il 1357 a la posizione attuale del municipio (Hôtel de Ville). E' a questo momento che nascono gli emblemi della città di Parigi (vedi "La Senna", pagina 21), che riprendono i simboli della Hanse.

▷ I porti di Parigi, fonti di attività presso le sponde

A partire dal XVIII secolo si attua la costruzione delle darsene in pietra, attrezzate per consentire l'alaggio. Parigi vede apparire numerosi porti, come il *Port de Grève* (vedi Fig. 21), uno dei più importanti, che si estende davanti al *Hôtel de Ville*. Secondo porto creato a Parigi, supera però veloce il primo per le sue dimensioni (vedi Fig. 22). Attrezzato di pontoni che si addentrano nel fiume, è composto di tutta una serie di spazi specializzati: porto al vino, porto al grano (vedi), porto al pesce, al carbone, al legno e tanti altri... Quel porto è controllato dei mercanti e l'approvvigionamento fornisce i mercati e le fiere in città. Si rende conto delle numerose potenzialità del fiume e si inizia a vedere, oltre la creazione di altri porti su entrambe le sponde, tutto un insieme di attività che si creano attorno alla Senna.



Fig. 18 Impronto di Parigi nel 1150

FONTE: sito internet "Atlas de Paris" (2014)

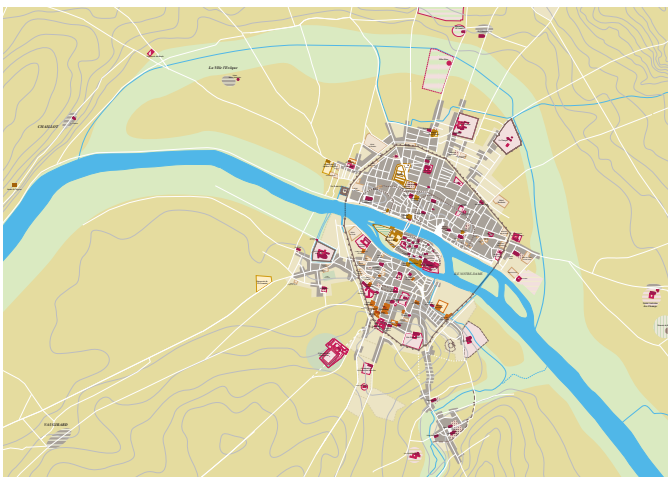


Fig. 19 Impronto di Parigi nel 1300

FONTE: sito internet "Atlas de Paris" (2014)

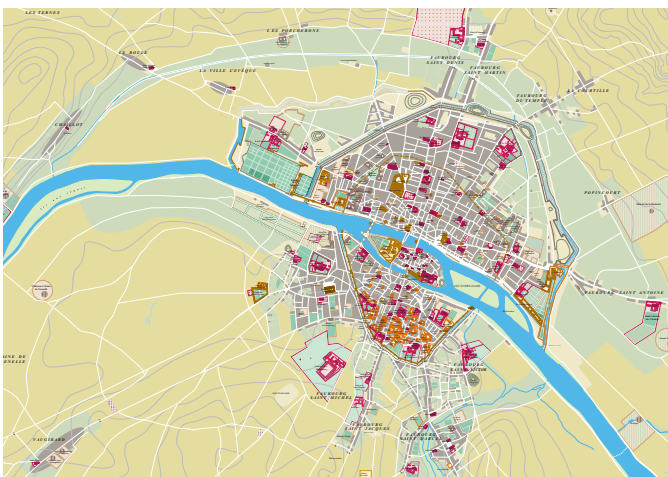
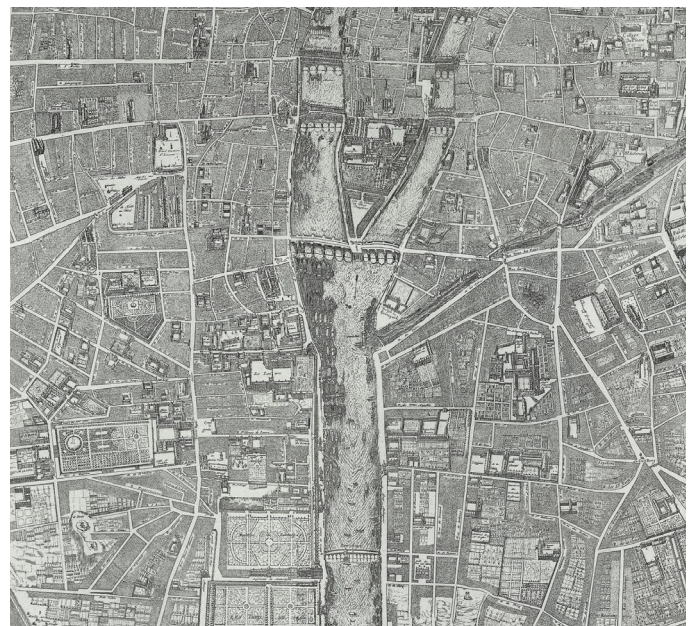


Fig. 20 Impronto di Parigi nel 1600

FONTE: sito internet "Atlas de Paris" (2014)



FONTE: Biblioteca nazionale di Francia, disegno di Jacques Gomboust (1652)

Fig. 22 Estratto della Pianta di Gomboust che evidenzia il Port de Grève e la sua importanza (numerosi battelli, estensione fino al Giardino delle Tuileries)



FONTE: Biblioteca nazionale di Francia, disegno di Thomas Shotter (1803-1874)

Fig. 21 Le Port de Grève nell'Ottocento



FONTE: Biblioteca nazionale di Francia, disegno di Thomas Shotter (1803-1874)

Fig. 23 Le Port de Grève nell'Ottocento

D. I tempi moderni, ovvero l'apice degli argini

A partire dal XVIII secolo, si sviluppa la volontà di rendere la città più salubre e sana: le dighe - sinora non tanto curate, come si nota sulla figura qua sotto - sono pulite e le attività portuali, percepite come una deturpazione dell'ambiente urbano, sono spostate verso la periferia della città, ai fini di adibire le sponde a attività giudicate più nobili. Si procede inoltre alla costruzione delle darsene, togliendo perciò le abitazioni presenti sulle sponde (permettendo, con lo spazio sgombrato, di costruire le darsene alte, al di più delle darsene basse). Gli argini sono attrezzati per il traffico fluviale e le vie alzaie si sviluppano. Una testimonianza di quest'elemento rimane ancora oggi con la presenza di anelli di ghisa agganciati sui muri di sostegno delle darsene alte, anche presenti sul sito di progetto (vedi Fig. 25).

La Senna, presso il centro città, serve ormai a contenere il traffico fluviale mentre gli argini divengono luoghi di passeggiata e di divertimento (vedi Fig. 26).



Fig. 24 Vista dall'avanzamento dell'isola Notre-Dame de Paris nel XVII secolo. Si evidenzia la differenza tra l'argine dell'isola stessa, sviluppato prima, e quello di fronte, dedicato all'attività portuaria.

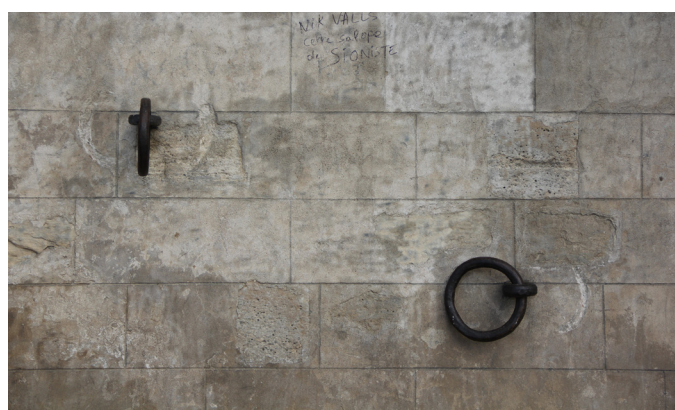


Fig. 25 Anelli antichi che servivano alle vie alzaie, tecnica di trasporto fluviale.



Fig. 26 Vista delle darsene della Senna, davanti al Ponte Louis XVI, nel XIX secolo. Le sponde hanno rivestito un ruolo più nobile di prima, destinazione delle passeggiate della borghesia parigina.

Nel 1889 e poi nel 1900, Parigi è scelta per ospitare l'Esposizione Universale. Questi eventi sono l'occasione di mostrare al mondo la grandezza della capitale francese, e di far vedere le sue più grandi bellezze: è proprio la zona delle sponde della Senna (vedi Fig. 27) che sarà selezionata per accogliere i padiglioni di entrambe le esposizioni.

La Senna è decisamente al cuore della città e un orgoglioso per i Parigini. Quei eventi partecipano inoltre a dare alle darsene la loro idea di svago.

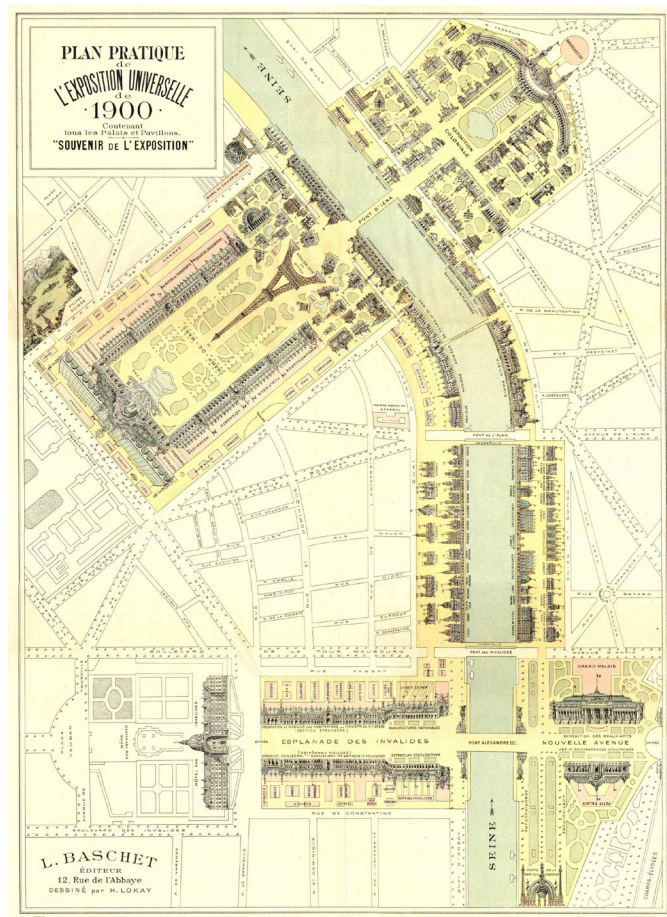


Fig. 27 Pianta pratica dell'Esposizione Universale del 1900.



Fonte: "35 photos des pavillons de l'Exposition Universelle de Paris" - Edouard-Afred Martel (1900)

Fig. 28 Fotografie dell'Esposizione Universale del 1900. I padiglioni si affacciano sul fiume, creando una sorta di palco dagli battelli o dalla sponde di fronte, grazie alla vista libera che offre la larghezza del corso d'acqua.

A queste strade si aggiunge anche la costruzione della linea ferroviaria del RER C, che costeggia la Senna su 12 km (vedi "Trasporti pubblici B_Metro & RER", pagina 95), stravolgendo il panorama della Senna in modo cospicuo.



Fonte: Petites Leçons de Ville (2013)

Fig. 29 Costruzione delle strade su darsene (anni '60)

A seguito della crisi petrolifera di 1973, i numerosi progetti di industrializzazione delle sponde furono abbandonati, e nel 1974, i Parigini manifestano contro l'estensione della strada *Rive Gauche* e i lavori si fermano al loro stato attuale. Il fine di questo periodo di crescita economica si caratterizza da un'immagine del fiume diventata meccanica: la Senna non è più un luogo favorevole al divertimento.

In conseguenza a queste nuove infrastrutture, escono in diversi posti lungo la Senna dei parcheggi.



Fonte: Petites Leçons de Ville (2013)

Fig. 30 Rifunzionalizzazione del Port de la Tournelle.

E. I tempi attuali

- ▷ L'abbandono dell'uso pedonale a favore delle necessità viarie

Con lo sviluppo del trasporto automobile, è apparsa una necessità di sgomberare assi trasversali per creare vie di circolazione veloce all'interno della città. Dato la loro linearità e la loro situazione al centro di Parigi, le sponde sono state giudicate il posto adeguato per pianificare strade. Così negli anni 1960, le infrastrutture viarie appaiono lungosenna. I lavori iniziano con la *Rive Gauche* per poi essere estesi alla *Rive Droite*.

Per di più, in pieno periodo di industrializzazione, nascono porti industriali al seno della città, creando zone ostile e inquinate, senza vita e senza amenità. La Senna è considerata sporca e viene man mano abbandonata dai cittadini.

► Il riconoscimento della bellezza delle sponde e la loro rifunzionalizzazione

Al fine degli anni 60, il comune recupera una quantità rilevante di spazi lungosenna, incentivandolo ad accertare un piano di recupero per queste aree dismesse. Tra gli anni 1970 e gli anni 2000, il comune di Parigi attua quindi azioni per il restauro dei ponti e dei porti. I parcheggi (*Port de la Tournelle*) e le aree industriali (*Port de la Gare*) sono recuperati in luoghi di svago e, in un contesto internazionale di interesse ecologico, si vede tornare man mano l'idea prima che le sponde dovrebbero essere dedicate ai pedoni.

Nel 1991, la Senna, assieme alle sue sponde, è iscritta al Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. Oltre a restituire la sua dignità, stabilisce un quadro normativo che protegge e innesca i progetti di sistemazione degli argini. La parte precisa registrata si estende dal Ponte d'Iéna al Ponte Sully, cioè racchiude tutta la "Parigi reale", e quindi anche la zona dove si sviluppa il progetto.

La valutazione dell'UNESCO fu un elemento motore che favorì l'attuazione un numero cospicuo di lavori sulle sponde: negli anni 1990, il comune assolve il compito di attrezzare i ponti e

le darsene con sistemi di illuminamento notturno. Queste illuminazioni, assieme all'introduzione di mobile urbano, danno ai cittadini un sentimento di sicurezza e contribuiscono alla riappropriazione del luogo.

Nel 1999, il comune di Parigi redige, assieme ad altre enti amministrative il "*Cahier des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine*" (ovvero "Capitolato delle prescrizioni architettoniche, urbane e paesaggistiche della Senna"). Quello permette l'attuazione di un'unità per inquadrare i progetti di ristrutturazione in corso.

Negli anni 2000, si osserva la diversificazione degli usi, e i quartieri si aprono sempre più sul fiume. Nel 2002 si svolge la prima edizione del famoso evento di *Paris-Plages*, che trasforma durante l'estate le sponde in una grandissima spiaggia, con diverse attività di svago attorno al tema delle vacanze. Nel 2006 è montata la piscina Joséphine Baker, proprio sul fiume (vedi...), e da un decennio appaiono locali temporanei sulle darsene.

Oggi si sviluppano diversi progetti di sistemazione delle sponde, che prevedono attività sportive, culturale, di svago, assieme all'insediamento di locali. La strategia odierna è volta a promuovere animazione attiva, luoghi d'interazione sociale e destinazioni d'uso miste.



FONTE: N/A

Fig. 31 Porzione del fiume iscritta al Patrimonio dell'umanità (UNESCO)

A. La sua edificazione e le sue vicissitudini

Il Pont des Arts fu il **primo ponte in ghisa della città**. Commissionato agli ingegneri Louis-Alexandre de Cessart e Jacques-Vincent de Lacroix Dillon, nel 1802, era progettato ai fini di collegare il *Louvre* all'Institut de France (edificato intenzionalmente di fronte alla corte quadrata del *Louvre*, all'epoca chiamato "Palais des Arts"). Nel 1804, la passerella viene alla luce: **esclusivamente pedonale**, è concepita come un giardino sospeso, allestito con arbusti ornamentali, panchine, e fiori.

Nel 1976, l'ispettore generale dei Ponts et Chaussées (che controlla le opere di ingegneria in Francia), denota la fragilità dell'opera, dovuta principalmente ai bombardamenti dei due conflitti mondiali, e ad alcuni incidenti di imbarcazioni, successi nel 1961 e nel 1970.

Il ponte viene infatti chiuso l'anno seguente (1977), per poi **crollare su 60 metri di lunghezza** nel 1979, in seguito ad un'ultima collisione con una chiatta. **Il ponte viene smontato nel 1980**, e circa metà del ponte (4 archi) sarà recuperata dalla città di Nogent-sur-Marne.

Il ponte attualmente osservabile fu infatti **ricostruito** tra il 1981 e il 1984 secondo i disegni, quasi identici a quelli originali, dell'ingegnere Louis Arretche. I cambiamenti effettuati sono il **numero delle arcate** (7 anziché 9) - motivato dall'allineamento con le arcate del Pont Neuf - e il **materiale usato** (acciaio invece della ghisa, più moderno e più efficiente).

In conclusione, il ponte attuale si presenta come un **"falso storico"** di quello precedente.

B. Racconto fotografico

► Prima dell'edificazione del ponte: la Senna e le sue sponde tra il Louvre e l'Institut de France.



FONTE: BNF Gallica - "Le Louvre, le Pont Neuf, le Collège Mazarin", Sébastien Leclerc (~ 1700)

Fig. 32 Vista della zona tra l'Institut de France e il palazzo del Louvre prima l'edificazione del Ponte. Vista da Ovest, col Pont Neuf nel fondo.



FONTE: BNF Gallica - "Le Palais de l'Institut et la Galerie du Louvre", J.B. Lallemand (~ 1740)

Fig. 33 Vista dell'area prima dell'edificazione del Ponte. Vista da Est, col Pont Royal nel fondo.



FONTE: BNF Gallica - "Vue du Pont Neuf et du collège des Quatre-Nations", P.A. de Machy (~ 1750)

Fig. 34 Vista dell'area prima dell'edificazione del Ponte. Vista dalla sponda Nord, col Pont Neuf nel fondo e la vista sull'Institut de France.

▷ Il ponte dopo la sua inaugurazione



FONTE: BNF Gallica - "Vue du Pont des Arts prise de la berge de la Seine" (~ 1810)

Fig. 35 Vista del Ponte negli anni 1810. Le sponde non sono ancora arredate a Sud: la rampa conduce ad una sponda dall'aspetto naturale, e la differenza tra livello alto e basso non è ancora netta... La costruzione dei ponti parigini inizia prima della sistemazione delle sponde.



FONTE: BNF Gallica - "Pont des Arts", Hamilton (1829)

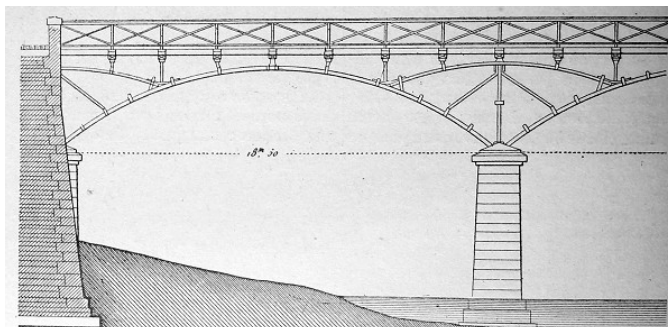
Fig. 37 Vista del Ponte nel 1829. Si vedono i diversi livelli della sponda (sinistra). Davanti all'area di interesse, sono ormeggiate numerose chiatte che caricano merci al porto Saint-Nicolas (antico porto del Louvre).



FONTE: BNF Gallica - "Vue des deux rives de la Seine à la hauteur du Louvre" (~ 1820)

Fig. 36 Vista del Ponte negli anni 1820. I muri di pietra sono già realizzati, come la scala e la rampa vicine al lotto, uguali alla loro forma attuale. La sponda bassa, invece, non è ancora sistemata e mantiene un aspetto "naturale".

▷ Schizzo della struttura metallica



FONTE: BNF Gallica - "Vue des deux rives de la Seine à la hauteur du Louvre" (~ 1820)

Fig. 39 Prospetto del Ponte nell'anno 1820



FONTE: "Excursions Daguerriennes" - Disegno di Noël Paymal Lerebours (1842)

Fig. 38 Il Ponte nel 1842, dietro la piazza del Pont Neuf.

▷ Il ponte dopo l'intervento del 1852



FONTE: "Excursions Daguerriennes" - Disegno di Noël Paymal Lerebours (1842)

Fig. 40 Il Ponte nel 1857, visto del Pont Neuf. Si possono contare solo 8 arcate, invece di 9. Questo è dovuto al fatto che, nel 1852, i lavori d'allargamento del Quai de Conti (Rive Gauche), comprendono l'ultima arcata del ponte.



FONTE: BNF Gallica - "Vue du Louvre prise du bas du pont neuf", H. Destailleur (~ 1850)

Fig. 41 Vista del Ponte negli anni 1850. Si nota la cura portata alla sistemazione delle darsene basse, molto utile per l'attracco delle imbarcazioni. La sponda inizia a prendere il suo viso attuale. La scala a fianco dell'area di progetto, già vista nella Fig. 36 non è stata cambiata.



FONTE: "Le Pont des Arts à Paris", Auguste Renoir (1867-68)

Fig. 42 Il Ponte nel 1867, visto dall'argine Sud (si vede la cupola dell'Institut de France a destra). La sua leggerezza ispira molti pittori dell'epoca.



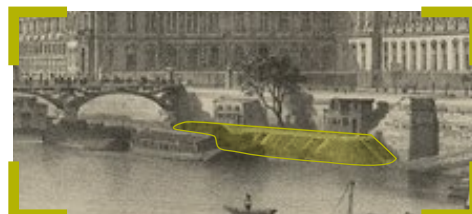
FONTE: BNF Gallica - "Le Louvre et la Seine Vue prise du Pont-Neuf", Ph. Benoist (1875)

Fig. 44 Il Ponte visto dal Pont Neuf. Si nota la comparsa di una sorta di "terrapieno di pietra" oggi ancora presente sul lotto di progetto.



FONTE: Collezione privata Christie's - "Le Pont des Arts, Paris", Stanislas Lépine (1875)

Fig. 43 Il Ponte nel 1875 - dipinto di Stanislas Lépine.

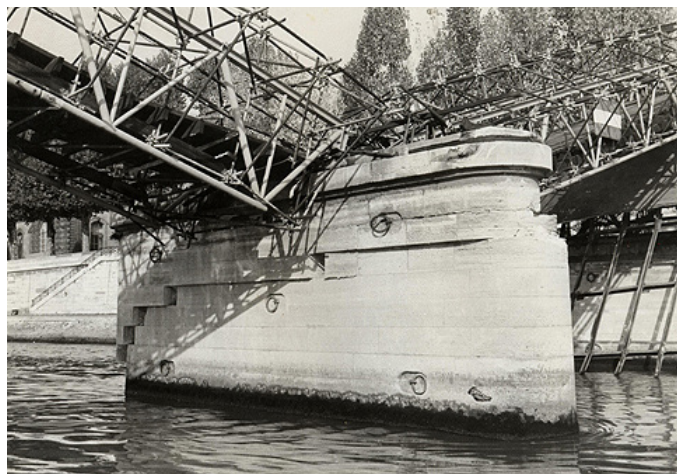


▷ Il crollo della passerella nel 1979



FONTE: Sito Internet J.P.H. Lamotte (1979)

Fig. 45 Il Ponte crollò nel 1979, su una lunghezza di 60 metri.



FONTE: Sito Internet J.P.H. Lamotte (1979)

Fig. 46 Vista dei danni avvenuti sulla pila. La parte retrostante si è spostata di circa 30 cm, causando il crollo della struttura metallica.

▷ Il ponte come si presenta oggi



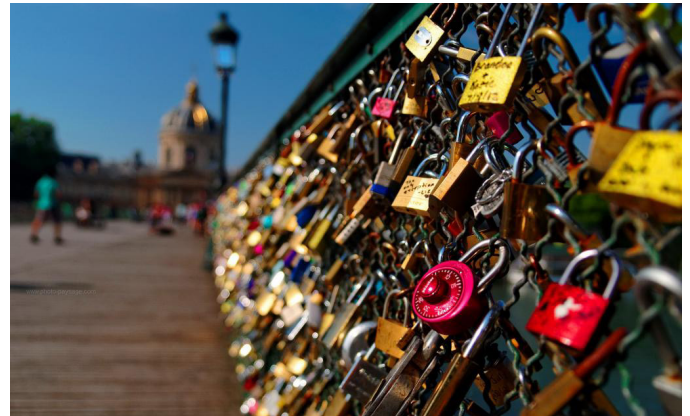
FONTE: Sito Internet "Ponts de Paris" (2013)

Fig. 47 Il ponte come si può vedere oggi, con le sue 7 arcate, allineate a quelle del ponte retrostante.



FONTE: Fotografia di B. Monginoux (2012)

Fig. 48 Il ponte oggi: il pavimento, fatto di azobè (un legno durissimo e pesante, resistente alla pioggia e all'acqua di mare), risuona sotto i piedi dei passanti. Non rimane più nulla della vegetazione inizialmente prevista, l'unico arredo presente è rappresentato dalle le panchine dell'asse centrale.



