

53 / 2023

AA
& architettura
ambiente

Questo numero *This issue*

Il compito imminente della capitale francese di ospitare i giochi olimpici la prossima estate. Un punto di vista articolato su Parigi 2024.

The French capital's imminent task of hosting the Olympic Games next summer. An articulated point of view on Paris 2024.

PARIGI 2024 PARIS OLYMPIADI OLYMPICS 53 / 2023

PARIGI 2024 PARIS

OLIMPIADI OLYMPICS

ISSN 2533-0713

€ 12,00



9 772533 071000

ORIENTA



Direttore | Editor
Roberto A. Cherubini

Comitato editoriale | Scientific board
Jesus Aparicio (ETSAM Madrid, Spain)
Clemens Bonnen (University of Applied Sciences, Bremen, Germany)
Marcus Collier (University of Dublin, Ireland)
Zoran Djukanovic (University of Belgrade, Serbia)
Khalid El Harrouni (ENA. Ecole Nationale d'Architecture, Rabat, Marocco)
Carlo Martino (Sapienza Università di Roma)
Laura Ricci (Sapienza Università di Roma)
Fabrizio Tucci (Sapienza Università di Roma)

Grafica editoriale e impaginazione | Editorial Graphics and typesetting
Alessandra De Cesaris

Redazione | Editorial Board
Spyridon Andrikou, Serena Baiani, Hector Fernandez Elorza, Bernardo Grilli, Ana Jiménez, Filippo Lambertucci, Luca Maricchiolo, Hassan Osanloo, Maurizio Petrangeli, Pisana Posocco, Chiara Roma, Alexis Tzompanakis

Redazione esecutiva | Executive Editorial Board
Tommaso Beretta, Alessandra De Cesaris, Federico Desideri, Irene Poli, Donatella Scatena

A&A è una rivista scientifica di architettura con testi in Italiano e Inglese. Gli articoli sono sottoposti a double-blind-review | A&A is an architectural scientific magazine with texts in Italian and English. The articles are submitted to double-blind-review.

© CSIAA, 2022

Registrazione presso il Tribunale Civile di Roma con il n 386 del 12/07/2002

ORIENTA EDIZIONI, Roma 2021
ISSN 2533 - 0713

Scrivono su A&A | Authors
Michele Astone Roma, Asia Barnocchi Roma, Elisa Belardi Roma, Nada Beretic Belgrado, Michele Bianchi Roma, Jovana Bugarski Belgrado, Cinzia Capalbo Roma, Pascal Federico Cassaro Roma, Roberto A. Cherubini Roma, Angela D'Agostino Napoli, Federica Dal Falco Roma, Zoran Djukanovic Belgrado, Aleksandra Đorđević Belgrado, Marco Falsetti Roma, Sara Ferrara Roma, Alessia Gallo Roma, Laura Guglielmi Roma, Alessia Guerrieri Roma, Ana Jimenez, Andrej Josifovski Belgrado, Flavia Magliacani Roma, Roberto Maglietta Roma, Giovanni Malagò Roma, Edoardo Marchese Roma, Kostić Miloš Belgrado, Aleksandra Milova-nović Belgrado, Rocco Murro Roma, Mladen Pešić Belgrado, Mariam Ait Oufkir Essaouira, Caterina Padoa Schioppa Roma, Valerio Perna Tirana, Maurizio Petrangeli Roma, Pisana Posocco Roma Paola Rana Roma, Dario Restivo Roma, Donatella Scatena Roma, Neda Sokolović Belgrado, Maria Andrea Tapia Viedma, Dejan Todorović Belgrado, Matteo Saldarini Roma, Giovangiuseppe Vannelli Napoli, Piero Zizzania Napoli, Ana Zorić Belgrado.

In copertina, foto di Alessandra De Cesaris.

53/2023

Parigi 2024 Paris Olympics

Indice | Contents

- 4** **Aplomb parigino. Editoriale**
Parisian aplomb. Editorial
Roberto A. Cherubini

- 9** **Parigi 2024. Giochi Olimpici e Grand Paris**
Paris 2024. Olympic Games and Grand Paris
Alessandra De Cesaris

- 21** **Le Olimpiadi non (s)muovono preoccupano Parigi**
The Olympics do not (un)move Paris
Luca Maricchiolo, Chiara Roma

- 35** **La Senna e le Olimpiadi. Un programma tra funzionalità e apparenza.**
The Seine and the Olympics. A programme between functionality and appearance
Federico Desideri

- 49** **Il Villaggio degli Atleti. St. Denis apre verso il fiume**
The Athlete's Village. St. Denis opens towards the river
Bernardo Grilli di Cortona

- 63** **La nuova Stazione Saint-Denis Pleyel. Internodalità e trasformazione**
The new Saint-Denis Pleyel Station. Internodality and transformation
Tommaso Berretta

- 77** **La legge francese per Parigi 2024**
The French law for Paris 2024
Davide Palazzo

- 88** **Note | Notes**

Editoriale

Aplomb parigino

Roberto A. Cherubini

L'italiano aplomb deriva dalla locuzione francese à plomb e sta a significare sicurezza e disinvoltura di fronte agli eventi.

