



www.planum.net - Planum. The Journal of Urbanism

Nantes, ‘ una città piacevole per viverci ’

Romeo Farinella

by *Planum. The Journal of Urbanism*,
no. 11, vol. 2/2004 (II Semester
2005)

NANTES, 'UNA CITTÀ PIACEVOLE PER VIVERCI'

1

Di Romeo Farinella

Ricercatore di Urbanistica, Dipartimento di Architettura, Università degli studi di Ferrara

e-mail: fl@unife.it

Indice

1. Autour de l'Île : un progetto urbano in progressione
2. Strategie urbane e progetti
3. La centralità dello spazio pubblico nella definizione delle strategie urbane
4. Risocializzare la città
5. Il Plan guide per l'Île de Nantes
6. Una riflessione orientata al progetto
7. Ridisegno e riqualificazione degli spazi pubblici
8. Il nuovo status urbano dell'Île

Bibliografia

1. *Autour de l'Île*: un progetto urbano in progressione

Ormai da vent'anni in Francia la dimensione operativa dell'urbanistica si identifica con l'espressione *projet urbain*. Si tratta di un concetto che sintetizza una complessità rintracciabile nella capacità di gestire operazioni di trasformazione urbana attraverso complessi meccanismi economico-finanziari e concertativi; un concetto che si traduce in una riflessione sulle pratiche che consentono all'urbanistica, all'architettura, all'ingegneria infrastrutturale e alla progettazione del paesaggio di convergere verso l'obiettivo della qualità urbana e della centralità dello spazio pubblico.

Tale percorso inizia con una critica e revisione delle pratiche centralizzate e tecnocratiche degli anni '70 e '80 finalizzata, da un lato, alla ricerca di un approccio più aperto alla discussione e alla negoziazione, dall'altro, all'assunzione della città come fatto innanzitutto fisico e morfologico. Diversi autori² hanno riconosciuto l'importanza rivestita dal dibattito e da alcune esperienze maturate in Italia a partire dai primi decenni degli anni '60 nella definizione di alcune tappe di questo percorso francese al progetto urbano. Un percorso che, a differenza di quanto è avvenuto nel nostro paese, ha visto l'avvio di progetti e realizzazioni importanti nel campo della riqualificazione urbana, riguardanti città medie e piccole (Lyon, Bordeaux, Aix-en-Provence, Lille, Amiens, Rennes, Roubaix, etc.), oltre che ovviamente Parigi e la sua regione metropolitana.

In questi casi, il ricorso al progetto urbano ha significato lavorare sugli aspetti strutturali della complessità urbana a partire dal concetto di spazio pubblico, vero comune denominatore di tutte queste esperienze. Ciò ha significato affrontare problemi spinosi per le nostre città come la valorizzazione del patrimonio architettonico e urbano, la ricerca della *mixité*, la riqualificazione delle aree dismesse e del periurbano, il ricorso all'architettura del paesaggio come aspetto strutturale della riqualificazione. Il concetto di progetto urbano si è iniziato così a definire sull'onda della ricerca di nuovi strumenti di intervento sulla città, in grado di scardinare la gabbia tecnocratica e centralistica che caratterizzava l'azione urbanistica. Attraverso questo dispositivo si sono ridelineati i rapporti tra le città, le relazioni tra edifici e spazi aperti, liberandosi inoltre dalle ossessioni formalistiche dell'architettura, riformulando i rapporti tra il ruolo dei tecnici, l'organizzazione e il funzionamento della città, ricercando un rapporto con gli abitanti.