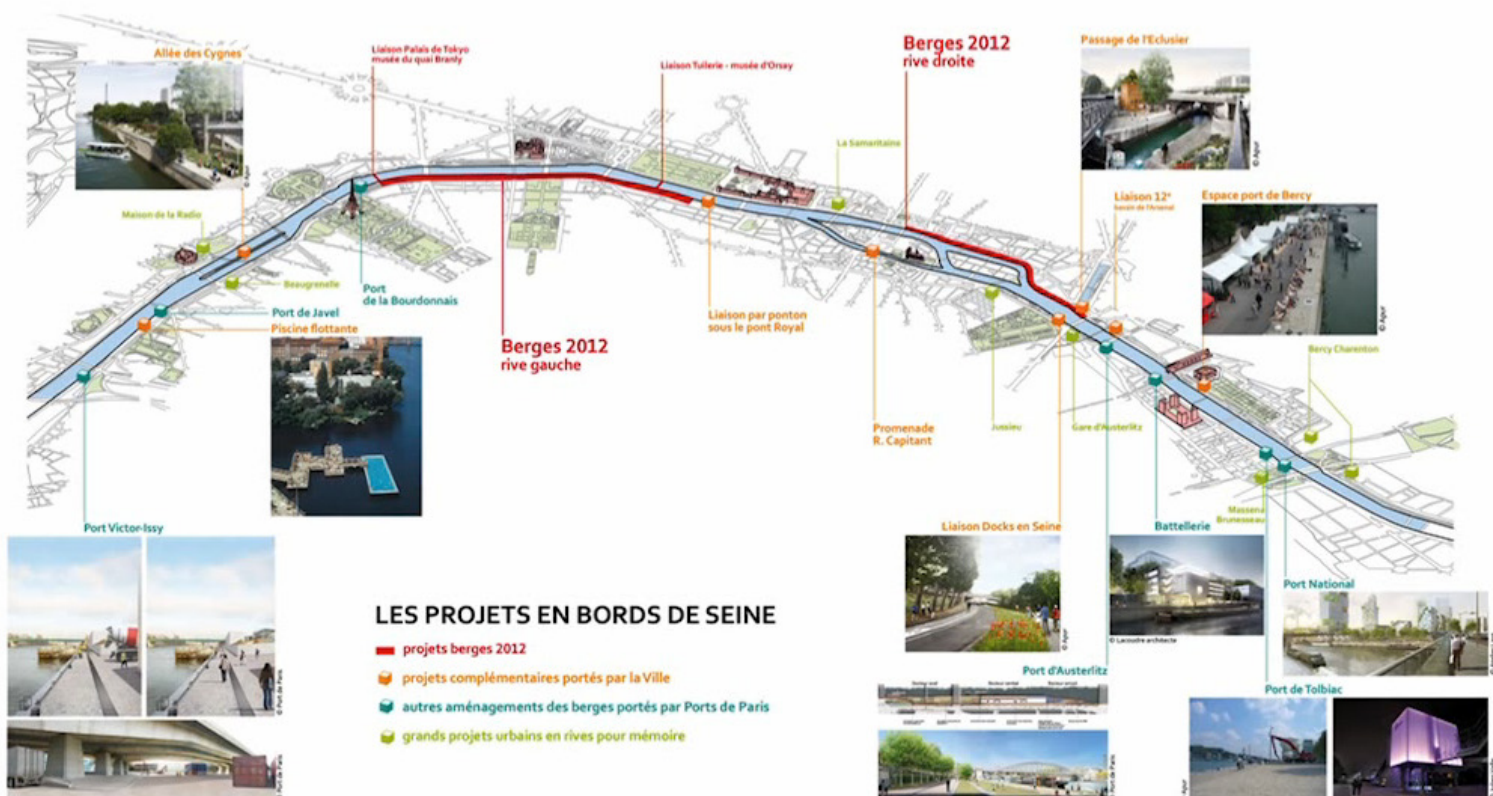
FONTE: Fotografia di B. Monginoux (2012)

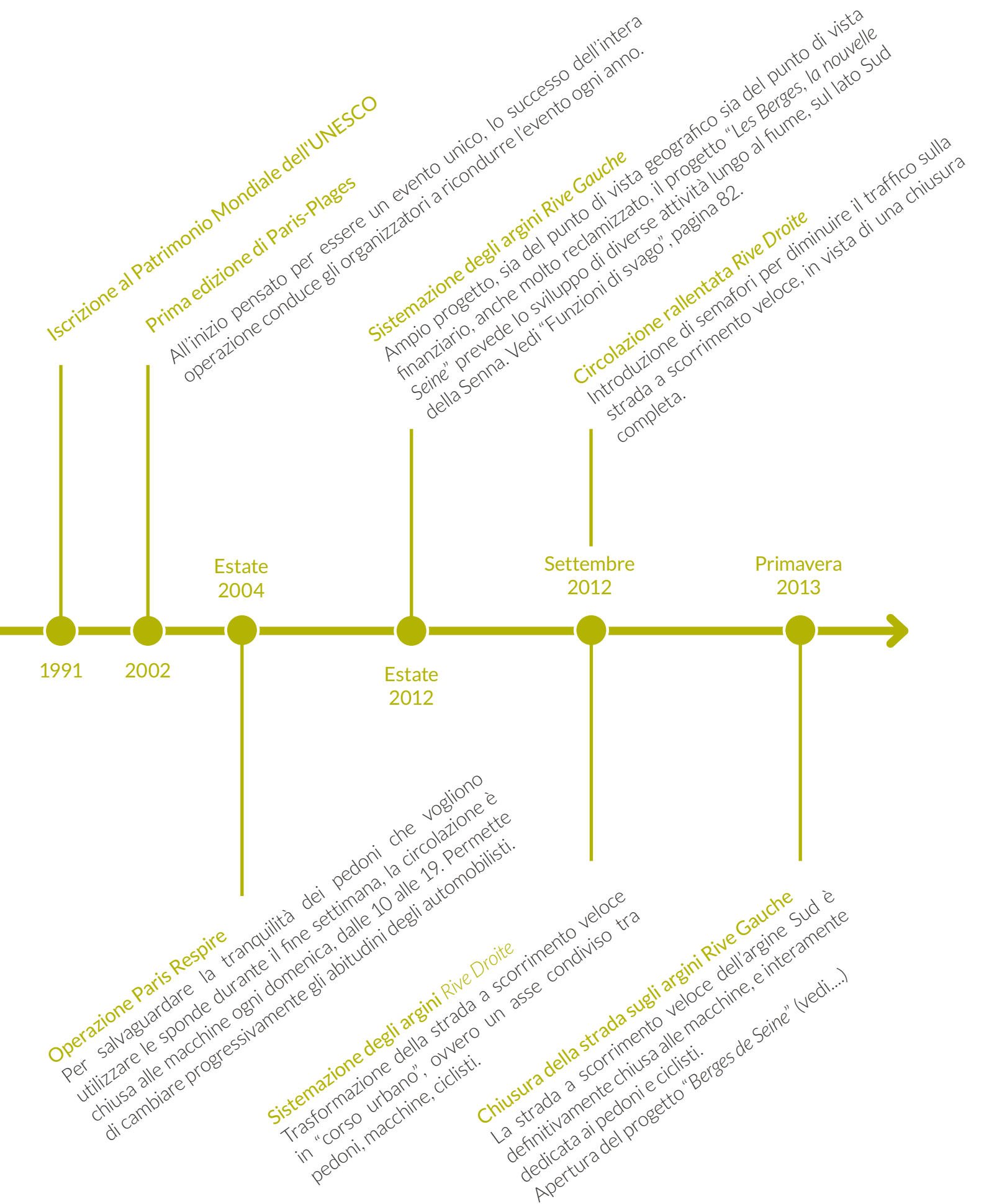
Fig. 49 I "lucchetti dell'amore", oggi presenti sull'intera ringhiera del ponte. Questo rito - soprattutto turistico - è nato nel 2008: gli amanti vengono sul ponte, scrivono le loro sigle e la data del loro incontro su un lucchetto, l'attaccano sulla griglia metallica e poi buttano la chiave nel fiume, sigillando il loro amore per l'eternità. La pratica è diventata tanto popolare che il peso dei numerosi lucchetti mette a rischio la stabilità strutturale del ponte: il comune procede ormai regolarmente alla rimozione dei lucchetti.



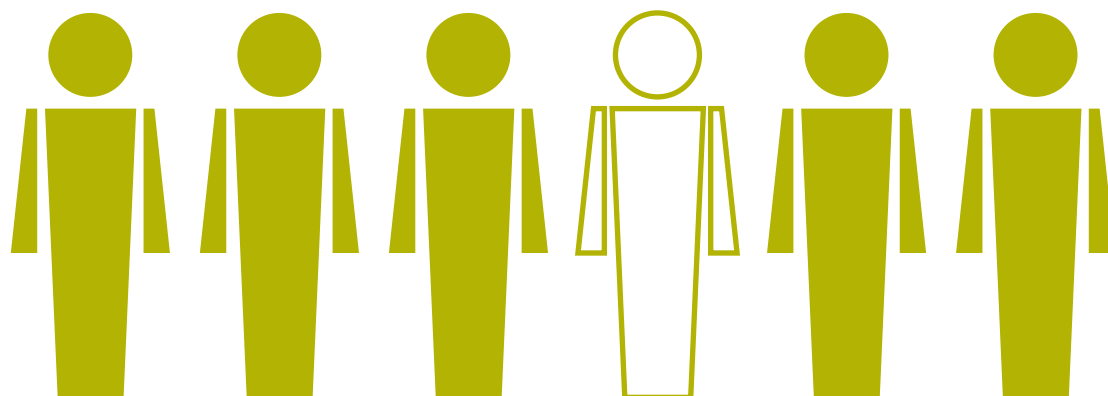
Fonte: Sito internet dell'operazione Paris-Plages (2012)

Fig. 50 Paris-Plages, un'iniziativa del primo sindaco Bertrand Delanoë. 5 000 tonnellate di sabbia, sistemate su 3,5 km di argine lungosenna. Le attività sportive e di divertimento si svolgono qua durante i due mesi estivi, ogni anno dal 2002.





ASPETTI SOCIO ECONOMICI & FUNZIONALI



Il layout funzionale dell'area attorno al lotto di progetto viene analizzato mediante le tavole seguenti:

- TAV. 05 & TAV. 06 : Spazi verdi
- TAV. 07 : Edifici culturali
- TAV. 08 : Edifici pubblici
- TAV. 09 : Edifici residenziali
- TAV. 10 : Monumento storici
- TAV. 11 : Attività professionali

Risulta da queste tavole che l'area di progetto si trova in una zona con grande diversità funzionale: vi si trovano tanti edifici di interesse culturale e turistico, negozi, ed uffici. La zona estesa coinvolge quindi tante persone di differenti estrazioni sociali ed età: turisti, residenti, lavoratori, camminatori, ...

Questa caratteristica, e la dinamicità che ne deriva, rappresenta una grande opportunità per il progetto di Champagne Bar: la clientela potenziale è già presente nell'area, è necessario quindi attirarla con un architettura ricca e piacevole, degli accessi opportunamente evidenziati, e l'integrazione dello Champagne Bar in un percorso che possa sembrare naturale.

Inoltre, la scarsità di spazi verdi attorno al lotto di progetto spinge la gente a cercare sulle sponde della Senna un'aria più pura, e un atmosfera rilassante: l'ubicazione del lotto di progetto è dunque estremamente opportuna, perché attira naturalmente le persone che cercano riposo e tranquillità, e che sono quindi più disposte a fermarsi per consumare in un bar.

TAV. 05 Gli spazi verdi A_Livello città

Gli spazi naturali sono sempre più difficili da trovare all'interno delle grandi metropoli. A Parigi, i boschi di Boulogne e di Vincennes e il parco delle Buttes Chaumont, sono gli unici spazi vegetali naturali che coprono il centro città.

Tuttavia, si può notare la presenza di spazi verdi pianificati a Parigi *intramuros*, fra cui possiamo menzionare i giardini:

- Giardino del Luxembourg
- Giardino delle Pianti
- Parco Monceaux
- Parco Montsouris
- Parc de Bercy

e le grandi aree verdi:

- Esplanade des Invalides
- Champ de Mars



Legenda

Scala 1/5000

Spazi verdi

Area di progetto

5000 2000 1000 500 100



TAV. 06 Gli spazi verdi B_Livello quartiere

Per quanto riguarda il nostro lotto, la carta a fianco evidenzia l'assenza di spazi verdi nelle vicinanze immediate. Il giardino delle *Tuileries*, antico giardino reale alla francese, si trova però a meno di 700 m e costituisce uno dei più grandi parchi della città.



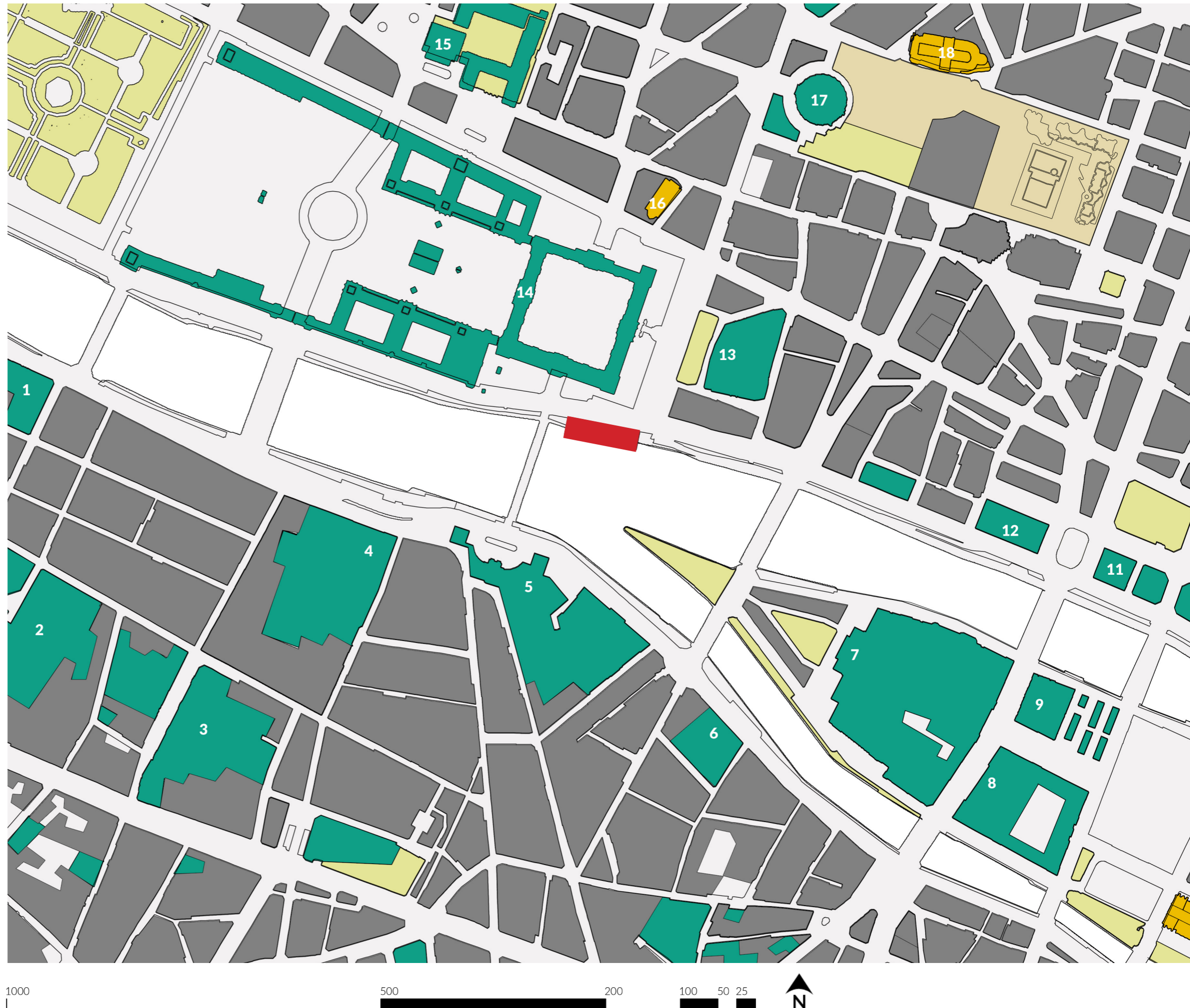
Legenda

Scala 1/5000

- Spazi verdi
- Edificato
- Area di progetto
- Cantieri

TAV. 07 Layout funzionale A_Edifici culturali

L'importante concentrazione di edifici di interesse turistico attorno al lotto rende la zona molto attrattiva, facendone un punto focale dell'attività turistica parigina.



Legenda

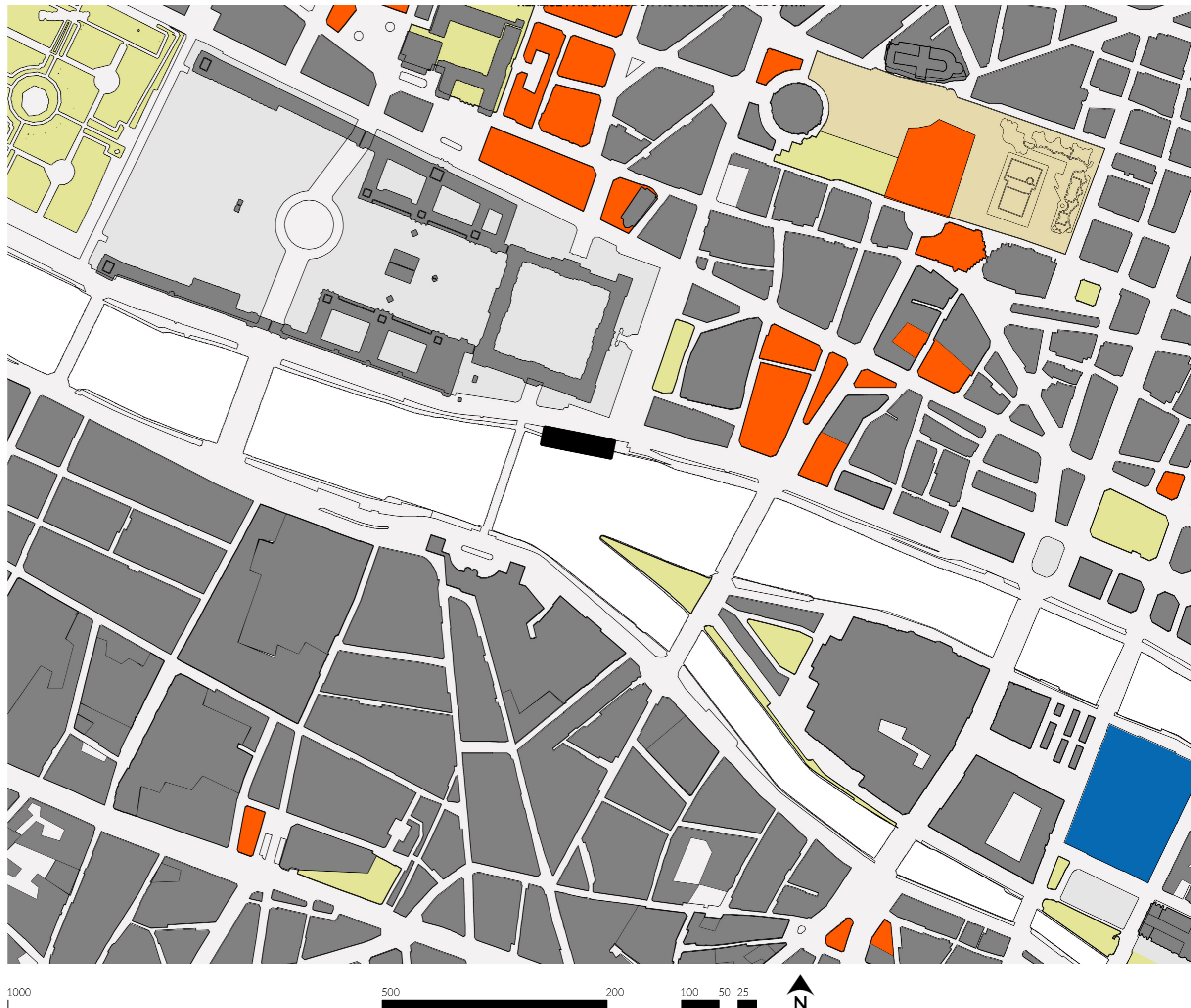
Scala 1/5000

- Edificato
- Area di progetto
- Cantieri
- Luoghi di interesse turistico e storico
- Chiese

TAV. 08 Layout funzionale B_Edifici pubblici

Il progetto di concorso, a vocazione commerciale, si trova non lontano dai più grandi centri commerciali urbani, i famosi *Grands Magasins* come *Les Galeries Lafayette*, *Le Printemps*, o ancora *La Samaritaine* (si nota comunque che quest'ultima è in corso di rifunzionalizzazione, e sarà presto adibito a uffici).

E' anche vicino ad edifici amministrativi che ospitano tanti professionisti.



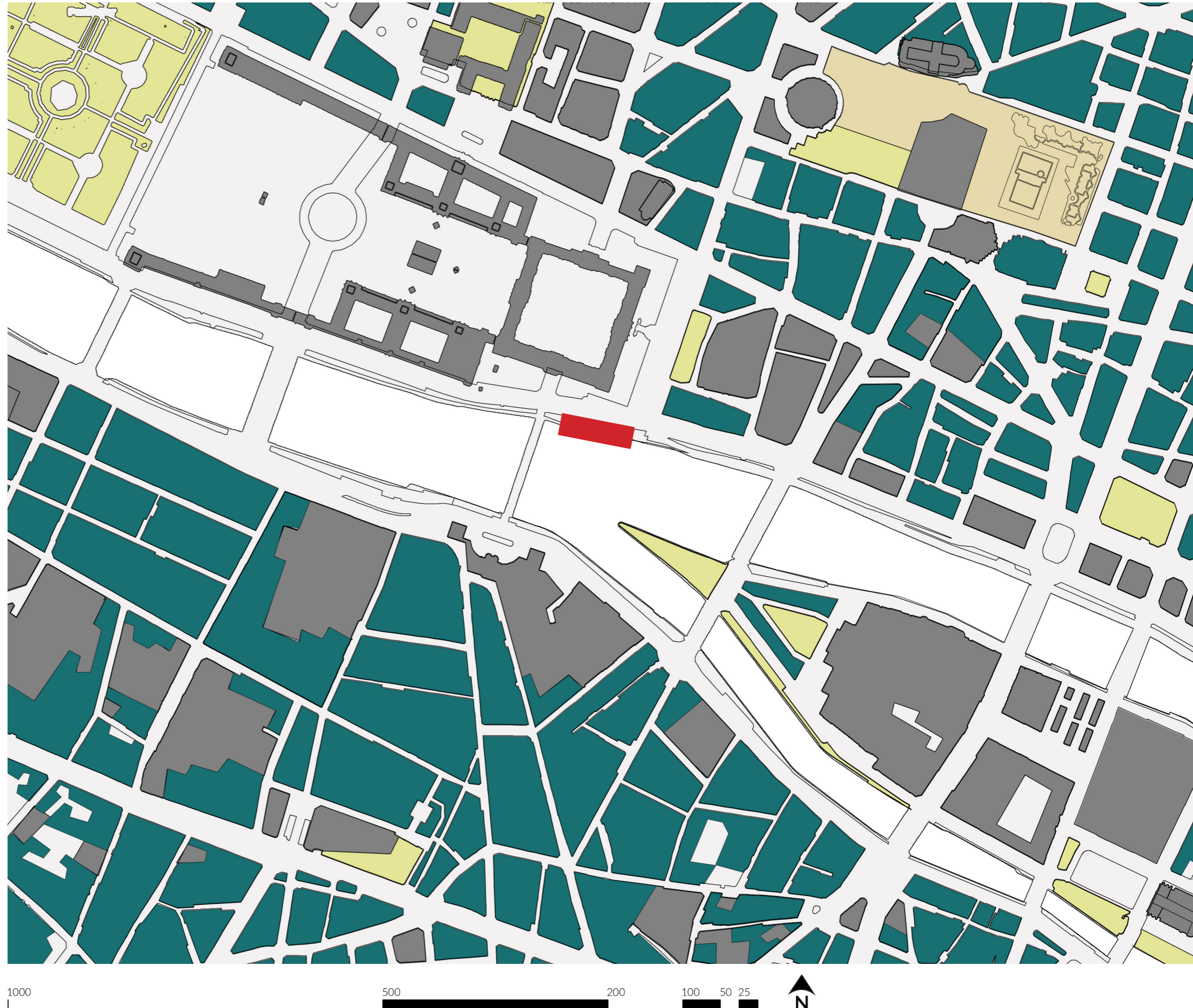
Legenda

Scala 1/5000

- Edificato
- Area di progetto
- Cantieri
- Uffici e zone commerciali
- Edifici di salute

TAV. 09 Layout funzionale C_Abitazioni

Il centro di Parigi comprende molte zone residenziali, che ospitano spesso anche i turisti, dando a quest'area una diversità culturale importante. I prezzi degli alloggi attorno all'area di progetto sono decisamente alti - tra i più costosi della città - quindi comportano la presenza di una popolazione e di turisti benestanti.



