

# Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΕΥΓΕΝΙΣΜΟΣ ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΑΛΛΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ - ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Μπορντώ

Τουλόν

Νάντη





Επιμέλεια: Γιώργος Σηφάκης

## Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΕΥΓΕΝΙΣΜΟΣ ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΓΑΛΛΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ - ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Μπορντώ - Τουλόν - Νάντη

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τη βαθύτατη ευγνωμοσύνη μου για την καθοδήγηση και σύμβουλό μου Αμαλία Κωτσάκη για την υπομονή, υποστήριξη και ακλόνητη πίστη της στην ικανότητά μου να ολοκληρώσω αυτήν τη διατριβή. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους και την οικογένειά μου για την άμετρη συμπαράσταση και συνεχή ενθάρρυνση που μου παρείχαν καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Η υποστήριξή τους ήταν ανεκτίμητη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστίες	iv
Περιεχόμενα	v
Λίστα συντομογραφιών	vii
I. Εισαγωγή	
I.1 Σκοπός Εργασίας	3
I.2 Αντικείμενο Έρευνας	3
I.3 Βιβλιογραφική Ανασκόπηση	4
I.4 Μέθοδος	4
I.4.I Μέθοδος Συλλογής Στοιχείων	4
I.4.II Ερμηνευτική Μέθοδος	4
I.4.II.I Υπόθεση Εργασίας	4
I.4.II.II Συγκρότηση και Περιεχόμενο Εργασίας	6
I.4.II.III Ερευνητικά Ερωτήματα	7
II. Ευρήματα	
II.1 Σύντομο Ιστορικό του Εξευγενισμού	11
II.1.I 1ο κύμα, 1950 – 1973, Σποραδικά και υπό Κρατική Καθοδήγηση	11
II.1.II Μεταβατική περίοδος 1973 – 1978	11
II.1.III 2ο κύμα, 1978 – 1988, Επέκταση και Αντίσταση	12
II.1.IV Μεταβατική περίοδος 1988 – 1994	12
II.1.V 3ο κύμα, 1994 – 1999 (και έπειτα), Υφειακή Παύση και Επακόλουθη Επέκταση	13
II.1.VI Η Συνέχεια	13
II.2 Η Περίπτωση του Μπορντώ	15
II.2.I Η Κατάσταση πριν τον Εξευγενισμό	15
II.2.II Οι Προτάσεις Αστικού Εξωραϊσμού	16
II.2.II.I Ανακαίνιση της Περιοχής Meriadeck	16
II.2.II.II Διατήρηση Αρχιτεκτονικής: Οι Περιπτώσεις των Περιοχών Saint-Pierre και Tour de Gassies	17
II.2.II.III Απόπειρα Επενδύσης στους Ανθρώπους	20
II.2.II.IV Επένδυση και Αποκατάσταση: Οι Περιπτώσεις των Περιοχών Saint Michel και the Chartrons	21
II.2.II.v Πράσινη και Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη	23
II.2.II.vi Ανάπλαση των Προκυμαίων του ποταμού Garonne	24
II.2.II.vii Μια Προσπάθεια Προώθησης της Κοινωνικής Κινητοποίησης μέσω της Κηπουρικής – Η Περίπτωση της Οδού - Κήπου Kleber	27
II.2.II.viii Το EcoQuartier Ginko	29
II.2.II.ix Δίκτυο Αμπελόνων	31
II.2.III Η Σημερινή Κατάσταση	34
II.2.III.I Η Περιοχή Meriadeck	34
II.2.III.II Οι Περιοχές Saint-Pierre και Tour de Gassies	35
II.2.III.III Τα Αποτελέσματα των Επενδύσεων στους Ανθρώπους	37
II.2.III.IV Οι Περιοχές Saint-Michel και the Chartrons	38
II.2.III.v Οι Προκυμαίες του Ποταμού Garonne	39
II.2.III.vi Η Οδός - Κήπος Kleber	41
II.2.III.vii Το EcoQuartier Ginko	43

II.3	Η Περίπτωση της Τουλόν	49
II.3.I	Η Κατάσταση πριν τον Εξευγενισμό	49
II.3.II	Οι Προτάσεις Αστικού Εξωραϊσμού	53
II.3.III.I	Εξευγενισμός Προτού η Πόλη αποκτήσει μια Σχετική Ανεξαρτητοποίηση - Η Σύμβαση του Κόλπου της Τουλόν	53
II.3.III.II	Εξευγενισμός έπειτα από τη μερική ανεξαρτητοποίηση της πόλης - Το EcoQuartier Chalucet	55
II.3.III.III	Green Branding και Turistification	57
II.3.III.IV	To EcoQuartier Font-Pre	58
II.3.III.V	La Promenade Verte des Poudrières - ο Πράσινος Περίπατος των Πυριπιδαποθηκών	60
II.3.III	Η Σημερινή Κατάσταση	62
II.3.III.I	Ο Κόλπος της Τουλόν	62
II.3.III.II	To EcoQuartier Chalucet	63
II.3.III.III	To EcoQuartier Font-Pre	66
II.3.III.IV	La Promenade Verte des Poudrières - ο Πράσινος Περίπατος των Πυριπιδαποθηκών	68
II.4	Η περίπτωση της Νάντης	71
II.4.I	Η Κατάσταση πριν τον Εξευγενισμό	71
II.4.II	Οι Προτάσεις Αστικού Εξωραϊσμού	72
II.4.III.I	Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	72
II.4.III.I.a	Τραμ	72
II.4.III.I.β	Λεωφορεία	74
II.4.III.I.γ	Ποδήλατα	75
II.4.III.I.δ	Αυτοκίνητα	75
II.4.III.I.ε	Προσβασιμότητα	77
II.4.III.II	Το Νησί της Νάντης	78
II.4.III.III	Πράσινη και Βιώσιμη Ανάπτυξη	83
II.4.III	Η Σημερινή Κατάσταση	84
II.4.III.I	Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	84
II.4.III.I.a	Τραμ	85
II.4.III.I.β	Λεωφορεία	86
II.4.III.I.γ	Ποδήλατα	86
II.4.III.I.δ	Αυτοκίνητα	86
II.4.III.I.ε	Η Επίδραση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στις Τιμές των Ακινήτων	87
II.4.III.II	Το Νησί της Νάντης	88
II.4.III.III	Πράσινη και Βιώσιμη Ανάπτυξη	92

III.	Ερμηνεία - Συμπεράσματα	97
------	-------------------------	----

IV.	Κατάλογος Εικόνων	105
-----	-------------------	-----

V.	Βιβλιογραφία	109
----	--------------	-----

## Λίστα συντομογραφιών

<b>ANAH</b>	<b>A</b> gence <b>N</b> ationale pour l' <b>A</b> mélioration de l' <b>H</b> abitat - Εθνικός οργανισμός βελτίωσης στέγασης
<b>AOMD</b>	<b>A</b> utorité <b>O</b> rganisatrice de la <b>M</b> obilité <b>D</b> urable - Οργανωτική αρχή βιώσιμης κινητικότητας
<b>CCI</b>	<b>C</b> hambre de <b>C</b> ommerce et d' <b>I</b> ndustrie - Εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο
<b>CHU</b>	<b>C</b> entre <b>H</b> ospitalier <b>U</b> niversitaire - Πανεπιστημιακό νοσοκομείο
<b>CICES</b>	<b>C</b> ommon <b>I</b> nternational <b>C</b> lassification of <b>E</b> cosystem <b>S</b> ervices - Κοινή διεθνής ταξινόμηση οικοσυστημικών υπηρεσιών
<b>CUB</b>	<b>C</b> ommunauté <b>U</b> rbaine de <b>B</b> ordeaux - Αστική κοινότητα Μπορντώ
<b>DATAR</b>	<b>D</b> élégation à l' <b>A</b> ménagement du <b>T</b> erritoire et à l' <b>A</b> ction <b>R</b> égionale - Αντιπροσωπεία για τον περιφερειακό σχεδιασμό και τη δράση
<b>DGD</b>	<b>D</b> irection <b>G</b> énérale des <b>D</b> éplacements - Γενική διεύθυνση ταξιδιών
<b>EAEA14</b>	<b>14</b> th <b>E</b> uropean <b>A</b> rchitectural <b>E</b> nvisioning <b>A</b> ssociation - 14η Ευρωπαϊκή ένωση αρχιτεκτονικού οραματισμού
<b>ESs</b>	<b>E</b> cosystem <b>S</b> ervices - Υπηρεσίες οικοσυστήματος
<b>FAU</b>	<b>F</b> onds d' <b>A</b> ménagement <b>U</b> rbain - Ταμείο αστικής ανάπτυξης
<b>GIs</b>	<b>G</b> reen <b>I</b> nfrastructures - Πράσινες υποδομές
<b>LGV</b>	<b>L</b> igne à <b>G</b> rande <b>V</b> itesse - Γραμμή υψηλής ταχύτητας
<b>MCA</b>	<b>M</b> ulti- <b>C</b> riteria <b>A</b> nalysis - Ανάλυση πολλαπλών κριτηρίων
<b>MMM</b>	<b>Μ</b> έσα <b>Μ</b> αζικής <b>Μ</b> εταφοράς
<b>OECD</b>	<b>O</b> rganisation for <b>E</b> conomic <b>C</b> o-operation and <b>D</b> evelopment - Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
<b>OPAH</b>	<b>O</b> opération <b>P</b> rogrammée de l' <b>A</b> mélioration de l' <b>H</b> abitat - Πρόγραμμα βελτίωσης της στέγασης
<b>P+R</b>	<b>P</b> ark and <b>R</b> ide - Στάθμευση και Μετακίνηση
<b>PACA</b>	<b>P</b> rovence- <b>A</b> lpes- <b>C</b> ôte d' <b>A</b> zur - Προβηγκία-Αλπεις-Κυανή Ακτή
<b>PAP/RAC</b>	<b>P</b> riority <b>A</b> ctions <b>P</b> rogramme/ <b>R</b> egional <b>A</b> ctivity <b>C</b> entre - Πρόγραμμα δράσεων προτεραιότητας/Περιφερειακό κέντρο δραστηριοτήτων
<b>PCBs</b>	<b>P</b> olychlorinated <b>B</b> iphenyls - Πολυχλωριωμένα διφαινύλια
<b>PDU</b>	<b>P</b> lan de <b>D</b> éplacements <b>U</b> rbains - Σχέδιο αστικών μεταφορών/μετακινήσεων
<b>PNRQAD</b>	<b>P</b> rogramme <b>N</b> ational de <b>R</b> equaification des <b>Q</b> uartiers <b>A</b> nciens <b>D</b> égradés - Εθνικό πρόγραμμα για την ανακατάταξη των παλαιών υποβαθμισμένων γειτονιών
<b>PNRU</b>	<b>P</b> rogramme <b>N</b> ational de <b>R</b> énovation <b>U</b> rbaine - Εθνικό πρόγραμμα αστικής ανανέωσης
<b>POS</b>	<b>P</b> lans d' <b>O</b> ccupation des <b>S</b> ols - Σχέδια χρήσης γης
<b>RTE</b>	<b>R</b> éseau de <b>T</b> ransport d' <b>É</b> lectricité - Δίκτυο μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας
<b>SBRU</b>	<b>S</b> ociété <b>B</b> ordelaise de <b>R</b> énovation <b>U</b> rbaine - Εταιρεία αστικής ανανέωσης του Μπορντώ
<b>SDAGE</b>	<b>S</b> chéma d' <b>A</b> ménagement et de <b>G</b> estion des <b>E</b> aux - Σχέδιο ανάπτυξης και διαχείρισης υδάτων
<b>SDAU</b>	<b>S</b> chémas <b>D</b> irecteurs d' <b>A</b> ménagement et d' <b>U</b> rbanisme - Γενικά σχέδια για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό
<b>SEM</b>	<b>S</b> ociété d' <b>E</b> conomie <b>M</b> ixte - Εταιρεία Μικτής Οικονομίας
<b>TBM</b>	<b>T</b> ransports <b>B</b> ordeaux <b>M</b> étropole - Δημόσιες συγκοινωνίες Μπορντώ
<b>TCSP</b>	<b>T</b> ransports en <b>C</b> ommun en <b>S</b> ite <b>P</b> ropre - Ειδικοί χώροι δημόσιων συγκοινωνιών
<b>TGV</b>	<b>T</b> rain à <b>G</b> rande <b>V</b> itesse - Τρένο υψηλής ταχύτητας
<b>TPM</b>	<b>T</b> oulon <b>P</b> rovence <b>M</b> editerranee - Τουλόν Προβηγκία Μεσόγειος (Μητροπολιτική Αρχή)
<b>ZAC</b>	<b>Z</b> ones d' <b>A</b> ménagement <b>C</b> oncerté - Ζώνες Συντονισμένης Ανάπτυξης

“Ο εξευγενισμός μπορεί να θεωρηθεί όχι μόνο ως εκτοπισμός αλλά και ως διαδικασία επανεπένδυσης και κοινωνικής ανάμειξης, με πολύπλοκα αποτελέσματα για την αστική ποικιλομορφία..”