Si addice a Parigi nel suo confrontarsi con il compito imminente di ospitare i giochi olimpici la prossima estate. Non è flemma, quella appartiene ai britannici. E' serena constatazione di poter far fronte alle cose senza scomporsi più di tanto. In virtù di una abitudine, di una fiducia in sé stessi, di una certezza sulla propria capacità di controllo e autocontrollo. L'aplomb si addice alle società mature, non ai tumultuosi Paesi emergenti in via di sviluppo. Si potrebbe anche dire che si addice a chi di cose passare sotto ai ponti ne ha viste tante.

Allora perché occuparsi di Parigi, senza dubbio luogo centrale nella storia di almeno gli ultimi tre secoli di sviluppo urbano e architettonico, su una rivista come la nostra che programmaticamente dichiara di preferire ai centri, la documentazione delle vicende eccentriche, borderline tra luoghi, architetture, arti e discipline?

Perché è l'atteggiamento urbano e architettonico di Parigi in questa particolare circostanza ad apparire eccentrico. Lontano dai clamori che hanno caratterizzato negli ultimi decenni il procedere delle città verso i grandi eventi.

Verso il baratro dei grandi eventi, potrebbe dirsi, condividendo l'ansia ben documentata di chi ha visto succedersi qualsiasi campionato di livello sovranazionale lasciando sul luogo solo le macerie dei debiti e degli impianti abbandonati. Cominciò Siviglia, ormai più di tre decenni fa, con la sua Cernobyl espositiva, lascito dell'Expo del 1992, il cui sedime e i cui edifici vuoti e transennati mentre l'erba cresceva tra i piani spaccati degli spazi aperti deserti, hanno ben rappresentato per lungo tempo l'evento i cui vantaggi immediati sono goduti dai pochi mentre le spese vengono lasciate a lungo termine sulle spalle di tutti gli altri. Non solo le spese ma anche la pesante eredità di chilometri

quadrati di terreno cementificato, di milioni di metri cubi abbandonati e vandalizzati.

Da allora il mainstream dell'agitarsi di tutti è coinciso con il tentativo di esorcizzare il male dell'evento affannandosi a trovare ragioni per il futuro, a enunciare promesse mai mantenute, a richiamare invano motivi di presunta auspicata sostenibilità. Sono trascorsi con gli eventi, anni di impaccio manifestatosi alla fine dei conti quasi ovunque.

L'aplomb parigino pare muoversi adesso in controtendenza. Non nega l'impatto dell'evento, non lo nasconde dietro alibi pretestuosi ma si attrezza senza clamore. Muovendosi alla scala giusta, sia urbana che architettonica. Mettendo mano con pacatezza a progetti di portata epocale. Una intera Senna da risignificare, una rete di infrastrutture per il trasporto da riorientare, un villaggio degli atleti che sia comunque iconico per l'evento.

Architetti, paesaggisti, ingegneri del traffico e ingegneri delle acque vengono messi più che a progettare, si potrebbe dire a decantare insieme. In un lavoro corale ma non roboante, anzi si direbbe suonato in sordina, badando soprattutto ai punti di sovrapposizione piuttosto che al centro problematico delle diverse competenze.

Tanto basta per risultare anche ai nostri occhi di osservatori del gioco dai margini del campo, una vicenda degna di essere documentata.

La redazione, coordinata da Alessandra De Cesaris, ha incaricato di scriverne, al termine di una call articolata, due giovani studiosi di Sapienza: Tommaso Beretta e Federico Desideri; due professori di formazione romana: Luca Maricchiolo, oggi maître de conférences all'Institut Polytechnique de Paris e Chiara Roma, anche lei docente a Parigi; un esperto di questioni parigine quale Bernardo Grilli di Cortona e Davide Palazzo, docente ed esperto di sistemi giuridici comparati alla Sapienza.

Un punto di vista articolato su Parigi 2024.

Editorial Parisian aplomb

Roberto A. Cherubini

The Italian aplomb derives from the French phrase *à plomb* and means confidence and ease in the face of events.

It befits Paris as it grapples with the looming task of hosting the Olympic Games next summer. It's not phlegm, that belongs to the British. It's a peaceful realization that you can deal with things without getting too upset. By virtue of a habit, of self-confidence, of a certainty about one's ability to control and self-control. Aplomb befits mature societies, not tumultuous emerging developing countries. One could also say that it is suitable for those who have seen many things to pass under bridges.

