

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 93 (2006)  
**Heft:** 9: Stadträume = Espace urbains = Urban spaces

**Artikel:** Statt Durchmischung : zum Projekt Paris Seine Rive Gauche  
**Autor:** Mandoul, Thierry / Chapel, Enrico  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1847>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Statt Durchmischung

## Zum Projekt Paris Seine Rive Gauche

Thierry Mandoul, Enrico Chapel Seit dreizehn Jahren wird in Paris am Grossprojekt «Paris Seine Rive Gauche» gebaut, und man wird wohl noch weitere zehn Jahre daran bauen. Das riesige Areal mit mehr als zwei Millionen Quadratmeter Baufläche ist städtebaulich komplex und problematisch zugleich.

«Le vieux Paris n'est plus, la forme d'une ville change plus vite, hélas! que le cœur d'un mortel.» Charles Baudelaire, *Le Cygne*, *Les Fleurs du Mal*, Paris 1857.

Wie oft, seit Baudelaire diese Worte in einer Stadt schrieb, die im 19. Jahrhundert zur «capitale» umgestaltet wurde, hat sich diese schmerzliche Feststellung bestätigt? Man kann es nicht sagen; zu lang ist die Liste der Planungsprojekte: von den Befestigungen zu den Aussenbezirken, von ungesunden Wohnblocks zu modernen Wohnbauten, von den Quais der Seine zu den Schnellstrassen an Uferböschungen, von den «Halles» zu ihrem Einkaufsforum, von den Industriebrachen zum ZAC (Zone d'Aménagement Concerté; Grossüberbauungen mit gemischter Nutzung) haben sie alle Paris in eine moderne Metropole verwandelt. Manch ein Quartier hat so innert weniger Jahre das, was seine Identität ausmachte, verloren. Aber kann es denn anders sein?