**Ley and Dobson\***

\* Μτφρ. Ley and Dobson. “Gentrification often results in the renewal of decayed urban areas and the restoration of historic neighborhoods, which can be viewed as a form of urban regeneration”, απόσπασμα από το βιβλίο τους με τίτλο “Are There Limits to Gentrification?”

## I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980, ο χωροταξικός σχεδιασμός και η αστικοποίηση στη Γαλλία χαρακτηρίζονταν από έντονο συγκεντρωτισμό, με τις κεντρικές κρατικές αρχές να διατηρούν τον πλήρη έλεγχο. Με την υιοθέτηση των νόμων περί αποκέντρωσης το 1982, η ευθύνη για την αστική ανάπτυξη μεταβιβάστηκε σε τοπικό επίπεδο. Η μεταρρύθμιση αυτή υλοποιήθηκε κυρίως μέσω της σύναψης συμφωνιών μεταξύ του κράτους και των εκάστοτε τοπικών αρχών, ενισχύοντας τη διοικητική αυτονομία των δήμων και την ικανότητά τους να διαμορφώνουν ενεργά τον αναπτυξιακό τους προσανατολισμό.

Κάθε δήμος ανέλαβε την ευθύνη να καθορίσει έναν βασικό άξονα ως θεμέλιο της αστικής του ανάπτυξης, ανταποκρινόμενος στις τοπικές ανάγκες και προτεραιότητες. Ενδεικτικά, οι πόλεις-λιμάνια του Μπορντώ, της Τουλόν και της Νάντης, παρότι παρουσιάζουν σημαντικές κοινές χωρικές και λειτουργικές ομοιότητες—όπως η στρατηγική εμπορική τους σημασία και η παρουσία βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε παράκτιες περιοχές—ακολούθησαν διαφορετικές στρατηγικές αστικής ανάπτυξης.

Καθεμία από τις υπό μελέτη πόλεις-λιμάνια (Μπορντώ, Τουλόν, Νάντη) επέλεξε διαφορετικό στρατηγικό άξονα για την αστική της ανάπτυξη, ανταποκρινόμενη στις ιδιαίτερες προκλήσεις και προτεραιότητές της. Το Μπορντώ επικεντρώθηκε στη διατήρηση και αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής του κληρονομιάς, η Τουλόν στην περιβαλλοντική ανάκαμψη (με την αντιστροφή της εκτεταμένης περιβαλλοντικής υποβάθμισης) και την ενίσχυση του αστικού πρασίνου, ενώ η Νάντη στην ανάπτυξη ενός δικτύου βιώσιμων μέσων μαζικής μεταφοράς και κατ' επέκταση την μείωση της υπερβολικής χρήσης του αυτοκινήτου. Παρά τις επιμέρους διαφοροποιήσεις, οι τρεις πόλεις συγκλίνουν στην έμφαση στη βιωσιμότητα και την ποιοτική αναβάθμιση των δημόσιων χώρων.

## I.1 Σκοπός Εργασίας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της έκφρασης του «εξευγενισμού» σε πόλεις-λιμάνια με έμφαση στην εκάστοτε στρατηγική αστικής ανάπτυξης και στην ενσωμάτωση χώρων πρασίνου και βιώσιμων πρακτικών. Επιπλέον, έμφαση θα δοθεί στις παραποτάμιες εξωραϊστικές επεμβάσεις, έτσι ώστε να γίνουν γνωστές οι τεχνικές [+επιστημονικές παροχές] και το θεωρητικό υπόβαθρο με βάση το οποίο οι Γάλλοι μετατρέπουν τα παλιά λιμάνια τους από απομονωμένους, ή και εγκαταλελλημένους, χώρους εργασίας σε δημόσιους χώρους ελκυστικούς προς το κοινό.

## I.2 Αντικείμενο Έρευνας

Αντικείμενο της έρευνας αποτελεί η έκφραση του εξευγενισμού σε τρεις πόλεις – λιμάνια της Γαλλίας, συγκεκριμένα εκείνες του Μπορντώ, της Τουλόν και της Νάντης.

## I.3 Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

Το φαινόμενο του εξευγενισμού (gentrification) στις αστικές περιοχές έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτενούς βιβλιογραφικής ενασχόλησης. Βασικό άρθρο αναφοράς στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης αποτελεί το βιβλίο \*Urban Green Boosterism and City Affordability: For Whom Is the 'Branded' Green City?\* των Garcia-Lamarca et al. (2023), το οποίο εξετάζει εις βάθος τις επιπτώσεις του green Branding και Green Boosterism, δηλαδή στην ενεργή σήμανση ή περιγραφή μιας περιοχής ως οικολογικά ευαίσθητοποιημένης και περιβαλλοντικά υπεύθυνης, αξιοποιώντας και προβάλλοντας πάρκα ή πράσινες υποδομές, προκειμένου να ενισχυθεί η ελκυστικότητά της για επενδύσεις και εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων.

Το άρθρο αυτό αποτέλεσε το βασικό ερέθισμα για την εκπόνηση της παρούσας μελέτης, καθώς εξετάζει το βαθμό επιτυχίας του «πράσινου εξευγενισμού» (\*green gentrification\*) σε πόλεις διαφορετικού μεγέθους και πληθυσμιακής κλίμακας διεθνώς. Συγκεκριμένα, οι συγγραφείς κατηγοριοποιούν τις πόλεις βάσει της έντασης και της χρονικής διάρκειας των διαδικασιών του πράσινου εξευγενισμού, καθώς και ως προς τον βαθμό κοινωνικού τους αντίκτυπου, όπως η αύξηση των ενοικίων και η μετατόπιση των χαμηλότερων εισοδηματικών στρωμάτων. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα ευρήματα για ορισμένες πόλεις της Γαλλίας, οι οποίες, παρότι παρουσίασαν μακροχρόνιο και έντονο πράσινο εξευγενισμό, εμφάνισαν περιορισμένες κοινωνικές επιπτώσεις, αποτελώντας ενδεικτικά παραδείγματα επιτυχούς και κοινωνικά ισόρροπης εφαρμογής τέτοιων πολιτικών.

Πέρα από το άρθρο των Garcia-Lamarca et al. (2023), σημαντικά άρθρα αναφοράς της παρούσας ερευνητικής εργασίας είναι τα εξής:

- Hackworth, J., & Smith, N. (2001). The changing state of gentrification.
- Francesca, A. (2017). The Navy and the City. Conflict, cooperation and political competition in the urban governance of Toulon.
- Clout, H. (1984). Bordeaux: urban renovation, conservation and rehabilitation, Journal of Environmental Planning and Management

## I.4 Μέθοδος

### I.4.I Μέθοδος συλλογής στοιχείων

Η συλλογή στοιχείων πραγματοποιήθηκε με

1. Αρχειακή έρευνα (εφημερίδες και περιοδικά)
2. Βιβλιογραφική έρευνα
3. Διαδικτυακή έρευνα

### I.4.II Ερμηνευτική Μέθοδος

#### I.4.II.i Υπόθεση Εργασίας

Ο εξευγενισμός, ή αλλιώς «αστικός εξωραϊσμός», άρχισε να εμφανίζεται μεθοδικά από τη δεκαετία του 1950 σε πολλές μητροπολιτικές περιοχές παγκοσμίως, ως στρατηγική αστικής αναζωογόνησης και ανάπτυξης υποβαθμισμένων συνοικιών. Η πρακτική αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο ευρύτερων πολιτικών εκσυγχρονισμού, οι οποίες στόχευαν αφενός στην αντιμετώπιση της αστικής παρακμής και αφετέρου στην ενίσχυση της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης (Hackworth & Smith, 2001). Οι παρεμβάσεις αυτές συχνά περιλάμβαναν την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών ή την κατασκευή νέων, όπως οδικά έργα, γέφυρες, δημόσια κτίρια, καθώς και την αισθητική αναδιαμόρφωση των δημόσιων χώρων.

Ο εξευγενισμός, ή «αστικός εξωραϊσμός», συνιστά μια σύνθετη αστική διεργασία, η οποία χαρακτηρίζεται από τον κοινωνικοοικονομικό και χωρικό μετασχηματισμό αστικών γειτονιών μέσω της εγκατάστασης πιο εύπορων κοινωνικών ομάδων και της συνακόλουθης απομάκρυνσης κατοίκων χαμηλότερου εισοδήματος. Το φαινόμενο αυτό έχει αναγνωριστεί ως ένας μηχανισμός βαθιάς κοινωνικής, οικονομικής και πολιτισμικής αλλαγής, με άμεσες επιπτώσεις στη μορφή του αστικού τοπίου και στη διαμόρφωση της καθημερινής ζωής στις πόλεις (Bridge et al., 2017).

Ο εξευγενισμός αποτελεί κεντρικό ζήτημα στις σύγχρονες συζητήσεις για την αστική ανάπτυξη, καθώς συνδέεται άμεσα με την παραγωγή του αστικού χώρου. Παρότι η βιβλιογραφία τονίζει κυρίως τις κοινωνικές και χωρικές του επιπτώσεις, υπάρχουν και προσεγγίσεις που αναδεικνύουν τον ρόλο του στην αναζωογόνηση των αστικών κέντρων. Αντί ηθικών αξιολογήσεων, απαιτείται κριτική και αντικειμενική ανάλυση, καθώς το φαινόμενο επηρεάζει ποικίλα επίπεδα, από το άτομο και τη γειτονιά έως τις πολιτικές σε τοπική και εθνική κλίμακα.

Βρίσκεται, σήμερα, στο κέντρο πολλών συζητήσεων που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη των αστικών κέντρων, ως βασικό και εν εξελίξει στοιχείο της παραγωγής του αστικού χώρου. Αποτελεί αμφισβητούμενη έννοια, και, ενώ το μεγαλύτερο κομμάτι της βιβλιογραφίας αναπτύσσει τις αρνητικές επιπτώσεις του, υπάρχει και η άποψη ότι μέσω του gentrification, τα κέντρα πόλεων αναβιώνουν και επανεντάσσονται στον ζωντανό ιστό της πόλης. Ωστόσο, το ζήτημα δεν είναι να αναλυθεί το φαινόμενο με τους ηθικούς όρους του “καλού” και του “κακού”, παρά να μελετηθεί σε βάθος, με αντικειμενικό, επιστημονικό και κριτικό τρόπο. Κι αυτό, διότι η σημασία του στην παραγωγή αστικού χώρου είναι τέτοια, που το κάνει να σχετίζεται άμεσα με όλες τις κλίμακες του χώρου αυτού: από τον κάτοικο, στη γειτονιά, στην πόλη, στις δημοτικές αρχές αλλά ακόμα και στις κυβερνητικές πολιτικές που ακολουθούνται, σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο (Ταταράκη, 2014).

Ο εξευγενισμός έχει αποτελέσει αντικείμενο ποικίλων ορισμών και ερμηνειών, οι οποίες διαφέρουν ανάλογα με την οπτική γωνία του εκάστοτε μελετητή και τις συνέπειες στις οποίες εστιάζει. Ορισμένες προσεγγίσεις επικεντρώνονται στις θετικές πτυχές της διαδικασίας, όπως η αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητας ζωής, υποστηρίζοντας ότι ο εξευγενισμός μπορεί να λειτουργήσει ευεργετικά για τις πόλεις. Από την άλλη πλευρά, κριτικές φωνές επισημαίνουν ότι οι κοινωνικές επιπτώσεις, και ιδίως η εκτόπιση των λιγότερο εύπορων κοινωνικών ομάδων, υπερκαλύπτουν τα όποια οφέλη, καθιστώντας τη διαδικασία αυτή προβληματική από άποψη κοινωνικής δικαιοσύνης.

Συνεπώς ο ορισμός του εξευγενισμού μπορεί να χωριστεί σε δύο μέρη: το αστικό και το κοινωνικοπολιτικό:

### Κοινωνιολογική ερμηνεία

Από κοινωνιολογική σκοπιά, ο εξευγενισμός ορίζεται ως η διαδικασία εγκατάστασης ομάδων υψηλότερου εισοδήματος σε περιοχές που κατοικούνται από χαμηλότερα κοινωνικοοικονομικά στρώματα, γεγονός που οδηγεί στον εκτοπισμό των αρχικών κατοίκων και στη μεταβολή της κοινωνικής και πολιτισμικής φυσιογνωμίας της περιοχής (Bridge et al., 2017). Η διαδικασία αυτή συχνά συνδέεται με την αναζήτηση βελτιωμένων συνθηκών στέγασης, πρόσβασης σε υπηρεσίες και αστικές ευκολίες, ενώ ενσωματώνει την πολύπλοκη αλληλεπίδραση κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών παραγόντων που διαμορφώνουν εκ νέου τον αστικό χώρο και τις τοπικές κοινότητες.