So why deal with Paris, undoubtedly a central place in the history of at least the last three centuries of urban and architectural development, in a magazine like ours which programmatically declares to prefer the documentation of eccentric, borderline events between places, architectures, arts and disciplines? Because it is the urban and architectural attitude of Paris in this particular circumstance that appears

eccentric. Far from the clamor that has characterized the progress of cities towards major events in recent decades.

Towards the abyss of major events, one might say, sharing the well-documented anxiety of those who have seen any supranational championship succeed one another, leaving only the rubble of debt and abandoned facilities on the site. Seville began, now more than three decades ago, with its Chernobyl exhibition, a legacy of the 1992 Expo, whose grounds and buildings, empty and cordoned off while the grass grew between the cracked floors of the deserted open spaces, represented well for long term the event whose immediate benefits are enjoyed by the few while the long-term costs are left on the shoulders of everyone else. Not only the expenses but also the heavy legacy of square kilometers of concreted land, of millions of abandoned and vandalized cubic meters.

Since then, the mainstream of everyone's agitation has coincided with the attempt to exorcise the evil of the event by struggling to find reasons for the future, to enunciate promises that were never kept, to invoke in vain reasons for presumed desired sustainability. Years of embarrassment have passed with events, manifesting themselves in the end almost everywhere. Parisian aplomb now seems to be

moving against the trend. He does not deny the impact of the event, he does not hide it behind specious alibis but he equips himself without fanfare. Moving at the right scale, both urban and architectural. Calmly working on projects of epochal importance. An entire Seine to be given new meaning, a network of transport infrastructures to be reoriented, an athletes' village that is still iconic for the event. Architects, landscapers, traffic engineers and water engineers are put to work together rather than designing, one might say. In a choral but not bombastic work, indeed one would say it was played quietly, paying attention above all to the points of overlap rather than to the problematic center of the different skills.

This is enough to make it a story worthy of being documented, even in our eyes as observers of the game from the sidelines of the pitch. The editorial team, coordinated by Alessandra De Cesaris, commissioned two young Sapienza scholars to write about it, at the end of a detailed call: Tommaso Beretta and Federico Desideri; two Roman-trained professors: Luca Maricchiolo, now maître de conférences at the Institut Polytechnique de Paris and Chiara Roma, also a teacher in Paris; a brilliant editorialist and commentator expert on Parisian issues such as Bernardo Grilli and

Davide Palazzo, professor and expert in comparative legal systems at Sapienza University. An articulated point of view on Paris 2024.



Parigi 2024. Giochi Olimpici e Grand Paris

Alessandra De Cesaris

Le Olimpiadi, i giochi Olimpici e Paralimpici, sono tra i grandi eventi, probabilmente quelli dal maggior impatto mediatico la cui eredità si deposita fisicamente, in modo permanente, sui suoli della città ospitante. Un evento che nella sua durata seppur limitata è catalizzatore di investimenti e trasformazioni di lunga durata, di operazioni di rigenerazione e di riequilibrio territoriale che potranno definire il futuro assetto della città ospitante, rischi e flop compresi.

Atene nel 2004 ha realizzato nuove stazioni della metro, ma la maggior parte degli impianti realizzati per l'occasione sono stati presto abbandonati, tanto da essere definiti dagli ateniesi le “moderne rovine greche”¹.

Anche a Rio de Janeiro nel 2016 molti degli impianti sono stati abbandonati e il parco Olimpico Deodoro, che avrebbe dovuto migliorare la qualità urbana di uno dei quartieri più poveri della città è stato chiuso.

Barcellona in occasione dei Giochi olimpici del 1990 ha ridefinito in maniera magistrale il fronte mare ma a partire da allora, grazie all'effetto mediatico delle Olimpiadi ha visto crescere in modo esponenziali i flussi turistici, con tali e tanti effetti negativi legati all'over-tourism da far ricorrere a mettere a punto una serie di strategie per un turismo sostenibile². Sidney nel 2000 invece ha puntato proprio a incrementare i flussi turistici su tutto il territorio nazionale attraverso i Giochi Olimpici. Londra nel 2012 ha puntato sulla sostenibilità seguita da Brisbane che nel 2032 ha vinto la candidatura giocando proprio la carta della sostenibilità.

Diverse le strategie, differenti le aspettative, diversi i lasciti.

Al maggior rischio di creare impianti e strutture surdimensionate – e al riguardo è lecito chiedersi che fine faranno gli stadi climatizzati, realizzati in pena crisi energetica e climatica lo scorso anno per i mondiali di calcio del Qatar – è arrivato in soccorso il CIO, il Comitato

Internazionale Olimpico, che ha messo in guardia dal realizzare “white elephants” elefanti bianchi; pachidermi fuori scala che vengono abbandonati anche in virtù dei costi di gestione e manutenzione, per i quali non sono state individuate strategie di uso del post evento .

