

解读《大巴黎计划》的十个关键词

Interpretation of the 10 Keywords of the "Greater Paris Plan"

官丽达

摘要:《大巴黎计划》不是一项普通的城市建设项目,而是一个大型都市在经历了高度城市化之后对城市未来发展模式的提问与思考。通过解读大巴黎发展计划的十个关键词,我们将从大巴黎问题由来的历史、社会经济政治背景、当代城市物质空间生产、全球化与可持续发展等多个角度理解这一计划的意义,并对“都市化”背景下城市规划研究领域的拓展进行思考。

Abstract: The "Greater Paris Plan" is not simply a project of the urban development, but a metropolis which questions and rethinks about the future urban development pattern after a period of intense urbanization. By interpreting the meaning of the 10 keywords of the Plan, this paper tries to explore the signification of this "Plan" by multiples points of view, the historical issue of the "Greater Paris", the socio-economic and the political background, the currently physical production of the urban space, the globalization as well as the sustainable development, etc., and to think about the extended realm of the urbanism research under the trend of the "metropolization".

关键词: 城市管理; 城市物流; 城市中心性;
社会分化; 城市蔓延;
城市转换节点; 城市机动性; 接近性;
欠发展空间; 后京都时代

Keywords: Urban Governance; Urban Logistique;
Urban Centrality; Social Separation;
Urban Sprawl; Urban Switch;
Urban Mobility; Proximity;
Undeveloped Space;
Post-Kyoto Protocol

作者: 官丽达, 法国城市规划学院 Lab 'Urba'
城市研究实验室博士研究生。
guanlida@gmail.com

上世纪 80 年代起, 许多欧洲城市先后掀起一股城市更新热潮。它们纷纷通过改造工业用地、兴建文化设施、改善公交状况、整合城市与交通空间、主办国际文化体育盛会等一系列举措更新城市形象, 提升城市品味。西班牙的毕尔巴鄂、法国里尔、德国城市汉诺威, 均可称为其中的经典案例。城市设计前所未有地超越了空间审美, 成为一种启动都市化发展的策略, 而这一转变与西欧城市进入后工业社会经济转型期, 开始寻找新的城市发展契机不无关系。“大巴黎计划”的提出自然包含了转变城市形象、提升城市竞争力这层含义, 然而, 作为一个有着复杂社会经济政治背景的国际化大都市, “大巴黎计划”所面对的问题远比物质空间生产复杂得多。

2009 年 4 月, 一场以“大巴黎, 大赌注”为题的展览^①在巴黎建筑与遗产中心拉开帷幕, 十组由法国政府任命的国际规划建筑团队对“大巴黎”都市未来的构想与设计成为此次展览的主要内容。展览的前言部分将“大巴黎”问题提炼为十个关键词, 以帮助参观者对“大巴黎”问题建立一个基本的认识框架。本文选择从这十个关键词入手, 对“大巴黎”问题产生的历史政治背景、当代城市面临的社会经济问题, 以及都市化背景下巴黎城市规划领域研究的核心问题进行分析, 希望在评价对比十个规划提案之前, 能使读者对“大巴黎”问题有一个较为清晰的认识。

1 城市管理 (urban governance)

“小巴黎”与“大巴黎”的划定不仅是一个空间地理问题, 也是一个行政管理问题, 其间的渊源已有百年。

1860 年, 奥斯曼借对巴黎进行大规模改造之机, 将 Fermiers Généraux 和 Thiers 城墙^②之间的近郊土地并入市区管辖之下, 并将市内行政区由原来的 12 个扩大为 20 个, 巴黎市的行政界限就此划定并一直延续至今。1973 年, 在 Thiers 围墙旧址上建成一条环城大道, 起初期望通过这条城市环路加强市区与市郊间的

^① 展览题目为 Le Grand Pari(s), 法文中 pari (赌注) 一词与 Paris 只差一个 s, 以此为题的确有一语双关之意。

^② 历史上, 巴黎城曾相继形成过 7 道围墙, 随着城市扩张, 绝大多数已被拆除, 只有部分城墙片段得以保留至今, 它们是建于菲利普·奥古斯特时期 (1190 年—1213 年) 的城墙遗迹、1785 年的 Fermiers Généraux 城墙片段, 1841 年 Thiers 围墙遗迹 Peupliers 门。

交通联系，同时又能对进出巴黎的交通流进行有效疏导。但作为一条机动车快速路，这条40m宽的环城大道并不具备适宜步行、公共交往等城市生活的空间尺度，反而成为进一步分化市区与市郊的空间界限。事实上，今天的“小巴黎”就是这条环城道以内包括20个行政区的巴黎市的通俗说法。

