

# **“La valse à mille temps”:**

**esplorare nuove frontiere dell’abitare temporaneo**

**explorer les nouvelles frontières de la vie temporaire**



Politecnico di Torino

Laurea magistrale in Architettura Costruzione città

A.A. 2018-2019

Relatore: Manfredo Nicolis di Robilant

Candidata: Maria Elena Ferraresi







## **“La valse à mille temps”:**

**esplorare nuove frontiere  
dell’abitare temporaneo**

**explorer les nouvelles frontières  
de la vie temporaire**

Politecnico di Torino

Laurea magistrale in Architettura Costruzione città

A.A. 2018-2019

Relatore: **Manfredo Nicolis di Robilant**

Candidata: **Maria Elena Ferraresi**

Polytechnic de Turin

Projet de fin d’étude en “Architettura Costruzione città”

A.A. 2018-2019

Professeur: **Manfredo Nicolis di Robilant**

Candidate: **Maria Elena Ferraresi**



*Alla mia strepitosa famiglia*  
*À ma famille merveilleuse*



# indice

## 1. introduzione

\_ origine della tematica p. 13

\_ il duplice obiettivo p. 15

## 2. abitare temporaneo

\_ condivisione dell'abitare e temporaneità p. 19

\_ le diverse forme di abitare temporaneo p. 25  
a Lione

## 3. lione città fluviale

\_ Saône: storia / usi p. 31

\_ il lungofiume e la Confluence: p. 47  
trasformazione in atto

\_ gli obiettivi della Charte de Partenariat p. 61

\_ abitazioni inconsuete: le péniches p. 67

## 4. progetto

\_ "la valse à mille temps": p. 85  
nuove frontiere per l'abitare temporaneo

\_ l'ormeggio / le piazze / il ponte p. 89

\_ l'abitazione tipo p. 111

**conclusioni** p. 127

**bibliografia** p. 129

**ringraziamenti** p. 131

# sommaire

## 1. introduction

\_ l'origin du sujet p. 13

\_ l'objectif double p. 15

## 2. habiter temporaire

\_ partage de l'habiter et temporarité p. 19

\_ les différentes formes de vivre temporaire p. 25  
à Lyon

## 3. lyon ville fluviale

\_ Saône: histoire / usages p. 31

\_ les quais et la Confluence: p. 47  
une mutation en cours

\_ les objectifs de la Charte de Partenariat p. 61

\_ habitations inhabituelles \_ les péniches p. 67

## 4. le projet

\_ "la valse à mille temps": p. 85  
nouvelles frontières de la vie temporaire

\_ le mouillage / les places / le pont p. 89

\_ l'habitation type p. 111

**conclusions** p. 127

**bibliographie** p. 129

**remerciements** p. 131



# **1. introduzione**

**introduction**



## origine della tematica

Lo stimolo di approfondire il tema dell'abitare temporaneo oggi, sorge da diverse esperienze che hanno accompagnato la mia formazione personale di questi ultimi anni.

Una delle tappe che mi hanno spinto a scegliere questo come soggetto della mia tesi è stato l'Atelier di Progettazione "Architettura e Spazio Urbano" svolto al primo anno del Corso di Laurea Magistrale in Architettura Costruzione e Città al Politecnico di Torino con i professori Manfredo Nicolis Di Robilant (docente di composizione), Fabrizio Paone (docente di urbanistica), Elena Piera Montacchini (docente di tecnologia dell'architettura) e Chiara Lucchini (docente di paesaggio). L'obiettivo del corso è stato quello di ripensare il ruolo delle strutture ricettive temporanee (ostelli, alberghi, bed&breakfast). Con il successo di Airbnb e in generale del modello delle *sharing economies* legate all'abitare provvisorio, il ruolo di ostelli e alberghi ha assunto un valore differente ed è entrato in crisi il loro sistema. Lo studio è stato condotto a partire da un isolato militare, la caserma De Sonnaz, situato nel centro di Torino in un'area di edificazione borghese poco distante dalla stazione di Porta Susa. Il percorso che abbiamo seguito noi studenti a mio avviso è stato molto interessante per la tematica accattivante che ci ha coinvolti fin

## l'origine du sujet

Le stimulus pour approfondir le sujet de la vie temporaire aujourd'hui, vient de différentes expériences qui m'ont accompagné au cours de ma formation personnelle ces dernières années.

Une des étapes qui m'ont amené à choisir ce sujet comme sujet de mon projet de fin d'étude a été l'Atelier de Design "Architecture et Espace Urbain" qui s'est tenu pendant la première année du Master en Architecture, Construction et Ville à l'Ecole Polytechnique de Turin avec les Professeurs Manfredo Nicolis Di Robilant (Professeur de Composition), Fabrizio Paone (Professeur d'Urbanisme), Elena Piera Montacchini (Professeur de Technologie Architecturale) et Chiara Lucchini (Professeur de Paysage). L'objectif du cours était de repenser le rôle de l'hébergement temporaire (auberges, hôtels, chambres d'hôtes). Avec le succès d'Airbnb et en général du modèle de partage des économies liées au logement temporaire, le rôle des auberges et des hôtels a pris une valeur moindre causant la crise de leur système. Le travail a été réalisé à partir d'un complexe militaire, la caserne De Sonnaz, située dans le centre-ville de Turin dans une zone de construction de classe moyenne pas loin de la gare de Porta Susa. À mon avis, le parcours que nous avons suivi en tant qu'étudiants a été très intéressant en raison du thème captivant qui nous a impliqué depuis le début et de la possibilité

da subito e per la possibilità di avere un confronto multidisciplinare con personalità di altre università. Ciascun gruppo di studenti, affiancato dall'equipe di professori, ha ripensato la residenza temporanea e il risultato è stato una produzione di progetti molto diversi tra loro. Questo è stato dunque il mio primo approccio al tema dell'abitare temporaneo.

Altro stimolo è venuto dal mio ultimo anno di Corso di Laurea. Grazie alla possibilità dell'Erasmus di dieci mesi a Lione, ho avuto l'opportunità di osservare con attenzione le dinamiche di questa città. Da un lato studiare la conformazione e la sua storia, fare esperienza di ciò che la città offre e comprendere invece quali sono le esigenze a cui Lione può dare una sua risposta. Dall'altro, ciò che mi ha affascinato è stato vedere i diversi modi di abitare temporaneo che si declinano nella realtà di questa città. È stato proprio questo che ha scaturito maggiormente il mio interesse nel voler esplorare tale tematica.

d'avoir une comparaison multidisciplinaire avec des personnalités d'autres universités. Chaque groupe d'étudiants, avec l'équipe de professeurs, a repensé la résidence temporaire et le résultat a été une production de projets très différents. C'était la première fois que j'abordais la question de l'habiter temporaire.

Un autre stimulus est venu de ma dernière année d'études. Grâce à la possibilité d'un Erasmus de dix mois à Lyon, j'ai eu l'occasion d'observer attentivement la dynamique de cette ville. D'une part, étudier la conformation et son histoire, expérimenter ce que la ville offre et comprendre plutôt quels sont les besoins auxquels Lyon peut apporter une réponse. D'autre part, ce qui m'a fasciné, c'était de voir les différents modes de vie temporaires qui se déclinent dans la réalité de cette ville. C'est précisément ça qui m'a poussé à vouloir explorer avec un plus grand intérêt cette question.

## il duplice obiettivo

L'obiettivo di questo lavoro è dunque l'esplorazione di nuove forme dell'abitare temporaneo nella città di Lione. A partire dalla volontà di potenziare il lungofiume e le opportunità che i corsi d'acqua offrono, sono state scelte le péniches modello Freycinet come prototipo per lo studio delle diverse possibilità che l'abitare temporaneo offre. Con la definizione di "abitare temporaneo" si intendono non solo le strutture ricettive temporanee legate al turismo (alberghi e ostelli) ma anche tutte quelle forme di vivere temporaneo legate alla condivisione di spazi ed esperienze che stanno sorgendo in seguito alla trasformazione del *modus vivendi* contemporaneo. Nel fare ciò una particolare importanza è stata data alle esigenze attuali della città. Se dunque l'esplorazione di nuove forme dell'abitare temporaneo sembra essere l'obiettivo principale, questo diventa in realtà anche il mezzo per rispondere a specifiche necessità della città contemporanea e più in particolare alla vocazione che il lungofiume riveste per Lione, "la città fluviale francese maggiormente caratterizzata dalla presenza dell'acqua" (Rossiaud, 2013 p.8).

## l'objectif double

L'objectif de ce travail est donc d'explorer de nouvelles formes d'habitat temporaire dans la ville de Lyon. Partant de la volonté de renforcer les berges et des opportunités offertes par les voies navigables, les péniches modèle Freycinet ont été choisies comme prototypes pour l'étude des différentes possibilités que le logement temporaire offre. La définition de "logement temporaire" ne s'agit pas seulement des structures d'hébergement temporaire liées au tourisme (hôtels et auberges), mais aussi des toutes les formes de logement temporaire liées au partage des espaces et des expériences qui résultent de la transformation du *modus vivendi* contemporain.

Ce faisant, une importance particulière a été accordée aux besoins actuels de la ville. Si, par conséquent, l'exploration de nouvelles formes de vie temporaire semble être l'objectif principal, cela devient en fait le moyen de répondre aux besoins spécifiques de la ville contemporaine et plus spécifiquement à la vocation que les rives ont pour Lyon, "la ville fluviale française la plus marquée par la présence de l'eau" (Rossiaud, 2013 p.8).



**2. abitare temporaneo**

habiter temporaire



## condivisione dell'abitare e temporaneità

L'esperienza di Lione mi ha anche permesso di avviare un breve lavoro di ricerca guidato dalla professoressa e architetto Jana Revedin, visiting professor alla Scuola di Architettura di Lione. L'analisi portata avanti si è focalizzata sulle *sharing economies* per il turismo e più in generale quelle legate al soggiorno temporaneo. Il punto di partenza è stato lo studio di queste nuove forme di condivisione, l'obiettivo è stato quello di individuare la declinazione delle tipologie architettoniche a partire dalle diverse categorie di *sharing economies*.

Le crisi finanziarie, sociali, ambientali e politiche di questo ultimo decennio e l'uso di Internet, hanno portato a un ribaltamento delle nostre abitudini quotidiane: modi differenti di informarsi, di lavorare, di acquistare e di creare influenzano il nostro approccio al consumo, alla produzione, alla collaborazione e alla gestione.

Per quanto riguarda la sfera legata al consumo, Internet ha rimesso in discussione i mezzi di consumo tradizionali e gioca un doppio ruolo: permette a ciascuno di ottimizzare l'uso dei beni che possiede o di condividere le proprie conoscenze aprendo possibilità inaspettate. Come scrive Anne-Sophie Novel in « *La vie share\_Mode d'emploi\_Consommation, partage et modes de vie collaboratifs* », «Partout, le pouvoir citoyen se

## partage de la vie et temporarité

L'expérience lyonnaise m'a également permis de démarrer un projet de recherche mené par le professeure et architecte Jana Revedin, visiting professor à l'Ecole d'Architecture de Lyon. L'analyse réalisée s'est concentrée sur les *sharing economies* pour le tourisme et plus généralement celles liées au séjour temporaire. Le point de départ a été l'étude de ces nouvelles formes de partage, l'objectif a été d'identifier la déclinaison des types architecturaux des catégories différentes de *sharing economies*.

Les crises financière, sociale, environnementale et politique de la dernière décennie et l'utilisation d'Internet, ont conduit à un renversement de nos habitudes quotidiennes : différentes façons de s'informer, de travailler, d'acheter et de créer influencent notre approche de la consommation, de la production, de la collaboration et de la gestion.

Dans le domaine de la consommation, Internet a remis en cause les modes de consommation traditionnels et joue un double rôle : il permet à chacun d'optimiser l'utilisation des biens qu'il possède ou de partager ses connaissances en ouvrant des possibilités inattendues. Comme Anne-Sophie Novel écrit dans « *La vie share\_Mode d'emploi\_Consommation, partage et modes de vie collaboratifs* », «Partout, le pouvoir citoyen

renforce avec la possibilité pour chacun de s'organiser différemment et de peser massivement sur le cours des choses. Il contribue à l'émergence d'une nouvelle force économique et à une « culture du nous » qui ne réinvente pas seulement ce que l'on consomme, mais la manière dont on consomme. On agit alors plus solidairement : derrière nos écrans mais aussi dans la « vraie vie », portés que nous sommes par ce besoin de « refaire société » et de trouver des solutions dans un monde en crise de sens". Assistiamo dunque a una vera e propria Co-rivoluzione.

Facilitando la relazione tra le persone, tale Co-rivoluzione contribuisce allo sviluppo dei legami sociali. Si fonda dunque sulla condivisione. "Il numero dei beni o le conoscenze di cui siamo in possesso ma non forzatamente ci troviamo a utilizzare e che ci permette di generare utile in maniera semplice ed immediata, sono i punti cardine che stanno alla base delle *sharing economies*. Uno degli strumenti fondamentali che permette la diffusione di queste nuove economie è per l'appunto Internet. Dopo l'era dell'informazione, durante la quale le persone hanno scoperto di avere accesso ad un'innomerevole sorgente di dati, e l'era social, che ha favorito la connessione tra persone sul web, siamo giunti ormai alla terza era di Internet, dove le persone si connettono tra loro per condividere beni, esperienze o usi" (Novel, 2013 p.18).

I principi di funzionamento delle *sharing economies* sono stati riassunti da Anne-Sophie Novel in cinque punti: fiducia, semplicità, molteplicità,

se renforce avec la possibilité pour chacun de s'organiser différemment et de peser massivement sur le cours des choses. Il contribue à l'émergence d'une nouvelle force économique et à une « culture du nous » qui ne réinvente pas seulement ce que l'on consomme, mais la manière dont on consomme. On agit alors plus solidairement: derrière nos écrans mais aussi dans la « vraie vie », portés que nous sommes par ce besoin de « refaire société » et de trouver des solutions dans un monde en crise de sens". Donc, on assiste à une véritable Co-révolution.

En facilitant les relations entre les personnes, cette Co-Révolution contribue au développement des liens sociaux. Il est donc basé sur le partage. Le nombre de biens ou de connaissances que nous possédons mais que nous ne sommes pas obligés d'utiliser et qui nous permettent de générer des profits d'une manière simple et immédiate, sont les pierres angulaires des *sharing economies*. Un des outils fondamentaux pour la diffusion de ces nouvelles économies est l'Internet. « Après l'âge de l'information, au cours de laquelle les gens ont découvert qu'ils avaient accès à une source innombrable de données, et l'âge sociale, qui a favorisé la connexion entre les gens sur le Web, nous sommes maintenant arrivés au troisième âge de l'Internet, où les gens se connectent en ligne pour partager des biens, ou des expériences et usages. (Novel, 2013 p.18).

Anne-Sophie Novel a résumé les principes de fonctionnement des *sharing economies* en cinq points : confiance, simplicité, multiplicité, localisation et

localizzazione e spirito comunitario. Gli ultimi due punti, in particolare, sono tra i più importanti. “L’economia della condivisione è un’economia intrinsecamente localizzata e ancorata sulle comunità; la posizione geografica diventa dunque un dato di “geolocalizzazione” necessario come altri criteri sociali o culturali che permettono di definire i contorni di una specifica comunità” (Novel, 2013 p.26). L’ultimo principio, ma non per importanza, concerne lo spirito comunitario: tale caratteristica è fondamentale, anche se non indispensabile, per la scelta di consumo collaborativo; “la sensazione di appartenere a un movimento o a un gruppo è rassicurante, determinante per alcuni consumatori. (...) La sensazione di trovare il proprio spazio, di essere valorizzati e di far parte di un movimento diventa cruciale” (Novel, 2013 p.27).

Ciò su cui ho riflettuto inizialmente sono stati i nuovi modi di condivisione nella sfera del turismo e dell’abitare temporaneo. Come si è trasformato il nostro modo di spostarci ma anche di viaggiare e andare incontro a nuove culture?

Dalla scelta del viaggio, al luogo in cui pernottare fino alle esperienze da fare durante, l’approccio a queste singole azioni è cambiato radicalmente rispetto a tempo fa. “Se prima cercavamo indicazioni per i nostri viaggi consultando guide o carte e passando poi alla ricerca su Internet, oggi ci sono siti che raggruppano consigli o esperienze o che favoriscono la comunicazione tra viaggiatori e persone del luogo per avere maggiori informazioni sulla destinazione di

esprit communautaire. Les deux derniers points, en particulier, sont les plus importants. “L’économie du partage est une économie intrinsèquement localisée et ancrée dans les communautés ; la position géographique devient donc une donnée de “géolocalisation” nécessaire comme d’autres critères sociaux ou culturels qui permettent de définir les contours d’une communauté spécifique” (Novel, 2013 p.26). Le dernier principe, mais pas le moindre, concerne l’esprit communautaire : cette caractéristique est fondamentale, pas indispensable, pour le choix de la consommation collaborative. “La sensation d’appartenir à un mouvement ou un groupe est rassurante, voire déterminante pour certains. (...) La sensation d’avoir sa place, d’être valorisé et de faire partie d’un mouvement est crucial pour eux” (Novel, 2013 p.27).

Les nouvelles formes de partage dans le domaine du tourisme et de l’habitat temporaire c’est ce à quoi j’ai pensé tout d’abord. Comment notre façon de nous déplacer, de voyager et de rencontrer de nouvelles cultures au même temps a-t-elle changé ?

Du choix du voyage, de l’endroit où passer la nuit, aux expériences à faire pendant la journée, l’approche de ces actions individuelles a radicalement changé par rapport à il y a longtemps. “Si auparavant on cherchait des directions pour nos voyages en consultant des guides ou des cartes, puis en effectuant des recherches sur Internet, aujourd’hui il y a des sites qui rassemblent des conseils ou des expériences ou qui encouragent la communication entre les voyageurs et la population locale pour obtenir plus d’informations sur

villeggiatura” (Novel,2013). La propria permanenza in un luogo può rivelarsi infatti molto più arricchente se viene fatta a contatto con la popolazione locale o in un luogo tipico, piuttosto che in un classico hotel o in un *bed&breakfast*. Ciò su cui si basa la consumazione di massa per il turismo, e non solo, è dunque il culto dell'incontro. A partire dagli anni 2000 è infatti stato coniato il termine “turismo creativo” da Greg Richard, professore di Scienze Umane e Comportamentali all'Università di Tilburg. Con “turismo creativo” si designa una forma di turismo nella quale i visitatori esprimono o sviluppano la loro creatività nel luogo di soggiorno, quasi sempre accompagnati da abitanti che dispongono di conoscenze culturali o artistiche. Il turismo creativo può essere inteso come il precursore del “turismo esperienziale”: ciò che conta è la relazione che si stabilisce con il prodotto o il servizio piuttosto che le qualità intrinseche di quest'ultimo (<https://www.theconversation.com>). L'esperienza è dunque vissuta come interazione e come incontro con l'Altro. Un Altro che può arricchire culturalmente e aprire nuovi orizzonti per l'ospite.

E l'incontro è anche ciò che sta alla base delle *sharing economies* legate al lavoro e più in particolare del coworking, termine che designa non solo una tipologia ben definita di spazio ma anche una rete di lavoratori aperti allo scambio di idee. Non a caso la parola d'ordine di una di queste organizzazioni a Parigi, La Mutinerie, è proprio “liberi insieme”. Tra i capisaldi che rendono il coworking tale vi sono le nozioni di comunità, cooperazione, apertura, accessibilità e

la destination de villégiature” (Novel, 2013). Séjourner dans un endroit peut être beaucoup plus enrichissant si on est en contact avec la population locale ou dans un endroit typique, plutôt que dans un hôtel classique ou dans un *bed&breakfast*. La base de la consommation de masse pour le tourisme, et pas seulement, est donc le culte de la rencontre. Depuis les années 2000, le terme “tourisme créatif” a été inventé par Greg Richard, professeur de sciences humaines et de comportement à l'Université de Tilburg. Le “tourisme créatif” est une forme de tourisme dans laquelle les touristes expriment ou développent leur créativité sur le lieu de séjour, presque toujours accompagnés par des habitants ayant des connaissances culturelles ou artistiques. Le tourisme créatif peut être compris comme le précurseur du “tourisme expérientiel” : ce qui compte, c'est la relation établie avec le produit ou le service plutôt que les qualités intrinsèques du produit même (<https://www.theconversation.com>). L'expérience se vit donc comme une interaction et comme une rencontre avec l'Autre. Un Autre qui peut enrichir culturellement et ouvrir des nouveaux horizons pour l'invité.

Et la rencontre est aussi ce qui est à la base des *sharing economies* liées au travail et plus particulièrement au coworking, terme qui ne désigne pas que un type d'espace bien défini, mais aussi un réseau de travailleurs ouverts à l'échange d'idées. Ce n'est pas un hasard si le mot d'ordre d'une de ces organisations à Paris, La Mutinerie, est précisément “libre ensemble”. Parmi les pierres angulaires qui font du coworking une telle approche, on retrouve les notions de communauté, de coopération, d'ouverture,

temporaneità. Ed è soprattutto quest'ultima nozione che permette agli utenti di avere il maggior grado di libertà; la possibilità di condividere lo spazio insieme ad altri utenti senza vincoli di tempo. Si potrebbe dunque ridefinire il coworking come l'azione di abitare temporaneamente e liberamente, insieme.

Le forme che stanno plasmando questa Co-revoluzione sono sempre più numerose e stanno ormai entrando a far parte delle nostre abitudini quotidiane: spazi di lavoro, mezzi di trasporto, abbigliamento, abilità. La condivisione è tra noi.

L'ultima forma di *sharing economy* utile al fine dell'analisi di questo lavoro, è quella legata al tempo libero e al *loisir*. Con lo stesso principio delle Esperienze, da diversi anni vengono organizzate da piccole associazioni o grandi organizzazioni, iniziative per il coinvolgimento di comunità e cittadini il cui obiettivo finale, più che la qualità dell'evento, è la condivisione del momento insieme. La durata di questi eventi condivisi si limita a un periodo molto limitato, al massimo un giorno, e può arrivare a coinvolgere intere comunità di persone.

Dopo aver delineato le principali tipologie, resta dunque da indagare gli spazi che le *sharing economies* nell'ambito dell'abitare temporaneo occupano con un particolare riferimento alla città di Lione.

d'accessibilité et de temporalité. Et c'est surtout cette dernière notion qui permet aux usagers d'avoir le plus grand degré de liberté ; la possibilité de partager l'espace avec d'autres usagers sans contraintes de temps. On pourrait donc redéfinir le coworking comme l'action de vivre temporairement et librement, ensemble.

Les formes qui façonnent cette Co-révolution sont de plus en plus nombreuses et font désormais partie de nos habitudes quotidiennes : espaces de travail, moyens de transport, vêtements, compétences. Le partage est entre nous.

La dernière forme de *sharing economy* utile pour l'analyse de ce travail, est celle liée aux loisirs et au divertissement. Suivant le même principe que les Expériences, des initiatives sont organisées depuis plusieurs années par de petites associations ou de grandes organisations pour impliquer les communautés et les citoyens dont le but ultime est le partage du moment ensemble, plutôt que la qualité de l'événement. La durée de ces événements partagés est limitée à une période très limitée, maximum une journée, et peut même impliquer des communautés entières de personnes.

Après avoir traité les principales typologies, il est donc nécessaire d'étudier les espaces que les économies de partage occupent dans le domaine de l'habitat temporaire, avec une référence particulière à la ville de Lyon.



## le diverse forme di abitare temporaneo a Lione

Nella città di Lione vi sono molteplici forme di abitare temporaneo, diventate ormai abitudine nel vissuto dei cittadini lionesi. Ovviamente il caso di Lione non è da considerarsi come episodio isolato, in quanto molte città europee stanno adottando questo modello.

La città cambia continuamente seguendo le esigenze contemporanee degli utenti. È così che a Lione ad esempio, grazie ad una mappatura del 2017 dello studioso americano Tom Slee, si contano 10409 abitazioni in affitto per periodi limitati (<http://tomslee.net>). Questo incide particolarmente sull'architettura alla piccola e alla grande scala. Diminuiscono le possibilità per gli abitanti alla ricerca di una collocazione, aumenta la concezione dell'abitazione come prodotto commerciale con una conseguente decadenza del concetto di casa e il successo di una vita in transizione. Abitazioni che inizialmente avevano un valore minore sul mercato, vengono invece sopravvalutate. È così che da spazi concepiti come case, diventano un ibrido tra un ufficio, un hotel e un'abitazione. Le persone si adattano dunque alle architetture piuttosto che il contrario.

Basta entrare in alcune abitazioni di questa tipologia per rendersene conto con i propri occhi: il trionfo della standardizzazione a favore dei desideri della

## les différentes formes de vivre temporaire à Lyon

Dans la ville de Lyon, ils existent beaucoup de formes d'habiter temporaire, qui sont devenues une habitude dans la vie des Lyonnais désormais. Le cas de Lyon ne doit pas être considéré comme un épisode isolé évidemment, car de nombreuses villes européennes adoptent aussi ce modèle.

La ville change constamment en fonction des besoins contemporains de ses usagers. à Lyon, par exemple, grâce à une carte de 2017 du chercheur américain Tom Slee, on peut observer qu'il y a 10409 logements à louer à courte durée (<http://tomslee.net>). Cela concerne particulièrement l'architecture à petite et grande échelle. Les possibilités diminuent pour les habitants à la recherche d'un espace pour vivre, la conception de la maison comme produit commercial augmente, avec pour conséquence un déclin du concept de maison et le succès d'une vie en transition. Les maisons qui étaient initialement de moindre valeur sur le marché sont surévaluées. Ainsi, des espaces conçus comme des maisons au début, ils deviennent un hybride entre un bureau, un hôtel et une maison. Les gens s'adaptent donc à l'architecture plutôt que l'inverse.

Il suffit d'entrer dans quelques maisons de ce type pour s'en rendre compte de ses propres yeux : le triomphe de la standardisation en faveur des désirs de la masse, combiné

massa unito alla necessità di segni ben distinguibili che rendono l'esperienza dell'abitare unica. Tuttavia, il successo di questo modello è dato, oltre che dalla comodità del servizio di questa *sharing economy*, anche dalla possibilità di trovare abitazioni temporanee uniche ed originali.

L'esempio delle residenze temporanee si può trasporre anche sui luoghi di lavoro, sempre più concepiti come spazi di condivisione. A Lione ci sono diversi esempi di questo tipo in centro città, dove la maggior parte di questi spazi sono all'altezza del piano stradale e ricoprono la medesima importanza di negozi, caffè o ristoranti. L'elemento caratterizzante è la "vetrina" che oltre a stabilire una relazione visiva con il passante incuriosito, mostra un ambiente accattivante, con ampie zone occupate da grandi tavoli e comode sedie per svolgere al meglio il proprio impiego. Ciò che si vuole esporre non è solo un ambiente di lavoro nel quale si può trovare la giusta concentrazione insieme, ma soprattutto uno spazio creativo che invita a generare continuamente nuove idee. Ciascuno ha la possibilità di occupare la propria postazione pagando una tariffa oraria o giornaliera che permette di usufruire dei servizi presenti (connessione Internet, servizio di ristorazione, locali insonorizzati, ...). I coworking più emblematici sono il Sofffa e La Cordée, presenti in più punti della città, il Rakwé e l'Anticafé, nel II arrondissement.

Gli spazi dedicati invece al *divertissement* e alla condivisione delle cosiddette Esperienze, la maggior parte delle volte non hanno mura che li contengano.

à la nécessité de signes clairement reconnaissables, qui rendent l'expérience de vivre unique. Cependant, le succès de ce modèle est dû pas qu'à la commodité du service de cette *sharing economy*, il est dû aussi à la possibilité de trouver des logements temporaires uniques et originaux.

L'exemple des résidences temporaires peut également être transposé aux lieux de travail, de plus en plus conçus comme des espaces de partage. A Lyon, il y a plusieurs exemples de ce type dans le centre-ville, où la plupart de ces espaces se situent au niveau de la rue et ont la même importance que les magasins, les cafés ou les restaurants. L'élément distinctif est la "vitrine" qui établit une relation visuelle avec le passant curieux et, en plus, montre un environnement attrayant avec des grandes surfaces et occupées par des grandes tables et des chaises confortables pour réaliser au mieux leur utilisation. Ce qu'on veut exposer, c'est pas seulement un environnement de travail dans lequel on peut trouver ensemble la bonne concentration, mais surtout un espace créatif qui invite à générer continuellement de nouvelles idées. Chaque personne a la possibilité d'occuper son propre espace de travail en payant un tarif horaire ou journalier qui permet de profiter des services existants (connexion Internet, service de restauration, espaces insonorisés,...). Les plus emblématiques sont le Sofffa et La Cordée, présents en plusieurs points du centre-ville, le Rakwé et l'Anticafé, dans le 2ème arrondissement.

Les espaces dédiés au divertissement et au partage des Expériences, la plupart du temps, n'ont pas de murs qui les contiennent. Dans ce cas, l'habitat temporaire

L'abitare temporaneo riguarda infatti in questo caso grandi spazi pubblici come parchi, piazze, parti del lungofiume che vengono temporaneamente allestiti secondo l'evento che le occuperà. È il caso della Festa della Musica, il 21 giugno durante la quale gli spazi pubblici del centro città vengono invasi da palchi, strumenti e appassionati di tutti i generi. I cittadini si ritrovano a vivere, o meglio ad abitare, spazi vissuti fino a poche ore prima, come luoghi di passaggio.

Le tipologie dell'abitare temporaneo rispondono alle necessità attuali degli utenti e dunque la loro natura così variabile è data anche dalla loro evoluzione e dal continuo cambiamento delle abitudini nella vita delle persone. Dunque, se oggi possiamo affermare di essere nella cosiddetta Era di Internet, che sta configurando le città sotto altri aspetti rispetto al decennio precedente, quale sarà la prossima era? E quale sarà il suo impatto sulla città?

concerne les grands espaces publics tels que les parcs, les places, les zones riveraines qui sont temporairement aménagés en fonction de l'événement qui va les occuper. C'est le cas de la Fête de la Musique, le 21 juin, au cours de laquelle les espaces publics du centre-ville sont envahis par les scènes, les instruments et les amateurs de toutes sortes. Les citoyens se retrouvent à vivre, ou plutôt à habiter, des espaces dans lesquels ils avaient vécu jusqu'à quelques heures auparavant, comme des lieux de passage.

Les typologies de vie temporaire répondent aux besoins actuels des usagers et donc leur nature variable est donnée aussi par leur évolution et le changement continu des habitudes dans la vie des gens. Donc, si on peut affirmer d'être pendant l'âge de l'Internet, qui façonne les villes autrement que la décennie précédente, quelle sera l'âge suivante ? Et quel sera son impact sur la ville ?



# **3. lion e città fluviale**

lyon ville fluviale



## Saône: storia / usi

Approfondire il tema dell'abitare temporaneo nello specifico contesto di questo lavoro sarebbe superfluo se non si considerasse la presenza dell'acqua come elemento saliente che contraddistingue la città di Lione, e che ha contribuito a plasmarla nei secoli passati. Da un lato la riviera della Saône e dall'altro il fiume Rhône si incontrano nella punta della città, la Confluence, che rende la situazione geografica di Lione rara all'interno del panorama europeo, in quanto una delle poche città a possedere una confluenza.

Nonostante lo studio verrà applicato sulla riviera della Saône, "arteria essenziale della città", per poter delineare in profondità gli usi di quest'ultima, è impossibile considerare l'evoluzione dei due fiumi separatamente.

"La città antica si è sviluppata per diciotto secoli all'interno degli stessi limiti in uno spazio che è stato, fino all'inizio della nostra era, teatro di continue metamorfosi per la Saône e il Rhône. (...) Nell'era quaternaria il Rhône, con i suoi molteplici canali orientati a nord/est-sud/ovest ha costretto la Saône a modificare il suo corso, la sua pendenza e la sua dinamica. (...) Gli abbondanti materiali trasportati dai canali del Rhône, hanno dunque bloccato per un lungo tempo la Saône contro la collina di Fourvière" (Rossiaud, 2013 p.16).

## Saône: storia / usi

Dans le contexte spécifique de cet ouvrage il serait superflu d'explorer le sujet du vivre temporaire si on ne considère pas la présence de l'eau comme un élément distinctif qui caractérise la ville de Lyon, et qui a contribué à la forger au cours des siècles passés. D'un côté, la rivière de la Saône et, de l'autre, le Rhône, se rencontrent à la pointe de la ville, la Confluence, qui rend peu commune la situation géographique de Lyon dans le paysage européen, puisqu'elle est l'une des rares villes à avoir un confluent.