Legenda

Scala 1/5000

- Edifici residenziali
- Edificato
- Area di progetto
- Cantieri

TAV. 10 Layout funzionale D_Monumenti storici

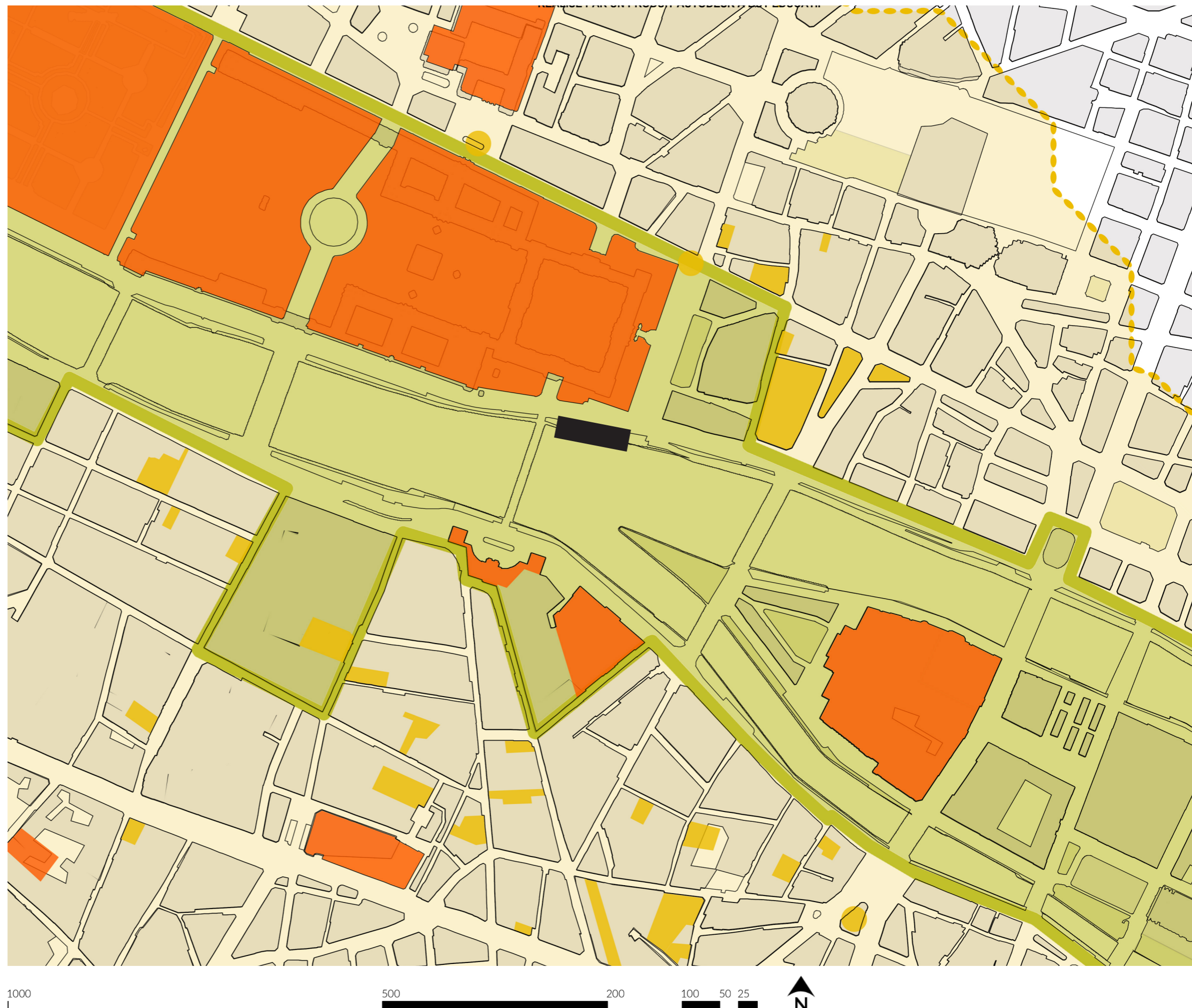
Un "Monumento Storico" è un edificio o un bene mobiliare che riceve un statuto giuridico particolare destinato a proteggerlo, considerando il suo interesse storico, artistico, architettonico, ma anche tecnico o scientifico.

Questo statuto implica una responsabilità condivisa tra proprietari(o) e la comunità territoriale nazionale per quanto attiene alla sua conservazione e alla sua trasmissione alle generazioni future.

Si possono individuare due tipi di monumenti storici:

- i monumenti "classificati" che rappresentano un interesse pubblico *notevole*
→ circa 1/3 dei monumenti storici
- i monumenti "iscritti" che rappresentano un interesse pubblico *sufficiente*
→ circa 2/3 dei monumenti storici

Questi monumenti hanno un impatto sulla zona circostante: tutte le opere da realizzare entro un raggio di 500 m da essi necessitano un accordo propedeutico con gli *Architetti degli Edifici di Francia*.



Legenda

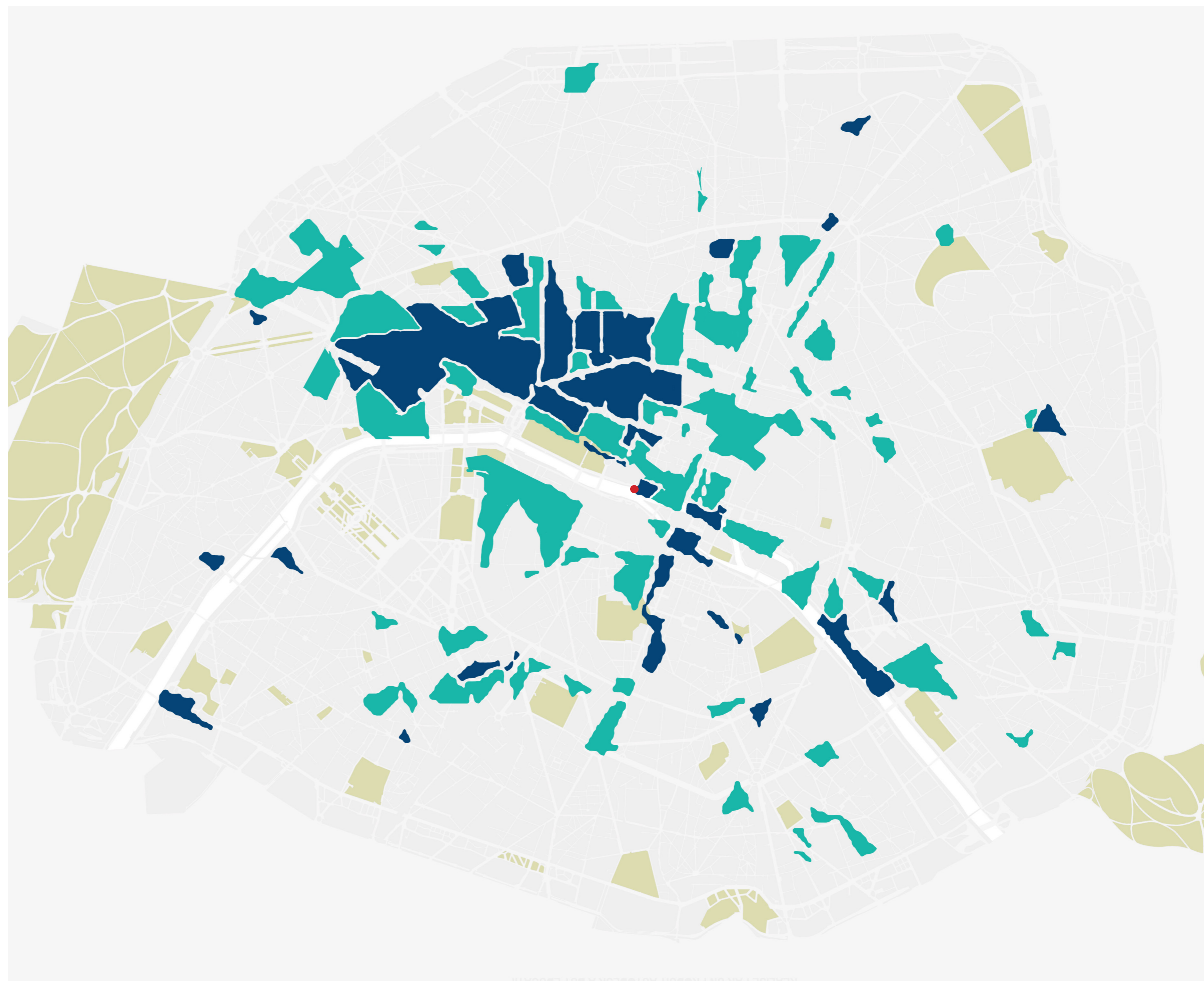
Scala 1/5000

- Area di progetto
- Zona iscritta al Patrimonio Mondiale dell'UNESCO
- Monumenti "iscritti" ai Monumenti Storici
- Monumenti "classati" ai Monumenti Storici
- Perimetro della zona d'impatto dei Monumenti Storici

TAV. 11 Layout funzionale E_Il lavoro a Parigi

La maggiore concentrazione di lavoro si trova nella zona Nord-Ovest di Parigi, dove uffici e zone commerciali sono molto presenti.

Il lotto di progetto si trova vicino a quest'area dinamica e può quindi essere utilizzato dalla sua popolazione diurna, attraendo un pubblico vario di professionisti.



Legenda

Scala 1/40 000

- Area di progetto
- Alta concentrazione di posti di lavoro
- Concentrazione media di posti di lavoro
- Minore concentrazione di posti di lavoro
- Spazi verdi

5000 2000 1000 500 100



E' stato giudicato opportuno studiare in dettaglio le **attività sviluppate proprio sulle darsene** - e questo su tutta la lunghezza del fiume - ai fini di capire quale sono **le funzioni che funzionano bene**, per poi identificare i loro elementi di forza, e per le altre, individuare le fonti delle loro debolezze.

Questo studio svilupperà prevalentemente il tema del bar (esteso a quello della ristorazione in generale), argomento al centro di questo progetto. Gli altri tipi di attività, ovvero attività sportive e di svago, saranno anche loro dettagliate, e riportate su una mappa. Questo metodo permette di **percepire i legami che esistono tra le diverse attività**, per poi inserire nel modo giusto il progetto considerato nel percorso globale della "promenade sur les quais".

"La Senna sta diventando bella ; non sarebbe possibile abbellirla di più ? Non potremmo rompere la fila monotona delle darsene ? Non potremmo disporre qualche scala elegante per accedere alle darsene basse ? Su quella, non potremmo, senza compromettere le attività di navigazione e di commercio, progettare giardini e prati ? In quei giardini, non potremmo lasciare insediarsi ristoranti e caffè ?" [La Seine et les quais, promenades d'un bibliophile, Gabriel Hanotaux (1901), p.28]

Questo sogno, già espresso all'inizio del secolo scorso, sta solo ora prendendo forma: da una decina d'anni, grazie al **disimpegno degli argini** (vedi "Il riconoscimento della bellezza delle sponde e la loro rifunzionalizzazione", pagina 41), **diverse funzioni si stanno sviluppando sulle darsene**, per la delizia di tutti i cittadini, e importanti sforzi sono stati recentemente realizzati dal comune per **abbellire gli argini e renderli più accoglienti ai pedoni** (vedi "Politiche Attuale & Progetti in Corso", pagina 46).

A. Funzioni di ristorazione

▷ La Plage Parisienne

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ € €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	-						
Clientela	Chic						

Ristorante chic e romantico, collocato in una chiatta fissa lungo il fiume. Grande spazio diviso tra parte cocktails bar e parte ristorante gastronomico.

▷ En Attendant Rosa...

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione							
Clientela	Giovane, Casuale, Abituale del primo bar dello stesso nome <i>Le Rosa Bonheur</i> (Buttes Chaumont)						

Bar molto piacevole, con sedie confortevole all'ombra degli alberi che adornano gli argini. Disposa di una connessione WIFI che consente alla gente di lavorare all'esterno. Grande tavole permettono di sedersi tra amici per bere o mangiare (tapas, pasticceria, panini), in un atmosfera molto serena e cordiale. D'inverno rimane aperto, con colonnine di riscaldamento e protezione di tipo velum. A partire della Primavera 2014, dispose di una chiatta permanente che ospita il nuovo bar interno/esterno, e che viene così estendere la superficie della prima terrazza.

▷ Le Faust

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ € €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione							
Clientela	Chic, Premium, Giovane						

Locale situato sotto il Ponte Alexandre III, Le Faust è aperto solamente d'estate. Questo spazio di mq 2100 è stato progettato nel tunnel che serviva prima alla circolazione delle macchine sull'argine. Con la chiusura di queste vie, questo ampio spazio è stato considerato come un'importante opportunità per la creazione di un luogo di vita notturna, grazie alla sua collocazione (gode di una vista stupenda sul fiume e di un grande spazio esterno per i fumatori, mentre non disturba il vicinato perché è abbastanza ritratto).

Si accede alla terrazza in basso tramite una scala che scende dal ponte. Un servizio di parcheggiatori è previsto per la gente che viene in macchina, necessario in quest'area dove ci sono poche aree di parcheggio.

Il locale è costituito da:

- Una grande terrazza esterna riscaldata assieme che possiede il suo proprio bar (atmosfera casuale, rilassata),
- Il ristorante e il suo bar (più classico e chic),
- Uno spazio club abbinato ad uno spazio performativo per diversi spettacoli secondo il programma culturale artistico (circo, concerti, serate a tema, ...).

Quest'ultimo non è ancora aperto al pubblico: i lavori hanno iniziato a Settembre 2013 e la sua inaugurazione è prevista per l'Estate 2014.

▷ Le Showcase

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ € €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	-						
Clientela	Professionale, Giovane						

Antico hangar a battelli collocato sotto il Ponte Alexandre III, questo ampio spazio è diventato uno dei più grandi clubs di Parigi. Con una superficie di mq 1800, il luogo può anche essere noleggiato per organizzare seminari o cocktails. I diversi spazi sono modulabili e si possono quindi creare diverse atmosfere nello stesso luogo. Lo spazio bar, lunghissimo ma stretto, separa lo spazio lounge dallo spazio palco. Le capacità del Showcase dipendono del tipo di ricevimento:

- Aperitivo in piedi: 1400 persone
- Cena con tavola fredda: 800 persone
- Cena seduta: 320 persone
- Conferenza: 450 persone
- Serata danzante: 1500 persone

▷ Le Flow

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione							
Clientela	Giovane, Casuale, Turistica						

Il Flow riscostituisce, su mq 400, una sorta di spiaggia effimera, con sedie a sdraio e grandi tavoli, dove si può sia bere un bicchiere sia mangiare (panini, insalatine, pasticcerie). Con musica ad alto livello durante l'intera giornata, l'atmosfera è piuttosto festiva.

A partire dalla fine dell'estate 2014, avrà il suo batello permanente attraccato alle sponde della Seine, davanti alla sua ubicazione corrente, in cui è previsto la realizzazione di una sala di concerto, un club e un bar-ristorante.

▷ Omnivores Rives

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	Giugno 2013 (fino a Giugno 2016)						
Clientela	Giovane, Turistica, Familiare						

Panini, zuppe, cesti di picnic e dolci d'asporto.

Lo spazio di vendita, mobile, è realizzato a partire da un contenitore smontabile che opera in qualità di ristorante, mentre due tricicli servono di micro-cucine per consentire alla paninoteca il suo carattere itinerante.

▷ Mozza & Co

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	-						
Clientela	Giovane, Turistica, Familiare						

“Food truck” come tanti altri, quello ha la particolarità di rimanere fisso durante il periodo estivo. Questa trattoria mobile è anzi un bar a mozzarella, che propone diversi prodotti di origine italiana (insalatine, foccacce, cannoli siciliani, tiramisù), da portare via. Non disporre di sedie o tavolini, ma è collocato vicino alle attrezzature pubbliche del comune di Parigi (vedi “La terrasse du You e la terrasse des ZZZ”, pagina 82).

▷ Le Quai

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ € €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	Aprile 2010						
Clientela	Ristorante: privati di età media Eventi: famiglie, associazioni, aziende						

Ospitato da un bellissimo vaporetto veneziano degli anni 20, Le Quai coniuga un ristorante ad uno spazio eventi. Godendo di un'ampia terrazza di teck di mq 150 e di uno spazio vetrato di mq 260, il locale può accogliere 140 persone sedute al suo interno, e 150 persone sulla sua terrazza, la quale può essere coperta e riscaldata, quando opportuno.

Le Quai si può privatizzare per l'organizzazione di diversi eventi (matrimonio, conferenze, show-room, seminario, ecc).

▷ La Péniche Marcounet

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	Aprile 2010						
Clientela	Ristorante: privati di età media Eventi: famiglie, associazioni, aziende						

Insediato su una antica chiatta, costruita nel 1925, questo locale nasce alla fine degli anni 90. Ospitando la gente sia sul ponte del batello sia al suo interno, gli eventi qui organizzati possono raggiungere 190 persone.

La Péniche Marcounet si può privatizzare per eventi aziendali o privati (matrimonio, compleanno, seminario, cocktail, conferenza...). Organizza inoltre serate a tema, con concerti live.

▷ La Mellow Bar

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	Luglio 2013						
Clientela	di età media, giovane						

Altro locale ospitato su una chiatta ormeggiata al piede del *Pont Marie*, il Mellow Bar presenta la particolarità di essere abbinato ad un battello elettrico di 30 posti, che propone giri turistici sulla Senna.

Il locale, più ampio, serve di bar-trattoria-caffè nella giornata, con una scelta di bevande, insalatine, panini o bruschette, mentre di sera si trasforma in un cocktail bar ed è animato con una sessione musicale anche diffusa in tempo reale sul web.

▷ Les Nautes

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	Bar: Luglio 2013 Ristorante: Settembre 2013						
Clientela	di età media o superiore						

Questo recente ristorante, invece agli altri locali presenti sulle rive, si è stabilito in un antico corpo di fabbrica, costruito nel 1861 e chiamato la casa dei *Célestins*. L'edificio fu stato costruito alla domanda della Direzione dei Soccorsi della Prefettura di Polizia di Parigi per le necessità della navigazione. Si capisce così la sua particolare ubicazione sulle sponde.

L'edificio si divide in quattro spazi diversi:

- la terrazza, lungo il fiume, aperta durante le domeniche di bel tempo per bere rinfreschi.

- il bar, situato allo stesso livello, che propone la stessa offerta ma con posti a sedere all'interno dell'edificio, e quindi aperto quale sia il tempo.
- il container, spazio all'aperto, dall'altra parte della parte bar e dunque esposta al Sud, completa l'offerta di quest'ultima proponendo cibo, anche d'asporto. Come la terrazza, è aperto solo in caso in bel tempo la domenica.
Le due parte esterne raggiungono un totale di mq 450.
- il ristorante, al primo piano, in grado di accogliere fino a 40 persone, con vista sulla Senna e sull'isola *Saint Louis*.

▷ Le Wanderlust

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	Giugno 2012						
Clientela	di tutti profili						

Animato dalla team del "*Savoir Faire*", famoso per i suoi locali ed eventi a Parigi, questo locale è diventato in poco tempo molto trendy.

La sua forza si fonde sulla sua strategica ubicazione (stupenda terrazza di legno che sovrasta la Senna), insieme con una vasta gamma di attività: nell'arco della giornata si sviluppano effettivamente workshops creativi, corsi di yoga e pilates, brunch, mercato delle pulci o alimentare, spettacoli vari, o ancora conferenze, mentre di sera sono di solito organizzate serate con DJ sets e clubbing fino a tarda notte.

Lo sviluppo di tutte queste attività è inoltre reso possibile grazie all'importante superficie (mq 1600) su cui si estende. Si nota comunque che il Wanderlust non gode della migliore collocazione all'interno della Cité de la Mode et du Design: la sua terrazza è al piano terra (1 metro sopra il livello della marciapiede) mentre la terrazza più piacevole, sul tetto dell'edificio, è riservato ad un altro locale, le Nüba (vedi "*Le Nüba*", pagina 71), che fu stato inaugurato dopo il Wanderlust.

▷ Le Nüba

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ € €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	-						
Clientela	di età media, giovane						

Sul rooftop della *Cité de la Mode et du Design*, il Nüba, sia ristorante sia discoteca, offre una delle più belle viste sulla Senna, in un'atmosfera piuttosto rilassata: sedie a sdraio, babyfoot, grandi tavoli conviviali.

E' ormai diventato uno dei tempi della vita notturna parigina, grazie al suo famoso manager, che possiede altri locali valutati nella capitale.

▷ Le MOB

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno	Inverno			Estate			
Inaugurazione	-						
Clientela	giovane						

Le MOB è un ristorante vegetariano e ludico, da cui il concetto proviene da Brooklyn. Fa parte del complesso della *Cité de la Mode et du Design*, con altri ristoranti e locali come il Wanderlust oppure la Nüba. Dotato di 100 posti a sedere al suo interno, non dispone di una terrazza vera e propria ma comunica tuttavia con la lunga galleria all'aperto con vista sul fiume in basso.

▷ La Plage du Batofar

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ €						
Apertura: giorno sera	L	M	M	G	V	S	D
Apertura: anno <i>ristorante</i>	Inverno			Estate			
Apertura: anno <i>spiaggia</i>	Inverno			Estate			
Inaugurazione	-						
Clientela	Ristorante: privati di età media Eventi: famiglie, associazioni, aziende						

Progettato come uno spazio atipico e modulabile, vuole raggiungere lo scopo di consentire in un unico spazio lo svolgimento di diverse attività:

- un bar-ristorante (70 posti),
- uno spazio che opera entrambi come sala di spettacoli e club (fino a 300 persone in piedi, oppure 90 posti a sedere),
- una terrazza riscaldata e una spiaggia artificiale (fino a 450 persone), aperte d'estate, che propongono servizi di ristorazione e di bar.

E' possibile privatizzare uno o più spazi per un evento (generalmente aziendale).

▷ Le Restaurant Ô

Bar/Caffè	Ristorante		Discoteca				
Prezzi	€ € €						
Apertura	su prenotazione						
Inaugurazione	-						
Clientela	Aziendale						

Con i suoi mq 600, questo locale è il più ampio ristorante sull'acqua di Europa. Si stabilisce in una chiatta, divisa in 3 spazi ben differenziati dalla loro decorazione interna (la spiaggia, la capanna, il cargo), nonostante sempre sul tema marino.

E' spesso usato dalle aziende che sfruttano la possibilità di privatizzare lo spazio per l'organizzazione di eventi.

In conclusione, la maggior parte dei locali che si trovano sulle sponde sono locali, benché abbastanza cari (a causa della loro ubicazione davanti al fiume e alla vista stupenda che offrono), piuttosto *casual*. **L'architettura di questi luoghi non è molto ricercata dato che per il momento sono installazioni temporanee** (una sorta di sperimentazione), la libertà progettuale se ne trova quindi ridotta. Adesso che il comune sta cambiando i regolamenti urbani per autorizzare l'edificazione in certi posti della sponda, si potrà forse osservare locali più ricchi architettonicamente.

Nel frattempo, la progettazione del Champagne Bar costituisce **una bella opportunità di creare un edificio che si potrà scostare dai locali già presenti dalla sua dimensione architettonica.**

L'apertura dei locali è abbastanza omogenea:

Apertura:	L	M	M	G	V	S	D
giorno	8	9	10	12	12	12	11
sera	5	7	8	11	14	15	8

Per il nostro progetto, un'apertura di sera è necessaria, e un'apertura verso pranzo potrebbe anche essere pensata: il bar potrà aprire alle 12 e chiudere a mezzanotte o all'una.

La collocazione di tutti i locali studiati è riassunta sulla TAV. 16, pagina 85. L'area di progetto è collocata in una zona lontana del nucleo di attività per il momento sviluppato. Questo potrebbe, da un lato, pregiudicarne il successo, dal momento che **il locale previsto non si troverebbe all'interno del percorso disegnato da questa serie di attrezzature.** Però, dall'altro lato, rispetto alle altre attività di ristorazione già insediate sulle sponde, **la sua collocazione può essere un vantaggio: lo Champagne Bar progettato soffrirà meno della concorrenza.**

TAV. 12 Racconto fotografico dei locali studiati (1)

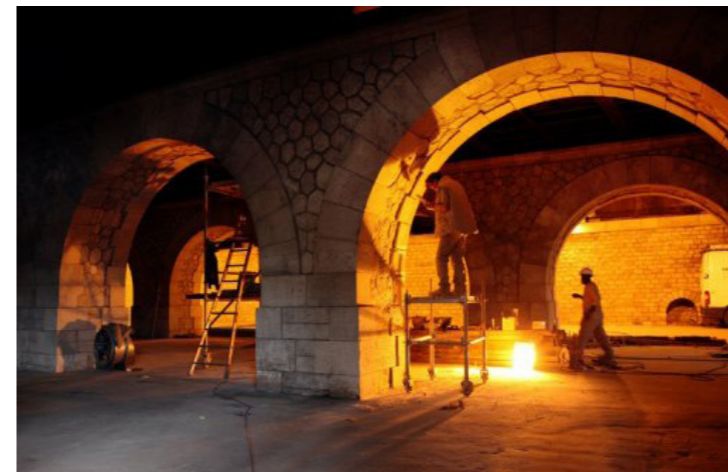
▷ La plage Parisienne



▷ En attendant Rosa...