“大巴黎”概念的提出最早可追溯至1913年，当时巴黎城市扩展委员会的一份报告中指出“存在一个‘大巴黎’，在这之前，需要一个完善的行政机构——塞纳省”。这实际是针对巴黎市区与市郊因行政区划问题而导致发展步调不一致提出的。中央集权的行政体制下，当时的巴黎还不是一个行政独立的自治市^①。尽管与塞镇(Sceaux)、圣—丹尼(Saint-Denis)同属塞纳省，巴黎的城市发展却难以与这两个地区进行协调，而受到国家意志的控制，这使塞纳省很难从宏观角度引导城市空间发展。1913年的报告曾试图通过加强地方行政机构的能动性，整合巴黎Thiers围墙两边的土地。由于担心此举会使塞纳省变得过分强大，国家并未对这一提议作出回应；另一方面，许多市郊地区政府对此也充满敌意，他们认为所谓的“整合”将意味着市郊土地被市区吞并。

60年代，随着战后经济复苏，人口膨胀使市郊城市化土地迅速扩张，这已不再只是城乡结合地带的整合问题，而亟需从更大的空间尺度思考如何利用土地资源，而这一切的前提是对中央集权化的行政体制进行改革，加强地方行政机构的能动性。随着1964年“地方分权”^②政策的推行，巴黎地区^③土地区划在一系列行政机构重组中发生了重大变化，整个地区省份也从原先的3个增至8个：1968年，塞纳省被正式废除，其81个市镇被划归巴黎(Paris)、上塞纳(Hauts-de-Seine)、塞纳—圣—丹尼(Seine-Saint-Denis)和瓦勒德马恩(Val-de-Marne)4个省份。从空间地理上，巴黎处于正中心，其余3个省围绕巴黎形成第一道环，也就是通常所说的“小圆环”(Petite Couronne)；小圆环之外的4个省瓦勒德瓦兹(Val-d'Oise)、伊夫林(Yvelines)、埃松(Essonne)和塞纳—马恩(Seine-et-Marne)围合成第二道环，称为“大圆环”(Grande Couronne)。1976年，这8个省份正式组成法兰西

岛大区，“巴黎地区”从此改称“法兰西岛大区”^④。然而，所谓的“大巴黎”却并不是一个独立的行政单位，其空间范围也尚无定论，普遍认为是原塞纳省所覆盖的区域，与今天“小圆环”以内4省份大致相当(图1)。

尽管“地方分权”政策最终使巴黎获得行政自治，却并未在市区与近郊之间构建起协调发展的桥梁。相反的，由于掌握了更多自主权，不论巴黎还是其他省份，都纷纷致力于内部发展，而整合市区与近郊土地、建设“大巴黎”等话题则被逐渐淡化。直到80年代，部分城市地理学者、建筑师才开始重提“大巴黎”议题，并将巴黎近郊城市化问题纳入巴黎未来都市发展的范畴进行思考。1990年，应当时巴黎市长雅克·希拉克(Jacques René Chirac)与法兰西岛大区长官米歇尔·吉罗(Michel Giraud)的要求，巴黎城市规划工作室(Atelier parisien d'urbanisme)与法兰西岛地区城市规划研究所(Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région ile-de-

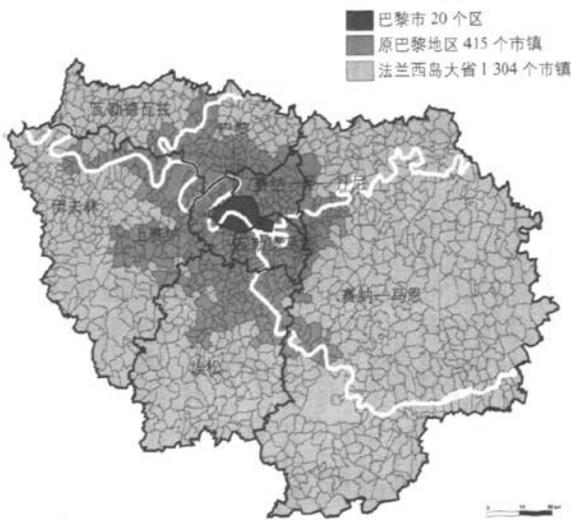


图1 法兰西岛大区行政区划图

资料来源: Offner J M. Le Grand Paris, Aubervilliers, La documentation française, 2007.