E Parigi dopo cento anni dall’ottava edizione si appresta ad ospitare l’edizione 2024 perfettamente in linea con le indicazioni del CIO. Solo il 5 % degli impianti sarà infatti di nuova costruzione mentre il 95% riutilizzerà impianti esistenti. Le nuove opere inoltre rappresentano una serie di tasselli e un acceleratore delle politiche pubbliche per la costruzione della Grand Paris (GP) secondo una visione elaborata da tempo e da anni in cantiere³.

Tasselli che affidano un ruolo centrale alle infrastrutture blu e grigie nella costruzione della GP in un orizzonte temporale che va al 2030-2050.

La Senna infrastruttura blu

In questo quadro la Senna e i suoi affluenti, l’Oise e la Marna, insieme ai canali St. Denis e il canale dell’Ourcq, rappresentano elementi strutturanti del futuro assetto della conurbazione parigina.

In particolare la valle della Senna e l’asse Parigi- Rouen-Le Havre è considerato un asse di sviluppo strategico del futuro assetto regionale dal punto di vista industriale, logistico e portuale; rappresenta un corridoio dall’alto valore ecologico, ma costituisce soprattutto l’occasione per allargare gli orizzonti della Grand Paris, per aprire in direzione del mare, verso Le Havre. E oggi l’accesso al mare è una delle condizioni fondamentali per aprirsi al mondo e posizionarsi tra le grandi città del XXI secolo, e tutte le capitali economiche hanno accesso ad un porto marittimo, tutte tranne Parigi sostiene Jacques Attali⁴.

Ad onor del vero l’idea di una sviluppo lineare lungo la Senna viene da lontano: è Napoleone Bonaparte in visita a Le Havre il 7 novembre del 1802 a ipotizzare il sistema Parigi-Rouen-Le Havre come un’unica città con la Senna come strada principale.

Un’idea questa, rilanciata da Grumbach&Associés nel 2008 in occasione della consultazione internazionale Le Grand Pari(s), oggetto di successive riflessioni e approfondimenti nell’ambito dell’Atelier

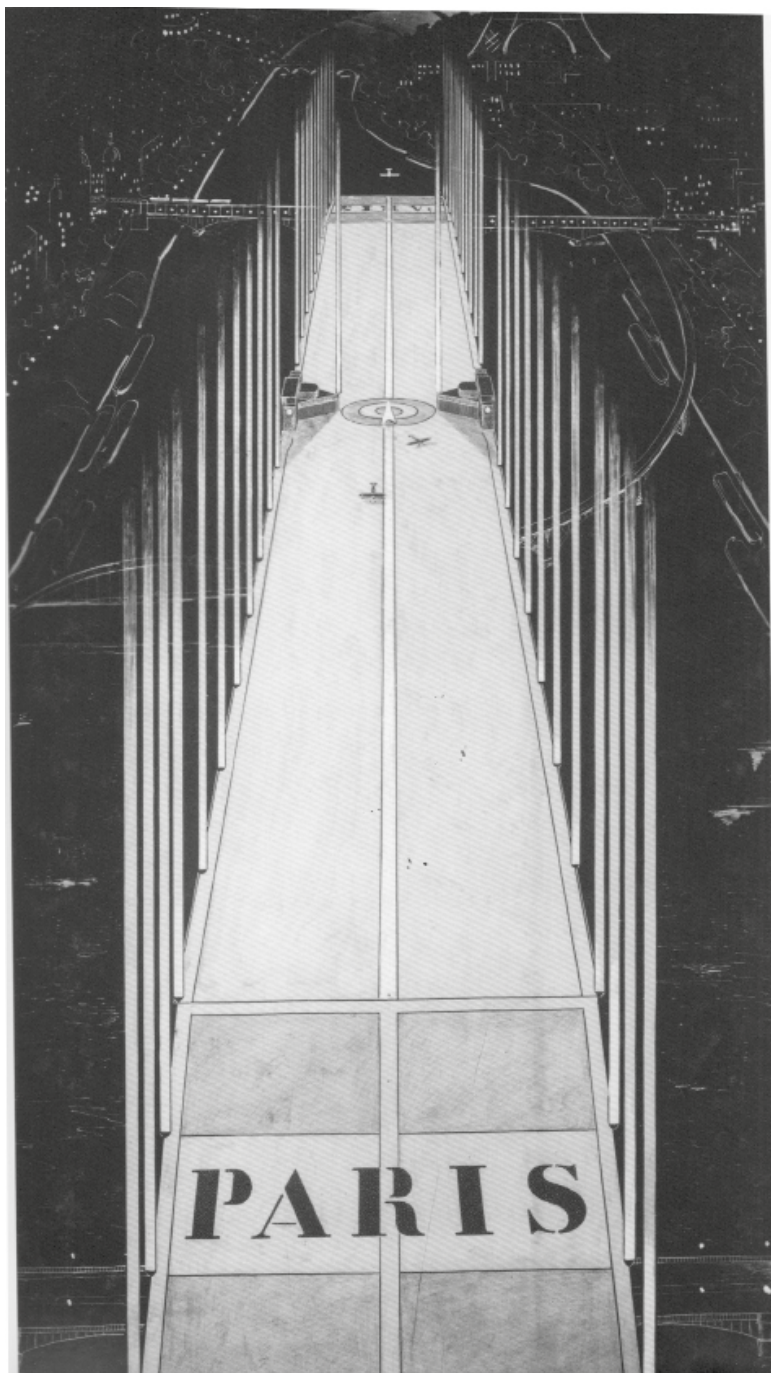
International du Gran Paris e poi fatta propria dagli strumenti di pianificazione. Per Agence Grumbach&Associés, la visione della Parigi futura, post Kyoto, è una città lineare che si sviluppa lungo i meandri della Senna verso l’Atlantico; solo una scala vasta, geografica potrà infatti secondo il gruppo soddisfare gli obiettivi di una metropoli futura post Kyoto, obiettivi questi posti al centro della consultazione⁵.

