

Laura Valeria Ferretti,

Dipartimento di Architettura e Progetto, Sapienza, Università di Roma, Italia

[lauravaleria.ferretti@uniroma1.it](mailto:lauravaleria.ferretti@uniroma1.it)

Alcune grandi città europee a partire dagli anni Ottanta hanno affidato una parte importante della loro rinascita a strategie di intervento sullo spazio pubblico non solo riscoperta del valore dei luoghi collettivi nella vita sociale e pubblica ma anche recupero della necessità di ripensare lo spazio pubblico come luogo della vita civile e della necessità, per affrontarne il progetto, di riunire competenze precedentemente separate: gli ingegneri delle reti, quelli del traffico, gli architetti, i paesaggisti. La prima a scegliere con chiarezza questa strada è stata Barcellona, che ha trasformato, anche eccessivamente, la sua immagine di città sonnacchiosa dell'era franchista in quella dell'attuale città della *movida*. L'ultima in ordine di tempo Lisbona, che ha visto un profondo rinnovamento e cambiamento della qualità della vita proprio grazie alla coerenza degli innumerevoli interventi lungo il Tago, nel centro e nella periferia della città (Ferretti, 2019).

Lione è tra queste città un caso emblematico. Innanzitutto, per la sua dimensione: il livello territoriale della strategia urbana è la Grande Lione, la città metropolitana costituita da 55 comuni; in secondo luogo per la difficile situazione sociale della conurbazione.

Alla fine degli anni Ottanta, Lione era una città inasprita dalle tensioni sociali e spaventata dalle manifestazioni di piazza cominciate proprio nei suoi sobborghi. Il primo evento che fece notizia a livello nazionale fu la rivolta nelle Minguettes, quartiere fortemente disagiato nel comune di Venissieux. È qui che si svolgono gli episodi più gravi di guerriglia urbana ma è anche qui che nel 1983 nacque l'idea della Marcia per l'Uguaglianza contro il Razzismo (*La marche des Beurs*) grazie alla quale la Francia prese coscienza della drammatica situazione delle periferie e della crisi delle politiche di integrazione. Investire sulle

politiche di riqualificazione urbana appare, qualche anno dopo, la strada per integrare e rendere nuovamente agibili intere parti della città divenute inaccessibili a causa delle rivolte urbane (Charbonneau, 2000).

Nel 1989 il governo della Grande Lione delinea una vera e propria strategia politica per gli spazi urbani che ha come sfondo il principio dell'equità sociale: agire «trasformando il centro in quartiere da abitare e la periferia in quartiere residenziale» e quindi riservando la medesima qualità di intervento nel centro e nella periferia «per rendere la città bella, solidale e piacevole da vivere». Con questo scopo viene istituito il SEP (*Service Espaces Publics*) che – e questa è un'altra importante novità – oltre a mettere in rete le diverse conoscenze, ha competenza anche sulla gestione delle acque fluviali e quindi sulla redazione del *Plan Bleu*<sup>1</sup>. Non solo, con l'istituzione di questo servizio, la progettazione degli spazi pubblici viene sottratta al Dipartimento della Mobilità che fino ad allora ne aveva avuto il dominio. In simbiosi con il dibattito che si svolgeva a scala europea sullo spazio pubblico<sup>2</sup>, si coglie e si lavora sulla sua complessità: il processo di messa in rete dei contributi disciplinari e dei diversi attori pubblici, la messa a sistema degli interventi vengono sostenuti dall'istituzione di un Gruppo di Pilotaggio formato dall'Assessore all'Urbanistica in carica, dagli eletti dei Comuni della Grande Lione, dai tecnici e dai responsabili dei diversi servizi. Una struttura decisionale ma, allo stesso tempo, un'arena in cui la cultura dello spazio pubblico è cresciuta, si è affinata e strutturata.

Per ogni intervento il capo progetto, nominato dall'amministrazione, è il referente unico sia per le fasi di concertazione sia per i rapporti con i progettisti sia per le fasi di esecuzione. Il pro-

## LYON: THE INTEGRAL DESIGN OF THE PUBLIC SPACE

Several major European cities since the 1980s have based a crucial part part of their resurgence on public space intervention programs. Not only rediscovering the value of collective places in social and public life but also discovering the need to rethink public space as a place for civil life and the need to focus on project, to bring together previously separate competences: network engineers, traffic engineers, architects and landscapers. The first to choose this road was Barcelona, which created and transformed its image of an idle city of the Franco era into the current city of the *movida*. The most recent in order of time was Lisbon, which saw a profound renewal and change in the quality of life thanks to the coherence of the innumerable interventions along the Tagus, both in the center and in the periphery of the city (Ferretti, 2019).

Lyon is an emblematic case among these cities. First of all, because of its size: the territorial level of urban strategy is the Great Lyon, the metropolitan city made up of 55 municipalities; secondly, because of the difficult social situation of conurbation.

At the end of the 1980s, Lyon was a city exacerbated by social tensions and frightened by street riots that began in its suburbs. The first event that hit national news was the revolt in the Minguettes, a heavily disadvantaged neighborhood in the municipality of Venissieux. It is here that the most serious episodes of urban warfare took place but it is also here that in 1983 the idea of the March for Equality against Racism (*La marche des Beurs*) was born, thanks to which France became aware of the dramatic situation of the suburbs and of the crisis of integration policies. Investing in urban redevelop-

ment policies appeared, a few years after, the road to be able to integrate and make whole parts of the city once again accessible after the urban revolts (Charbonneau, 2000).