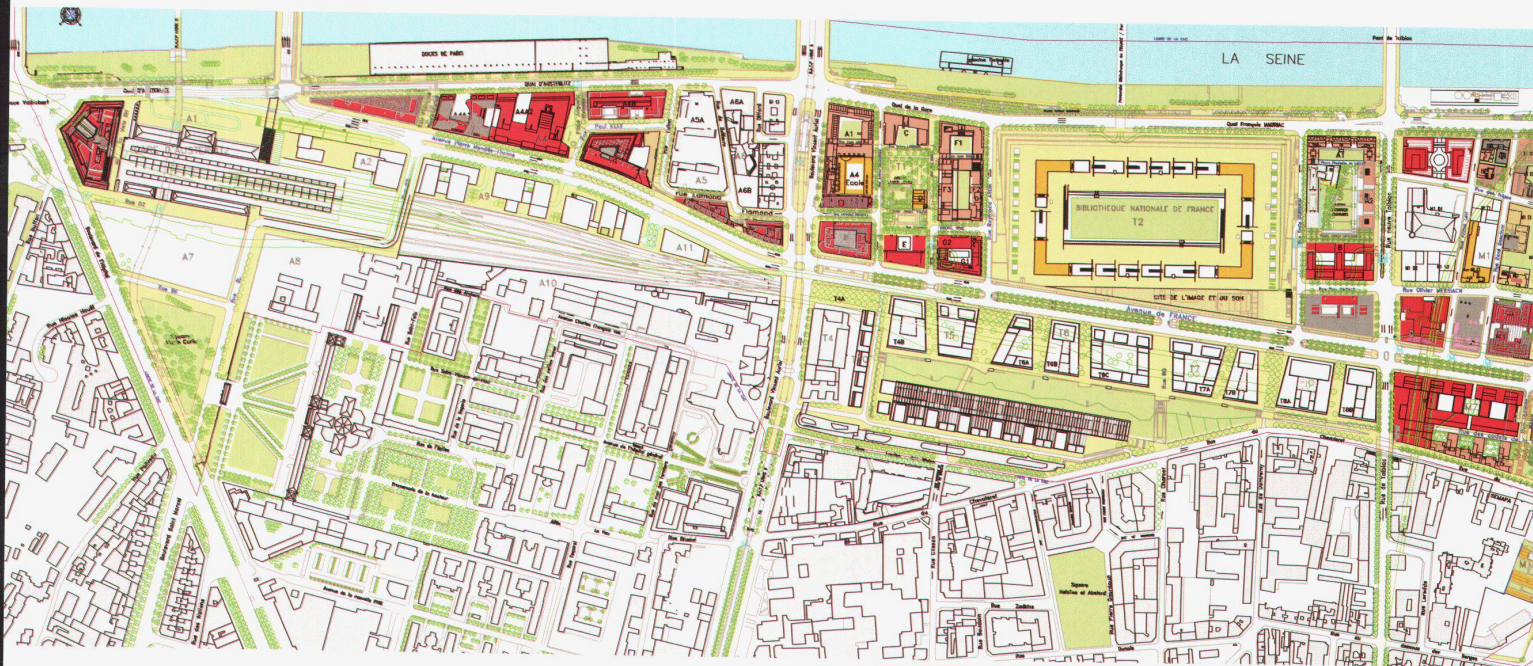
### Portrait einer Landschaft

«Paris Rive Gauche», der letzte grosse städtische Sanierungsplan der Stadt, im 13. Bezirk, weicht nicht von dieser Regel ab. Dabei mangelt es diesem Bezirk nicht an Besonderheiten: Von Alters her randständig und ausgesondert, war er lange kaum bebaut und erhielt dann aus diesem Grunde eine Pulverfabrik, der später das Armenhospiz Salpêtrière seinen Namen verdankte – eine andere Form der Aussperrung der Ärmsten von Paris. Weit entfernt vom Stadtzentrum und auf Distanz gehalten durch die grossen städtischen Areale des Spitals Pitié-Salpêtrière und des Botani-

schen Gartens (Jardin des Plantes), wurden die Bereiche, die zwischen der alten Stadtmauer der Fermiers Généraux und den Befestigungen liegen, durch den Bau des Bahnhofs Austerlitz endgültig in ein Bahnareal verwandelt, das sich über zweieinhalb Kilometer der Seine entlang erstreckt.

Die Eigenart dieses Bereichs beruhte also auf der breiten Narbe, die sich die bürgerliche Stadt zwischen der Seine und dem Hügel von Tolbiac zugefügt hatte, um sich funktionierende Verbindungen zwischen Paris, seinen südlichen Aussengemeinden und dem Zentrum Frankreichs zu verschaffen. Eine klaffende Wunde, welche die Stadt nie verschliessen konnte oder wollte, trotz der da und dort eingestreuten Wohnbauten. Nur die Industrie überzog dieses Gebiet mit ihren Schlössern: mit Silos, industriellen Kühlhäusern, Warenlagern und Magazinen an den Ufern der Seine. Alle diese isolierten Objekte stellen heute stumme Inselwelten dar. Ihre eindrucksvollen Massen, eher vertikal und aus Beton, weisen auf andere Objekte hin, die ebenso grandios sind, horizontal und lang gestreckt die Bahnlinien und die Seine überqueren: die eisernen Viadukte von Austerlitz und von Tolbiac, die luftigen Brücken der Métro, aber auch die Unterführung der Rue de Watt mit vergittertem Oberlicht, die von zahlreichen Krimi-Autoren als Kulisse verwendet wurde, und die steinerne Brücke von Bercy mit ihren beiden übereinander liegenden Fahrbahnen. Diese Bauten und Infrastrukturen prägen das so besondere Landschaftsbild des 13. Bezirks, das vorne von der Seine begrenzt wird und im Hintergrund, am Hügel von Tolbiac, wo sich da und dort Türme und Riegel städti-