Nantes già da alcuni anni è al centro del dibattito sulla riqualificazione urbana in Europa, grazie alla realizzazione di una serie di interventi di grande interesse. Non casualmente essa è indicata, da vari studi e ricerche prodotti in Francia, come una città dalla notevole vitalità culturale ed economica; 'una città piacevole per viverci'. In questi anni Nantes ha rafforzato il suo peso e prestigio nazionale ed europeo con importanti investimenti nel campo della formazione, dell'economia e della cultura, anche per reagire ai processi di deindustrializzazione e di delocalizzazione di attività importanti (nello specifico le attività portuali) che l'hanno colpita, come tante città in Europa. Tali investimenti sono intervenuti in maniera diretta sul corpo della città, legando la ricerca di un nuovo ruolo economico e sociale a una strategia improntata alla redazione di progetti di riqualificazione urbana. Si è così avviato, a tutto campo, un processo sostanzialmente fondato sulla riappropriazione di spazi e luoghi della città, ripensati a partire da una riflessione sul ruolo dello spazio pubblico e sui multiformi caratteri del paesaggio urbano. I progetti avviati riguardano i temi che stanno impegnando tante città europee: le relazioni tra infrastrutture di trasporto e assetto urbanistico; la riqualificazione di grandi quartieri d'abitazione (*grands ensembles*) che versano in condizioni critiche; la creazione di nuovi distretti con funzioni miste; il recupero di aree marginalizzate da processi di dismissione ma strategiche per la riorganizzazione dell'intera area metropolitana. A questa tipologia di operazioni appartiene la riqualificazione dell'*Île de*

Nantes; intervento complesso, che rappresenta la punta di un iceberg in realtà molto ramificato, e che cercheremo di descrivere nelle pagine seguenti.

La città nasce nel punto in cui il fiume Loira incontra l'oceano Atlantico, alla confluenza con il fiume Erdre, in un sito un tempo caratterizzato dalla presenza di numerose isole fluviali. Tale particolarità geomorfologica ha determinato le condizioni fisiche che hanno guidato i processi insediativi e di infrastrutturazione del territorio. In particolare, la difficoltà nell'organizzazione degli spalti fluviali ha portato a concentrare la crescita urbana prevalentemente sul versante nord del fiume. Nel tempo, il rapporto con il fiume è cambiato e la città ha iniziato ad articolarsi sottraendo terreni al dominio dell'acqua, della Loira ma anche dell' Erdre che, nel corso degli anni '30, è stato parzialmente interrato per consentire quella 'modernizzazione' che ha pervaso tutto il mondo occidentale, rafforzata dalla diffusione dell'automobile (**Fig. 1-3**).

Nantes è oggi la prima agglomerazione urbana dell'ovest francese con i suoi duecentosettantamila abitanti, che arrivano a quasi seicentomila nell'intera area metropolitana. La sua importanza si è consolidata nel tempo; Stendhal in alcune sue corrispondenze ne sottolinea il carattere di *grande ville*; come pure Julien Gracq, anche se in maniera meno diretta, nel suo affascinante racconto *La forme d'une ville*.

Attualmente la città è ben inserita nelle dinamiche urbane francesi grazie a precise politiche locali e nazionali. L'arrivo nel 1988 del TGV ha rappresentato, ad esempio, un cambio deciso nelle relazioni sia tra la città e la costa occidentale, sia tra la città e la regione Parigina che oggi è raggiungibile in due ore di treno (il tempo necessario per colmare una distanza di circa 450 km). Precise scelte in campo ambientale e culturale hanno consolidato il ruolo di Nantes. Si può citare, a tale riguardo, l'avvio della gestione intercomunale delle acque e la riqualificazione degli spalti fluviali, mentre sul versante culturale, il potenziamento della sua università, l'organizzazione di eventi culturali di interesse internazionale (la manifestazione musicale *Le folles journées*) e la costruzione di strutture dedicate alla cultura, alla musica e all'arte contemporanea come il LU (*Lieu Unique*), nell'area riqualificata del *Bassin Saint-Félix*. Tali politiche hanno consentito di arginare i processi di deindustrializzazione della città, trasformandola in un polo terziario d'interesse regionale e in un centro di ricerca e insegnamento con forti aperture nazionali e internazionali.