In 1989, the government of the Great Lyon outlined a real political strategy for urban spaces with the principle of social equity as its leitmotiv: acting by «transforming the center into an area to be lived in and the periphery into a residential neighborhood» and thus reserving the same quality of intervention in the center and in the periphery «to make the city beautiful, supportive and pleasant to live». For this purpose, the SEP (*Service Espaces Publics*) is set up which – and this is another important innovation – in addition to networking the various know-how, has competence also on the management of the river waters and therefore on the drafting of the *Plan Bleu*<sup>1</sup>. Only with

cesso messo in atto – dalla scelta dei luoghi, ai rapporti con le associazioni dei cittadini, alla concertazione e alla definizione del progetto – è identico qualsiasi sia la dimensione dell'intervento. Questo facilita e snellisce le diverse fasi. Nel 1993, dopo soli quattro anni, circa 130 interventi risultano in corso di realizzazione o realizzati<sup>3</sup>.

Il programma si è sviluppato su quattro scale: quella inter-comunale, del singolo comune, del quartiere e quella dell'unità di vicinato coinvolgendo aree molto diverse tra loro: il centro storico, i quartieri di edilizia sociale, le ZAC (*Zone d'Aménagement Concerté*) e le aree DSU (*Développement Social Urbaine*) la cui realizzazione prevedeva l'intervento di attori privati, le aree di destinazione dei nuovi parcheggi, il sistema dei trasporti (Mariano, 2012).

Parallelamente alla strategia sullo spazio pubblico vengono individuate delle linee di azione a questa integrate: la valorizzazione del trasporto pubblico, un piano dell'illuminazione, il programma città-natura.

Il trasporto pubblico di superficie è concepito come un elemento di riqualificazione degli spazi attraversati e di quelli di prossimità ed è completato dalla realizzazione di una rete di spostamenti dolci. Soprattutto in periferia i grandi assi di connessione tra i quartieri vengono riorganizzati con percorsi destinati alle biciclette, ai rollers e ai pedoni restituendo a questi mezzi una parte dello spazio occupato dai veicoli.

Il Piano dell'Illuminazione – caratterizzato dallo slogan «Quando illuminare vuole dire mettere in luce» – aveva la duplice finalità di rendere più sicura la città nelle ore di buio e di valorizzare con l'illuminazione gli elementi ordinari e le emergenze del tessuto urbano. Il successo dell'iniziativa ha prodotto un evento

the establishment of this service, the planning of public spaces, streets and squares, is subtracted from the Department of Mobility that had previously dominated it.

In line with the European debate that took place on public space<sup>2</sup> one can understand and work on its complexity. The process of networking the disciplinary contributions and the various public actors places the interventions into a system supported by the establishment of a Piloting Group formed by the Urban Planning Councilor in charge, by the elected representatives of the Municipalities of Great Lyon, by the technicians and by the responsible people of the various services. A decision-making structure but, at the same time, an arena in which the culture of public space has grown, refined and structured.

For each intervention the project man-

ager, appointed by the administration, is the center of contact both for the consultation phases and for the relations with the designers and for the execution phases. The process accomplished – from the choice of places, to the relations with the citizens' associations, to concertation and definition of the project – is identical regardless of the size of the intervention. This facilitates and streamlines the various phases. In 1993, after only four years, around 130 interventions were under construction or completed<sup>3</sup>.

The program developed on four scales: that of the agglomeration of municipalities, of the single municipalities, of the neighborhood and that of the unity of neighborhood involving very different areas: the historic center, the social housing districts, the ZAC (*Zone d'Aménagement Concerté*) and the DSU areas (*Développement Social*

ricorrente: il *Festival de la Lumière* che si svolge ancora oggi annualmente nella città.

Infine, il Programma Città-Natura (Trames Vertes) prevedeva diverse scale di intervento: i giardini di strada, concepiti inizialmente come temporanei e a scopo educativo, che sono divenuti permanenti e hanno avuto anch'essi esito in un festival internazionale; la sistemazione delle aree verdi di diversa dimensione: dai piccoli spazi residuali ai grandi parchi urbani.

Il programma di risistemazione delle sponde del Rodano e della Saona, altro obiettivo prioritario, ha fatto da *trait d'union* tra la *Trame Verte* e il *Plan Bleu*. Linee di azione, in quegli anni assolutamente all'avanguardia che hanno avuto importanti ricadute sulla qualità spazio pubblico attraverso un effetto moltiplicatore.

### La qualità degli interventi

La volontà politica era di dare un segnale forte nella direzione dell'equità sociale, ed è per questo che si vuole garantire la medesima qualità degli spazi per gli abitanti del centro e dei quartieri periferici della città. Per ottenere questo risultato si è fatto un lavoro complessivo sulle caratteristiche dei nuovi spazi che ha avuto, tra gli altri esiti, quello di produrre una serie di documenti per aiutare e indirizzare i progettisti: linee guida sul tipo di vegetazione da impiegare, sui materiali adatti per i diversi contesti in termini architettonici e di prestazioni; un abaco di elementi di arredo; l'indicazione di utilizzare l'acqua – acqua in movimento – come elemento caratterizzante gli spazi più significativi; l'attenzione all'illuminazione. Si cercava in questo modo di rendere tangibile l'idea di unità e solidarietà tra i diversi comuni e di favorire il senso di appartenenza a una comunità.

La riqualificazione dell'asse della Presqu'île, l'area del quartiere

*Urbaine*) the realization of which involved the intervention of private actors, the area for new parking lots and the transport system (Mariano, 2012). Parallel to the strategy on public space, lines of action integrated with it have been identified: the enhancement of public transport, a lighting plan and the city nature program.