Linke Seite: Flugaufnahme des Geländes Paris Seine Rive Gauche, November 2004.  
Bild: Philippe Guignard, Airimages



	realisiert	in Planung
Bürogebäude	<span style="color: red;">■</span>	<span style="color: pink;">■</span>
Wohnungen	<span style="color: orange;">■</span>	<span style="color: lightorange;">■</span>
Infrastruktur	<span style="color: yellow;">■</span>	<span style="color: lightyellow;">■</span>

scher Bauprojekte aus den 1960er Jahren erheben, verschimmt. Eine Kulisse von kaleidoskopischer Schönheit, die mit der Vollendung der Bauarbeiten und der Rationalisierung der Stadt grösstenteils verschwinden wird. Viele grosse ehemalige Industriebauten hat die ganze Operation bereits verschlungen. Einige verdanken ihre Rettung nur dem zähen Kampf von Anwohnernvereinen oder der Denkmalpflege, andere, die mehr Glück hatten, wurden zu künftigen Universitäts-Instituten bestimmt.

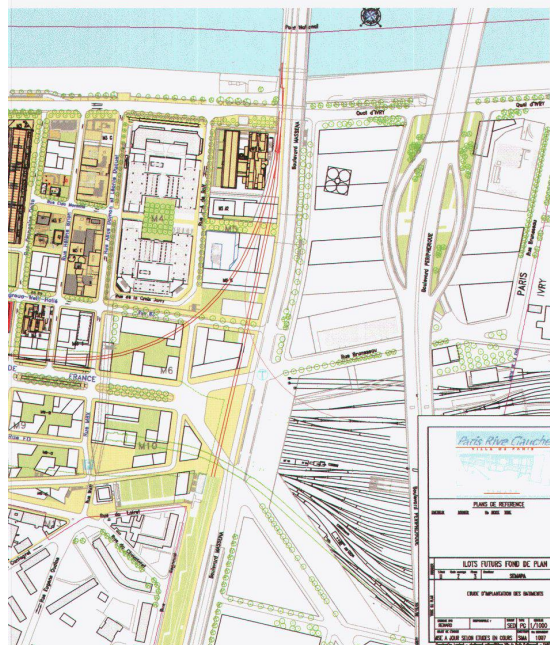
#### Ein Bauvorhaben entsteht

Als man entschied, im Zusammenhang mit der Entwicklung der TGV-Verbindungen die «Gare de Montparnasse» und die «Gare de Lyon» aufzuwerten, nahm das Verkehrsaufkommen am Bahnhof von Austerlitz ab. Sein grosses Bahnareal, das den französischen Staatsbahnen SNCF gehört, wurde für die Stadt schnell zu einem Planungs- und Spekulationsobjekt. Seit langem schon hatte man die Umnutzung gewisser Teile dieses Bereichs ins Auge gefasst, aber erst die Studien, die die Stadt von 1982 bis 1985 im Hinblick auf die Weltausstellung von 1989 und die Olympischen Spiele von 1992 anstellte, offenbarten das Entwicklungspotenzial des gesamten Sektors. Die günstigen Grund- und Immobilienverhältnisse jener Zeit und die Entschlossenheit von Jacques Chirac, damals noch Bürgermeister von Paris, führten für den Eingriff zu einem Perimeter mit einer Gesamtfläche von 130 Hektaren, aufgeteilt in drei geografische und operationelle Bezirke: Austerlitz, Tolbiac und Masséna.<sup>1</sup> Die Zukunft jedes dieser Gebiete wurde im Rahmen eines vom

APUR (Atelier parisien d'urbanisme) definierten Gesamtprojekts einzelnen koordinierenden Architekten/ Stadtplanern anvertraut.<sup>2</sup>

Für die Stadt Paris sollte sich diese günstige städtebauliche Gelegenheit in die Absicht einschreiben, die Entwicklung der Hauptstadt, die bisher mit dem Bau des Geschäftsviertel La Défense eher nach Westen ausgerichtet war, nun in Richtung Osten wieder auszugleichen, in Übereinstimmung mit verschiedenen städtebaulichen Projekten, die seit Ende der 1970er Jahre erstellt worden waren.<sup>3</sup>