2. Strategie urbane e progetti

I progetti di cui parleremo ora si collocano all'interno di una strategia forte, non fondata su un piano generale, bensì sull'azione performante di numerosi progetti a valenza strutturale, e su una riflessione sulle caratteristiche fisiche della città e sulle sue relazioni metropolitane. Tale 'idea di città' può essere sintetizzata nei seguenti tre aspetti:

1. Innanzi tutto, l'esigenza di rivedere l'intero sistema d'accessibilità alla città, con l'obiettivo di ridimensionare l'impatto della viabilità automobilistica. Un obiettivo perseguito attraverso il rilancio del tram e interventi di riqualificazione dello spazio urbano sia nel centro sia nella periferia.
2. Tale riflessione sulla città ha portato a riscoprire luoghi, spazi e identità perdute attraverso la trasformazione dell'*Île Feydeau*, la riqualificazione delle rive della Loira, e soprattutto l'ambizioso progetto per l'*Île de Nantes*.
3. Infine tale strategia progettuale va inquadrata all'interno di una più ampia visione metropolitana, che porta la città a stabilire relazioni con l'antica città rivale, Saint-Nazaire.

L'assenza di un forte quadro pianificatorio generale non ha comunque impedito di formulare progetti incentrati su esigenze specifiche (trasporti pubblici, housing, recupero di aree dimesse) ma di forte valenza urbana, tenuti insieme da un filo rosso ancorato ai temi dello spazio pubblico e del

paesaggio urbano. Queste esperienze, al di là delle domande che pongono relativamente al ruolo, debole o forte, dell'attore pubblico e al rapporto tra strategie, piani generali e azioni puntuali, evidenziano la presenza di una committenza di qualità culturale e una efficienza e autorevolezza dell'operatore pubblico e delle sue strutture tecniche nella gestione di progetti e processi complessi.

Nello specifico, i punti nodali della strategia di progetto hanno riguardato:

- la riqualificazione degli spazi urbani, centrali e periferici, della città attraversati dalle linee del tram (*Cours des cinquante otages*, quartiere di *Belleville*; i *quais* lungo il bordo del fiume *Endre*);
- la riqualificazione dei grandi quartieri di abitazioni popolari (i *grands ensembles* di *Malakoff-Pré Gauchet* e *les Dervallières*).
- la riqualificazione urbana di aree dismesse ma strategiche all'interno della città (la ricomposizione del *faubourg* *Madaleine-Champs de Mars* e il *Plan-guide* per l'*Île de Nantes*).

3. La centralità dello spazio pubblico nella definizione delle strategie urbane

Il potenziamento del trasporto pubblico si rende necessario per ridurre l'impatto dell'automobile sugli spostamenti interni alla città, ma *"la politique de transports collectifs fait davantage que résoudre un problème de déplacement, elle est un moment de la construction de la ville, par les échanges qu'elle engendre, la mixité, la continuité urbaine"*; queste parole di Patrick Rimbart esplicitano chiaramente il senso dell'operazione condotta con la costruzione delle linee del tram, un'operazione in Francia definita *"le tramway urbaniste"*³. L'attivazione del tram ha infatti consentito di avviare un progetto finalizzato anche alla riqualificazione dello spazio pubblico della parte di città interessata dalle nuove linee. Tale operazione ha colto in pieno la complessità del problema urbano non relegando l'intervento solamente all'interno delle competenze dell'ingegneria infrastrutturale, laddove la costruzione di una diffusa rete di trasporto pubblico è stata resa possibile dalla costruzione di un anello viario (*le périphérique*) completato nel 1991 (**Fig. 4**).