▷ Le Faust



▷ Le Showcase



TAV. 13 Racconto fotografico dei locali studiati (2)

▷ Le Flow



▷ Omnivores Rives



▷ Mozza & Co



▷ Le Quai

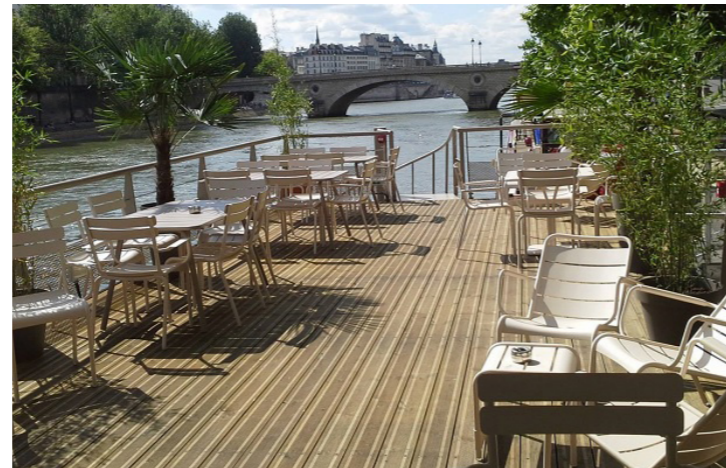
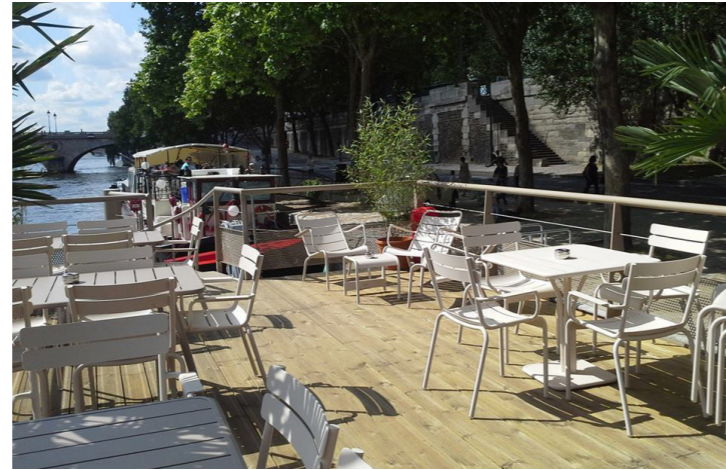


TAV. 14 Racconto fotografico dei locali studiati (3)

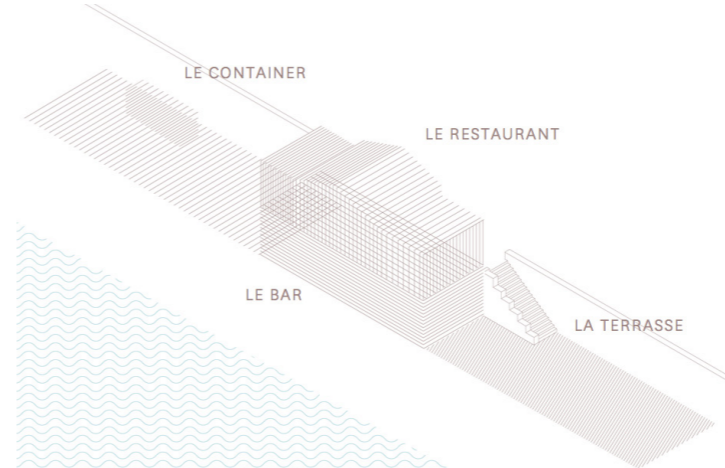
▷ La Péniche Marcounet



▷ Le Mellow Bar



▷ Les Nautes



▷ Le Wanderlust



TAV. 15 Racconto fotografico dei locali studiati (4)

▷ Le Nüba



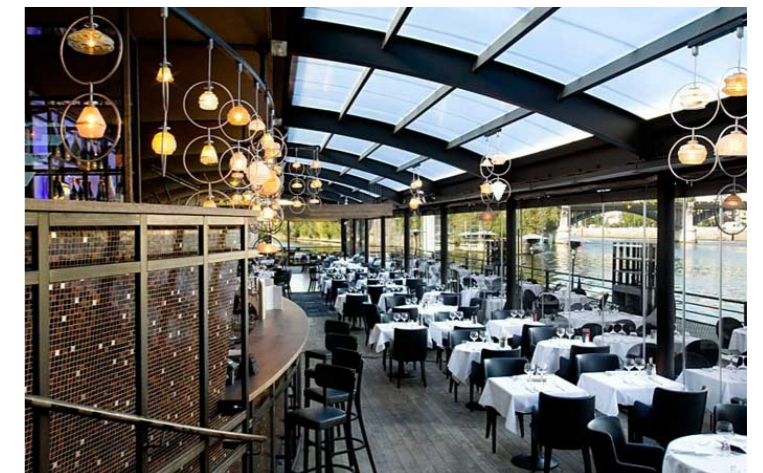
▷ Le MOB



▷ La Plage du Batofar



▷ Restaurant Ô



B. Caso della ristorazione itinerante su battelli

Con più di 7 milioni di passeggeri che hanno viaggiato in battello sulla Senna nel 2012, *Ports de Paris* - che gestisce la circolazione delle imbarcazioni - è il porto di turismo il più importante del mondo. La frequentazione della Senna è superiore a quella della Torre *Eiffel* (7,1 milioni di visitatori), dietro il Louvre (più di 8 milioni), *Notre-Dame* e il *Sacré-Coeur* (più di 10 milioni ciascuno).

Al contrario degli monumenti classici di Parigi, che arrivano a un certo punto di saturazione, la Senna, grazie alle compagnie che l'animano, offre ancora un potenziale di sviluppo rilevante.

Le attività tipiche sono:

- le visite turistiche a bordo di uno dei famosi "Bateaux-Mouche" parigini, con guida che commenta al microfono i monumenti osservati. Questo tipo di visita è reso possibile grazie alla collocazione molto vicina al fiume di numerosi monumenti.
- le "crociere con cena": romanticismo alla francese, questo tipo di serata è molto apprezzato dagli stranieri o dei provinciali, benché anche a volte usati dai Parigi stessi.

Le cene romantiche essendo quasi sempre abbinate alla consumazione di champagne, è proprio su questo servizio, che può costituire una fonte di concorrenza per il Champagne Bar, che ci soffermeremo adesso.



Fig. 51 Un "bateau-mouche" tipico della Marina de Paris.

▷ "Dîner Romantique", Marina de Paris

La compagnia *Marina de Paris* propone diverse crociere con cena romantica sulla Senna, dal Ponte di *Solférino*. Tavola davanti alle grandi finestre, vista sul fiume, cena con champagne sono gli elementi ricorrenti di queste offerte.



Fig. 52 Cena romantica della Marina de Paris.

▷ Le Bateau Ivre de Pierre Cardin

Questo battello può accogliere 100 persone per il pranzo o per la cena, e fino a 120 persone. Disponibile su prenotazioni. Assieme al battello *Maxim's* dello stesso proprietario, è un servizio molto lussuoso.



Fig. 53 Ambito interno del battello Maxim's di Pierre Cardin.

▷ "Le Paris Romantic Show", Bateau Alizée

Quel battello propone una crociera con cena e spettacolo di cabaret. Lungo il percorso si possono anche scoprire i principali monumenti parigini.

▷ "Summer in Paris", Bateaux Parisiens

Sullo stesso modello, queste crociere sono animate da concerti con diversi artisti.

C. Funzioni di svago

Dopo la chiusura delle strade a scorrimento veloce tra il Pont de l'Alma e il Pont Royal, il comune di Parigi ha raggruppato una team (architetti, urbanista, organizzatori di eventi sportivi) e per impostare ed animare questo nuovo spazio libero. L'architetto vincitore del concorso fu Didier Fusillier, già famoso per la manifestazione culturale Lille 3000. Il suo progetto, chiamato "Les Berges, la nouvelle Seine", comprende in particolare gli elementi di animazione seguenti:

▷ La terrasse du You e la terrasse des ZZZ

Rispettivamente 160 e 80 posti disponibili su tavoli all'aperto, per incontrarsi tra amici, fare un picnic, giocare sulle tavole dove sono serigrafati dei tavolieri. Destinato ai giovani e a famiglie.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 54 - Persone giocando sulle attrezzature pubbliche.

▷ Le scatole a siesta "Zzzz"

Queste due scatole, aperte su prenotazione per bande orarie di 1.30 ora, sono sistemate con poltroni e cuscini per consentire alla gente (fino a 8 persone a scatola) di riposarsi nei migliori condizioni. Comprendono anche giochi di società per divertirsi tra amici.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 55 - Una delle due scatole insediate per la nanna davanti al fiume.

▷ Il giardino galleggiante

Costituito da cinque isole ormeggiate vicino al Pont de l'Alma - per mezzo di briccole di ormeggio in acciaio (vedi Fig. 56) - il giardino galleggiante permette di illustrare la biodiversità al seno della città stessa.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 56 - Le diverse isole sono collegate al fondo del fiume tramite questi grandi pilastri chiamati "Ducs d'Albe".

Le isole sono anche collegate l'una all'altra tramite passerelle per consentire una passeggiata attraverso le cinque atmosfere qui ricreate:

- l'isola centrale, che ripresenta l'ingresso principale dell'arcipelago, è adornata con salici ed altri alberi,
- l'isola prateria simula l'ambiente della prateria, mediante vegetazione selvatica e fiori misti,
- l'isola agli uccelli riproduce le isole selvatiche della Senna e funge da rifugio per diverse specie di uccelli. Una galleria vetrata permette alla gente di osservare gli uccelli senza spaventargli,
- l'isola frutteto alloggia diversi alberi da frutta,
- l'isola nebbia ospita una vegetazione paludosa, mantenuta tramite atomizzatori. Delle sedie a sdraio permettono una sosta rilassante.

In totale sono 60 alberi, 280 arbusti, e circa 3000 piante perenni che sono stati coltivati e inseriti su questi 1800 metri quadrati di struttura galleggiante. Il giardino galleggiante è stato inaugurato il 19 Giugno 2013.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 57 - L'isola degli uccelli.

▷ I « tipi di compleanno »

Queste tende sono messe, assieme a giochi, a disposizione delle famiglie su semplice prenotazione per accogliere fino a 10 bambini.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 58 L'isola nebbia e le sue sedie a sdraio.

Ottimi per l'organizzazione di feste di compleanno, i tipi sono aperti a prenotazioni i mercoledì, sabato e domenica, e sono disposti vicino alle diverse altre attrezzature per usufruire al massimo delle possibilità delle argine.

▷ Il muro di ardesia



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 59 I tipi di compleanno installati sotto la passerelle pedonale.

Un muro di ardesia di 20 metri di lunghezza su 3 metri di altezza permette alla gente di disegnare quello che vuole mediante i gessetti lasciati a disposizione, creando una grande opera d'arte che evolve in maniera partecipativa.

▷ I giochi d'esterno per bimbi



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 60 Il grande muro d'ardesia, per i più giovani come per gli adulti.

Dei giochi disegnati sul suolo, in colori vivi, permettono ai bambini di divertirsi a tutti i momenti della giornata.

D. Attrezzature sportive

▷ La piscina Joséphine Baker

Costruita sull'acqua, questa piscina galleggia grazie all'uso di 20 galleggianti metallici, che



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 61 I giochi designati direttamente sul catrame, testimonianza dell'antica strada a scorrimento veloce.

sostengono i sette cassoni di calcestruzzo che costituiscono la sua struttura.



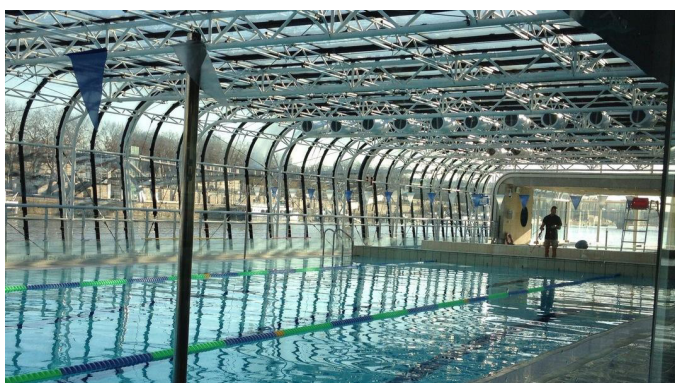
FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 62 La piscine Joséphine Baker, interamente galleggiante.

La piscina, da cui è possibile aprire il tetto, è costituita di diversi elementi:

- due bacini: un bacino principale (25 m per 10 metri) e una vasca per sguazzare (mq 50).
- due solarium: il primo si trova sul tetto della piscine (mq 590 di spiaggia in legno che può ospitare fino a 300 persone) ed è accessibile solo quando il tetto è aperto, principalmente d'estate, mentre il secondo (mq 500) si trova proprio sull'argine e comprende tavolini e ombrelloni.

- uno spazio « forma » per lo sviluppo di attività sportive (spazio fitness, palestra, sauna, hammam, jacuzzi) si tende su mq 112.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 63 Il bacino principale quando il tetto è chiuso.

▷ Un muro di arrampicata per i bambini

Situato a monte del *Pont des Invalides*, fa parte di un insieme sportivo per bambini, assieme ad altre strutture per lo sviluppo dell'abilità motrice dei più piccoli.

▷ Delle piste di atletismo

Questa installazione raggruppa una pista per il 100 m (a valle del *Pont des Invalides*) ad un percorso salute di 2,3 km che comprende 9 attrezzi:

- uno spazio di riscaldamento
- una scala di sospensione
- una pista di accelerazione di 15 m
- uno spazio con anelli e corda
- uno spazio di esercizi di salto
- una pista di atletica di 100 m
- delle panche fitness per lo sviluppo degli addominali
- dei bilancieri di trazione
- uno spazio di stretching per la chiudere il percorso.

Si estende dal *Port Solférino* al *Port du Gros Caillou*.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 64 La pista di 100 m.

Per quanto riguarda le attrezzature sportive per adulti, delle sedute di coaching in gruppi sono proposte gratuitamente dal comune di Parigi. Gli iscrizioni ai diversi corsi si possono fare in maniera molto veloce su internet.

Sono disponibile sedute di coaching come running da diversi livelli, french throwdown, street workout, fitness salsa, boxe, ...

E. Attività culturali

▷ L'emmarchement

Al fine di collegare la piazza davanti al *Musée d'Orsay* al fiume in basso, sono state create queste grandissime scale di metallo e di legno, che scendono come un'onda verso l'acqua. Fino a 600 persone si possono sedersi su per godere del sole e della vista sul fiume.

Di notte, un palco galleggiante viene installato di fronte alle scale per accogliere spettacoli, concerti, e cinema all'aperto.



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 65 L'emmarchement, pieno di gente che guardano uno spettacolo.

▷ Esposizioni



FONTE: Sito Internet "Les Berges" (2013)

Fig. 66 Un'esposizione esterna temporanea di fotografie.

TAV. 16 Ubicazioni dei locali studiati

Si nota che i locali presenti lungosenna non sono distribuiti regolarmente sulla lunghezza del fiume, ma sono piuttosto raggruppati a 2 o 3.

Ci sono nodi di concentrazione di locali attorno alle aree soggette ad interventi da parte del comune, e nelle zone che sono già state sistemate (vedi la cronologia stabilita alla pagina 46): è perciò normale trovare più locali già insediati sulla *Rive Gauche*, mentre la *Rive Droite* non è ancora attrezzata per le future attività (le macchine ad esempio sono ancora presenti su alcune porzioni in questo momento).

L'area di progetto è collocata in una zona lontana del nucleo di attività per il momento sviluppato. Questo potrebbe pregiudicarne il successo dal momento che il locale previsto non si troverebbe all'interno del percorso disegnato da questa serie di attrezzature.

Però, rispetto alle altre attività di ristorazione già insediate sulle sponde, la sua collocazione può essere un vantaggio: lo Champagne Bar progettato soffrirà meno della concorrenza.



Oltre alle attività “condizionate” dai diversi attori visti prima (il comune, le associazioni, gli enti privati), ci sono delle **attività che sono sorte spontaneamente**, e che raccontano di come la gente si sia appropriata del luogo.

A. Attività effettivamente svolte al *Port du Louvre*

La gente si reca sulle sponde del *Port du Louvre* per diversi motivi:

- la prossimità di luoghi storici e turistici
- la vista panoramica offerta
- la bellezza e l'armonia del luogo
- la sua atmosfera rilassante e tranquilla

Il livello più alto riveste diversi ruoli:

- viabilistico (luogo di passaggio molto frequentato, con mezzi ciclo-pedonali o a piedi),
- di svago, con la passeggiata accanto alle strutture dei *bouquinistes*,
- di riposo sulle panchine pubbliche.

Per il livello più basso invece, le attività sono in parte differenti:

- riposo, tramite una sosta, durante la giornata davanti al fiume,
- pesca, il fine settimana,
- aperitivo spontaneo, la sera.

B. Gli utenti delle sponde

▷ Finestra diurna

La maggior parte del pubblico del *Port du Louvre* sono i **giovani** (fra 20 e 35 anni), seguiti dalla popolazione tra i 36 e i 50 anni, quella tra i 51 e i 65 anni ed infine quella con più di 65 anni. Tra tutti gli utenti, **due terzi sono professionisti e un quarto sono studenti**. La metà vive a Parigi stessa ma più di un quarto viene per motivi turistici. I giovani frequentano più spesso la sponda bassa, che però è anche un luogo di passaggio per i residenti.

Per quanto attiene alla popolazione turistica, si osserva che **rimane spesso al livello alto**, e non si avventura fuori dei percorsi classici che collegano i famosi monumenti di Parigi.

▷ Finestra notturna

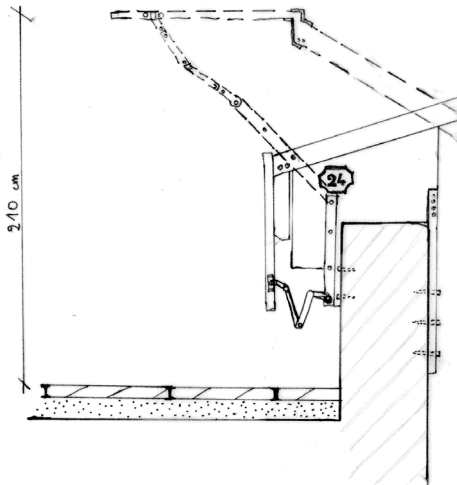
Si nota che le persone più presenti la sera sono gli **abitanti del centro città** (*Paris intra muros*). La gente che abita più in periferia è in effetto meno disposta ad uscire tardi nel centro città, spesso per ragioni di trasporto. Questa caratteristica è meno marcata per quanto riguarda le attività diurne (ristorazione, servizi vari, ...).

Il progetto si rivolgerà quindi prevalentemente a una clientela parigina di notte, mentre potrà ricevere un pubblico più cosmopolita nelle ore diurne.

▷ Cosa sono i “bouquinistes” ?

I *bouquinistes* sono dei **venditori di libri antichi**, che si sono insediati lungo la Senna, sulla **parte alta delle sponde**. Formano una sorta di grande mercato all’aperto di libri di seconda mano. I libri sono esposti in scatole metalliche con apertura meccanica il cui disegno è **sottoposto all’approvazione del comune** (vedi Fig. 67).

Il comune di Parigi regola anche la distribuzione degli spazi a disposizione per ogni venditore. Oggi i *bouquinistes* approfittano dell’abbondanza dei turisti per diversificare le vendite, affiancando ai libri manifesti e cartoline.



FONTE: N/A

Fig. 67 Schizzo di una scatola di Bouquiniste



FONTE: Wikicommons

Fig. 68 Le bancarelle dei Bouquinistes

A. Mezzi di trasporti dolci

▷ Vélib', la bicicletta a noleggio

I Vélib' sono biciclette in affitto, che ognuno può ritirare ai terminali. Si può viaggiare 30 minuti gratuitamente, poi tutte le 30 minuti si paga 1€, 2€ poi 4€. L'abbonamento classico costa 29€ per un anno. I terminali sono molto presenti nella città, quasi tutti i 500 metri, i luoghi strategici, vicini ai edifici culturali, alle stazione ferroviaria o di metro. Gli utenti possono viaggiare sulle vie di bus che sono, di solito, meno congestionate e meno pericolose rispetto alle vie normali. Permettano di muoversi nella città in modo sostenibile, senza fare rumore e senza un troppo grande ingombro. E' comodissimo per i piccoli viaggi (10/20 minuti) quando i punti di partenza e di arrivo non sono ubicati sulla stessa linea della metropolitana (imponendo così un cambiamento di treno e una perdita importante di tempo rispetto alla durata totale del viaggio).

Attorno al sito, le fermate Vélib' che potrebbero servire il nostro bar sono le stazioni 901, 905 e 908 (vedi TAV. 20, pagina 97).



FONTE: sito internet del servizio Vélib' (2014)

Fig. 69 Vista di un cicloposteggio sulla strada a Parigi.

▷ Autolib', la macchina a noleggio

Come per i Vélib', le Autolib' si possono ritirare ai terminali, dopo avere staccato il cavo elettrico di questa macchina elettrica. L'affitto è soggetto a un abbonamento che comprende una parte fissa e una parte variabile. Per un utente occasionale, la corsa di 30 minuta costa 9€. Queste macchine sono meno rumorose che i veicoli utilizzando il petrolio e anche più sostenibili.



FONTE: sito internet del servizio Autolib' (2014)

Fig. 70 Vista di una macchina Autolib' e dell'edicola commerciale.

Le "stazioni" di Autolib' sono meno numerose da quelle di Vélib' dato che necessitano più spazio, e soprattutto spazio sulla strada (mentre le biciclette possono essere parcheggiate sui marciapiedi). Però grazie alla larghezza importante della Rue de l'Amiral de Coligny, una stazione Autolib' è stata installata a meno di 200 m del lotto di progetto (vedi TAV. 21, pagina 99).

▷ Bus

Le stazioni di Bus sono numerose a Parigi. Meno puntuali dalla metro, il bus è comunque più piacevole perché rimane al livello della strada, e all'esterno. Con i corridori riservati ai Bus e Taxi, patiscono meno della congestione dalle macchine personali. Adesso i bus utilizzano il petrolio, ma la politica attuale va verso un cambiamento per veicoli elettrici. Un biglietto di Bus costa oggi 1,3€.

▷ Metropolitana

La metro è il modo più usato a Parigi. Se alle ore di punta può essere difficile entrare nelle carrozze, la metro rimane il modo più sicuro di muoversi nella città, sia per motivi di velocità (treni veloci, soste

rapide, maglia efficace, linee numerose), sia per motivi di sicurezza (incidenti rarissimi). Il biglietto urbano permette di fare qualsiasi viaggio, con tutti cambiamenti possibile, entro i 60 minuti, per 1,3€.

Diverse linee arrivano vicino al lotto del concorso (vedi TAV. 19, pagina 95) e queste fermate sono utilizzate molto spesso dai turisti perché permettono di arrivare velocemente ai luoghi culturali. Peraltro tutti gli edifici giudicati interessanti sono indicati nella stazione sulla pianta "le vicinanze".

▷ Voguéo, linee di traghetti

Voguéo è un servizio di trasporto pubblico su navetta fluviale, che collega diversi posti a Parigi stessa e nelle sue vicinanze.

I primi servizi fluviali, che esistevano ancora all'inizio del secolo, si sono fermati nel 1934, a causa della concorrenza del trasporto ferroviario. Il rilancio di questa tipologia di trasporto urbano è stato realizzato tramite questo servizio. Inaugurato nel 2008 tra la Gare d'Austerlitz (Parigi) e l'École vétérinaire (nel sobborgo di Parigi, a Maisons-Alfort), le imbarcazioni possono accogliere 75 persone con un tempo di percorrenza di circa 35 minuti.



FONTE: Petites Leçons de Ville (2013)

Fig. 71 Un catamarano Voguéo, linea di trasporto fluviale urbano.

Al contrario dei servizi turistici, questa linea basa i propri orari sugli spostamenti casa-lavoro e applica una tariffazione integrata agli abbonamenti per la metropolitana e i bus in Ile-de-France.

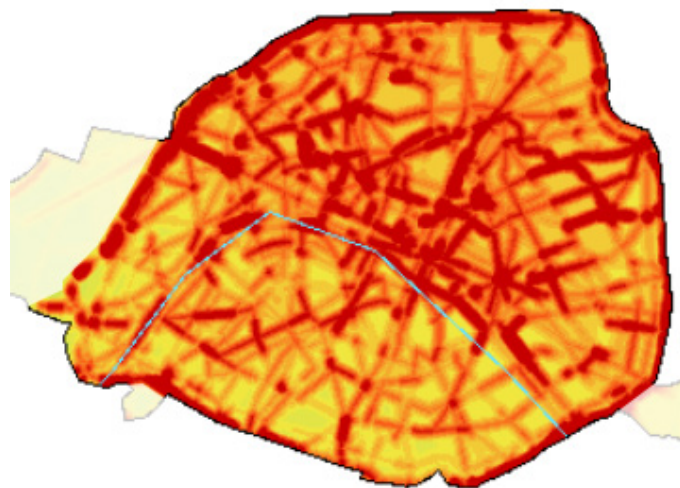
Sebbene il servizio è piaciuto ai suoi utenti, l'iniziativa ha sofferto di un modello economico troppo debole, e la compagnia ha sfortunatamente dovuto fermare la linea. Altri progetti sono però in corso di studio dal comune.

B. Mezzi di trasporto inquinanti

▷ Le macchine

Malgrado la scarsità - e soprattutto il costo incredibile - dei parcheggi nella città, l'uso della macchina è molto diffuso a Parigi. Per quanto riguarda il nostro progetto, si nota la loro presenza sulle strade a scorrimento veloce, proprio sulle sponde (come visto nel paragrafo "L'abbandono dell'uso pedonale a favore delle necessità viarie", pagina 40). Questi spazi, dalla loro sistemazione, non sono affatto adeguati ai pedoni, anzi sono spazi molto pericolosi. Anche quando la strada non si trova proprio sulla darsena bassa, ma più in alto, la circolazione pedonale non è stata pensata e è qualche volta impossibile di attraversare la strada su più di 100 m. Questo aspetto è in corso di sistemazione dal comune, che crea semafori abbinati a attraversamenti pedonali, oppure passerelle, ai fini di poter passare da un lato all'altro in modo sicuro.