Die Frage, ob man den Bahnhof Austerlitz an den Stadtrand verlegen sollte, stellte sich von Anfang an, und die SNCF schlossen diese Option erst 1988 endgültig aus. Verschiedene Stadtplaner sahen darin eine wunderbare Gelegenheit, Paris zu seinen Aussen- gemeinden hin auszudehnen.<sup>4</sup> Man hätte den Bahnhof nach Ivry verlegen und so den Bereich der Geleise für andere Zwecke gewinnen können. Aber die Entscheidung der SNCF fiel ganz anders aus: Die Geleiseanlagen und der Bahnhof sollten am ursprünglichen Ort erhalten bleiben; eine Auto-Hochstrasse hätte diesen durchqueren sollen, um den Boulevard Saint-Marcel mit einer neuen Brücke über die Seine hinweg in Richtung Gare de Lyon zu verbinden. Dieses Werk – kaum ein Kunstwerk – stellt heute eine der krassen Ungeheimheiten des Projekts Paris Rive Gauche dar, auch wenn es genau genommen gar nicht Teil davon ist. Die Brücke Charles de Gaulle bildet die Schwelle zur Innenstadt, hat aber die Eigenart, dass sie nicht in eine weiterführende Verbindung einmündet, da der vorgesehene Durchbruch durch die 1869 errichtete zentrale



eine Vielfalt der städtischen Formen gedacht haben – etwa Christian de Portzamparc hinsichtlich einer Öffnung der Häuserblöcke, hinsichtlich der volumetrischen Kontraste und der architektonischen Sprache –, muss man zwangsläufig feststellen, dass dennoch die Neo-Haussmann'sche Tendenz des 1989 vom APUR erstellten Konzepts in den nun verwirklichten Formen weiterbesteht. Formen, die paradoxerweise kaum auf die vielfältigen Besonderheiten dieser namentlich vom Fluss, von den Bahnanlagen und der Industrie geprägten Landschaft eingehen.

#### Die Avenue de France – ein fraglicher Deckel

Die Avenue, die von der Place Valhubert bei der Brücke von Austerlitz bis zum Boulevard Masséna ausstrahlen sollte, das heisst vom Stadtzentrum bis zum Stadtrand, ist Fragment geblieben: Sie beginnt mit einer Biegung und endet sozusagen in einer Frage, jener nach ihrem Anschluss und ihrer Verbindung über den Stadtrand hinaus bis in die Vororte. Wenn man diesem Mangel ihre mit jener des Boulevard Raspail vergleichbare Fahrbahnbreite von 40 Metern hinzufügt und sich vergegenwärtigt, dass die Ausgestaltung der Gebäude sich in eine schräg verlaufende Höhenbegrenzung von 35 Metern an der Avenue und 24 Metern an der Uferstrasse einschreibt, dann kann man sich nur noch fragen, wie eine derartige Monumentalität zu begründen ist. Umso mehr, als die Unzulänglichkeiten der Avenue, wie etwa ihre schwache Frequentierung, sich auch auf die Uferstrasse, die heute überquillt und von Autos verstellt ist, ausgewirkt haben. Die Tatsache, dass die ursprünglich vorgesehene Unterführung nicht verwirklicht wurde, erschwert den Zugang zur Seine, wo doch der Erfolg der ersten Uferstrasse, die richtigerweise in Wassernähe angelegt wurde, beweist, wie sehr sich die Pariser solche natürlichen Anlagen in der Stadt wünschen.

Wozu also diese Avenue? Warum hat man nicht eine Querverbindung vom Hügel von Tolbiac bis zur Seine und umgekehrt bevorzugt, wie sie Paul Chemetov oder Dominique Perrault im Jahre 1989 vorgeschlagen haben?

