

# 浅析巴黎都市圈发展阶段与规划历程

石芳铭

(中国城市规划设计研究院深圳分院 广东深圳 518040)

**【摘要】**本文初步界定了巴黎都市圈的范围,梳理回顾了自1900年以来巴黎都市圈的发展阶段。另外,简要介绍了每一阶段的巴黎都市圈在城市建设上所面临的主要问题,以及为了解决这些问题,政府所颁布的规划法令或编制的规划文件。

**【关键词】**巴黎都市圈 巴黎大区 法兰西岛地区 发展阶段 规划历程

## 1 巴黎都市圈的范围界定

巴黎城市的辐射能力覆盖了几近整个巴黎盆地,但是由于巴黎城市的高度集聚性,实际上巴黎盆地外围地区与巴黎城市的联系相对较弱。在规划政策方面,巴黎盆地区域的两次规划并未获得实质性的意义和作用。与此形成鲜明对比的是,法兰西岛地区这一行政区划,一直是各类规划政策、行政管理的实质边界,历次规划政策的实施形成了今天法兰西岛地区的空间结构和交通体系。

因此,巴黎都市圈的范围应该大约等同于法兰西岛行政范围,亦称巴黎大区。

## 2 巴黎都市圈发展历史

### (1) 内城发展时期(1900年以前)

在19世纪50年代以前,巴黎城市发展缓慢。这之后,大量农村人口开始迁入城市,持续接近半个世纪。由于巴黎城内拥挤不堪,1853年,巴黎所在的塞纳行政区时任行政长官奥斯曼对巴黎进行大规模的城市改造,形成了今天巴黎中心区的城市面貌的基础。

### (2) 郊区化初期(1900年-1945年)

巴黎地区的集聚从二十世纪初开始,伴随着房屋建设以及铁路与高速公路的建设而发展。直至1930年代,巴黎市区人口保持稳定,但郊区人口从1906年的70多万增长到300万,巴黎大区人口达到600万。城市发展面临危机,在此背景下,区域规划的概念诞生。

1932年5月,法国颁布法令成立巴黎大区,提出城市规划法介绍大区规划的理念。1934年,内政部部长收到了一份名为PROST的土地利用规划框架,力图建立一个合理的巴黎大区。该规划促使了1939年巴黎大区发展规划(PARP)的诞生——这是一种土地规划的工具,该文件于1939年6月22日生效<sup>[1]</sup>。该规划目的是改善巴黎城市中心区拥挤的状况,避免乱序开发,有计划的建设市政基础设施,改善卫生条件和市容,保护名胜古迹,为公民的生活创造更好的条件。

但是随着第二次世界大战爆发,开发和规划方案都不得被搁置下来。

### (3) 郊区化快速发展时期(1945-1980s)

二战之后,法国进入“光辉三十年”:人口和经济迅速增长,工业政治实行,大量非洲移民进入法国。在这个阶段里,由于巴黎城市的快速蔓延,正式跨入新城建设和大区快铁、高速公路快速建设时期。

1950年首次更新了之前的PARP规划,重点强调郊区稠密化,同时主张兴建自主生活区。1956年,规划再次更新,主要强调都市区向外省疏散功能,特别是工业的疏散;强调郊区建设大规模集合住宅。

1958年,戴高乐将军要求起草巴黎大区开发和总体组织计划(PADOG),该计划实际上是1956年的PARP规划的顶点。其目标为治理臃肿的巴黎,通过限定城市化区域限制巴黎都市区的扩张。创新计划包括对公路、铁路的投资,建设以拉德芳斯为代表的新的城市中心区(类似未来的新城),并且继续建设大型集合住宅。

PADOG规划并没有充分考虑人口的增长、经济的扩张以及乡村耕作方式改变带来的城市乡村比例变化<sup>[2]</sup>。因此,新成立的巴黎大区规划设计研究院(AURP)继续工作,在1965年编制出新的总体规划SDAURP,把重点放在了新城开发及其位置选择上,提出建设8个新城,260公里的大区快铁网和900公里高速公路。1965年,规划文本提交后,在技术人员、政府部门及社会各领域