Bien que l'étude soit appliquée à la rivière de la Saône, "artère essentielle de la ville", afin d'en préciser en profondeur les usages, il est impossible de considérer séparément l'évolution des deux fleuves.

"La ville ancienne s'est développée durant dix-huit siècles dans les mêmes limites dans un espace qui fut, jusqu'au début de notre ère, le champ des libres divagations de la Saône et du Rhône. (...) A l'ère quaternaire, le Rhône, avec ses nombreux chenaux orientés nord/est/sud/ouest, a obligé la Saône à modifier son tracé, sa pente et sa dynamique. (...) Les matériaux abondants charriés par ces Rhône, ont longtemps plaqué la Saône contre la colline de Fourvière" (Rossiaud, 2013 p.16).



*Allégorie de la Saône*, litografia di Nicolas Coustou, fine XVIII secolo. Lione, Musées Gadagne.



*Allégorie du Rhône*, litografia di Guillaume Coustou, fine XVIII secolo. Lione, Musées Gadagne.

Una successiva riduzione del fiume (450-50 a.C.) ha permesso però alla riviera della Saône di dilatarsi verso est per seguire un andamento simile a quello attuale ad eccezione di un piccolo canale ad ovest, testimone del suo antico corso.

Con la colonizzazione romana vengono effettuati i primi lavori di consolidamento e contenimento attraverso la realizzazione di mura in pietra. “Una fase umida tuttavia rimette in discussione quest’evoluzione globalmente positiva” (Rossiaud, 2013 p.17) in quanto nel 580 d.C., anno di ripresa di una forte attività idrogeologica, si assiste a una terribile inondazione che causa l’unione dei due fiumi e abbatte la maggior parte delle mura edificate. Nel X secolo un’attenuazione dei flussi annuncia un’altra età, ovvero quella del clima ottimale medievale che, grazie alle estati secche e agli inverni miti, favorisce maggiormente l’insediamento dell’uomo. È così che nel 1070 viene inaugurato il Pont du Change sulla Saône e alla fine del XII secolo viene edificato uno dei primi ponti sul Rhône.

Tuttavia, a partire dal 1300, la situazione si inverte nuovamente in quanto a metà secolo la città viene colpita da una doppia ondata di piene, nel 1340 e nel 1347. Segue una ripresa quasi secolare per poi far fronte alla “Petit âge glaciaire” (1550-1850) da cui Lione uscirà completamente solo un secolo più tardi (metà XIX secolo) anche grazie al consolidamento delle dighe e ad un processo semi naturale di sedimentazione urbana del Rhône (Rossiaud, 2013). La Presqu’île, ovvero il cuore della città imprigionato tra la Saône e il Rhône, ha beneficiato di un ritiro del corso della riviera Saône ma

Une réduction ultérieure de la rivière (450-50 av. J.-C.) a cependant permis à la rivière de la Saône de s’étendre vers l’est pour suivre un cours similaire à celui d’aujourd’hui, à l’exception d’un petit canal à l’ouest, témoin de son cours ancien.

Avec la colonisation romaine, les premiers travaux de remblaiement et d’assainissement ont été réalisés par la construction de murs en pierre. “Une phase humide, cependant, remet en cause cette évolution globalement positive” (Rossiaud, 2013 p.17) car en 580, année de reprise d’une forte activité hydrogéologique, il y a une terrible inondation qui provoque l’union des deux rivières et détruit la plupart des murs construits. Au X<sup>e</sup> siècle, une réduction du débit d’eau annonce un autre âge, celui du climat médiéval optimal qui, grâce à des étés secs et des hivers doux, favorise davantage l’action humaine. Ainsi, en 1070, le Pont du Change sur la Saône est inauguré et à la fin du XII<sup>e</sup> siècle, un des premiers ponts sur le Rhône est construit.

Cependant, à partir de 1300, la situation s’est inversée nouvellement car, au milieu du siècle, la ville a été submergée par une double vague d’inondations, en 1340 et 1347. Après une reprise quasiment séculaire, il y a la “Petit âge glaciaire” (1550-1850), dont Lyon ne sortira complètement qu’un siècle plus tard (milieu du XIX<sup>e</sup> siècle) grâce à la consolidation des barrages et à un processus semi-naturel de sédimentation urbaine dans le Rhône (Rossiaud, 2013). La Presqu’île, cœur de la ville emprisonné entre la Saône et le Rhône, a bénéficié d’un recul du cours de la rivière de la Saône

soprattutto del deposito secolare che ha permesso a questa parte di città di non essere più inondata dal Rhône e di stabilizzare definitivamente il suo impianto urbano.

In passato il Rhône e la Saône sono spesso stati rappresentati sotto forma di allegorie: la Saône riveste i tratti di una donna dalla carnagione delicata e dalle forme rotonde, sensuale e sottomessa; il Rhône denuncia invece la sua forza e il suo impeto con il timone alla mano, come mostrano anche le statue (Place Bellecour) e le litografie dei fratelli scultori Nicolas e Guillaume Coustou alla fine del XVII secolo (Rossiaud, 2013 p.22).

E proprio come esseri umani, anche le acque di Lione cambiano continuamente. Tanto sono trasparenti e calme, tanto sono impetuose e incostanti. Nel 1481 ad esempio il Rhône e la Saône sono completamente ghiacciati e nel 1572 gli abitanti potevano camminare liberamente sullo spessore di un metro di ghiaccio sul Rhône. Ma è successo anche l'inverso, ovvero che la Saône stesse per sparire quasi del tutto (1509), incidendo molto sul commercio fluviale e sull'economia della città.

Nella cronologia delle piene, le più disastrose sono due:

- Dicembre 1570: il fiume deborda ed esce dai propri limiti andando a ricongiungersi con la riviera nell'antica place de Confort;
- Ottobre 1840: il livello del Rhône è alto e alcune dighe costruite per proteggere l'agglomerato de La Guillotière si fessurano. Successivamente, nonostante il ritirarsi del fiume, la riviera della Saône raggiunge un'altezza considerevole

mais surtout du dépôt séculaire qui a permis à cette partie de la ville de ne plus être inondée par le Rhône et de stabiliser définitivement sa structure urbaine.

Autrefois, le Rhône et la Saône ont été souvent représentés sous forme d'allégories : la Saône couvre les traits d'une femme au teint délicat et aux formes rondes, sensuelle et soumise ; le Rhône dénonce sa force et son élan avec le gouvernail à la main, comme en témoignent les statues (Place Bellecour) et les lithographies des frères sculpteurs Nicolas et Guillaume Coustou, à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle (Rossiaud, 2013 p.22).

Et tout comme les hommes, les eaux de Lyon changent sans cesse. Elles sont à la fois transparentes et calmes, à la fois impétueuses et inconstantes. En 1481, par exemple, le Rhône et la Saône étaient complètement gelés et en 1572, les habitants pouvaient marcher librement sur l'épaisseur d'un mètre de glace sur le Rhône. Mais il arrivait la situation inverse aussi : il faut savoir que la Saône était sur le point de disparaître presque complètement (1509), affectant une grande partie du commerce fluvial et de l'économie de la ville.

Dans l'histoire des inondations, les plus désastreuses sont deux :

- Décembre 1570 : le fleuve déborde et sort de ses limites, rejoignant la rivière dans l'ancienne Place de Confort ;
- Octobre 1840 : le niveau du Rhône est élevé et certains barrages qui sont construits pour protéger l'agglomération de La Guillotière, se brisent. Par la suite, malgré le recul du fleuve, la rivière de la Saône

rendendo impossibili gli arrivi delle imbarcazioni e costosi gli approvvigionamenti.

Recentemente le piene da evidenziare sulla Saône sono quelle relative al 1955 in cui la riviera si è alzata di 6,5 m e al 2001 per cui sono stati raggiunti i 5,59 m (<https://www.vigicruces.gouv.fr>).

Per quanto riguarda invece gli usi della riviera, il rapporto uomo/natura è quello che ha contribuito maggiormente a delinearne le funzioni - sociali, commerciali, architettoniche, economiche - nel tempo.

Dall'epoca medievale fino ad oggi, la pesca costituisce una grande ricchezza per la città e il mestiere mobilita ancora un gruppo consistente di pescatori professionisti. Nel 1500 i pescatori esponevano il loro pescato in grandi installazioni composte da gruppi di tonnare. A lato venivano erette capanne per la pulizia e la conservazione del pesce.

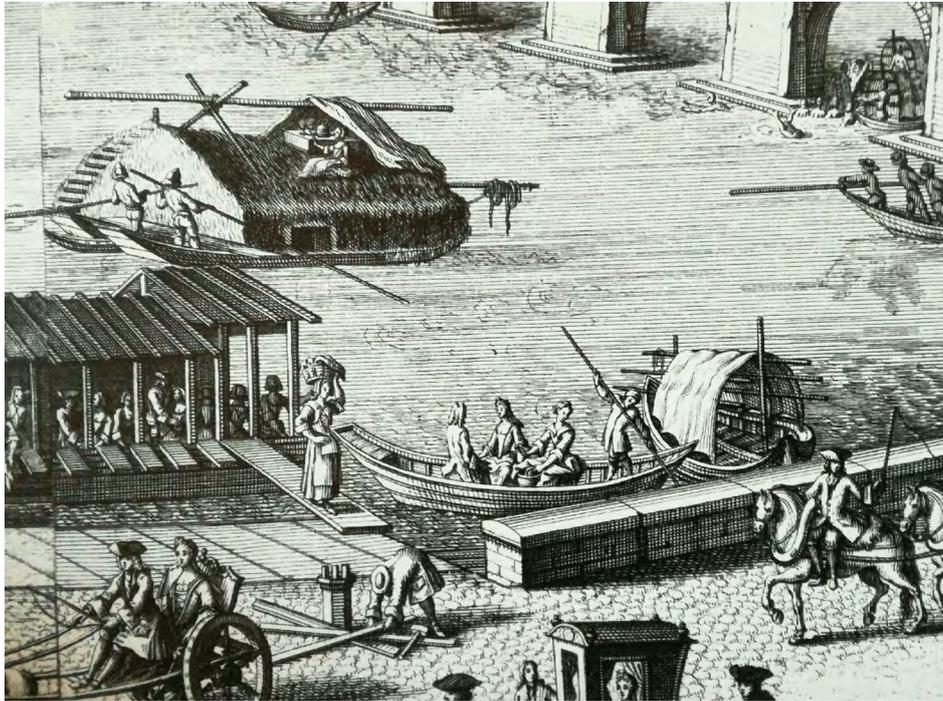
Nel 1600 il miglioramento dei modelli di imbarcazioni e la loro efficacia, permettono il trasporto di materiali da costruzione di qualità da luoghi lontani (pietra di Fay, pietra di Villebois) ma anche il trasporto di persone (trainate dalle Batelières lyonnaises) da una riva all'altra del fiume. Proprio l'uso delle imbarcazioni tradizionali ha offerto agli abitanti di Lione lo straordinario spettacolo di architetture navali tanto variegata, di dimensioni spesso smisurate e di carichi incommensurabili. Le barche più comuni e numerose, dal fondo piatto, erano inizialmente le "sapines" lunghe 14-20 m e larghe 2,5-3 m per poi evolvere nelle "courtes" di 20 m di lunghezza per 5 m

atteint une hauteur considérable rendant impossible l'arrivée des bateaux et le ravitaillement coûteux.

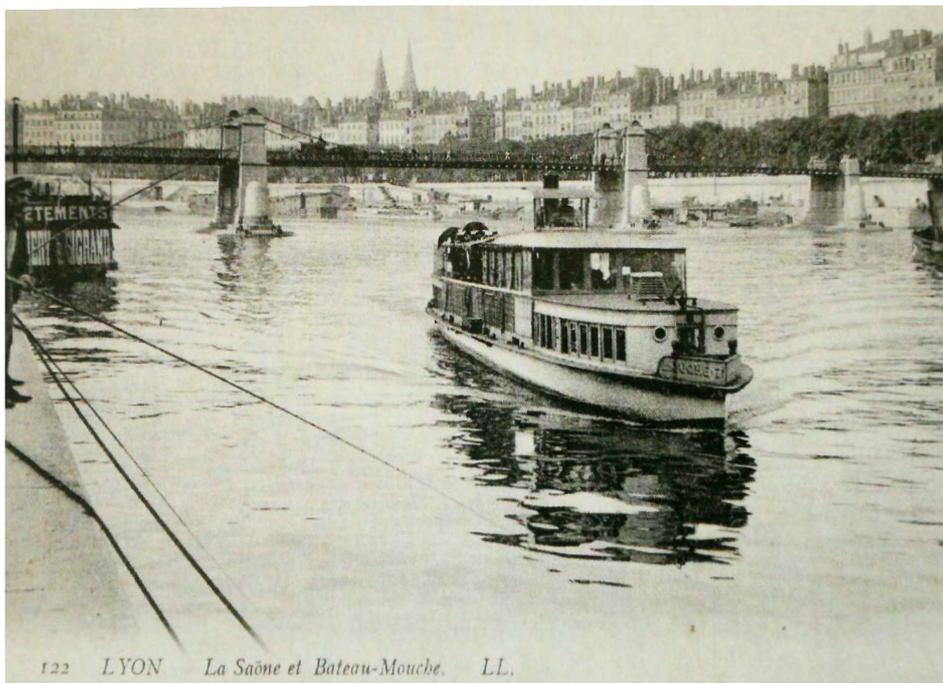
Récemment, les crues à mettre en évidence sur la Saône sont celles de 1955 lorsque la rivière a augmenté de 6,5 m et celles de 2001 pour lesquelles elle a atteint 5,59 m (<https://www.vigicruces.gouv.fr>).

En ce qui concerne les usages de la rivière, la relation entre l'homme et la nature est celle qui a contribué le plus à délimiter ses fonctions - sociale, commerciale, architecturale, économique - dans le temps.

Depuis le Moyen Age jusqu'à aujourd'hui, la pêche constitue un grand patrimoine pour la ville et le commerce mobilise encore un grand nombre de pêcheurs professionnels. En 1500, les pêcheurs exposaient leur pêche dans des grandes installations composées par des groupes de thons. Sur le côté étaient construites des cabanes pour le nettoyage et la conservation du poisson. En 1600, l'amélioration des typologies de bateaux et de leur efficacité, permet le transport de matériaux de construction de qualité depuis des lieux éloignés (pierre de Fay, pierre de Villebois) mais aussi le transport de personnes (tirées par les Batelières lyonnaises) d'une rive à l'autre de la rivière. L'utilisation de bateaux traditionnels a offert aux Lyonnais le spectacle extraordinaire d'une telle variété d'architectures navales, souvent de dimensions et de charges incommensurables. Les bateaux les plus communs et les plus nombreux, à fond plat, étaient d'abord les "sapines", 14-20 m de long et 2,5-3 m de large, puis les "courts", 20 m de



*Vista prospettica della città di Lione nel 1720 (dettaglio), François Cléric. Biblioteca Municipale di Lione.*



Antica cartolina postale. In primo piano un bateau Mouche destinato ai turisti. B.M.L.

di larghezza (Rossiaud, 2013).

Ciò che cambia radicalmente gli usi e l'importanza dei fiumi all'interno della città è il vapore. Vennero proposti progetti per piccoli porti che fossero di collegamento con la via ferroviaria, si formò la Compagnie Lyonnaise de Navigation (1855), si costruirono 30 "bateaux-mouches" (1867) per brevi tratte all'interno dell'agglomerato. "Sulla Saône vennero riqualificati 28 siti fluviali tra il 1845 e il 1874: basse dighe e sbarramenti permisero di contenere meglio le acque" (Rossiaud, 2013 p.80) e di conseguenza una migliore navigazione.

Da quel momento in poi l'obiettivo principale fu la valorizzazione dei corsi d'acqua con l'intento di favorire la navigazione. Nel 1926 venne dunque inaugurato sulla Saône il Port Rambaud, allora di un'estensione di 500 m di lunghezza per 60 m di larghezza, ma presto ritenuto insufficiente ed abbandonato a partire dal 1935. Nel 1938 venne però portato a termine il Port de Lyon Edouard-Herriot, ancora oggi in uso.

Tra il 1950 e il 1980 si assiste a un'"eclissi fluviale" in quanto la terra viene favorita largamente a discapito della via d'acqua, come si vede nei progetti di riqualificazione urbana di questo trentennio: diversi ponti in acciaio vengono distrutti e sostituiti da opere in cemento, l'antico Pont du Change sulla Saône viene demolito (1953), vengono realizzati parcheggi per autovetture all'altezza dei Quai Saint-Antoine e Quai Romain-Rolland.

Tuttavia, questo periodo cessa quando diverse personalità (Commissione "Lyon ville fluviale") comprendono

long et 5 m de large (Rossiaud, 2013).

C'est la vapeur ce qui change radicalement les usages et l'importance des rivières dans la ville. Des projets sont proposés pour des petits ports de liaison avec le chemin de fer, la Compagnie Lyonnaise de Navigation est créée (1855), 30 bateaux-mouches sont construits (1867) pour de courts trajets dans l'agglomération. "Sur la Saône 28 sites fluviaux sont aménagés entre 1845 et 1874 : digues basses submersibles et barrages de bras secondaires permettent de mieux concentrer les eaux" (Rossiaud 2013, p.80) et donc d'améliorer la navigation.

Dès lors, l'objectif principal était de valoriser les cours d'eau dans le but de promouvoir la navigation. En 1926, le Port Rambaud est inauguré sur la Saône, alors long de 500 m et large de 60 m, mais bientôt jugé insuffisant et abandonné dès 1935. En 1938, cependant, le Port de Lyon Edouard-Herriot, toujours en service aujourd'hui, est achevé.

Entre 1950 et 1980, il y a eu une "éclipse fluviale", car la voie de terre a été favorisé au détriment de la voie d'eau, comme en témoignent les projets de réaménagement urbain de cette période trentenaire : plusieurs ponts métalliques ont été détruits et remplacés par des ouvrages en béton, l'ancien pont du Change sur la Saône a été démoli (1953), des parkings sont construits sur les Quais Saint-Antoine et les Quais Romain-Rolland.

Mais cette période termine lorsque plusieurs personnalités (Commission "Lyon ville fluviale")



Dettaglio delle abitazioni “pied dans l'eau” sulla Saône, Hippolyte Leymarie. Lione (Musées Gadagne).



Fotografia del Pont du Change nel 1884. Archivi della Biblioteca Municipale di Lione.

nuovamente la potenzialità che i corsi d'acqua offrono. La loro ambizione è quella di rivalorizzare le rive e di rendere il loro accesso più diretto e seducente. “Nel 1984 lo Stato concede a Grand Lyon l'uso delle rive” (Rossiaud, 2013 p.126). Dopo aver adottato nel 1990 il “Plan bleu”, nel 2003 cominciano i lavori di risistemazione per la riva sinistra del Rhône. Nel 2010 invece il progetto “Rives de Saône” offre, sempre sulla riva sinistra della riviera, un percorso lungo 15 km con installazioni artistiche e spazi per la sosta e le attività sportive.

Oggi gran parte delle rive della Saône sono state completamente riqualificate grazie alla piantumazione di diverse specie arboree, ad aree dedicate al tempo libero e al *loisir*, a péniches-ristorante ormeggiate. Mercati settimanali di libri e vinili o frutta e verdura oltre a piccoli eventi, fanno da sfondo al paesaggio antropizzato. I corsi d'acqua stanno dunque tornando ad essere pienamente vissuti dai cittadini.

In ultima analisi, è interessante osservare l'evoluzione che percorre l'architettura della riviera dal Medioevo fino ad oggi.

Nel fare ciò è importante distinguere la riva destra da quella sinistra. La riva destra, all'altezza della Presqu'île, è sempre stata abitata e molto densa fino alla fine del XVIII secolo: le abitazioni avevano le fondamenta in acqua e l'accesso anche dalla riviera. “A intervalli regolari vi erano dei passaggi coperti al piano terra degli edifici che dalla strada collegavano direttamente alla Saône” (Ouvrage collectif, 1982 p.114). Questi erano gli elementi che contribuivano a delineare il paesaggio del corso d'acqua. Tuttavia,

comprendono nuovamente il potenziale che le vie d'acqua offrono. Leur ambition est de revaloriser les rives et de rendre leur accès plus direct et plus séduisant. “En 1984, l'Etat concède au Grand Lyon l'usage des rives” (Rossiaud, 2013 p.126). Après l'adoption du Plan bleu en 1990, les travaux de réaménagement de la rive gauche du Rhône ont débuté en 2003. En 2010, le projet “Rives de Saône” propose, sur la rive gauche de la rivière, un parcours de 15 km avec des installations artistiques et des espaces de loisir et d'activités sportives.

Aujourd'hui, la majorité des berges de la Saône ont été entièrement réaménagées grâce à la plantation de diverses essences d'arbres, d'espaces pour le loisir, de péniches amarrées et de restaurants. Chaque semaine, des marchés de livres et de vinyle ou de fruits et légumes, ainsi que de petits événements, sont la toile de fond du paysage anthropisé. Donc, les cours d'eau sont pleinement vécus par les citoyens une autre fois.

En dernière analyse, c'est intéressant d'observer l'évolution de l'architecture de la rivière du Moyen Age à nos jours.

Ce faisant, c'est important de différencier la rive droite de la rive gauche. La rive droite, à l'apogée de la Presqu'île, a toujours été habitée et très dense jusqu'à la fin du XVIIIe siècle : les maisons avaient les fondations en eau et l'accès par la côte. “A intervalles réguliers, il y avait des passages couverts au rez-de-chaussée des bâtiments qui reliaient directement la route à la Saône” (Ouvrage collectif, 1982 p.114). Ce sont ces éléments qui ont contribué à forger le paysage de la voie navigable. Cependant, “ à partir



Passerella del Palazzo di Giustizia, Lione. Fotografia di Maria Elena Ferraresi.



Scorcio della Place Nautique nel quartiere della Confluence. Fotografia di Maria Elena Ferraresi.

“a partire dal XIX secolo un numero cospicuo di queste abitazioni (circa 200) venne demolito per lasciare spazio alla costruzione delle banchine e degli argini: quai de Saint-Vincent, quai Saint-Antoine, les Célestins” (Ouvrage collectif, 1982 p.114). Per la riva sinistra invece la realizzazione dei Quais fu meno disastrosa in quanto questa parte era occupata da conventi, cappelle e solamente qualche abitazione sul bordo del fiume.

I Quais edificati obbediscono a un nuovo modello architettonico. La tradizionale discesa a gradini lascia ampio respiro a un lungofiume piantato di alberi e al servizio dei pedoni, un muro verticale di sostegno con scale e rampe d'accesso parallele alla corrente, un basso-porto destinato alla manutenzione e fondato su un muro di contenimento immerso nell'acqua. Questi principi vengono adottati sul fiume e sulla riviera tra il 1840 e il 1865, dando alle rive un'unità architettonica e paesaggistica anche grazie all'impiego della pietra di Villebois.

Ed è proprio per i lavori di protezione che vennero eseguiti all'epoca che i Quais sono così come li viviamo oggi.

Per concludere, non si può non citare l'architettura dei ponti della città. Nello specifico il Pont du Change, costruito nel 1070 e demolito nel 1953, ha assunto un significato particolare per la città (<http://www.patrimoine-lyon.org>). L'opera in pietra era costituita da 9 archi e 8 piloni che coprivano 260 metri, all'estremità era sopraelevato da edifici. Venne poi demolito a seguito dello schianto di una barca

du XIXe siècle, un grand nombre de ces habitations (environ 200) ont été démolies pour faire place à la construction de quais et de remblais : quai de Saint-Vincent, quai Saint-Antoine, les Célestins “ (Ouvrage collectif, 1982 p.114). Sur la rive gauche, cependant, la construction des Quais fut moins désastreuse car cette partie était occupée par des couvents, des chapelles et seulement quelques maisons au bord du fleuve.

Les Quais construits obéissent à un nouveau modèle architectural. La traditionnelle descente en gradins laisse suffisamment d'espace pour un berge arboré et au service des piétons, un mur de remblaiement vertical avec escaliers et rampes d'accès parallèles au courant, un port bas pour l'entretien et reposant sur un mur de soutènement immergé dans l'eau. Ces principes ont été adoptés sur le fleuve et sur la rive entre 1840 et 1865, donnant aux rives une unité architecturale et paysagère grâce aussi à l'utilisation de la pierre de Villebois.

Et c'est précisément grâce au travail de protection qui a été effectué à l'époque, que les Quais sont comme on les vive aujourd'hui.

En conclusion, on ne peut que mentionner l'architecture des ponts de la ville. Plus précisément, le Pont du Change, construit en 1070 et démoli en 1953, a assumé une importance particulière pour la ville (<http://www.patrimoine-lyon.org>). Le travail de la pierre se composait de 9 arcs et 8 pylônes qui couvraient 260 mètres, à la fin était surmonté par des maisons. Il a ensuite été démoli à la suite

contro un pilone, che causò il crollo di due abitazioni. Dal XVI secolo e fino al 1800 la storia dei ponti di Lione fu piuttosto complessa soprattutto per ragioni legate alle continue metamorfosi idrogeologiche. Vennero dunque costruiti ponti di barche oppure ponti in legno su impalcature, edificati e smontati facilmente una volta che la piena prendeva il sopravvento.

Nel 1800 sulla Saône si contavano 6 ponti, 2 sul Rhône. Oggi la città ne conta 17 sulla Saône, 16 sul Rhône: la loro storia è ancora viva così come lo è quella del *waterfront* tra la città e la riviera.

de l'écrasement d'un bateau contre un pylône, qui a provoqué l'effondrement de deux maisons.

Du XVIe siècle jusqu'en 1800, l'histoire des ponts de Lyon est assez complexe, surtout pour des raisons liées à la métamorphose hydrogéologique continue. Il y avait des ponts de bateaux ou des ponts en bois qui ont été construits sur des échafaudages, faciles à monter et à démonter une fois que l'inondation prenait le pouvoir.

En 1800, il y avait 6 ponts sur la Saône, 2 sur le Rhône. Aujourd'hui la ville en compte 17 sur la Saône, 16 sur le Rhône : leur histoire est toujours vivante ainsi que celle du *waterfront* entre la ville et la rivière.



ESPLORARE NUOVE FRONTIERE DELL'ABITARE TEMPORANEO



Immagine del Vaporetto Confluence sulla riviera della Saône, Lione. Fotografia di Maria Elena Ferraresi.



Immagine della sponda destra della riviera. Sullo sfondo, la passerella de l'Homme de la Roche.



Vaporetto Confluence sulla riviera della Saône con sfondo del Pont Bonaparte. Foto di Maria Elena Ferraresi.



Immagine della passerella Saint Georges sulla riviera della Saône. Foto di Maria Elena Ferraresi.



## il lungofiume e la Confluence: trasformazione in atto

Di nuova formazione ma dal passato travagliato, La Confluence -così come la Part Dieu- è uno dei quartieri della città sul quale stanno avvenendo diverse trasformazioni e al quale viene attribuito un grande valore essendo il punto di incontro tra Rhône e Saône oltre che il passaggio obbligato per le vie ferroviaria e fluviale.

“Nel XVIII secolo la Presqu’île di Lione terminava con le mura dell’abbazia di Ainay e un braccio del fiume Rhône. A monte, un arcipelago di piccole isole emergeva dal fiume e dalla riviera della Saône” (Desveaux, 2014 p.15).

Nel 1766 l’architetto Michel-Antoine Perrache (1726-1779) propose nel suo progetto “Plan pour la partie méridionale de Lyon” di aggregare le isole in modo da raddoppiare così lo spazio edificabile all’interno della Presqu’île. I lavori previsti si rivelarono colossali in quanto prevedevano una riconfigurazione consistente del sito fluviale con una proposta di arginamento dei fiumi. “Nel 1775 l’architetto Perrache ottenne l’autorizzazione reale per aprire il cantiere. I lavori cominciarono ad essere realizzati ma dal 1779, anno della morte di Michel-Antoine Perrache, il progetto si arenò. All’inizio del XIX secolo il territorio che oggi definiamo come quartiere de La Confluence, non era che una vasta palude insalubre e disabitata. A partire dal 1820 la città riprese a interessarsi di quella che ai

## l’aménagement des quais et la Confluence: une mutation en cours

La Confluence - ainsi que la Part Dieu - est l’un des quartiers de la ville où se déroulent de nombreuses transformations et auxquels une grande valeur est attribuée, étant le point de rencontre entre le Rhône et la Saône ainsi que le passage obligé par le rail et le fleuve.

“Au XVIIIe siècle, la presqu’île de Lyon se terminait par les remparts de l’abbaye d’Ainay et un bras du Rhône. A l’aval, un archipel de petites îles émerge des méandres du Rhône et de la Saône” (Desveaux, 2014 p.15).

En 1766, l’architecte Michel-Antoine Perrache (1726-1779) propose dans son projet “Plan pour la partie méridionale de Lyon” de réunir les îles afin de doubler l’espace bâti de la Presqu’île. Les travaux prévus se sont révélés colossaux vu qu’ils prévoient une reconfiguration radicale du site fluvial avec une proposition de remblayage des fleuves. “En 1775 il obtient l’autorisation royale d’ouvrir le chantier. La plupart des travaux projetés sont réalisés, mais Perrache meurt en 1779 et le projet s’enlise. Au début du XIXe siècle, le territoire n’est qu’un vaste marais insalubre et inhabité. A partir de 1820, la ville reprend son intérêt pour ce qui était connu à l’époque sous le nom d’Ile Perrache. Le canal entre Rhône et Saône

tempi veniva denominata Ile Perrache. Il canale tra Rhône e Saône venne coperto diventando l'attuale Cours Verdun tra il quartiere d'Ainay e quello di Perrache. Nel 1826 il sindaco fece tracciare un piano di lottizzazione a scacchiera attorno a Cours Charlemagne e lo stesso anno i fratelli Seguin installarono un molo a Perrache, un piccolo porto aperto sulla Saône per assicurare un collegamento fluviale, oltre che la prima società ferroviaria che mise in collegamento il bacino di carbone di Saint-Étienne con Lione. Magazzini per il carbone, gasometri e fabbriche cominciano a localizzarsi sul territorio” (Desveaux, 2014 p.15,19).

Nel 1851 il quartiere di Perrache venne scelto per edificare la stazione della linea Parigi-Lione-Marsiglia (PLM) concepita dall'architetto della Gare de Lyon a Parigi, François-Alexis Cendrier. Costruita tra Rhône e Saône su un terrapieno di 6 m per compensare le differenze di livello e proteggersi dalle piene, la nuova stazione isola La Confluence (a sud) dalla Presqu'île. Fino al XX secolo La Confluence avrà il ruolo di accogliere tutte le funzioni considerate poco consone alla città: la stazione e la ferrovia contribuiscono allo sviluppo della vocazione logistica del quartiere, le attività industriali fioriscono e la popolazione operaia si installa in prossimità di queste, grazie anche alla costruzione delle prime HBM (Habitations Bon Marché).

Tra il 1906 e il 1930, a causa dell'estensione della città verso il quartiere di Gerland, la vecchia stazione d'acqua di Perrache venne sostituita con un porto fluviale più funzionale ai bordi della Saône, il Port

est couvert et devient l'actuel Cours Verdun entre les communes d'Ainay et Perrache. En 1826, le maire établit un terrain avec un plan en damier autour du cours Charlemagne et, la même année, les frères Seguin installèrent une emprise à Perrache, un petit port ouvert sur la Saône pour assurer la liaison fluviale, ainsi que la première compagnie ferroviaire reliant le bassin minier de Saint-Étienne à Lyon. Des entrepôts de charbon, des gazomètres et des usines commencent à s'implanter dans la région” (Desveaux, 2014 p.15,19).

En 1851, le quartier de Perrache est choisi pour construire la gare de la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM) conçue par l'architecte de la gare de Lyon à Paris, François-Alexis Cendrier. Construite entre Rhône et Saône sur un talus de 6 m pour compenser les différences de niveau et se protéger contre les inondations, la nouvelle gare ile La Confluence (sud) de la Presqu'île. Jusqu'au XXe siècle, le Confluence aura pour rôle d'accueillir toutes les fonctions jugées pas propres pour la ville : la gare et le chemin de fer contribuent au développement de la vocation logistique du quartier, les activités industrielles prospèrent et la population active s'installe à proximité, grâce à la construction des premières HBM (Habitations Bon Marché).