Hätten solche Verbindungen nicht eher visuelle Beziehungen gewährleistet, dem Verkehrsfluss mehr genutzt und vielfältige Nutzungen zwischen neuen und alten Quartieren wie auch engere Beziehungen zum Fluss gewährleistet? Die Verlängerung der vorhandenen Strassen an verschiedenen Punkten des Projekts lässt dies doch annehmen. Dies zeigen auch die neuen Strassen, die im Masséna-Quartier zur Seine hinunter führen. Vom Boden aus gestalten sie diese neuen Räume, die aus der Bewegung heraus angeeignet werden, und verweben diese Orte mit dem schon Vorhandenen. Ein anderes Beispiel: die Rue du Chevaleret. An der Grenze des gesamten Projekts in Richtung Tolbiac und sieben Meter unterhalb der Ebene der Avenue de France gelegen, welche die Bahnlinien überdeckt,

Bahnhofhalle nicht verwirklicht wurde. Dies veranlasste den damaligen Referenten für Stadtplanung im Bürgermeisteramt halb spöttisch, halb enttäuscht zu bemerken: «Man hat also eine Sackgassen-Brücke, die in einer Avenue de France ohne Durchfahrt endet.»<sup>5</sup>

Das andere «Opfer», das mit der Erhaltung des Bahnhofs entstand, ist natürlich die Avenue de France, ein grosses Vorhaben des Projekts, nach Bauplan eine zweieinhalb Kilometer lange Strasse, die parallel zur Seine verläuft und die Geleise überdeckt. Das andere strukturbildende Bauwerk, das jedenfalls als solches vorgesehen war, ist die 1989–1994 von Dominique Perrault errichtete Französische Nationalbibliothek. Diese noch von François Mitterrand initiierte Bibliothek mit Vorplatz verbindet die kühn geschwungene, am 14. Juli eröffnete Fussgängerbrücke des Architekten Dietmar Feichtinger mit dem auf der anderen Seite der Seine gelegenen Park von Bercy. Diese Verbindung wird dem neuen Quartier die ihm sonst fehlende «grüne Lunge» verschaffen und dazu beitragen, dass die heute wie ein verlassener Strand wirkende Dachterrasse der Nationalbibliothek die ihr von Dominique Perrault zugedachte Funktion eines zentralen öffentlichen Raums erfüllen kann.

Die Avenue de France richtet das Quartier nach seiner Längsachse aus. Als Folge davon bleiben beharrlich das Bild und die Eigenart der zentripetalen, ständig zu ihrer Mitte hin strebenden Stadt. Im Übrigen ist das Ganze ein Produkt einer Stadtplanung, die das bereits im 19. Jahrhundert vorhandene Stadtbild konsolidiert. Auch wenn die Architekten, die mit den verschiedenen Abschnitten des Bauvorhabens betraut wurden, an

- 1 Damit man sich die Ausdehnung des Eingriffs vorstellen kann: Der 1. Bezirk, zugegebenermassen der kleinste von Paris, hat eine Gesamtfläche von 183 Hektaren.
- 2 Diese drei Sektoren wurden danach noch in Nord und Süd unterteilt. In den Anfängen war Roland Schweitzer der erste Stadtplaner für Tolbiac Nord um die Bibliothek herum, dann Christian de Portzamparc für das Gebiet Masséna zur Peripherie hin und Christian Devillers für Austerlitz Nord. Die zur Zeit laufenden oder bevorstehenden Projekte sind jene von Masséna Süd, entwickelt von Bruno Fortier, von Tolbiac Süd, bearbeitet von Pierre Gagnet, und von Austerlitz Süd, geplant von Reichen und Robert, und schliesslich Masséna Bruneseau am Rand von Paris, konzipiert von den Ateliers Yves Lion.
- 3 Schéma du secteur Seine sud-est (1973), Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme SDAU (1977), Plan programme de l'Est de Paris (1983).
- 4 Was zum Beispiel Roland Castro für «Banlieue 89» vorschlug.
- 5 Während die beiden Bahnhöfe Montparnasse und Lyon inzwischen ausgelastet sind, wurde der vergleichsweise unterbelastete Bahnhof Austerlitz zu einem Pluspunkt. Denn nunmehr ist vorgesehen, an diesem Ort in einem bis dahin zum Abbruch bestimmten Gebäude einen multifunktionalen Verkehrspol einzurichten.