Surface public transport is conceived as a requalification of the spaces crossed and those of proximity and is also completed by the creation of a soft mobility network. Above all in the suburbs the great axes of connection between the districts are reorganized with paths destined for bicycles, rollers and pedestrians, giving back to these means part of the space occupied by the vehicles.

The Lighting Plan – characterized by the slogan «When to illuminate means to highlight» – had the dual purpose

of making the city safer in the hours of darkness and of enhancing the ordinary elements and the emergencies of the city fabric through an interpretation of the urban structure. The success of the initiative has produced a recurring event: *Festival de la Lumière* which is still held annually in the city. Finally, the City-Nature Program (*Trames Vertes*) envisages different scales of intervention: the street gardens, initially conceived as temporary and for educational purposes, have become permanent; an international street garden festival which has been repeated every two years; the arrangement of green areas of different dimensions: from small residual places to large urban parks.

The program of reorganization of the banks of the Rhone and the Saone, another priority objective, has served as a *trait d'union* between the *Trame Verte*

des États-Unis e le Prainet tra i primi interventi realizzati sono l'esito migliore ed emblematico di queste scelte.

La riqualificazione dell'asse di rue de la République, che costituisce la spina dorsale della città bassa e delle piazze ad essa connesse, è uno dei primi interventi realizzati nel centro storico che ancora oggi, ad anni di distanza e con i necessari interventi di manutenzione, funziona molto bene. Il sistema di piazze ad esso collegate offre condizioni sempre diverse di uso dello spazio e costituisce una rete di luoghi tranquilli, protetti, vivaci, di transito, celebrativi, destinati a persone diverse, garantendo così uno degli elementi fondanti la qualità degli spazi pubblici di una città: la moltiplicazione di opportunità (Fig. 1). I materiali sono stati scelti base alle caratteristiche dei luoghi tra quelli previsti dall'amministrazione: pietra grigia e pietra chiara, terra compatata, alberature e vegetazione, e la presenza dell'acqua sono stati utilizzati restituendo nella differenza delle realizzazioni un senso di unitarietà che, sottolineando la continuità degli interventi, ne ha moltiplicato gli effetti.

Nella quasi totalità delle piazze sono stati costruiti dei parcheggi sotterranei da una società mista pubblico-privato che ne cura anche la gestione, la Lyon Parc Auto, che ha avuto come condizione per ottenere la concessione, la realizzazione dello spazio di superficie secondo standard qualitativi molto alti, definiti dall'amministrazione. Molti di questi parcheggi ospitano opere d'arte e sono divenuti un elemento di attrazione che ne ha incrementato l'uso, e la società che li realizza e li gestisce ha un bilancio in attivo (Fig. 2).

Il quartiere des États-Unis è invece parte della prima cintura periferica. Teatro di violente rivolte negli anni '80, unisce condizioni abitative e sociali diverse: un intervento di habitat sociale

di oltre 1.500 alloggi progettato come quartiere modello da Toni Garnier, degli edifici residenziali successivi destinati alla classe media, alcune aree libere degradate. La riqualificazione coinvolge quindi un'area ampia ed eterogenea lungo un grande *boulevard*, dove per arginare il pesante degrado sono stati realizzati interventi nello spazio pubblico, con nuove aree verdi e con la riqualificazione delle facciate di alcuni edifici.

Le corti interne, tra loro collegate, costituiscono dei lunghi spazi pedonali nel quartiere progettato da Garnier e sono stati riqualificati con alberi, pavimentazioni, giochi per bambini, spazi per i giovani. La circolazione e i parcheggi sono stati ridotti migliorando l'agibilità pedonale, gli edifici riqualificati e le loro pareti cieche sono state dipinte con dei *murales* che raccontano, in una sorta di museo all'aperto, la storia del quartiere e la figura dell'architetto. L'intenzione era quella di restituire al quartiere l'identità perduta e il senso di dignità legato all'abitare in un quartiere che appare sui libri di storia dell'architettura. In prossimità, in una zona di edilizia semipubblica, su progetto di Françoise Jourda è stata costruita la piazza *8 mai 1945*. Uno spazio complesso che unisce l'idea di piazza, parco, mercato e campo da gioco: «non c'è un habitat tipo ma delle persone dalle pratiche e dagli interessi differenti, talvolta contraddittori; non c'è uno ma ci sono degli spazi pubblici che generano ambienti ed usi plurimi secondo la loro morfologia ma anche secondo le persone che li utilizzano o secondo i momenti della giornata»<sup>4</sup>. Accanto a questo sistema il parco Rene et Madeleine Caille di Desvigne e Dalnoky offre un ambiente più intimo e raccolto (Figg. 3, 4).

Questo avviene per la prima cintura periferica; come per la zona centrale, gli elementi e i materiali utilizzati sono scelti

and the Plan Bleu. Lines of action, in those years absolutely avant-garde and which had important repercussions on the quality of public space through a multiplier effect.

#### The quality of the interventions

The political target was to give a strong signal in the direction of social equity. This is the reason why it was chosen to guarantee the same quality of space for the inhabitants of the city center and of the suburbs. In order to obtain such a result, there was an overall extensive work on the characteristics of the new spaces that resulted in producing a series of documents to help and direct the designers: guidelines on the type of vegetation to be used, on materials suitable for different contexts in architectural and performance terms; an abacus of furnishing elements, the indication to use water – water in move-

ment – as a characterizing element of the most significant places; a careful attention to lighting.