Entre 1906 et 1930, en raison de l'extension de la ville au quartier de Gerland, l'ancienne station d'eau de Perrache fut remplacée par un port fluvial plus fonctionnel en bordure de Saône, le Port Rambaud.

Rambaud. “Depositi a cielo aperto, moli, magazzini ed industrie di zucchero e sale, dogane e capitaneria vennero costruiti rivoluzionando la Rive gauche della Saône. Venne così inaugurato nel 1926 il lungofiume, Quai Rambaud, ancora oggi con lo stesso nome” (Desveaux, 2014 p.23).

Dal dopoguerra fino agli anni 90 del 900 la città si preoccupa di rispondere a un problema importante dovuto alla gestione della congestione del traffico automobilistico. La scelta di far passare parte dell'autostrada A7 proprio dalla Confluence, migliora la circolazione ma aggrava la cesura dalla Presqu'Île cominciata con la costruzione della Gare de Perrache. Gradualmente le attività fiorite a inizio secolo si riducono per poi fallire; il Port Rambaud chiude nel 1994.

Tuttavia, il G7 del 1996 e l'entrata di Lione nel Patrimonio Unesco del 1998 sono due eventi scatenanti, che permettono alla municipalità di avere un altro sguardo sulla punta della Presqu'Île e di avviare un processo di trasformazioni per questo sito. Vengono coinvolti grandi nomi all'interno del panorama architettonico francese ed internazionale, sia per progetti di interi isolati, sia per interventi più puntuali.

La prima fase di riqualificazione (2003-2017) riguarda la ZAC 1 (zone d'aménagement concerté), ricopre un'area di 41 ettari ed è compresa tra Cours Charlemagne e la Saône. La pianificazione, gestita dall'urbanista François Grether e dal paesaggista Michel Desvigne, risponde ai principi

“Dépôts en plein air, quais, entrepôts et industries du sucre et du sel, douanes et capitaineries ont été construits révolutionnant la rive gauche de la Saône. En 1926, la promenade riveraine du Quai Rambaud est inaugurée et porte encore aujourd'hui le même nom” (Desveaux, 2014 p.23).

De l'après-guerre aux années 1990, la ville s'est occupée de répondre à un problème majeur lié à la gestion de la congestion automobile. La décision de laisser passer une partie de l'autoroute A7 à travers le Confluent, améliore la circulation mais aggrave la fracture de la Presqu'Île, qui a commencé avec la construction de la gare de Perrache. Peu à peu, les activités qui ont prospéré au début du siècle ont été réduites, puis ont échoué ; le Port Rambaud a fermé ses portes en 1994.

Cependant, le G7 de 1996 et l'entrée de Lyon au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1998 sont deux événements déclencheurs qui permettent à la municipalité de porter un nouveau regard sur la pointe de la Presqu'Île et de lancer un processus de transformation de ce site. De grands noms de l'architecture française et internationale s'impliquent sur la scène architecturale, tant pour des projets d'îlots entiers que pour des interventions plus précises.

La première phase de réaménagement (2003-2017) concerne la ZAC 1 (zone d'aménagement concerté), d'une superficie de 41 hectares, située entre le Cours Charlemagne et la Saône. L'aménagement, géré par l'urbaniste François Grether et l'architecte paysagiste Michel Desvigne, répond aux principes

di eclettismo architettonico, densità, mixité sociale e programmatica, di salvaguardia ambientale (Desveaux, 2014 p.33).

È proprio in questi anni che nascono gli edifici più emblematici del lungofiume della riva sinistra della Saône così come la vediamo oggi. Il Cube vert, oggi sede dell'Euronews, e successivamente il Cube orange concepiti da Jakob + MacFarlane, il polo commerciale Confluence disegnato da Jean-Paul Viguler, l'ex padiglione delle dogane rinnovato da Wilmotte&Associati, la Sucrière ripensata da Z-Architecture con la collaborazione di William Vassal.

Da sottolineare in questa fase è inoltre la darsena al centro della Place Nautique. Progettata dagli architetti Georges e Julien Descombes e terminata nel 2008, ha permesso di riconnettere il bacino con la riviera della Saône. Questo spazio per la sosta fluviale, vasto quasi come la Place Bellecour al centro della Presqu'île, è destinato ad accogliere le imbarcazioni di passaggio tra Marsiglia e Amsterdam.

Nel progetto non si perde mai l'idea di valorizzare la grande qualità paesaggistica del sito. "Fin dall'inizio la coppia Grether-Desvigne introduce il concetto di "Port-parc" che associa la vocazione fluviale agli spazi pubblici vegetali. Questo programma ibrido forma un paesaggio che unisce l'area pedonale arricchita di spazi verdi, "promenade de Saône", con i Quais dove sono ormeggiate le imbarcazioni. Grazie a queste ramificazioni "verde" e "blu", il porto e il parco si ripercuotono anche all'interno del

d'éclectisme architectural, de densité, de mixité sociale et programmatique et de protection environnementale (Desveaux, 2014 p.33).

C'est à cette époque que furent construits les bâtiments les plus emblématiques de la rive gauche de la Saône telle que nous la voyons aujourd'hui. Le Cube Vert, qui abrite aujourd'hui Euronews, puis le Cube Orange conçu par Jakob + MacFarlane, le centre commercial Confluence conçu par Jean-Paul Viguler, l'ancien pavillon des douanes rénové par Wilmotte&Associati, la Sucrière repensée par Z-Architecture avec la collaboration de William Vassal.

Le quai au centre de la Place Nautique mérite également d'être souligné pendant cette phase. Conçu par les architectes Georges et Julien Descombes et achevé en 2008, le bassin a été reconnecté à la rivière de la Saône. Cette halte fluviale, grande presque comme la place Bellecour au centre de la Presqu'île, est destinée à accueillir les bateaux passant entre Marseille et Amsterdam.

Dans le projet, on ne perde jamais l'idée d'améliorer la grande qualité du paysage du site. "Dès le début, le couple Grether-Desvigne a introduit le concept de "Port-parc", qui associe la vocation fluviale aux espaces végétaux publics. Ce programme hybride forme un paysage qui combine la zone piétonne avec ses espaces verts, la promenade de Saône, avec les Quais où les bateaux sont amarrés. Grâce à ces ramifications "vertes" et "bleues", le port et le parc ont également un impact dans le quartier"



Immagine della parte sud della città. A sinistra, la collina lionese. A destra, il quartiere della Confluence. Foto di Maria Elena Ferraresi.

ESPLORARE NUOVE FRONTIERE DELL'ABITARE TEMPORANEO



Immagine del *Cube Vert*, progettato da Jakob+MacFarlane. Foto di Maria Elena Ferraresi.

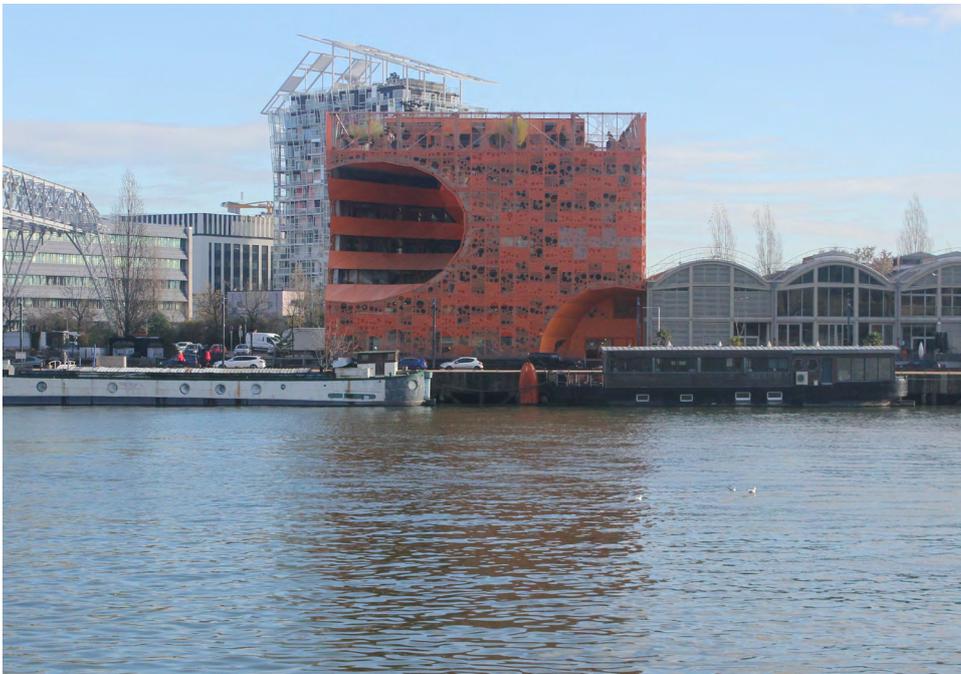


Immagine del *Cube Orange*, progettato da Jakob+MacFarlane. Foto di Maria Elena Ferraresi.

quartiere” (Desveaux, 2014 p.37).

Non manca comunque l’attenzione al ricco patrimonio ereditato dalla passata vocazione economica e industriale di questa parte di città: i binari, le pavimentazioni, le gru e i pali sono stati conservati evocando l’atmosfera portuaria del tempo (<http://www.lyon-confluence.fr>).

La seconda fase di riqualificazione (2012-2025) si occupa invece della ZAC 2. In questo caso ha preso l’incarico lo studio Herzog & De Meuron che insieme a Michel Desvigne, lavora su questo sito dal 2009: rifiutando il principio della tabula rasa, hanno portato avanti un’analisi dettagliata del sito perché la pianificazione fosse coerente con le caratteristiche dell’urbanistica lionese. Il nuovo piano presenta due zone distinte: la parte delle halles, attorno alle quali si costruirà la zona del mercato ad uso denso e misto, con edifici alti. L’intento è infatti quello di opporsi alle regole della città moderna che tendeva a racchiudere le funzioni; la Confluence cerca la mixité attraverso la luce, il comfort e la qualità della vita.

La parte a sud è contraddistinta invece da un vasto spazio naturale e da edifici a bassa altezza. Infine, il progetto “Rives de Saône”, attualmente di 15 km di promenade lungo la Rive gauche, verrà prolungato fino all’altezza del Pont Kitchener. Altre due opere connettono il quartiere con la città: il collegamento stradale del Pont des Girondins e il Pont Raymond-Barre dedicato alla circolazione dolce.

Molte sono dunque le grandi innovazioni che sono state realizzate nell’area della Confluence, e che

(Desveaux, 2014 p.37).

Cependant, on ne manque pas d’attention au riche patrimoine hérité de la vocation économique et industrielle passée de cette partie de la ville : les voies, planchers, grues et poteaux ont été conservés, évoquant l’atmosphère portuaire de l’époque (<http://www.lyon-confluence.fr>).

La deuxième phase de requalification (2012-2025) concerne la ZAC 2. Dans ce cas, l’agence Herzog & De Meuron, qui travaille avec Michel Desvigne sur ce site depuis 2009, a repris le contrôle : rejetant le principe de la tabula rasa, ils ont procédé à une analyse détaillée du site pour que l’aménagement soit en cohérence avec les caractéristiques de l’urbanisme lyonnais. Le nouvel plan comporte deux zones distinctes : la partie des halls autour de laquelle la zone du marché sera construite pour un usage dense et mixte, avec des bâtiments hauts. L’intention est en fait de s’opposer aux règles de la ville moderne qui tendaient à enfermer les fonctions ; le quartier de la Confluence recherche la mixité par la lumière, le confort et la qualité de vie.

La partie sud se caractérise par un vaste espace naturel et des bâtiments de faible hauteur. Enfin, le projet “Rives de Saône”, actuellement une promenade de 15 km le long de la Rive gauche, sera prolongé jusqu’au sommet du Pont Kitchener. Deux autres ouvrages relient le quartier à la ville : la liaison routière du Pont des Girondins, et le Pont Raymond-Barre dédié au trafic doux.

Il y a donc beaucoup de grandes innovations qui ont été faites dans le domaine de Confluence,

stanno permettendo di valorizzare il quartiere. È proprio grazie a questi cambiamenti che anche il lungofiume sta assumendo un nuovo volto ed è vissuto pienamente da cittadini e turisti.

Basti pensare allo sviluppo nell'uso del trasporto fluviale: bateaux-mouches, vaporetto e battelli-ristorante effettuano il tragitto lungo la Saône partendo dalla Confluence fino all'île Barbe, offrendo uno sguardo intenso sulle stratificazioni della città; le péniches ancorate, usate come abitazioni o come ristoranti e locali notturni, permettono agli utenti di rivivere per un momento in una vecchia cartolina d'epoca. Infine, lo sguardo sulla Rive Droite: uno sfondo verde suggestivo, alternato da abitazioni indipendenti di epoca moderna o ottocentesca e da antiche residenze borghesi arricchite da giardini botanici che si estendono per una vasta area sulle curve collinari.

et qui permettent d'améliorer le quartier. C'est grâce à ces changements que la berge prend aussi un nouveau visage et est pleinement vécue par les citoyens et les touristes.

Pensez à l'évolution de l'usage du transport fluvial: bateaux-mouches, bateaux à vapeur et bateaux-restaurants parcourent la Saône de la Confluence à l'île Barbe, offrant une vue intense sur les stratifications de la ville ; les péniches ancrées, utilisées comme habitations ou comme restaurants et boîtes de nuit, permettent de revivre un moment dans une carte postale ancienne de l'époque. Enfin, la vue sur le Rive Droite : un fond vert évocateur, alternant avec des maisons indépendantes modernes ou du XIXe siècle et d'anciennes demeures bourgeoises enrichies de jardins botaniques qui s'étendent sur une grande superficie dans les courbes des collines.



Alcune péniches ormeggiate al termine del *Musée Confluence*. Foto di Maria Elena Ferraresi.



Immagine dell'edificio de *La Sucrière* nel quartiere della Confluence. Foto di Maria Elena Ferraresi.



Paesaggio fluviale con sfondo della collina e della residenza *Bellerive*. Foto di Andrea Tomasino.



Immagine dal quartiere della Confluence verso la collina. Foto di Andrea Tomasino.



Scorcio della *Place Nautique* con alcuni scafi ormeggiati. Foto di Maria Elena Ferraresi.



Paesaggio fluviale notturno. Foto di Maria Elena Ferraresi.



Immagine aerea de *La Confluence* (giugno 2017), *Conseil Desvigne. SPL Lyon Confluence.*





## gli obiettivi della Charte de Partenariat

Nell'analisi portata avanti sull'importanza dei corsi d'acqua all'interno della città, mi sembra necessario mettere in luce il forte ruolo che assume la Charte de Partenariat.

Il crescente sviluppo del patrimonio fluviale di Lione è dovuto infatti all'accordo cominciato nel 1997 tra la Communauté urbaine, oggi Métropole de Lyon, e VNF (Voies Navigables de France). L'intento è quello di preservare e potenziare i fiumi su più frontiere: culturale, sociale, urbana, ambientale ed economica.

A partire dalla riqualificazione dei Berges du Rhône nel 2006, si sono succeduti diversi progetti ambiziosi. La riqualificazione dei Docks e della Pointe de la Confluence, la realizzazione della promenade di 15 km lungo le rive della Saône, la costruzione di quattro ponti e passerelle. Tutte queste azioni hanno messo nuovamente al centro di una strategia per lo sviluppo del territorio e della vita quotidiana lionese i fiumi, ora protagonisti del forte cambiamento che la città vive (<https://www.grandlyon.com>).

“Il turismo fluviale riveste un'importanza consistente ed è in costante crescita grazie all'attività delle imbarcazioni da crociera che, con la presenza di clientela straniera, contribuiscono a dare prestigio alla città” (<https://www.grandlyon.com>).

## les enjeux de la Charte de Partenariat

Dans le cadre de l'analyse sur l'importance des cours d'eau dans la ville, il me semble nécessaire de souligner le rôle fort joué par la Charte de Partenariat.

La mise en valeur croissante du patrimoine fluvial lyonnais est en effet due à l'accord initié en 1997 entre la Communauté urbaine, devenue Métropole de Lyon, et VNF (Voies Navigables de France). L'objectif est de préserver et de renforcer les rivières sur plusieurs frontières : culturelles, sociales, urbaines, environnementales et économiques.

Depuis le réaménagement des Berges du Rhône en 2006, de nombreux projets ambitieux ont suivi. Le réaménagement des Docks et de la Pointe de la Confluence, la construction de la promenade de 15 km le long des rives de la Saône, la construction de quatre ponts et passerelles. Toutes ces actions ont remis les feluves au centre d'une stratégie de développement du territoire et de la vie quotidienne à Lyon, aujourd'hui protagonistes du fort changement que la ville vit (<https://www.grandlyon.com>).

“Le tourisme fluvial est en constant développement et Lyon est aujourd'hui la tête de pont du bassin Rhône Saône pour l'activité des bateaux de croisières qui, avec l'accueil d'une clientèle étrangère importante, contribue au rayonnement de la Métropole” (<https://www.grandlyon.com>).

Il trasporto fluviale dà un grande apporto di servizi all'agglomerazione e costituisce un cuore pulsante per la metropoli.

Il proposito della Charta de Partenariat 2016-2021 è proprio quello di proseguire e amplificare queste dinamiche, già avviate grazie ai progetti portati avanti negli anni precedenti, insistendo in particolar modo sul turismo fluviale. Dunque, da un lato si cercherà di incrementare la presenza di imbarcazioni lungo i fiumi; dall'altro si procederà con la valorizzazione di spazi fluviali al servizio e per lo svago dei cittadini.

“Incrementando così l'uso dei fiumi, considerati risorse per lo sviluppo economico sostenibile e per la qualità della vita” (<https://www.grandlyon.com>), l'obiettivo è quello di costruire una metropoli sempre più attrattiva e piacevole da vivere.

Il documento contiene gli obiettivi e gli scopi della Carta, esplicitati in maniera chiara attraverso la stesura di linee guida tematiche e di un programma d'azioni. Presenta inoltre le linee guida territoriali e il programma d'azioni per la Metropoli delineando i principi d'intervento per una futura realizzazione.

Nella sezione dedicata all'elenco degli obiettivi, quattro sono le macroaree in questione:

- “Consolidare nuove relazioni tra la popolazione e il Rhône e la Saône” (<https://www.grandlyon.com>), rinnovando i fronti del lungofiume e incrementando l'organizzazione di eventi oltre che proseguendo la riqualificazione delle rive con la realizzazione di

Le transport fluvial offre de nombreux services à l'agglomération et constitue un élément central pour la métropole.

La Charta de Partenariat 2016-2021 a précisé pour objectif de poursuivre et d'amplifier cette dynamique, déjà commencée grâce à des projets réalisés au cours des années précédentes, avec un accent particulier sur le tourisme fluvial. C'est pour cette raison qu'ils cherchent soit d'accroître la présence des bateaux qui transitent sur les fleuves, soit de continuer avec à la mise en valeur des espaces fluviaux au service et pour les loisirs des citoyens.

“En valorisant ainsi les fleuves, source de développement économique durable et de qualité de vie” (<https://www.grandlyon.com>), l'objectif est de construire une métropole de plus en plus attractive et agréable à vivre.

Le document contient les objectifs et les buts de la Charta, qui sont clairement définis par l'élaboration d'orientations thématiques et d'un programme d'action. Il présente également les orientations territoriales et le programme d'actions pour la métropole, en expliquant les principes d'intervention pour la mise en œuvre future.

Dans la section consacrée à la liste des objectifs, il y a quatre macro-sujets en question :

- “Consolider les nouvelles relations entre la population et le Rhône et la Saône” (<https://www.grandlyon.com>), renouveler les fronts de la rive et accroître l'organisation d'événements ainsi que poursuivre le réaménagement des berges avec la

nuovi spazi di loisir;

- “Strutturare e ancorare il turismo fluviale all’interno dello sviluppo dell’offerta turistica metropolitana” (<https://www.grandlyon.com>), portando avanti un programma d’azioni per l’accoglienza e lo sviluppo di navi da crociera, navette fluviali e vaporette destinati a brevi tragitti, barche-ristorante e per lo svago;
- “Mettere la via d’acqua al servizio del sistema di trasporto metropolitano e dell’economia metropolitana” (<https://www.grandlyon.com>), incrementando la pratica di barche da diporto alla scala dell’agglomerazione, mettendo in atto uno schema portuario della regione lionese e ottimizzando la gestione delle soste fluviali (prenotazione, pedaggio, ...);
- “Contribuire alla protezione dell’ambiente e delle risorse fluviali oltre che all’adattamento verso il cambiamento climatico” (<https://www.grandlyon.com>), continuando la registrazione e l’integrazione degli usi del fiume al fine di garantire uno sviluppo sostenibile e uniforme, partecipando all’innovazione nel quadro della lotta al cambiamento climatico e mettendo in atto delle linee guida ecologiche comuni.

Per quanto riguarda nello specifico la riviera della Saône, le sponde costituiscono un patrimonio straordinario per il territorio metropolitano con i loro 50 km di rive, destra e sinistra, presenti in 15 comuni (di cui 25 km occupano la città di Lione). La Métropole de Lyon nella precedente Charta de Partenariat ha promosso il progetto “Rives de Saône”. Sviluppandosi sostanzialmente sulla riva sinistra della riviera ha permesso di riunire le questioni legate allo sviluppo urbano e alla valorizzazione degli

construction de nouveaux espaces de loisir ;

- “Structurer et ancrer le tourisme fluvial dans le développement de l’offre touristique métropolitaine” (<https://www.grandlyon.com>), en réalisant un programme d’action pour l’accueil et le développement des bateaux de croisière, des navettes fluviales et des bateaux à vapeur pour de courts trajets, des bateaux-restaurants et de loisirs ;
- “Mettre la voie d’eau au service du système de transport métropolitain et de l’économie métropolitaine” (<https://www.grandlyon.com>), accroître la pratique de la plaisance à l’échelle de l’agglomération, mettre en place un schéma portuaire de la région lyonnaise et optimiser la gestion des arrêts fluviaux (réservation, péage, ...);
- “Contribuer à la protection de l’environnement et des ressources en eau et à l’adaptation au changement climatique” (<https://www.grandlyon.com>), en poursuivant l’enregistrement et l’intégration des usages fluviaux afin d’assurer un développement durable et uniforme, en participant à l’innovation dans le cadre de la lutte contre le changement climatique et en appliquant des orientations écologiques communes.

En ce qui concerne la rivière de la Saône, les berges constituent un patrimoine extraordinaire pour le territoire métropolitain avec 50 km de berges, droite et gauche, présentes dans 15 communes (dont 25 km occupent la ville de Lyon). La Métropole de Lyon dans la précédente Charta de Partenariat a promu le projet “Rives de Saône”. Le développement substantiel de la rive gauche de la rivière a permis de réunir les problématiques liées au développement



Immagine di copertina della *Charte de Partenariat 2016-2021*. VNF&Grand Lyon.

spazi naturali, la gestione delle aree paesaggistiche e lo sviluppo delle attività sportive, culturali ed economiche legate alla riviera.

Oltre al rinnovamento dei muri di contenimento della Saône dal 1995 ad oggi, presupposto necessario per la realizzazione del progetto “Rives de Saône”, Voies Navigables de France ha partecipato alla rinascita degli spazi fluviali della Saône attraverso la modernizzazione delle zone di stazionamento per le imbarcazioni.

Come dichiarato nell’attuale statuto, gli obiettivi che la Métropole de Lyon e VNF si prefigurano per il 2021 per la riviera della Saône sono:

- “Preservare e sviluppare le funzioni fluviali: incrementare le soste fluviali per il diporto, le navette, le barche per il trasporto di passeggeri e per il transito della merce, migliorare la logistica urbana delle rive del fiume;
- Permettere lo sviluppo delle funzioni urbane: la riqualificazione urbana degli spazi pubblici sulle rive, la circolazione dolce, nuove funzioni tenendo conto di quelle già esistenti (pesca, sport nautici, barche fisse, ...);
- Salvaguardare la possibilità di realizzare un porto commerciale a nord dell’agglomerazione, a Genay, conformemente alle linee guida portuali del 2015 per la regione lionese.
- Tutelare il patrimonio ecologico della Saône e dei dintorni (specie protette, zone umide, ...) e impegnarsi a controllare le occupazioni demaniali con l’intento di valorizzare il territorio” (<https://www.grandlyon.com>).

urbain et à la mise en valeur des espaces naturels, à la gestion des espaces paysagers et au développement des activités sportives, culturelles et économiques liées à la rivière.

En plus, au-delà la rénovation des murs de soutènement de la Saône de 1995, condition nécessaire à la réalisation du projet “Rives de Saône”, Voies Navigables de France a participé à la revitalisation des espaces fluviaux de la Saône par la modernisation des lieux de stationnement pour les bateaux.

Comme indiqué dans statut actuel, les objectifs de la Métropole de Lyon et de VNF pour l’an 2021 vers la rivière sont :

- “Préserver et développer les fonctions fluviales : accroître les arrêts fluviaux pour les bateaux de plaisance, les navettes, les bateaux pour le transport de passagers et le transit de marchandises, améliorer la logistique urbaine des rives du fleuve ;
- Permettre le développement des fonctions urbaines : régénération urbaine des espaces publics sur les berges, circulation douce, nouvelles fonctions prenant en compte celles déjà existantes (pêche, sports nautiques, bateaux stationnaires, ...);
- Sauvegarder la possibilité d’établir un port de commerce au nord de l’agglomération, à Genay, conformément aux orientations du schéma portuaire de la région lyonnaise de 2015 ;
- Protéger le patrimoine écologique de la Saône et des abords (espèces protégées, zones humides, ...) et s’engager à maîtriser les occupations de l’état dans le but de valoriser le territoire” (<https://www.grandlyon.com>).



## abitazioni inconsuete: le péniches

Scegliere di esplorare nuove forme dell'abitare temporaneo partendo dalla riviera della Saone, ha permesso di ampliare lo sguardo anche sugli usi attuali che vengono fatti della riviera e come vengono vissuti gli spazi lungo l'affluente del Rodano. Oltre a dettare le regole alla conformazione della città, è da notare come le rive della Saône siano oggi occupate per gran parte del loro sviluppo all'interno della parte urbana da oggetti e architetture dalla forte connotazione fluviale: battelli, ponti, vaporetto, barche, piccoli pontili, punti di attracco, misuratori del livello dell'acqua.

Tra questi, le péniches type Freycinet assumono un'importanza rilevante nel contribuire a delineare il paesaggio della città fluviale. Modello di imbarcazione nata alla fine del 1800, la péniche Freycinet porta il nome dell'ingegnere e uomo politico Charles de Freycinet (1828-1923) il quale con la Legge del 5 agosto 1879, fissò la dimensione delle chiuse a 39 m di lunghezza per 5,20 m di larghezza in modo che fossero attraversabili da imbarcazioni di 300-350t, a seconda dell'ancoraggio (Lory, 2012). Venne definito in tal modo il Gabarit Freycinet, ovvero il modello standard che consentì di produrre questo tipo di barche quasi in serie e riportare così in auge il potenziale del commercio fluviale, in quel momento

## habitations inhabituelles: les péniches

Le choix d'explorer les nouvelles formes de vie temporaire à partir de la rivière de la Saône, a permis d'élargir notre vision des usages actuels de la rivière et de l'expérience des espaces riverains du Rhône. En plus de fixer les règles de forme de la ville, il faut noter que les rives de la Saône sont aujourd'hui occupées pour une grande partie de leur développement dans l'espace urbain par des objets et des architectures à forte connotation fluviale : bateaux, ponts, bus nautique, bateaux, petites jetées, points de mouillage, compteurs de niveau d'eau.

Parmi celles-ci, les péniches type Freycinet revêtent une importance importante en contribuant à tracer le paysage de la ville fluviale. Modèle de bateau né fin 1800, la péniche Freycinet porte le nom de l'ingénieur et homme politique Charles de Freycinet (1828-1923) qui, par la loi du 5 août 1879, a fixé la taille des écluses à 39 m de long et 5,20 m de large afin qu'elles puissent être traversées par des bateaux de 300-350 tonnes, selon l'ancrage. Le Gabarit Freycinet a ainsi été défini comme le modèle standard qui a permis de produire ce type de bateau presque en série et de faire renaître le potentiel du commerce fluvial, alors affecté par un fort déclin dû au succès du

affetto da un forte declino dovuto al successo del commercio via terra dei recenti mezzi ferroviari.

È così che tra il 1949 e il 1952 gli Ateliers di Chalon (Cantieri navali di Chalon e cantieri Schneider) producono una serie di 156 barche tipologia Freycinet. “Costruite tutte sullo stesso modello, la scelta della disposizione interna e del motore era lasciata al cliente” (Société d’Histoire et d’Archéologie de Chalon-sur-Saône, 1986 p.49). È infatti da sottolineare che all’origine la péniche era in legno e non motorizzata; l’introduzione del motore e dell’acciaio portano grandi vantaggi per il marinaio così come anche una riduzione elevata della dimensione della pala del timone. Tali imbarcazioni venivano utilizzate principalmente per il commercio. I prodotti trasportati, in salita così come in discesa, erano minerali (carbone, cromo, fosfato), sale, sabbia, cereali e semi (grano, mais, colza, farina di soia). “I marinai del tempo, in particolare quelli della Saône, erano un tipo di popolazione molto difficile da censire dal momento che effettuavano circuiti molto differenti: la maggior parte dei marinai-artigiani navigava su rete internazionale e dunque su vie francesi, belga, olandesi e tedesche; alcuni erano specializzati invece nelle relazioni commerciali intra-bacino all’interno della sola rete francese e dunque transitavano da Lione; altri ancora, più rari, si limitavano al solo trasporto del carbone da Blanzky verso Chalôn o Lyon” (Société d’Histoire et d’Archéologie de Chalon-sur-Saône, 1986 p.52) . In ogni caso, dal momento che la famiglia era al loro

commerce terrestre des véhicules ferroviaires récents.

Ainsi, entre 1949 et 1952, les Ateliers de Chalon (Chantiers navals de Chalon et Chantiers Schneider) ont produit une série de 156 péniches typologie Freycinet. “Elles furent toutes construites sur le même modèle. Seuls, l’aménagement intérieur et le moteur étaient laissés au choix du client” (Société d’Histoire et d’Archéologie de Chalon-sur-Saône, 1986 p.49). L’introduction du moteur et de l’acier apporte de grands avantages pour le marinier ainsi qu’une réduction importante de la taille du safran. Ces bateaux étaient principalement utilisés pour le commerce. Les produits transportés, à la remonte comme à la descente, étaient les minéraux (charbon, chrome, phosphate), le sel, le sable, les céréales et les graines (blé, maïs, colza, farine de soja). “Les mariniers de l’époque, en particulier ceux de la Saône, étaient un type de population très difficile à recenser car ils effectuaient des circuits très différents : la plupart des artisans-bateliers naviguaient sur le réseau international et donc sur les routes française, belge, hollandaise et allemande ; certains étaient plutôt spécialisés dans les relations commerciales intra-bassin au sein du seul réseau français et donc transitaient depuis Lyon ; d’autres encore, plus rares, étaient limités au seul transport du charbon entre Blanzky, Chalôn ou Lyon” (Société d’Histoire et d’Archéologie de Chalon-sur-Saône,

seguito, l'attaccamento all'una o all'altra regione era anche dettato da esigenze di tipo familiare.

La struttura interna di questo tipo di imbarcazioni era sempre costruita su una pianta identica suddivisa in tre parti:

- "La zona centrale: usata in maniera puntuale per i carichi, gli scarichi e attracchi. Luogo di passaggio che collega la zona posteriore con quella anteriore;
- La zona posteriore: di circa 16 m<sup>2</sup> di superficie, questo luogo è occupato dalla timoneria e dalla sala macchine. L'essenziale della vita quotidiana era concentrato proprio in questo spazio dove si svolgeva la maggior parte delle attività (guida della péniche, attività domestiche, pasti, pause);
- La zona anteriore: il cosiddetto "naso della barca", dove esiste un secondo abitacolo più piccolo rispetto al precedente, destinato ai figli o al marinaio e nel quale i ruoli di ciascuno erano ripartiti secondo un codice molto rigoroso. L'uomo si occupava della pianificazione dei viaggi, della scelta del carico, della manutenzione della barca, del monitoraggio del carico, della guida della barca; la donna (secondo o marinaio) gestiva la vita familiare, le faccende domestiche, la pulizia della barca e aiutava alla guida durante i lunghi tragitti. I figli erano poi d'ausilio durante la manovra" (Société d'Histoire et d'Archéologie de Chalon-sur-Saône, 1986 p.53-54).