Oben: Geleisefeld, Mitte: ehem. Grands Moulins, unten: Grande Bibliothèque. – Bilder: Thierry Mandoul

bietet sie Bruno Fortier als Stadtplaner oder Brenac und Gonzales als Architekten eines Wohnungsbaus die Gelegenheit, einzigartige öffentliche und private Räume zu schaffen, die mit den natürlichen und künstlichen Höhenunterschieden des Geländes spielen.

Wenn eine Umgestaltung der Topografie und der Geografie grundsätzlich auch interessant sein kann: War es deshalb nötig, die Geleise vollständig zu überdecken, in einer Art, die sich von den Programmen der 1960er und 1970er Jahre kaum unterscheidet? Von der Komplexität der über und zwischen den Bahngeleisen erstellten Infrastruktur sowie der darüberliegenden urbanen Bauformen abgesehen, ist ihnen gemeinsam, dass zwischen Infrastruktur und Überbau keinerlei Beziehung besteht. Die Kosten dieses Kunstbaus, der Avenue de France, sind natürlich beträchtlich und haben während der Immobilienkrise Mitte der 90er Jahre beinahe das Gesamtprojekt in Frage gestellt. Der Entscheid für einen «urbanisme sur dalle», eine Planung, die eine totale Trennung der Funktionen auf verschiedenen Ebenen vorsieht, akzentuierte die programmatische Ausrichtung von Paris Rive Gauche zusätzlich und führte zum Bau Tausender Quadratmeter Büroflächen, unterteilt in Einheiten von über 20 000 m<sup>2</sup> Netto-Grundfläche. Diese Einheiten bestehen meist aus einem einzigen, die maximal erlaubte Bauhöhe ausnützenden Block, dessen kalte und langweilige Gebäudetypologie diejenige der Avenue de France noch in den Schatten stellt und einen irgendwie ratlos lässt.

#### Welche Durchmischung?

Dies führt schliesslich zur Frage, ob das ganze Unterfangen die Durchmischung bringt, die von den Promotoren als positiven Aspekt angepriesen wurde. Man kann diese Qualität schon auf Grund der Zahlen anzweifeln.<sup>6</sup> In der Realität des bebauten Raums haben wirtschaftliche und programmatische Überlegungen die Planer dazu bewogen, die Büros blockweise von den Wohnungen zu trennen und sie hauptsächlich entlang der Avenue zu gruppieren. Wenn die Belebung von Paris tatsächlich in der Vielfalt und Verschiedenheit der Aktivitäten liegt, dann ist es legitim zu fragen, was denn in diesem neuen Quartier geschehen wird, das eher durch eine gewisse Zonierung gekennzeichnet ist. Die Universitätsinstitute und Ämter sind in der östlichen Zone zusammengefasst, die an den «Boulevard périphérique» grenzt; die Wohnbauten entwickeln sich hauptsächlich um die «Grande Bibliothèque» herum und im Sektor Masséna, während die Büros sich der Avenue de France entlang aufreihen; das Gewerbe hat sich bisher erst dürftig und unschlüssig über das Gebiet Austerlitz-Nord verteilt. Würden nicht eher die Vielfalt und Durchmischung der Aktivitäten den ständigen Atem des Lebens in der Stadt erhalten und fördern? Besteht nicht die Gefahr, dass die hier vorhandene Trennung in Wohngebiete, Universitätsareal und Tertiärsektor bei Tag oder Nacht zeitweise zu

6 Auf 2 225 000 m<sup>2</sup> Fläche sollen 700 000 m<sup>2</sup> Büroflächen entstehen, 405 000 m<sup>2</sup> sind für Betriebe, Geschäfte, Hotels und private Einrichtungen bestimmt; 430 000 m<sup>2</sup> sind für Universitätsinstitute zugeteilt; 150 000 m<sup>2</sup> für Einrichtungen der SNCF; 55 000 m<sup>2</sup> sind Spitalflächen; hinzuzufügen sind noch die 250 000 m<sup>2</sup> der Nationalbibliothek. Es bleibt eine Fläche von 430 000 m<sup>2</sup> für Wohnungen übrig.