All this attempted to make tangible the idea of unity and solidarity between the various municipalities and to foster a sense of belonging to the community. The redevelopment of the Presqu'île axis, the area of the des États-Unis Le Prainet district, among the first interventions carried out are the best and emblematic outcomes of these choices. The redevelopment of the rue de la République axis, which constitutes the backbone of the lower city, and of the squares connected to it, is one of the first interventions carried out in the historic center that still today, years later and with the necessary maintenance interventions, works very well. The system of squares connected to it provides always different conditions of use of space and con-

stitutes a network of quiet, protected, lively, transit spaces, intended for different people, thus guaranteeing one of the founding elements of quality of the public spaces of a city: the multiplication of opportunities (Fig. 1). The materials that have been chosen are based on the characteristics of those places provided by the administration: grey stone and light stone, compacted earth, trees, vegetation, and water. They all provided, within the difference of their accomplishments, a sense of unity that, by underlining the continuity of the interventions, has multiplied its effects.

In almost all the squares underground parkings have been built by a mixed public-private company that also manages the Lyon Parc Auto; the condition to obtain the concession was the creation of a surface space according to very high standards defined by the ad-

ministration. Many of these car parks host works of art and have become an attraction that has increased their use; consequently the company building and managing them has obtained a surplus budget (Fig. 2).

On the contrary, the Quartier des États-Unis is part of the peripheral belt. A theatre of violent revolts in the 1980s, it combines different housing and social conditions: a social habitat intervention of over 1.500 residences designed as a model neighborhood by Toni Garnier, the subsequent residential buildings destined for the middle class and some degraded free areas.

The redevelopment therefore involves a wide and heterogeneous area along a large *boulevard*, where interventions are made in public areas to curb the heavy degradation and where new green areas have been created and the facades of some buildings restored.

01 | Primi interventi nella Presqu'île, 1 place Terraux, 2 place de l'Opéra, 3 avenue de la République, 4 place de la Bourse, 5 place de la République, 6 place des Celestin, 7 place Bellecour, 8 place Poncet, 9 le rive del Rodano, 10 place des Jacobins, disegno di L.V. Ferretti

First projects on the Presqu'île, 1 place Terraux, 2 place de l'Opéra, 3 avenues de la République, 4 place de la Bourse, 5 place de la République, 6 place des Celestin, 7 place Bellecour, 8 place Poncet, 9 the banks of the Rhone, 10 place des Jacobins, drawing by L.V. Ferretti

tra quelli individuati dall'amministrazione, e le realizzazioni, progetti diversi di architetti diversi, costituiscono un sistema sinergico.

Prainet è invece la periferia profonda dei *grands ensembles*; è un grande complesso situato nel comune di Décines-Charpieu composto da ventisei torri intorno ad un vasto spazio centrale e circondato da due strade di scorrimento. L'azione più importante è stata la realizzazione di una strada di attraversamento del quartiere preceduta da un atto simbolico di piantumazione di un lungo filare di alberi su cui si sono incardinati una serie di spazi pubblici a funzione specifica. In questo modo si è riconfigurato e reso percorribile lo spazio centrale che era luogo di abbandono e degrado. Si è poi restituita vitalità allo spazio attraverso il trattamento della base degli edifici e lo spostamento in questa zona della attività commerciali. La gerarchizzazione degli spazi comuni, la risistemazione delle corti degli edifici e la cura e il progetto del paesaggio notturno sono stati altri fattori strategici (Fig. 5).

Mettendo a confronto la Presqu'île, il quartiere des États-Unis e Prainet ci si accorge che non vi è differenza nella qualità delle realizzazioni. Attraverso l'uso degli stessi materiali, anche se in proporzioni diverse; il principio dello spazio pubblico come luogo di attività; la presenza dell'acqua: i progetti accurati raggiungono l'obiettivo, individuato precedentemente da Charbonneau, di generare ambienti ed usi plurimi senza incorrere nell'omologazione. Le differenze sono determinate dalla qualità dei contesti urbani, ma il progetto dello spazio pubblico ottempera ai principi di solidarietà, unità, rispetto dell'identità dei luoghi e contemporaneità<sup>5</sup>.

The internal courtyards, which are connected together as long pedestrian spaces in the Garnier-designed neighborhood, have been redeveloped with trees, paving, children's games and spaces for young people. Circulation and parking were limited by improving pedestrian access, the redeveloped buildings and their blind walls painted with murals telling the story of the neighborhood and of the settlement's architect in a sort of outdoor museum. The intention was to give back to the area the lost identity and the sense of dignity of living in such a neighborhood that figures on books on the history of architecture. In the vicinity, in an area of semi-public buildings, designed by Françoise Jourda, the square 8 mai 1945 has been built. A complex space that combines the idea of a square, park, market and playground: «there is not a defined habitat but peo-

ple with different and sometimes contradictory practices and interests; there is not one but many public spaces that generate multiple environments and uses according to their morphology but also according to the people who use them or according to the moments of the day»<sup>4</sup>. Next to this system the park René et Madeleine Caille by Desvigne and Dalnoky offers a more intimate and cozier environment (Figg. 3, 4). This happens for the first peripheral belt; as for the central area, the elements and materials used are chosen from those identified by the administration and the different projects by different architects constitute a synergic system.