Nonostante lo slancio iniziale della ripresa del commercio per via fluviale, le prospettive dei marinai che conducevano le péniches furono presto azzerate in quanto il trasporto di merci venne incrementato

1986 p.52). En tout cas, puisque la famille était avec eux, l'attachement à l'une ou l'autre région était aussi dicté par les besoins de la famille.

La structure interne de ce type de bateau a toujours été construite sur un plan identique divisé en trois parties :

- "La zone centrale : utilisée ponctuellement pour le chargement, le déchargement et l'accostage. Un lieu de passage reliant l'arrière à l'avant ;
- La partie arrière : environ 16 m<sup>2</sup> de surface, cette place est occupée par la timonerie et la salle machines. L'essentiel de la vie quotidienne était concentré dans cet espace où se déroulaient la plupart des activités (conduite de la péniche, activités domestiques, repas, pauses) ;
- La partie avant : le "nez du bateau", où il y a une deuxième cabine plus petite que la précédente, destinée aux enfants ou au marinier et dans laquelle les rôles de chacun étaient répartis selon un code très rigoureux. L'homme était chargé de la planification des voyages, du choix de la charge, de l'entretien du bateau, la surveillance du chargement, la conduite du bateau ; la femme (seconde ou matelot) s'occupait de la vie familiale, des tâches domestiques, du nettoyage du bateau et aidait la conduite pendant les longs trajets. Les enfants aidaient pendant la manœuvre " (Société d'Histoire et d'Archéologie de Chalon-sur-Saône, 1986 p.53-54).

Malgré la dynamique initiale de reprise des échanges par voie fluviale, les perspectives des marins qui menaient les péniches sont vite disparues car le transport de marchandises



Immagine di una péniche non motorizzata con pala del timone imponente. Musée Gadagne

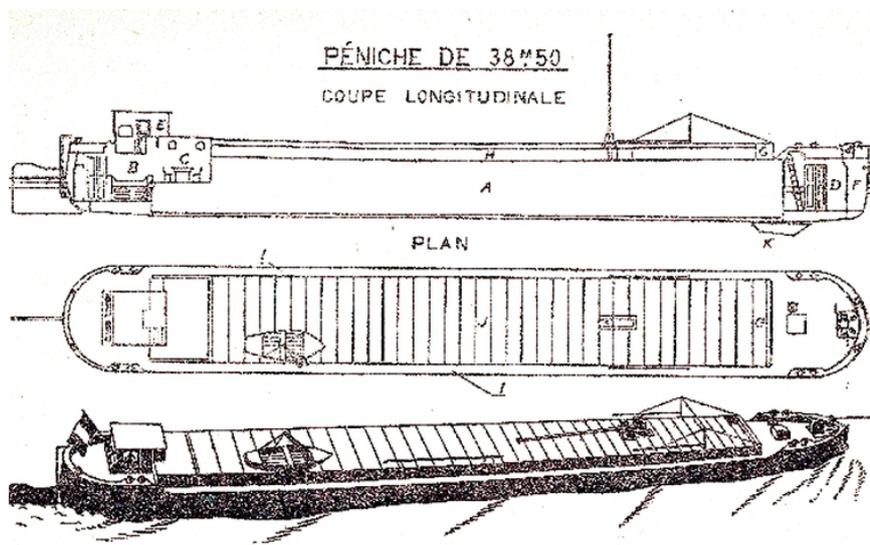
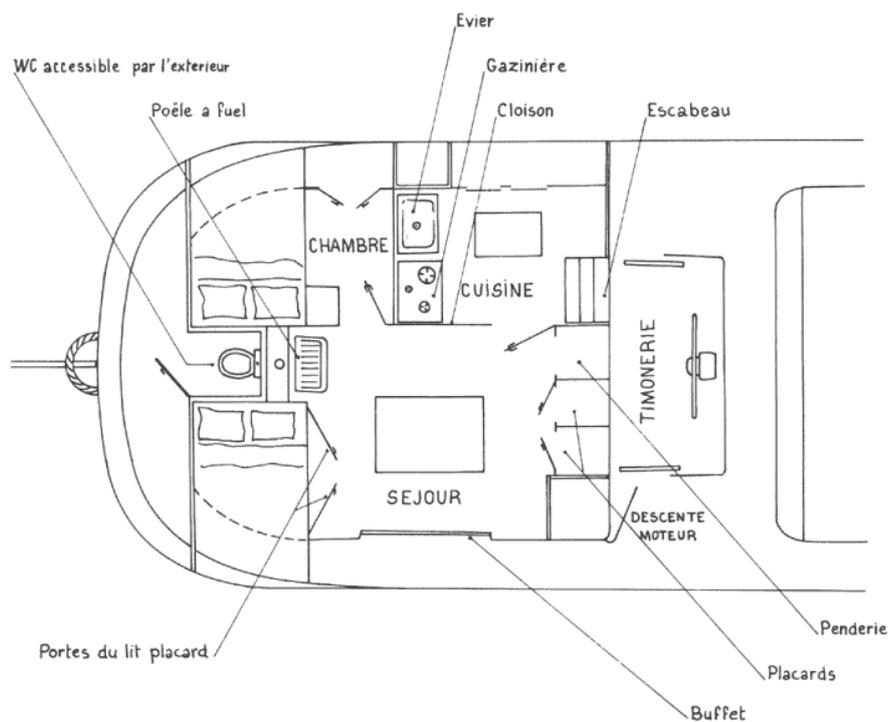


Fig. 3

A, Cais. — B, Logement du Patron. — C, Cuisine et salle à manger. — D, Logement du second. — E, Cabine du pilote. — F, Puits aux chaînes. — G, Tabernacle. — H, Ecloire. — I, Plats-bords. — J, Écoutilles. — K, Bouteur.

Disegno di base di una péniche modello Freycinet, da "Mariniers d'hier et d'aujourd'hui"



Disegno dello schema distributivo di un vecchio modello di péniche. Zona posteriore.



Foto di un marinaio alla conduzione della péniche. Da "Mariniers d'hier et d'aujourd'hui".

su imbarcazioni di taglia più grossa ma in particolar modo via terra.

Cosa resta dunque oggi delle péniches?

“La produzione di questa tipologia di imbarcazioni venne interrotta negli anni 60 del 900 e negli anni 80 venne offerto un premio per il loro smantellamento, recuperandone i pezzi ancora in buono stato. In questo modo si riuscì a far fronte al degrado delle barche e all'abbandono delle sponde dei fiumi” (<https://www.lyon.fr>).

Oggi, le péniches presenti a Lione ancora in stato d'uso stazionano presso le sponde del lungofiume del Rhône e della Saône. Gran parte delle péniches sono state riconvertite in abitazioni o in spazi commerciali (caffè, ristoranti) o ancora in luoghi di intrattenimento (locali, discoteche) per la riqualificazione di parti di città.

Sono ancora presenti diversi Cantieri navali in Francia, soprattutto nella regione parigina, per la trasformazione e la riqualificazione di questo tipo di imbarcazioni: Chantier des Hauts de Lutèce a Boulogne-Billancourt, Chantier Navals Vandenbossche a Villeneuve La Garenne, Chantier Rousseau a Veneux les Sablons. I lavori principali riguardano la riparazione della carena, la verniciatura esterna, il rinforzamento della struttura e lo smistamento dei materiali alla fine del ciclo vita della barca.

È interessante notare come la maggior parte delle péniches type Freycinet attualmente ormeggiate nella città di Lione abbia mantenuto una propria

s'est accru sur des grands bateaux mais surtout par voie terrestre.

Donc, que reste-t-il des péniches aujourd'hui ?

“La production de ce type de bateau a été interrompue dans les années 60 du 1900 et dans les années 80 on a offert un prix pour leur démolition, en récupérant les pièces encore en bon état. Comme ça on a pu faire face à la dégradation des bateaux et à l'abandon des berges des rivières” (<https://www.lyon.fr>). Aujourd'hui, les péniches encore en service à Lyon stationnent sur les rives du Rhône et de la Saône. La majorité des péniches a été transformée en logements ou en espaces commerciaux (cafés, restaurants) ou encore en lieux de divertissement (clubs, discothèques) pour le réaménagement de certaines parties de la ville.

Il existe encore différents chantiers navals en France, notamment en région parisienne, pour la transformation et la modernisation de ce type de bateaux : Chantier des Hauts de Lutèce à Boulogne-Billancourt, Chantier Navals Vandenbossche à Villeneuve La Garenne, Chantier Rousseau à Veneux les Sablons. Les principaux travaux concernent la réparation de la coque, la peinture extérieure, le renforcement de la structure et le tri des matériaux à la fin du cycle de vie du bateau.

Il est intéressant remarquer que la plupart des péniches type Freycinet actuellement amarrées dans la ville de Lyon ont conservé leur forte

forte identità, almeno all'esterno. Nonostante i cambiamenti di destinazione d'uso il linguaggio architettonico è rimasto il medesimo, ad eccezione di aggiunte successive di terrazze su alcuni pontili, e questo contribuisce da un lato a rendere il lungofiume molto eterogeneo ma allo stesso tempo contraddistinto da una profonda coerenza formale.

È curioso invece analizzare il cambio di destinazione d'uso rispetto al secolo precedente oltre che la trasformazione di disposizione degli ambienti interni. Vivere un anno a Lione mi ha permesso di osservare in profondità dettagli ogni volta differenti. Nonostante il contenitore (la péniche) sia pressoché lo stesso, il contenuto varia a seconda delle necessità e delle esigenze di ciascun utente. È così che ad esempio mi sono ritrovata a visitare imbarcazioni trasformate in abitazioni per due persone con il massimo del comfort, una péniche trasformata in cappella ("Le Lien", Bateau-chapelle des bateliers de Lyon), o ancora péniches convertite in ristoranti o spazi in affitto per eventi pubblici e privati, come ad esempio la Péniche Loupika che dal 2005 organizza diversi eventi culturali, da quelli musicali a quelli più artistici.

Occorre comunque tenere conto che abitare un'imbarcazione implica differenze sostanziali rispetto ad una consueta abitazione sulla terra ferma sia da un punto di vista legislativo sia da uno legato all'esperienza che si fa dell'abitare. "Per prima cosa occorre trovare uno spazio per la propria péniche, raccordarsi con la rete di distribuzione, ottenere il permesso per l'attracco

identità, surtout à l'extérieur. Malgré les changements d'usage, le langage architectural est resté pareil, à l'exception des additions successives de terrasses sur certains quais, ce qui contribue d'une part à rendre la berge très hétérogène mais au même temps, caractérisée par une profonde cohérence formelle.

Il est curieux d'analyser l'évolution de l'usage prévu du dernier siècle par rapport à aujourd'hui ainsi que la transformation de l'aménagement intérieur. Vivre à Lyon pendant un an m'a permis d'observer en profondeur des détails différents chaque fois. Bien que la "boite" (la péniche) soit presque le même, le contenu varie en fonction des besoins et des exigences de chaque usager. Par exemple, je me suis retrouvé à visiter des bateaux qui ont été transformés en logements pour deux personnes dans le plus grand confort, une péniche transformée en chapelle ("Le Lien", Bateau-chapelle des bateliers de Lyon), ou des péniches converties en restaurants ou espaces à louer pour des événements publics et privés, comme la Péniche Loupika, qui organise depuis 2005 diverses manifestations culturelles, musicales et artistiques.

Cependant, il faut considérer que vivre sur un bateau implique des différences substantielles par rapport à une habitation habituelle à terre, tant pour une question législative que pour une question liée à l'expérience du vivre. "Tout d'abord, il faut trouver un espace pour sa propre péniche, se connecter au réseau de distribution, obtenir l'autorisation d'amarrage auprès de la Police de



Immagine dell'operazione di carenaggio nei Chantiers des Hauts de Lutèce, nel nord della Francia. ([www.navalchl.com](http://www.navalchl.com)).

dalla Police de la Navigation e fare un'assicurazione fluviale in caso di danni. Inoltre, bisogna considerare gli interventi di manutenzione da effettuare a carena asciutta una volta ogni dieci anni da un esperto iscritto all'albo del Ministero dei Trasporti sugli impianti meccanici, idraulici ed elettrici. Obbligatoria ogni dieci anni è anche la visita del perito, il quale rilascerà il Certificato del titolo di Navigazione; parte di tale controllo viene realizzato con l'imbarcazione fuori dall'acqua: viene fatto un piano di campionamento per verificare gli spessori della carena e i diversi accessori (ancora, argano, timone, elica, scarico delle acque). Con l'imbarcazione a galla viene invece eseguita la verifica della conformazione alle norme europee in materia di sicurezza. Ogni cinque anni è poi consigliato di effettuare il controllo e la manutenzione della carena, seguito dalla verniciatura, trattamenti eseguiti con la carena fuori dall'acqua" (<http://seme.cer.free.fr>).

Per quanto riguarda invece l'esperienza vera e propria di vivere all'interno di una péniche oggi, ho avuto l'occasione di parlare con alcuni abitanti che mi hanno raccontato le loro impressioni su questo modo di vivere inconsueto per chi abita la terra ferma. Una delle péniche nelle quali sono potuta entrare, ormeggiata sulla riva destra del Rhône, era stata rinnovata nel 2012; la ragazza che mi ha accolto per farmi visitare gli spazi interni, figlia del proprietario, era entusiasta del cambiamento. I vantaggi che porta questo modus vivendi superano di gran lunga gli svantaggi: maggior privacy, la possibilità

la Navigation et souscrire une assurance rivière en cas de sinistre. En outre, une fois tous les dix ans il est nécessaire de considérer les opérations de maintenance à effectuer sur les systèmes mécaniques, hydrauliques et électriques par un expert inscrit au registre du ministère des transports. La visite de l'expert est obligatoire aussi tous les dix ans, pour obtenir le titre de Certificat de Navigation ; une partie de cette vérification se fait avec le bateau en cale sèche : un plan de sondage est fait pour vérifier l'épaisseur de la coque et les différents accessoires (ancrage, guindeau, safran, hélice, évacuation d'eau). Lorsque le bateau est à flot, la conformité aux normes de sécurité européennes est vérifiée. Ensuite tous les cinq ans, il est recommandé de vérifier et d'entretenir la coque, puis de peindre ; ces traitements viennent effectués avec la coque hors de l'eau " (<http://seme.cer.free.fr>).

Quant à l'expérience réelle de vivre aujourd'hui dans une péniche, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec quelques habitants qui m'ont raconté leurs impressions sur ce mode de vie inhabituel par rapport à ceux qui vivent sur terre. L'une des péniches dans lesquels je suis rentrée, était amarrée sur la rive droite du Rhône, et avait été rénovée en 2012 ; la fille qui m'a accueilli pour me permettre de visiter les espaces intérieurs, fille du propriétaire, était enthousiasmée par ce changement. Les avantages de ce modus vivendi sont majeurs que les inconvénients : plus d'intimité, la possibilité d'observer un paysage

di osservare dalla propria finestra un paesaggio in continua evoluzione, la tranquillità dai rumori oltre che la fortuna di avere a disposizione una grande terrazza nella quale svagarsi o studiare al ritmo della corrente del fiume. “Certo bisogna considerare che è un oggetto che si muove e che dipende molto dai fenomeni atmosferici: vento, freddo, pioggia, neve influiscono sulla vivibilità della péniche ma forse è anche questo che contribuisce al suo grande fascino”.

en constante évolution depuis sa propre fenêtre, la tranquillité du bruit ainsi que la chance d'avoir une grande terrasse où l'on peut s'amuser ou étudier au rythme du courant du fleuve. “Bien sûr, il faut considérer que c'est un objet qui bouge et qui dépend beaucoup des phénomènes météorologiques : le vent, le froid, la pluie, la neige affectent l'habitabilité de la péniche, mais c'est peut-être aussi ceci qui contribue à son grand charme”.





Piano inferiore di una tipica péniche ormeggiata sul fiume Rhone. Foto di Monica Galeotti.



Salone al piano inferiore. Foto di Monica Galeotti.



Affaccio sul paesaggio fluviale. Livello inferiore della péniche. Foto di Monica Galeotti.



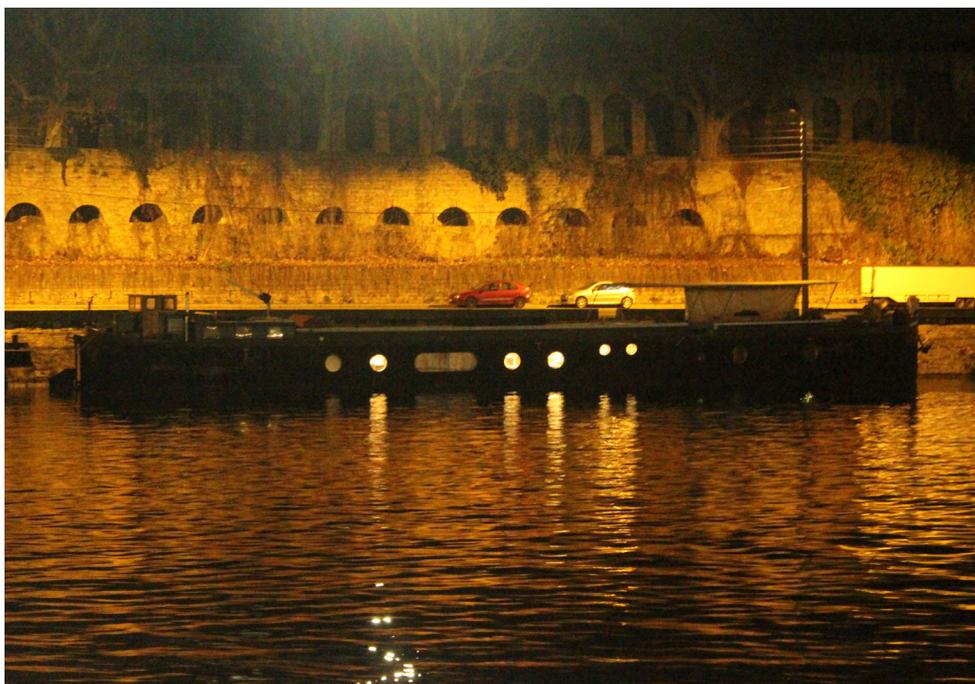
Tipica péniche ormeggiata sulla riva destra della Saône. Foto di Andrea Tomasino.



Gruppo di péniches ormeggiate a sud della città, sulla riva destra della Saône. Foto di Andrea Tomasino.



Péniche típica con sfondo della collina lionese. Foto di Maria Elena Ferraresi.



Una péniche ormeggiata sulla riva sinistra della Saône. Foto di Maria Elena Ferraresi.



# **4. progetto**

le projet



## “La valse à mille temps”: nuove frontiere per l’abitare temporaneo

Le precedenti analisi hanno portato dunque all’elaborazione del progetto “La valse à mille temps”. L’intento di esplorare nuove frontiere dell’abitare temporaneo è stato pensato a partire dalle péniches e dalle possibilità che la loro natura flessibile offre.

La Charte de Partenariat è stata un ottimo punto di partenza per riflettere invece sulle necessità della città e per capire come poter considerare la tipologia della péniche non solo come oggetto architettonico inconsueto a sé stante, ma piuttosto come tassello di un sistema al servizio della città fluviale.

Nel fare questo, il tempo è stato inserito come variabile fondamentale che detta le regole dell’intero progetto sia alla scala architettonica, come si spiegherà più avanti, sia alla scala urbana.

Proprio alla grande scala, il progetto si declina in tre principali configurazioni: l’ormeggio, la piazza, il ponte. Esse fanno capo alle esigenze della città in periodi diversi dell’anno. Nell’elaborare tali soluzioni è stato infatti immaginato il decorso di un anno nella vita della città fluviale lionese. Le soluzioni pensate assumono temporalità differenti e possono svilupparsi in parti diverse della città. Questo, proprio per cercare di ampliare il ventaglio delle possibilità e per rispondere al maggior numero di esigenze. La flessibilità delle configurazioni spaziali è garantita

## “La valse à mille temps”: nouvelles frontières de la vie temporaire

Les analyses précédentes ont donc conduit au développement du projet “La valse à mille temps”. L’intention d’explorer de nouvelles frontières de l’habitat temporaire a été envisagée à partir des péniches et des possibilités que leur caractère flexible offre.

La Charte de Partenariat a été un excellent point de départ pour réfléchir sur les besoins de la ville et pour comprendre comment considérer la typologie de la péniche pas seulement comme un objet architectural inhabituel en soi, mais plutôt comme partie d’un système au service de la ville fluviale.

Ce faisant, le temps a été inclus comme une variable fondamentale qui dicte les règles de l’ensemble du projet, tant à l’échelle architecturale, comme on verra après, qu’à l’échelle urbaine.

A grande échelle, le projet est divisé en trois configurations principales : le mouillage, la place et le pont. Ils sont adaptés aux besoins de la ville à différentes périodes de l’année. En développant de telles solutions, en fait, on a imaginé le cours d’une année dans la vie de la ville fluviale de Lyon. Les solutions conçues prennent des délais différents et peuvent être développées dans différentes parties de la ville. C’est précisément pour essayer d’élargir l’éventail des possibilités et de répondre au plus grand nombre de besoins. La flexibilité des configurations

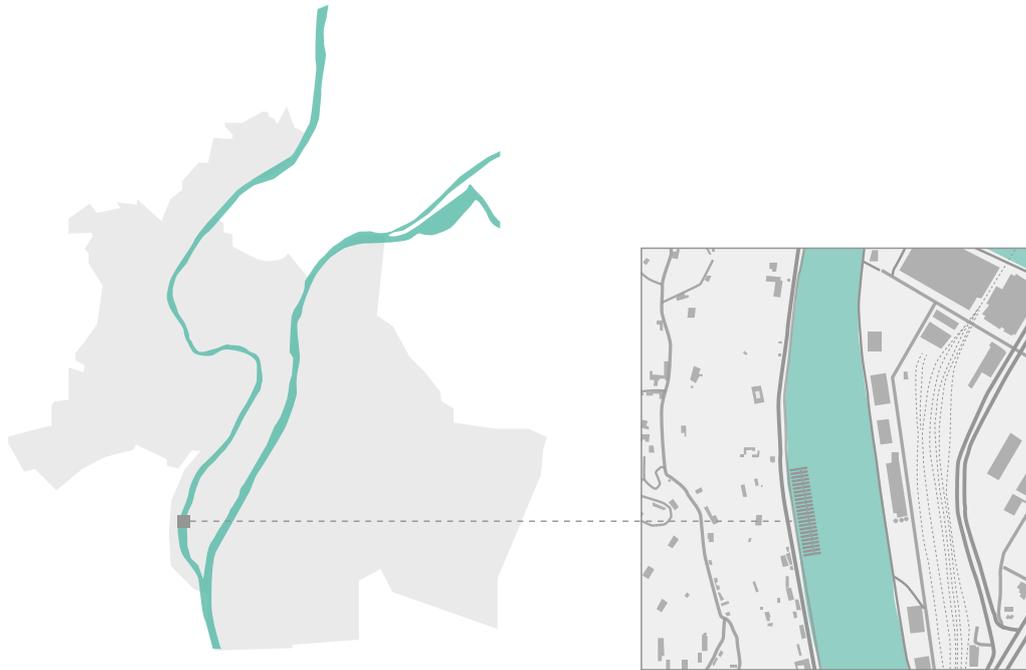
dalla matrice di base, la péniche, che permette una grande variabilità, e ,in particolar modo, dallo spazio nel quale le soluzioni prendono forma, la riviera della Saône.

È anche in questo che risiede la natura anomala e innovativa del progetto, ovvero nel trasporre il mondo dell'architettura in un contesto di tipo fluviale, esplorando come le péniches possono entrare a far parte di un paesaggio urbano al servizio della città in una “valse à mille temps”.

spatiales est garantie par la matrice de base, la péniche, qui permet une grande variabilité, et surtout par l'espace dans lequel les solutions prennent forme, la rivière de la Saône.

C'est là aussi que réside le caractère anormal et novateur du projet : transposer le monde de l'architecture dans un contexte fluvial, explorer comment les péniches peuvent s'inscrire dans un paysage urbain au service de la ville dans une “valse à mille temps”.





L'ormeggio: inquadramento



utenza: abitanti della collina / turisti

## **l'ormeggio / le piazze / il ponte**

Le tre forme urbane a cui si è pensato sono l'ormeggio, la piazza e il ponte.

L'ormeggio è costituito da 24 imbarcazioni connesse tra loro da una lunga passerella che scorre per 190 m e alla quale si accede dal lungofiume tramite due pontili fissi posti all'inizio e alla fine della passerella. Su ciascuna imbarcazione esiste poi una passerella di una lunghezza pari a 3 m, posizionata verso la metà dell'imbarcazione che si appoggia all'imbarcazione successiva.

Tale ormeggio è stato individuato nella punta sud della città, il quartiere della Confluence, davanti all'edificio de La Sucrière, sulla riva sinistra del fiume dove oggi questa parte di collina è occupata principalmente da abitazioni borghesi singole. Non essendo collegata in alcun modo verso il nuovo quartiere della Confluence se non all'altezza del ponte Kitchener Marchand e del ponte dell'autostrada del Sole, questa parte si trova isolata e meno servita rispetto al vicino quartiere.

L'ormeggio si rivolge dunque agli abitanti della collina, ai quali si offrono alcuni dei servizi di cui la collina ad ora è carente e che costringono gli abitanti a spostarsi verso il centro città. Le imbarcazioni che costituiscono l'ormeggio hanno infatti programmi ben definiti: sono previste 14 residenze temporanee per turisti e cittadini e altri 10 programmi al servizio

## **le mouillage / les places / le pont**

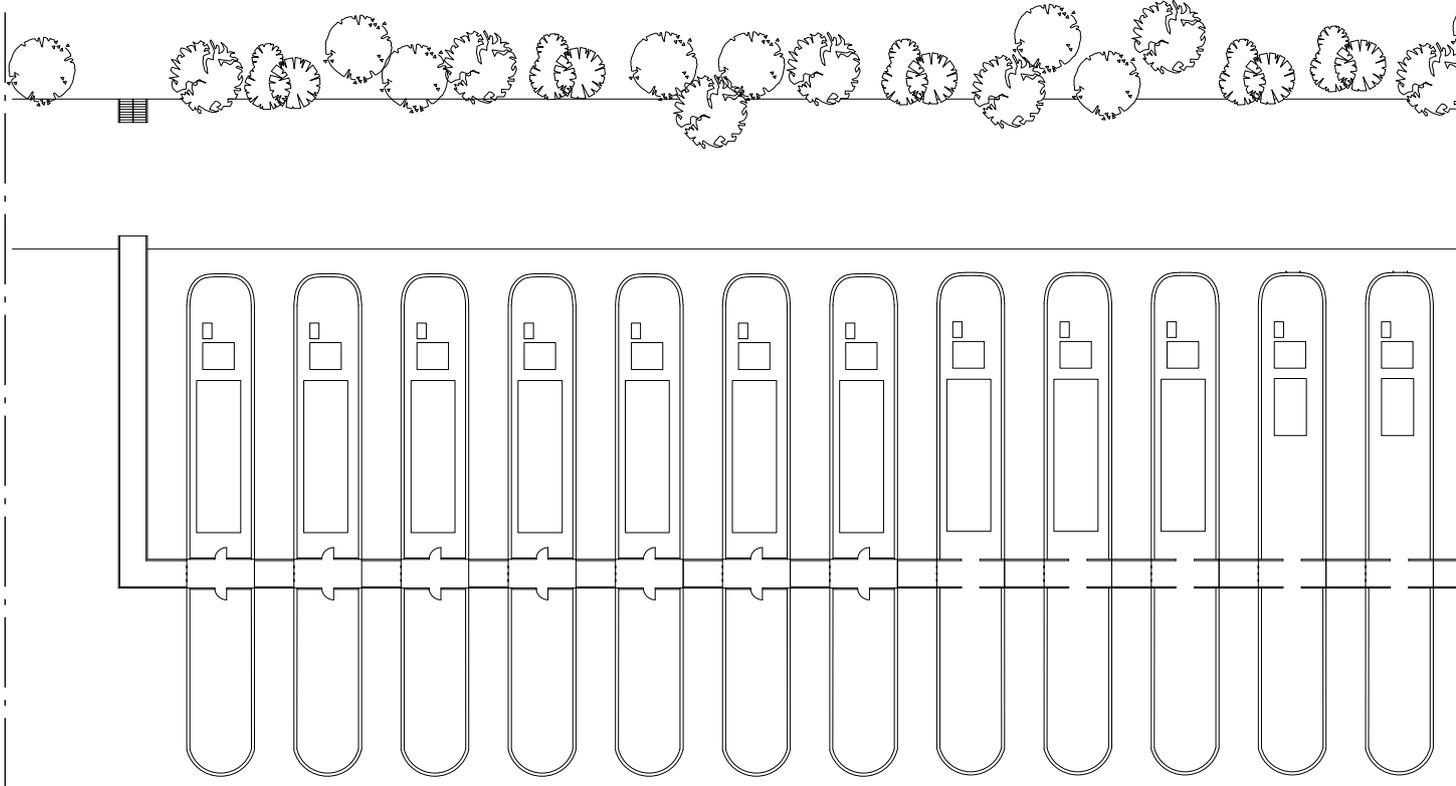
Les trois formes urbaines auxquelles on a pensé sont le mouillage, la place et le pont.

Le mouillage se compose de 24 bateaux liés entre eux par une longue passerelle de 190 m qui est accessible depuis les quais par deux piliers fixes placés au début et à la fin de la passerelle. Cette passerelle est constituée d'une série d'éléments d'une longueur de 3 m, positionnés vers le milieu du bateau, qui reposent sur le bateau suivant.

Ce mouillage est situé à l'extrémité sud de la ville, dans le quartier de la Confluence, devant le bâtiment de La Sucrière, sur la rive droite de la rivière où aujourd'hui cette partie de la colline est principalement occupée par des habitations bourgeoises individuelles. Comme il n'y a aucun lien avec le nouveau quartier Confluence autre que le pont Kitchener Marchand et le pont de l'Autoroute du Soleil, cette partie est isolée et moins bien desservie par rapport au quartier qui est proche.