Visione possente XXL, con il fiume protagonista, del resto la Senna è stata in spesso oggetto di proposte progettuali realizzate, irrealizzate, alcune irrealizzabili, alcune dal forte sapore utopico; immagini e proposte che fanno riflettere sulla necessità imprescindibile di costruire visioni per il futuro della città, senza le quali, qualsiasi progetto urbano rischia di divenire un atto insignificante e privo di senso.

Si veda lo straordinario Aereoparis di Lurcat a l’Ile aux Cignes, (1932), la Ville Spatiale di Friedman (1950), l’infrastrutturazione al di sotto della Senna di Paul Maymont (1962), ma anche del progetto, questa volta realizzato, della Seine Musicale di Kengo Kuma sul sito delle officine Renault all’Ile Seguin, o delle più recenti proposte per la riqualificazione di 42 siti elaborate nell’ambito del concorso “Reinventer la Seine”(2016). Ed oggi la maggior parte di quel cinque per cento di nuova edificazione per i Giochi 2024 si concentra proprio nelle aree nord ovest di St.Denis, de l’Ile St. Denis e di St. Ouen, territori dal ricco di passato industriale, poco integrati alla metropoli parigina che nel tempo hanno perso il rapporto con il fiume. Qui tra le altre erano le fabbriche elettriche costruite all’inizio del XIX secolo per fornire elettricità alla metropolitana parigina; qui sta sorgendo il Villaggio degli Atleti che apre verso il fiume con una piazza sull’acqua, qui è in costruzione un ponte pedonale che collega il villaggio atleti all’Ile St Denis dove è in costruzione una ZAC (zone d’aménagement concerté). Inoltre tutto l’impianto del nuovo insediamento punta a recuperare il rapporto con l’acqua colmando il dislivello di circa quindici metri dalla attuale quota urbana a quella del fiume. 15 metri circa. La Senna e l’acqua dunque come protagonisti.

Il Grand Paris Express infrastruttura grigia

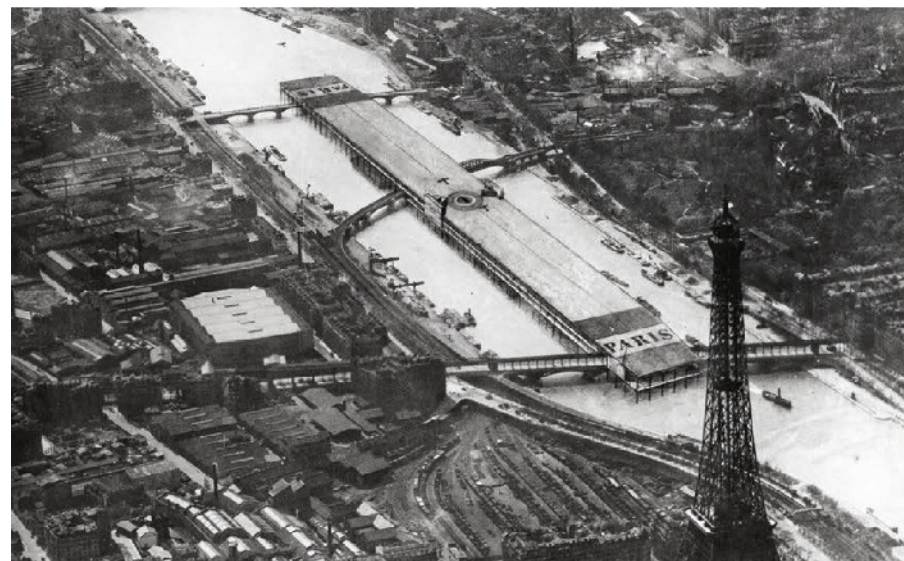
Ma nella visione della metropoli futura un ruolo cruciale, è affidato alla mobilità su ferro. Anche in questo caso Parigi insegna: la rete della