Prainet is instead in the deep periphery of the *grands ensembles*; it is a large complex located in the municipality of Décines-Charpieu composed of twenty-six towers around a vast central



space and surrounded by two main roads. The most important action was the construction of a street crossing the district, preceded by the symbolic act of planting a long row of trees on which a series of public spaces with a specific function have been hinged. In this way, the central space which has been abandoned and left to degradation was reconfigured and made viable. Vitality was then restored to the space through the treatment of the base of the buildings and the relocation to this area of commercial activities. The hierarchization of common spaces, the rearrangement of building courts and the care and design of the night landscape were other strategic factors (Fig. 5).

By comparing the Presqu'île, and the des États-Unis Prainet district we realize that there is no difference in the quality of the achievements. The use

of the same materials, even in different proportions, the principle of a public space as a place of activity, the presence of water, accurate projects, all this reaches the goal, previously identified by Charbonneau, of generating multiple environments and uses without incurring in homologation. The differences are determined by the quality of urban contexts, but the public space project complies with the principles of solidarity, unity, respect for the identity of places and contemporaneity<sup>5</sup>.

#### The integral design of public space

The redevelopment of squares and streets is a substantial part of the urban policy of the Great Lyon, but the innovation, at the time of its implementation and as a virtuous model of reference when it was created, lies in its vision of an urban redevelopment which rests on public space meant as





continuous and complex system. It is not only the project of the viability to be subtracted from the exclusive domain of the traffic engineers, but also the soft mobility project that will be the route along which the redevelopment of all the connected roads and public spaces can take place; also the plant plots and the water network become an integral part of the system of public spaces.

In 1991, a global scheme was approved for the design of “blue spaces” in the city of Lyon, then updated in 1998<sup>6</sup> with an orientation paper – the Plan Bleu – for the arrangement of the banks of the Rhone and the Saone. In the same period the Plan Verte is accomplished on several intervention

scales; it is not only an urban furnishing tool, but a real strategy of re-sewing of the center and the periphery<sup>7</sup>. To reach its result, on one hand, it takes advantage of the new urban project to create green areas, on the other it puts in place a program of “vegetalization” of blocks, squares, streets and micro-spaces, walls and building foundations. On this basis, the Lyon 2003-2006-2010 program set the goal of «reconciling humankind and urban genre» as to ensure that the city was «bearer of humanity, at the service of the inhabitants instead of having them adapting to the city»<sup>8</sup>. In addition to biodiversity, the presence of non-urbanized quality areas distributed throughout the metropolis, the adaptation to climate change

and conservation of natural resources, the green and blue texture encourage the creation of new activities for leisure time: sports, walking, agriculture and gardening and the discovery of nature. The program to reorganize the banks of the Rhone and of Saone has been the *trait d'union* between the Trame Verte and the Plan Bleu.

Within the framework of the TVB (Trame Verte and Bleu) important interventions have been carried out and are still going on: first of all the arrangement of the banks of the Rhone: five kilometers of green cycle and pedestrian paths that connect two large parks and explore different landscapes from the most natural to the most artificial. The strategy is the mending of

the existing landscape, and so the Parc de Gerland through this walk meets the historic park of the Tête d'Or (Fig. 6, 7). In this way, the vegetable spaces become the natural continuation of urban open spaces. In the same way, but on a much larger dimension – about 50 km – the project for the Saone currently under construction is developing, the project for the confluence of the two rivers which is now almost complete and finally the ambitious Blue Ring Project.

The latter is an interesting project, partly carried out, on the east side of the Lyon agglomeration which extends for more than 3.000 hectares along the Miribel-Jonage channel including also the Bassin of Grand Large, ancient



### La progettazione integrale dello spazio pubblico

La riqualificazione di piazze e strade è una parte consistente della politica urbana della Grande Lione, ma l'elemento – innovativo all'epoca della sua messa in campo e modello virtuoso di riferimento all'atto della sua realizzazione – è la visione di una riqualificazione urbana che poggia sullo spazio pubblico inteso come sistema continuo e complesso. Non è solo il progetto della viabilità ad essere sottratto al dominio esclusivo degli ingegneri del traffico, ma anche il progetto della mobilità dolce che costituirà il tracciato lungo il quale sviluppare la riqualificazione delle strade e degli spazi pubblici collegati; anche le trame vegetali e la rete dell'acqua diventano parte integrale del sistema degli spazi pubblici. Nel 1991 viene approvato uno schema globale per la progetta-

zione degli “spazi blu” della città di Lione, aggiornato poi nel 1998<sup>6</sup> con un documento di indirizzo – il *Plan Bleu* – per la sistemazione delle sponde del Rodano e della Saona. Nello stesso periodo si costruisce il *Plan Verte* che si muove su più scale di intervento; non è uno strumento di arredo urbano, ma una vera strategia di ricucitura del centro e della periferia<sup>7</sup>. Per costruire la sua trama, da un lato approfitta dei nuovi progetti urbani per ricavare aree verdi, dall'altro mette in opera un programma di “vegetalizzazione” di isolati, piazze, strade e microspazi, muri e basi degli edifici.

Su queste basi il programma *Lione 2003-2006-2010* si poneva l'obiettivo di «riconciliare genere umano e genere urbano» fare in modo cioè che la città fosse «portatrice di umanità, al servizio degli abitanti invece che fossero loro a doversi adattare alla cit-

03 |





tà»<sup>8</sup>. Oltre alla biodiversità, alla presenza di aree di qualità non urbanizzate distribuite in tutta la metropoli, all'adattamento ai cambiamenti climatici e alla conservazione delle risorse naturali, la trama verde e blu incentiva la creazione di nuove attività per il tempo libero: sport, passeggiate, agricoltura e giardinaggio, scoperta della natura. Il programma di risistemazione delle sponde del Rodano e della Saona ha fatto da *trait d'union* tra la *Trame Verte* e il *Plan Bleu*.