Le mouillage s'adresse donc aux habitants de la colline, qui se voient offrir certains services qui font actuellement défaut à la colline et qui obligent les habitants à se déplacer vers le centre-ville. Les péniches qui composent le mouillage ont en effet des programmes bien définis : 14 résidences temporaires pour touristes et citoyens et 10 autres programmes

# ESPLORARE NUOVE FRONTIERE DELL'ABITARE TEMPORANEO



## RESIDENZE TEMPORANEE

**7** péniches

**3** tipologie:



**45** persone (minimo)

**2156 m<sup>2</sup>** totali di superficie

## SERVIZI PER IL PUBBLICO

**10** péniches

**10** tipologie:

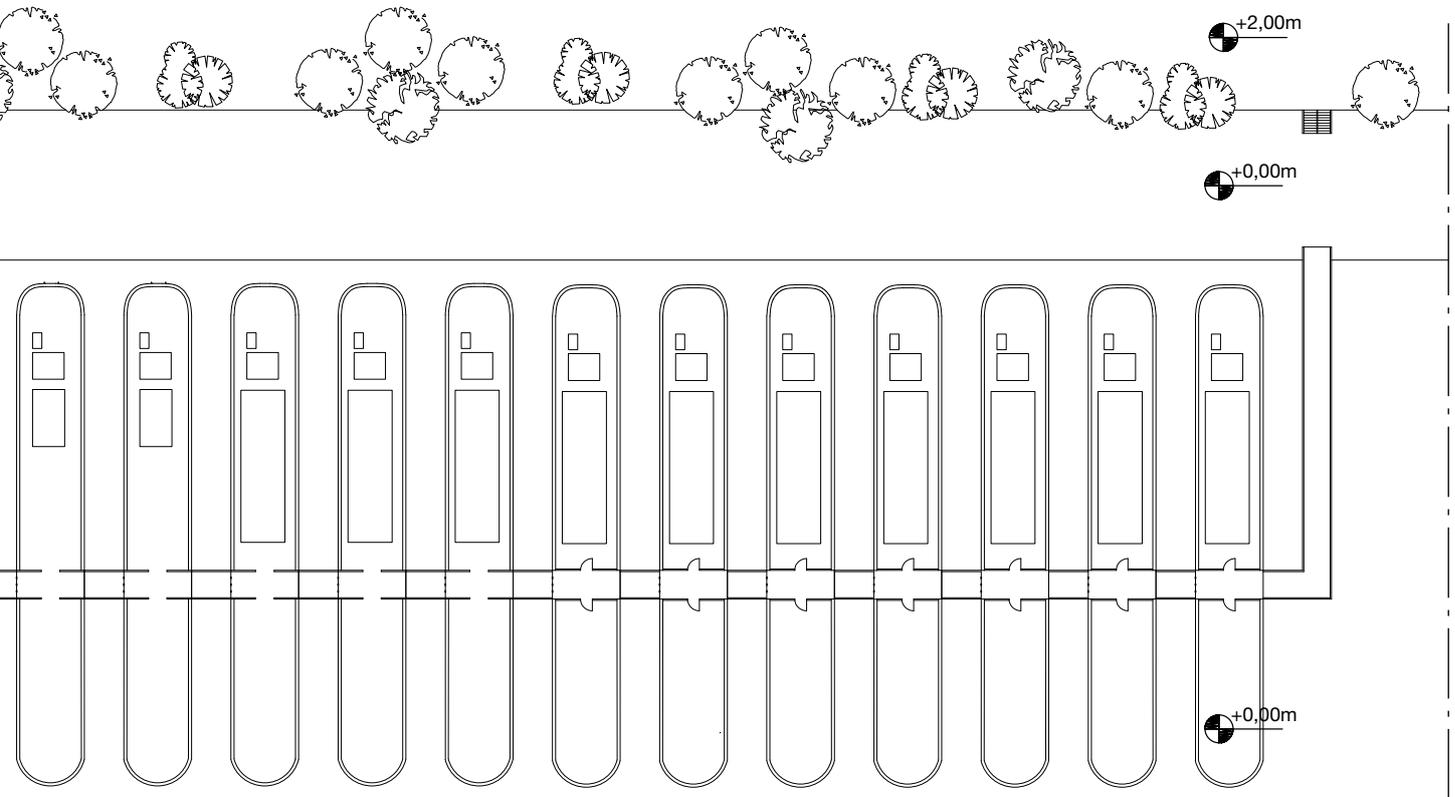
ristorante

coworking

ufficio del turismo

palestra

negozio



**SERVIZI  
PER IL PUBBLICO**

- scuola per marinai
- cinema
- jazz club
- circolo ricreativo
- ristorante

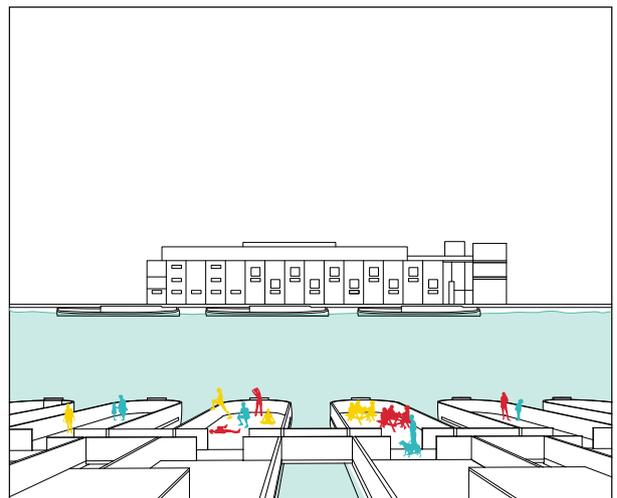
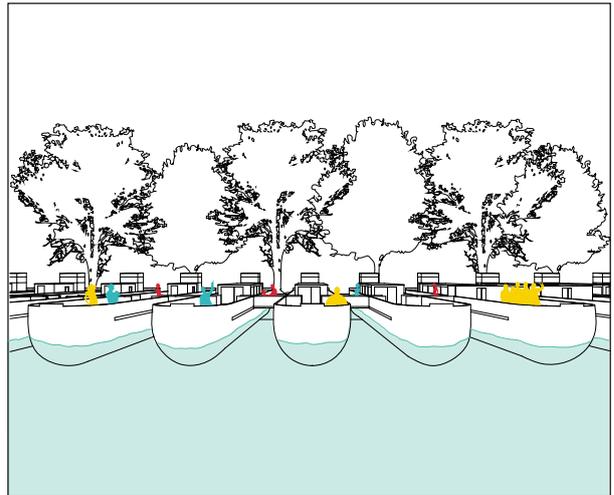
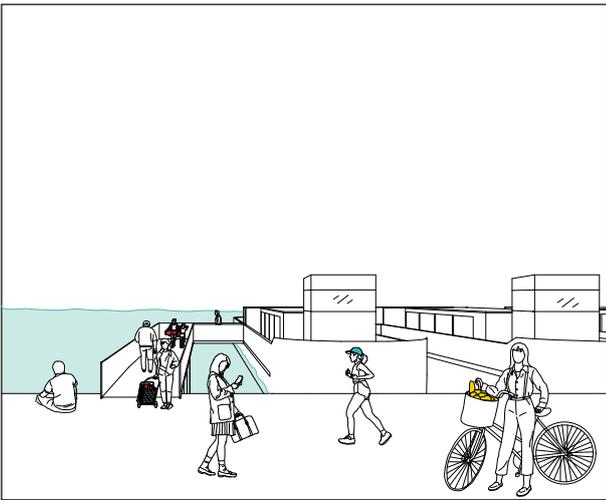
**400** persone (minimo)  
**3080 m<sup>2</sup>** totali di superficie

**RESIDENZE  
TEMPORANEE**

- 7** péniches
- 3** tipologie:
- ★★★★★
- ★★★★★
- ★★★

**55** persone (minimo)  
**2156 m<sup>2</sup>** totali di superficie

ESPLORARE NUOVE FRONTIERE DELL'ABITARE TEMPORANEO



L'ormeggio \_ scene.

del quartiere (negozi, palestra, ristorante, cinema, ...). Questa sorta di “appendice” si integra dunque alla collina; gli abitanti dell’ormeggio e i cittadini si ritrovano così a percorrere, a piedi o con biciclette a mano, questa *promenade* inconsueta ricca di servizi e di spazi dedicati al *loisir*.

Le residenze temporanee sono state disposte specularmente ai lati esterni della passerella; le funzioni più propriamente d’ausilio alla collina sono invece state disposte nella parte centrale.

In questo modo, se le péniches centrali si dovessero svincolare dalla configurazione dell’ormeggio -come si vedrà nella configurazione della Piazza- gli utenti delle residenze temporanee avrebbero un collegamento diretto con la terraferma tramite i pontili laterali.

Tale configurazione è comunque prevista per tutto l’anno. In particolare, rimarrà fissa da Gennaio ad Aprile e lungo i mesi di Ottobre e Novembre, periodi nei quali non ci sarà alcun importante spostamento delle imbarcazioni.

La natura della passerella flessibile e solida al tempo stesso, garantisce inoltre a ciascuna imbarcazione di svincolarsi velocemente dalla funzione dell’ormeggio. Questo si può verificare nel caso in cui ci sia una piena della riviera: la passerella di ciascuna péniche si abbassa e le imbarcazioni possono navigare liberamente lungo i fiumi. Ma si può verificare anche che le péniches si vogliano spostare per brevi tragitti o per assolvere ad altre funzioni. Ecco, che le passerelle in questione si abbassano lasciando libera manovra alle imbarcazioni che desiderano muoversi.

au service du quartier (commerces, gymnase, restaurant, cinéma, ...). Cette sorte d’“annexe” est donc intégrée au flanc de la colline; les habitants du mouillage et les citoyens se retrouvent à pied ou avec le vélo le long de cette promenade insolite pleine de services et d’espaces dédiés au loisir.

Les résidences temporaires ont été disposées en miroir sur les côtés extérieurs de la passerelle ; les fonctions qui « aident » la colline ont plutôt été disposées dans la partie centrale.

Ainsi, si les péniches centrales devaient être détachées de la configuration du mouillage les usagers des résidences temporaires auraient une connexion directe avec la terre par les piliers latéraux, comme on verra dans la configuration de la place.

Cette configuration est prévue au long de toute l’année. En particulier, il restera fixe de janvier au mois d’avril et tout au long des mois d’octobre et novembre, périodes pendant lesquelles il n’y aura pas de mouvements importants des péniches.

La nature de la passerelle, flexible et solide à la fois, permet également à chaque bateau de se dégager rapidement de la fonction du mouillage. Cela peut être le cas d’inondation sur la rivière : la passerelle de chaque péniche se retire et les bateaux peuvent naviguer librement le long des fleuves. Mais il peut arriver aussi que les péniches veuillent se déplacer sur de courtes distances ou remplir d’autres fonctions. Dans ce cas les passerelles en question sont retirées, laissant les bateaux qui le souhaitent, libre manœuvre pour partir ailleurs.

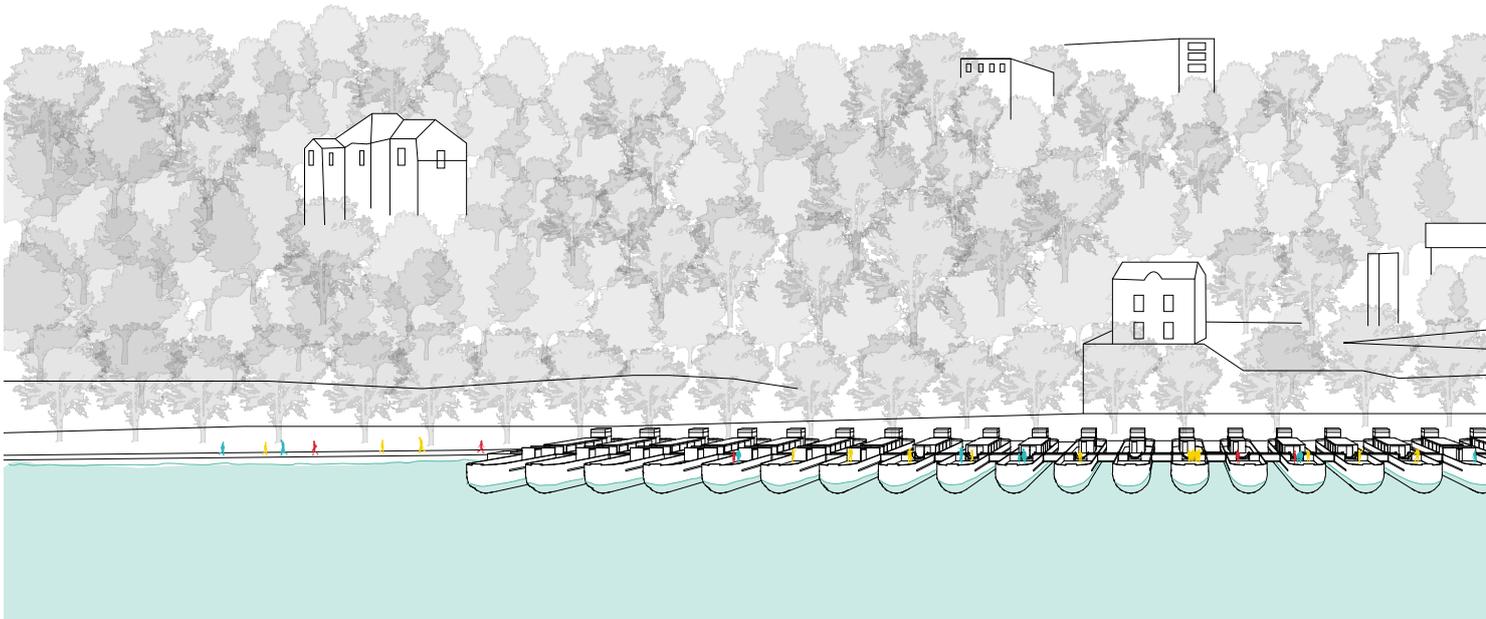
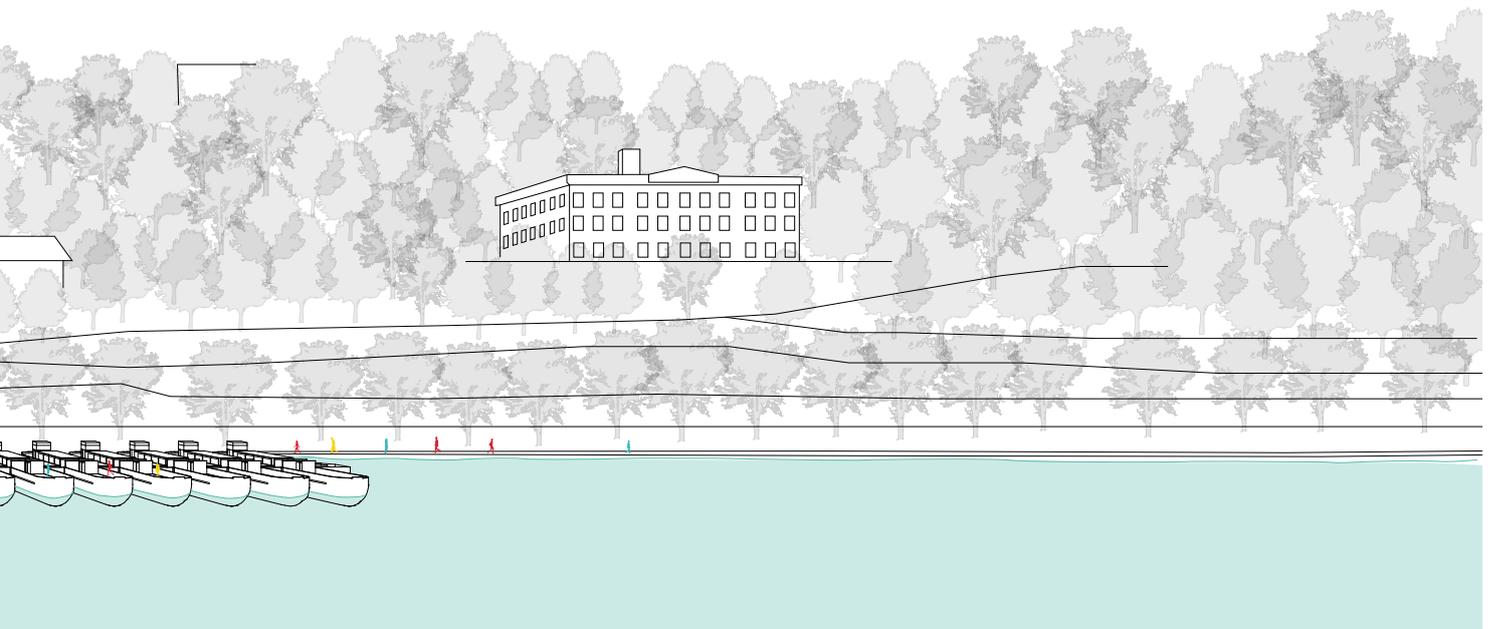
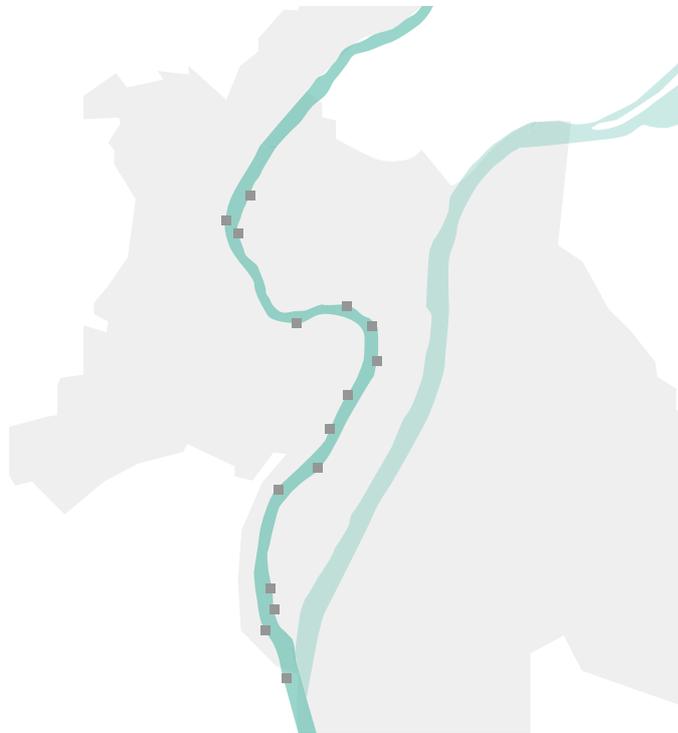


Immagine dell'ormeggio con sfondo sulla collina lionese e sull'antica residenza di Bellerive.





La piazza: inquadramento nella città di possibili punti nei quali le piazze possono prendere forma.

La seconda configurazione è invece quella della Piazza. O meglio delle piazze. Seguendo la volontà – espressa sulla Charta de Partenariat – di potenziare e aumentare gli eventi che si svolgono sul lungofiume, sono state pensate alcune forme urbane fluviali come possibili scenari per le manifestazioni organizzate in città: le piazze.

La matrice di partenza resta sempre la stessa, la péniche, così come lo spazio che la contiene, la riviera della Saône. La forma della piazza varia lungo l'arco dell'anno a seconda dell'evento e dell'uso che se ne fa.

A differenza dell'ormeggio e del ponte, per i quali sono stati scelti dei punti precisi in base a ragionamenti fatti alla luce di analisi sul quartiere della Confluence, in questo caso le configurazioni urbane possono essere ripetute a qualsiasi altezza del fiume, dove più conviene in base all'evento organizzato, purchè ci sia la possibilità di attraccarsi ad una delle due rive. La manifestazione può svolgersi davanti al Musée Confluence, così come davanti al Palais de Justice o all'Église Saint Georges; il solo vincolo di cui bisogna tener conto è il passaggio delle imbarcazioni che percorrono il fiume abitualmente, per le quali deve essere garantito uno spazio sulla riviera di larghezza minima di 15 m (prevedendo un passaggio alternato).

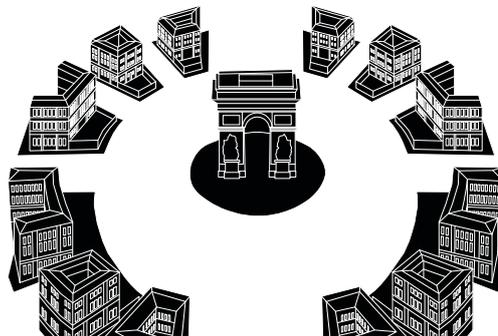
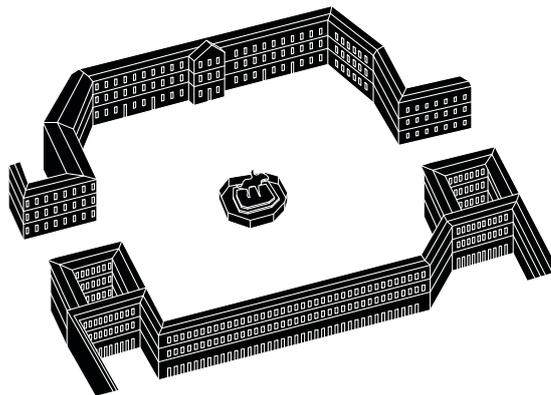
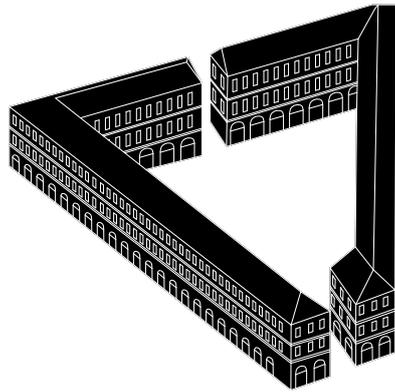
Lo schema di disposizione delle imbarcazioni dipende dalla forma di ciascuna piazza d'acqua. In particolare, nello sviluppo del progetto, sono state pensate quattro piazze. Il riferimento a cui si è fatto

La deuxième configuration est la Place. Ou mieux encore, les Places. Par suite de la volonté – exprimée dans la Charta de Partenariat – de renforcer et d'accroître les événements qui se déroulent le long du fleuve, certaines formes urbaines fluviales ont été pensées comme des scénarios possibles pour des événements organisés dans la ville.

La matrice de départ est toujours la même, la péniche, ainsi que l'espace qui la contient, la rivière de la Saône. La forme de la place varie tout au long de l'année en fonction de l'événement et de son usage.

Dans ce cas les configurations urbaines peuvent être répétées à n'importe quelle hauteur du fleuve, là où cela convient le mieux selon l'événement organisé, (tant qu'il est possible d'accoster sur une des deux berges) et contrairement au mouillage et au pont, pour lesquels des points précis ont été choisis sur la base d'un raisonnement fait à la lumière de l'analyse du quartier de la Confluence. L'événement peut se dérouler devant le Musée Confluence, mais aussi devant le Palais de Justice ou l'Église Saint Georges; la seule contrainte à prendre en compte est le passage des bateaux qui parcourent habituellement le fleuve, pour lequel un espace d'une largeur minimale de 15 m doit être garanti sur la rivière (prévoir un passage alternatif).

La disposition des bateaux dépend de la forme de chaque place d'eau. En particulier, il y a quatre places qui ont été conçus pour le développement du projet. La référence utilisée pour la conception



Piazze parigine come riferimenti progettuali per il disegno delle piazze fluviali.  
Dall'alto: *Place Dauphine*, *Place Vendôme* e *Place Charles de Gaulle*

ricorso per il disegno delle piazze d'acqua viene dai vecchi impianti urbani effettuati tra i secoli XVII e XVIII per alcune delle piazze parigine più antiche e dalla particolare forma "chiusa": Place Dauphine, Place Charles de Gaulle, Place des Victoires e Place Vendôme. Visto il grande fascino che la Capitale assume continuamente per le città francesi e per coloro che le abitano, l'intento è stato proprio quello di portare alcuni dei tasselli di Parigi anche nella città di Lione, seppur sotto un altro aspetto.

È così che un numero massimo di 8 péniches si svincola dall'ormeggio per dar vita a scenari urbani inaspettati. Per ciascuna piazza è infatti stato immaginato un evento legato alla città: Biennale della Danza, Competizione di Kayak, Gara di nuoto. Ma sono solo dei possibili spunti. I gradi di libertà che permettono tali piazze sono infatti inesauribili e sebbene siano stati suggeriti alcuni usi, le manifestazioni che possono essere organizzate all'interno delle piazze sono innumerevoli e molto varie: installazione per la Festa delle Luci, montaggio di un teatro galleggiante per Les Nuits de Fuorvière, palafitte per palchi delle Nuits Sonores, solo per citarne alcune.

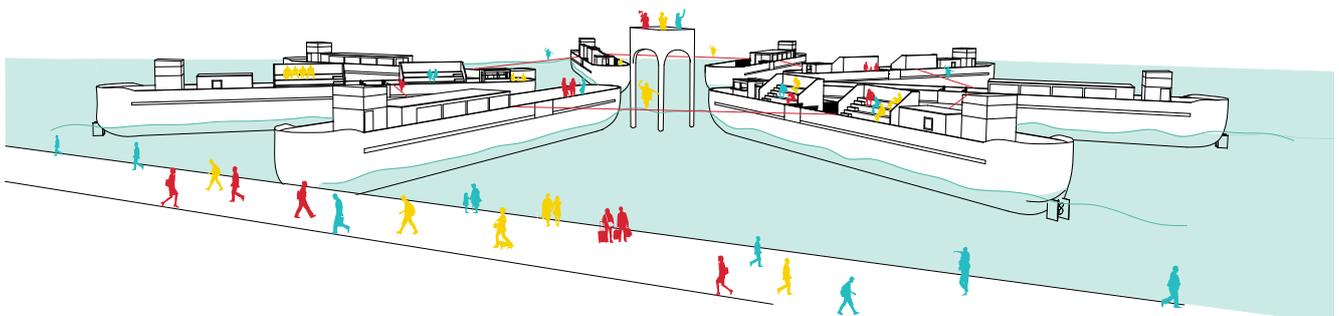
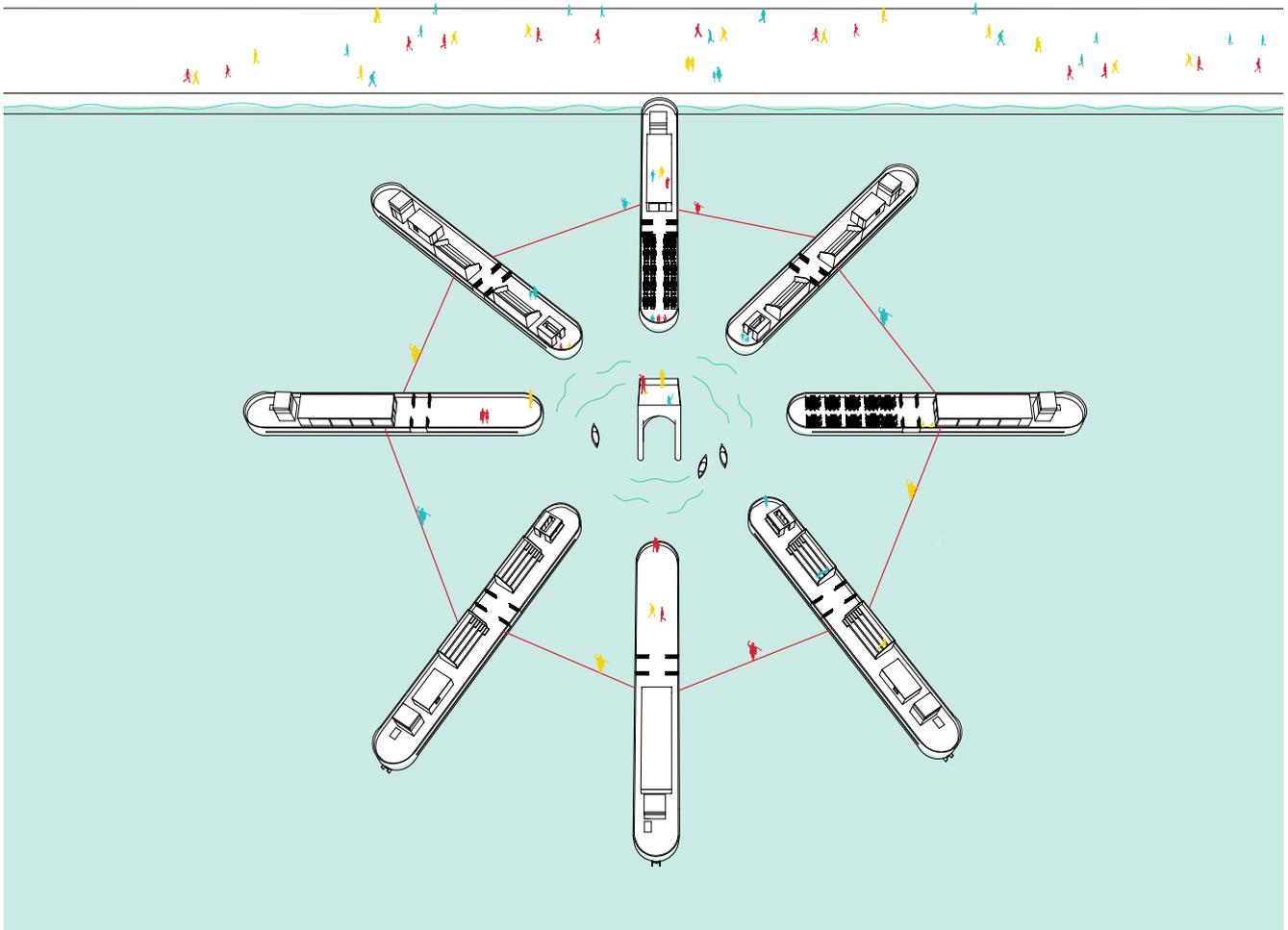
Dal momento che le piazze d'acqua sono state concepite principalmente per gli eventi legati alla città, il fattore "tempo" in questo caso diventa determinante. È infatti stato previsto che le péniches prese in prestito dall'isolato siano a disposizione per non più di 15 giorni, dopodiché tornano verso l'ormeggio. Proprio per questo motivo, le imbarcazioni destinate a ricoprire le funzioni di residenze temporanee

des places d'eau provient des anciens systèmes urbains réalisés entre le XVIIe et le XVIIIe siècle pour certaines des plus anciennes places parisiennes et composées par la forme particulière "fermée" : Place Dauphine, Place Charles de Gaulle, Place des Victoires et Place Vendôme. En tenant compte de la grande fascination que la capitale ne cesse d'exercer sur les villes françaises et leurs habitants, l'intention était précisément d'apporter certaines pièces de Paris, même dans la ville de Lyon, mais sous un nouveau regard.

C'est ainsi qu'un maximum de 8 péniches sortent du mouillage pour créer des scénarios urbains inattendus. En effet, un événement lié à la ville a été imaginé pour chaque place: Biennale de la danse, Compétition de kayak, Compétition de natation. Mais ce ne sont que des indices possibles. Les degrés de liberté qui permettent ces places sont inépuisables et même si certains usages ont été suggérés, les événements qui peuvent être organisés à l'intérieur des places sont innombrables et très variés : installation pour la Fête des Lumières, installation d'un théâtre flottant pour Les Nuits de Fuorvière, scènes pour les scènes des Nuits Sonores, pour en citer quelques-uns.

Le facteur temps devient décisif dans ce cas, vu que les places d'eau ont été conçues principalement pour des événements liés à la ville. En fait, il a été prévu que les péniches empruntées à l'îlot ne soient pas disponibles plus de 15 jours, après quoi elles retournent sur le mouillage. Pour cette raison, les péniches destinés à servir de résidence temporaire ont la possibilité de rester amarrés sur l'îlot tandis

## ESPLORARE NUOVE FRONTIERE DELL'ABITARE TEMPORANEO



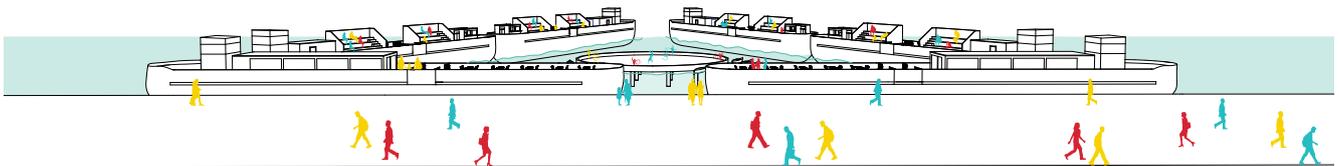
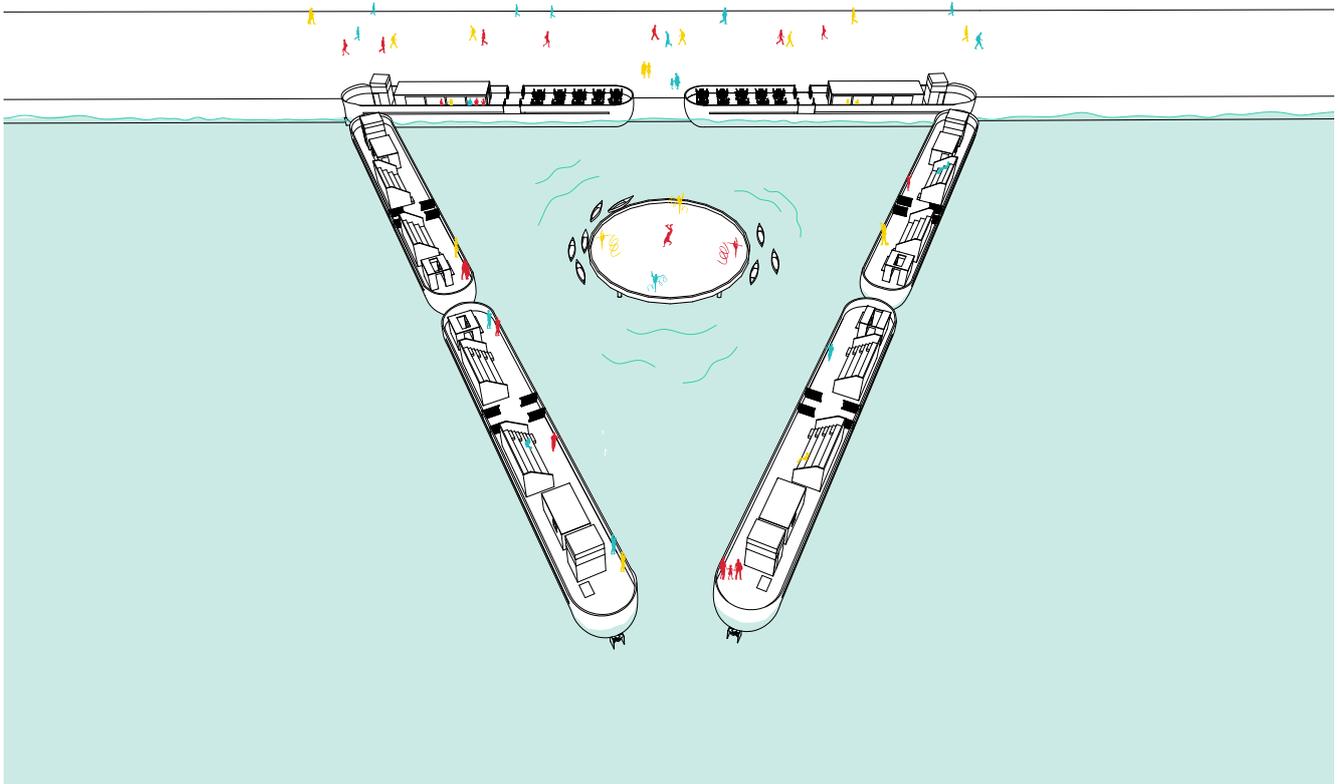
Immagini della piazza fluviale disegnata per la competizione di slackline (terza settimana di settembre).  
Riferimento: *Place Charles de Gaulle*.

hanno la possibilità di restare attraccate all'isolato mentre le altre imbarcazioni sono fondamentali per l'organizzazione degli eventi. Tra le péniches che si svincolano, su quattro di queste è stato previsto lo spazio per l'installazione di spalti provvisori al fine di poter osservare con maggior facilità lo svolgimento degli eventi. Una volta terminato l'evento in giornata, gli abitanti temporanei di ciascuna péniche che hanno assistito alla manifestazione, vengono avvicinati alla terra ferma con l'ausilio di piccoli scafi oppure tramite manovra della péniche stessa.

