

# 巴黎塞纳河左岸地区改造规划与建设

Paris: Reconversion of Left Bank

任国岩

**摘要:** 为平衡巴黎城市东西部的发展,自20世纪80年代,巴黎市政府就开始了东部塞纳河左岸地区的发展战略研究,经过多年的规划研究和设计竞赛,于1990年始,针对塞纳河左岸地区130公顷的铁路、仓储与工业闲置用地,进行了有步骤的整体改造建设,目标是形成一处文化、教育、办公、居住等多功能融合的富有吸引力和活力的综合片区。而这样大的改造规模,特别是涉及到城市基础设施的改造和建设,在巴黎城区(环线以内)是比较罕见的,也使这片“巴黎目前最大的建筑工地”备受各方瞩目。

**Abstract:** Since 1980s, the Paris City Council and APUR(the City Planning Office) began the research for the reconversion of the left bank. This work reflects the strategy to redevelop the east part of Paris, has been undertaken over 10 years. From 1990, the strategy began to break, aimed at a new business district, a residential area, plus a complete overhaul and a traffic pole. Now it is the biggest building site in French.

作者:任国岩,厦门市规划局,高级规划师。  
melanie7770@hotmail.com

## 1 规划背景

巴黎塞纳河左岸规划基地位于巴黎13区,即巴黎东部塞纳河南岸地区(巴黎俗称左岸)。从历史来看,在19世纪,巴黎东部沿塞纳河两岸地区工业化程度就比较发达。自19世纪中叶始,奥斯特里茨(Austerlitz)火车站和托尔比亚克(Tolbiac)火车站综合楼建成,整个左岸地区逐渐成为铁路、工厂、仓储用地。在火车站西侧,一个植被茂密的公园——巴黎植物园与之形成了强烈的对比(见图1)。

二次大战后,这一地段开始逐渐衰落,原因有两个:一个是工业的现代化发展促使传统工业的衰落;一个是法国国营铁路公司针对私有铁路的合理化组合和现代化建设,这两方面原因的综合作用使奥斯特里茨火车站周边的这片用地成为工业废弃地。同时,由于巴黎在战后近半个世纪的发展中,绝大部分政府金融机构均设在城市西半部,政治经济活动太偏于西部巴黎,也造成巴黎东西部的不均衡发

展。巴黎东部包括左岸地区在内,长期存在着住房条件差、商业萧条、人口老龄化等问题。

1973年,巴黎市政府委托巴黎城市规划院(L'APUR)对巴黎东部进行总体改造规划的研究,1983年制订了巴黎东部改造规划。与此同时,为平衡巴黎东西部的发



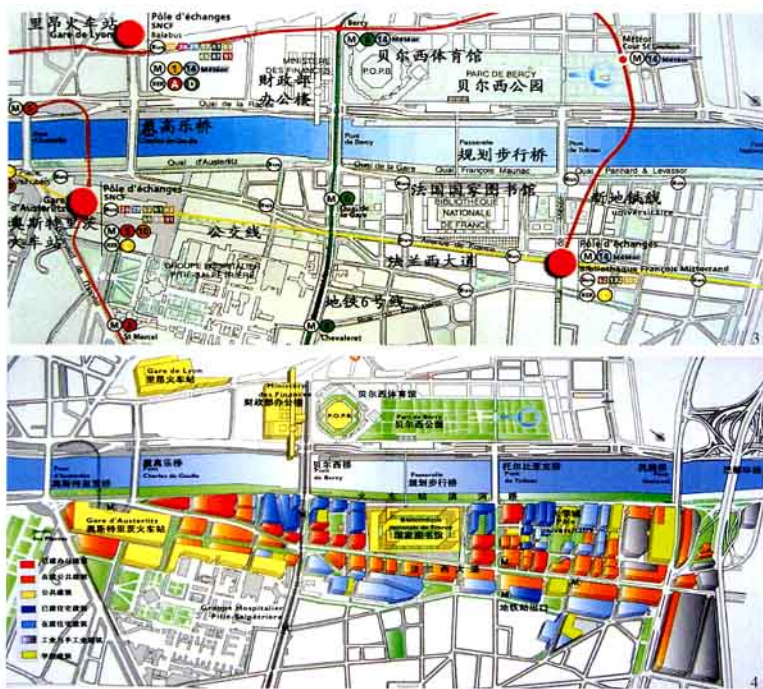
展,在20世纪80年代的大型城市建设工程项目中,财政部就选定了巴黎东部贝尔西(Bercy)地区一个临塞纳河的地段为新建办公楼之用。1989年,法国国家图书馆项目也选址在东部塞纳河左岸,这些项目的建设,都有平衡城市东西部发展的用意。促成了巴黎东部规划的陆续实施和左岸规划项目的建设。