Nel quadro della TVB (Trame Verte et Bleu) sono stati realizzati, e sono ancora in corso, importanti interventi: prima fra tutte la sistemazione delle rive del Rodano: cinque chilometri di percorso verde ciclopedonale che collega due grandi parchi e declina paesaggi diversi dal più naturale al più artificiale. La strategia è la ricucitura dell'esistente, e così il Parc de Gerland, attraverso

questa passeggiata, si riunisce allo storico parco delle Tête d'Or (Figg. 6, 7). In questo modo gli spazi vegetali divengono la naturale prosecuzione degli spazi aperti urbani. Allo stesso modo ma su una dimensione nettamente maggiore – circa 50 km – si sviluppa il progetto per la Saona, attualmente in corso di realizzazione, il progetto per la confluenza dei due fiumi che è ormai quasi terminato e infine l'ambizioso progetto dell'Anello Blu.

Quest'ultimo è un interessante intervento, in parte realizzato, ad est dell'agglomerato di Lione. Si estende per oltre tremila ettari lungo i canali Mirabelle e Jonage e comprende un antico bacino di compensazione, il Bassin du Grand Large. L'area svolge numerose funzioni strategiche per la metropoli: protezione contro le inondazioni, approvvigionamento idrico, produzione di energia elettrica, e quindi, nell'ottica della progettazione integrale,





05 |





quest'area potrà provvedere la conservazione del patrimonio naturale e ospitare attività ricreative compatibili. L'importanza di queste funzioni e del ruolo di questo settore sono stati formalizzati nel 2005 con l'impegno a realizzare dodici progetti per individuare nuove proposte sulle relazioni tra città, sviluppo urbano, spazi naturali e attività ricreative nella logica di una metropoli sostenibile<sup>9</sup>.

Il progetto è un grande anello naturale – blu e verde – attrezzato con percorsi ciclopedonali che collegano quartieri periferici come Décines con il centro urbano e con funzioni ricreative e di servizio. Lungo il canale Jonage correva l'antica via Rhôna che univa le Alpi ed il Mediterraneo, oggi oggetto di un vasto programma di recupero. La sistemazione delle rive fino ad oggi realizzata, collegandosi al progetto per le rive del Rodano, consente un percorso di ventiquattro chilometri fino al parco di Gerland (Fig. 8).

### Conclusioni

Sono passati trent'anni dall'istituzione del SEP, dopo venti dalla sua formazione il Servizio è stato reintegrato nella direzione dell'Urbanistica, ma il processo di intervento sullo spazio pubblico continua tutt'ora con nuovi progetti e con interventi di manutenzione. Complessivamente l'amministrazione lionese ha

messato in atto una grande quantità di progetti che hanno trasformato completamente l'immagine urbana. Lione è una città in cui, nonostante la dimensione, non si avverte il degrado tipico delle grandi metropoli con una forte conflittualità sociale e, nella realtà dei suoi spazi e nelle parole dei suoi amministratori è una città rinnovata, vivace e densa di eventi. Come titola Carmen Mariano in un suo scritto su questa città, quella messa in atto a Lione è «una politica poetica, coordinata e sociale per lo spazio pubblico»<sup>10</sup>.

Molte delle scelte fatte, delle strategie e dei processi individuati sembrano oggi scontati, in molte nostre città si sono sperimentati strumenti analoghi<sup>11</sup>, tuttavia, per i suoi risultati sulla progettazione integrale dello spazio pubblico, Lione rappresenta un caso di scuola estremamente importante.

Possiamo anche dire che in questa città i fenomeni negativi legati a certi tipi di rigenerazione urbana come quelli che hanno toccato Barcellona e stanno toccando Lisbona sono piuttosto limitati. In ambedue le città l'esito straordinario delle politiche sugli spazi pubblici e sul miglioramento della vivibilità hanno prodotto in moltissime zone fenomeni di gentrificazione e, a causa del turismo, un eccesso di pressione antropica e la trasformazione di molte zone. Nel caso di Barcellona poi, si è assistito ad una sorta di sovraesposizione progettuale che ha reiterato le sue modalità



| 06





compensation basin. The site performs many strategic functions for the metropolis: drinking water supply, protection against flooding in the Rhone, production of hydroelectric energy. It is precisely in this logic of integral planning that this area can also ensure the conservation of the natural heritage and host recreational areas. The importance of these functions and the role of this area were formalized in 2005 with the commitment to realize twelve projects to propose new answers on the relationships established between cities, urban development, recreational activities and natural spaces in the logic of a sustainable metropolis<sup>9</sup>. A large natural ring – blue and green – equipped with cycling and walking paths along the two channels connects peripheral districts such as

Décines to the city center and to different functions. The shores of the Canal de Jonage were also part of the ancient Via Rhôna which connected the Alps and the Mediterranean, today the subject of a vast recovery program. The layout of the banks until now achieved by connecting to the arrangement of the banks of the Rhone allows for a twenty-four kilometers' journey to the Gerland park (Fig. 8).