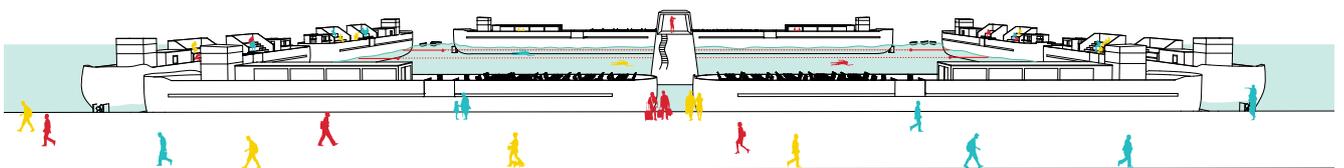
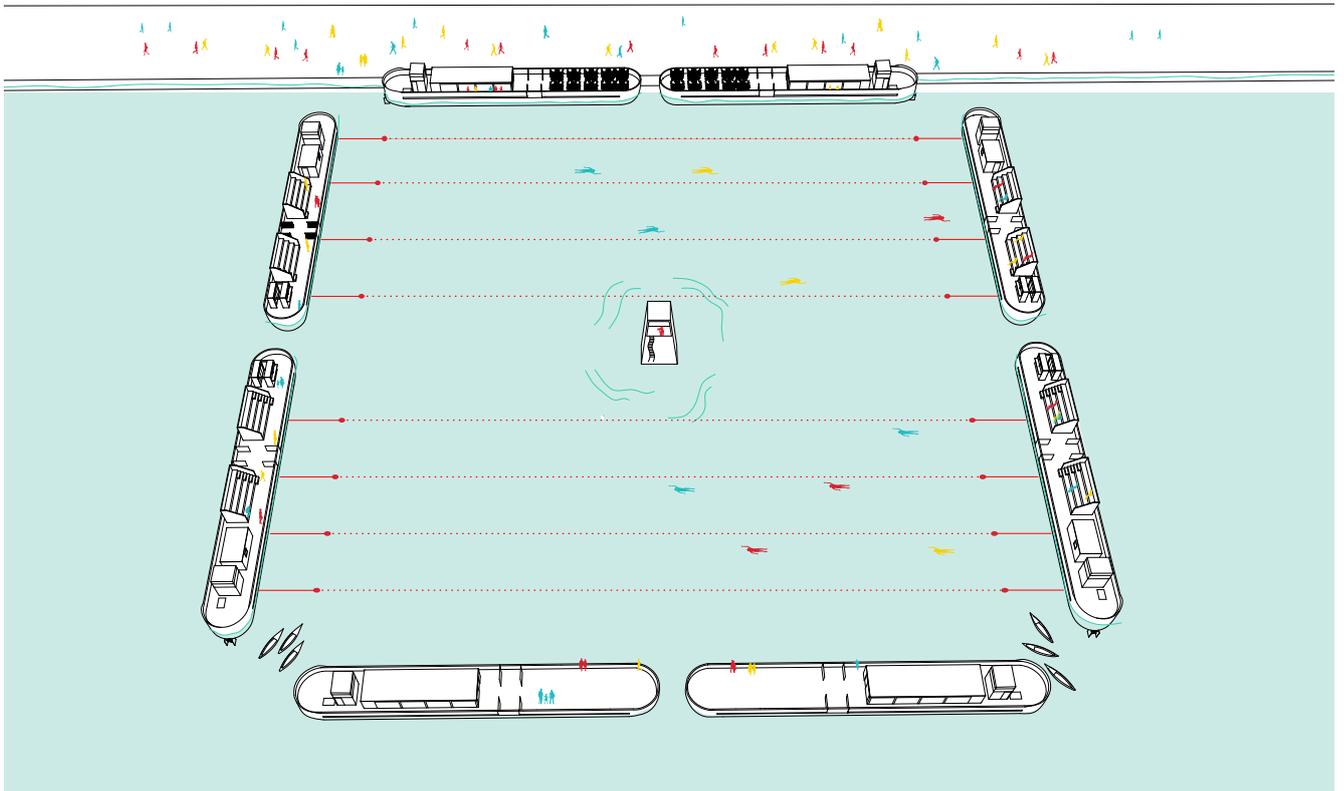
Gli utenti, perlopiù turisti e cittadini, si trovano così a vivere provvisoriamente molteplici spazi: quello della piazza assistendo all'evento, quello della péniche da cui possono considerarsi spettatori privilegiati, quello del lungofiume. In questo modo si dà luogo a una concezione di abitare temporaneo che si sposa con la visione contemporanea del culto dell'Incontro e della massima condivisione tramite esperienze di tipo comunitario, anche grazie all'idea stessa della piazza.

que les autres bateaux sont indispensables pour l'organisation d'événements. Parmi les péniches libérées, quatre d'entre elles ont été aménagées pour l'installation de stands temporaires afin de pouvoir observer plus facilement le déroulement des événements. Terminé l'événement dans la journée, les habitants temporaires de chaque péniche qui ont assisté à l'événement, sont approchés vers la terre à l'aide de petites coques ou en manoeuvrant la péniche même.

Les usagers, principalement des touristes et des citoyens, se retrouvent ainsi temporairement dans des espaces multiples : celui de la place qui assiste à l'événement, celui de la péniche dont ils peuvent être considérés comme des spectateurs privilégiés, celui de la berge. Donc, on donne naissance à un concept de vie temporaire qui va de pair avec la vision contemporaine du culte de la rencontre et du partage maximal à travers des expériences de type communautaire, et également grâce à l'idée même de la place.



Immagini della piazza fluviale disegnata per la *Biennale de la Danse* (seconda settimana di settembre). Riferimento: *Place Dauphine*.



Viste della piazza fluviale immaginata per la Gara di Nuoto (seconda settimana di maggio). Riferimento: *Place Vendôme*.

La terza e ultima configurazione è poi quella del Ponte. Costituito come l'ormeggio da 24 péniches, il ponte è stato concepito come punto di unione tra la collina e la parte più urbana, del quartiere della Confluence. In particolare, è stato posizionato davanti all'edificio de La Sucrière (riva destra della Saône) e dunque poco distante anche dall'antica residenza borghese di Bellerive e dall'orto botanico La Bonne Maison (riva sinistra della riviera). La larghezza della riviera in questo punto è proprio pari a 190 m e dunque il numero di imbarcazioni è sufficiente così come la lunghezza della passerella prevista già per l'ormeggio.

Anche in questo caso, lo schema di disposizione delle imbarcazioni segue quello dell'ormeggio: le residenze temporanee sono prossime alle rive mentre gli altri servizi sono stati posizionati nella parte centrale. In questo modo gli abitanti delle residenze hanno la comodità di essere più vicini alla terraferma nel caso avessero la necessità di servizi aggiuntivi rispetto a quelli che offre già il ponte.

La configurazione del ponte è stata ideata per manifestazioni eccezionali che si svolgono in giornata e per un massimo di tre o quattro volte all'anno. Essendo infatti la Saône navigabile, occorre bloccare il passaggio delle imbarcazioni che si trovano a passare dalla riviera per motivi commerciali o turistici. Dal momento che il traffico fluviale è intenso sia in estate che in inverno, la soluzione del ponte formato dalle imbarcazioni non può che essere provvisoria e in occasione di grandi eventi.

La troisième et dernière configuration est celle du Pont. Constitué de 24 péniches comme le mouillage, le pont a été conçu comme un point d'union entre la colline et la partie la plus urbaine du quartier de la Confluence. En particulier, il a été situé devant le bâtiment de la Sucrière (rive droite de la Saône) et donc pas loin de l'ancienne résidence bourgeoise de Bellerive et du jardin botanique La Bonne Maison (rive gauche de la rivière). La largeur de la rivière à cet endroit est de 190 m et donc le nombre de péniches est suffisant ainsi que la longueur de la passerelle déjà prévue pour le mouillage.

Dans ce cas également, la disposition des bateaux suit celle du mouillage : les résidences temporaires sont proches des berges tandis que les autres services ont été positionnés dans la partie centrale. De cette façon, les habitants des résidences ont la commodité d'être plus près de la rive au cas où ils auraient besoin de services supplémentaires par rapport à ceux déjà offerts par le pont.

La configuration du pont est conçue pour les événements exceptionnels qui ont lieu un jour et jusqu'à trois ou quatre fois par an. Etant la Saône navigable, il est nécessaire de bloquer le passage des bateaux qui traversent la rivière pour des raisons commerciales ou touristiques. Etant le trafic fluvial intense en été ainsi comme en hiver, la solution du pont formé par les péniches doit être temporaire et lors de grands événements.

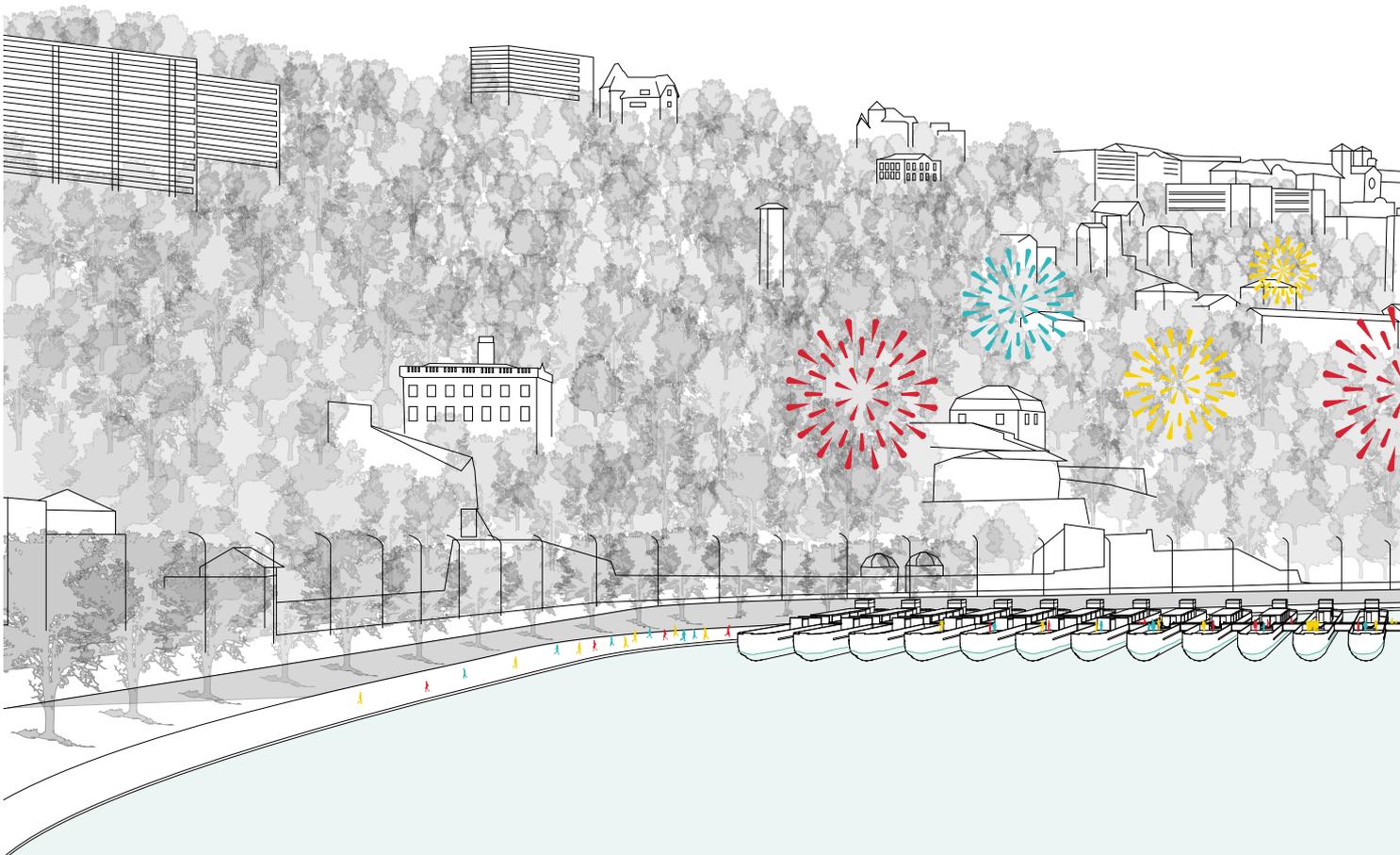
Così come per la Piazza dunque, anche nella configurazione del Ponte il fattore temporaneo influisce sulle scelte alla piccola e alla grande scala. Sebbene i grandi eventi a cui si è pensato ricoprono un arco temporale non superiore alle 24 ore, occorre bloccare il traffico fluviale almeno per tre giorni in modo tale da permettere le manovre necessarie per il montaggio e lo smontaggio della nuova configurazione. Questo significa bloccare il traffico fluviale sulla riva della Saône all'incirca per 12 giorni su 365 annui.

Le manifestazioni emblematiche per cui il Ponte è stato progettato sono in stretta connessione con la cultura e la storia della città, per aumentare la fusione tra celebrazione e tradizione: “Le Pardon de Mariniers” (3 giugno), giornata in cui gli abitanti della terra e gli abitanti del fiume si incontrano in una grande festa; la “Fête des Lumières” (8 dicembre), nota in tutta Europa; la “Fête Nationale” (14 luglio). Il ponte può essere percorso da pedoni e ciclisti con biciclette a mano; oltre ad avere la particolarità di essere un ponte abitato che offre servizi e *divertissements*, ha il duplice obiettivo di permettere il raggiungimento della riva opposta della Saône. Questo è importante non solo per garantire un collegamento, ad ora mancante in quel punto, tra la riva destra e quella sinistra della Saône, ma soprattutto perché scaturisce, in chi si trova a percorrere la passerella, una curiosità ad esplorare la riva opposta. Il patrimonio di Bellerive, gli spazi verdi della Bonne Maison o le vecchie proprietà

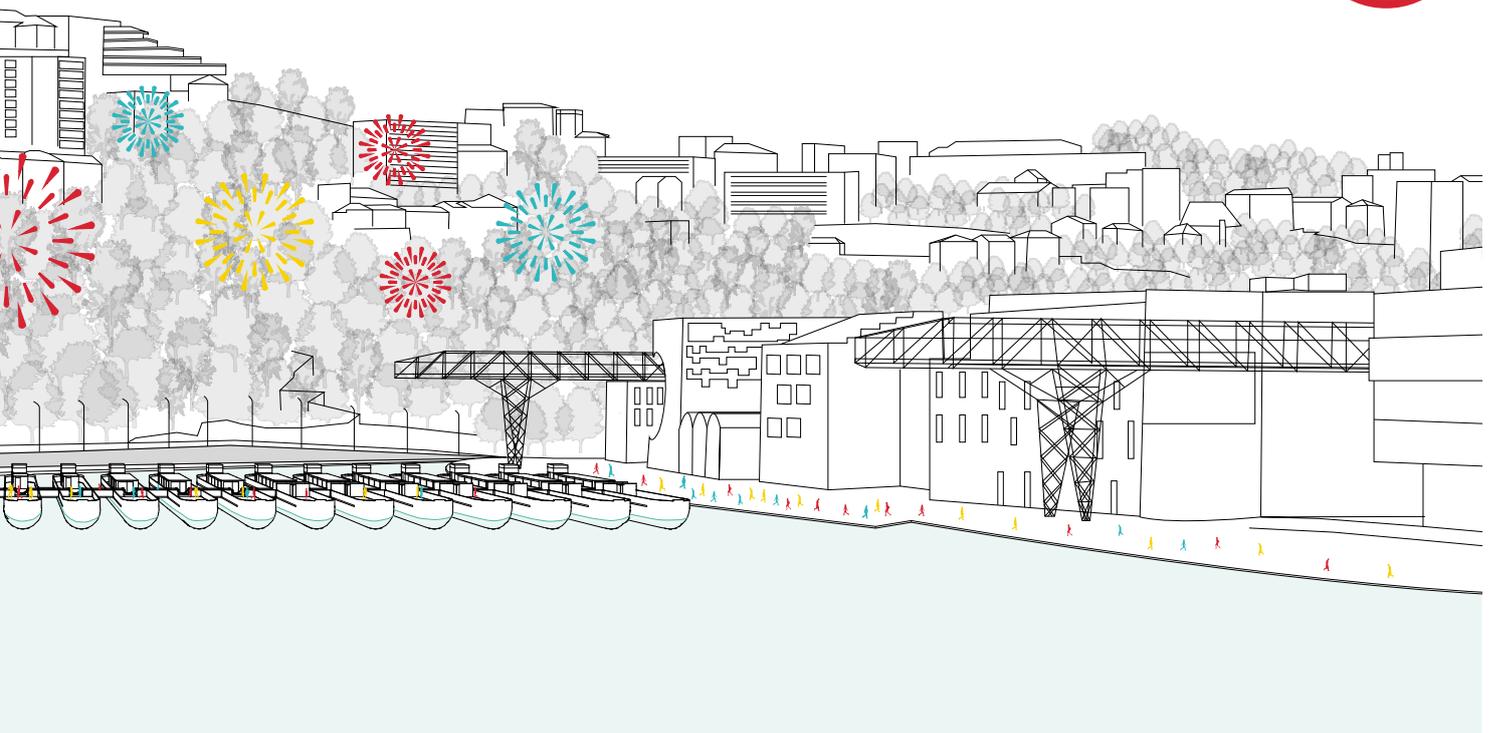
Comme dans le cas de la Place, donc, dans la configuration du pont aussi, le facteur temporaire influence les choix à petite et grande échelle. Bien que les grands événements prévus ne durent pas plus de 24 heures, il est nécessaire de bloquer le trafic fluvial pendant au moins trois jours afin de permettre les manœuvres nécessaires au montage et au démontage de la nouvelle configuration. Il s'agit d'arrêter le trafic fluvial sur la rivière pendant environ 12 jours sur 365 par an.

Les événements emblématiques pour lesquels le Pont a été conçu sont en lien étroit avec la culture et l'histoire de la ville, afin d'accroître la fusion entre fête et tradition : “Le Pardon de Mariniers” (3 juin), jour où les habitants de la terre et ceux de l'eau se rencontrent dans une grande fête ; la “Fête des Lumières” (8 décembre), connue en toute Europe ; la “Fête nationale” (14 juillet).

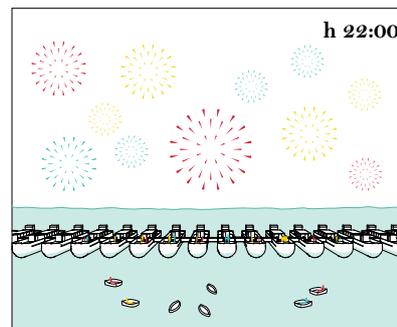
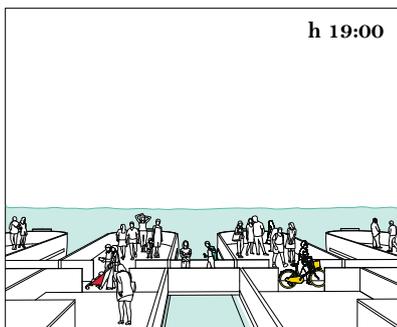
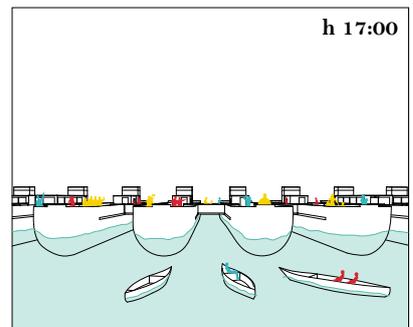
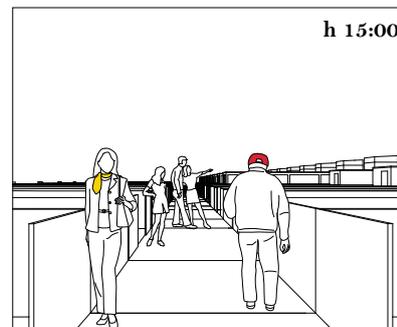
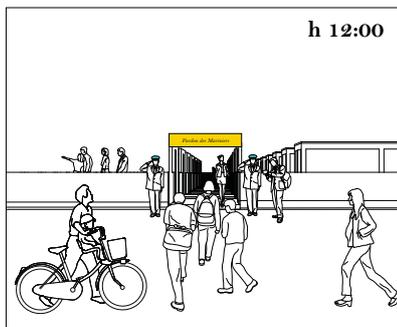
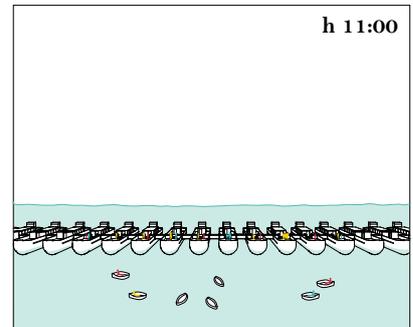
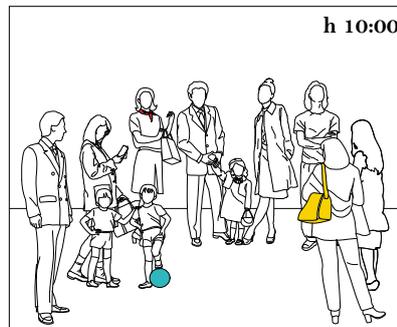
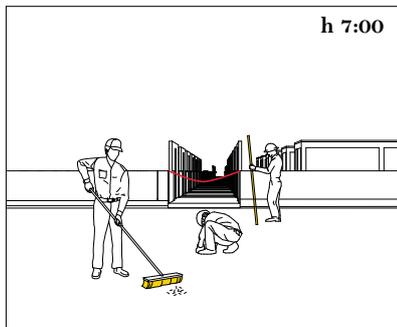
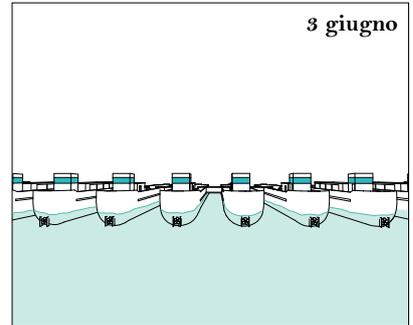
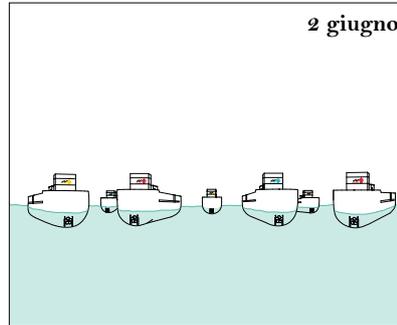
Le pont peut être traversé à la main par des piétons et des cyclistes à bicyclette ; en plus d'avoir la particularité d'être un pont habité qui offre des services et des animations, il a pour double vocation de permettre l'atteinte de la rive opposée de la Saône. C'est important pas seulement pour assurer un lien, aujourd'hui absent, entre la rive droite et la rive gauche, mais surtout parce qu'il naît, chez ceux qui sont sur la passerelle, une curiosité d'explorer la rive opposée. Le patrimoine de Bellerive, les espaces verts de la Bonne Maison ou les



Vista del ponte di péniches montato in occasione del Pardon des Mariniers (3 giugno). Sullo sfondo la collina lionese e il lungofiume della Confluence.



ESPLORARE NUOVE FRONTIERE DELL'ABITARE TEMPORANEO



Preparativi per la festa e celebrazione del Pardon des Mariniers.

borghesi presenti in collina, sono beni visibili ma irraggiungibili per il turista che si trova nel quartiere della Confluence o per il cittadino che vuole saperne di più dei luoghi della sua città.

Dunque, il Ponte, animato da luci ed effetti speciali *ad hoc* per i grandi eventi, in questo caso non è solo un prodotto per la condivisione di un'esperienza collettiva, la visione di uno scenario fuori dal comune, ma è anche stimolo per l'esplorazione di una parte della città attualmente divisa dal resto.

anciennes propriétés bourgeoises dans les collines, sont des bien visibles mais inaccessibles pour le touriste qui est dans le quartier de Confluence ou pour le citoyen qui veut connaître mieux les lieux de sa ville.

Ainsi, le Pont, animé par des lumières et des effets spéciaux *ad hoc* pour de grands événements, ici n'est pas seulement un produit de partage d'une expérience collective, la vision d'un scénario insolite, mais aussi un stimulant pour l'exploration d'une partie de la ville actuellement divisée par le reste.



## l'abitazione tipo

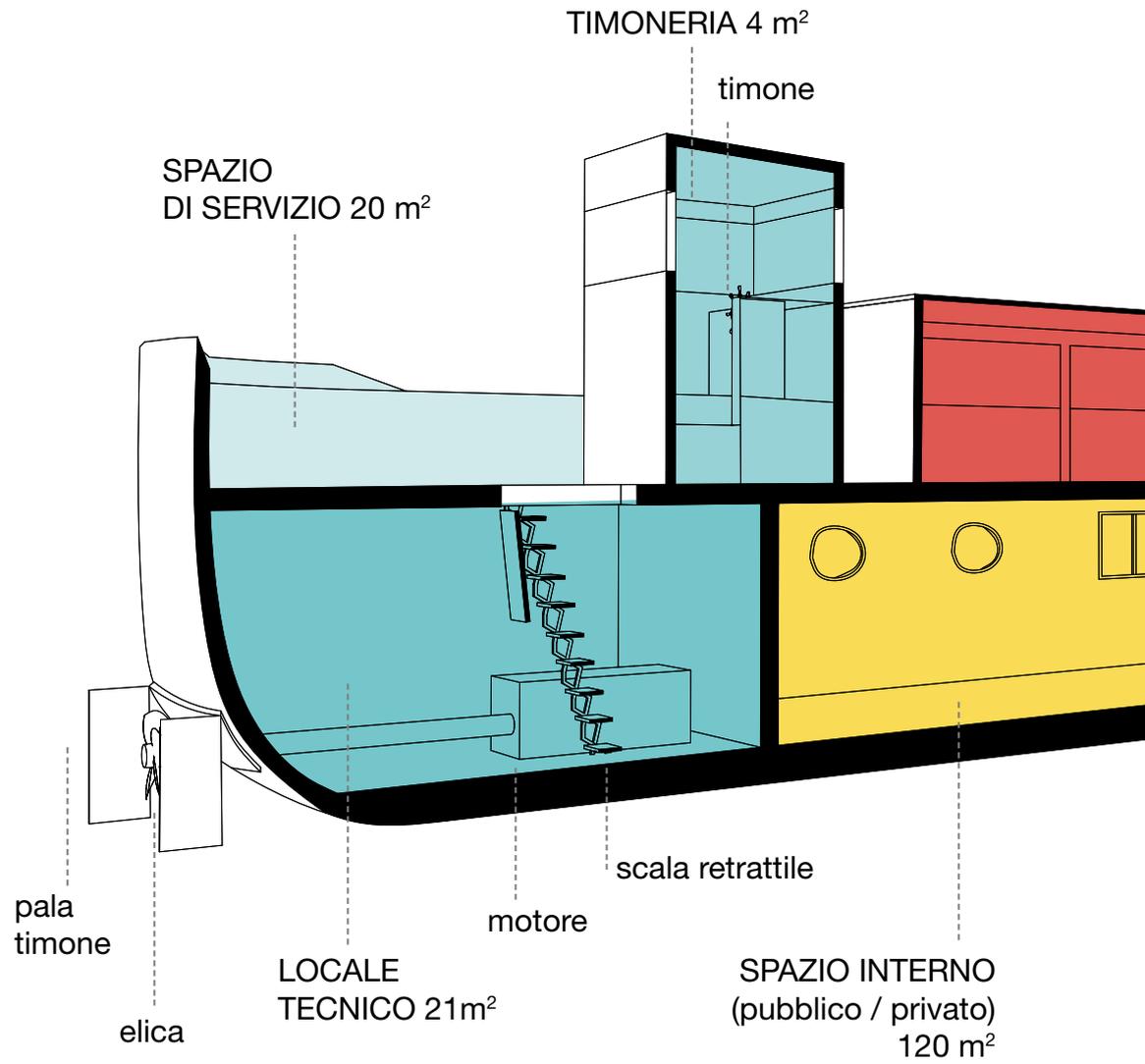
24 imbarcazioni. 24 possibilità diverse? Sì e no. Per il disegno delle péniches è infatti stata pensata una tipologia flessibile che potesse rispondere alle esigenze dei diversi programmi. È per questo che si è preferito adeguare il linguaggio del mondo nautico a quello architettonico piuttosto che il contrario.

La péniche tipica si sviluppa su due piani. Al livello 0 gli utenti accedono all'imbarcazione tramite la passerella posta quasi al centro. Da una parte vi è un'area di 57 m<sup>2</sup> usata da ciascun programma come più conviene; dall'altra parte invece vi è uno spazio chiuso che conduce al piano inferiore, e la cabina di pilotaggio con il timone, abitacolo destinato al marinaio. Per il disegno di questo piccolo spazio, vitale per il funzionamento della péniche e icona per il paesaggio, è stato preso come riferimento progettuale il "Triangle des Gares" a Lille nel quale l'architetto francese Jean Nouvel ha realizzato, sopra la copertura dell'edificio della stazione, cinque edifici con programmi diversi che spiccano nel paesaggio urbano della città. Per definire lo spazio architettonico, "Jean Nouvel ha attribuito tanta importanza alla luce e ai materiali così come alla forma e al volume" (Lloyd Morgan, 1999 p.37). Essendo dunque la cabina di pilotaggio il cuore dell'imbarcazione e un elemento che per necessità di tipo funzionale ha

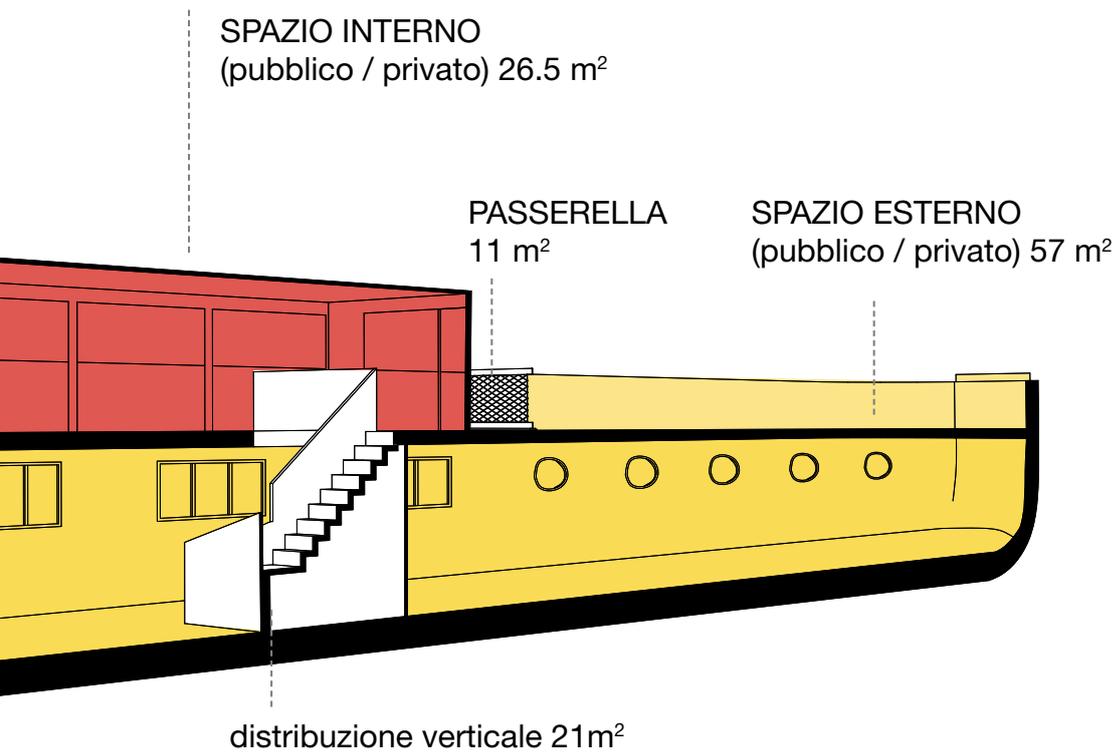
## l'habitation type

24 bateaux. 24 possibilités différentes ? Oui et non. Pour la conception des péniches, en effet, on a imaginé une typologie flexible qui pourrait répondre aux besoins des différents programmes. C'est pour cette raison que le langage du monde nautique a été adapté à l'architecture plutôt que l'inverse.