Nantes come gran parte delle città europee era dotata del tram fin dall'800. Tale mezzo sparisce però nel 1958, a causa sia degli eventi bellici sia del consolidamento dell'automobile come mezzo privilegiato. Nel 1978 è tra le città francesi che rilanciano l'idea del tram come principale mezzo di trasporto pubblico. Alcuni dati aiutano a comprendere la portata del progetto, che ha promosso la realizzazione di 37 km di linee tranviarie, la costruzione di poli tram-bus con parcheggi per 5000 posti auto e di 300 km di piste ciclabili. Delle tre linee la seconda in particolare ha rappresentato l'occasione per ridisegnare gran parte degli spazi pubblici dell'area centrale della città, le sue arterie principali come il *Cours des Cinquante Otages* e gli spazi attorno all'*Île Feydeau*. La realizzazione della rete tranviaria ha portato a un ampliamento dei poli di centralità, generando interventi che hanno riguardato anche la riqualificazione del patrimonio edilizio e la costruzione di nuovi edifici con funzioni miste; in questo lavorando sugli interstizi urbani e sulla ricucitura degli spazi tra i diversi quartieri del centro e della periferia.

La riqualificazione degli spazi pubblici del *Cours des Cinquante Otages* e dell'*Île Feydeau* è avvenuta sulla base di un progetto elaborato da Bruno Fortier, Jean-Thierry Bloch e Italo Rota, vincitori di un concorso che chiedeva di ricomporre, sfruttando il passaggio della linea 2 del tram, lo spazio di cerniera tra la città medioevale e quella del XVIII secolo. Prima della realizzazione di questi interventi, lungo il *cours* convergevano i flussi automobilistici provenienti dal nord e dall'est della Bretagna e circolavano circa trentacinquemila veicoli al giorno. Oggi tale spazio appare dominato prevalentemente dal pedone e, seppur forse peccando di un eccessivo disegno, la riqualificazione della rete stradale ha permesso di ridimensionare fortemente e soprattutto di

riorganizzare il traffico automobilistico, tramite l'introduzione di piccole rotonde, la ricostruzione e l'allargamento dei marciapiedi con lastre di granito, l'integrazione degli spazi di servizio del tram, la qualità degli elementi di arredo e di pubblica illuminazione e il diffuso ricorso alla vegetazione (**Fig. 5-10**).

4. Risocializzare la città

Ma come abbiamo visto in precedenza, la strategia e l'ambizione della città non si sono limitate al ridisegno delle sue parti centrali, anzi uno degli obiettivi più tenacemente perseguiti è stato quello di 'allargare il centro' soprattutto verso sud, vale a dire verso la Loira, attraverso la 'risocializzazione' di parti significative della città. La riqualificazione urbana ha quindi riguardato quartieri d'abitazione sociale (es. *Dervallières*, *Malakoff-Pré Gauchet*) (**Fig. 11**), e quartieri abbastanza centrali ma interessati da processi di dismissione di attività produttive come quello della *Madaleine - Champ de Mars* sul quale vale la pena di spendere qualche parola.

Si tratta, anche in questo caso, di un'antica isola della Loira, situata al limite meridionale del centro e sviluppatasi nel corso dei secoli XVIII e XIX come sobborgo ospitante attività agro-alimentari, commercio all'ingrosso e al dettaglio, oltre che abitazioni popolari. A seguito della delocalizzazione di alcune grosse attività produttive, a cui ha fatto seguito lo spostamento della popolazione operaia verso i nuovi quartieri di abitazione, l'area assume il carattere di una *friche industrielle*. L'arrivo del TGV nel 1988 cambia completamente il ruolo di questa zona ormai marginale. A partire dal 1989, inizia l'elaborazione di un progetto urbano che ha come obiettivo quello di contrastare fenomeni quali: la tendenza a un forte aumento dei valori immobiliari; l'avvio di operazioni immobiliari tendenti all'omogeneizzazione funzionale e sociale; la difficoltà di costruire abitazioni sociali, ecc.