mobilità è stata oggetto di progetti, programmi e visioni, che partono da lontano. Henard: la Rue Future (1903-1910), la Voie de grande circulation à etages multiples, sempre Henard (1910) che organizza i flussi di traffico su quattro livelli e pone l'attenzione alle reti dei sottoservizi.

La rete della metropolitana, che a un "diavolo zoppo" che scoperchiasse con un sol colpo l'agglomerato parigino apparirebbe un labirinto dagli innumerevoli sbocchi che si sviluppano a rete su più livelli su tutta l'estensione della zona urbana e periurbana"⁶.

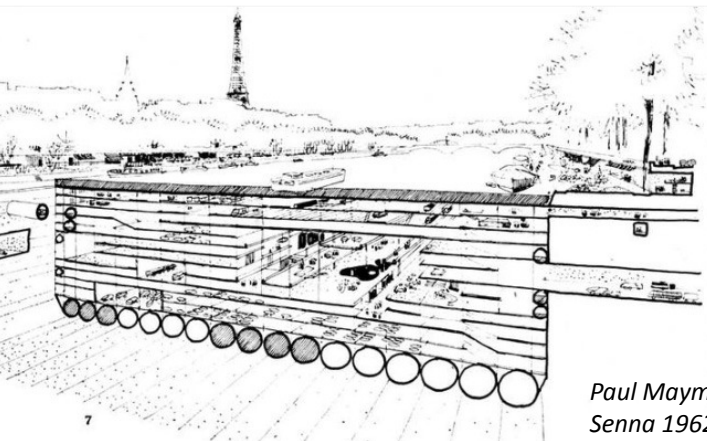
Ed oggi la metropoli del XXI secolo si apre all'Ile de France, varca i confini del Peripherique, si articola sull'asse strutturante del Grand Paris Express (GPE) l'autentica spina dorsale della regione metropolitana, infrastruttura grigia di rigenerazione dell'intera agglomerazione parigina. Si tratta di un anello a forma di otto – il "Grand Huits" – che attraversa 131 comuni e 12 dipartimenti, prevede 200 chilometri di tratte automatizzate, la realizzazione di 4 nuove



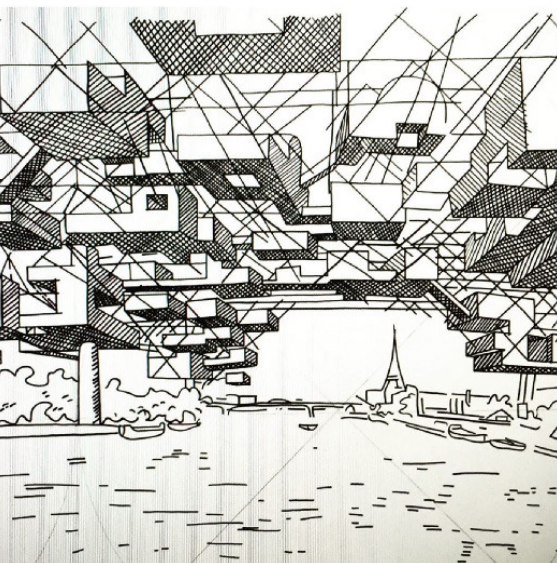
In questa pagina e in quella a fianco Andre Lurcat Aéroport, île aux Cygnes, 1932



Nodo di scambio Opéra, 1910 circa



Paul Maymont, progetto di città sotto la Senna 1962



Yona Friedman, Ville Spatiale Paris, 1960

linee e il prolungamento della linea 14 per un totale complessivo di 68 nuove stazioni. L'obiettivo è a migliorare l'accessibilità e la coesione territoriale di una conurbazione che si è estesa su un'area otto volte più grande della Parigi intra muros.