La péniche typique se développe sur deux étages. Au niveau 0, les usagers accèdent au bateau par la passerelle située presque au milieu. D'une part, il y a une surface de 57 m<sup>2</sup> utilisée au mieux par chaque programme ; d'autre part, il y a un espace fermé qui mène à l'étage inférieur, et le cockpit avec le safran, cockpit destiné au marinier. Pour la conception de ce petit espace vital pour le fonctionnement de la péniche et icône du paysage, c'est le "Triangle des Gares" de Lille qui a servi de référence en matière de conception : l'architecte français Jean Nouvel a réalisé cinq bâtiments avec programmes différents qui se distinguent dans le paysage urbain de la ville, au-dessus du toit du bâtiment de la gare. Dans la définition de l'espace architectural, "Jean Nouvel accorde autant d'importance à la lumière et aux matériaux qu'à la forme et au volume" (Lloyd Morgan, 1999 p.37). Etant le cockpit le cœur du bateau et un élément qui, pour des raisons fonctionnelles, doit garantir une certaine visibilité (afin de



Spaccato della tipologia standard di péniche con indicazione dei diversi elementi e degli ambienti.



bisogno di garantire una certa visibilità (per pilotare in modo adeguato l'imbarcazione), si è seguito proprio questo modello richiamandone forma e volume.

Il livello -1 invece, a cui si accede tramite una scala, è organizzato secondo il seguente schema: uno spazio centrale con ampie finestre apribili, e due spazi laterali con finestre più piccole, uno di dimensioni minori dal momento che è occupato in parte dal locale tecnico di 21 m<sup>2</sup>, al quale si può accedere anche dal piano 0 tramite scala retrattile. Il locale tecnico è occupato dal motore e dagli impianti per riscaldamento ed elettricità.

Questo è dunque lo schema di base a cui si è ricorso dopo aver deciso i numerosi programmi che potevano costituire il microcosmo urbano delle péniches. Dal momento che la maggior parte del tempo le 24 imbarcazioni sono ancorate alla riva sinistra della Saône, all'altezza del quartiere della Confluence, ma comunque dalla parte della collina, i servizi sono stati pensati in base alle necessità attuali di questa parte di città. Sono state previste 14 residenze temporanee per turisti e lavoratori con tre livelli di comfort differenti: quattro péniches a 5 stelle, cinque a 4 stelle e altre cinque a 3 stelle. Le restanti dieci imbarcazioni sono occupate da ristoranti, palestra, negozio, scuola per marinai, laboratorio artistico, ufficio del turismo, jazz club, circolo dei lettori, coworking.

La flessibilità della péniche permette un certo grado di libertà anche negli usi e dunque se oggi le necessità sono queste, in futuro si possono facilmente rinnovare gli spazi senza il ricorso a grandi interventi.

Sebbene la tipologia dell'imbarcazione sia

piloter adéquatement le bateau), le modèle a été suivi en rappelant sa forme et son volume.

Le niveau -1, auquel on accède par un escalier, est organisé selon le schéma suivant : un espace central avec de grandes fenêtres qui s'ouvrent, et deux espaces latéraux avec des fenêtres plus petites, un de taille plus petite lorsqu'il est occupé en part par le local technique de 21 m<sup>2</sup>, qui est également accessible depuis le niveau 0 par un escalier rétractable. Le local technique est occupé par le moteur et les systèmes de chauffage et d'électricité.

Celle décrit, c'est donc le schéma de base utilisé après avoir décidé des nombreux programmes qui pourraient constituer le microcosme urbain des péniches. Considéré que la plupart du temps les 24 bateaux sont ancrés sur la rive gauche de la Saône, à la hauteur du quartier de la Confluence, mais toujours proche de la colline, les services ont été conçus en fonction des besoins actuels de cette partie de la ville. 14 résidences temporaires sont prévues pour les touristes et les travailleurs avec trois niveaux de confort différents : quatre à 5 étoiles, cinq à 4 étoiles et cinq à 3 étoiles. Les dix autres bateaux sont occupés par des restaurants, un gymnase, une boutique, une école de voile, un atelier d'art, un office de tourisme, un club de jazz, un club de lecture, un coworking.

La flexibilité de la péniche permet un certain degré de liberté même dans les usages et donc si aujourd'hui les besoins sont ceux-ci, on pourra facilement renouveler les espaces sans le recours à des interventions majeures dans le futur.

standardizzata per le 24 péniches, ciascuna di esse ha un proprio schema di funzionamento differente dall'altro. Questo significa che ciascuna imbarcazione è dotata di soluzioni che meglio si adeguano alla struttura del proprio programma. Ciò consente una grande variabilità interna anche negli scenari quotidiani che si possono presentare. Considerando le 24 péniches insieme, l'abitare temporaneo in questo caso è un'azione in divenire e in continua evoluzione, man mano che si percorre la promenade della passerella.

Questo è visibile in particolar modo dallo spazio a lato della passerella e opposto alla cabina di manovra. Qui ci si può infatti trovare nel bel mezzo di una lezione di yoga, a fare colazione con un pain au chocolat e un cappuccino, o a tuffarsi in una piscina con idromassaggio.

Le péniches concepite devono però adattarsi anche al tempo delle configurazioni descritte in precedenza (l'isolato, la piazza, il ponte). Ecco perché sono stati adottati alcuni accorgimenti per garantire il massimo utilizzo in tutte le situazioni immaginate. Basti pensare al caso delle piazze dove è necessario contenere il maggior numero di persone e garantire al tempo stesso un'adeguata visibilità per assistere agli eventi. Solo quattro imbarcazioni (jazz club, circolo dei lettori, laboratorio artistico, ristorante) sono state disegnate lasciando al piano 0 un ampio spazio libero centrale per poter installare provvisoriamente degli spalti.

Da evidenziare poi la differenza tra la distribuzione

Bien que le type de bateau soit standardisé pour les 24 péniches, chacune d'entre elles a son propre schéma de fonctionnement différent de l'autre. Cela signifie que chaque péniche est équipée des solutions les mieux adaptées à la structure de son programme. Cela permet une grande variabilité interne même dans les scénarios quotidiens qui peuvent survenir. Si l'on considère les 24 péniches ensemble, vivre provisoirement dans ce cas est une action en cours et en évolution continue, au fur et à mesure que l'on se promène sur la promenade de la passerelle.

Ceci est particulièrement visible depuis l'espace situé sur le côté de la passerelle et en face du cockpit. Ici, on peut se retrouver au milieu d'un cours de yoga, prendre un petit déjeuner avec un pain au chocolat et un cappuccino, ou plonger dans une piscine avec jacuzzi.

Cependant, les péniches conçues doivent aussi s'adapter au temps des configurations décrites ci-dessus (l'îlot, le carré, le pont). C'est pour cette raison qu'on a fait certains choix : pour assurer une utilisation maximale dans toutes les situations imaginées. Il suffit de penser au cas des places où il est nécessaire de contenir le plus grand nombre de personnes et en même temps d'assurer une visibilité adéquate pour assister aux événements. Seuls quatre bateaux (club de jazz, club de lecture, atelier d'art, restaurant) ont été conçus, laissant un grand espace central libre à l'étage 0 pour l'installation temporaire de stands.

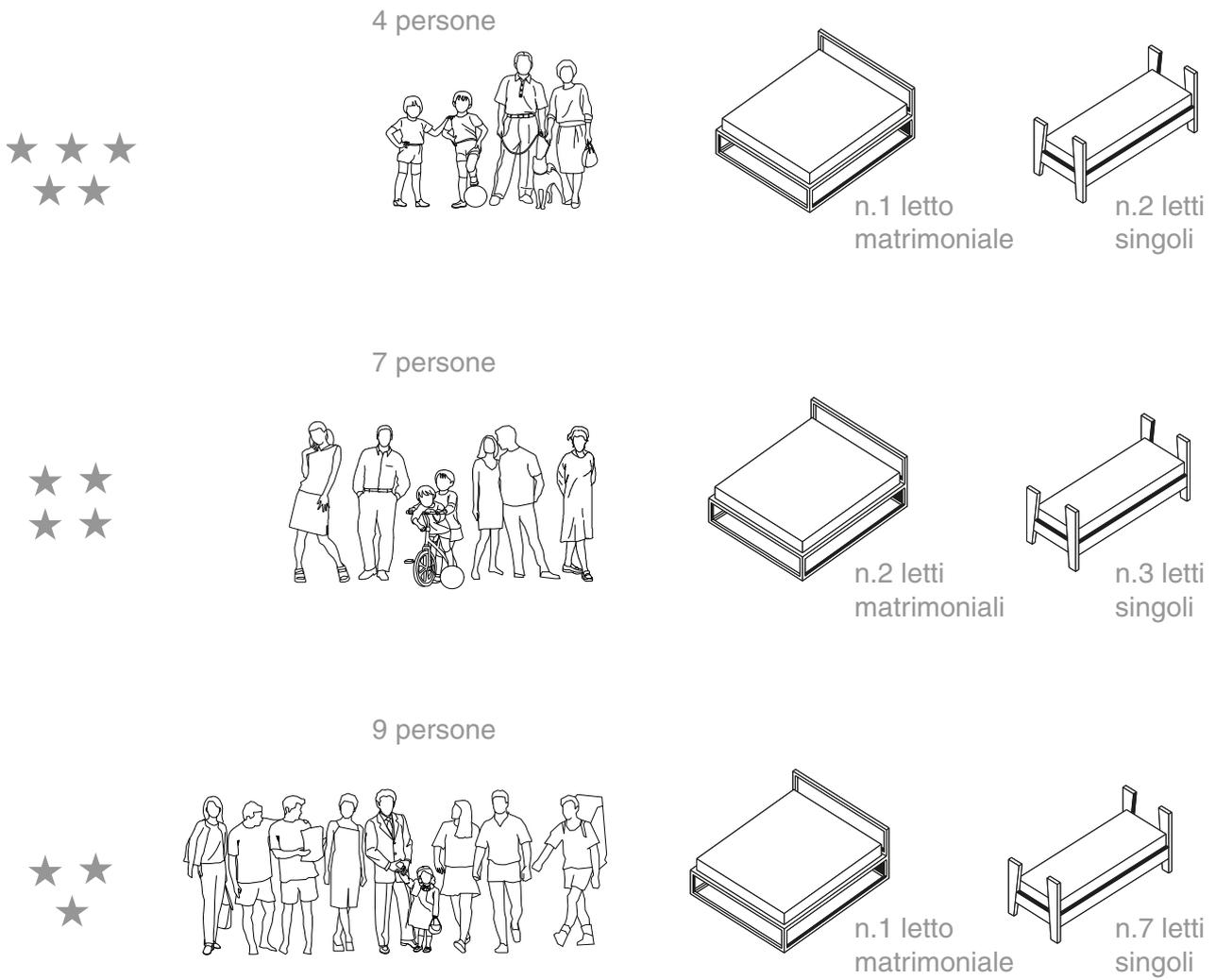
La différence entre la répartition interne des

interna delle residenze temporanee e quella delle altre funzioni. L'obiettivo per le residenze è stato quello di garantire un certo livello di comfort per restituire una sensazione di comodità elevata. Ciò che si offre è un'esperienza di lusso in un'abitazione inconsueta, promettendo non solo l'occasione di provare sulla propria pelle una concezione di abitare diversa dal solito, ma soprattutto un'idea di qualità e unicità del prodotto. E proprio per questo motivo ciascuna delle 14 péniches, seppur contraddistinta da livelli di comfort differenti, è dotata di ambienti con ampie superfici luminose e apribili, servizi spaziosi, e di molte altre caratteristiche che permettono di nominare quell'abitazione temporanea, "casa".

Per quanto riguarda invece le altre funzioni, l'obiettivo -nella maggior parte dei casi- è stato quello di massimizzare il numero delle persone che possono accedere alla péniche. La pianta libera è stata dunque la linea guida che ha consentito il raggiungimento di questo risultato. In questo modo, non solo i programmi possono cambiare nel tempo con una certa facilità, ma questo schema distributivo concede contemporaneamente di contenere un cospicuo numero di persone che vogliono usufruire dei servizi offerti.

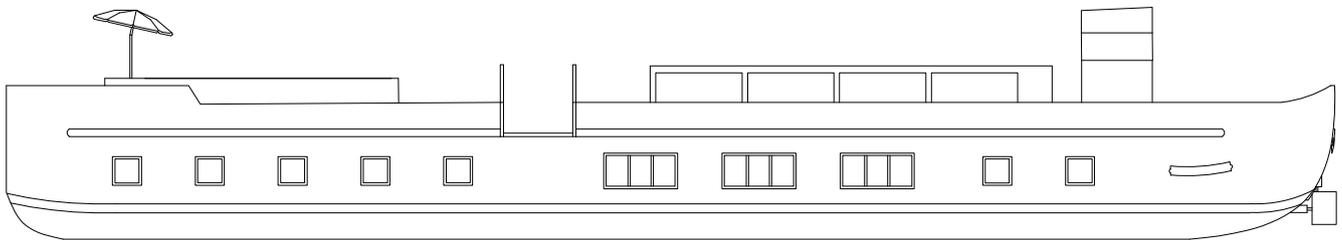
résidences temporaires et celle des autres fonctions doit également être soulignée. L'objectif des résidences était d'assurer un certain niveau de commodité pour rendre une sensation de grand confort. Ce qui est offert, c'est une expérience de luxe dans une maison inhabituelle, promettant pas seulement la possibilité de vivre en première ligne un concept de vie différent de l'habituel, mais surtout une idée de la qualité et du caractère unique du produit. Pour cette raison, chacune des 14 péniches, bien que se distinguant par différents niveaux de confort, est équipée de chambres avec de grandes surfaces lumineuses et ouvrantes, de salles de bains spacieuses et de nombreuses autres caractéristiques qui vous permettent d'appeler cette maison temporaire, "maison".

En ce qui concerne les autres fonctions, l'objectif - dans la plupart des cas - a été de maximiser le nombre de personnes qui peuvent accéder à la péniche. Le plan libre a donc été la ligne directrice qui a permis d'atteindre ce résultat. De cette façon, les programmes peuvent changer avec une certaine facilité au fil du temps, mais aussi ce schéma de distribution permet de contenir un grand nombre de personnes qui veulent utiliser les services offerts.

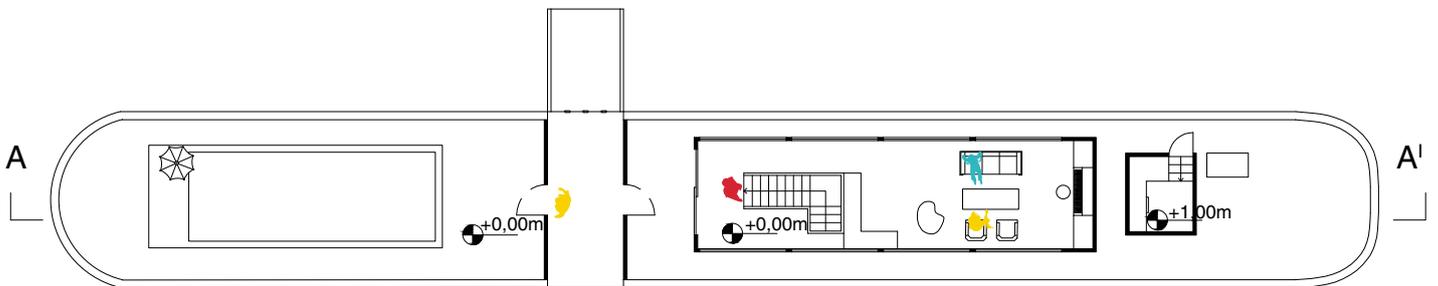


Schema delle quantità per ciascuna tipologia di residenza temporanea.

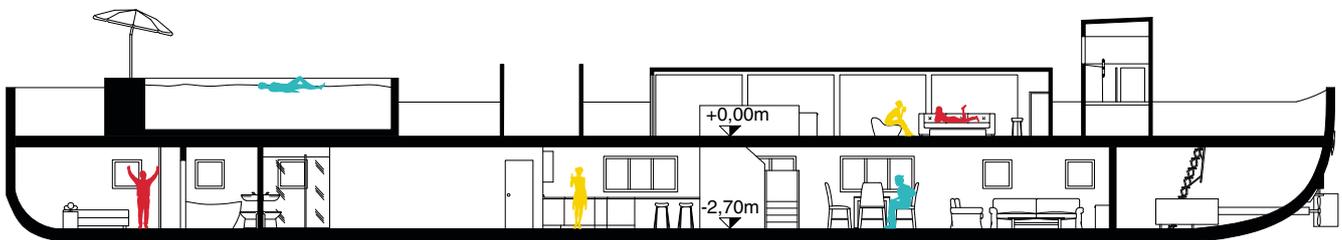
TIPOLOGIA ★ ★ ★ ★ ★ Scala 1:200



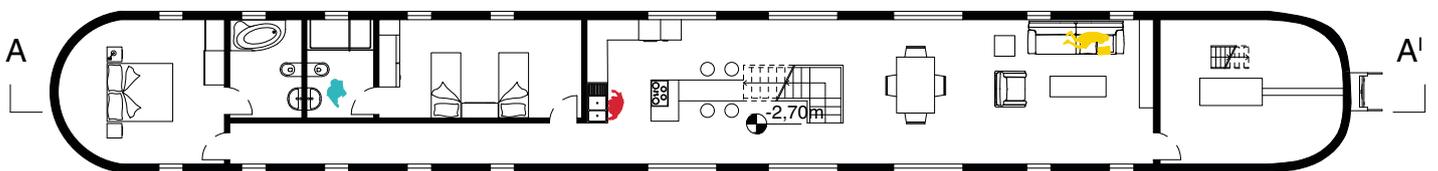
PROSPETTO



PIANTA LIVELLO 0



SEZIONE A-A'

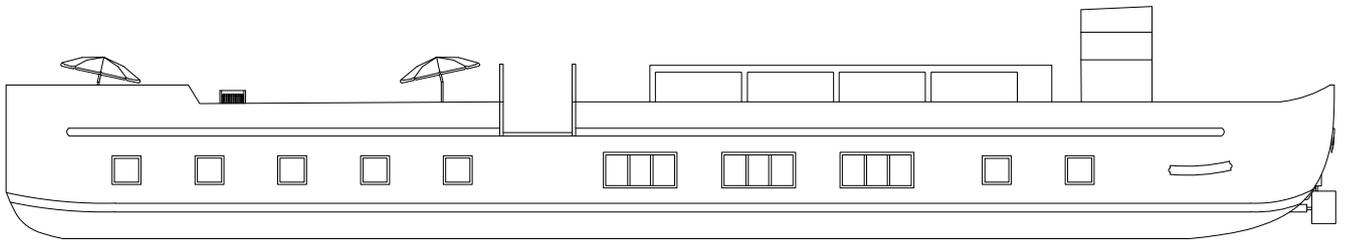


PIANTA LIVELLO -1

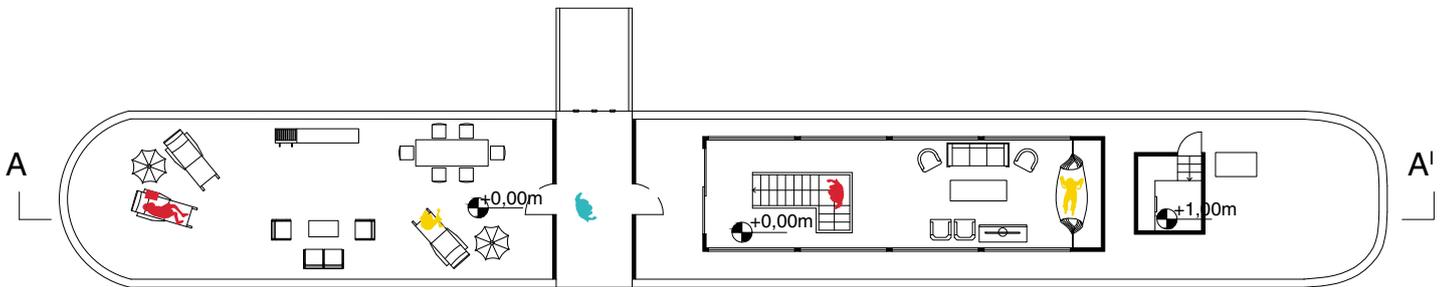
area piscina / relax \_ 57 m<sup>2</sup>  
 salotto \_ 26.5 m<sup>2</sup>  
 timoneria \_ 4 m<sup>2</sup>  
 stanza matrimoniale \_ 18 m<sup>2</sup>  
 bagno \_ 5.5 m<sup>2</sup>

stanza doppia \_ 16.5 m<sup>2</sup>  
 cucina \_ 17.5 m<sup>2</sup>  
 sala da pranzo / salone \_ 27 m<sup>2</sup>  
 locale tecnico \_ 21 m<sup>2</sup>

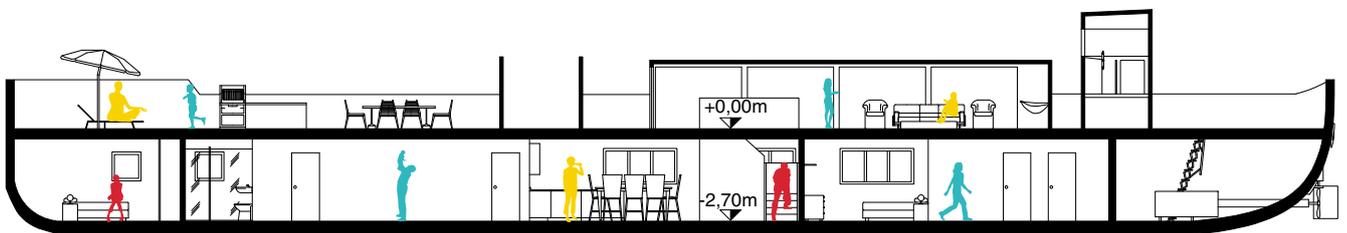
TIPOLOGIA ★ ★ ★ ★ Scala 1:200



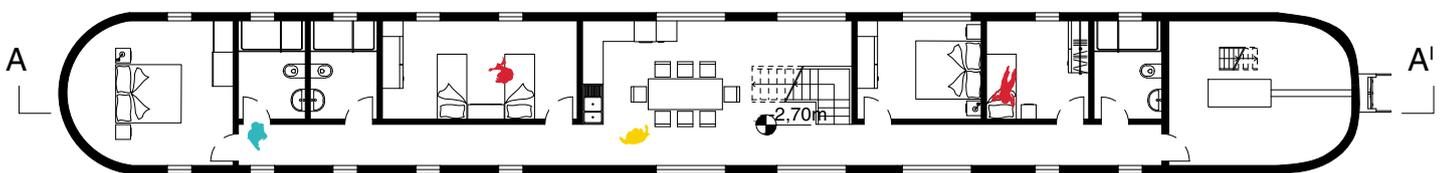
PROSPETTO



PIANTA LIVELLO 0



SEZIONE A-A'

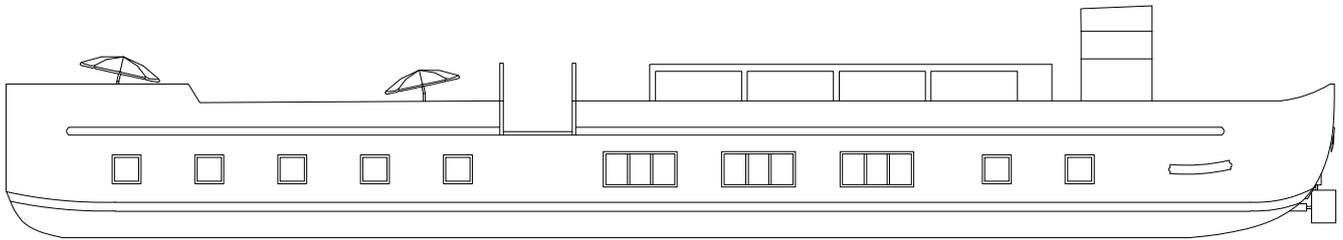


PIANTA LIVELLO -1

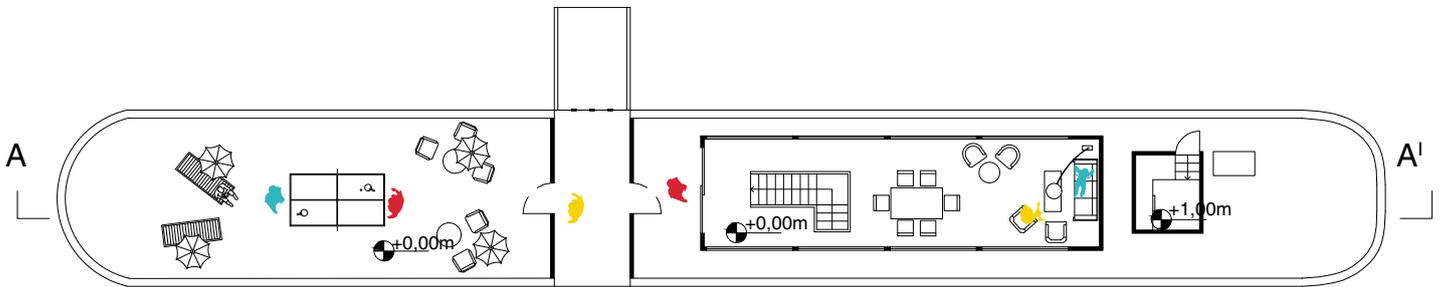
area barbecue / relax \_ 57 m<sup>2</sup>  
 salone \_ 26.5 m<sup>2</sup>  
 timoneria \_ 4 m<sup>2</sup>  
 stanza matrimoniale \_ 18 m<sup>2</sup>  
 bagno \_ 5.5 m<sup>2</sup>

stanza doppia \_ 16 m<sup>2</sup>  
 cucina / soggiorno \_ 18.5 m<sup>2</sup>  
 stanza singola \_ 8.5 m<sup>2</sup>  
 locale tecnico \_ 21 m<sup>2</sup>

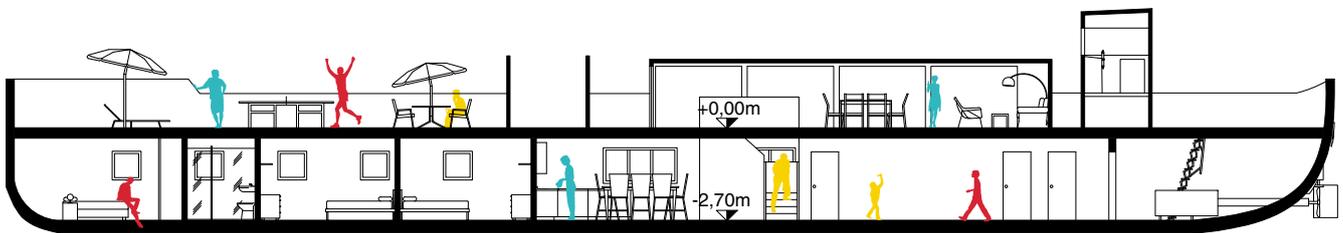
TIPOLOGIA ★ ★ ★ Scala 1:200



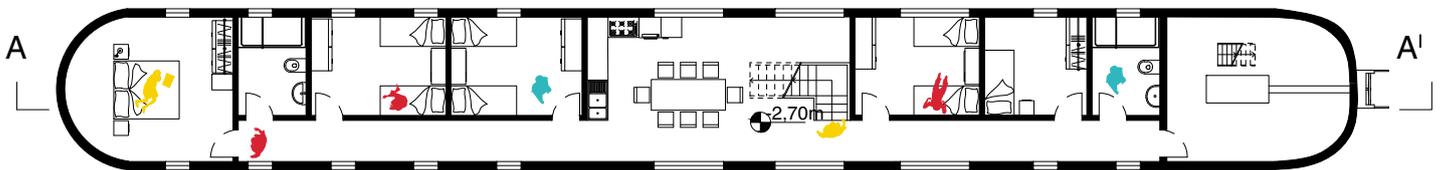
PROSPETTO



PIANTA LIVELLO 0



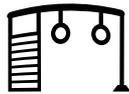
SEZIONE A-A'



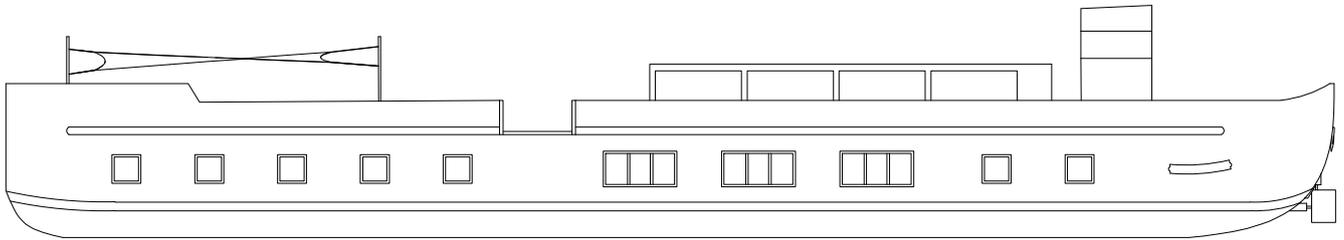
PIANTA LIVELLO -1

area ping pong / relax \_ 57 m<sup>2</sup>  
salone /soggiorno \_ 26.5 m<sup>2</sup>  
timoneria \_ 4 m<sup>2</sup>  
stanza matrimoniale \_ 18 m<sup>2</sup>  
bagno \_ 5.5 m<sup>2</sup>

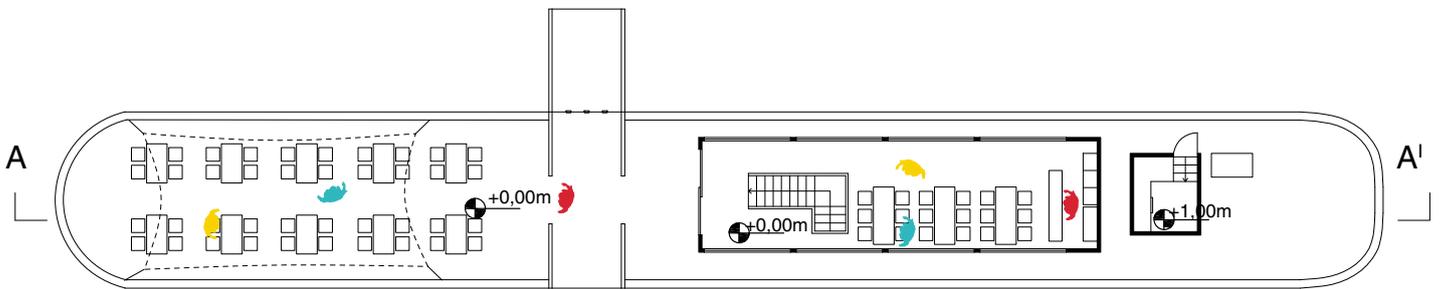
stanza doppia \_ 11 m<sup>2</sup>  
cucina / soggiorno \_ 18 m<sup>2</sup>  
stanza singola / doppia \_ 8.5 m<sup>2</sup>  
locale tecnico \_ 21 m<sup>2</sup>