Il progetto viene sviluppato secondo le procedure delle ZAC (*Zone d'Aménagement Concerté*) e gestito, per conto della SEM Nantes Aménagement (Società ad economia mista), dall'urbanista Jean-François Revert, chiamato a coordinare i vari interventi edilizi e a definire l'articolazione degli spazi pubblici. Il programma riguarda un'area di cinquanta ettari, e si fonda su due obiettivi: la ricomposizione del quartiere, lavorando sul tessuto e sulle sue regole morfologiche; la costruzione di un distretto contemporaneo d'alto livello lungo il canale e attorno al nuovo palazzo dei congressi progettato da Yves Lion. Revert lavora definendo regole leggere, per consentire un dialogo continuo con i progettisti dei vari interventi secondo un approccio consolidato in città e improntato più alla negoziazione che non all'imposizione di vincoli. La ricerca di progettisti di qualità, così come la stimolazione di un dibattito attraverso conferenze e pubblicazioni sul valore dell'architettura contemporanea e sulla valorizzazione del patrimonio culturale, caratterizzano l'attività della SEM. La necessità di trovare un equilibrio tra definizione di regole per la costruzione e l'organizzazione dello spazio urbano ed esigenze e pressioni avanzate dai vari operatori ha tuttavia spesso portato a conflitti e rinunce rispetto agli obiettivi originari di progetto. Ad esempio, la volontà, poi abortita, di relegare le automobili nel sottosuolo non ha consentito di organizzare i giardini e gli spazi verdi previsti lungo alcune strade. Il successo di tale operazione di riqualificazione è comunque evidente nei dati socio-economici e nei progetti realizzati. Essa rappresenta il frutto di un'azione piuttosto decisa e contro corrente, laddove l'operatore pubblico ha gestito l'operazione affiancando un apparato regolamentare flessibile a una decisa pratica negoziatoria fondata sull'esplicitazione di precisi obiettivi e sulla richiesta di requisiti di qualità, oltre che sull'avvio di interventi pubblici mirati alla realizzazione di alcune operazioni di prestigio come il recupero della vecchia fabbrica della LU trasformata nel contenitore culturale *Lieu Inique* (**Fig. 12-16**).

5. Il *Plan guide* per l'*Île de Nantes*

Ma il progetto più noto e carico di aspettative per la futura riqualificazione dell'intera area urbana è quello riguardante la cosiddetta *Île de Nantes*. Il *Plan guide* oggi al centro del dibattito è stato elaborato da una équipe guidata dall'architetto paesaggista Alexandre Chemetoff e dall'architetto Jean-Louis Berthomieu. Si tratta della proposta vincitrice di una competizione organizzata nel 1999.

Il progetto si fonda sul concetto di limite e su quello di centro e rappresenta, a detta degli autori, una prima pietra per la riqualificazione dell'*Île de Nantes*. Non si tratta ovviamente di un progetto definitivo, ma di un'enunciazione di metodi e temi che dovrebbe permettere in futuro di avviare i vari progetti previsti dal piano guida stesso. L'ambizione non celata di questo lavoro è di contribuire alla costruzione di un progetto urbano complesso che, oltre a trasformare la struttura insediativa dell'isola, contribuisca al rinnovamento della pratica dell'urbanistica lavorando su un rinnovato interesse per l' 'arte urbana' e sulla condivisione delle scelte e degli obiettivi della trasformazione attraverso l'attivazione di pratiche negoziali e partecipative (**Fig. 17-20**).