巴黎东部改造规划覆盖了从右岸到左岸250多公顷的用地,还包括新建一条穿越13区并联系到历史核心区的地铁线(即14号地铁线,从国家图书馆经贝尔西公园、里昂火车站到中央商场)。巴黎东部一系列改造规划的最大特征是充分利用工厂企业搬迁之后留下的闲置用地,特别是废弃的铁路用地(见图2)。

## 2 巴黎左岸规划项目概况

关于东部塞纳河左岸较早的规划研究开始于1980年代初,当时是为了世界博览会和奥运会的举行而编制的,虽然未能实现,但这一规划挖掘了这个地区的用地潜力,促成了法国国家铁路公司接受了改造方案,让出13公顷托尔比亚克火车站用地作为城市发展建设之用。1987年,巴黎城市规划院开展对左岸地区协调发展的研究。1988~1989年,政府决定在该区建设法国国家图书馆,接着又决定建设新的地铁线路,并加强了该区奥斯特里茨火车站的交通运行能力,这一系列决策,强化了该地区的重要性。1990年,政府开始着手制定巴黎左岸改造规划(该项目最初命名为:“塞纳河左岸”后更名为:“巴黎左岸”)。这是一个旨在平衡巴黎东西部发展的宏伟蓝图。

巴黎城市规划院关于巴黎左岸的改造规划总体方案,于1990—1991年得到市政府的批准,规划总体思路就是在奥斯特里茨火车站和托尔比亚克火车站之间的工业与铁路废弃用地中,进行有步骤的整体改造建设,形成一处文化、教育、办公、居住等多功能融合的富有吸引力和活力的综合片区。为此,巴黎制定了左岸协议开发区(即ZAC<sup>[1]</sup>),该区覆盖了130公顷的用地,



约占巴黎13区用地的1/5,用地呈三角形,一边沿塞纳河展开,边长约3公里。虽然铁路编组站割断了城市的联系,使该区在城市空间形态上犹如一个断裂带,它也为地段的改造提供了一定的优势条件:方便的公共交通、道路网络,还包括新建的地铁线和RER线路,而奥斯特里茨火车站和里昂火车站作为两个大的铁路枢纽更强化了这一优势(见图3)。

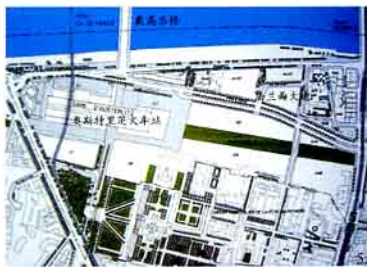
二战后,巴黎的城市规划政策对其历史核心区的建设有严格的控制规定,特别是针对大型住宅和办公楼的建设。所以,拉德方斯商务办公综合区是选址在城市环线以外。但是巴黎的城市规划政策几十年来也有过摇摆不定的时候,关于中心区的高度限制就一度调整过,体现了城市经济发展对规划政策带来的冲击。但是,不管怎样,在巴黎中心城(指环线以内)建设新的住宅区和办公楼还是少见的,虽然达到了保护历史风貌的目的,但是人们也开始担心城市缺乏便利和充裕的设施条件,不能

满足那些跨国公司驻扎巴黎市中心的要求,若那些资本雄厚的国际性大公司离开巴黎而选择欧洲其他城市将是巴黎极大的损失。出于活跃城市经济活力和现代化发展的考虑,巴黎对于左岸地区的规划控制指标进行了调整,放宽了建筑高度、建筑密度的要求,为未来大型办公楼、大学区、住宅区的建设需求提供了较大的余地和可能性。

## 3 规划主要内容

整体改造规划包括90万平方米的办公楼,可提供6万个就业岗位;52万平方米的住宅(住宅项目既包括舒适豪华的套型,也包括社会住宅);同时,还包括22万平方米的现代工业及传统手工业建筑、13万平方米的公共建筑(不含国家图书馆)、20万平方米的大学以及17500平方米的河港建设。此外,公共休闲空间占地不少于30万平方米(见图4)。

整个项目由巴黎左岸开发公司(SEMEPA<sup>[2]</sup>)负责开发,总体规划由巴黎



城市规划院 (L'APUR) 负责制订。左岸规划分为3个组成部分, 分别进行规划设计竞赛, 包括基地西侧奥斯特里茨火车站区、中部托尔比亚克区, 即国家图书馆其周边街区, 以及东侧玛思纳区。三个分区规划在总体规划的指导下, 分别围绕各自的核心项目(奥斯特里茨火车站、国家图书馆、巴黎面粉厂老厂房)而组织起来, 并有各自不同的发展方向:

#### (1) 奥斯特里茨区 (见图5)

包括奥斯特里茨火车站 (见图6)、车站周边商务办公区 (在建, 见图7), 规划设计师为克里斯蒂安·德维耶。建筑师充分利用了基地的地形特点, 利用基地与塞纳河岸之间的高差, 在建筑群体之间设置了多处朝向塞纳河的不同标高的广场与坡道, 形成了丰富的室外空间。