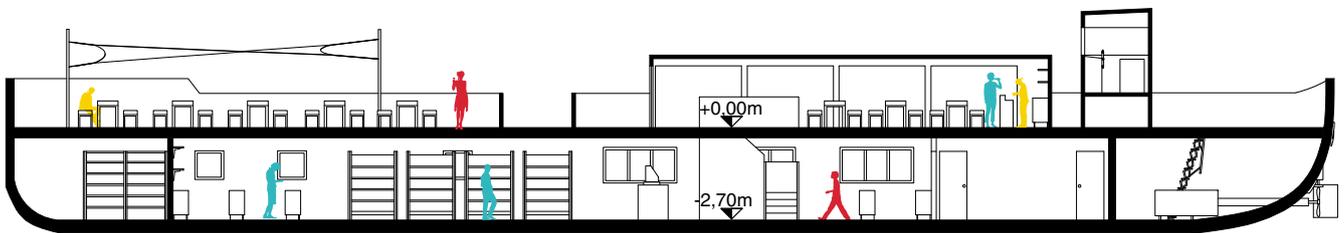
**NEGOZIO** Scala 1:200



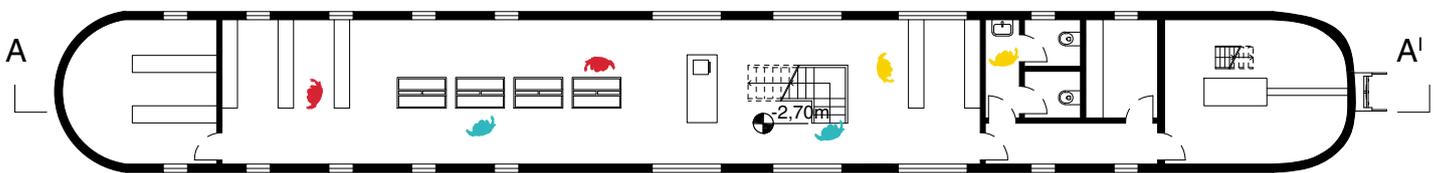
PROSPETTO



PIANTA LIVELLO 0



SEZIONE A-A'

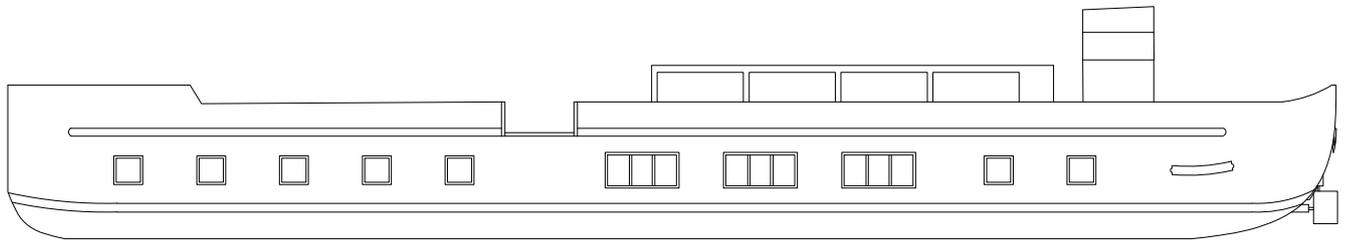


PIANTA LIVELLO -1

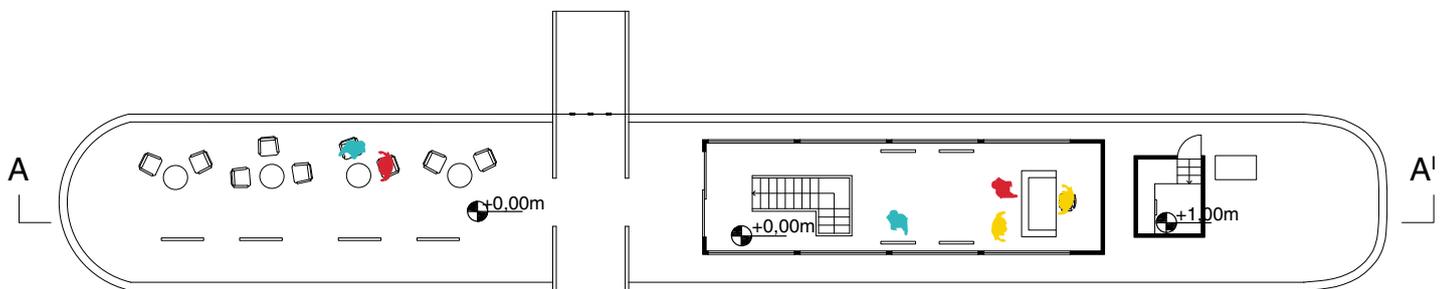
zona ristoro \_ 57 m<sup>2</sup>  
vendita prodotti e zona ristoro \_ 26.5 m<sup>2</sup>  
timoneria \_ 4 m<sup>2</sup>  
magazzino \_ 16.5 m<sup>2</sup>

spazio vendita \_ 80 m<sup>2</sup>  
servizi \_ 7.5 m<sup>2</sup>  
deposito \_ 6 m<sup>2</sup>  
locale tecnico \_ 25 m<sup>2</sup>

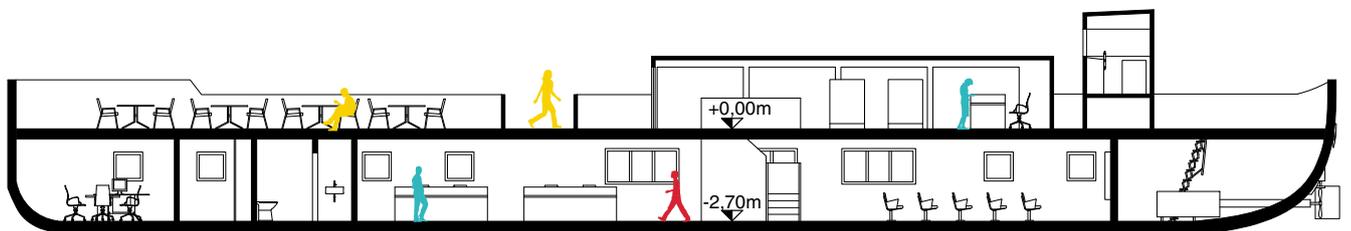
**UFFICIO DEL TURISMO** Scala 1:200



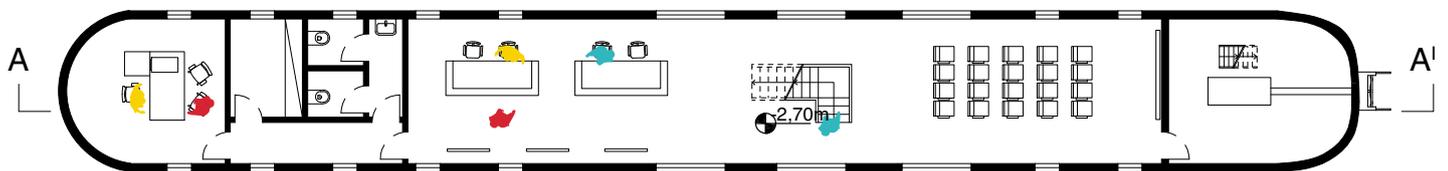
PROSPETTO



PIANTA LIVELLO 0



SEZIONE A-A'

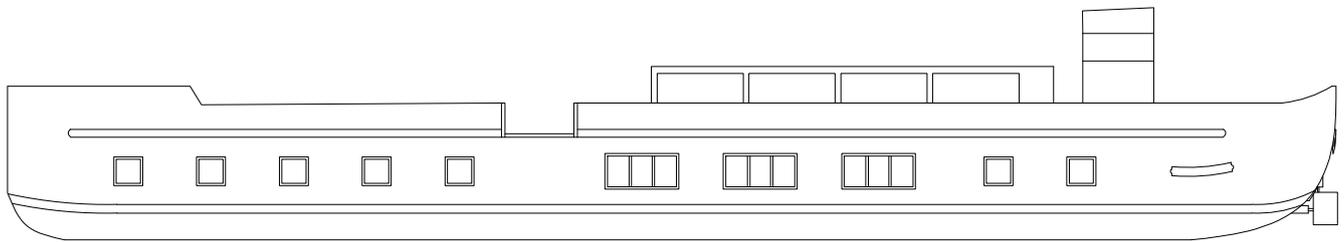


PIANTA LIVELLO -1

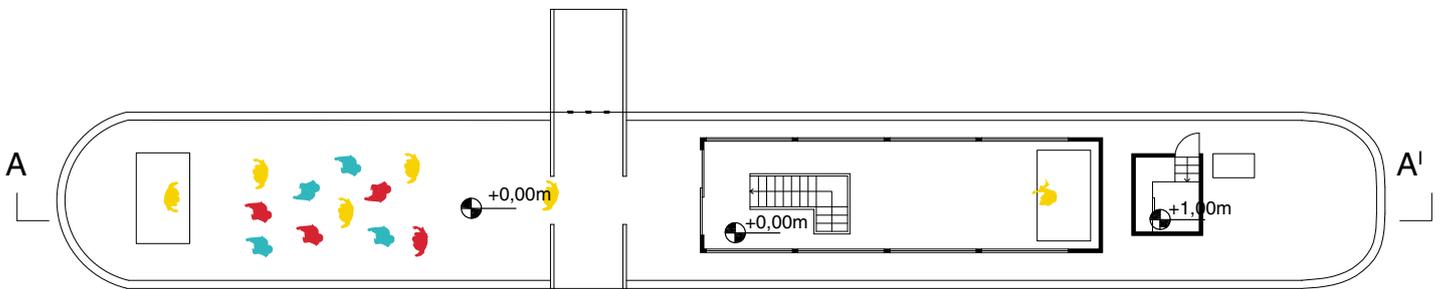
spazio relax / esposizione \_ 57 m<sup>2</sup>  
 accoglienza/desk \_ 26.5 m<sup>2</sup>  
 timoneria \_ 4 m<sup>2</sup>  
 ufficio direttivo \_ 20 m<sup>2</sup>  
 ufficio direttivo \_ 17 m<sup>2</sup>

servizi \_ 8 m<sup>2</sup>  
 ricevimento pubblico \_ 40 m<sup>2</sup>  
 spazio conferenze / proiezioni \_ 28 m<sup>2</sup>  
 locale tecnico \_ 21 m<sup>2</sup>

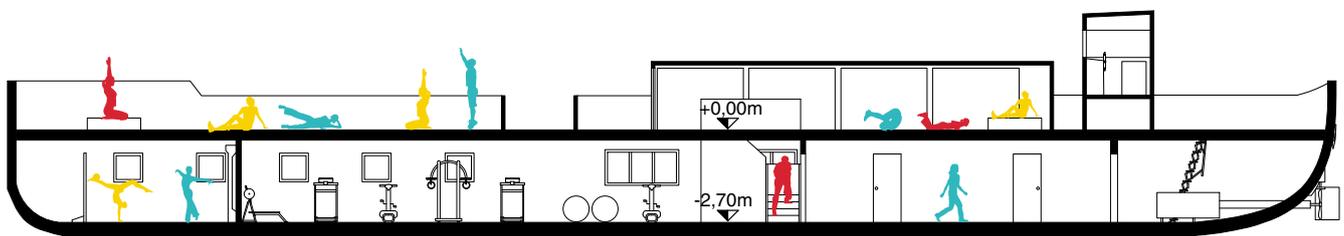
**PALESTRA** Scala 1:200



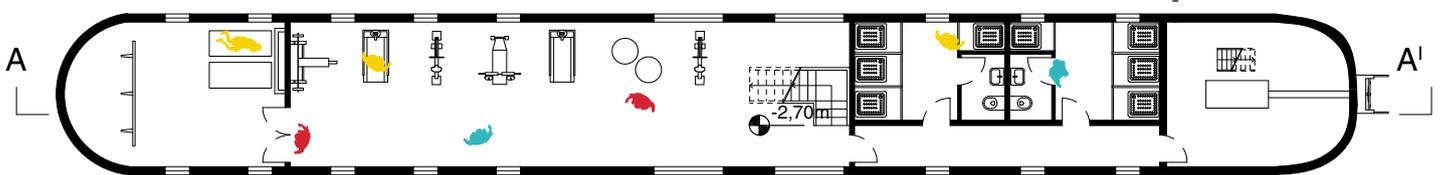
PROSPETTO



PIANTA LIVELLO 0



SEZIONE A-A'

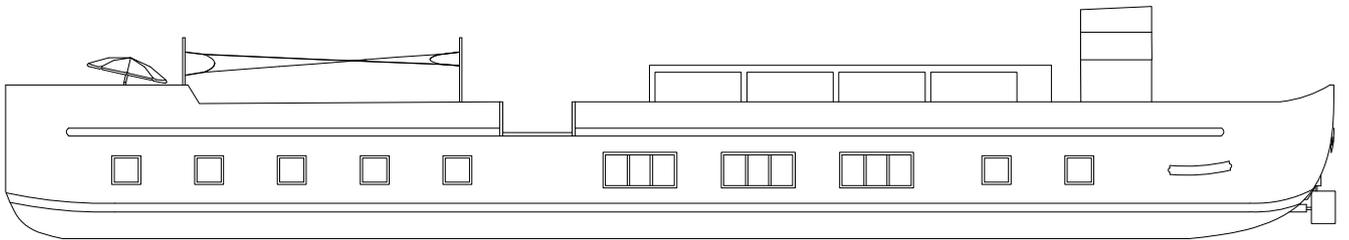


PIANTA LIVELLO -1

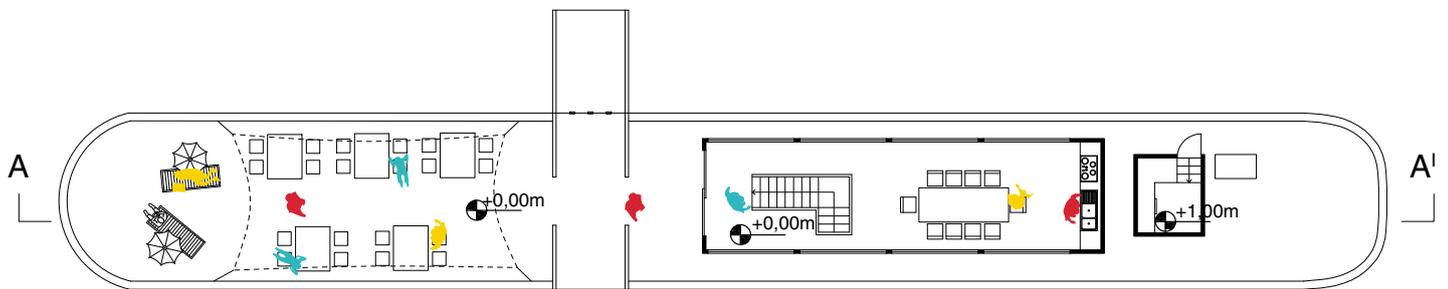
area esterna esercizi / corsi \_ 57 m<sup>2</sup>  
 area interna fitness \_ 26.5 m<sup>2</sup>  
 timoneria \_ 4 m<sup>2</sup>  
 sala attività \_ 25 m<sup>2</sup>

area corpo libero \_ 60 m<sup>2</sup>  
 spogliatoi / servizi \_ 24.5 m<sup>2</sup>  
 locale tecnico \_ 21 m<sup>2</sup>

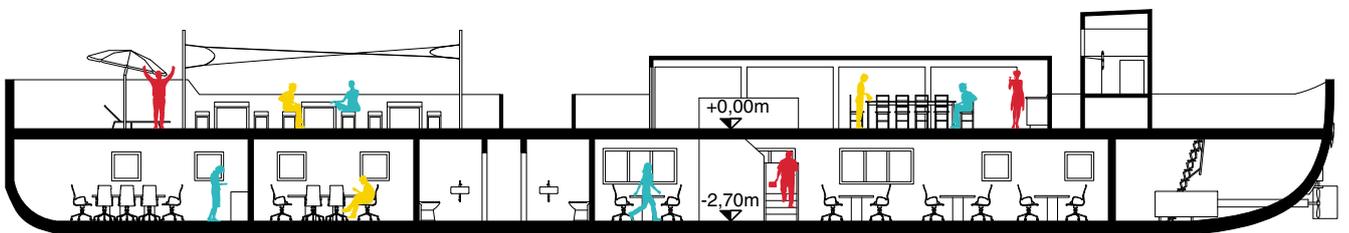
**COWORKING** Scala 1:200



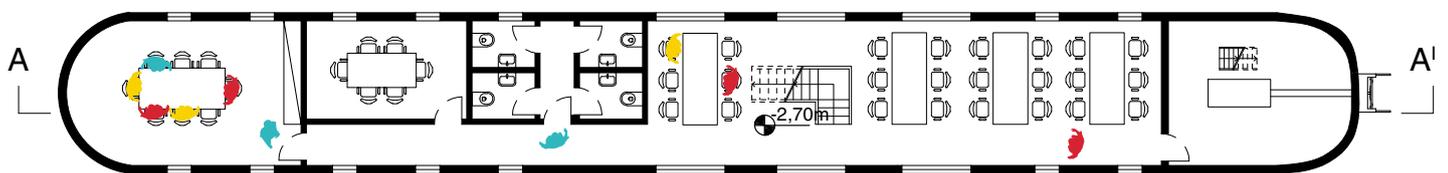
PROSPETTO



PIANTA LIVELLO 0



SEZIONE A-A'



PIANTA LIVELLO -1

postazioni coworking / area relax \_ 57 m<sup>2</sup>  
 cucina/soggiorno \_ 26.5 m<sup>2</sup>  
 timoneria \_ 4 m<sup>2</sup>  
 sala riunioni \_ 26.5 m<sup>2</sup>

sala lavoro \_ 13.5 m<sup>2</sup>  
 servizi \_ 14 m<sup>2</sup>  
 postazioni coworking \_ 41 m<sup>2</sup>  
 locale tecnico \_ 25 m<sup>2</sup>



# conclusioni

## conclusions

Il progetto “La valse à mille temps” è stato pensato per la città di Lione, in quanto oggetto di studio diretto durante un intero anno accademico.

Aver scelto fin da subito il tema di questo lavoro di tesi mi ha permesso di andare a fondo nelle ricerche incontrando molte persone e raccogliendo diverse testimonianze che mi hanno dato la possibilità di gettare le basi per questo studio. Nonostante le difficoltà iniziali per mettersi in contatto con alcuni enti della città e per reperire la documentazione necessaria, il lavoro nel complesso è stato un cammino necessario per completare il mio percorso formativo. Il materiale accumulato, una volta rientrata in Italia, ha fatto poi da guida alle linee base del progetto.

Confrontandomi con alcune importanti personalità della Métropole de Lyon, ho capito che le infinite opportunità che la città offre costituiscono un terreno fertile per esperimenti e innovazioni di cui Lione è alla continua ricerca. L'obiettivo primario sembra proprio quello di poter ampliare sempre di più l'offerta per gli abitanti e per i turisti al fine di aumentare il prestigio e il fascino della città.

Sebbene però tale modello sia stato proiettato su Lione, ciò non esclude la possibilità di replicarlo in altre città fluviali europee. Basti pensare alla navigazione delle péniches, quando ancora erano

Le projet “La valse à mille temps” a été conçu pour la ville de Lyon, comme un objet d'étude directe pendant un an académique entier.

Le choix du thème de cette thèse dès le début m'a permis d'approfondir la recherche en rencontrant de nombreux acteurs et en recueillant divers témoignages qui m'ont donné l'occasion de jeter les bases de cette étude. Malgré les difficultés initiales à entrer en contact avec certaines institutions de la ville et à trouver la documentation nécessaire, le travail dans son ensemble a été un chemin nécessaire pour compléter ma formation. Le matériel accumulé, une fois de retour en Italie, a ensuite servi comme guide pour les lignes directrices de base pour le projet.

En rencontrant quelques personnalités importantes de la Métropole de Lyon, je me suis rendu compte que les opportunités infinies que la ville offre, sont un terrain fertile d'expériences et d'innovations vers lequel Lyon est constamment à la recherche. L'objectif premier semble être précisément celui de pouvoir élargir de plus en plus l'offre pour les citoyens et pour les touristes afin d'augmenter le prestige et le charme de la ville.

Bien que ce modèle ait été projeté vers Lyon, cela n'exclut pas la possibilité de le reproduire dans d'autres villes fluviales européennes. Il suffit de penser à la navigation des péniches, lorsqu'elles étaient

impiegate per uso commerciale, dirette non solo verso città francesi ma anche belga, olandesi e tedesche.

Il grande vantaggio che la struttura della péniche concede, a differenza di altre tipologie di imbarcazioni come vaporette o piccoli scafi, è quello di possedere uno spazio ampio abitabile e trasformabile in qualsivoglia destinazione d'uso. Dunque, oltre a "giocare" disponendo le péniches come più conviene e andando incontro a necessità contemporanee dell'abitare temporaneo alla grande scala, questa tipologia di imbarcazione permette anche una certa flessibilità alla scala architettonica, rispondendo ai bisogni più vari.

Tuttavia, come sopra detto, questo modello potrebbe essere replicato anche in altre città purché ci sia una matrice di base e un contenitore pronto ad accogliere la matrice. A quel punto la città si può aprire verso nuovi scenari inconsueti e inaspettati, permettendo agli utenti di vivere insieme, paesaggi in continua evoluzione.

encore utilisées à des fins commerciales, pas seulement dans les villes françaises mais aussi dans les villes belges, hollandaises et allemandes.

Le grand avantage que la structure de la péniche permet, contrairement à d'autres types de bateaux comme les bateaux à vapeur ou les petites coques, est d'avoir un grand espace habitable et convertible pour n'importe quel usage prévu. Ainsi, en plus de "jouer" en aménageant au mieux les péniches et en répondant aux besoins contemporains de l'habitat temporaire à grande échelle, ce type de bateau permet également une certaine souplesse à l'échelle architecturale, répondant aux besoins les plus variés.

Toutefois, comme on a mentionné plus haut, ce modèle pourrait également être reproduit dans d'autres villes à condition qu'il y ait une matrice de base et un conteneur prêt à recevoir cette matrice. Alors la ville peut s'ouvrir à des scénarios nouveaux, insolites et inattendus, permettant aux usagers de vivre ensemble, des paysages en constante évolution.

# **bibliografia**

# bibliographie

Novel Anne-Sophie (2013), *La vie share. Mode d'emploi. Consommation, partage et modes de vie collaborative*, Éditions Gallimard, Paris.

Chalon-sur-Saône : Société d'Histoire et d'Archéologie de Chalon-sur-Saône (1986), *Bateaux de Saône: Mariniers d'hier et d'aujourd'hui*, Lyon.

Coquery N. Coudroy de Lille L. Dufieux P. et al. (2017), *Lyon sur le divan. Les métamorphoses d'une ville*, Éditions Libel, Lyon.

Desveaux D. (2014), *Lyon Confluence*, Éditions Archibooks, Collection Parcours Urbains, Paris.

Lory A. (2012), *Idées barge: L'expo qui vous transporte*, Éditions EMCC, Lyon.

Ouvrage collectif (1982), *Lyon au fil des fleuves*, Éditions ELAC, Lyon.

Rossiaud J. (2013), *Lyon la rivière et le fleuve*, Éditions Lyonnaises d'Art e d'Histoire, Lyon.

Lloyd Morgan C. (1999), *Jean Nouvel, Les éléments de l'architecture*, Thames & Hudson Editions, UK.

The Conversation. *Airbnb ou la vie rêvée des autres*. Ultima modifica : 24 settembre 2017

<https://theconversation.com/airbnb-ou-la-vie-revee-des-autres-83971>

Grand Lyon Communauté Urbaine. La ville en bonne intelligence. Le journal de La Confluence n.3 ; p.23

<http://www.lyon-confluence.fr/ressources/document/journallc3-070813-bat-v4.pdf>

Patrimoine Lyon. Le pont du Change. Ultima modifica gennaio 2019,

<http://www.patrimoine-lyon.org/accueil/la-saone/le-pont-du-change>

Plaisance écologique. Les bateaux logement : rêves et réalité... . Ultima modifica : ottobre 2017

<http://seme.cer.free.fr/plaisance/peniche-logement.php>

Site officiel Lyon. Péniches Freycinet. Ultima modifica dicembre 2018,

<https://www.lyon.fr/lieu/contemporaine-19eme-20eme/peniches-freycinet>

Vigicrues. Service d'informations sur le risque de crues des principaux cours d'eau en France. Station

Pont-La-Feuillée (Saône). Ultima modifica 6 gennaio 2019, [https://www.vigicrues.gouv.fr/niv3-station.](https://www.vigicrues.gouv.fr/niv3-station.php?CdStationHydro=U472002001&CdEntVigiCru=18&GrdSerie=H&ZoomInitial=1&CdStationsSecondaires)

[php?CdStationHydro=U472002001&CdEntVigiCru=18&GrdSerie=H&ZoomInitial=1&CdStationsSecondaires](https://www.vigicrues.gouv.fr/niv3-station.php?CdStationHydro=U472002001&CdEntVigiCru=18&GrdSerie=H&ZoomInitial=1&CdStationsSecondaires)

VNF et Métropole de Lyon. Charte de Partenariat 2016-2021, 2016 ; p.3

[https://www.grandlyon.com/fileadmin/user\\_upload/media/pdf/environnement/20170321\\_charte-fleuves.pdf](https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/environnement/20170321_charte-fleuves.pdf)

Tom Slee. Data collection: get the data. Ultima modifica Agosto 2017,

# ringraziamenti

## remerciements

Arrivata a questo punto voglio ringraziare coloro che mi hanno accompagnato lungo questo percorso in tutti questi anni.

Un ringraziamento va al professore Manfredo Nicolis di Robilant che ha seguito il lavoro in questi mesi e che mi ha permesso di rendere realizzabile qualcosa che fino a poco tempo fa era solo nel mio immaginario.

Alla docente dell'Ensal, Jana Revedin, che mi ha aiutato ad avere un primo approccio con il tema dell'abitare temporaneo e mi ha dato importanti suggestioni.

A tutti gli enti, le associazioni e i diversi attori perchè con il tempo e la disponibilità che mi hanno dedicato sono riuscita a costruire un ragionamento ampio e coerente.

Grazie alla mia "ingombrante" famiglia, instancabilmente presente sempre e ovunque. In particolare, ai miei genitori, esperienza tangibile della parola Amore, che mi hanno trasmesso valori forti e che hanno visto e sopportato cose che solo uno studente di architettura può aver presente. Grazie ai miei fratelli: a Machi per aver stimolato il mio interesse artistico fin dalla tenera età, ad Anna per il suo volteggiare spensierato per la città con quel suo *charme* maledettamente sabaud, a Dadi perchè "è sempre l'ora di un aperitivo", a Gabri perchè con il suo "Ma C.I.C!" mi insegna fin con troppa determinazione che la vita va presa con leggerezza.

Grazie anche ai miei bellissimoi undici nipoti (Francesco, Costanza, Ginevra, Maddalena, Lorenzo, Elena, Laura, Gabriele, Anna, Alessandro, Margherita) che mi fanno

Je tiens maintenant à remercier ceux qui m'ont accompagné tout au long de ce parcours pendant toutes ces années. Je remercie le professeur Manfredo Nicolis di Robilant qui a suivi le travail ces derniers mois et qui m'a permis de rendre possible quelque chose qui n'était que dans mon imaginaire jusqu'à il y a quelque temps.

Au professeur de l'Ensal, Jana Revedin, qui m'a aidé à avoir une première approche du sujet sur l'habiter temporaire et m'a donné des suggestions importantes.

A tous les organismes, associations et différents acteurs car avec le temps et la disponibilité qu'ils m'ont consacrés, j'ai réussi à construire un raisonnement large et cohérent.

Grâce à ma famille "encombrante", inlassablement présente toujours et partout. En particulier, à mes parents, une expérience tangible du mot Amour, qui m'ont transmis des valeurs fortes et qui ont vu et enduré des choses que seul un étudiant en architecture peut avoir en tête. Merci à mes frères et sœurs : à Machi pour avoir stimulé mon intérêt artistique dès mon plus jeune âge, à Anna pour son tourbillonnement insouciant dans la ville avec son charme savoyard, à Dadi parce que "c'est toujours l'heure de l'apéritif", à Gabri parce que avec son "Ma C.I.C!" il me dit avec trop de détermination que la vie doit pas être prise trop au sérieux. Merci aussi à mes onze beaux petits-enfants (Francesco, Costanza, Ginevra, Maddalena, Lorenzo, Elena, Laura, Gabriele, Anna, Alessandro, Margherita)

tornare sempre bambina e che ascoltando i racconti di ciò che faccio all'università puntualmente mi chiedono: "Ma poi lo costruisci?"

Grazie ai miei fantastici cognati Luis, Nicolò e Stefano e ai momenti in famiglia, rari ma memorabili.

Ringrazio la mitica Civva, una delle poche a conoscermi davvero e che proprio per la mia follia continua ad essere la mia migliore amica.

Ai miei compagni dell'università, grazie ai quali questi anni sono stati di gran lunga più appassionanti e divertenti. Soprattutto agli amici che ritrovo anche al di fuori delle mura del Castello: a Gianluca, per farmi sentire sempre a casa (che sia uno studio di architettura o un monocale poco importa), a Marti e alla sua determinazione, a Cilla e alla sua esplosione di colori, a Marta per le nostre risate e i nostri finti discorsi sui massimi sistemi, a Silvia per la sua imprevedibilità. Grazie anche agli olistici e ai draghi perchè i ricordi delle disavventure passate insieme rimarranno indelebili.

Grazie a Ilaria, Elisa, Vittoria, sempre pronte a far festa.

Ai miei amici dell'Erasmus (Monica, Andrea, Mirta, Gaia, Francesco), ai nostri *apéros* sul lungofiume, alle cene, alle serate improbabili e alle gite culturali: i dieci mesi in Francia con voi sono stati speciali.

Per ultima, ringrazio la musica, da quella classica a quella elettronica. In particolare, l'emissione francese "Bam Bam" di *Radio Nova* che ha saputo tenermi sveglia nelle serate di lavoro intenso e Jacques Brel che con una sua canzone mi ha suggerito il titolo per la tesi.

E ora? Ora si continua a navigare!

qui font toujours de moi un enfant et qui, écoutant les histoires de ce que je fais à l'université, me demandent ponctuellement : "Mais alors tu vas le construire?"

Merci à mes beaux-frères fantastiques Luis, Nicolò et Stefano et aux moments familiaux, rares mais mémorables.

Je tiens à remercier la légendaire Civva, l'une des rares personnes qui me connaissent vraiment et qui, pour ma folie, continue quand même d'être ma meilleure amie.

À mes potes de l'école, grâce à qui ces années ont été beaucoup plus excitantes et amusantes. Surtout aux amis que je rencontre en dehors des murs du Château aussi : Gianluca, pour que je me sente toujours chez moi (que ce soit un studio d'architecture ou un studio, peu importe), Marti et sa détermination, Cilla et son explosion de couleurs, Marta et nos faux discours sur les meilleurs systèmes, Silvia pour son imprévisible. Merci aussi aux holistiques et aux dragons car les souvenirs des mésaventures passées ensemble resteront indélébiles.

Merci à Ilaria, Elisa, Vittoria, toujours prêtes à faire la fête.

A mes amis d'Erasmus (Monica, Andrea, Mirta, Gaia, Francesco), à nos *apéros* au bord du fleuve, aux dîners, aux soirées improbables et aux voyages culturels : les dix mois passés en France avec vous ont été spéciaux.

Enfin, je voudrais remercier la musique, de la musique classique à la musique électronique. En particulier, l'émission française "Bam Bam" de *Radio Nova*, qui m'a tenu éveillé pendant les soirées de travail intense, et Jacques Brel, qui avec sa chanson a suggéré le titre de mon projet.

Et maintenant ? Maintenant on continue à naviguer!