A marzo 2014, l'inquinamento dell'aria a Parigi ha spinto il comune a **attuare azioni per limitare il numero di macchine in circolazione**: l'operazione della "circolazione alternata" prevede che nei "giorni neri", solo una macchina su due possa circolare (secondo il proprio numero di targa), in modo da agevolare il *car-sharing*). Si può disegnare le strade della città di Parigi solo con la concentrazione d'agenti inquinanti nel aria:



▷ Moto e due ruote motorizzati

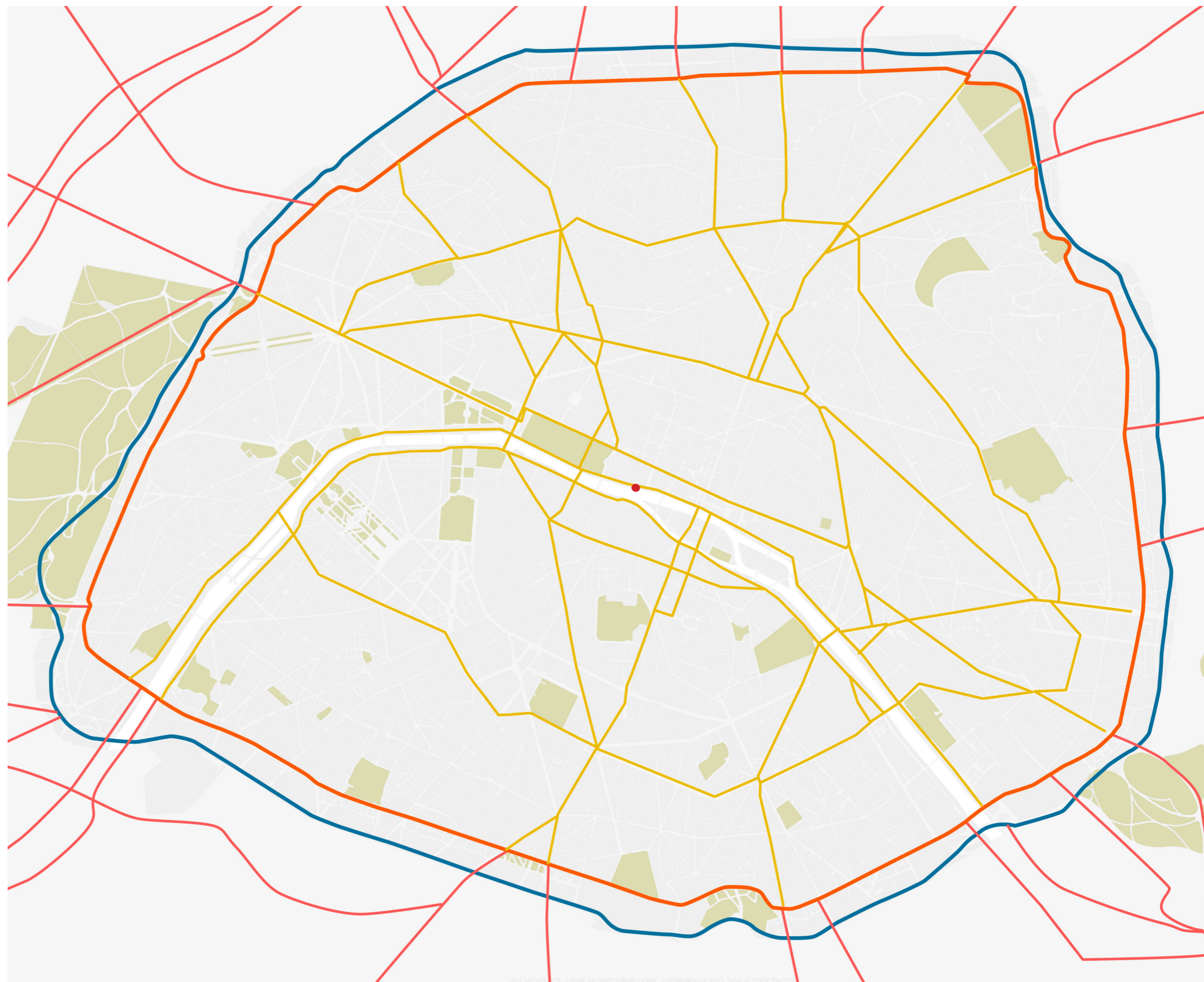
Gli scooter e le moto sono molto presenti a Parigi perché permettono di scappare alla congestione e di parcheggiare più facilmente. Soffrono comunque delle condizioni meteorologiche, e i frequenti incidenti ne fanno un modo poco sicuro in una città così impegnata.

TAV. 17 Trasporti privati Rete urbana

Per raggiungere il centro città di Parigi, con mezzi di trasporto privati (macchina, moto), si devono prendere autostrade che si concentrano su due tangenziali, dove la velocità è limitata a 70 km/h. Poi la città si può attraversare con strade a scorrimento veloce dove ci sono meno semafori. Fra queste strade a scorrimento veloce, alcune si trovano lungosenna (superficiali o sotterranee) e danneggiano sia il paesaggio sia il benessere dei cittadini (sono fonti di inquinamento acustico e inquinamento dell'aria).

Da poco, la politica urbana della città di Parigi è cambiata e tende a fare sparire queste vie stradali ostili a favore dei mezzi di trasporto dolci (vedi TAV. 20, pagina 97 sui punti bici).

Anche se la congestione stradale è un problema quasi permanente della rete urbana di Parigi, ci sono ancora tante persone che utilizzano questo mezzo di trasporto per i loro spostamenti pendolari.



Legenda Scala 1/40 000

- Area di progetto
- Strada a scorrimento veloce
- Tangenziale interna
- Tangenziale esterna
- Autostrade



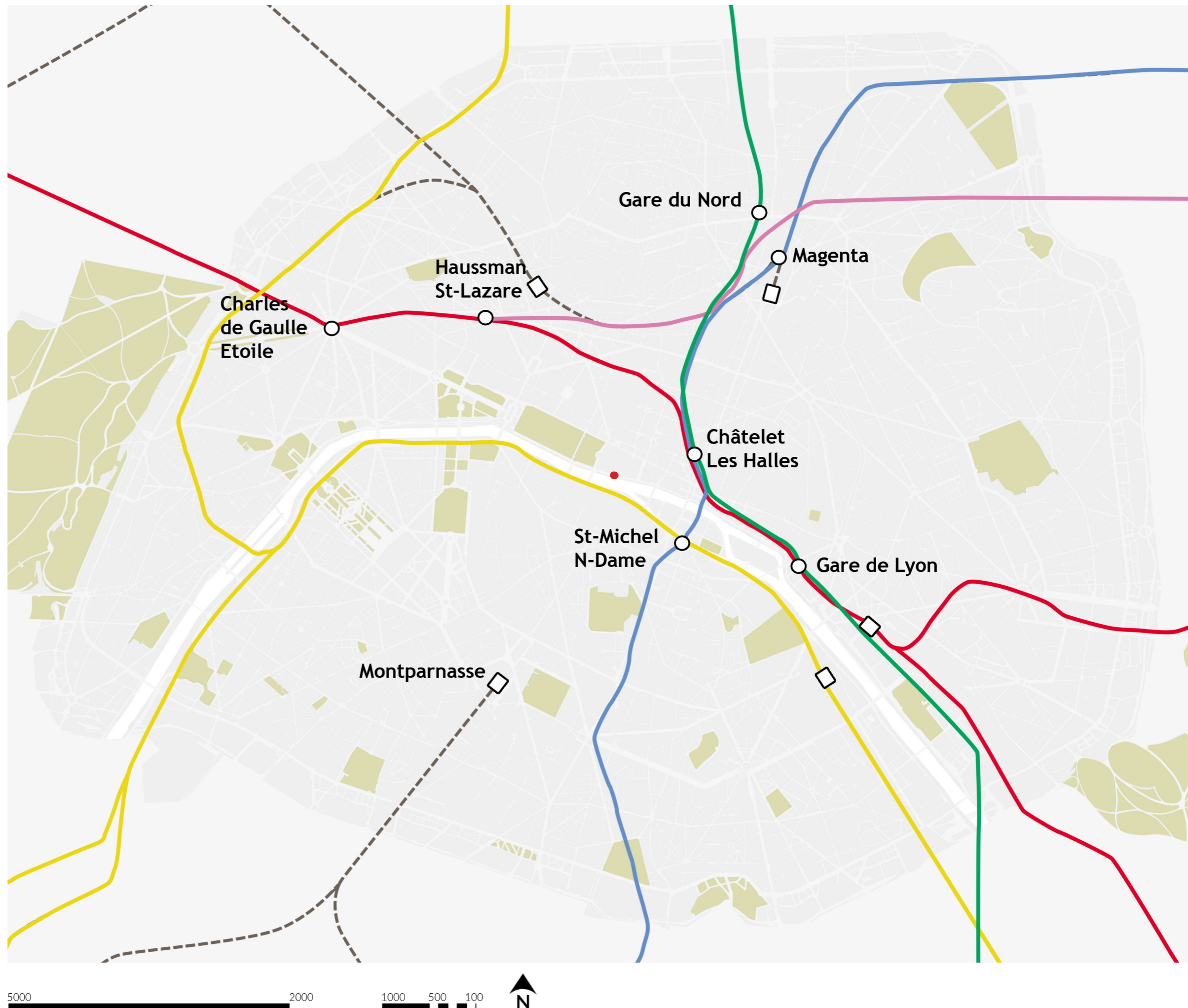
TAV. 18 Trasporti pubblici A_Treni RER

Un'altra possibilità per raggiungere Parigi è quella di utilizzare il treno. La rete ferroviaria che collega le periferie al centro città non è ben equilibrata, molto congestionata, e il servizio risente dei numerosi scioperi.

La rete ferroviaria è costituita da due tipologie di mezzi di trasporto:

- i treni RER (*Réseau Express Régional*)
- i treni TER (*Trains Express Régionaux*)

La rete di RER si confonde con la rete di metro dentro Parigi (vedi TAV. 19, pagina 95 per la mappa a piccola scala).

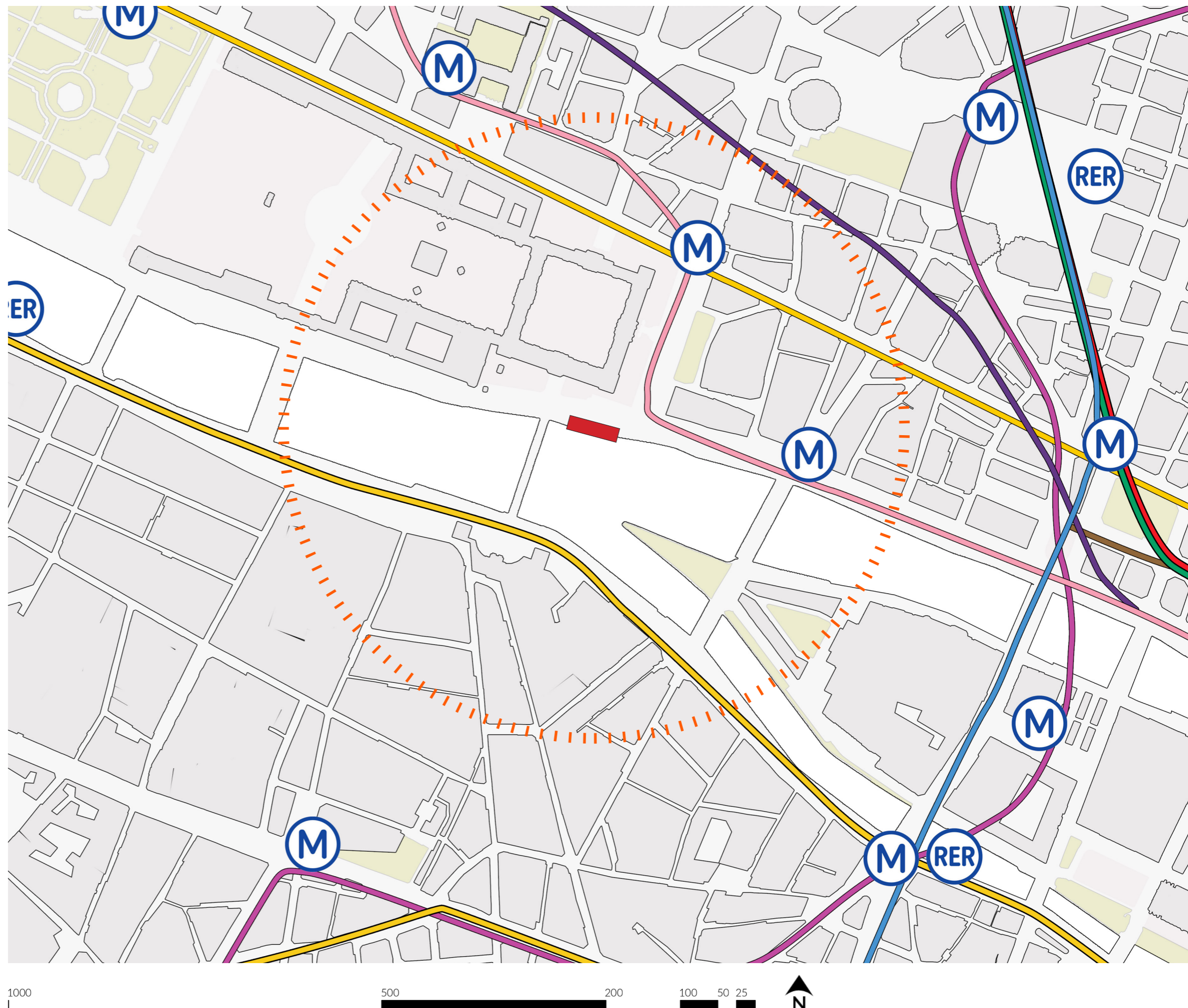


TAV. 19 Trasporti pubblici B_Metro & RER

La metropolitana permette di raggiungere facilmente tutte le zone di Parigi senza dover camminare tanto. La sua maglia molto stretta e la frequenza di passaggio dei treni ne fanno un mezzo di trasporto comodissimo per tutti i Parigini e per i turisti.

L'automatizzazione dei treni lavora nello stesso senso, consentendo frequenze ancora più elevate di passaggio, un arco di funzionamento più ampio, e un mezzo di trasporto più sicuro (dato che la sede dei binari non è più accessibile).

Attorno al sito si trovano numerose fermate, sia di metro sia di RER.



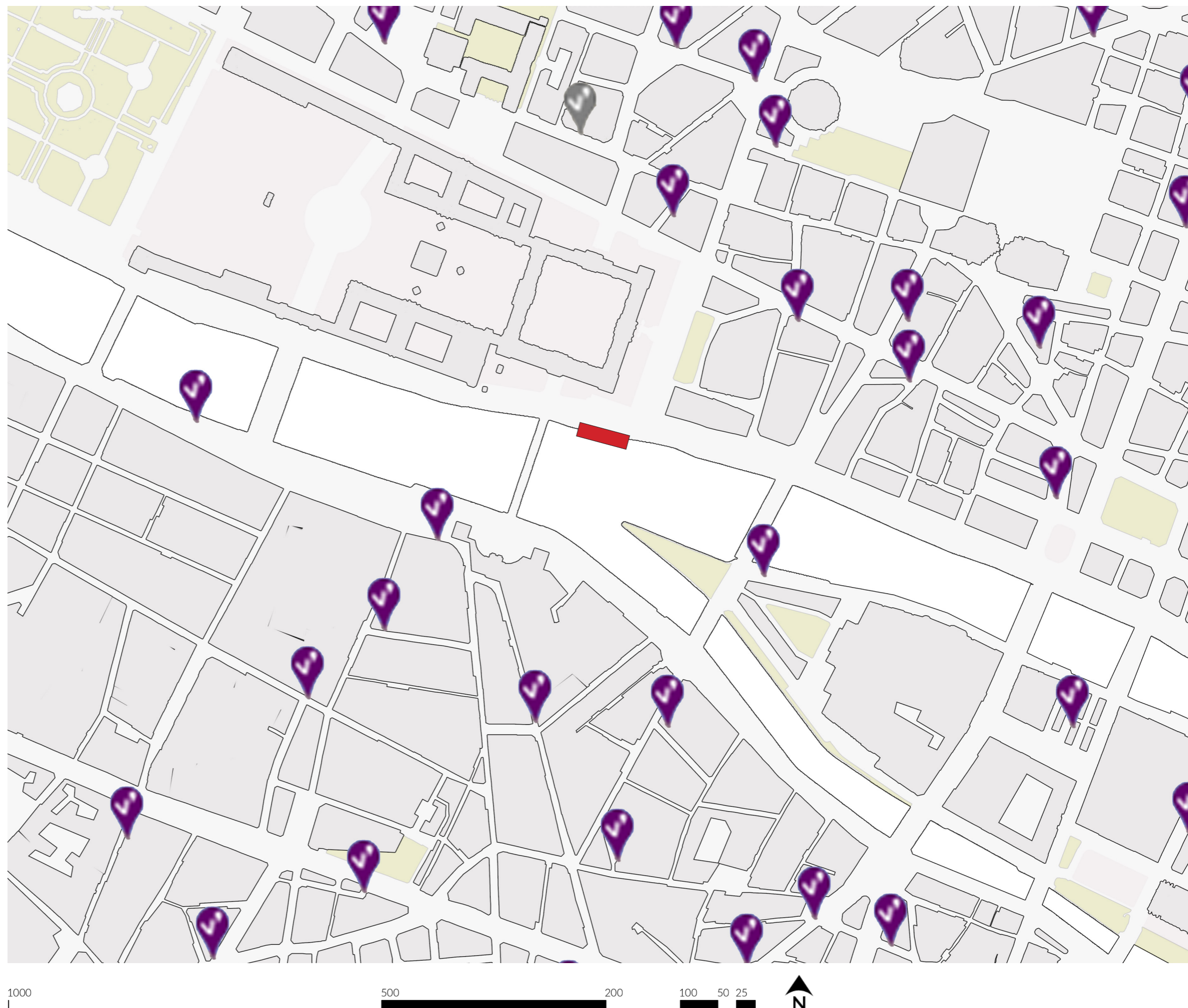
TAV. 20 Trasporti pubblici C_Biciclette Vélib'

Dal 2007 il comune di Parigi ha organizzato un servizio di bike sharing, come succede ormai in molte grandi città (BikeMi a Milano, TOBike a Torino...e anche il BluBike a Lecco!).

Il Vélib', abbreviazione di "vélo libre service" (bicicletta in servizio libero), riconducibile anche a "vélo libéré" (bicicletta liberata), è un servizio a pagamento per il trasporto privato all'interno del centro città.

A fronte del deposito di una cauzione, l'utente, (a partire da 14 anni), può sottoscrivere un abbonamento di durata varia (giornaliera, settimanale o annuale) per usufruire del servizio. I primi 30 minuti di utilizzo sono gratuiti, mentre i successivi hanno un costo crescente. Il Vélib' è dunque soprattutto un mezzo di trasporto per piccole distanze, in ragione alle tariffe dissuasive applicate.

Con 35 milioni di percorsi effettuati, circa 1 200 cicloposteggi e 25 000 biciclette in servizio, l'iniziativa ha avuto un grande successo e è oggi un mezzo molto usato dei Parigini, ma anche dai turisti (2 milioni di abbonamenti stranieri venduti finora).



Legenda

Scala 1/5000



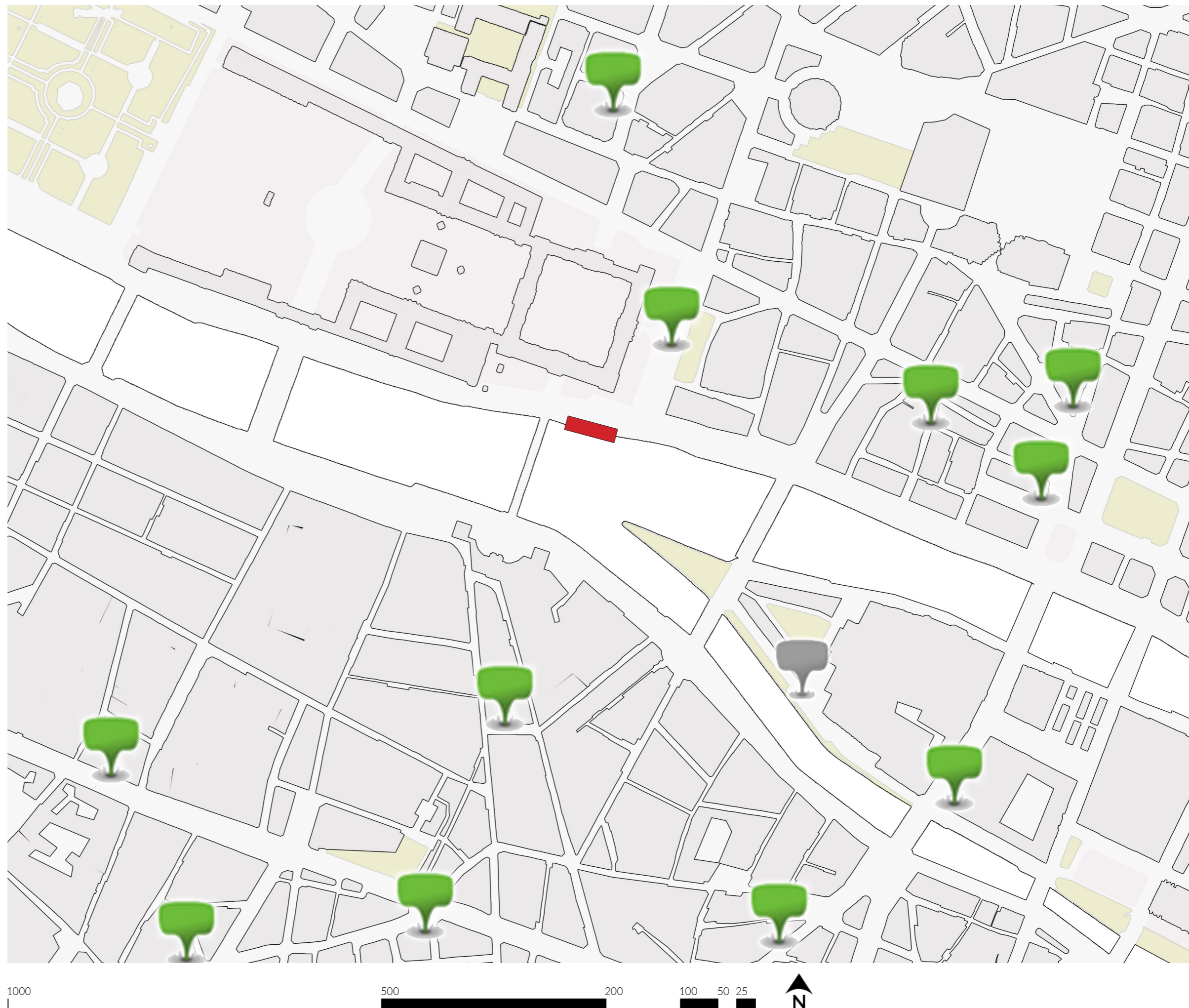
Cicloposteggi di Velib



Cicloposteggi di Velib in progetto

Area di progetto

TAV. 21 Trasporti pubblici
D_Macchine Autolib'



Legenda

Scala 1/5000



Parcheggi di Autolib' esistenti



Parcheggi di Autolib' in progetto



Area di progetto

A. Percorsi dei residenti

▷ Scenario tipo: giorno feriale

Lo scenario più comune è quello **dei due viaggi nell'arco della giornata**, che corrispondono all'andata e al ritorno da casa al posto di lavoro. Questo semplice scenario è l'abitudine per il 25% dei Parigini (il 22% nel centro urbano e il 27% in periferia). È interessante vedere come questo comportamento stia aumentando nel corso degli anni, sia in centro sia in periferia di Parigi: man mano la gente cerca di minimizzare gli spostamenti giornalieri.

Perciò, si nota sempre più spesso **l'inserimento di funzioni strategiche attorno ai poli delle attività diurne** (ristorazione, spese varie, palestre, servizi pratici come parrucchiere o lavanderia) che sono in grado di soddisfare le esigenze dei lavoratori.

▷ Scenario tipo: giorno festivo

Il ritmo della fine settimana è più tranquillo: ci sono meno macchine e meno gente alle ore di punta, e i flussi sono più omogenei nel corso della giornata. Ci sono anche **più pedoni fino a tardi, sulle darsene come sulla strada**, in particolare sul lotto di progetto stesso (vedi Fig. 72).



FONTE: Fotografia personale (2014)

Fig. 72 Ingombro del lotto di progetto durante le serate primaverili.

▷ Confronto col progetto di Champagne Bar

Come si vede sulla TAV. 11, alla pagina 65 ("il lavoro a Parigi"), il *Port du Louvre*, benché non si trovi vicino al maggiore nucleo imprenditoriale

parigino (collocato al Nord-Ovest della città), è comunque circondato da poli più piccoli in cui c'è una concentrazione notevole di posti di lavoro.

Il lotto risulta essere un luogo strategico dove si trovano entrambe la gente che lavora e la gente che si vuole divertire.