对奥斯特里茨火车站进行全面修复和内部功能的清理, 将内部加建的商业店面迁至火车站北侧, 恢复历史建筑的原貌。

同时规划将铁路编组站大部分覆盖, 高架面上建设道路、办公楼、广场, 沟通了塞纳河畔与基地内侧城市用地之间的联系, 也取得了在城市空间形态上的连续。

#### (2) 托尔比亚克区 (见图8)

即国家图书馆及其周边街区, 包括国家图书馆东、西两个居住街坊 (已建), 规划设计师为罗兰·施维德。

国家图书馆是由法国建筑师多米尼克·

贝鲁尔于1989年的设计中标项目, 1995年竣工, 是密特朗总统任期内最后一个大型公共建筑工程 (见图9)。图书馆主体是4幢呈打开的书本状的塔楼, 围合在一个巨大的基座上, 内部设置了一个大型的下沉花园。图书馆的基座上是一个宽大的人行广场, 通过大台阶向塞纳河与周边街区开放。巨大的建筑体量和不寻常的造型使国家图书馆成为左岸地区的标志建筑。

在图书馆的东、西侧, 围绕中心花园而组织了两个居住街坊, 中心花园内植被茂密, 活动设施齐全, 还设置了社区小教堂。沿住宅底层设置商业店面、幼儿园等配套服务设施 (见图10~11)。

住宅建筑设计极为现代: 添加了变化丰富的阳台、屋顶平台, 墙面的图案与色彩组合也非常生动: 玻璃墙上由建筑师选择的图案与书法在白天和夜里分别显现出不同的光影效果, 行走在街区中, 犹如置身于室外画廊。

#### (3) 玛思纳区 (Masséna, 见图12)

位于国家图书馆东侧, 在建。包括将传统工业厂房巴黎面粉厂 (见图13) 改造后安置地方大学以及其他商业、住宅、学校等项目。规划设计师为克里斯蒂安·德·包赞巴克, 这位著名的法国建筑师在1995~1996年的规划设计竞赛中折桂, 他的中标方案体现了他对传统城市肌理的理解和现代城市规划模式的探索: 狭窄的街





道、围合的街坊、私密的内院以及建筑高度的序列变化(沿河逐渐降低)、开敞的公共绿地、丰富的建筑立面造型等多种元素相互融合(见图14)。

规划充分保留了基地内原有的传统工业建筑,如巴黎面粉厂厂房,并将其改造为巴黎七大教学楼,建筑前面保留一定面积的开放绿地,围绕公共绿地组织其他公共建筑。

#### 4 城市基础设施

左岸改造规划最大的特征就是城市基础设施得到了突出强调和充分利用:

(1) 戴高乐桥——1997年竣工,与现有的桥梁共同加强了塞纳河南北两个火车站(里昂火车站和奥斯特里茨火车站)之间的交通联系(见图15)。

(2) METEOR 地铁线——在建,新的地铁线路,目前局部线路(地铁14号线)已经投入使用,联系国家图书馆、贝尔西公园至历史核心区中央商场,它与该区的地面公交系统,极大地方便了人们的出行(见图3)。

(3) 法兰西大道——在建,设计师为保罗·安德鲁。这条新的城市主干道高架在铁路编组线上,并向东南方一直延续,至市郊地区,从而在巴黎城市空间形态上,又增加了一条东南向的空间发展轴线。法兰西大道断面宽40米,设计中汲取了巴黎林荫道的传统,规划了宽的人行道、路边行道树或

中央绿化分隔带,自行车道、公交站点、地下通风孔、路边绿化及座椅等均同时设计和施工,显示了规划设计的整体性(见图16)。

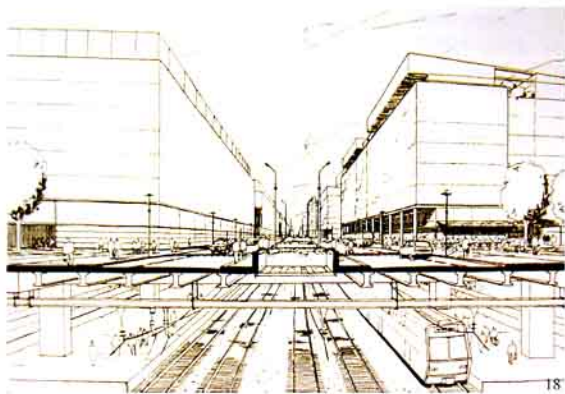
(4) 塞纳河岸——在建,河岸设计分成两个高差,濒临水面的河岸为步行道,标高较低,亲水性好,即方便了人们的休闲活动,也兼顾了水上游乐设施的停泊和游人的使用。靠内侧是机动车道,地势高出步行河岸。