引起广泛讨论。经过两年讨论,重启规划修订工作,新的规划于1975年提交,1976年通过。同年,法兰西岛行政区正式成立,修订的SDAURP更名为SDAURIF,也就是说“巴黎大区”的名称变成了“法兰西岛大区”,大区范围明显扩大,该文件成为后续城市规划与开发的指导性文件。不过,规划依然延续了1965年规划的主要目标,即新城(数目有所缩减)和新的基础设施建设。

### (4) 优化发展时期(1980s-至今)

从70年代末期,法国的经济发展减缓,巴黎新城和大规模城市建设落下帷幕。相应地,80年代以后,国家政策出现新的转变,1983年地方分权,中央政府将很多职责移交给地方政府,特别是城市规划、用地安排和基础设施建设方面的职能。还有市镇联合等政策,国家向其他大城市的产业、城市建设等倾斜,巴黎一极独大的局面有所改变。

同时,随着全球巨型城市区的出现,全球城市竞争日益激烈。“城市项目”成为城市建设的重要方式。城市建设重点重新转向城市中心,同时对城市核心地区的交通政策进一步发展完善,为应对新的环境挑战,近年来巴黎非常重视对小汽车交通进行限制,并积极发展公共交通和非机动车。

在此背景下,1994年,法兰西岛地区总体规划(SDRIF)编制完成<sup>[2]</sup>。其目标是保证巴黎对欧洲的辐射能力,以及巴黎大区的国际化竞争实力,纠正土地利用的分散,保护自然环境。创新性的计划包括,坚持并加强巴黎多中心的发展布局,建设以轨道为核心的公共交通发展绿带。

随着京都议定书的签订以及全球化的发展,2008年再次修订了法兰西岛地区总体规划,该规划是以公共交通为导向的地区发展结构规划。目标依然是延续法兰西岛地区的辐射能力,回应并应对突变和危机,促进社会和土地的平等。同时,规划创新包括在公共交通上的巨大投资,保护自然环境。

2012年,法兰西岛地区人口达到1150万人,在经历了世界经济危机后,面临都市圈整体治理的组织工作。2013年推出了法兰西岛2030战略规划,这次规划可以视为巴黎都市圈的可持续发展规划<sup>[3]</sup>。其目标是伴随着社会和经济转化,如何加强法兰西岛地区的吸引力,回应环境突变,并且作为团结法兰西岛地区的统一行动指南出台。规划确认了对公共交通的持续投资,并且强调城市范围内的开发强度和集聚性。在此规划的指导下,在交通规划方面,2014年提出的法兰西岛交通出行规划,力求在出行需求、环境保护和市民健康之间达成可持续的平衡。

## 3 结语

巴黎都市圈的形成始于20世纪初期,伴随着交通方式的发展,尤其是火车和地铁而快速发展。在发展迅速的城市化地区,早期居住区散布、缺乏良好的公共空间,人和自然环境被蓬勃发展的工业直接影响。让市民生存环境日趋恶劣的城市化,直接催生了现代城市规划。其规划治理主要通过两种手段:一是建设许可,二是空间规划。

逐渐地,巴黎地区的规划在公众力量的推动下,从简单的分区控制向真正的土地利用公共政策发展,以应对经济、政治和文化的巨变。

规划的意义在于在长远发展的视野下保障公共利益,即土地用于公共项目实施的合理安排。然而,这种安排并不构成对本地建设项目的阻碍,而是基于更加广阔的视野、长远目标的清晰定位。

1932年的规划,标志着巴黎地区系列规划的开始。随后的每次规划都在回应前一时期城市发展所带来的新挑战,致力于土地利用的结构、大型基础设施的实施等作出合理布局。

## 参考文献:

[1] 华揽洪,法兰西岛(巴黎大区)及其新城镇区域规划31号工作报告[J],建筑创作,2013.04

[2] 曾刚 王琛,巴黎地区的发展与规划[J],国外城市规划,2004,Vol.19, No.5

[3] 陈洋,巴黎大区2030战略规划解读[J],上海经济,2015.08