① 国家通过其委任的行政长官对巴黎行驶直接管辖权，直到1977年雅克·希拉克成为第一个通过选举上任的巴黎市长，巴黎才真正成为一个自治市。

② 地方分权(Décentralisation administrative): 简言之就是权力、职能、财政支配权由中央转移到下属机构，尤其是从国家过度到地方团体。法国于1982年确立起一系列“地方分权”法规，它将行政部门分为四级：国家(État)、大区(région)、省(département)、市镇(commune)。它规定了地方团体自主发展的权利，上级对下级行政单位、平级行政单位之间，不存在控制与被控制关系。城市规划方面，分权法依照方案涉及的空间地理尺度，将区域规划、城市总体规划、住宅、交通、文教、体育等项目的主管权分配给相应地方团体。尽管如此，具体操作中仍会面临诸多难题，尤其对于跨地区项目，需要上级与下级、同级地方团体之间进行协商，许多计划常因利益纠纷无法取得一致而被无限拖延甚至搁浅。

③ 当时的巴黎地区(Région parisienne)实际是塞纳(Seine)、塞纳—瓦兹(Seine-et-Oise)、塞纳—马恩三个省的统称。

④ 法兰西岛并不是一个新名称，公元10世纪卡佩王朝时期就已启用，法国大革命后，终止对这一名称的使用，并将其领土分割成5个省：塞纳、塞纳—瓦兹、塞纳—马恩、瓦兹(Oise)、埃纳(Aisne)。1945年，这当中的前3个组成了“巴黎地区”；1965年，在当时巴黎地区长官保罗·德卢夫里耶尔(Paul Delouvrier)一系列城市发展计划的带动下，巴黎地区省份由3个增至8个，1976年，恢复使用法兰西岛这一名称，“巴黎地区”正式被“法兰西岛大区”取代。

France) 联手对巴黎环城大道两侧的城市化状况展开研究, 并从空间整合的角度提出在城市规划中协调行动的必要性。然而“地方分权法”的推行使任何跨地区城市发展项目都必须在各个市镇、省份乃至大区之间取得一致意见方能实施, 而当时的政府并未任命一个专门负责“大巴黎”问题的最高委员会, 也没有一套可行的集资方案, 使得这一构想始终停留在研究层面而无法付诸实际。

2001年, 贝尔唐·德隆(Bertrand Delanoé) 当选巴黎市长并开始致力于促进巴黎与近郊省份间的对话合作, 他任命专人负责巴黎与法兰西岛其他地区的关系问题, 还广泛邀请建筑、规划、地理、社会、经济等各界学者参与巴黎都市化发展、巴黎与郊区关系的研究。经过两年多的沟通协商, 巴黎市终于和与其接壤的29个市镇中的大多数地区以及瓦勒德马恩(Val-de-Marne)省签订了一份双边协议, 决定在交界地带的城市规划、基础设施建设、社会安全等方面展开合作。

2007年, 随着萨科齐总统上任, 巴黎都市发展问题被提上国家议事日程, 这其中隐含的政治意味耐人寻味。但也正是得益于总统的强力介入^①, 促进修改规划法规、重新组织协调各地方权利, 才使得“大巴黎都市发展计划”的实施重又获得一线曙光。

2 城市物流 (urban logistique)

尽管巴黎地区是欧洲最重要的经济活动圈之一, 1995年—2002年的经济统计数据却显示, 巴黎年经济增长率始终维持在2.4%, 远远落后于伦敦(8%)和马德里(3.7%)。

一般来说企业规模、就业分布密度、运输速度三个因素决定了一个地区经济发展的潜力。然而长期以来, 巴黎市区一直通过抑制机动交通、控制就业密度等手段维护市区高品质的城市景观与生活质量^②。许多大型工业基地、商务办公与科研教育机构等能够提供大量就业机会的单位只能在环城大道以外选址, 而这些地区常常缺少便捷的公交联系, 许多员工不得不使用私家车上下班, 而高峰时段大量汽车在环城大道内外滞留又大大延长了出行时间。缺少经过统筹规划的城市发展策略, 就业密度与公交网络也不相称, 使巴黎地区的投资吸引力大大降低, 有的企业甚至宁愿迁到经济政策更优越的外省份。

3 城市中心性 (urban centrality)

“地方分权”政策的推行使各省份在发展地区经济上获得

更多自主性, 法兰西岛大区的就业机会也经历了由市区向近、远郊转移的过程。1975年至1999年, 巴黎市区减少就业岗位30万, 环城大道以外地区增加就业机会共计50万。伴随就业分布的转变与交通网的发展, 城镇常驻人口也开始向外迁移。自1968年至1999年, 市区居民由260万减少至210万。

然而, 这一过程并未从根本上改变巴黎市区的绝对中心地位, 也并未真正实现一个均衡发展的多中心都市模式。尽管作为国际化都市以及国家政治经济文化中心, 行政、教育、文化、金融投资等机构在市区内的适度集中有利于维护都市中心的活力, 但长期以来, 并没有一套面向整个大巴黎地区的发展策略对城市资源进行合理、有效的配置。今天巴黎市区无论从交通、商业、服务、休闲娱乐设施, 还是文化、教育资源等各方面都明显优越于市郊地区。