Oben: Avenue de France. – Bild: E. Nguyen Ngol, Semapa. Unten: Masséna-Quartier. – Bild: Enrico Chapel



völlig menschenleeren Quartieren führt? Gewiss hat sich die Bauherrschaft auch bemüht, dies zu verhindern (mit dem Bau eines Kinos, das Tag und Nacht besucht werden kann; mit der Verpflichtung, in Bürohäusern das Erdgeschoss für Läden oder Galerien freizuhalten). Aber wird dieses «Paris Rive Gauche» eines Tages ein richtiges Pariser Quartier sein, oder gar «das neue Quartier Latin», wie es die Werbung der Bauherrschaft uns glauben machen will? Oder wird es vielmehr dieselben Brüche und Barrieren zeigen wie die meisten Geschäftsquartiere?

Dieser gewaltige Bauplatz, der 1993 in Angriff genommen wurde, erfordert noch weitere zehn Jahre Arbeit. Angesichts der langen Dauer seiner Verwirklichung, der Zusammenarbeit verschiedener Städteplaner sowie des Entscheids, die 130 Hektaren in Bausektoren mit verschiedenen Zeitplänen zu unterteilen, die nicht den funktionellen Zonen entsprechen, darf man hoffen, dass sich diese räumlichen und zeitlichen Grenzen von Paris Rive Gauche nach und nach auflösen werden. Aber vor allem wünscht man sich, dass ein Hauptanliegen der Stadt und dieses Projekts, nämlich die Beziehung von Paris zu seinen Aussenbezirken zu klären, in den kommenden Jahren hier zu einer vorbildlichen Lösung führen wird. ■

**Enrico Chapel**, geb. 1963, Architekturstudium Universität Genua 1987, dann Doktorat in Städtebau an der Universität Paris VIII. Praktizierte bis 1995 in Genua und Paris. Dann Wechsel zur Lehre und Forschung. Derzeit Professor an der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse. Chapel beschäftigt sich hauptsächlich mit der Geschichte des modernen Städtebaus und Fragen zur urbanistischen Praxis der Gegenwart.

**Thierry Mandoul**, geb. 1958, dipl. Architekt mit Doktorat an der Universität Paris VIII. Praktizierender Architekt in Paris. Lehrt Entwurf und Architekturgeschichte an der Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Malaquais. Forscher am laboratoire Architecture Culture Société (CNRS). Arbeitet vorwiegend über die Theorie und Praxis der Architektur und des modernen bzw. zeitgenössischen Städtebaus.

Übersetzung: Elisabeth Soppera, texte original: [www.wbw.ch](http://www.wbw.ch)



Oben: Rue Chevaleret. – Bild: Stéphan Lucas, Semapa. Unten: Jardin Chevaleret. – Bild: J. C. Pattacini, urbimages-Semapa

**résumé** **Au lieu de mixité** A propos de l'opération Paris Seine Rive Gauche Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, Paris a vécu une longue suite de projets d'aménagement qui ont transformé la ville en métropole contemporaine. Une des plus récentes grandes opérations urbanistiques, appelée «Paris Seine Rive Gauche» a démarré en 1988 et consiste à réaménager la partie du 13<sup>e</sup> arrondissement qui longe la Seine entre la gare d'Austerlitz et le Boulevard périphérique, jadis une aire essentiellement ferroviaire et industrielle. Le périmètre d'intervention actuel comprenant 130 hectares est divisé en trois aires géographiques et opérationnelles: Austerlitz, Tolbiac et Masséna. L'avenir de chacun de ces territoires fut confié à des architectes urbanistes coordonnateurs sous l'égide d'un grand projet défini par l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme).