### Αστική ερμηνεία

Από αστική σκοπιά, ο εξευγενισμός νοείται ως ένας στρατηγικός μετασχηματισμός του αστικού χώρου, με σκοπό τη λειτουργική και αισθητική του αναβάθμιση. Η διαδικασία αυτή μπορεί να περιλαμβάνει είτε συνολική αναμόρφωση των υποδομών, των δημόσιων χώρων και του δομημένου περιβάλλοντος, είτε στοχευμένες παρεμβάσεις βελτίωσης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, με κοινό παρονομαστή τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος ελκυστικού για υψηλής ποιότητας οικιστικές και εμπορικές χρήσεις (Aalbers, 2014). Κεντρικός στόχος αυτών των παρεμβάσεων είναι η τόνωση της τοπικής οικονομίας και η αύξηση των δημόσιων εσόδων, δεδομένου ότι η αναβάθμιση του χώρου συχνά συνεπάγεται αύξηση στις αξίες γης και στα ενοίκια.

Οι οικονομικές προοπτικές που συνοδεύουν τον εξευγενισμό συνιστούν έναν από τους βασικούς λόγους για τους οποίους η διαδικασία αυτή είναι συχνά επιθυμητή και υποστηρίζεται από το κράτος. Ο εξευγενισμός δύναται να αποφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη, όπως η αύξηση της αξίας των ακινήτων, η ενίσχυση των φορολογικών εσόδων και η προσέλκυση νέων επιχειρήσεων και επενδύσεων (Chapple & Loukaitou-Sideris, 2019). Οι μεταβολές αυτές μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση της συνολικής ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές, μέσω της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών, των υποδομών και των ευκαιριών που προσφέρονται στους κατοίκους.



Ο όρος «εξευγενισμός» εισήχθη από τη Βρετανίδα κοινωνιολόγο Ruth Glass το 1964, στο έργο της *Aspects of Change*, με αφορμή τις μεταβολές σε εργατικές συνοικίες του Λονδίνου. Η Glass παρατήρησε την εγκατάσταση μεσαίων τάξεων σε υποβαθμισμένες περιοχές, τη σταδιακή αναβάθμιση του οικιστικού αποθέματος και τον συνακόλουθο εκτοπισμό των μακροχρόνιων, λιγότερο εύπορων κατοίκων (Smith, 1987; Atkinson, 2015). Μέσα από μια μαρξιστική προοπτική, τόνισε τη διπλή φύση του φαινομένου: αφενός την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των γειτονιών, αφετέρου το κοινωνικό κόστος εις βάρος της εργατικής τάξης. Υπογράμμισε επίσης τη δυναμική εξάπλωσης της διαδικασίας, που οδηγεί σε πλήρη μεταβολή του κοινωνικού χαρακτήρα των περιοχών (Glass, 1964). Το έργο της αποτέλεσε θεωρητικό θεμέλιο για μεταγενέστερες μελέτες, οι οποίες διαφοροποιούνται ως προς τις ερμηνείες και τις αξιολογήσεις του εξευγενισμού, αναλόγως του θεωρητικού πλαισίου και της μεθοδολογικής προσέγγισης που υιοθετούν (Lees, Slater & Wylie, 2008).

Ο Αμερικανός γεωγράφος Neil Smith αποτέλεσε έναν από τους πλέον επιδραστικούς θεωρητικούς του εξευγενισμού, προσεγγίζοντας το φαινόμενο μέσα από ένα μαρξιστικό πλαίσιο ανάλυσης (Lees, Slater & Wylie, 2008). Εστιάζοντας στον εκτοπισμό των λαϊκών στρωμάτων από αναβαθμιζόμενες αστικές περιοχές, ανέδειξε τον ρόλο του κεφαλαίου και των μεσαίων τάξεων στην αναδιαμόρφωση του αστικού χώρου (Smith, 1996). Κεντρική συνεισφορά του αποτελεί η θεωρία του «χάσματος ενοικίου» (Rent Gap Theory), σύμφωνα με την οποία ο εξευγενισμός καθοδηγείται από τη διαφορά μεταξύ της τρέχουσας και της δυνητικής αξίας γης ή ακινήτου, δημιουργώντας ισχυρά κίνητρα για επενδύσεις και μετασχηματισμό των γειτονιών (Hackworth & Smith, 2001).

Πέραν της οικονομικής του ανάλυσης, ο Smith ανέδειξε και τις πολιτικές-ιδεολογικές πτυχές του φαινομένου, ασκώντας κριτική στις νεοφιλελεύθερες πολιτικές που ενθαρρύνουν την εμπορευματοποίηση του αστικού χώρου και την περιθωριοποίηση ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Η συμβολή του υπήρξε καθοριστική για την κατανόηση του εξευγενισμού ως μιας πολυδιάστατης διαδικασίας, που συμπλέκει οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς παράγοντες, επηρεάζοντας τόσο τη θεωρητική έρευνα όσο και τις πολιτικές αστικής ανάπτυξης (Smith, 1987).

Δεν υφίσταται ένας ενιαίος και καθολικά αποδεκτός ορισμός του εξευγενισμού, καθώς πρόκειται για μια δυναμική διαδικασία, η οποία μεταβάλλεται διαρκώς και ερμηνεύεται ποικιλοτρόπως από τους μελετητές. Αν και οι περισσότερες προσεγγίσεις εστιάζουν στις αρνητικές κοινωνικές συνέπειες του φαινομένου—όπως ο εκτοπισμός των οικονομικά ασθενέστερων<sup>1</sup>—το βασικό του νόημα παραμένει κοινό: η αναδιάρθρωση του αστικού χώρου με κίνητρο, συχνά, την οικονομική αξιοποίηση και το κέρδος.

Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στροφή προς πιο στοχευμένες και συστηματικές πρακτικές, με σκοπό τον μετριασμό των κοινωνικών ανισοτήτων και την προστασία των υφιστάμενων κατοίκων (García Lamarca, 2021). Σε αυτό το πλαίσιο, ευρωπαϊκές πόλεις—και ιδιαίτερα η Γαλλία—φαίνεται να έχουν αναπτύξει πιο αποτελεσματικές πολιτικές κοινωνικής προστασίας σε σύγκριση με τις αντίστοιχες στις Ηνωμένες Πολιτείες, γεγονός που αποτέλεσε και κριτήριο επιλογής πόλεων για τη συγκεκριμένη μελέτη.

#### I.4.II.ii Συγκρότηση και Περιεχόμενο Εργασίας

Η ερευνητική εργασία πραγματεύεται το θέμα της αστικής βελτίωσης στις γαλλικές πόλεις, προσφέροντας ποικίλες προσεγγίσεις και αποτελέσματα. Αυτές οι περιπτώσιολογικές μελέτες παρέχουν πολύτιμες γνώσεις σχετικά με τις στρατηγικές που εφαρμόζονται και τις επιπτώσεις της αστικής ανάπτυξης, ειδικά σε πόλεις λιμάνια όπου οι θαλάσσιες δραστηριότητες επηρεάζουν σημαντικά την αστική δυναμική.

<sup>1</sup> Χαρακτηριστικό – και τραγικό – παράδειγμα των επιπτώσεων του εξευγενισμού αποτελεί η περίπτωση του Μακοκο στο Λάγος της Νιγηρίας, όπου τα φτωχότερα λαϊκά στρώματα εκτοπίστηκαν επανειλημμένα, τόσο από τις αρχικές τους γειτονιές όσο και από μεταγενέστερους τόπους εγκατάστασης. Ως αποτέλεσμα, μεγάλο μέρος του πληθυσμού οδηγήθηκε στην κατασκευή αυτοσχέδιων πλωτών κατοικιών και ολόκληρων συνοικιών πάνω στη λιμνοθάλασσα, στα όρια του αστικού ιστού της πόλης, προκειμένου να εξασφαλίσει βασικές συνθήκες διαβίωσης.

Οι πόλεις που επιλέχθηκαν για τη μελέτη παρουσιάζουν σημαντικές χωρικές και λειτουργικές ομοιότητες, καθώς πρόκειται για πόλεις-λιμάνια με στρατηγική εμπορική σημασία και παρουσία βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε παράκτιες ζώνες. Παρά τις κοινές αυτές συνιστώσες, ακολούθησαν διαφορετικές στρατηγικές αστικής ανάπτυξης. Ωστόσο, κοινό στοιχείο στις πολιτικές που υιοθετήθηκαν αποτέλεσε η προώθηση οικολογικών παρεμβάσεων, μέσω της δημιουργίας οικολογικών περιοχών (EcoQuartier) και της περιβαλλοντικής αναβάθμισης δημόσιων χώρων. Ωστόσο, οι στρατηγικές αυτές διέφεραν ως προς τον βαθμό εφαρμογής και την αποτελεσματικότητά τους.

Η εργασία περιλαμβάνει: Εισαγωγή και σύντομο ιστορικό περί εξευγενισμού και τρία κεφάλαια, ένα για κάθε πόλη, τα οποία με τη σειρά τους χωρίζονται στα υποκεφάλαια: προϋπάρχουσα κατάσταση - προτάσεις - σημερινή κατάσταση.

### I. Η περίπτωση του Μπορντώ

Στο πρώτο κεφάλαιο της μελέτης, αναλύεται η στρατηγική αστικής ανάπτυξης της πόλης, επικεντρωμένη στη διατήρηση και αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Στη συνέχεια, εξετάζεται η παραποτάμια αναζωογόνηση, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών. Τέλος, περιγράφονται επεμβάσεις που εστιάζουν στη βιωσιμότητα και την ποιοτική αναβάθμιση των δημόσιων χώρων.

### II. Η περίπτωση της Τουλόν

Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναλύεται η περιοριστική κατάσταση της πόλης, κυρίως λόγω της παρουσίας του στρατού και του μεγάλου μεριδίου εδάφους υπό τον έλεγχό του. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η παραθαλάσσια πρόταση, η οποία στοχεύει στην αντιστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης μέσω μιας σειράς παρεμβάσεων. Επίσης, παρατίθενται παραδείγματα επεμβάσεων για την ενίσχυση του αστικού πρασίνου.

### III. Η περίπτωση της Νάντης

Στο τρίτο κεφάλαιο, η ανάλυση επικεντρώνεται στον αναπτυξιακό προσανατολισμό της πόλης, δηλαδή τον εμπλουτισμό του δικτύου των μέσων μαζικής μεταφοράς, με αναφορά στις νεοσύστατες επιλογές. Επιπλέον, περιγράφεται ο μεγάλης κλίμακας περιβαλλοντικός μετασχηματισμός του νησιού της Νάντης, έκτασης 350 εκταρίων. Στη συνέχεια, αναλύεται η ικανότητα και η λογική της πόλης να αναδειχθεί ως πράσινη πόλη, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα κοινωνική ισότητα και προσιτές τιμές για τους κατοίκους της, ενώ παρατίθενται παραδείγματα οικολογικών συνοικιών.

#### I.4.II.iii Ερευνητικά Ερωτήματα

- Ποιους τρόπους/τακτικές χρησιμοποιούν οι πόλεις της Γαλλίας για να μειώσουν την κοινωνική ανισότητα ή να την περιορίσουν έτσι ώστε ο εξευγενισμός να είναι «πιο επιτυχημένος»?

- Πώς επιτυγχάνεται η μετατροπή του παρηκμασμένου-εγκαταλελλημένου χώρου σε τόπο ελκυστικό και οικειοποιήσιμο για τους κατοίκους?

- Ποιές τεχνικές μπορούν να χαρακτηριστούν υποδειγματικές και εφαρμόσιμες παγκοσμίως/και σε άλλα μέρη?

- Πώς έχουν οι 3 πόλεις ενσωματώσει πρασινα εργα στις στρατηγικές πολεοδομικού σχεδιασμού? Και πως συνδέονται αυτά με το φαινόμενο του εξευγενισμού?

- Με ποιούς τρόπους επηρεάζουν τα EcoQuartier τις πόλεις?

- Πώς επηρεάζει ο βαθμός συμμετοχής της κοινότητας την επιτυχία ή αποδοχή των έργων αστικής ανάπλασης?

## II. EYPHMATA



## II.1 Σύντομο Ιστορικό του Εξευγενισμού

### II.1.I 1ο κύμα, 1950 – 1973, Σποραδικά και υπό Κρατική Καθοδήγηση

Το πρώτο κύμα εξευγενισμού παρατηρήθηκε κατά την περίοδο 1950–1973, πριν από την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, υποβαθμισμένες κατοικίες που βρίσκονταν στα κέντρα παλαιότερων βιομηχανικών πόλεων της βορειοανατολικής ακτής των Ηνωμένων Πολιτειών, της Ευρώπης και της Αυστραλίας αποτέλεσαν αντικείμενο επανεπένδυσης. Αν και οι παρεμβάσεις αυτές ήταν σε μεγάλο βαθμό τοπικές και σποραδικές, στηρίχθηκαν σημαντικά από τον δημόσιο τομέα (Hamnett, 1973· Williams, 1976· Smith, 1979), καθώς οι τοπικές και εθνικές κυβερνήσεις επιδίωξαν να ανακόψουν την οικονομική παρακμή που είχε πλήξει τις κεντρικές συνοικίες λόγω της απόσυρσης της ιδιωτικής αγοράς.