L'isola, centrale rispetto all'agglomerazione ma periferica rispetto alla città di Nantes, ha una superficie di 337 ettari. La sua forma è il risultato di progressive modificazioni dell'alveo fluviale della Loira. La sua lunghezza è di 4.900 metri, mentre il suo punto più largo è di 1.100 metri. I suoi abitanti sono circa 13.000 e nonostante la chiusura dei cantieri navali, avvenuta nel 1987, qui lavorano 9.000 persone. L'articolazione apparentemente compatta è in realtà il prodotto della fusione di una dozzina d'isole, che ancora oggi costituiscono fattori di differenziazione fisica del paesaggio di questa parte di Nantes. Il sito rappresenta storicamente una delle porte d'accesso alla città, grazie anche ai ponti che nel corso del tempo sono stati costruiti. Proviamo a ripercorrerlo brevemente da est a ovest. La punta orientale dell'isola, denominata *Beaulieu*, è caratterizzata da prati inondabili e da una fitta vegetazione nella sua punta estrema. Nel secondo dopoguerra è stata urbanizzata con quartieri d'abitazione, cresciuti in particolare dopo gli anni '60 attorno a un centro commerciale e a un polo d'uffici pubblici. Nella parte ovest hanno trovato localizzazione, al contrario, diverse attività produttive (chimiche, meccaniche e agro-alimentari), oggi in gran parte dimesse, oltre a quelle portuali e ai relativi cantieri. La parte centrale dell'isola presenta ancora un tessuto prevalentemente residenziale piuttosto fitto, mentre spostandosi verso est gli spazi tendono a dilatarsi (**Fig. 21-24**).

6. Una riflessione orientata al progetto

La riflessione progettuale sulla destinazione di questa importante porzione del territorio nantese prende avvio fin dagli anni '90, con uno studio condotto da Dominique Perrault e Françoise Grether. È grazie a questo lavoro che matura la consapevolezza delle questioni che l'isola pone in termini di ruolo all'interno dell'agglomerazione metropolitana, di relazioni territoriali, di entità dei problemi della riconversione. Altre elaborazioni sviluppate nel corso di quegli anni (*Projet 2005*) fanno inoltre emergere con forza il ruolo strategico della Loira per l'intera agglomerazione di Nantes, come appare in tutta evidenza nello studio condotto dall'AURAN (*Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise*) sul territorio del fiume, *Atlas de Rives de Loire*, che ne descrive caratteristiche, diversità, problematiche. Si tratta di un lavoro allo stesso tempo di analisi e

diagnosi, e di uno strumento per la concertazione tra i quattordici comuni rivieraschi e la costituzione della metropoli Nantes-Saint-Nazaire.

Grazie a tali contributi il progetto per l'Île inizia a maturare attivamente attraverso la predisposizione di un'ulteriore serie di studi che consentiranno alla città di proporre pubblicamente, nel 1998, una ricerca finalizzata alla definizione di uno schema di composizione degli spazi pubblici e di un *cahier des charges* in cui sono evidenziati quattro temi di interesse strutturale: il rapporto con la memoria dei luoghi; la promozione delle attività legate al fiume compresa quella portuale; la ricerca di un equilibrio nella riorganizzazione delle attività e di una coerenza nell'urbanizzazione; la concezione dell'isola come un'unità. Ma descriviamo ora il progetto vincitore elaborato dal Bureau des Paysage di A. Chemetoff congiuntamente a J. L. Berthomieu.

Il lavoro è presentato sotto forma di un *Plan guide*. L'obiettivo è quello di definire lo stato dei luoghi proiettandone i progetti di trasformazione e riqualificazione in una prospettiva temporale. Questo è reso possibile attraverso un disegno delle trasformazioni che prefigura relazioni, caratteri, ambizioni di riferimento per le azioni puntuali, sia pubbliche sia private, inserite in una visione a lungo termine di natura strutturale. Sulla base di tale strumento vengono condotte le discussioni con la collettività. Il piano interviene sulla trama degli spazi pubblici, interpretando le tracce esistenti, e organizzandone la gerarchia. Esso definisce le geometrie dei nuovi *îlots*, così come una trama morfologica di tracciati che hanno tutti come fondale finale il paesaggio della Loira; articola un programma localizzativo per le varie attività dell'Île e conseguentemente, individua i luoghi da sottoporre a progetti di dettaglio e preposti a costituire i nuovi punti d'identità del sito. Il piano mette in campo 2.096.100 mq di spazio pubblico, di cui 35.200 mq esistenti, 1.284.900 da riqualificare, 817.000 di nuovo impianto. Per quanto riguarda gli isolati, sono previsti 190.300 mq di nuovo insediamento, mentre si prevede la riqualificazione di 1.133.900 mq (**Fig. 25-30**).