从城市经济中心布局来看, 巴黎及其周边城市化地区就业机会分布十分不均衡, 经济发展呈现“东弱西强”的态势: 市区内部趋于多元化, 尤以商业、金融、旅游、服务为支柱; 东南部偏重科技与教育; 西南、西北部则侧重发展商务办公区, 也是整个都市地区就业岗位较密集的区域; 东北部工业基地较为集中, 由于城市环境与社会治安状况相对较差, 这一地区还是社会贫困阶层的聚居地。城市交通方面, 大环线地区居民通过公共交通可以抵达市区80%的工作岗位, 却仅能连接到大环线内部30%的就业机会。这种城市资源差异使居住在环城路以外的居民很难认同自己是“巴黎人”。

另一方面, 尽管多极化都市发展模式已初具规模, 但与巴黎市区相比, 其他二级城市中心的发展在很大程度上受到政策、资金、基础设施条件等因素的限制。各地区发展步调失衡使巴黎都市长期处于一种不完善的多中心状态, 并在很大程度上影响到巴黎参与国际竞争的潜力。

就这一问题, 不少专家指出, 完善市郊公交网络是促成多极化都市发展模式的必要条件, 而提升地区竞争力, 还需要根据各地区经济、社会、空间地理环境等条件制定突出地方特色的发展策略。各地区在经济职能上表现出的多样性将在各个中心之间形成互补发展的潜力。然而, 今天所说的突出地方特色的城市功能, 与二三十年代现代主义倡导的功能分区具有本质差别: 其一, 从城市整体尺度看, 它不再按照居住、工作、休闲、交通四大功能机械地划分城市土地; 其二, 从地区内部来看, 发展特色经济, 提升地区活力, 必须完善包括交通、商业、教育、医疗在内的各项城市服务设施, 提高区域内部居民生活质量。

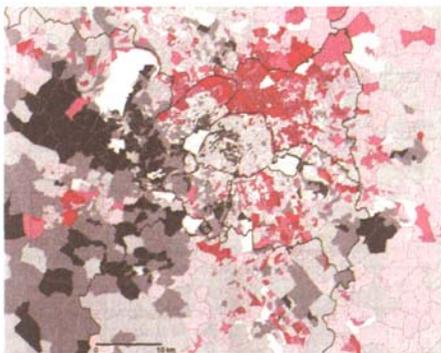
① 2008年3月, 萨科齐政府任命专人负责首都地区发展问题, 对法兰西岛大区总体规划与国家意愿之间的矛盾进行协调。右翼政府对行政权力进行的一系列改革被许多社会党与绿党人士解读为一种“新中央集权”政策 (reconcentration, 参见 Vincent Fouchier. Le Sdrif, illustration d'une décentralisation inachevée ?. Pouvoirs locaux, 2007, 73)。

② 参见 L. Davezies, Emploi et accessibilité, Le Grand Paris, La documentation française, 2007, Aubervilliers, p. 47-52。

4 社会分化 (social separation)

上世纪 50 年代, 伴随战后经济复苏, 巴黎迎来工业革命以来又一次城市人口膨胀, 住宅短缺成为困扰当时城市发展的首要问题。许多低收入家庭甚至没有固定居所, 不得不暂时栖身于年久失修的废弃房屋。这一时期, 巴黎市郊地区建造了大量社会住宅群, 其建筑模型在很大程度上受到 20 年代末柯布西耶“光明城市”的影响——多层或高层集合住宅被一片空旷的绿地所环绕。这在当时非常有效地缓解了住房压力, 并极大地改善了那些没有能力在市区购买住房的低收入人群的居住条件。

尽管这些社会住宅从一定程度上保证了低收入者获得住房的权利, 却也成为一系列社会问题的根源。从较大地理尺度进行考察, 今天法兰西岛大区居民的空间分布带有明显的社会分化印记。正如图 2 所示, 综合各个市镇^①居民收入、购买能力、社区环境等各项指标, 生活水平较高的市镇多分布在大区西部; 东北部, 也就是所谓的“红色腰带”(Ceinture Rouge)^②覆盖的大部分地区, 居民生活水平相对较低, 尤其是北部近郊的部分市镇已经成为社会最贫困阶层的聚集地。社会贫富差距还直接投射在各地居民社会地位的差异上:



注: 图中由深灰色向深红色过度代表居民家庭收入由高向低跌落, 可见大巴黎东部与西部地区贫富差距悬殊

图 2 大巴黎各市镇居民家庭收入状况 (1999)

资料来源: Saint-Julien TH. & Le Goix R. La métropole parisienne, Centralités, inégalités, proximités, Paris, Éditions Berlin, 2007.