Η κρατική υποστήριξη προς τον εξευγενισμό υπήρξε ιδιαίτερα επιθετική, καθώς οι ιδιωτικές επενδύσεις θεωρούνταν υπερβολικά επισφαλείς χωρίς εγγυήσεις ή κρατική συνδρομή. Αν και οι σχετικές πολιτικές νομιμοποιήθηκαν μέσω του αφηγήματος περί ανάσχεσης της αστικής παρακμής, η εφαρμογή τους οδήγησε τελικά στην επιδείνωση των συνθηκών διαβίωσης για τα εργατικά στρώματα των πόλεων (Smith, 1996).

Το φαινόμενο αυτό χαρακτηρίστηκε από μεμονωμένες περιπτώσεις νοικοκυριών της μεσαίας τάξης,<sup>2</sup> τα οποία εγκαταστάθηκαν σε παραμελημένες αστικές περιοχές και προχώρησαν σε ανακαίνιση παλαιών κατοικιών (Doucef, 2014).

### II.1.II Μεταβατική περίοδος 1973 – 1978

Η παγκόσμια οικονομική ύφεση της περιόδου 1973–1977 συνιστά μια κρίσιμη μεταβατική φάση μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου κύματος εξευγενισμού.<sup>3</sup> Οι επιπτώσεις της στο φαινόμενο ήταν αντιφατικές: από τη μία πλευρά, παρατηρήθηκε σημαντική επιβράδυνση της διαδικασίας, ενώ από την άλλη, διαμορφώθηκαν οι συνθήκες για την επανεμφάνιση και τη μετέπειτα ενίσχυσή της. Οι περιοχές που ήδη παρουσίαζαν τα πρώτα σημάδια εξευγενισμού επηρεάστηκαν ιδιαίτερα, κυρίως λόγω της μείωσης της διαθεσιμότητας κεφαλαίων για δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στον τομέα της αστικής ανάπτυξης, γεγονός που οδήγησε στην εγκατάλειψη πολλών έργων (Hochstenbach & Musterd, 2018).

Παράλληλα, η ύφεση συνοδεύτηκε από αύξηση των κατασχέσεων ακινήτων και των κενών θέσεων, ιδίως σε κεντρικές αστικές συνοικίες. Αν και αυτή η αποσταθεροποίηση θεωρήθηκε αρχικά επιζήμια για τον αστικό ιστό, κατέστησε τα ακίνητα σε αυτές τις περιοχές ευάλωτα σε κερδοσκοπικές αγορές, δημιουργώντας προϋποθέσεις για μελλοντικό εξευγενισμό. Η υποχώρηση των τιμών ακινήτων παρείχε στους επενδυτές τη δυνατότητα απόκτησης περιουσίας σε χαμηλό κόστος, προετοιμάζοντας το έδαφος για αναπλάσεις όταν θα αποκαθίσταντο οι οικονομικές ισορροπίες (Hochstenbach & Musterd, 2018).

<sup>2</sup> Οι πρώτοι φορείς-κάτοικοι που συμμετείχαν στον κοινωνικό και αστικό μετασχηματισμό αυτών των περιοχών ελκύονταν κυρίως από την αρχιτεκτονική τους ιδιαιτερότητα, τον ιστορικό τους χαρακτήρα και την εγγύτητα στο κέντρο της πόλης. Στο Λονδίνο, συνοικίες όπως το Islington και το Notting Hill προσέλκυσαν μεσοαστικά στρώματα, λόγω της βικτωριανής και γεωργιανής αρχιτεκτονικής, ενώ στη Νέα Υόρκη, περιοχές όπως το Greenwich Village και το Lower East Side έγιναν καταφύγιο για καλλιτέχνες και δημιουργικούς επαγγελματίες που αναζητούσαν προσιτή και ευρύχωρη κατοικία σε ζωντανό αστικό περιβάλλον.

<sup>3</sup> Αν και η παγκόσμια ύφεση της δεκαετίας του 1970 πυροδοτήθηκε άμεσα από το διεθνές εμπάργκο πετρελαίου, σε βαθύτερο επίπεδο υπήρξε αποτέλεσμα μιας σειράς διαρθρωτικών μεταβολών. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η ενίσχυση του παγκόσμιου ανταγωνισμού και η ενοποίηση της διεθνούς οικονομίας, καθώς η Γερμανία και η Ιαπωνία αναδείχθηκαν σε ηγετικές βιομηχανικές δυνάμεις, η αύξηση του ανταγωνισμού από τις νεοεκβιομηχανιζόμενες χώρες με φθηνό εργατικό δυναμικό, καθώς και οι διαδοχικές κρίσεις στον χρηματοπιστωτικό τομέα (Harvey, 1989α).

Σε ευρύτερο επίπεδο, η κρίση συνέβαλε στη μετατόπιση κεφαλαίων από μη παραγωγικές σε παραγωγικές χρήσεις, ενισχύοντας τη μελλοντική επενδυτική δραστηριότητα σε κεντρικές λειτουργίες της πόλης όπως τα γραφεία, οι εμπορικές χρήσεις, η αναψυχή και η κατοικία (Harvey, 1985).

### II.1.III 2ο κύμα, 1978 – 1988, Επέκταση και Αντίσταση

Καθώς οι υποβαθμισμένες αστικές αγορές άρχισαν να ανακάμπτουν στα τέλη της δεκαετίας του 1970, ο εξευγενισμός γνώρισε έντονη αναζωπύρωση. Πόλεις που δεν είχαν προηγουμένως επηρεαστεί από το φαινόμενο εφάρμοσαν συστηματικές στρατηγικές προσέλκυσης επενδύσεων αυτού του τύπου, ενώ σε αστικά κέντρα όπου ο εξευγενισμός είχε ήδη εμφανιστεί, η διαδικασία επεκτάθηκε σε νέες γειτονίες. Ωστόσο, οι περισσότερες παρεμβάσεις από την πλευρά της τοπικής διακυβέρνησης επικεντρώθηκαν στην ενίσχυση της ιδιωτικής αγοράς, χωρίς άμεση κρατική ενορχήστρωση. Ομοσπονδιακές πολιτικές, όπως οι επιχορηγήσεις και οι επιχειρηματικές ζώνες, ενίσχυσαν αυτόν τον προσανατολισμό (Hackworth & Smith, 2000).

Σε αντίθεση με το πρώτο κύμα, που χαρακτηρίστηκε από αποσπασματικές και μικρής κλίμακας παρεμβάσεις, το δεύτερο κύμα σηματοδοτήθηκε από την είσοδο του εταιρικού κεφαλαίου στην αγορά ακινήτων. Οι εν λόγω επενδυτικοί φορείς διέθεταν επαρκείς οικονομικούς πόρους για την υλοποίηση ευρείας κλίμακας και φιλόδοξων έργων ανάπτυξης (Elliott-Cooper et al., 2020).

Ο εξευγενισμός εντατικοποιήθηκε, με αποτέλεσμα τον ριζικό μετασχηματισμό ολόκληρων γειτονιών. Έργα μεγάλης κλίμακας, όπως η μετατροπή πρώην βιομηχανικών και εμπορικών κτιρίων σε πολυτελείς κατοικίες, έγιναν ιδιαίτερα διαδεδομένα. Παράλληλα, υλοποιήθηκαν αναπλάσεις μικτής χρήσης που συνδύαζαν οικιστικές, εμπορικές και πολιτιστικές λειτουργίες, ενισχύοντας την ελκυστικότητα των περιοχών και επιταχύνοντας τη διαδικασία του εξευγενισμού.<sup>4</sup>

Το δεύτερο κύμα εξευγενισμού διήρκεσε έως τα τέλη της δεκαετίας του 1980. Παρόλο που ορισμένοι το αντιμετώπισαν θετικά (Caulfield, 1994), η διαδικασία έγινε σταδιακά αντικείμενο αμφισβήτησης, καθώς κατέστη σαφές ότι φαινόμενα όπως η έλλειψη στέγης, οι εξώσεις και η αυξανόμενη κοινωνική ευπάθεια των φτωχότερων κατοίκων συνδέονταν άμεσα με τις πρακτικές του εξευγενισμού (Smith, 1989· 1996).

Η όξυνση των κοινωνικών συνεπειών συνοδεύτηκε από αυξημένη πολιτική αντίσταση, καθώς και από την εφαρμογή κρατικών παρεμβάσεων για τον μετριασμό των επιπτώσεων. Οι αντιδράσεις έλαβαν διάφορες μορφές, από οργανωμένες διαμαρτυρίες έως θεσμικές παρεμβάσεις και πολιτικές ρυθμίσεις (Elliott-Cooper et al., 2020).<sup>5</sup>

### II.1.IV Μεταβατική περίοδος 1988 – 1994

Η κατάρρευση του χρηματιστηρίου το 1987 αποτέλεσε πρόδρομο της επερχόμενης ύφεσης, η οποία εκδηλώθηκε το 1988 και σηματοδότησε την έναρξη μιας δεύτερης μεταβατικής περιόδου που διήρκεσε έως το 1994. Σε αντίθεση με προηγούμενες κρίσεις, κατά τις οποίες ο εξευγενισμός επιβραδύνθηκε οριακά, η ύφεση

<sup>4</sup> Παραδείγματα του δεύτερου κύματος εξευγενισμού εντοπίζονται σε πόλεις όπως η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο και το Σαν Φρανσίσκο. Στη Νέα Υόρκη, περιοχές όπως το SoHo και η TriBeCa μεταμορφώθηκαν σε πολυτελείς αστικούς προορισμούς, προσελκύοντας καλλιτέχνες, επαγγελματίες και εύπορους κατοίκους, με παράλληλη ανάπτυξη υψηλής ποιότητας λιανικού εμπορίου και εστίασης (Elliott-Cooper et al., 2020). Ομοίως, στο Λονδίνο, οι περιοχές Docklands και Clerkenwell γνώρισαν εκτεταμένες επενδύσεις και αστική ανανέωση, ενισχύοντας τον ελκυστικό τους χαρακτήρα.

<sup>5</sup> Μέτρα όπως ο έλεγχος των ενοικίων, οι υποχρεώσεις για παροχή προσιτής κατοικίας και οι κανονισμοί για τη χωρική ενσωμάτωση αποτέλεσαν βασικά εργαλεία πολιτικής με στόχο την εξισορρόπηση των ωφελειών της αστικής αναζωογόνησης με την προώθηση της κοινωνικής ισότητας και της συμπερίληψης όλων των κατοίκων.

των αρχών της δεκαετίας του 1990 οδήγησε σε πλήρη αναστολή της διαδικασίας σε ορισμένες περιοχές και σε σημαντικό περιορισμό της σε άλλες (Hackworth & Smith, 2000). Οι συνέπειες της κρίσης ήταν τέτοιες,<sup>6</sup> ώστε ορισμένοι σχολιαστές έκαναν λόγο για το πιθανό τέλος του εξευγενισμού, εισάγοντας ακόμη και τον όρο «αποεξευγενισμός» (degentrification) (Bagli, 1991).

### II.1.V 3ο κύμα, 1994 – 1999 (και έπειτα), Υφεσιακή Παύση και Επακόλουθη Επέκταση

Από το 1993 και έπειτα, η διαδικασία επανεπένδυσης στις αστικές περιοχές εντάθηκε εκ νέου, σηματοδοτώντας την έναρξη ενός τρίτου κύματος εξευγενισμού. Το κύμα αυτό χαρακτηρίζεται από έναν πιο εκτεταμένο και εντατικό αστικό μετασχηματισμό. Σε αντίθεση με προηγούμενες φάσεις, οι οικονομικοί παράγοντες —και ιδιαίτερα το ιδιωτικό και εταιρικό κεφάλαιο— διαδραματίζουν πλέον κυρίαρχο ρόλο, υπερσκελίζοντας την επιρροή των πολιτισμικών και θεσμικών παραγόντων, όπως το κράτος. Η αυξημένη κλίμακα και ένταση των επενδύσεων, καθώς και η εμπλοκή μεγάλων επιχειρηματικών φορέων, διαφοροποιούν ουσιαστικά το τρίτο κύμα από τα προηγούμενα. Συγκεκριμένα, ο εξευγενισμός αυτής της περιόδου παρουσιάζει τουλάχιστον τέσσερις βασικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις προηγούμενες φάσεις.<sup>7</sup>

### II.1.VI Η Συνέχεια

Έχει γίνει λόγος περί ύπαρξης τέταρτου (Lees et al., 2008) και πέμπτου κύματος εξευγενισμού (Aalbers, 2018), ωστόσο οι θεωρήσεις αυτές δεν έχουν τύχει της ίδιας αποδοχής με το έργο και τις πεποιθήσεις των Hackworth και Smith. Κύρια αιτία είναι το γεγονός ότι περιγράφουν, σε μεγάλο βαθμό, τη συνέχιση ή/και την εντατικοποίηση των διαδικασιών του τρίτου κύματος, παρά μια ουσιαστικά νέα φάση του φαινομένου.