L'entreprise est gigantesque et complexe, et il n'est guère étonnant qu'elle pose également quelques problèmes, dus au concept initial et à quelques changements intervenus en cours de route. Le choix d'un urbanisme sur dalle qui de-



mande des interventions sur la topographie et la géographie des sols, a malheureusement amené – à l'image des programmes des années 1960/1970 – à une parfaite étanchéité entre infrastructures et superstructures. Les problèmes de circulation ne sont pas résolus: La très large et longue Avenue de France couvrant les voies ferrées, à ses extrémités, ne possède que des raccords insuffisants (la voie automobile aérienne qui était censée traverser la gare d'Austerlitz ne fut pas réalisée); l'avenue est donc peu fréquentée par les automobiles, tandis que la voie sur berge en est envahie.

Quant aux réalisations architecturales, les architectes chargés ont pensé l'hétérogénéité des formes urbaines, mais on doit constater qu'elles sont restées peu ouvertes aux spécificités et à la diversité des paysages. Malgré les objectifs des promoteurs qui ont toujours avancé la «mixité» comme point positif, celle-ci, dans la réalité de l'espace construit, ne s'est pas réalisée s'avère absente: Les habitations sont séparées des bureaux par bloc, les derniers regroupés majoritairement le long de l'avenue de France. Les fonctions universitaires et administratives sont regroupées dans la zone adjacente au boulevard périphérique, le logement se développe majoritairement autour de la Grande Bibliothèque et dans le secteur Masséna; le quartier est donc plus marqué par un «zonage» que par une vraie mixité.

Il est peu probable que Paris Seine Rive Gauche devienne, comme le voudraient les promoteurs «le nouveau Quartier Latin». Tout de même on peut espérer que certaines frontières se dilueront dans l'espace et dans le temps, mais surtout que le principal enjeu de cette opération et de la capitale pour les années à venir, celui de la relation de Paris à sa banlieue, trouvera là une solution exemplaire. ■

**summary** **Instead of Mixed Use** On the Paris Seine Rive Gauche Intervention Ever since the 19th century, Paris has seen a long series of urban planning projects that have transformed the town into a contemporary metropolis. One of the most recent interventions by urban planners – “Paris Seine Rive Gauche” – began in 1988 and focused on restructuring the part of the 13th Arrondissement situated along the Seine between Austerlitz Station and the Boulevard périphérique, an area that used to be occupied by railways and industries. The perimeter of the current intervention site comprises 130 hectares and is divided into three geographical and operational areas: Austerlitz, Tolbiac, and Masséna. The future of each of those areas was entrusted to architects and planners who coordinated everything under the auspices of a huge project defined by APUR (Atelier parisien d'urbanisme or Parisian Studio of Urban Planning).

The whole undertaking is gigantic and complex and it is hardly surprising that it also gives rise to some problems due to the initial concept and some changes that have occurred meanwhile. The choice of an urban-planning project “sur dalle”, that is, placed on more than one level, that requires topographical and geographical interventions has, unfortunately, led – resembling the programmes of the 1960s and 1970s – to total impermeability between infrastructures and



Masséna-Quartier. – Bild: Franck Dunouau, Semapa

superstructures. The traffic problems have not yet been solved either: the very broad and long Avenue de France that covers the railway tracks has, at its very ends, only an insufficient network of feeder and connecting streets; the avenue is, therefore, little used by cars while the quay is crowded.

Concerning the realized architectural projects, the mandated architects strove for a heterogeneity of urban forms but, unfortunately, have not really taken into account the specific and diverse features of the landscapes. Despite the objectives of the promoters who always pushed the concept of mixité [=a mixture of different functions] as a positive aspect, this very aspect is quite lacking in the reality of the built space: residential buildings are separated from office ones by entire blocks, with the latter mainly grouped along Avenue de France. University and administrative functions are grouped in the zone adjacent to the ring road, rental units mainly extend around the Grande Bibliothèque and in the Masséna sector; that is, the whole neighbourhood is marked by “zoning” rather than by a true mixture of functions.

It is not really probable that Paris Seine Rive Gauche becomes, such as its promoters would like it to, the new Quartier Latin. Nevertheless, we can but hope that certain boundaries will be diluted by time and space and, above all, that the main goal of the entire intervention and the capital in the years to come, that of linking Paris proper to its suburbs and their relationship, will find an exemplary solution. ■