Il nodo cruciale dell'intera rete è rappresentato dalla stazione St. Denis – Pleyel nodo di scambio della linea 13 e della RER D e delle nuove linee 14, 15, 16 e 17. Questa è la stazione che darà accesso da un lato al villaggio degli atleti, dall'altro allo stadio di Francia attraverso un percorso pedonale di circa 300 metri che sovrappassa l'intreccio di strade, vie ferrate, capannoni industriali di questo complicata e iperinfrastrutturata area metropolitana. Un'operazione che nel suo complesso coinvolge più a nord anche la riqualificazione del canal St. Denis, in questo tratto urbano letteralmente seppellito da una moltitudine di strade a scorrimento veloce; Impresa ambiziosa, non semplice, vedremo.

Una serie di altri eventi dei giochi Olimpici si svolgeranno inoltre al centro della città attraverso l'utilizzo temporaneo di siti quali Champs de Mars, Les Invalides, il ponte Alexandre III, l'area della Tour Eiffel, grazie a una legislazione ad hoc che esenta le strutture temporanee da una serie di permessi e formalità.

Per 2 lunghe settimane, tra la fine luglio e gli inizi di agosto, Parigi con i suoi monumenti iconici entrerà così in un palcoscenico mondiale, 4 miliardi di spettatori, 500.000 presenze giornaliere per un totale di 7 milioni di persone.

E se il rischio elefanti bianchi non è tra quelli annoverabili, se la costruzione della Grand Paris sta vedendo grazie all'accelerazione data dai Giochi la realizzazione di tasselli importanti, riuscirà Parigi riuscirà a salvarsi dal fenomeno dell'overtourism che logora ed ha già in parte logorato l'immagine della capitale?

I prezzi degli affitti stanno lievitando in un trend senza ritorno, molti residenti hanno messo sul mercato le proprie abitazioni, non sarà questo evento dei Giochi Olimpici e Paralimpici 2024 un tassello verso la gentrification della Parigi futura?

Paris 2024. Olympic Games and Grand Paris

Alessandra De Cesaris

Paris, after one hundred years since the eighth edition in 1924, is preparing to host the 2024 edition perfectly in line with the indications of the IOC, the International Olympic Committee, which, in the wake of past experiences, invites not to build 'white elephants'; oversized pachyderms that, in the absence of post-event strategies, are soon abandoned due to the costs of management and maintenance. The Olympics, the Olympic and Paralympic Games, are among the great events, probably those with the greatest media impact whose legacy is physically deposited, permanently, on the host city's soil. An event that in its limited duration is a catalyst for long-lasting investments and transformations, for regeneration and territorial rebalancing operations that may define the future layout of the host city, risks and flops included. Athens built new metro stations in 2004, but most of the facilities built for the occasion were soon abandoned, so much so that the Athenians called them the 'modern Greek ruins'. Even in Rio de Janeiro in 2016 many

of the facilities were abandoned and the Deodoro Olympic Park, which was supposed to improve the urban quality of one of the city's poorest neighbourhoods, was closed. Barcelona at the 1990 Olympic Games masterfully redefined its waterfront, but since then, thanks to the media effect of the Olympics, it has seen an exponential increase in tourist flows, with so many negative effects related to overtourism that it has resorted to developing a series of strategies for sustainable tourism. Sydney in 2000, on the other hand, aimed precisely at increasing tourist flows throughout the country through the Olympic Games. London in 2012 focused on sustainability, followed by Brisbane, which won the bid in 2032 by playing the sustainability card. In contrast, the air-conditioned stadiums, built in the midst of an energy and climate crisis last year for the Qatar World Cup, are decidedly unsustainable, and there are questions in many quarters about their future. Different strategies, different expectations, different legacies. The Parisian strategy is to use the Olympic event as a building block and accelerator of public policies for the construction of the Grand Paris (GP) according to a vision elaborated long ago and in the pipeline for years. Building blocks that give a central role to blue and grey infrastructure in the construction of

the GP in a time horizon of 2030-2050.

According to such a strategy, 95 per cent of the games will take place in existing facilities and only 5 per cent in newly built facilities. A series of events will also take place on temporary sites in the city centre against the backdrop of the most prestigious monuments.

The Seine blue infrastructure

In this framework, the Seine and its tributaries, the Oise and the Marne, together with the St. Denis Canal and the Ourcq Canal, represent structuring elements of the future structure of the Parisian conurbation.

In particular, the Seine valley and the Paris-Rouen-Le Havre axis is considered a strategic development axis of the future regional layout from an industrial, logistical and port point of view; it represents a corridor with a high ecological value, but above all, it constitutes an opportunity to broaden the horizons of Grand Paris, to open up in the direction of the sea, towards Le Havre. And today, access to the sea is one of the fundamental conditions for opening up to the world and positioning oneself among the great cities of the 21st century, and all economic capitals have access to a seaport, all except Paris, argues Jacques Attali.

To tell the truth, the idea of a

linear development along the Seine comes from afar: it was Napoleon Bonaparte on a visit to Le Havre on 7 November 1802 who hypothesised the Paris-Rouen-Le Havre system as a single city with the Seine as its main street.