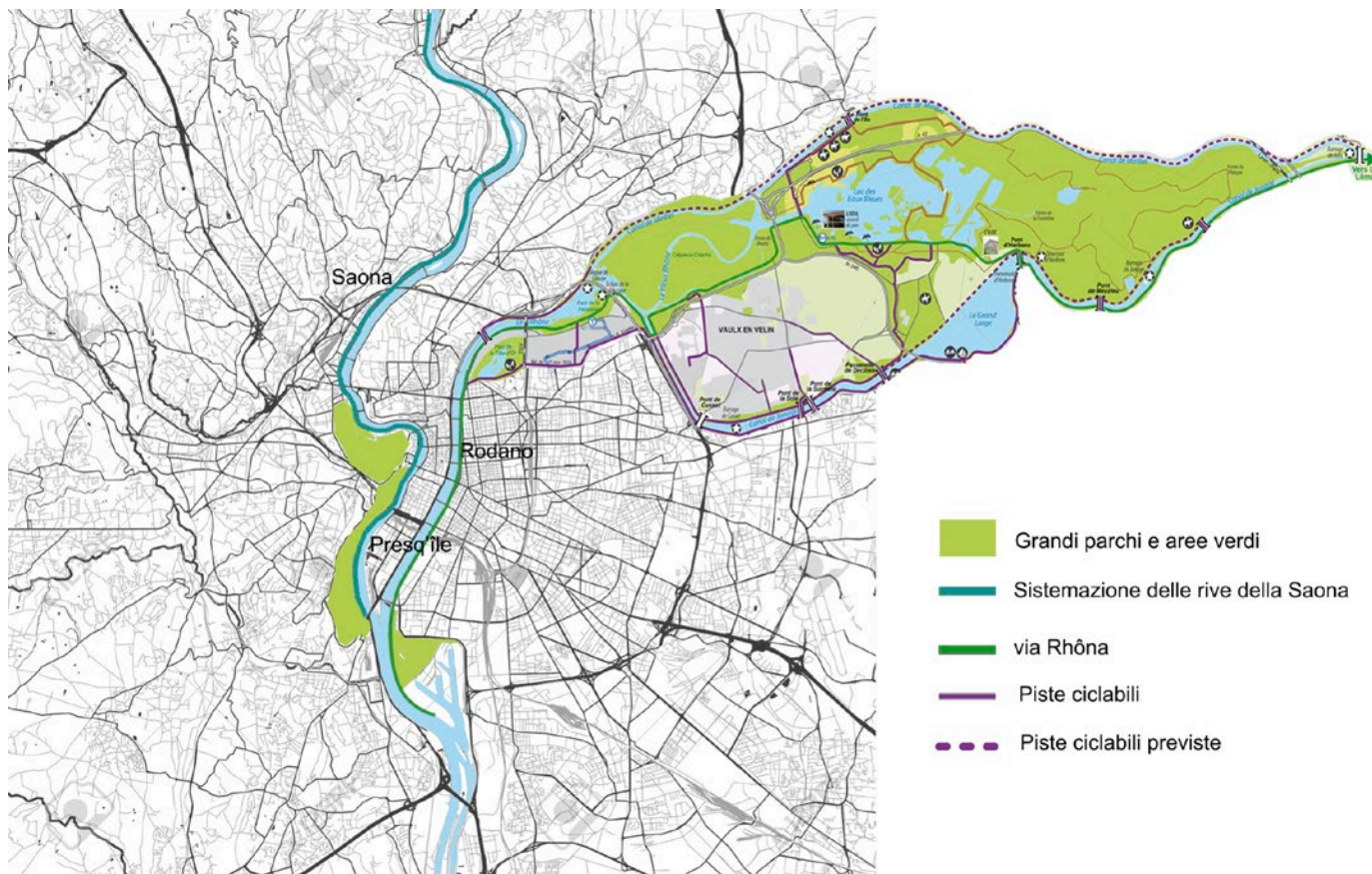
#### Conclusions

Thirty years have passed since the establishment of the SEP; after twenty years of its creation the Service has been reinstated in the direction of Urban Planning, but the process of intervention on public spaces continues today with new projects and maintenance interventions. Overall the Lyon

administration has implemented a large number of projects which have completely transformed the urban image. Lyon is a city where, despite its size, the typical degradation and strong social conflict of the big metropolies is not felt and, in the reality of its spaces and according to the words of its administrators it is a renewed city, lively and full of events. As Carmen Mariano quotes in one of her writings on this city, what is implemented in Lyon is a «poetic, coordinated and social policy for public space»<sup>10</sup>. Many of the choices made, strategies and processes identified seem to be taken for granted today; in many of our cities experiments have been tried and similar tools adopted<sup>11</sup>. However, for its results on the integral design of public space, Lyon represents an ex-

tremely important school case. We can also say that in this city the negative phenomena related to certain types of urban regeneration such as those that have touched Barcelona and are touching Lisbon are rather limited. In both cities the extraordinary results of policies on public spaces and on improvement of good living have produced gentrification phenomena in many areas and, due to tourism, an excess of anthropic pressure and the transformation of many areas. In the case of Barcelona, then, there was a sort of project overexposure that reiterated its modalities, losing the “freshness” which characterized the first decade of its innovation. Lyon instead is a working city: tourism plays a marginal role in its economy and above all in its use. The extension





of its periphery, the multiplicity of operational contexts and the vastness and complexity of the rehabilitation action have prevented the repetitiveness of the interventions and, mostly thanks to the recent green turn the innovative spirit did not fail.

NOTES

<sup>1</sup> The Plan Bleu «is a basic document for making the best use of the rivers' presence, both in economic terms and in terms of leisure time, to fully participate in the enjoyment and quality of life of the inhabitants of the Great Lyon». As the President of the Great Lyon Raymond Barre writes in 1998 in the Plan document: *Orientation d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône*.

<sup>2</sup> The question of the intervention on the public space had already arisen in the 1960s, but in as streets decorum

and rationalization. The city of Copenhagen, which is generally considered a pioneer of the quality of public space, actually acting above all on the subject of soft mobility.