西部富裕地区的居民多为职业稳定的高级职员, 普遍接受过高等教育; 而贫困社区的居民则以工人、无业人口居多, 外来移民、单亲家庭以及成员多于 6 人的大家庭比例较高, 居民受教育程度偏低, 并且承受着更高的失业风险。大量低收入人群的聚居, 不仅使这些居住区的整体生活水平明显低于社会平均线, 还深刻影响到地区教育质量与社会稳定。尤其对于生活在贫困家庭的年轻一代, 没有机会接受高质量的教育似乎意味着就业前景黯淡, 这常常使他们对未来失去信心, 有的人甚至自暴自弃走上犯罪道路, 这也成为影响地区社会治安的重要因素之一。

另外, 社会贫富阶层空间分布的差异也深刻地影响到城市景观的连续性。富裕社区在绿化面积、空间尺度、建筑品质、社会服务设施的可达性等各项居住条件上都较为优越; 而东北部贫困社区则常与工业厂房、大型基础设施, 质量低下的社会住宅等工业城市图景联系在一起。

5 城市蔓延 (urban sprawl)

关于城市密度, 似乎存在一种论调。人们常把欧洲紧凑型城市 (compact city) 作为一种典范, 与以美国西部城市为代表的发散城市 (diffuse city) 进行对比。如果前者代表了公共交通、高质量的街区生活、场所精神、可持续发展, 后者则是私人轿车、独立住宅、大型购物中心、粗放型资源消费的象征。

然而, 小汽车的普及与高速交通工具的应用无时无刻不在改变着城市规划的语境。今天的巴黎正面临着与其他所有大都市同样的问题: 交通速度的提升, 使人们有条件在更广的空间范围内选择与自身需求相适应的生活、生产模式, 紧凑型空间已不能再被作为唯一的“理想模式”被机械地应用于当代城市空间规划^③。

但是, 这并不意味着规划对城市土地扩张失去约束力。今天, 郊区化已成为所有大都市面临的共同问题, 其中以交通问题尤为突出。如果说郊区快速铁路 RER^④从一定程度上解决了连接市郊与巴黎市区的问题, 那么服务市郊地区内部以及联系各地区中心的公交系统仍亟待完善。市郊地区公交网络欠发达使市民情愿使用小汽车, 这不仅不利于形成具有

① 法语中的 commune, 巴黎市区由 20 个市镇 (或称区) 构成, 整个法兰西岛大区包括 1 304 个市镇。
 ② Ceinture Rouge 是指 1930 年 -1950 年在巴黎周围郊区发展起来的以工人社区为主的城市化区域, 由于其居民多为工人阶层, 在市镇选举中当选的市长必然是左派社会党成员, 故将这一环状区域称为“红色腰带”。
 ③ 事实上, 尽管巴黎常被看作欧洲密度最高的城市之一, 其高密度区域仅限于小巴黎 105km² 的范围, 平均密度达到 207 人/hm², 最密区域超过 400 人/hm²。如果对法兰西岛大区 12 011 km² 范围内 2 700 km² 城市化区域进行考察, 人口密度只有 36 人/hm² (l'INSEE, 1999), “郊区化”已经成为巴黎都市发展必须面对与思考的问题。
 ④ RER (Réseau express régional), 巴黎两套地铁系统之一, 系沿用郊区火车轨道发展而来, 全长 587km。第一条 RER 线路 (A 线) 于 1969 年将东西两条郊区火车线路在巴黎内部联通, 并与市区地铁网合为一体; B、C 两条线路建成于 70 年代, D 线与 E 线则分别于 80 年代和 90 年代投入运行。

凝聚力的区域中心，也在很大程度上影响着人们的消费模式。尽量通过较少的出行次数购买尽可能多的日常消费品，使大型综合性消费场所的诞生成为必然。停车场、电影院、书店、酒吧、餐厅、面包房、音像店、超市、儿童乐园……——一座建筑囊括了城市生活的全部，而这种以停车场与大型商业中心为标志的空间意象已成为当今大都市郊区化发展所面临的普遍现实。可见，紧凑城市与分散城市的差别并不单纯源自空间形式本身，还有与之匹配的城市服务设施的分布状况（公交、商业、文体娱乐等）。服务网络的完善与否直接影响着居民的生活与出行模式。

诚然，控制私人交通的过度发展从一定程度上可以缓解城市土地扩张。但是，单纯通过抑制流动性而达到限制城市空间膨胀的理念并不可取。法国城市规划学家弗朗斯瓦·阿西^①指出，城市应该为人们提供更多元化的选择与服务，加强服务于地区内部以及地区中心之间的公交联系，逐步完善各项公共服务设施，将有利于提高市郊地区整体生活品质，使人们有条件根据自身喜好、年龄、家庭结构、工作地点等因素对居住的空间进行选择，并根据每次出行目的、距离、成本的不同选择理想的交通模式。

6 城市转换节点 (urban switch)