Per di più, questa zona è considerata molto ricca e borghese (vero centro di Parigi), e **i negozi che vi sono insediati sono per la maggior parte negozi di lusso** (vedi la descrizione del triangolo d'oro, pagina 21). Questo elemento sembra concordare col progetto di Champagne Bar, più spesso **rivolto a una clientela di fascia medio-alta.**

B. Percorsi turistici

▷ Percorsi classici e flussi rilevanti

Si rileva **un'asimmetria dei flussi di turisti** nel centro di Parigi: i flussi sono concentrati nel centro e nell'Ovest della città. Questo deriva da due elementi. Da una parte, i turisti si trovano dove ci sono le residenze destinate ai visitatori stranieri che si sono sviluppate prevalentemente nel centro storico di Parigi, facendo di questa zona un luogo molto internazionale. In secondo luogo, la valorizzazione del centro e dell'Ovest è dovuta al fatto che le Esposizioni Universali di Parigi si sono svolte su *Le Champ de Mars* e verso la *Concorde* e quindi le realizzazioni erette a questo proposito hanno valorizzato questa parte di Parigi. **I turisti girano quindi maggiormente nel centro e ad Ovest di Parigi** dove si trovano tante residenze e alberghi, mentre i Parigini vivono piuttosto a Nord e ad Est.

Altri elementi che attraggono i turisti sono i **musei, i monumenti e anche i centri commerciali** (*Galleries Lafayette, le Printemps, la Samaritaine, le BHV, ...*). Di conseguenza, i grandi flussi di turisti convergono dove c'è una concentrazione di funzioni attrattive: alberghi, edifici di interesse, ristoranti. Possiamo quindi definire il centro e

l'Ovest di Parigi come un *Central Tourist District* dove le dinamiche turistiche sono più accentuate.

All'interno di questo *Central Tourist District* si possono evidenziare diversi quartieri (ad esempio il quartiere dell'*Opéra*, della *Madeleine*, o quello dei *Grands Magasins*).

E' difficile determinare precisamente i flussi turistici perché ci sono due modi diversi di scoprire la città:

1° I visitatori possono seguire un itinerario consigliato da una guida turistica o da un organismo turistico, camminando da un quartiere a un altro utilizzando le strade principali (per un passaggio veloce da un punto di interesse all'altro). Gli itinerari predefiniti sono seguiti di solito dai visitatori che sono a Parigi per la prima volta (questi itinerari permettono quindi di conoscere la città e di avere una migliore comprensione delle distanze), oppure dai turisti che hanno a disposizione un tempo limitato per la visita e si concentrano sulle attrazioni più importanti.

2° L'altro modo di conoscere Parigi e di **perdersi nelle strade di un certo quartiere**, andando a caso, cercando luoghi più autentici. Ma queste passeggiate sono piuttosto riservate a visitatori che si sentono a proprio agio nella città o che hanno più tempo per scoprirne le particolarità.

Per di più, l'83% dei turisti preferiscono peregrinare nelle strade di Parigi, e **le passeggiate lungosenna o nei parchi sono quindi molto apprezzate**. Si può anche scoprire Parigi dalla Senna mediante traghetti: **i famosi *bateaux-mouche* sono pieni durante tutto l'anno** (vedi pagina 81). I turisti che hanno meno tempo (come i turisti d'affari) si fermano poco sugli elementi di valore paesaggistico e sulle opportunità di perdersi nelle stradine dei diversi quartieri per concentrarsi piuttosto sugli edifici culturali più visitati : il *Louvre*, la chiesa di *Notre-Dame* e *Montmartre*.

► Confronto col progetto di Champagne Bar

Il luogo di progetto si trova nel *Central Tourist District* di Parigi, molto vicino a diversi quartieri famosi e ad edifici culturali molto frequentati, e vi si trova quindi quasi sempre una notevole quantità di visitatori a meno di 5 minuti a piedi dal lotto.

Il lotto si trova vicino ai 3 tipi di visitatori descritti prima:

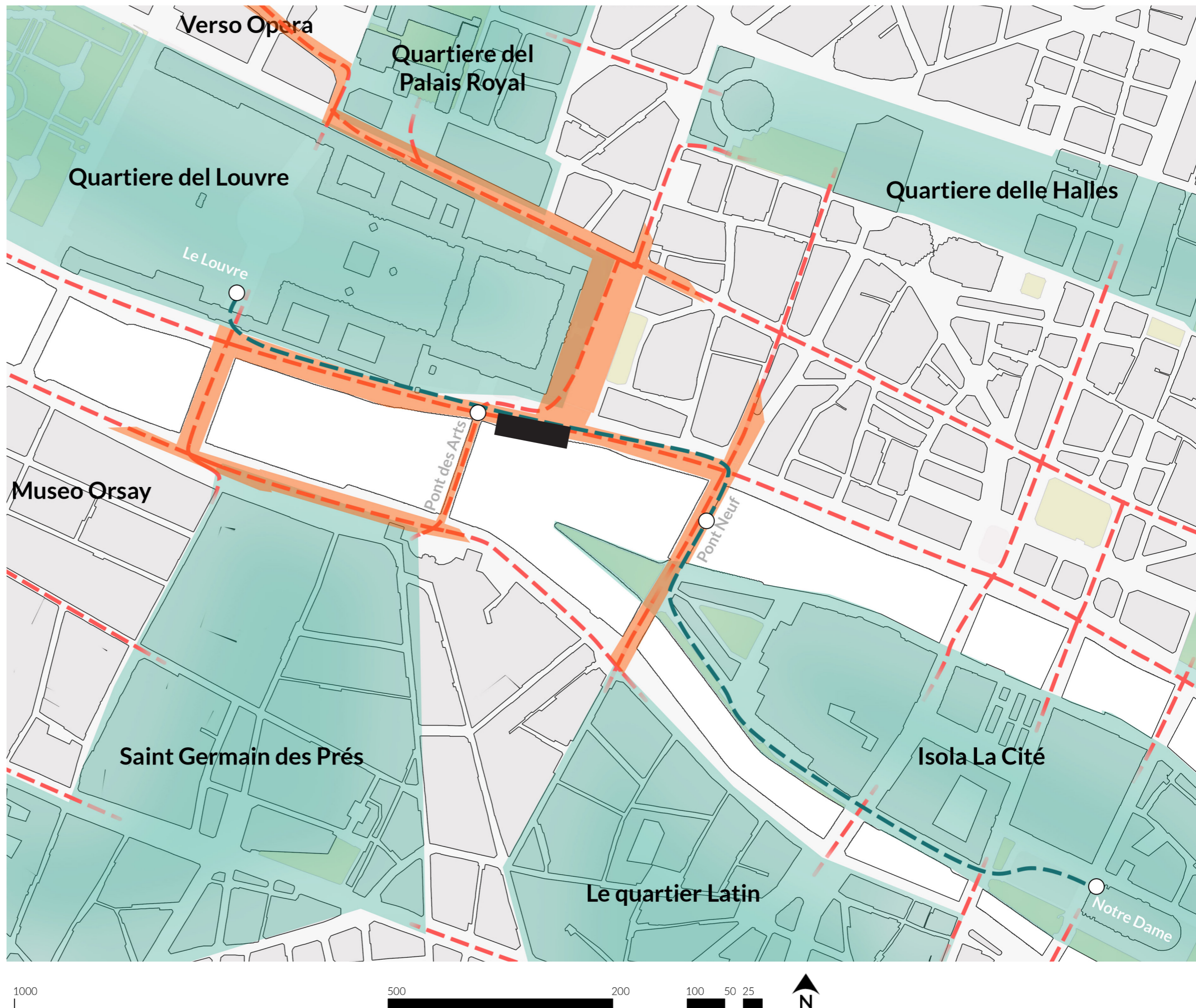
- **quelli che camminano liberamente attorno alla Senna** (sia secondo l'asse Nord-Sud, sia Est-Ovest): questo permette alle persone di osservare i numerosi edifici famosi che si trovano lungosenna, godendo allo stesso tempo della tranquillità del fiume.
- **quelli che seguono itinerari turistici predefiniti**: questi percorsi fanno di solito attraversare la Senna sul *Pont des Arts* che costituisce un'attrazione parigina imperdibile.
- **quelli che sono sui traghetti**.

Il bar ha quindi una **localizzazione particolarmente interessante** perché si può molto facilmente integrare in un percorso turistico, senza deviare dagli itinerari più frequentati. Può allora essere - grazie alla sua visibilità dagli itinerari turistici - **un luogo di sosta a loro integrato, oppure un luogo che i turisti adocchieranno durante la loro visita e dove torneranno ulteriormente**.

Il progetto deve dunque essere abbastanza visibile e attrattivo per permettere allo Champagne Bar di essere visitato dal maggior numero di persone.

TAV. 22 Localizzazione dei flussi turistici

La raccolta dell'insieme dei programmi proposti (dalle agenzie turistiche, percorsi a pagamento con guida turistica, percorsi raccomandati da guide turistiche, ...) confrontata con l'osservazione dei flussi effettivamente svolti sul sito (cioè quantificazione dei turisti), si è potuto disegnare questa mappa dei flussi turistici, con un spessore rappresentativo della loro rispettiva importanza.

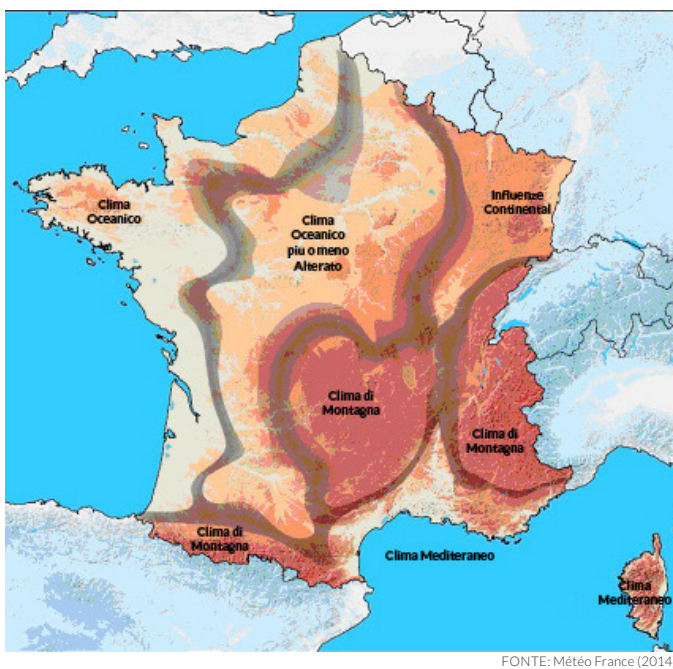


DATI CLIMATICI & ELEMENTI NATURALI



A. Il clima di Parigi

Parigi si trova in una zona di clima oceanico assetato. E' una zona di transizione tra il clima oceanico, il clima di montagna e il clima semi-continentale. Le differenze di temperatura fra inverno ed estate aumenta con la distanza dal mare.

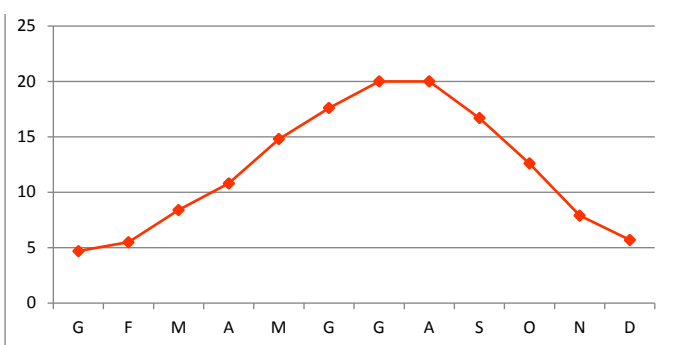


FONTE: Météo France (2014)

Fig. 73 I diversi tipi climatici presenti in Francia

B. Pluviometria e vento

La quantità di pioggia è piuttosto costante nel corso dell'anno, visto che i valori della pluviometria media mensile si distribuiscono tra 41,2 mm a Febbraio e 63,2 mm a Maggio. Ci sono mediamente 111,1 giorni piovosi all'anno, ma se sono frequenti,



FONTE: a partire dai dati di Météo Paris (2013)

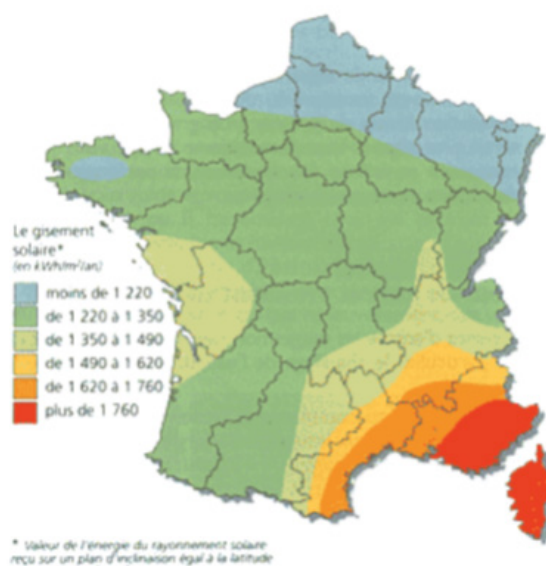
Fig. 75 Andamento annuale delle temperature medie a Parigi (°C)

le precipitazioni sono anche leggere. I temporali succedono circa 18 giorni all'anno, principalmente fra Maggio e Agosto. Può nevicare a volta ma si nota però che la neve non rimane più di un giorno nel centro di Parigi. La pluviometria a Parigi è solitamente inferiore a quella della costa.

Il vento, di solito moderato (cinquanta giorni con sopra 50 km/o), è principalmente di settore Ovest/Sud-Ovest.

Visto che la zona di Parigi si trova nella zona verde, quindi esposta a vento poco potente, non sembra giudizioso di provare ad usare questa fonte energetica nel progetto.

C. Apporti solari



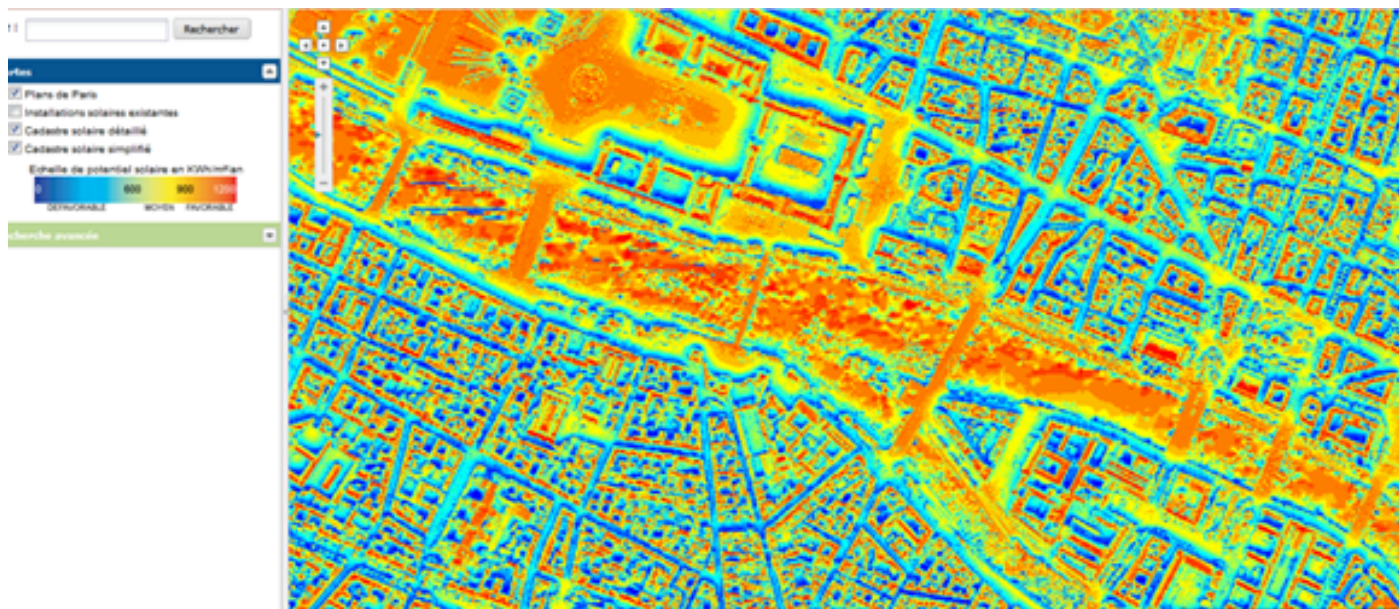
* Valeur de l'énergie du rayonnement solaire reçu sur un plan d'inclinaison égal à la latitude

FONTE: Sito Internet Ecologie.com (2006)

Fig. 74 Mappa del potenziale solare in Francia

Il sole irradia mediamente 1689,6 ore all'anno. Quello è relativamente basso, comunque la città di Parigi è famosa per il suo cielo lattiginoso e spesso sfocato, conseguenza diretta delle influenze marittime. Il numero di giorni di nebbia è basso: di solito 13 giorni all'anno, in forte calo da un secolo.

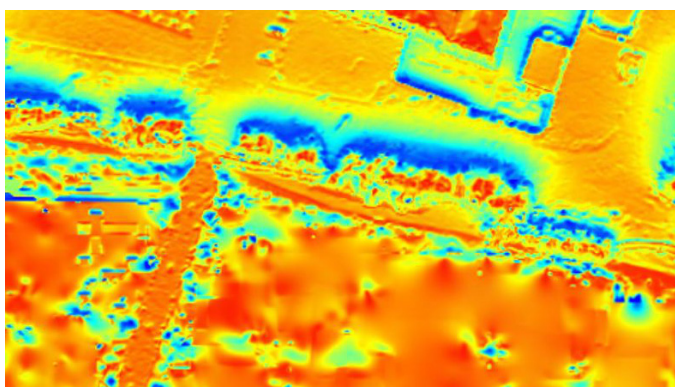
Grazie al recente **catasto solare stabilito della città di Parigi** si può stimare la potenzialità



FONTE: Sito dedicato realizzato dal Municipio di Parigi (2014)

Fig. 76 Estratto del catasto solare parigino.

e l'efficienza che potrebbe avere un **impianto fotovoltaico o solare**. Questa interfaccia di ricerca avanzata, destinata agli privati come agli enti pubblici, permette di evidenziare gli edifici col potenziale solare massimo. Il potenziale è considerato "positivo" se supera i 1000 kWh/m² all'anno.



FONTE: Sito dedicato realizzato dal Municipio di Parigi (2014)

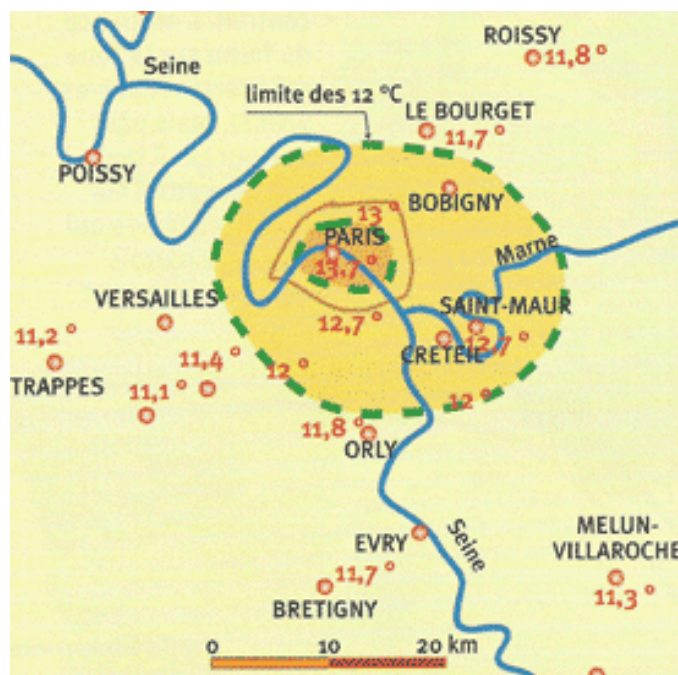
Fig. 78 Dettaglio della zona di progetto.

La zona di progetto gode di un ampio spazio aperto a Sud grazie alla presenza del fiume: con quasi nessuna ombra durante l'arco della giornata, il potenziale solare della zona è massimale e un impianto fotovoltaico potrebbe essere opportuno.

D. Temperature

La mappa delle temperature medie annuali sottolinea l'isola di calore prodotta dalla zona di Parigi, causata dall'onnipresenza di superfici in calcestruzzo, riscaldamento urbano, asfalto ecc. La differenza di temperatura tra il centro di Parigi, (vicino al lotto di progetto che può essere

considerato come il centro dell'isola di calore) e la sua periferia lontana supera 2,5°C mediamente sull'arco dell'anno, differenza che è, rispetto ad altre metropoli francesi, considerevole.



FONTE: Météo de Paris - Météo France (2014)

Fig. 77 Isola di calore di Parigi.

E. Flora presente sul sito

Gli alberi piantati sulle banchine sono i seguenti: platani, pioppi d'Italia, pioppi, salici. Nonostante la pavimentazione, piante di zone umide sono riuscite ad inserirsi: schiuma, salcerella e fiori viola, marrubio d'Europa, ecc. Altre specie come le felci e i licheni, in grado di adattarsi a uno scarso supporto, hanno preso tra le pietre. Il ritorno del lichene, molto sensibile alle sostanze inquinanti di zolfo, è un segno di miglioramento della qualità dell'aria.

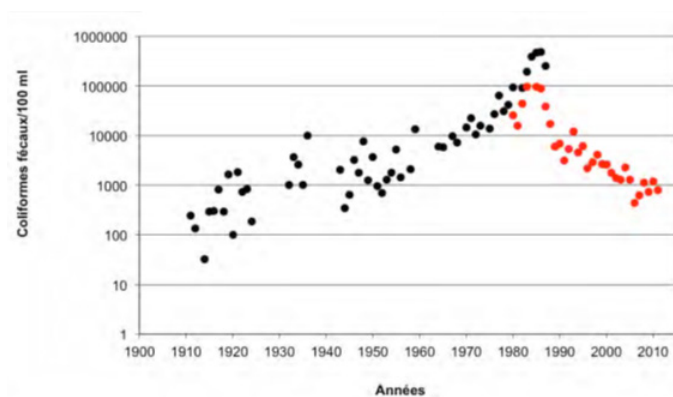
A. Qualità dell'acqua della Senna

La qualità dell'acqua della Senna è ben conosciuta perché è monitorata:

- da 40 anni, per quanto riguarda i parametri fisico-chimici (temperatura, livello di ossigeno, presenza e concentrazione di sostanze nutritive),
- da 30 anni per quanto riguarda invece le sostanze chimiche (metalli, pesticidi),
- e per finire da 15 anni per gli aspetti biologici (fitoplancton, benthos).

Molte valutazioni sono state elaborate e, nonostante il stato degradato della qualità dell'acqua, mostrano un **recente miglioramento dagli anni 1980**. Il comune è riuscito a ridurre questo inquinamento, bloccando le fonti puntuali, ovvero lo smaltimento delle acque di fogna (acque domestiche e scarichi industriali) nella Senna. Dopo questa misura, si è constatato la presenza di 32 specie di pesci nella Senna, mentre solo 3 specie erano censiti negli anni 70.

Però la parte più persistente dell'inquinamento rimane: **l'inquinamento cosiddetto "diffuso"**. Proviene dall'**agricoltura** (e dall'uso di fertilizzanti, pesticidi, nitrati), ma anche dall'**industria** (particelle sospese dei camini di incenerimento o di fabbriche), e il suo livello continua ad aumentare. Per i servizi di protezione della qualità dell'acqua, quest'argomento è realmente una corsa contro il tempo, perché ogni volta che una sostanza viene



FONTE: sito internet energie-sante.com (2013)

Fig. 79 Il livello d'inquinamento dell'acqua della Senna.

proibita dalle autorità, poco dopo ne arriva una nuova, spesso ancora più nociva per l'ambiente.

L'altro inquinamento contro quello non si può fare nulla sono i bifenili policlorurati, sostanze da cui l'uso è oggi proibito, ma che tanto hanno utilizzato negli anni 70. Oggigiorno ci sono sparsi in discariche e come l'acqua sorre, si ritrovano nella parte inferiore della Senna.



FONTE: CNRS - Fotografia di Agathe Euzen (1923)

Fig. 80 I bagni pubblici della Samaritaine a Parigi nel 1923.

Nel 1923, il famoso negozio *La Samaritaine* avvia un servizio di bagno nella Senna: il comune legifera subito per impedire ai Parigini di nuotare nella Senna: **l'acqua è giudicata nociva per la salute dei bagnanti**. Però secondo un recente analisi delle acque dal ponte *Bir Hakeim*, il verbale di prova del 14/08/2012 garantisce che il nuoto è di qualità conforme per i parametri desiderati dalla legge. Tuttavia, nuotare nell'acqua della Senna non è prassi comuni per i Parigini !

B. Variazioni del livello fluviale

Benché il debito delle acque del fiume sia accuratamente controllato e regolato, il livello dell'acqua presenta una variazione nel tempo. Questo livello è rilevato in maniera giornaliera dal 1876, al livello del Ponte di Austerlitz. Lo zero di questa scala è definito alla quota di 25,90 metri NGF 69 (Livellamento generale della Francia fissato nel 1969).

(Cotes NGF 69)

LIGNES D'EAU CARCTERISTIQUES						
PONTS	P.K.	Crue 1910	Crue 1955	Crue 1982	PHEN	PPRI casier aval
PASSERELLE DES ARTS	170,730	33,86	32,51	31,51	29,72	33,90

FONTE: Guide d'informations et de recommandations en période de crues - Ports Autonomes de Paris (2007)

Fig. 81 Livelli caratteristici al livello del Pont des Arts.

m, cioè quasi ad 1 metro sotto il livello PHEN: in periodo di piena, la sponda è quindi sommersa.