<sup>3</sup> Jean Pierre Chabonneau, in charge of the program of public spaces of the Great Lyon, in an interview to the author.

<sup>4</sup> The pan-European strategy for biological and landscape diversity and the creation of the french green and blue plot in 1995 is in line with the objectives of the EU 2020 biodiversity strategy. Some cities, like Lyon, had already introjected these goals. The PVB (Plan Verte and Plan Bleu) are tools which today belong to all French cities.

<sup>5</sup> Strategy started with 11 experimental projects where planting practices are modified and organic farming methods are used in green spaces simplifying maintenance. A reference manual

made by the administration will serve as a reference for all those working in the countryside encouraging amateur gardening and associations facilitating exchanges to raise awareness about cultivation techniques.

<sup>6</sup> Available at: [www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org).

<sup>7</sup> Among these projects the creation of the Feyssine National Park and the Saint Clair Park, the enhancement of the natural reserve of Crépieux Charmy, the requalification and development of the Mirabelle Jonage Park, the development of the banks of the canal Jonage et the construction of a footbridge in Décines.

<sup>8</sup> In the book *Progettare e gestire lo spazio pubblico* written by Carmela Mariano

<sup>9</sup> It is enough to think of PUPs (Parking Urban Plan), the role of RUPs (Single Responsible for the Procedure) or the creation of joint private-public companies.

facendo perdere la “freschezza” che caratterizzava il primo decennio della sua innovazione.

Lione invece è una città operaia: il turismo ha un ruolo marginale nella sua economia e soprattutto nella sua fruizione. L'estensione della sua periferia, la molteplicità dei contesti operativi e la vastità e complessità dell'azione di risanamento hanno impedito la ripetitività degli interventi e, soprattutto grazie alla svolta verde non è venuto meno come in altre città lo spirito innovatore.

#### NOTE

<sup>1</sup> Il *Plan Bleu* «è un documento di base per utilizzare al meglio la presenza fiumi, sia in termini economici che di tempo libero, affinché partecipino pienamente al godimento e alla qualità della vita degli abitanti della Grande Lione». Così scrive nel 1998 Raymond Barre, il Presidente della Grand Lyon, nel documento: *Orientation d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône* del *Plan Bleu*.

<sup>2</sup> La questione dell'intervento sullo spazio pubblico si era già posta negli anni '60 come decoro o come razionalizzazione della viabilità. La città di Copenaghen, che è generalmente ritenuta pioniera della qualità dello spazio pubblico, in realtà ha soprattutto agito sul tema della mobilità dolce.

<sup>3</sup> Jean-Pierre Charbonneau, responsabile del programma Spazi Pubblici della Grande Lione, in un'intervista dell'autore.

<sup>4</sup> È del 1995 la strategia paneuropea per la diversità biologica e paesaggistica. La creazione della trama verde e blu francese è in linea con gli obiettivi della strategia dell'Unione Europea per il 2020 sulla biodiversità. Alcune città, come Lione, avevano già introiettato questi obiettivi. Il PVB (*Plan Verte* e il *Plan Bleu*) sono strumenti che oggi appartengono a tutte le città francesi.

<sup>5</sup> Strategia avviata con 11 progetti sperimentali in cui si modificano le pratiche di piantumazione e si utilizzano metodi dell'agricoltura biologica negli spazi verdi semplificando la manutenzione. Un manuale fatto dall'amministrazione serve di riferimento per tutti quelli che operano nel verde e inco-

raggia il giardinaggio amatoriale e le associazioni favorendo gli scambi per far conoscere le tecniche di coltivazione.

<sup>6</sup> Disponibile sul sito: [www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org).

<sup>7</sup> Tra questi progetti: la creazione del parco naturale Feyssine e del parco Sain Clair, la valorizzazione della riserva naturale di Crépieu Charmy, la riqualificazione e lo sviluppo del parco Mirabelle Jonage, la riqualificazione delle rive del canale Jonage e una passerella a Décine.

<sup>8</sup> Nel volume di C. Mariano *Progettare e gestire lo spazio pubblico*.

<sup>9</sup> Basta pensare ai progetti del Piano Urbano Parcheggi, alla figura dei Responsabili Unici del Procedimento, alla creazione di Società Miste pubblico privato.

#### REFERENCES

Bossart, E. (1995), “Espaces Publics: le Grand Lyon fait peau neuve”, *Projet Urbain*, n. 5, p. 12.

Catin, A. (2016), *Communauté urbaine de Lyon, Archives du Grand Lyon, Archives du service Espace Public 1968-2010*, Répertoire méthodique détaillé.

Charbonneau, J.P. (2000), “Lione: politiche urbane per Quartieri sensibili”, *Edilizia Popolare*, n. 267-268.

Ferretti, L.V. (2008), “Gli spazi pubblici come cuore del progetto urbano”, *Hortus - Rivista on Line della Facoltà di Architettura Valle Giulia*, Roma.

Ferretti, L.V. (2019), “Lisbona, quando la politica si occupa della città”, *Industria delle Costruzioni*, n. 467.

Gomes, P. (2017), *La production de l'espace public à Lyon, Lisbonne et Louvain La Neuve: Politiques, processus et prise en compte des usagers. Architecture, aménagement de l'espace*. Université Paris Est, HAL- archives-ouvertes. fr.

Mariano, C. (2012), *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Aracne Editrice, Roma.

Masbouni, A. (2002), *Project Urbain en France*, Le Moniteur, Parigi.