城市转换节点是指交通网络枢纽，它负责汇聚并重新组织、疏散各种交通流。根据所连结的交通网等级的不同，转换节点的复杂性也有很大差异，例如，机场、火车站等联系城际与城市内部交通网的枢纽就属于比较复杂的节点类型。随着城市流动性的加强，交通转换点的负荷不断增大，许多城市活动也日益紧密地与日常出行联系在一起，比如消费、餐饮，甚至休闲娱乐与交通枢纽结合成为大型综合服务设施已在许多大都市地下铁系统中十分普遍。城市转换点被附加了许多交通疏散以外的功能，使城市设计不能再将这些节点视为一般的交通功能性空间，而是一种实现公共交往的场所。

另一方面，城市交通枢纽功能复杂、体量庞大，以往将其作为基础设施从城市设计中分离出去的做法造成大量非人性化空间以及城市景观的断裂。近年来，欧洲城市围绕交通设施与城市空间的整合问题在理论研究与设计实践方面进行了很多有益的探索，转换点规划设计不仅需要有效地组织疏导交通流，还要与城市土地发展进行同步思考。景观建筑师詹姆斯·科纳 (James Corner) 在其“景观城市规划”

(landscape urbanism)^②理论中，更将这类交通空间作为当代都市景观设计的重要工作对象之一，以表达都市景观区别于自然风景的可识别性。

在10组“大巴黎计划”提案中，法国建筑师波尔藏帕克 (Christian de Portzamparc)^③是在这方面提出较多设想的一位。他将巴黎几个重要的转换节点——Roissy 戴高乐机场、巴黎火车北站、Orly 机场等——作为城市的6个“窗口”(图3)，以更新改造这些交通设施为契机组织引导地区建设。他反对均匀发展每个节点，主张从各个“窗口”在产业结构、城市职能、景观环境等方面的差异中寻找地区特色，最终形成大巴黎地区互补型的多极化都市发展格局。近日，波尔藏帕克对北部 Roissy 机场地区的城市更新案已获得政府支持，他也被任命为此项目的城市总体规划师。更新案将致力于扩大该地区作为巴黎北部入口的影响力，将其发展成一个以航空技术为支柱产业的、适宜居住的城市新区。

7 城市机动性 (urban mobility)

五六十年代，私人汽车的普及使当时的城市空间生产不体现出机动交通优先的原则。法国第一个完全实现人车分流的城市规划案例——拉德方斯新区以及上文提到的环城大道均在这一时期规划动工即是有力佐证。70年代初，随着机

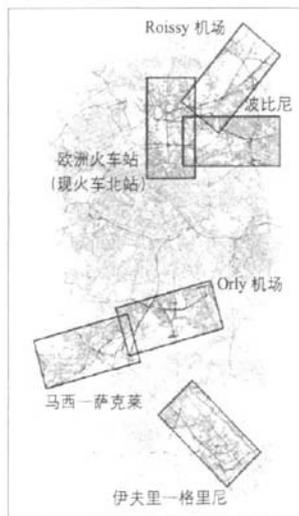


图3 大巴黎未来发展的“窗口”^④

资料来源：波尔藏帕克“大巴黎计划”提案

① 参见 Ascher F. *La société hypermoderne, ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, La Tour-d'Aigues, l' Aubé. 2005: 193-200.

② 参见 Corner J. *Terra Fluxus[M]* // Waldheim Ch, ed. *The landscape urbanism reader*. New York: Princeton architecture press, 2006.

③ 1994 年建筑普利茨凯奖得主，2004 年被授予法国“城市规划师”大奖。

④ 图中出现的 5 个地名分别是巴黎市郊的 5 个市镇，它们被建筑师提议规划为 3 个发展地带，破折号连接起来的 2 个市镇表示同属一个发展地带。

动交通对城市公共空间侵蚀的加剧,人们开始对这种以交通速度为先的城市规划思想提出质疑,对其批判的视角也从最初的空间审美逐步转向生态、社会学层面的思考。这种社会背景下,发展先进高效的公共交通体系成为一种必然选择:从70年代的地区快速地铁网RER到90年代起一直延续至今的轻轨建设,今天的巴黎正日益转变为一个以公共交通为主导的城市。另一方面,自2001年起,巴黎市政府开始致力于提高非机动车在城市交通中的比重,2007年,在全市范围内设置了257个Vélib'自行车租车点,城市自行车道系统也在逐步完善中。

然而,沉淀已久的中央集权思想形成了各项政策、资源向巴黎倾斜的传统。在城市建设方面,市区也比一般地区享有更优越的发展条件,这一点仅从法兰西岛大区中心辐射状的公交网络便可窥见一斑:处于地理中心位置的巴黎市拥有最发达的公交系统,仅有的5条服务近、远郊地区的RER地铁快线均以巴黎为核心向外辐射,而市区以外高密度城市化区域之间并没有快捷的公交联系。因此,如何解决城市基础设施资源配置失衡的现状,并根据人口分布状况有效构建城市交通网络仍是巴黎都市化问题的重要研究课题。