7. Ridisegno e riqualificazione degli spazi pubblici

Tutto il ridisegno e la riqualificazione della trama viaria e degli spazi pubblici è finalizzata al recupero diretto o indiretto del fiume come fondale. Veniamo ora al programma. Esso prevede la riqualificazione dell'area attraverso la ricerca di un mix delle funzioni che già oggi, seppure in modi dequalificati, connotano l'isola. A fianco quindi della ristrutturazione degli antichi *faubourgs* e della *ville jardin* e della realizzazione di nuovi isolati per residenze, uffici ed attività commerciali, il progetto prevede il mantenimento delle attività produttive esistenti (il mercato e la fabbrica saccarifera) e la previsione di una serie di luoghi dedicati ad attività collettive altamente qualificate che, oltre a rafforzare funzionalmente questa parte della città, ne definiscano il carattere e il rango. Questi differenti interventi possono essere raggruppati in rapporto alle logiche che li hanno guidati. Innanzitutto, una serie di progetti riguarda la riqualificazione degli spazi del porto nella punta occidentale (realizzazione del *port Atlantique* con una nuova stazione marittima e un attracco per i transatlantici; creazione di un nuovo bacino interno per le barche turistiche *de la Loire Atlantique*; organizzazione del museo della marina con il recupero degli antichi cantieri navali). Il sito dei vecchi cantieri navali assumerà il carattere di un grande ambito pubblico articolato in spazi aperti che reinterpretano la geografia del sito e in contenitori culturali ed espositivi. Per l'altro estremo dell'isola, rivolto a levante, si prevede l'attivazione di processi di riqualificazione che, a partire dal suo carattere attuale, porteranno alla creazione di grandi insediamenti abitativi, un centro commerciale e uno sportivo di interesse metropolitano e un bosco (*parc des Deux-rives*) sulla punta dell'isola che si spinge anche sul lato verso la città. Al centro, tra i due estremi ora descritti, interventi di ricucitura riguarderanno prevalentemente la ristrutturazione dei vecchi *faubourgs*, delle

aree produttive ancora esistenti e alcuni gradi tracciati viari che verranno completamente riqualificati. Nella parte centrale dell'isola il progetto mette infine in campo una molteplicità di azioni finalizzate a ridare significato ai differenti luoghi. Tra di esse, il ridisegno dei *quais* sia come spazi pubblici che come spazi per residenze; la riqualificazione del paesaggio urbano delle grandi arterie stradali come il *Cours du Général de Gaulle* per il quale si prevedono interventi di risezionamento finalizzati a migliorare l'accessibilità; la creazione della nuova *rue de commerces*, concepita come un sistema di collegamento e di rafforzamento funzionale tra le sponde nord e sud dell'isola nella parte di *Belleville*, dove sono nati disordinatamente insediamenti terziari e commerciali (**Fig. 31-33**).

8. Il nuovo status urbano dell'Île

L'isola sta già diventando il luogo di insediamento di funzioni di rango urbano elevato. Essa ospita nella sua parte occidentale, sul *quai nord* il nuovo *Palazzo di giustizia* progettato da Jean Nouvel e collegato con una passerella pedonale all'altra parte della città. La costruzione della nuova *Maison du Syndicat* rappresenta un altro intervento di qualità, realizzato secondo il progetto dell'Atelier Forma 6. Si tratta in realtà della costruzione di un vero e proprio spazio urbano, organizzato attorno a una piazza e al recupero di una piccola stazione ferroviaria dimessa. La prevista localizzazione di altre importanti attrezzature di interesse urbano e territoriale (la nuova scuola di Architettura, la *cit * delle biotecnologie sul sito delle vecchie fabbriche della Alstom) ha come obiettivo il consolidamento del ruolo dell'isola all'interno dell'area metropolitana di cui, come già ricordato, rappresenta un elemento di indubbia centralità geografica (**Fig. 34-37**).