La Fig. 84 permette inoltre di ottenere due altri livelli particolari,

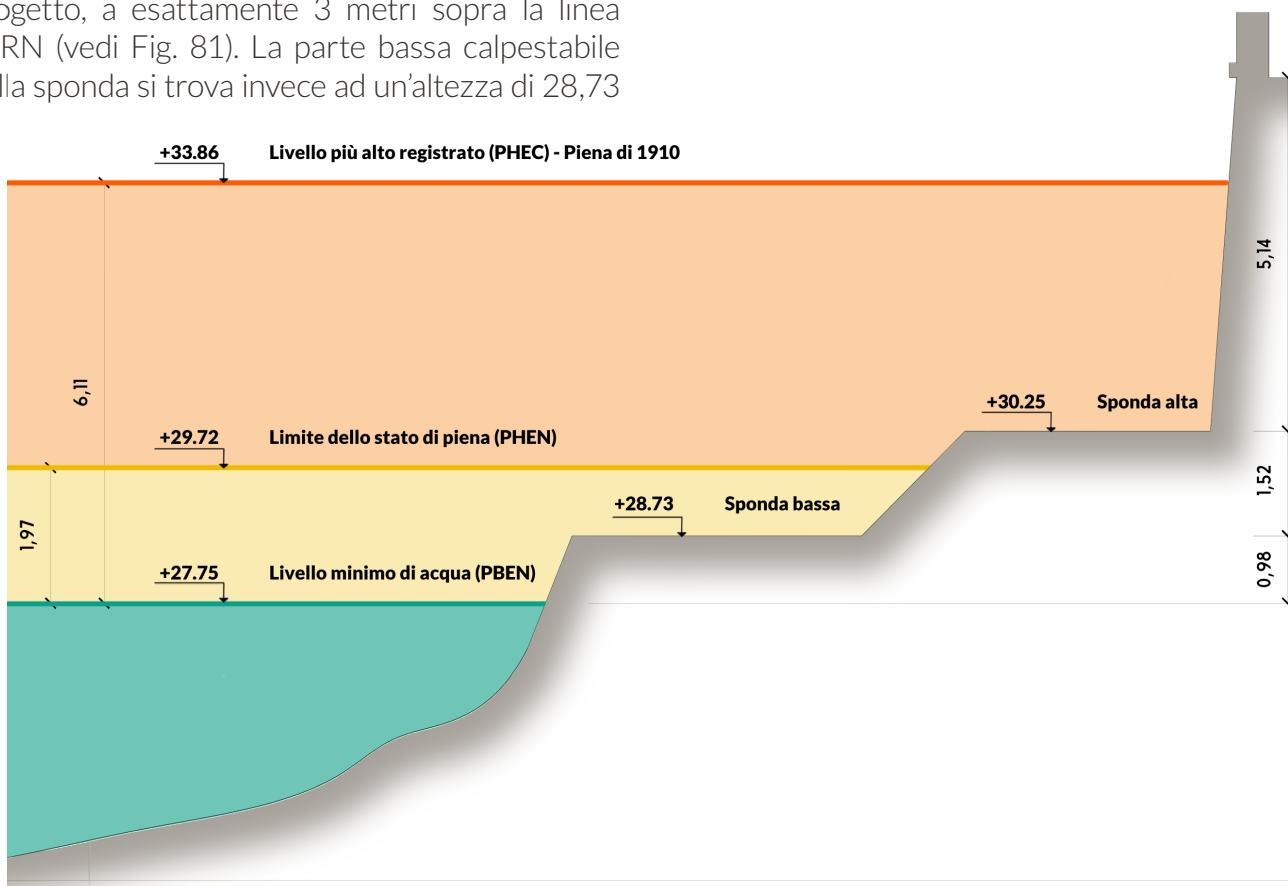
- quello del **livello più basso "PBEN"** (*Plus Basses Eaux Navigables*). In pratica, per conoscere il livello più basso osservabile in un luogo specifico, si deve prendere il valore massimo tra il PBEN e il RN, che serve sostanzialmente solo nel caso in cui il suo valore è superiore al PBEN (permette così di assicurare un livello minimo di navigazione). Nel caso presente, il PBEN è superiore al RN quindi riteneremo quel valore.
- il livello massimo mai osservato "PHEC" (*Plus Hautes Eaux Connues*). Questo livello corrisponde alla piena del 1910.

- Si individuano due tipi di variazioni diversi:
- delle **variazioni cicliche** sull'arco dell'anno, da cui l'andamento è abbastanza prevedibili,
 - delle **variazioni eccezionali**, che assumano la forma di piene.

Durante le piene, la circolazione fluviale è **ridotta o anzi fermata**, e un ormeggio speciale dei battelli è previsto. Oltre queste situazioni "di emergenza", considerate eccezionali, le variazioni normali del livello fluviale non impediscono l'uso dei battelli e altri elementi presenti sul fiume.

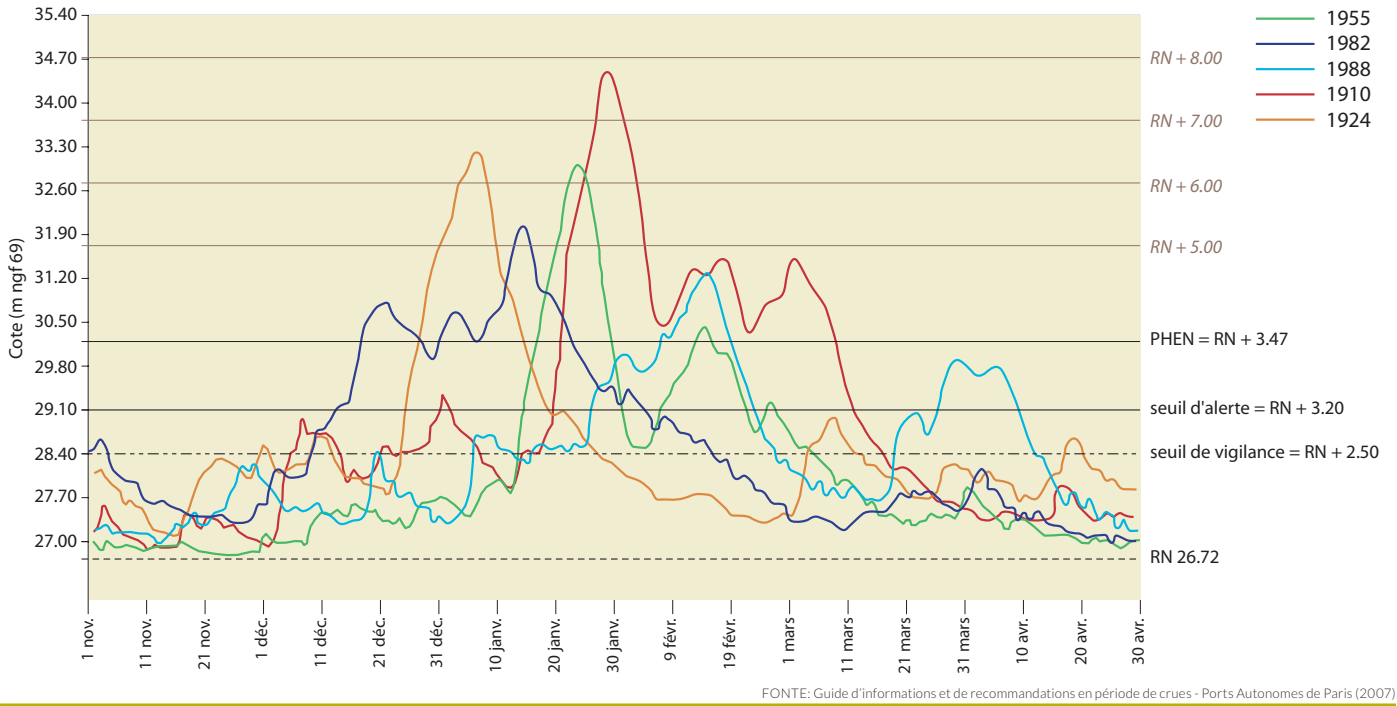
La Fig. 83, pagina 111, permette di capire sia l'andamento annuale del livello dell'acqua (aumento nel periodo invernale), sia i livelli storicamente raggiunti durante piene notevoli. Si potrà notare i due livelli significativi:

- il **livello minimo impostato delle dighe** a monte della città (designato dalla sigla "RN", *Retenue Normale*), fissato a 26,72 m;
- il **livello medio raggiunto in periodo di piena**, a partire dal quale regolamenti speciali si applicano ("PHEN", *Plus Hautes Eaux Navigables*). Esso è situato, nel caso specifico dell'area di progetto, a esattamente 3 metri sopra la linea di RN (vedi Fig. 81). La parte bassa calpestabile della sponda si trova invece ad un'altezza di 28,73



FONTE: elaborato personale (2014)

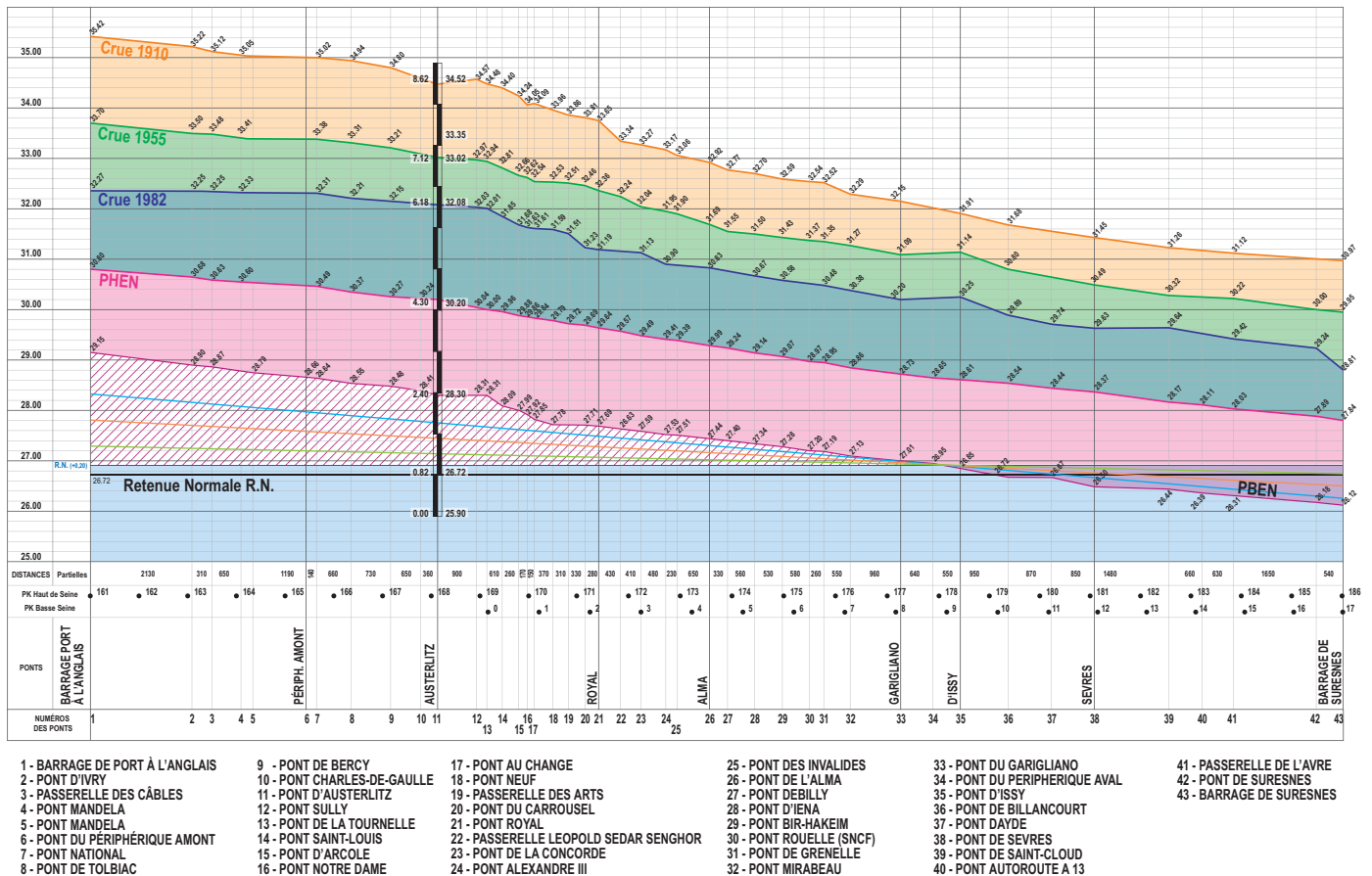
Fig. 82 Schema riassuntivo dei livelli nella zona di progetto.



FRONTE: Guide d'informations et de recommandations en période de crues - Ports Autonomes de Paris (2007)

Fig. 83 Rilievo annuale del livello dell'acqua sotto il Ponte di Austerlitz, durante gli anni di piene di referenza.

**TRAVERSEE DE PARIS
PROFILS EN LONG DES CRUES
1910 - 1955 - 1982 - PHEN - PBEN**



FRONTE: Guide d'informations et de recommandations en période de crues - Ports Autonomes de Paris (2007)

Fig. 84 Tabella riassuntiva dei livelli specifici ad ogni ponte lungo il fiume.

C. Le piene storiche

Si conta una sessantina di eventi alluvionali a Parigi, dovuti all'inondazione della Senna, paralizzando le attività e la gente. Oggi il rischio di acque crescente preoccupa l'intera *Ile-de-France*, che teme l'episodio del diluvio centenario del 1910.

▷ Diluvi prima del 1910

Prima il 1910, due episodi hanno affettato la storia di Parigi e della sua regione, a causa dei numerosi fabbricati che furono distrutti. Questi episodi sono stati impressionanti e drammatici.

Così nel 1658, l'acqua della Senna ha raggiunto un livello di 8 metri superiore alla norma. La forza dell'acqua ha rotto archi di ponti famosi, con un bilancio di 60 vittime. A quest'epoca, abitazioni potevano essere costruite sui ponti, però dopo quest'evento, è stato deciso di proibirlo, come misura preventiva.

Nel 1740, 7 metri sono stati rilevati, numerose zone di porti sono state inondate, e la città ne è risultata molto danneggiata.

Nel 1802 e poi nel 1876, di nuovo la Senna salì sopra il livello normale e mise alcune città del sobborgo parigino sotto le acque, come *Joinville* o *Maison-Alfort*.

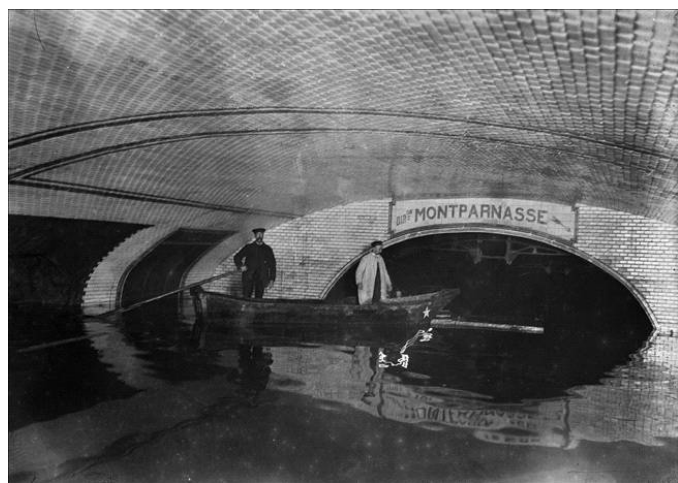
▷ Il diluvio del 1910

Ma forse l'evento il più marcante è il diluvio centenario di 1910. Precipitazioni ininterrotte fanno salire l'acqua a più di 8 metri sopra la norma.



FONTE: fotografia di Maurice-Louis Branger (1910)

Fig. 85 I Parigini si muovono a barca, Quai de Grenelle, Gennaio 1910.



FONTE: fotografia di Maurice-Louis Branger (1910)

Fig. 86 La Senna invade la Metropolitana durante la piena centennale.

Le conseguenze sono disastrose per Parigi e la sua periferia, con 20 000 edifici inondata nella città.

Dalle darsene, l'acqua entra nelle cascate, riempie le canalizzazioni, inonda la stazione ferroviaria *Gare de Lyon* e anche quasi tutte le sette stazioni di metro dell'epoca, invadendo numerosi quartieri della città tra cui il famoso *Boulevard Haussmann*.

L'inondazione fa solo una vittima ma la città è paralizzata durante un mese, prima di vedere l'acqua sparire completamente delle strade. Gli abitanti si muovono in barca e i deputati vanno a l'assemblea nazionale con lampada a cherosene.

L'acqua, entrata anche nell'edificio dell'azienda che forniva l'aria compressa all'epoca, provocò la sosta di tutti gli orologi e gli ascensori della città.

I danni provocati da questo evento costarono 1,6 miliardi d'euro.



FONTE: Agence de Presse Meurisse (1923)

Fig. 87 Gli inondazioni a Parigi, al livello del Port du Louvre, nel 1923.

▷ Dopo il 1910

Dopo quell'evento, nel 1924 e poi nel 1955, l'acqua salì sopra i 7 metri. Durante l'inverno del 2001, raggiunse i 5 metri: le darsene sono chiuse e i traghetti non possono più circolare.

Una statua serve oggi di punto di riferimento popolare: lo *Zouave* del ponte del *Alma*. Nel 1910, l'acqua raggiunse il livello delle sue spalle (vedi Fig. 88 e Fig. 89).

Dighe sono state costruite in modo da abbassare la risalita d'acqua ma la loro efficienza è di solo 70 cm. In conclusione, il rischio esiste, ma non siamo capaci di pronosticare quando arriverà questo tipo di catastrofe. Ci sono però statistiche, che asserono che ogni anno, c'è una possibilità su 100 che succeda.

▷ Il rischio, oggi

Secondo gli studiosi, l'inondazione di Parigi dalle acque della Senna costituirebbe la prima minaccia di catastrofe naturale sulla città. Il costo di un tal evento potrebbe raggiungere i 12 miliardi d'euro. Tutta la rete interrata della città sarebbe inondata, come le casine, le canalizzazioni, e soprattutto la Metropolitana, paralizzando l'intera città.

Il *Louvre* sta elaborando un piano di emergenza nel caso un inondazione succedrebbe: le

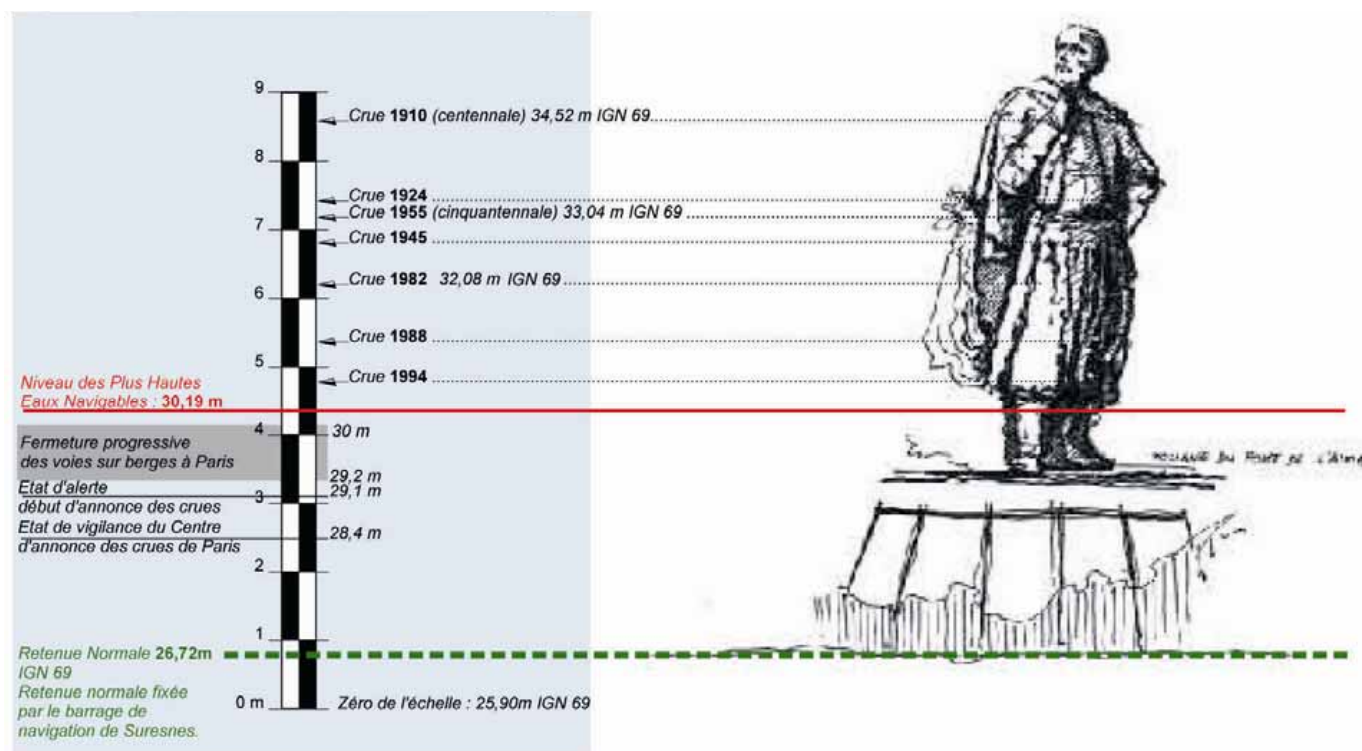


Fonte: sito internet dell'Accademia di Parigi - fr.academic.ru (2012)

Fig. 88 Statua dello Zouave, sotto il Pont de l'Alma

opere d'arte delle riserve interrato potrebbero essere messe in luogo sicuro, in un edificio alla periferia di Parigi. Però, questo edificio, da cui la sicurezza deve essere garantita, non sarà operativo prima 3 anni. Se l'inondazione arrivasse prima, le opere sarebbero messe, entro 3 giorni, al primo piano, che la Senna non raggiungerà mai.

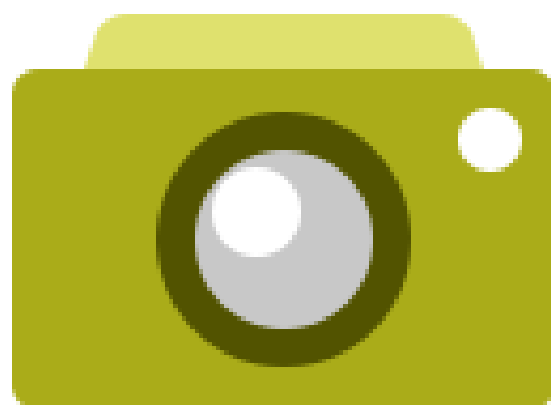
Per non avere acqua nella rete di metro, tonnellate di cemento sono conservate dalla RATP, ente che controlla la Metropolitana, in modo da bloccare i canali di aerazione e gli ingressi.



Fonte: sito internet dell'Accademia di Parigi - fr.academic.ru (2012)

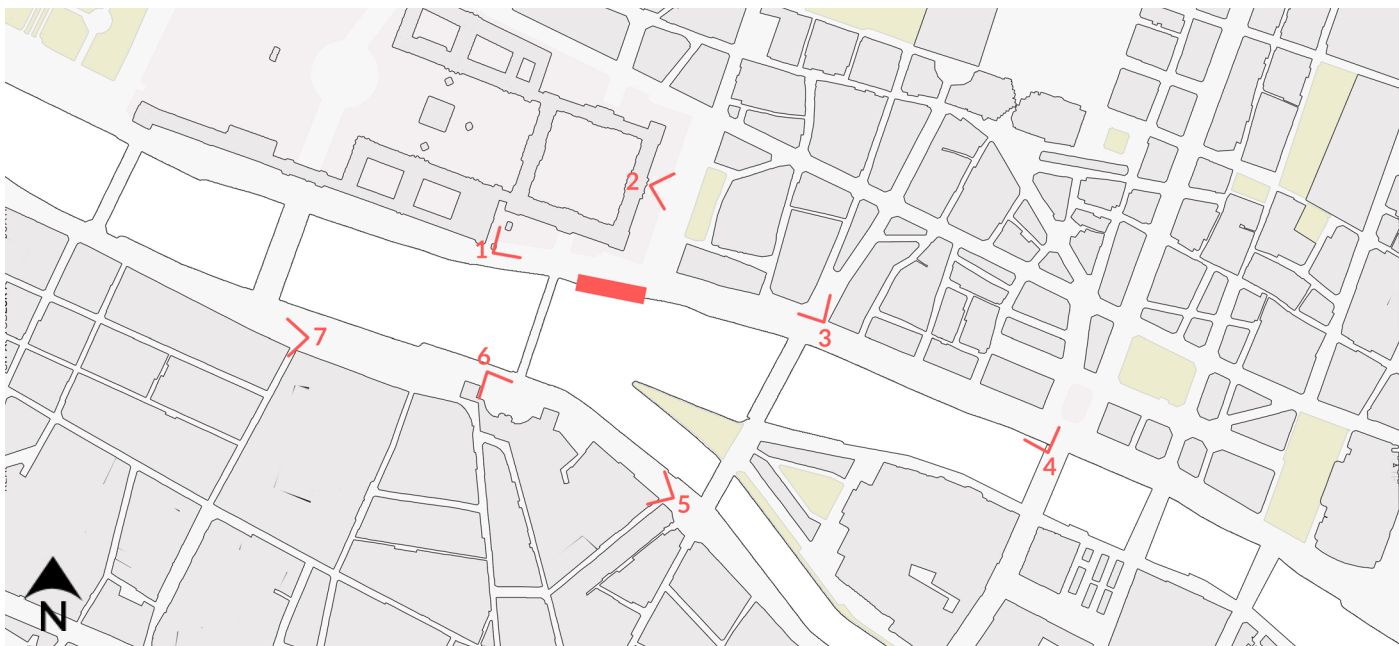
Fig. 89 Punti di riferimento corrispondenti alle diverse piene sulla statua dello Zouave.