在十组建筑师为大巴黎未来发展提出的设想中,交通成为专家们共同关注的核心。波尔藏帕克认为,一套完善的城市交通系统是多层次的——在大的空间尺度上,时间与速度是两个重要参数。今天整个大巴黎公网是以小巴黎为核心向外辐射,虽然市区内部公交较为便利,市区与市郊及新城之间也有快速公交进行连接,但市郊各地区中心之间却一直缺乏快捷的公交联系。也就是说,现有公交网络无法在市区以外更广的地域尺度上满足出行者对时间与速度的要求。另外,当前巴黎各种城市活动过分集中于市区与中心辐射状的公交网络不无关系,这在很大程度上限制了其他二级中心的竞争力与发展空间。

在区域中心内部,可达性与接近性(proximity)是组织城市空间的两个重要概念。

8 接近性(proximity)

美国人类学家爱德华·霍尔(Edward T. Hall)在其著作《隐藏的维度》^①中最先使用了“接近性”这一概念,用于描述生活在不同社会中的人如何在无意识状态下构造着他们的“微观空间”(micro-space)。它不仅指日常交往中人与人之间的距离,还指家庭内部或工作场所中空间、距离的组织。人类学的这项研究对城市规划思想产生了很大影响,人们开始思考三维几何所规定的空间秩序是否足以表达空间生产的

全部内涵,在物质空间中是否也包含着这样一个“隐藏的维度”,而这个“维度”正是人在空间中的活动所创造出来的。以人为主体思考空间极大地拓展了城市规划学科的研究领域,它不仅包括了建筑、交通、景观、地理这些基本专业,也越来越多地与政治经济学、社会学、人类学等学科相互渗透,使研究城市问题的视角与方法日益多元化。

在城市规划中,接近性还常被作为一种衡量空间距离的标准,这与佩里(Clarence Perry)^②在20年代末提出的“邻里单位”概念很接近,即通过规定居住与学习、商业、公共活动等城市设施之间的距离将社区空间控制在适合步行的尺度内。这一原则在一定程度上减少了城市机动交通压力,直到今天仍然适用。但是,正如前文所提到的,技术的发展、新型交通工具的应用使得实现“可达性”的手段亦日趋多样化,也使人们有条件在更广的地域范围内选择与个人生活模式相符的居住模式,邻里单位已不再是人们组织居住、工作、娱乐等日常活动的唯一原则,城市规划中许多概念所适用的尺度与语境也应随着技术条件的提升即时更新。然而这并不意味着街区生活的消失,在巴黎,街区花园、学校、幼儿园、面包房、菜店、肉店、花店、咖啡馆等的分布密度仍是衡量一个居住区生活质量的重要参数。

9 欠发展空间(undeveloped space)

欠发展空间不同于城市周边未被城市化的土地,它可能是城市中的一块空地,也可能是一片衰落的工业废墟,一处被交通设施割裂的土地,或是饱受污染的城市河流与海岸等,它们不仅严重影响到城市景观的和谐,也是滋生诸多社会问题的衰败空间。

近年来,巴黎对欠发展空间的诊治整合主要集中于两种类型:其一是对上世纪80年代经济转型时期留下的工业废地进行功能置换,将这些曾经相对封闭并充满不安全因素的衰败空间重新融入城市,使之成为具有意义的场所;其二则是对被铁路、机动快车道等基础设施破坏的城市肌理进行修复,恢复城市空间、景观的连续性。虽然这些项目在发展策略、功能设置等方面各不相同,却都遵循着一个共同原则,即公共性与可达性原则:它反对按照功能主义思想生硬地分割土地,而应把城市空间看作一个有机而连续的整体,强调以鼓励人的参与为主旨思考城市设计。值得一提的是,这种将公共空间设计从单纯的视觉审美延伸到对行为方式与心理需求层面的探讨,与社会人文学科对城市问题的研究不无关联,它在很大程度上转变了人们看待城市空间生产的方式,空间不再被作为一种一成不变的存在,各种社会关系的组织与公

① Hall E. T. The Hidden Dimension[M]. New York: Doubleday, 1966.