(5) 塞纳河步行桥——待建,联系河右岸的贝尔西公园和左岸的国家图书馆大平台,是两个大型城市公共活动空间之间的纽带,优美的造型设计,将为塞纳河畔增添一道优美的景观(见图17)。

#### 5 结语

在巴黎城市规划院的总体规划方案的基础上,巴黎左岸规划及建筑设计是通过设计竞赛产生的。规划部分是将基地分成三片,分别进行规划设计招标,市政道路桥梁等也是通过设计竞赛产生的,如法兰西大道就是由建筑师保罗·安德鲁赢得了设计资格。这种整体规划分项招标的设计竞赛制度保证了规划设计的高质量和整体性,也适应协议开发区分片的开发方式。当然,在整个项目进行过程中,规划师建筑师们不断进行着相互沟通与协商,这种协商有时是强制性的,以确保总体规划的实施。





从城市规划设计角度，巴黎左岸规划力求尊重巴黎的历史传统，延续原有的城市肌理：

(1) 对奥斯特里茨火车站进行全面修复和内部功能的清理。保护和改造基地内原有的传统工业建筑，如将巴黎面粉厂改造为大学教学区，赋予历史建筑新的使用功能。

(2) 在居住街坊的规划中，通过狭长的街道、四面围合式的住宅组团布局、多层过街楼、活动设施齐全的街坊内部院落，延续着巴黎传统街坊的特色。

(3) 铁路编组站割断城市的联系，使该区在空间形态上成为城市的断裂带，割裂了两侧的联系。规划将铁路编组站全部覆盖，高架面上建设道路、办公楼、广场，沟通了塞纳河畔与基地内侧城市用地之间的联系，也取得了在城市空间形态上的连续（见图18）。

同时，规划又十分注重街区的现代化建设，从国家图书馆、办公楼、住宅楼到社区内小教堂，无论在丰富的建筑造型上还是新颖的建筑立面材料上，都是极具现代感的设计作品，它们共同形成了一个生机勃勃的面向21世纪的巴黎新区；而国家图书馆超大尺度的公共平台和台阶、风格简洁的社区教堂、全玻璃外墙的电影院、街坊内的公共绿地、从幼儿园到大学一系列教育设施、住宅底层商店等，都补充和完善了

该区的公共配套设施与公共活动空间；同时，法兰西大道、戴高乐桥、塞纳河步行桥、METEOR地铁线等城市交通设施的建设，又极大地方便了居民的各种方式的出行，并以它们崭新的形态，塑造着传统与现代相融合的生活方式。

整个项目预计在2005年才能完成。目前，大部分项目正在按计划实施中，左岸地区因此被称为“巴黎最大的工地”，也成为规划建筑界关注的焦点。从已建并投入使用的两个居住街坊看，住宅都已经全部售出，而周边在建建筑的房价也在不断提高，从侧面说明了该项目在一定程度上取得了成功。我们期待巴黎左岸改造项目全部竣工后，以它的独特魅力，与传统的巴黎奥斯曼街道空间一起，成为巴黎不可或缺的一个组成部分，印证这座历史城市时代发展的轨迹。

#### 注释

[1] 协议开发区，即ZAC (Zone D' Aménagement Concerté)，代表了土地私有制度下的一种开发方式。由国家企业或团体进行组织，由不同开发商参与的对成片地区的开发。它是通过委托城市规划设计部门制订专门的针对该区的土地利用规划，以保证公众利益为原则，从而使开发规划控制在此框架内进行。法国对成片地区的改造和开发都是通过ZAC的方式来完成的。一般是由国家完成对土地的收购，再由不同的公共或私人开发商对其中的各个地块进行各自开发，但必须是在ZAC的指导下进行，位于城市重要地段的ZAC，通常由市政府组织规划设计竞赛。

[2] 巴黎左岸综合经济发展公司，即SEMPEA (Société D'Economie Mixte D'Aménagement Paris Rive Gauche)。所谓综合经济公司 (SEM, Société D'Economie Mixte)，是指为配合某个城市开发项目的实施而成立的经济实体，一方面以私人机构的身份参与市场运作，另一方面又以公共机构的身份承担由城市赋予的公共义务，同时具有公共和私人的性质，参与从立项到实施的全过程，主要负责项目的建设和管理。除了本文提到的巴黎左岸综合经济公司SEMEST、巴黎15区综合经济公司SEMEA 15等。

#### 参考文献

巴黎城市规划院 (L'APUR). Paris Projet, No.29, 1990.  
KENNETH POWELL. La Ville De Demain, 2000.  
Ministere De L'Equipement. Projets Urbains En France, 2002.  
Ministere De L'Equipement. Projet Urbain, No.20, Mai,2000.