RILIEVO FOTOGRAFICO



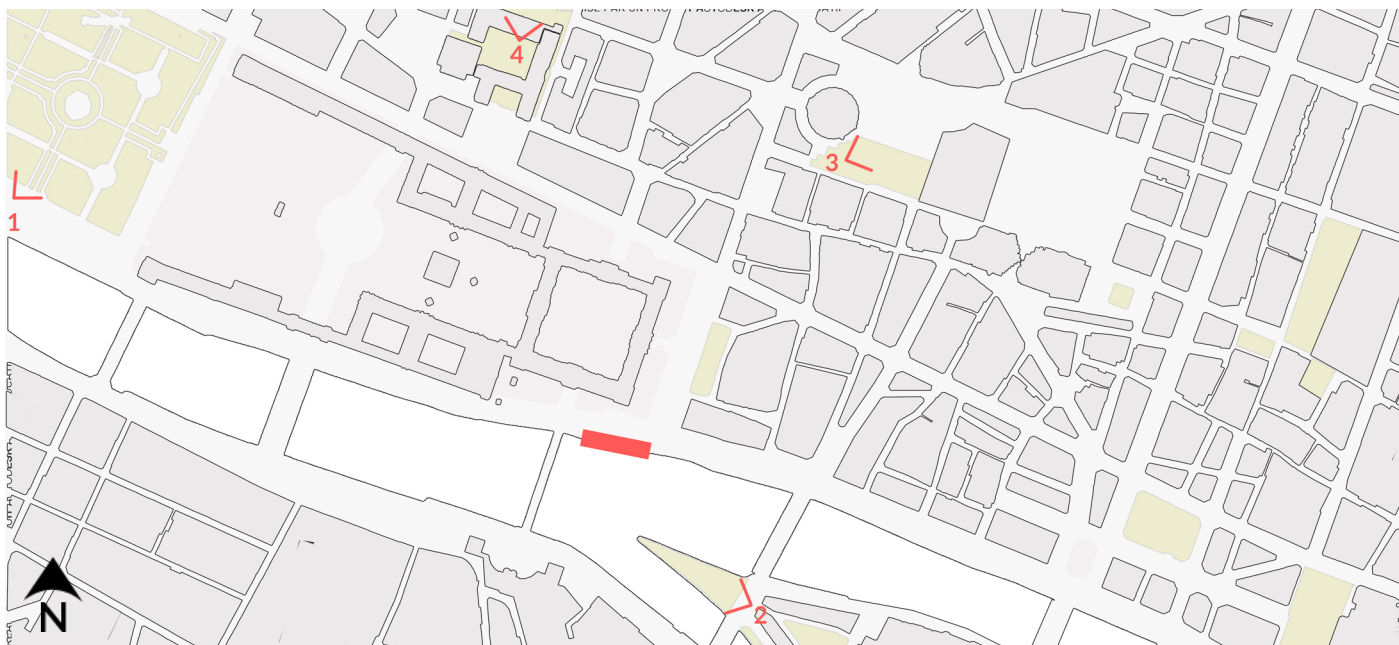
A. Identità architettonica della zona

I diversi stili architettonici attorno all'area di progetto sono tipici della Parigi reale, e raccontano di come le vicende storiche abbiano avuto un impatto notevole sull'architettura. Le facciate, testimonianze delle diverse epoche storiche, richiamano a volte il Medioevo, lo stile neoclassico oppure sono fortemente segnate dal rispetto dei requisiti haussmaniani.



B. Spazi Verdi

I giardini osservabili in questa zona di Parigi sono piuttosto geometrici (giardini alla francese) e creano perciò prospettive e visuali studiate e precise.





1 - Facciata del Louvre verso il quai du Louvre



2 - Facciata di Saint Germain l'Auxerrois



3 - Facciata di edifici di tipo Haussmann su il quai du Louvre



4 - Facciata Art Nouveau della Samaritaine



5 - Facciata neoclassica del Hotel de la Monnaie



6 - Facciata neoclassica del Institut de France



7 - Facciate di tipo Haussmann del Quai Voltaire



1 - Giardino delle Tuileries - 1664 Le Nôtre - 25,5 h



2 - Giardino del Vert Galant - 1879 - 2665 m²



3 - Giardino delle Halles - 2016 - 4 h



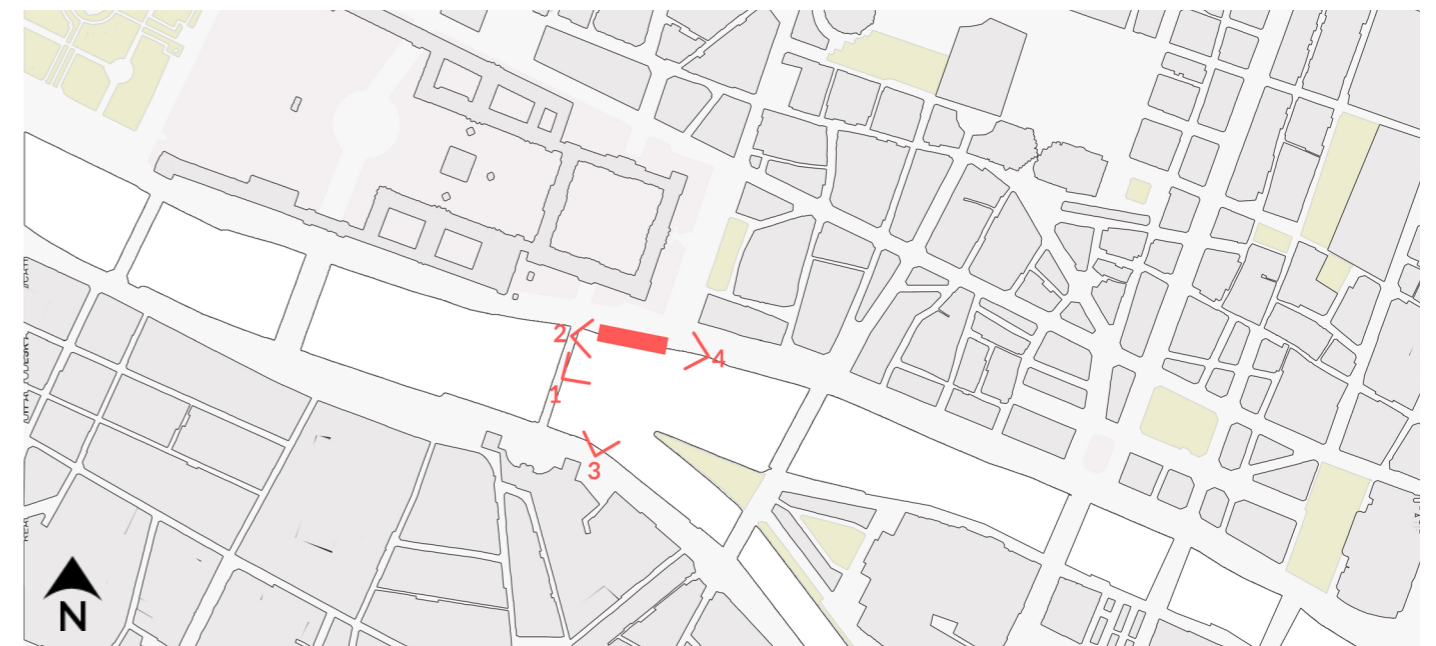
3 - Giardino del Palais Royal - Pierre Desgotz 1633- 20 850 m²

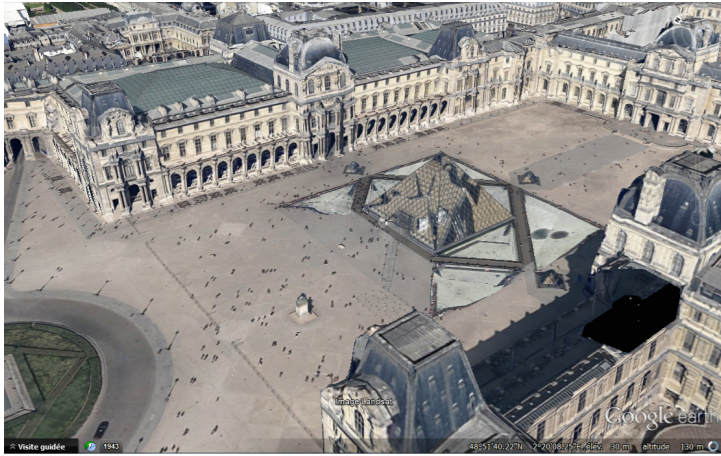
C. Spazi aperti e piazze

Le grandi piazze di Parigi creano spazi aerati e piacevoli perché danno al spettatore una certa distanza per apprezzare il quadro.



D. Lotto del progetto





1 - Piazza davanti al Louvre



2 - Piazza davanti al Saint Germain l'Auxerrois



3 - Piazza davanti a l'Hotel de Ville



4 - Piazza davanti al centro Georges Pompidou



5 - Piazza davanti a Notre Dame de Paris



1. Vista dal Pont des Arts



2. Vista dal Pont des Arts



3. Vista dal Quai Conti



3. Vista dal Port du Louvre

- ▷ Area di progetto molto soleggiata e per la sua maggior parte rivolta a Sud
→ alto potenziale per l'uso di energia solare e per l'illuminazione naturale
- ▷ Area facilmente raggiungibile (mezzi pubblici/privati, traghetti, piede)
- ▷ Molteplicità degli accessi possibili
 - ↳ livello alto (strada)
 - ↳ livello basso (percorso pedonale)
 - ↳ livello basso (fiume)
- ▷ Ottima visibilità dell'area di progetto, grazie alla sua ubicazione (vista libera, edificio isolato)
→ si vede dalla *Cité*, dal *Pont des Arts*, dalla *Rue du Louvre*, dalla *Rive Gauche*, dalla *Seine*.
- ▷ Unico ambito protetto proprio sulla darsena bassa della *Rive Droite*
→ Potrà costituire un rifugio in caso di brutto tempo
- ▷ Edificio costruito sulla darsena bassa, quindi 7 m sotto il livello stradale
→ Attenuazione dell'inquinamento acustico/dell'aria, del sentimento d'insicurezza e di stress.
- ▷ Lotto posizionato su in un percorso pedonale frequentato da camminatori - turisti e residenti (tutto l'anno e a tutte le ore)

- ▷ Vincoli dovuti alla presenza di elementi naturali → alberi, fiume
- ▷ Capacità ridotta di parcheggi nell'area circostante
- ▷ Vincolo dovuto al passaggio di pedoni sulla darsena bassa → i percorsi devono essere conservati
- ▷ Impronta del lotto assegnato molto stretta (7 m al minimo, 12 m al massimo)
- ▷ Collocato in un contesto storico di grande importanza architettonica
→ numerosi vincoli paesaggistici per rispettare l'armonia del luogo (progetti sottomesso all'autorità degli "Architetti di Francia")
- ▷ Tutela delle zone alluvionali → Ogni edificio costruito sulle sponde deve essere smontabile
- ▷ Volume richiesto dal bando di concorso molto ampio rispetto alle possibilità offerte dal lotto assegnato.
- ▷ Facciata Nord interamente cieca, a causa del muro di contenimento che separa darsene alta e bassa.



- ▷ Ubicazione davanti a un elemento "naturale" (il fiume) di notevole importanza
VS scarsità di spazi verdi attorno al lotto
→ Una delle uniche zone tranquille della zona, favorevole allo svago.
- ▷ Inserimento della zona nei percorsi storici di passeggiata lungosenna, eredita dalla cultura parigina.
- ▷ Clienti potenziali già presenti nella zona estesa (grazie a negozi di lusso, residenti del centro città, viaggiatori sia di turismo ricreativo si d'affari, professionali, ...) e di profili molto diversi
- ▷ Prossimità dei collegamenti verticali → Rampa a 20 m ad Est
Scala nell'area stessa
- ▷ Prossimità dei collegamenti trasversali → *Pont des Arts* a 30 m ad Ovest
Pont Royal a 300 m ad Est
- ▷ Vista libera davanti all'area di progetto → Vista panoramica stupenda (fiume, monumenti, ponti, ...)
- ▷ Vicinanza a tre dei quattro posti più visitati di Parigi
 - ↳ *Notre-Dame*
 - ↳ *Le Louvre*
 - ↳ *La Senna*
- ▷ Inserimento del progetto in una politica più ampia di riqualificazione delle sponde
- ▷ Lontananza relativa degli locali concorrenti → più vicino ad Ovest: 1 300 m
più vicino ad Est: a 1 500 m
- ▷ Sfruttamento possibile dell'acqua della Senna (per il riscaldamento degli ambienti o dei prodotti, per il recupero di energia meccanica)
- ▷ Microclima estivo favorevole della zona grazie alla presenza dell'acqua

- ▷ Piene possibile della Senna
- ▷ Luogo potenzialmente pericoloso (assenza di parapetto lungo il fiume)
- ▷ Ingombro rilevante del marciapiede lungo la strada (livello alto) → difficoltà a progettarvi un ingresso
- ▷ Presenza della strada → fonte d'inquinamento acustico e dell'aria
- ▷ Presenza del fiume → odori sgradevoli eventuali
- ▷ Zona potenzialmente frequentata da persone ubriache, a causa dello svolgimento ricorrente di aperitivi "selvaggi" sulla darsena bassa
- ▷ Corridoio di vento creato dalla presenza del fiume

BOOK ANALISI

INDICE DELLE TAVOLE

TAV. 01	Localizzazione del lotto del progetto	23
TAV. 02	Evidenziazione del lotto del progetto	25
TAV. 03	Morfologia urbana	27
TAV. 04	Localizzazione delle diverse tipologie di sponde	33
TAV. 05	Gli spazi verdi A_Livello città	53
TAV. 06	Gli spazi verdi B_Livello quartiere	55
TAV. 07	Layout funzionale A_Edifici culturali	57
TAV. 08	Layout funzionale B_Edifici pubblici	59
TAV. 09	Layout funzionale C_Abitazioni	61
TAV. 10	Layout funzionale D_Monumenti storici	63
TAV. 11	Layout funzionale E_Il lavoro a Parigi	65
TAV. 12	Racconto fotografico dei locali studiati (1)	73
TAV. 13	Racconto fotografico dei locali studiati (2)	75
TAV. 14	Racconto fotografico dei locali studiati (3)	77
TAV. 15	Racconto fotografico dei locali studiati (4)	79
TAV. 16	Ubicazioni dei locali studiati	85
TAV. 17	Trasporti privati Rete urbana	91
TAV. 18	Trasporti pubblici A_Treni RER	93
TAV. 19	Trasporti pubblici B_Metro & RER	95
TAV. 20	Trasporti pubblici C_Biciclette Vélib'	97
TAV. 21	Trasporti pubblici D_Macchine Autolib'	99
TAV. 22	Localizzazione dei flussi turistici	103
TAV. 23	Analisi FDOM	121

BOOK ANALISI

INDICE DELLE IMMAGINI

Fig. 1	Targa in commemorazione del caffè di Pasqua Rosée.....	7	Fig. 42	Vista del Ponte negli anni 1850. Si nota la cura portata alla sistemazione delle darsene basse, molto utile per l'attracco delle imbarcazioni. La sponda inizia a prendere il suo viso attuale. La scala a fianco dell'area di progetto, già vista nella Fig. 37 non è stata cambiata.....	45
Fig. 2	Pubblicità per il Bar a scarpe della Derville.....	9	Fig. 43	Il Ponte nel 1867, visto dell'argine Sud (si vede la cupola dell'Institut de France a destra).....	46
Fig. 3	Schema delle attori dello sviluppo del bar.....	10	Fig. 44	Il Ponte nel 1875 - dipinto di Stanislas Lépine.....	46
Fig. 4	Ruota dei sottosistemi funzionali.....	10	Fig. 46	Il Ponte crollò nel 1979, su una lunghezza di 60 metri.....	46
Fig. 5	Pianta con flussi di traffico dei clienti.....	11	Fig. 45	Il Ponte visto dal Pont Neuf.....	46
Fig. 6	Piano terra del Alice House bar in Londra, con evidenziate le prospettive visive verso il banco.....	12	Fig. 47	Vista dei danni avvenuti sulla pila. La parte retrostante si è spostata di circa 30 cm, causando il crollo della struttura metallica.....	46
Fig. 7	La Maison du Champagne, viste del interno e dettaglio.....	14	Fig. 48	Il ponte come si può vedere oggi, con le sue 7 arcate, allineate a quelle del ponte retrostante.....	47
Fig. 8	Vista del banco del bar Veuve Clicquot da Harrod's.....	14	Fig. 49	Il ponte oggi: il pavimento, fatto di azobè (un legno durissimo e pesante, resistente alla pioggia e all'acqua di mare), risuona sotto i piedi dei passanti. Non rimane più nulla della vegetazione inizialmente prevista, l'unico arredo presente è rappresentato dalle le panchine dell'asse centrale.....	47
Fig. 9	Radisson blu, interno.....	14	Fig. 50	I "lucchetti dell'amore", oggi presenti sull'intera ringhiera del ponte. Questo rito - soprattutto turistico - è nato nel 2008: gli amanti vengono sul ponte, scrivono le loro sigle e la data del loro incontro su un lucchetto, l'attaccano sulla griglia metallica e poi buttano la chiave nel fiume, sigillando il loro amore per l'eternità. La pratica è diventata tanto popolare che il peso dei numerosi lucchetti mette a rischio la stabilità strutturale del ponte: il comune procede ormai regolarmente alla rimozione dei lucchetti.....	47
Fig. 10	Il Piazza, viste dell'interno.....	14	Fig. 51	Un "bateau-mouche" tipico della Marina de Paris.....	81
Fig. 11	Mistral Wine Store: vista dell'ingresso, pianta e interno.....	14	Fig. 52	Cena romantica della Marina de Paris.....	81
Fig. 13	Mappa piezometrica della città di Parigi, che individua i livelli dei corsi d'acqua sotterranei e superficiali.....	20	Fig. 53	Ambito interno del battello Maxim's di Pierre Cardin.....	81
Fig. 12	Mappa dei canali e delle attrezzature presenti.....	20	Fig. 54	Persone giocando sulle attrezzature pubbliche.....	82
Fig. 14	Stemma antico della città di Parigi.....	21	Fig. 55	Una delle due scatole insediate per la nanna davanti al fiume.....	82
Fig. 15	Carta dei Ponti di Parigi.....	21	Fig. 56	Le diverse isole sono collegate al fondo del fiume tramite questi grandi pilastri chiamati "Ducs d'Albe".....	82
Fig. 16	Pianta di Parigi all'epoca gallo-romana.....	37	Fig. 57	L'isola degli uccelli.....	82
Fig. 17	Corrispondenza del cardo massimo con le vie attuali.....	37	Fig. 58	L'isola nebbia e le sue sedie a sdraio.....	83
Fig. 18	Impronto di Parigi nel 1150.....	38	Fig. 59	I tipi di compleanno installati sotto la passerelle pedonale.....	83
Fig. 19	Impronto di Parigi nel 1300.....	38	Fig. 60	Il grande muro d'ardesia, per i più giovani come per gli adulti.....	83
Fig. 20	Impronto di Parigi nel 1600.....	38	Fig. 61	I giochi designati direttamente sul catrame, testimonianza dell'antica strada a scorrimento veloce.....	83
Fig. 21	Le Port de Grève nell'Ottocento.....	38	Fig. 62	La piscine Joséphine Baker, interamente galleggiante.....	83
Fig. 22	Estratto della Pianta di Gamboust che evidenzia il Port de Grève e la sua importanza (numerose battelli, estensione fino al Giardino delle Tuileries).....	38	Fig. 63	Il bacino principale quando il tetto è chiuso.....	84
Fig. 23	Le Port de Grève nell'Ottocento.....	38	Fig. 64	La pista di 100 m.....	84
Fig. 24	Vista dall'avanzamento dell'isola Notre-Dame de Paris nel XVII secolo. Si evidenzia la differenza tra l'argine dell'isola stessa, sviluppato prima, e quello di fronte, dedicato all'attività portuaria.....	39	Fig. 65	L'embarquement, pieno di gente che guardano uno spettacolo.....	84
Fig. 25	Anelli antichi che servivano alle vie alzaie, tecnica di trasporto fluviale.....	39	Fig. 66	Un'esposizione esterna temporanea di fotografie.....	84
Fig. 26	Vista delle darsene della Senna, davanti al Ponte Louis XVI, nel XIX secolo. Le sponde hanno rivestito un ruolo più nobile di prima, destinazione delle passeggiate della borghesia parigina.....	39	Fig. 67	Schizzo di una scattola di Bouquiniste.....	88
Fig. 27	Pianta pratica dell'Esposizione Universale del 1900.....	39	Fig. 68	Le bancarelle dei Bouquinistes.....	88
Fig. 28	Fotografie dell'Esposizione Universale del 1900. I padiglioni si affacciano sul fiume, creando una sorta di palco dagli battelli o dalla sponde di fronte, grazie alla vista libera che offre la larghezza del corso d'acqua.....	40	Fig. 69	Vista di un ciclopoteggi sulla strada a Parigi.....	89
Fig. 29	Costruzione delle strade su darsene (anni 60).....	40	Fig. 70	Vista di una macchina Autolib' e dell'edicola commerciale.....	89
Fig. 30	Rifunzionalizzazione del Port de la Tournelle.....	40	Fig. 71	Un catamarano Voguéo, linea di trasporto fluviale urbano.....	90
Fig. 31	Porzione del fiume iscritto al Patrimonio dell'umanità (UNESCO).....	41	Fig. 73	I diversi tipi climatici presenti in Francia.....	107
Fig. 32	Paris-Plages, un'iniziativa del primo sindaco Bertrand Delanoë. 5 000 tonnellate di sabbia, sistemate su 3,5 km di argine lungosenna. Le attività sportive e di divertimento si svolgono qua durante i due mesi estivi, ogni anno dal 2002.....	42	Fig. 75	Andamento annuale delle temperature medie a Parigi (°C).....	107
Fig. 33	Vista della zona tra l'Institut de France e il palazzo del Louvre prima l'edificazione del Ponte. Vista da Ovest, col Pont Neuf nel fondo.....	44	Fig. 74	Mappa del potenziale solare in Francia.....	107
Fig. 34	Vista dell'area prima dell'edificazione del Ponte. Vista da Est, col Pont Royal nel fondo.....	44	Fig. 76	Estratto del catasto solare parigino.....	108
Fig. 35	Vista dell'area prima dell'edificazione del Ponte. Vista dalla sponda Nord, col Pont Neuf nel fondo e la vista sull'Institut de France.....	44	Fig. 78	Dettaglio della zona di progetto.....	108
Fig. 36	Vista del Ponte negli anni 1810. Le sponde non sono ancora arredate a Sud: la rampa conduce ad una sponda dall'aspetto naturale, e la differenza tra livello alto e basso non è ancora netta... La costruzione dei ponti parigini inizia prima della sistemazione delle sponde.....	45	Fig. 77	Isola di calore di Parigi.....	108
Fig. 37	Vista del Ponte negli anni 1820. I muri di pietra sono già realizzati, come la scala e la rampa vicine al lotto, uguali alla loro forma attuale. La sponda bassa, invece, non è ancora sistemata e mantiene un aspetto "naturale".....	45	Fig. 79	Il livello d'inquinamento dell'acqua della Senna.....	109
Fig. 40	Prospetto del Ponte nell'anno 1820.....	45	Fig. 80	I bagni pubblici della Samaritaine a Parigi nel 1923.....	109
Fig. 41	Il Ponte nel 1857, visto del Pont Neuf. Si possono contare solo 8 arcate, invece di 9. Questo è dovuto al fatto che, nel 1852, i lavori d'allargamento del Quai de Conti (Rive Gauche), comprendono l'ultima arcata del ponte.....	45	Fig. 82	Schema riassuntivo dei livelli nella zona di progetto.....	110
Fig. 38	Vista del Ponte nel 1829. Si vedono i diversi livelli della sponda (sinistra). Davanti all'area di interesse, sono ormeggiate numerose chiatte che caricano merci al porto Saint-Nicolas (antico porto del Louvre).....	45	Fig. 81	Livelli caratteristici al livello del Pont des Arts.....	110
Fig. 39	Il Ponte nel 1842, dietro la piazza del Pont Neuf.....	45	Fig. 83	Rilievo annuale del livello dell'acqua sotto il Ponte di Austerlitz, durante gli anni di piene di referenza.....	111
			Fig. 84	Tabella riassuntiva dei livelli specifici ad ogni ponte lungo il fiume.....	111
			Fig. 85	I Parigini si muovono a barca, Quai de Grenelle, Gennaio 1910.....	112
			Fig. 86	La Senna invade la Metropolitana durante la piena centennale.....	112
			Fig. 87	Gli inondazioni a Parigi, al livello del Port du Louvre, nel 1923.....	112
			Fig. 89	Punti di riferimento corrispondenti alle diverse piene sulla statua dello Zouave.....	113
			Fig. 88	Statua dello Zouave, sotto il Pont de l'Alma.....	113