② 佩里于1929年编制纽约城市规划时提出“邻里单位”的思想,对居住区的规模、道路系统、配套服务设施等提出了一些规划设计原则。

众参与促成了空间无止境的再生产^①。

10 后京都时代的都市发展 (Post-Kyoto Protocol)

后京都时代都市化发展将采取何种模式也成为此次“大巴黎计划”关注的焦点。当“绿色”、“生态”等理念越来越多地被当成一种标签到处张贴时，重新思考“可持续发展”原则的内涵显得尤为重要。有专家提出，并不存在一种固定的“可持续发展”模式，“可持续发展”首先是一种思维方法，是思考如何把城市消费能源的方式从粗放型转变为集约型。另外，不能单纯依靠一部分人的社会责任感完成“可持续发展”的理想，而需要把这一理念体现在政治决策、城市管理以及社会经济生活的各个层面。

更重要的是，“可持续发展”不单单是一个环境问题，还是一个社会问题，是社会关系的“可持续”。缩小贫富差距，消除种族、阶层、性别、年龄等歧视，是保障社会发展趋向公平、稳定的前提。城市规划应致力于改善贫困地区居民的居住、生活质量，完善社会服务与保障体系，并设法避免制造新的社会隔离。

结语

按照行政区划的界定，巴黎只是一个105km²的“小”首都，与伦敦（1 579 km²）、柏林（889 km²）相比，称不上一座大城市。一条城市环线既从空间上也从行政上标志着城市文脉的断裂，其内外两侧各自呈现着迥然不同的城市特征。然而，并不能把“大巴黎计划”简单理解为城市土地面积的扩张，“大”的含义更在于扩大审视城市空间的视野，从整合城市化土地、诊治问题空间、合理分布城市服务设施等问题入手，思考整个巴黎都市地区的发展策略。

另一方面，随着经济全球化的加深，纽约、伦敦、东京、巴黎等国际化都市的发展开始日益超越地域尺度而更广泛地参与到国际竞争体系中，这种竞争也越来越超出经济范畴，逐渐渗透到地域特色、服务设施、文化资源、教育水平、景观环境等城市生活的诸多领域。近年来，伦敦、马德里、巴塞罗那、米兰等欧洲城市纷纷通过大型建设项目更新城市面貌，提升城市吸引力。相形之下，巴黎似乎仍沉湎于奥斯曼时期遗留的辉煌，缺少令人振奋的当代城市建设项目；日益繁复刻板的城市规划法规在很大程度上制约着城市发展形态（例如巴黎很难像伦敦那样发展高层建筑），这也是当代巴黎都市建设之所以日显保守的重要原因。作为国际化都市网络中的重要节点，如何跳出诸如圣母院、凯旋门、卢浮宫、埃菲尔铁塔……这些已经深入人心的城市符号的局限，以一个崭新的当代都市形象面对世界，也是“大巴黎发展计划”必

须思考的问题。

最后，解读“大巴黎计划”，其实也是解读一个当代都市在经历了高度城市化之后所面对的困惑。当城市文脉已经形成，不可能再像在一块空地上进行建造时，城市未来的发展将采取何种模式？近些年，“在城市上建造城市”（Construire la ville sur la ville）这一概念常被提及，其含义绝非拆掉旧有的，继而建造新项目，而是思考如何提高现有城市化区域的建筑密度，争取更多的公共空间，对工业用地、基础设施等“问题空间”进行分析、诊治，使之重新融入城市空间。与此同时，当代都市化发展也把城市规划推向一个新的语境，使之在关注物质空间生产的同时，越来越多地进入社会、人文、政治等非物质领域的讨论。在法国这个有着深厚左派传统的国家，城市规划如何体现社会公平、体现对弱势群体的关怀已经自然而然地成为一种职业准则，支持公共交通、解决社会住宅问题之所以成为近些年城市研究的主要课题，与上述社会背景有着必然联系。

应该看到，“大巴黎计划”关系整个城市土地资源的发展与整合，并触及就业、环境保护、贫富差距等深层次的社会问题，这一切都使这一计划的推行不可能一蹴而就。此次国际咨询也只是整个“大巴黎”历史讨论中的一个事件，而不能简单地将其理解为一项城市设计竞标，其研究成果也仅能从概念、方法上对未来巴黎地区的发展进行指导。然而，仅就其对当代巴黎都市发展提出的问题以及在学界乃至民众间引发的讨论，就已经是一件意义非凡的事情，因为这些问题不只是属于巴黎地区，也是所有当代都市所共同面对并需要认真思考的。

参考文献

- [1] Ascher F. La société hypermoderne, ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs, La Tour-d'Aigues: l' Aube, 2005.
- [2] Fourcaut A, Bellanger E, Flonneau M. Paris / Banlieues, conflits et solidarités, Creaphis éditions, 2007.
- [3] Gulli F, Offner J M. Paris, Métropole hors les murs, Aménager et gouverner un Grand Paris. Paris: Presses de Sciences Po, 2008.
- [4] Merlin P, Choay F. Dictionnaire de l' urbanisme et de l' aménagement. Paris: Presses Universitaires de France, 2009.
- [5] Offner J M. Le Grand Paris, Aubervilliers: La documentation française, 2007.
- [6] Saint-Julien TH, Le Goix R. La métropole parisienne, Centralités, inégalités, proximités. Paris: Éditions Belin, 2007.

① 参见 Massey D B. For Space[M]. London: Sage, 2005.