<sup>6</sup> Μεταξύ των άμεσων συνεπειών της ύφεσης συγκαταλέγονται η επιβράδυνση νέων αναπτυξιακών έργων, οι αυξημένες δυσκολίες στην εξασφάλιση χρηματοδότησης από πλευράς επενδυτών, καθώς και η καθυστέρηση ή ακύρωση ήδη σχεδιασμένων παρεμβάσεων.

<sup>7</sup> Πρώτον, η διαδικασία πλέον εκτείνεται τόσο στις ήδη επηρεασμένες κεντρικές συνοικίες όσο και σε περιφερειακότερες, πιο απομακρυσμένες γειτονίες, επεκτείνοντας σημαντικά τη γεωγραφική της εμβέλεια. Δεύτερον, η παγκοσμιοποίηση και αναδιάρθρωση του τομέα των ακινήτων έχει ενισχύσει τη συμμετοχή μεγάλων κατασκευαστικών και επενδυτικών ομίλων, οι οποίοι σήμερα δεν περιορίζονται στην καθυστερημένη είσοδο στην αγορά, αλλά συχνά πρωτοστατούν στη διαδικασία της επανεπένδυσης (Logan, 1993· Coakley, 1994· Ball, 1994). Ενώ παλαιότερα οι εργολάβοι εισέρχονταν όταν η γειτονιά είχε ήδη «εξημερωθεί» (Zukin, 1982· Ley, 1996), πλέον αποτελούν βασικούς φορείς του αρχικού μετασχηματισμού. Τρίτον, η αποτελεσματική αντίσταση στον εξευγενισμό έχει εξασθενήσει, καθώς η εργατική τάξη εκτοπίζεται ολοένα και περισσότερο από τις κεντρικές περιοχές των πόλεων. Τέλος, το κράτος διαδραματίζει πλέον πιο ενεργό ρόλο στη διαδικασία, σε αντίθεση με τις προηγούμενες φάσεις, επιδεικνύοντας αυξημένη θεσμική εμπλοκή (Hackworth & Smith, 2000).



## II.2 Η Περίπτωση του Μπορντώ

Το Μπορντώ, πόλη του νοτιοδυτικού τμήματος της Γαλλίας, αποτελεί την πρωτεύουσα του νομού Ζιρόντ (Gironde) και της διοικητικής περιφέρειας Νέας Ακουιτανίας (Nouvelle-Aquitaine). Είναι η 9η μεγαλύτερη πόλη της Γαλλίας και έχει πληθυσμό 265.328 κατοίκους, εκ των οποίων το 10% είναι αλλοδαποί (2022). Η πόλη διασχίζεται από τον ποταμό Γκαρόν (Garonne), ο οποίος συνέβαλε καθοριστικά στην οικονομική, πολιτιστική και στρατηγική της ανάπτυξη, λειτουργώντας ως βασικός άξονας για τη δημιουργία του λιμανιού και την άνθηση του εμπορίου.

Το Μπορντώ για την αστική του ανάπτυξη επικεντρώθηκε στη διατήρηση και αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής του κληρονομιάς.

### II.2.1 Η κατάσταση πριν τον Εξευγενισμό

Στα μέσα του 19ου αιώνα, ο Βίκτωρ Ουγκώ παρατήρησε ότι το Μπορντώ μπορούσε να θεωρηθεί ως δύο διακριτές πόλεις: η παλιά και η νέα (Higounet, 1980). Η παλιά πόλη, η οποία αναπτύχθηκε γύρω από το αρχαίο λιμάνι στις όχθες του ποταμού Garonne, χαρακτηριζόταν από πυκνοκατοικημένες γειτονιές με στενούς, δαιδαλώδεις δρόμους που χρονολογούνταν από τον Μεσαίωνα. Παρά την ανέγερση πολλών νέων κτιρίων κατά τη διάρκεια του 17ου και 18ου αιώνα, ο πυκνός και ακανόνιστος ιστός των παλαιότερων οικοδομικών τετραγώνων εξακολουθούσε να κυριαρχεί, καθώς τα νέα κτίρια εντάχθηκαν σε αυτόν. Αντίθετα, η νέα πόλη του Μπορντώ, όπως την περιέγραψε ο Ουγκώ, ήταν γνωστή για τους κομψούς δρόμους, τις πλατείες και τα εμπορικά κτίρια, τις αποθήκες και τις αποβάθρες. Ωστόσο, σε αντίθεση με τις αρχικές εντυπώσεις που δημιουργεί αυτή η περιγραφή, το νέο Μπορντώ δεν αποτελούνταν εξ ολοκλήρου από κομψότητα και μεγαλοπρέπεια, καθώς εκείνες έπρεπε να συνυπάρχουν με τις εργατικές κατοικίες, όπου στεγάζονταν η εργατική τάξη (Clout, 1984).

Στα μέσα της δεκαετίας του 1980, το Μπορντώ μπορούσε ακόμα να περιγραφεί ως απαρτιζόμενο από δύο διακριτές πόλεις. Από τη μία πλευρά, τα σύγχρονα προάστια, το εκθεσιακό κέντρο Bordeaux-Lac και το συγκρότημα Meriadec αντιπροσώπευαν την εκσυγχρονισμένη πλευρά της πόλης, συμβολίζοντας την οικονομική και διοικητική ανάπτυξη που άρχισε τη δεκαετία του 1950 (Barrere και Cassou-Mounat, 1978). Από την άλλη πλευρά, το ιστορικό κέντρο της πόλης, με κληρονομιά κτηρίων του 18ου αιώνα και παλαιότερων περιόδων. Εκείνες οι περιοχές υπέφεραν από τη συνεχιζόμενη μείωση του πληθυσμού και την αποχώρηση των παραδοσιακών οικονομικών δραστηριοτήτων, οι οποίες απέφευγαν τους στενούς δρόμους των ιστορικών περιοχών προς πιο εύκολα προσβάσιμες περιοχές (Clout, 1984), με αποτέλεσμα την αστική εξάπλωση. Αυτή η διαίρεση αντανάκλα τη συνεχή πάλη μεταξύ της διατήρησης της ιστορικής ταυτότητας και της ανάγκης για σύγχρονη ανάπτυξη.

Ύστερα από δεκαετίες σταδιακής αστικής εξάπλωσης και μαζικής απομάκρυνσης του πληθυσμού από το ιστορικό κέντρο του Μπορντώ —συγκεκριμένα από τη δεκαετία του 1970 και έπειτα— η αστική στρατηγική της πόλης άρχισε να ενσωματώνει τη ρητορική της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας, μέσα από έργα που προωθούσαν τον εξωραϊσμό με τη χρήση πρασίνου (greening projects) και την αναζωογόνηση πρώην περιθωριοποιημένων περιοχών.



Εικόνα 1 [ τροποποιημένη]

## II.2.II Οι Προτάσεις Αστικού Εξωραϊσμού

Το Μπορντώ επικεντρώθηκε πρωτίστως στη διατήρηση και αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Στο πλαίσιο αυτό, οι διαδοχικές αστικές πολιτικές της πόλης έχουν ακολουθήσει μια εξελισσόμενη προσέγγιση, ξεκινώντας από την εκκαθάριση των παραγκουπόλεων και την ολική ανακαίνιση των υποβαθμισμένων περιοχών, μέχρι πιο πρόσφατες, κοινωνικά ευαισθητοποιημένες στρατηγικές που επικεντρώνονται στη βελτίωση της στέγασης και στην ενίσχυση της ευημερίας των γειτονιών. Η εξέλιξη των συνοικιών Meriadeck, Saint-Pierre, Tour de Gassies, Saint-Michel και Chartrons αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της μετάβασης, αποδεικνύοντας πως μεταφράστηκαν οι μεταβαλλόμενες προτεραιότητες της γαλλικής αστικής πολιτικής στο Μπορντώ (Clout, 1984). Έπειτα, υιοθετήθηκαν περιβαλλοντικές στρατηγικές μέσω οικολογικών παρεμβάσεων, με αποτέλεσμα την περιβαλλοντική αναβάθμιση των δημόσιων χώρων.

### II.2.II.i Ανακαίνιση της Περιοχής Meriadeck

Μέχρι τα τέλη του 18ου αιώνα, η υγροτοπική έκταση των 30 εκταρίων που βρισκόταν μεταξύ του καθεδρικού ναού και της περιοχής Chartrouse στο Μπορντώ παρέμενε σε μεγάλο βαθμό ακαλλιέργητη. Η σημερινή της ονομασία αποδίδεται στον καρδινάλιο Ferdinand Maximilien Meriadeck de Rohan, ο οποίος διέταξε την αποξήρανσή της το 1772. Κατά τον 19ο αιώνα, η περιοχή οικοπεδοποιήθηκε και ανεγέρθηκαν σε αυτήν φθηνές κατοικίες για την εργατική τάξη της πόλης, παρά τα συνεχιζόμενα προβλήματα υγρασίας λόγω των ρεμάτων που τη διέσχιζαν και λειτουργούσαν ως υπαίθριοι υπόνομοι (Clout, 1984). Η παραγκούπολη της Meriadeck, έως τις αρχές της δεκαετίας του 1950, είχε εξελιχθεί σε μία πυκνοκατοικημένη και οικονομικά ενεργή συνοικία, με υψηλή συγκέντρωση μεταναστών. Εντός της περιοχής λειτουργούσαν 20 μικρά εργοστάσια, 77 εργαστήρια και εμπορικές δραστηριότητες που περιλάμβαναν 32 χονδρεμπόρους και 41 καταστήματα. Επιπλέον, η περιοχή διέθετε υπαίθρια αγορά, πλήθος φθηνών ξενοδοχείων —συχνά συνδεδεμένων με την πορνεία— και 75 καφετέριες και μπαρ. Η αναλογία ενός μπαρ ανά 66 κατοίκους (1:66) υποδείκνυε σαφώς την υπερσυγκέντρωση τέτοιων καταστημάτων σε σύγκριση με τον μέσο όρο της πόλης (1:205).

Το 1955, η συνοικία Meriadeck χαρακτηρίστηκε ως ζώνη «χαμηλού ενδιαφέροντος» και περιγράφηκε ως "une mauvaise banlieue" (ένα κακό προάστιο), λόγω της κοινωνικής της εικόνας αλλά και της εγγύτητάς της με το δημαρχείο, τον καθεδρικό ναό και τις αστικές αρτηρίες του 18ου και 19ου αιώνα, γνωστές ως «το χρυσό τρίγωνο».<sup>8</sup> Η περιοχή, όπως και άλλες γειτονίες της παλιάς πόλης του Μπορντώ, κατέγραψε ιδιαίτερα υψηλές τιμές σε κοινωνικούς δείκτες κατά τη διάρκεια μελέτης του Chombart de Lauwe (1956), η οποία αξιολογούσε προβλήματα όπως η κατάσταση στέγασης, ο υπερπληθυσμός, το ποσοστό αλλοδαπών κατοίκων, η παραβατικότητα ανηλίκων, η εγκληματικότητα και ο αλκοολισμός.

Το 1954, οι δημοτικές αρχές του Μπορντώ ξεκίνησαν ένα αμφιλεγόμενο σχέδιο απαλλοτρίωσης 20 εκταρίων ιδιωτικής γης στη Meriadeck, με στόχο την πλήρη αστική αναμόρφωση της περιοχής. Η εφαρμογή του προγράμματος καθυστέρησε σημαντικά λόγω της αντίστασης των κατοίκων και υλοποιήθηκε σταδιακά έως τα μέσα της δεκαετίας του 1960, με το τελευταίο κτίριο να κατεδαφίζεται το 1979. Συνολικά κατεδαφίστηκαν 870 κτίρια, στα οποία στεγάζονταν 2.575 κατοικίες και 515 εμπορικές επιχειρήσεις, που απασχολούσαν περίπου 3.850 εργαζομένους. Η εργατική τάξη που διέμενε στην περιοχή εκτοπίστηκε προς τα εξωτερικά προάστια, ενώ η υπαίθρια αγορά μεταφέρθηκε στην Place Saint Pierre. Οι δραστηριότητες του σεξουαλικού εμπορίου μετεγκαταστάθηκαν σε σημεία κοντά στην οδό du Charreau Rouge (Clout, 1984).

<sup>8</sup> Το αποκαλούμενο «χρυσό τρίγωνο» του Μπορντώ οριοθετείται από τις οδούς Cours de l'Intendance (σε άξονα Ανατολή–Δύση), Allées de Tourmy και Cours Georges Clemenceau (αμφότερες με κατεύθυνση Βορρά–Νότου). Η χάραξη και ανάπτυξη τους αποτέλεσε προϊόν των σημαντικών εσόδων που συγκέντρωνε η πόλη μέσω του λιμανιού της, κυρίως από το εμπόριο κρασιού και αποικιακών αγαθών, καθώς και μέρος ενός ευρύτερου προγράμματος αστικού εκσυγχρονισμού που στόχευε στον μετασχηματισμό του Μπορντώ σε μοντέρνα πόλη.