Attualmente è in corso la prima fase operativa del progetto, approvata dalla *Communauté urbaine*, che dovrebbe concludersi nel 2007. Si prevedono interventi per circa settanta ettari di spazi pubblici, finalizzati alla realizzazione di centocinquantamila metri quadrati di superficie utile per costruzioni pubbliche e private. La filosofia di questo progetto, che si realizzerà poco a poco e attraverso sequenze differite nel tempo e nello spazio ma riferite a una forte quadro di relazioni urbane e paesaggistiche, in fondo sintetizza l'approccio 'pragmatico' adottato nell'intera esperienza nantese. Un approccio che riconduce i progetti all'interno di un processo che si fonda su un'idea di città fortemente ancorata alla geografia urbana e alle 'condizioni d'ambiente' del sito. Un approccio alla riqualificazione, attraverso progetti e temi in grado di rendere ogni esigenza particolare d'intervento sul corpo della città un'occasione per stabilire nuove relazioni e migliorare la qualità urbana. Un metodo che lega, secondo le parole del sindaco Ayrault, l'ambizione alla solidarietà.

Bibliografia

Agence d'Urbanisme AURAN,
2000 *Plan de déplacement urbain 2000-2010 concilier ville mobile et ville durable*, Auran, Nantes.

1998 *Atlas Rives de Loire*, Auran, Nantes.

Bureau des Paysages, J. L. Berthomieu,
1999 *L'Île de Nantes. Le Plan guide en projet*, ed. MEMO, Nantes.

Cohen, Jean Louis,

1985 "Le détour par l'Italie", *Esprit*, n. 12.

Cosneau, Claude

1978 *Iconographie de Nantes, d'après les collections du musée*, catalogue d'exposition, Musée départemental de Loire-Atlantique, Nantes.

Farinella, Romeo

2004 "Riqualificare la città, ritrovare il fiume. Nantes, la Loira, l'Île de Nantes", *Paesaggio urbano*, n. 6.

Floch, Jacques

1966 *L'agglomération nantaise: récits d'acteurs*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

Gracq, Julien

1985 *La forme d'une ville*, Editions José Corti, Paris.

Institut française d'architecture

1996 *Nantes*, collections Portrait de ville, Ifa, Paris.

Masbounji, Ariella (a cura di)

2003 *Nantes. La Loire dessin le projet*, Editions de la Villette, Paris.

Treuttel, Jean-Jacques

1997 *Nantes. Un destin contrarié*, Hartmann Editions, Paris.

Roze, Thierry; Treuttel, Jean-Jacques

1993 *Nantes, le port et la ville, projets urbains*, Plan construction et architecture, Ecole d'architecture de Nantes, Nantes.

Siti web

<http://www.nantesmetropole.fr/index.jsp>

<http://www.iledenantes.com>

Fonti delle immagini

Le immagini sono state riprodotte da: (Masbounji, a cura di, 2003), (Bureau des Paysages, J. L. Berthomieu 1999).

NOTE

¹ Questo scritto riprende alcune delle riflessioni trattate in (Farinella 2004).

² Si veda (Cohen 1985).

³ "la politica del trasporto pubblico è più della risoluzione del problema dell'accessibilità, è un'opportunità per la costruzione della città attraverso gli scambi che essa genera, la mixité, la continuità urbana". Patrick Rimbart è il vice presidente della *Communauté Urbaine de Nantes*; la citazione è tratta da (Masbounji, a cura di, 2003).