This idea was relaunched by Grumbach&Associés in 2008 on the occasion of the international consultation Le Grand Pari(s), the subject of subsequent reflections and in-depth studies in the context of the Atelier International du Grand Paris, and then adopted by the planning instruments. For Agence Grumbach&Associés, the vision of the future Paris, post-Kyoto, is a linear city developing along the meanders of the Seine towards the Atlantic; only a vast, geographic scale can in fact, according to the group, satisfy the objectives of a future post-Kyoto metropolis, objectives that were at the centre of the consultation.

A mighty XXL vision, with the river as the protagonist, after all, the Seine has often been the subject of realised design proposals, some unrealisable, some with a strong utopian flavour; images and proposals that make us reflect on the inescapable need to build visions for the future of the city, without which, any urban project risks becoming an insignificant and meaningless act.

Cf. Lurcat's extraordinary Aereoparis

a l'Île aux Cignes, (1932), Friedman's Ville Spatiale (1950), Paul Maymont's infrastructure under the Seine (1962), but also Kengo Kuma's project, this time realised, of the Seine Musicale on the site of the Renault workshops on the Ile Seguin, or the more recent proposals for the redevelopment of 42 sites drawn up in the context of the "Reinventer la Seine" competition (2016). And today, most of that five per cent of new construction for the 2024 Games is concentrated in the north-west areas of St. Denis, l'Île St. Denis and St. Ouen, territories with a rich industrial past, poorly integrated into the Parisian metropolis that have lost their relationship with the river over time. Here, among others, were the electric factories built at the beginning of the 19th century to supply electricity to the Paris metro; here the Athletes' Village is being built, which opens up towards the river with a square on the water; here a pedestrian bridge is being built to connect the Athletes' Village to Ile St. Denis where a ZAC (zone d'aménagement concerté) is being constructed. In addition, the entire layout of the new settlement aims to recover the relationship with the water by bridging the difference in height of about fifteen metres from the current urban level to that of the river. Fifteen metres or so. The Seine and water therefore as protagonists.

The Grand Paris Express grey infrastructure

But in the vision of the future metropolis, a crucial role is entrusted to rail mobility. Here, too, Paris teaches: the mobility network has been the subject of projects, programmes and visions that go back a long way. Henard: la Rue Future (1903-1910), la Voie de grande circulation à etages multiples, also Henard (1910), which organises traffic flows on four levels and focuses on the network of underground services. The metro network, which to a 'lame devil' uncovering the Parisian agglomeration at a stroke would appear to be a labyrinth with innumerable outlets that are networked on several levels over the entire extension of the urban and peri-urban area". And today, the 21st century metropolis opens up to the Ile de France, crosses the borders of Peripherique, and is articulated on the structuring axis of the Grand Paris Express (GPE), the authentic backbone of the metropolitan region, the grey infrastructure of regeneration of the entire Parisian agglomeration. It is a ring in the shape of a figure of eight - the 'Grand Huits' - which crosses 131 municipalities and 12 departments, includes 200 kilometres of automated sections, the construction of 4 new lines and the extension of line 14 for a

total of 68 new stations. The aim is to improve the accessibility and territorial cohesion of a conurbation covering an area eight times larger than Paris intra muros. The crucial node of the entire network is represented by the St. Denis - Pleyel station, the interchange of line 13 and the RER D and the new lines 14, 15, 16 and 17. This is the station that will give access to the athletes' village on one side, and to the stadium of France on the other through a pedestrian path of about 300 metres that overlaps the tangle of roads, railways, industrial warehouses of this complicated and hyper-structured metropolitan area. An operation that as a whole also involves, further north, the redevelopment of the St. Denis canal, in this urban stretch literally buried by a multitude of slip roads; an ambitious undertaking, not easy, we shall see. A series of other Olympic Games events will also take place in the city centre through the temporary use of sites such as Champs de Mars, Les Invalides, the Alexandre III bridge, the Eiffel Tower area, thanks to ad hoc legislation exempting temporary structures from a series of permits and formalities. For 2 long weeks, between the end of July and the beginning of August, Paris with its iconic monuments will thus become a world stage, 4

billion spectators, 500,000 daily attendances for a total of 7 million people. If the risk of white elephants is not among those that can be counted, if the construction of the Grand Paris is seeing, thanks to the acceleration given by the Games, the realisation of important building blocks, will Paris manage to save itself from the phenomenon of overtourism that wears down and has already partly worn down the image of the capital? Rental prices are rising in a trend with no return, many residents have put their homes on the market, won't this event of the 2024 Olympic and Paralympic Games be a step towards the gentrification of future Paris?