**Εικόνες 2α-2β:** Χώροι κατεδάφισης της παλιάς σνοικίας Meriadeck, τον Φεβρουάριο, 1963 (αριστερά) και τον Αύγουστο, 1972 (δεξιά)

Οι προτάσεις για την αναμόρφωση της περιοχής Meriadeck μεταβλήθηκαν σημαντικά με την πάροδο του χρόνου. Το αρχικό σχέδιο προέβλεπε την κατασκευή 3.000 κατοικιών, οι περισσότερες εκ των οποίων, ωστόσο, κρίθηκαν οικονομικά απρόσιτες για τους κατοίκους που είχαν εκτοπιστεί από τις απαλλοτριώσεις. Επιπλέον, η πρόβλεψη για εισαγωγή 10.000 κατοίκων και κατά συνέπεια σημαντικού αριθμού οχημάτων σε μια ήδη επιβαρυσμένη κεντρική ζώνη της πόλης προκάλεσε έντονες αντιδράσεις, με αποτέλεσμα την εγκατάλειψη του αρχικού σχεδιασμού.

Ένα νέο σχέδιο εκπονήθηκε για την αξιοποίηση 27 εκταρίων, προβλέποντας τη δημιουργία διοικητικών κτιρίων, ενός νέου κεντρικού ταχυδρομείου και τραπεζικού συγκροτήματος, καταστημάτων, ξενοδοχείων, περίπου 1.000 διαμερισμάτων, 6.000 θέσεων στάθμευσης και ενός δημόσιου πάρκου έκτασης 4,5 εκταρίων. Οι χώροι γραφείων (150.000 τ.μ.) προορίζονταν να καλύψουν το μεγαλύτερο μέρος της δομημένης επιφάνειας, ακολουθούμενοι από τις κατοικίες (130.000 τ.μ.). Κεντρικός στόχος του σχεδίου ήταν η διατήρηση της μετακίνησης των πεζών χωριστά από εκείνη των οχημάτων. Ωστόσο, λόγω των υψηλών επιπέδων υδάτων, δεν ήταν δυνατή η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης· έτσι, τοποθετήθηκαν στο επίπεδο του εδάφους, με τους πεζοδρόμους και τον χώρο πρασίνου να διαμορφώνονται υπερυψωμένοι, σε ύψος περίπου 6 μέτρων. Η υλοποίηση της ανάπλασης της Meriadeck ξεκίνησε το 1969, μετά την παροχή πρόσθετης χρηματοδότησης από το κράτος (Clout, 1984).

### II.2.II.ii Διατήρηση Αρχιτεκτονικής: Οι Περιπτώσεις των Περιοχών Saint-Pierre και Tour de Gassies

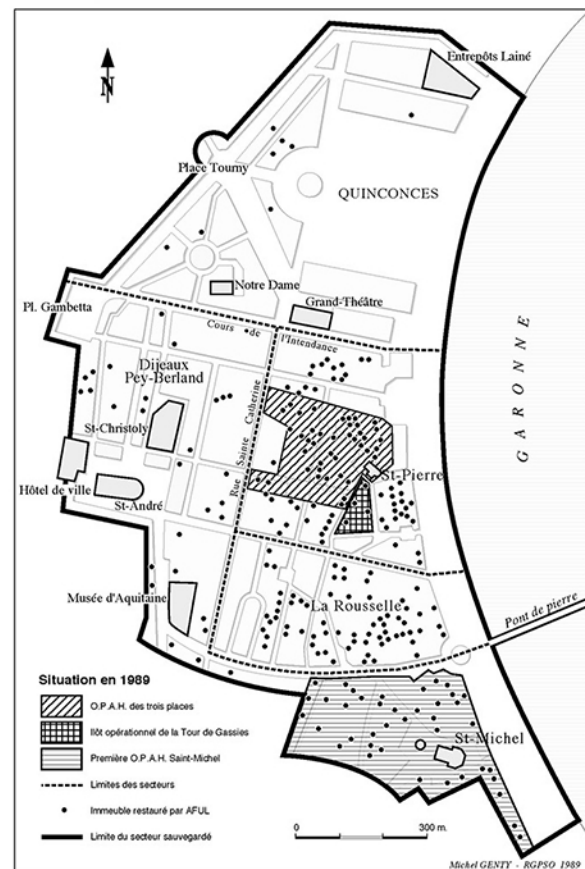
Η προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς διαθέτει μακρά και διακεκριμένη παράδοση στη Γαλλία.<sup>9</sup> Τα πρώτα μέτρα επικεντρώνονταν κυρίως στη διατήρηση μεμονωμένων κτιρίων, παρά ευρύτερων συνόλων που περιλαμβάνουν τον περιβάλλοντα χώρο ή ολόκληρες περιοχές. Η εφαρμογή αυτών των πολιτικών στο Μπορντώ οδήγησε στην αναγνώριση εμβληματικών μνημείων, όπως το Palais de la Bourse και η Porte Cailhau, ως διατηρητέα, ενώ ορισμένες προσόψεις —με σημαντικότερη εκείνη κατά μήκος των αποβάθρων του ποταμού Garonne και γύρω από την Place du Parlement— εντάχθηκαν στον συμπληρωματικό κατάλογο ιστορικών κτιρίων (Clout, 1984).

<sup>9</sup> Αν και οι πρώτες προσπάθειες καταγραφής και διατήρησης αρχαίων μνημείων στη Γαλλία εμφανίστηκαν ήδη από τον 19ο αιώνα, η πρακτική θεσμοθετήθηκε το 1913 και έκτοτε ενισχύθηκε σταδιακά με διαδοχικές νομοθετικές ρυθμίσεις. Κεντρική μορφή του πρώιμου αυτού κινήματος αποτέλεσε ο αρχιτέκτονας και θεωρητικός Eugène Viollet-le-Duc, ο οποίος συχνά αναγνωρίζεται ως ο θεμελιωτής της σύγχρονης αρχιτεκτονικής συντήρησης στη Γαλλία. Ο Viollet-le-Duc συνέβαλε καθοριστικά στην αποκατάσταση πλήθους εμβληματικών μνημείων, διαμορφώνοντας τόσο την αισθητική όσο και τη θεωρητική προσέγγιση της εποχής του (Jokilehto, 1986).



Ο νόμος Malraux, που θεσπίστηκε τον Αύγουστο του 1962, σηματοδότησε μια διεύρυνση της αντίληψης περί αρχιτεκτονικής διατήρησης στη Γαλλία. Η νέα προσέγγιση περιλάμβανε όχι μόνο τη διατήρηση και αποκατάσταση ιστορικών κτιρίων, αλλά και την κατεδάφιση όσων κτιρίων κρίνονταν παρεμβατικά ή στερούμενα αρχιτεκτονικής αξίας. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέφθηκε η εκπόνηση ενός *plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur* (μόνιμο σχέδιο διατήρησης και αναβάθμισης), από αρχιτέκτονα ορισμένο από τον δήμαρχο της πόλης κατόπιν εισήγησης της *Commission Nationale des Secteurs Sauvegardés* (Εθνικής Επιτροπής Προστατευόμενων Περιοχών). Το σχέδιο καθόριζε τους κανόνες για την αποκατάσταση και τη συντήρηση των κτιρίων, αξιολογούσε κάθε ακίνητο ως προς την ανάγκη διατήρησής του και προέβλεπε τη διάθεση πόρων με στόχο την αντιστροφή της εγκατάλειψης και της οικονομικής παρακμής στο ιστορικό κέντρο της πόλης (Clouf, 1984).

Τον Νοέμβριο του 1966, το δημοτικό συμβούλιο του Μπορντώ πρότεινε τη δημιουργία ενός προστατευόμενου τομέα (*secteur sauvegardé*),<sup>10</sup> με στόχο τη διατήρηση του ιστορικού του κέντρου. Η πρόταση έλαβε την έγκριση του Υπουργείου Πολιτισμού το 1967. Ύστερα από λεπτομερείς έρευνες του Παρισινού αρχιτέκτονα Claude Aubert, η προστατευόμενη περιοχή καθορίστηκε σε έκταση άνω των 150 εκταρίων —δηλαδή περίπου το 3% της συνολικής επιφάνειας της πόλης— και περιλάμβανε 4.000 κτίρια με περίπου 12.000 κατοικίες, εκ των οποίων οι μισές στερούνταν βασικές υγιονομικές εγκαταστάσεις. Ο πληθυσμός της περιοχής ανερχόταν σε 23.500 κατοίκους, δηλαδή περίπου το ένα όγδοο του συνολικού πληθυσμού του Μπορντώ. Ωστόσο, όλα τα τμήματα του προστατευόμενου τομέα παρουσίαζαν πληθυσμιακή συρρίκνωση (Clouf, 1984).



Εικόνα 3: Ο *secteur sauvegardé*, 1989

Ο προστατευόμενος τομέας του Μπορντώ περιλάμβανε τμήματα της παλιάς, πυκνοδομημένης πόλης, τα κυριότερα αρχιτεκτονικά στοιχεία του 18ου αιώνα —όπως οι προκυμαίες, οι λεωφόροι και τα πολιτικά κτήρια—, καθώς και τις παρεμβάσεις εξωραϊσμού του 19ου αιώνα, που εκφράστηκαν μέσα από κομψούς δρόμους, διοικητικά μέγαρα και πολυτελή καταστήματα γύρω από το λεγόμενο «χρυσό τρίγωνο». Η περιοχή περιλάμβανε περισσότερες από 1.000 κατασκευές με προσόψεις που κρίθηκαν αρχιτεκτονικά αξιόλογες. Οι τιμές των ακινήτων παρουσίαζαν σημαντικές διαφοροποιήσεις: κυμαίνονταν περίπου στις 3.000 F/m<sup>2</sup><sup>11</sup> κατά μήκος των εξωραϊσμένων αξόνων, όπως η *Cours de l'Intendance* και η *Porte-Dijéaux*, ενώ σε λιγότερο προβεβλημένες περιοχές, όπως η συνοικία *Saint-Pierre*, διαμορφώνονταν γύρω στα 300 F/m<sup>2</sup> (Aubert, 1970a).

Αξιοσημείωτο είναι ότι ο προστατευόμενος τομέας δεν περιέλαβε το προάστιο των *Chartrons* του 18ου αιώνα στα βόρεια της περιοχής *Quinconces*, ούτε σημαντική έκταση των παλαιών, πυκνοκατοικημένων γειτονιών *Saint-Michel* και *Sainte-Croix*, νότια της περιοχής *Saint-Michel* (Aubert, 1970b). Αν και σε αυτές τις περιοχές είχαν εντοπιστεί σημεία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, η ένταξή τους στον προστατευόμενο τομέα θεωρήθηκε υπερβολική και πέρα από τις οικονομικές και διοικητικές δυνατότητες που παρέχονταν τα προβλεπόμενα μέσα της πόλης εκείνη την περίοδο.

Η σύνταξη του *plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur* ολοκληρώθηκε το 1971 και εγκρίθηκε από τις δημοτικές αρχές του Μπορντώ το 1972, ενώ η επίσημη έγκριση από την *Commission Nationale des Secteurs Sauvegardés* ακολούθησε το 1974. Ήδη πριν από την τελική θεσμοθέτηση του σχεδίου, είχαν ξεκινήσει εργασίες καθαρισμού στις προσόψεις σημαντικών μνημείων της πόλης, όπως το *Palais de la Bourse*, το *Grand Théâtre*, και οι πύλες *Porte Cailhau* και *Porte Dijéaux*. Παράλληλα, ιδρύθηκε στο εσωτερικό του προστατευόμενου τομέα μια συμβουλευτική υπηρεσία, το *Centre d'Assistance Architecturale d'Information et de Documentation du Secteur Sauvegardé*, με σκοπό την παροχή πληροφόρησης στους ιδιοκτήτες σχετικά με τις απαιτήσεις του σχεδίου, τις κατάλληλες μεθόδους αποκατάστασης όψεων και κτιρίων, καθώς και τις διαθέσιμες πηγές χρηματοδότησης (Clouf, 1984). Η ενεργοποίηση αυτών των μηχανισμών παρότρυνε τόσο τις δημόσιες επιχειρήσεις όσο και τους ιδιώτες να ξεκινήσουν αντίστοιχες παρεμβάσεις, κυρίως κατά μήκος των μεγάλων εμπορικών αξόνων του προστατευόμενου τομέα, αλλά και —αν και πιο αποσπασματικά— σε γειτονικούς δρόμους.

Το *plan permanent* έθετε μια σειρά από στόχους, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονταν η αποκατάσταση των προσόψεων κατά μήκος των προκυμαίων. Ωστόσο, στην πράξη, οι αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις επικεντρώθηκαν σε μια περιορισμένη επιχειρησιακή ζώνη που είχε οριστεί το 1972 και ήταν γνωστή ως *Tour de Gassies*. Παράλληλα, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Μπορντώ (*Chambre de Commerce et d'Industrie - CCI Bordeaux Gironde*) κλήθηκε να συμβάλει στην προώθηση νέων, αλλά συμβατών οικονομικών δραστηριοτήτων εντός του προστατευόμενου τομέα. Η ενεργή συμμετοχή του CCI συνδεόταν με τις προβλέψεις του νόμου Malraux, ο οποίος δεν αφορούσε μόνο τη διατήρηση, αλλά και την ενίσχυση της λειτουργικότητας και της οικονομικής βιωσιμότητας κάθε προστατευόμενης περιοχής (Barrère & Cassou-Mounat, 1980).

Η επιχειρησιακή ζώνη του *Tour de Gassies* βρίσκεται στο νότιο τμήμα της συνοικίας *Saint-Pierre*, περίπου 300 μέτρα ανατολικά της πολυσύχναστης πεζοδρομημένης οδού *Sainte-Catherine* και σε ίση απόσταση νότια της *Rue Saint-Eloi*. Η περιοχή καλύπτει 7.500 τ.μ. και, στις αρχές της δεκαετίας του 1970, περιλάμβανε 55 κτίρια (Aubert, 1982), περισσότερα από τα μισά εκ των οποίων χρονολογούνται από τον 18ο αιώνα, με το νεότερο να έχει ανεγερθεί το 1871. Ο πληθυσμός της περιοχής μειώθηκε δραστικά: από 656 κατοίκους το 1954 σε μόλις 268 το 1972, οι οποίοι διέμεναν σε 209 διαμερίσματα (βλ. Πίνακα 1). Επιπλέον, 96 άτομα απασχολούνταν σε μικρά καταστήματα και εργαστήρια. Μόνο το 10% των κτιρίων θεωρούνταν σε ικανοποιητική κατάσταση, ενώ μεγάλο μέρος του πληθυσμού ζούσε υπό συνθήκες φτώχειας (Clouf, 1984). Το σχέδιο διατήρησης προέβλεπε την κατεδάφιση πέντε κτιρίων και εργαστηρίων, με στόχο τη βελτίωση του φωτισμού και του αερισμού, την αναβάθμιση των εσωτερικών συνθηκών στα διαμερίσματα (εκ των οποίων 200 προβλέπονταν να διατηρηθούν), καθώς και την αποκατάσταση και καθαρισμό των προσόψεων. Παράλληλα, προτάθηκε η ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων.

#### The Tour de Gassies Area

	Situation after 1972
Number of main buildings .....	55
Dwelling units .....	209
Residential space (m <sup>2</sup> ) .....	11,100
Commercial space (m <sup>2</sup> ) .....	1,900
Open Courtyards (m <sup>2</sup> ) .....	621

Πίνακας 1: Χαρακτηριστικά της περιοχής *Tour de Gassies* πριν την εφαρμογή του *plan permanent*.

<sup>10</sup> Ο προστατευόμενος τομέας του Μπορντώ αποτέλεσε την πέμπτη περιοχή διατήρησης που θεσμοθετήθηκε στη Γαλλία, μετά το *Marais* στο Παρίσι, τη συνοικία *Saint-Jean* στη Λυών, και τμήματα των πόλεων *Saumur* και *Chartres*.

<sup>11</sup> 44 F/m<sup>2</sup> σημαίνει φράνκο ανά τετραγωνικό μέτρο. Το γαλλικό φράνκο (*franc français* – F ή FRF) ήταν το επίσημο νόμισμα της Γαλλίας πριν την υιοθέτηση του ευρώ.

### II.2.II.iii Απόπειρα Επενδύσης στους Ανθρώπους

Το 1977 θεσπίστηκε η πολιτική Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) με σκοπό τη παροχή τεχνικής και οικονομικής υποστήριξης προς ιδιοκτήτες και ενοικιαστές σε υποβαθμισμένες αστικές περιοχές. Η πρωτοβουλία αυτή συντονίστηκε από το Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH) και το Fonds d'Aménagement Urbain (FAU), με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης σε κεντρικές συνοικίες του Μπορντώ (Kain, 1982). Η OPAH προέκυψε, σε μεγάλο βαθμό, ως απάντηση στις αρνητικές συνέπειες που μπορούσε να έχει ο χαρακτηρισμός μιας περιοχής ως «προστατευόμενης», ιδιαίτερα στο πλαίσιο του εξευγενισμού. Σε αντίθεση με προσεγγίσεις που εστιάζουν στην αρχιτεκτονική διατήρηση ή την αισθητική αναβάθμιση, η OPAH έθετε ως προτεραιότητα την κάλυψη βασικών αναγκών για αξιοπρεπή και λειτουργική κατοίκηση, επιδιώκοντας έναν πιο κοινωνικά ισόρροπο μετασχηματισμό του αστικού περιβάλλοντος.

Η νέα νομοθεσία κατέστησε αναγκαία την επανεκτίμηση των δράσεων διατήρησης εντός του προστατευόμενου τομέα του Μπορντώ, ειδικά της ενταγμένης περιοχής στο πρόγραμμα OPAH το 1979. Η ευθύνη για τις εργασίες αποκατάστασης ανατέθηκε στο SBRU (Société Bordelaise de Rénovation Urbaine), υπό την αιγίδα της Communauté Urbaine de Bordeaux (1982). Η ζώνη παρέμβασης της OPAH περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την περιοχή του circuit des trois places και αφορά περίπου 350 κτίρια, από τα οποία τα δύο τρίτα έχουν ήδη ταξινομηθεί στο plan permanent ως κτίρια που χρήζουν διατήρησης ή αποκατάστασης.

Τα κτίρια που περιλαμβάνονται στη ζώνη παρέμβασης της OPAH στεγάζουν περίπου 1.000 κατοικίες, όπου διαμένουν 1.870 άτομα. Οι κατοικίες είναι συνήθως τριώροφες ή τετραώροφες, με πρόσοψη που κυμαίνεται μεταξύ 4 και 8 μέτρων επί της οδού (Communauté Urbaine de Bordeaux, 1982). Ωστόσο, η πλειονότητά τους στερείται βασικών υποδομών: στα μέσα της δεκαετίας του 1970, το 25% των κατοικημένων διαμερισμάτων δεν διέθετε τουαλέτα, ενώ σχεδόν τα μισά δεν είχαν καθόλου σύστημα θέρμανσης. Επιπλέον, μόνο το 13% των κατοίκων ήταν ιδιοκτήτες των κατοικιών τους· τα περισσότερα διαμερίσματα ανήκαν σε απόντες ιδιοκτήτες, οι οποίοι επέδειξαν ελάχιστο ενδιαφέρον για τη συντήρηση των ακινήτων τους.

Τα προβλήματα που σχετίζονταν με την αυξημένη υγρασία και τις διαρροές, κυρίως λόγω της κακής κατάστασης των στεγών, ήταν ιδιαίτερα έντονα σε περιοχές απομακρυσμένες από τις δημοφιλείς εμπορικές οδούς (όπως οι οδοί Sainte-Catherine και Cours du Chapeau Rouge). Στα μέσα της δεκαετίας του 1970, εκτιμάται ότι το 30% των κατοικιών εντός της περιοχής εφαρμογής της OPAH ήταν σε τόσο κακή κατάσταση ώστε να θεωρούνται πρακτικά ακατοίκητες. Το 25% χαρακτηριζόταν ως «αξιοπρεπές», το 35% ως «αποδεκτό», ενώ μόλις το 10% των ακινήτων είχε πρόσφατα αποκατασταθεί (Clout, 1984).

Η πολιτική της OPAH, αν και μη υποχρεωτική, είχε ως στόχο την ενεργή ενθάρρυνση ιδιοκτητών και ενοικιαστών ώστε να βελτιώσουν τόσο την εξωτερική όσο και την εσωτερική ποιότητα των κατοικιών τους. Κεντρικός στόχος ήταν η επιστροφή των υφιστάμενων ενοικιαστών στις ανακαινισμένες κατοικίες τους μετά την αποκατάσταση, καθώς και ο περιορισμός της εισχώρησης μη οικιστικών και ανεπιθύμητων εμπορικών χρήσεων (όπως η μετατροπή ακινήτων σε αποθηκευτικούς χώρους).

Για την επίτευξη των στόχων της OPAH, προβλεπόταν χρηματοδοτική στήριξη με τη μορφή επιδοτήσεων προς τους ενοικιαστές που ενδεχομένως θα αντιμετώπιζαν αυξήσεις στα ενοίκια λόγω της αποκατάστασης. Παράλληλα, παρέχονταν προσωρινή στέγαση σε τοπικό επίπεδο για τη διάρκεια των εργασιών, διασφαλίζοντας την προστασία των υφιστάμενων κατοίκων από τον εκτοπισμό. Επιπλέον, ορισμένες περιοχές του ιστορικού κέντρου του Μπορντώ επωφελήθηκαν περαιτέρω όταν, το 1978, ένα τμήμα της παλιάς πόλης χαρακτηρίστηκε ως zone d'intervention foncière (ζώνη εδαφικής παρέμβασης). Στο πλαίσιο αυτό, προβλεπόταν η δημιουργία μικρής κλίμακας δημόσιων υπαίθριων χώρων, καθώς και η ανέγερση ή μετατροπή κτιρίων για την παροχή κοινωνικής κατοικίας (Clout, 1984).

### II.2.II.iv Επανένταξη και Αποκατάσταση: Οι Περιπτώσεις των Περιοχών Saint Michel και the Chartrons

Η συνοικία Saint-Michel αποτελεί το σημαντικότερο τμήμα του νότιου τμήματος του παλαιού Μπορντώ, δομημένη γύρω από την ενοριακή εκκλησία, η οποία ολοκληρώθηκε το 1492, και την παρακείμενη πλατεία. Ήδη από τον 18ο αιώνα, οι εμπορικές δραστηριότητες άρχισαν να μεταφέρονται σε άλλες ζώνες του λιμανιού, όπως το Saint-Pierre και οι Chartrons, ενώ κατά τον 19ο αιώνα, η κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου που συνέδεε το ιστορικό κέντρο με τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό ενίσχυσε τη σχετική απομόνωση της πυκνοδομημένης γειτονιάς, καθώς την περιέβαλε (Clout, 1984).

Μόνο το βόρειο τμήμα της Saint-Michel εντάχθηκε στον προστατευόμενο τομέα, και είναι εκεί όπου τα τελευταία χρόνια παρατηρείται φαινόμενο εξευγενισμού. Η διαδικασία αυτή συνδέεται με την είσοδο νέων ιδιοκτητών —όπως ιδιοκτήτες εστιατορίων, γιατροί, αρχιτέκτονες και παλαιοπώλες— οι οποίοι εγκαθίστανται σε κτίρια γύρω από την Place Saint-Michel. Στην ίδια περιοχή μεταφέρθηκε και η αγορά μεταχειρισμένων ειδών που παλαιότερα λειτουργούσε στη συνοικία Meriadeck.

Η περιοχή του Saint-Michel εξακολουθεί να διατηρεί τον ιστορικό της ρόλο ως ζώνη υποδοχής μεταναστών. Αν και ο ισπανικός πληθυσμός της συνοικίας έχει πλέον πλήρως αφομοιωθεί στον κοινωνικό ιστό της πόλης, το ίδιο δεν ισχύει για άλλες μεταναστευτικές ομάδες, οι οποίες εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις (Clout, 1984). Η Saint-Michel καταγράφει το υψηλότερο ποσοστό αλλοδαπών κατοίκων σε σχέση με κάθε άλλη συνοικία του Μπορντώ· πάνω από το 23% του πληθυσμού της είναι αλλοδαπής καταγωγής, έναντι μόλις 10% (μέτρηση του 2021) [1] για το σύνολο της πόλης.

Στο παρελθόν, το χαμηλό κόστος στέγασης στην Saint-Michel αποτέλεσε βασικό παράγοντα προσέλκυσης μεταναστών, ενισχύοντας τον ρόλο της περιοχής ως ζώνης πρώτης εγκατάστασης. Ωστόσο, διαδοχικές έρευνες έχουν επιβεβαιώσει τα συμπεράσματα του κοινωνιολόγου Paul-Henry Chombart de Lauwe (1956), σύμφωνα με τα οποία η περιοχή συνεχίζει να αντιμετωπίζει σοβαρά κοινωνικά προβλήματα. Τα φαινόμενα φτώχειας, ανεργίας, ασθενειών (όπως η φυματίωση), χαμηλού μορφωτικού επιπέδου και εγκληματικότητας παραμένουν έντονα. Μεταξύ 1968 και 1982, ο πληθυσμός της περιοχής μειώθηκε κατά 37%, ενώ υπήρξε και σημαντική συρρίκνωση των βασικών εμπορικών υπηρεσιών, όπως τα παντοπωλεία και οι αρτοποιοί.

Το οικιστικό απόθεμα της συνοικίας Saint-Michel είναι ιδιαίτερα παλαιό, με το 75% των κτιρίων να έχουν ανεγερθεί πριν από το 1871, ενώ μόλις εξήντα κατασκευάστηκαν μετά το 1914. Πολλά από τα κτίρια χρονολογούνται ήδη από τον 17ο και 18ο αιώνα και παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις σε βασικές υποδομές: περισσότερα από τα μισά διαμερίσματα δεν διαθέτουν μπάνιο, τα δύο τρίτα στερούνται τουαλέτας, και ορισμένα δεν είναι καν συνδεδεμένα με το δίκτυο αποχέτευσης της πόλης. Επιπλέον, λιγότερο από το 10% των κατοικιών ανήκουν στους κατοίκους τους.

Το 1981, η Εθνική Επιτροπή για την Κοινωνική Ανάπτυξη των Συνοικιών (Commission Nationale pour le Développement Social des Quartiers) εισήγαγε μια ευρείας κλίμακας πολιτική για την αντιμετώπιση των πολυεπίπεδων προβλημάτων που παρατηρούνταν στα ιστορικά κέντρα των γαλλικών πόλεων. Η πολιτική αυτή περιλάμβανε μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών στέγασης, της σχολικής εκπαίδευσης, της επαγγελματικής κατάρτισης, των υπηρεσιών υγείας, καθώς και των κοινωνικών και πολιτιστικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό, το κράτος ανέλαβε να καλύπτει έως και το ήμισυ του κόστους των σχετικών ερευνών σε επιλεγμένες γειτονίες, ενώ το υπόλοιπο προβλεπόταν να καλύπτεται από τις αντίστοιχες τοπικές αρχές (Clout, 1984).

Η συνοικία Saint-Michel επιλέχθηκε για την εφαρμογή αυτής της νέας μορφής κοινωνικής διαχείρισης. Το φθινόπωρο του 1983 ιδρύθηκαν τρεις επιτροπές, στις οποίες συμμετείχαν εκλεγμένοι εκπρόσωποι, υπάλληλοι της τοπικής αυτοδιοίκησης και επαγγελματίες σύμβουλοι. Οι επιτροπές αυτές είχαν την ευθύνη να διαμορφώνουν προτάσεις και να αξιολογούν τη σκοπιμότητα σχεδίων που υποβάλλονταν από πολεοδόμους και άλλους ειδικούς, με αντικείμενο την αστική διαχείριση, τις κοινωνικές συνθήκες και την οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής (Clout, 1984). Παρά τα θετικά βήματα προς μια περισσότερο συμμετοχική διαδικασία λήψης αποφάσεων, η εφαρμογή αυτής της προσέγγισης παρέμενε σε αρχικό στάδιο. Ήταν εμφανές ότι η ουσιαστική εξουσία εξακολουθούσε να συγκεντρώνεται, άμεσα ή έμμεσα, στη σφαίρα της τοπικής διοίκησης.

[1] [https://www.citypopulation.de/en/france/gironde/gironde/33063\\_\\_bordeaux/](https://www.citypopulation.de/en/france/gironde/gironde/33063__bordeaux/)

Οι τρεις επιτροπές που δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο της κοινωνικής διαχείρισης του Saint-Michel κινήθηκαν με διαφορετικούς ρυθμούς, ωστόσο κατάφεραν να διαμορφώσουν ουσιαστικές προτάσεις μέσα σε διάστημα μικρότερο του ενός έτους.

## Επιτροπή Αστικής Διαχείρισης

Η Επιτροπή Αστικής Διαχείρισης επέλεξε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα 10% από τις περίπου 3.000 κατοικίες της συνοικίας. Τα ευρήματα ανέδειξαν ότι περίπου τα τρία τέταρτα των διαμερισμάτων παρουσίαζαν σοβαρές ελλείψεις σε βασικές υποδομές, όπως θέρμανση και υγιεινή. Παρά τις ελλείψεις αυτές, τα ενοίκια κρίθηκαν δυσανάλογα υψηλά, ειδικά για πρόσφατους μετανάστες, οι οποίοι συχνά δεν είχαν σαφή γνώση των δικαιωμάτων τους ως ενοικιαστές. Για τη δεύτερη πενταετία της δεκαετίας του 1980 προτάθηκε η εφαρμογή ενός προγράμματος ΟΡΑΗ που θα κάλυπτε έως και 700 κατοικίες, με προϋπόθεση όμως την κρατική ενίσχυση των ενοικίων για τη διάρκεια της προσωρινής μετεγκατάστασης των κατοίκων. Η οικονομική αδυναμία των φτωχότερων ομάδων της περιοχής καθιστούσε αδύνατη τη συμμετοχή τους χωρίς επιδότηση, ενώ εκφράστηκε έντονη αντίσταση στην προοπτική μετεγκατάστασης σε πολυώροφα συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας στα προάστια. Οι σταθερές προτάσεις για την περίοδο 1985–1990 περιλάμβαναν την αγορά τοπικών κτιρίων για μετατροπή τους σε κοινωνικές υποδομές και τη δημιουργία περιορισμένου αριθμού ειδικών καταλυμάτων για πρόσφατους μετανάστες.

## Κοινωνική Επιτροπή

Η Κοινωνική Επιτροπή υποστήριξε τη δημιουργία ενός Maison du Quartier —πολυλειτουργικού χώρου με εξειδικευμένο προσωπικό— με σκοπό την παροχή υποστήριξης σε ευάλωτες κοινωνικές ομάδες. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες αφορούσαν βρεφονηπιακό σταθμό, κλινική και κέντρο υποστήριξης γυναικών για τις μητέρες με μικρά παιδιά· αθλητικές εγκαταστάσεις και βιβλιοθήκη για τους εφήβους· τραπεζαρία για τους ηλικιωμένους· καθώς και κέντρο δικαιωμάτων και μαθήματα αλφαριθμητισμού για μετανάστες. Προτάθηκε επίσης η αναβάθμιση του Place André Meunier, το οποίο πολλοί κάτοικοι θεωρούσαν ακατάλληλο για χρήση από παιδιά λόγω βρωμιάς και κακής φήμης.

## Οικονομική Επιτροπή

Η Οικονομική Επιτροπή, αν και κινήθηκε με βραδύτερους ρυθμούς, τόνισε την ανάγκη δημιουργίας τοπικών ευκαιριών απασχόλησης, όπως εργαστήρια και μικρές επιχειρήσεις, καθώς οι επαγγελματίες που εγκαταστάθηκαν στο βόρειο τμήμα της συνοικίας (εισβολείς κατά την τοπική ρητορική) συνέβαλαν ελάχιστα στην απασχόληση του τοπικού πληθυσμού. Η Chambre des Métiers ξεκίνησε ήδη την αναζήτηση χώρων για την εγκατάσταση νέων εργαστηρίων. Οι τοπικοί καταστηματαρχες, κυρίως Γάλλοι, και οι τεχνίτες που εξακολουθούσαν να δραστηριοποιούνται στην περιοχή αναγνώριζαν σειρά προβλημάτων —όπως η αθλιότητα του περιβάλλοντος, η ανασφάλεια, ο υψηλός αριθμός αλλοδαπών, ο ανεπαρκής φωτισμός και η έλλειψη χώρων στάθμευσης— ως κρίσιμους παράγοντες που απειλούσαν τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεών τους (Clouf, 1984).

Οι παρεμβάσεις στο ιστορικό κέντρο της πόλης του Μπορντώ είναι έργα αστικής ανάπλασης, αναζωογόνησης ή ανανέωσης

ο όρος αστική ανάπλαση (urban regeneration) αναφέρεται σε περιεκτικές και ολοκληρωμένες δράσεις κάθε μορφής, που μπορούν να οδηγήσουν στην επίλυση των αστικών προβλημάτων, επιδιώκοντας να επιφέρουν μια μόνιμη βελτίωση στην οικονομική, φυσική, κοινωνική και περιβαλλοντική κατάσταση μιας ήδη δομημένης αστικής περιοχής που ήταν, ή είναι, υποκείμενη σε αλλαγές. (Hugh Sykes, 2016).

Ο όρος αστική αναζωογόνηση (urban revitalization) συμπεριλαμβάνει διαδικασίες που έχουν στόχο να επηρεάσουν και να υποστηρίξουν ατομικές και θεσμικές επιλογές στην κατεύθυνση των επενδύσεων σε μία συγκεκριμένη γειτονιά. (Schubert, 2001).

Ο όρος αστική ανανέωση (urban renewal) περιγράφει την αποκατάσταση περιοχών της πόλης με την ανακαίνιση ή την αντικατάσταση ερειπωμένων κτιρίων με νέες κατοικίες, δημόσια κτίρια, πάρκα, δρόμους, βιομηχανικές περιοχές κ.λπ., συχνά σύμφωνα με ολοκληρωμένα σχέδια.

## II.2.II.v Πράσινη και Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη

Τα τελευταία χρόνια, η έννοια της πράσινης και βιώσιμης αστικής ανάπτυξης έχει αναδειχθεί σε καθοριστικό παράγοντα του πολεοδομικού σχεδιασμού, αποκτώντας ολοένα και μεγαλύτερη αναγνώριση σε πόλεις διεθνώς. Οι σχετικές πρωτοβουλίες επιδιώκουν την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στον σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου, προσφέροντας όχι μόνο περιβαλλοντικά οφέλη, αλλά και πρακτικές λύσεις σε υφιστάμενες αστικές προκλήσεις, όπως η υποβάθμιση των δημόσιων χώρων, η κοινωνική ανισότητα και η ενεργειακή ανασφάλεια (García Lamarca, 2021).

Η έννοια αυτή περιλαμβάνει τόσο τη βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development), που δίνει έμφαση στην περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική ισορροπία, όσο και την ανθεκτική ανάπτυξη (resilient development), η οποία εστιάζει στην ικανότητα των πόλεων να ανταποκρίνονται αποτελεσματικά σε περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές κρίσεις.

Ο πιο διαδεδομένος και ευρέως αποδεκτός ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης (sustainable development) προέρχεται από την Έκθεση της Επιτροπής Brundtland (1987), στην οποία ορίζεται ως «η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες». Ο ορισμός αυτός θεμελιώνεται σε τρεις αλληλένδετους πυλώνες: (1) την περιβαλλοντική διαχείριση, η οποία αφορά την προστασία και την ορθολογική χρήση των φυσικών πόρων· (2) την κοινωνική διάσταση, που προάγει την ισότητα, τη δικαιοσύνη και την πρόσβαση σε βασικά αγαθά και ευκαιρίες για όλες τις κοινωνικές ομάδες· και (3) την οικονομική βιωσιμότητα, η οποία σχετίζεται με τη συνετή διαχείριση των οικονομικών πόρων και την ενίσχυση μορφών επιχειρηματικότητας που δεν υπονομεύουν το περιβάλλον ή την κοινωνική συνοχή.

Ένα ουσιαδές κομμάτι της βιώσιμης ανάπτυξης αφορά την προώθηση της ανθεκτικότητας (resilience) έναντι φυσικών, περιβαλλοντικών ή κοινωνικοοικονομικών διαταραχών. Στο πλαίσιο αυτό, η διαδικασία εξευγενισμού που υλοποιείται με στόχο την ενίσχυση της αστικής ανθεκτικότητας —είτε προληπτικά πριν από την εκδήλωση κάποιας φυσικής καταστροφής είτε ως απάντηση σε αυτή— συχνά καταλήγει σε ενίσχυση των κοινωνικών ανισοτήτων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα έργα που υλοποιούνται για την επίτευξη αυτής της «επιθυμητής» ανθεκτικότητας περιλαμβάνουν επενδύσεις υψηλής τεχνολογίας και αναβαθμισμένων υποδομών, οι οποίες συνεπάγονται αύξηση της αξίας γης και κατοικίας, με συνέπεια τον εκτοπισμό κατοίκων χαμηλότερων εισοδημάτων. Έτσι, προκύπτει ένα παράδοξο: ενώ η κλιματική αλλαγή επιφέρει όλο και συχνότερες φυσικές καταστροφές —ιδίως σε παράκτιες περιοχές—, οι τελευταίες συνεχίζουν να συγκεντρώνουν συνεχώς περισσότερους πληθυσμούς και επενδύσεις (Gould and Lewis, 2021).

Στο Μπορντώ, οι στρατηγικές ενίσχυσης των αστικών χώρων πρασίνου έχουν συμβάλει τόσο σε περιβαλλοντικές αναβαθμίσεις όσο και σε κοινωνικοοικονομικές μεταβολές, στο πλαίσιο μιας γενικότερης προσέγγισης βιώσιμης και πράσινης αστικής ανάπτυξης. Η πόλη έχει υλοποιήσει σειρά πρωτοβουλιών με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας στον αστικό ιστό.

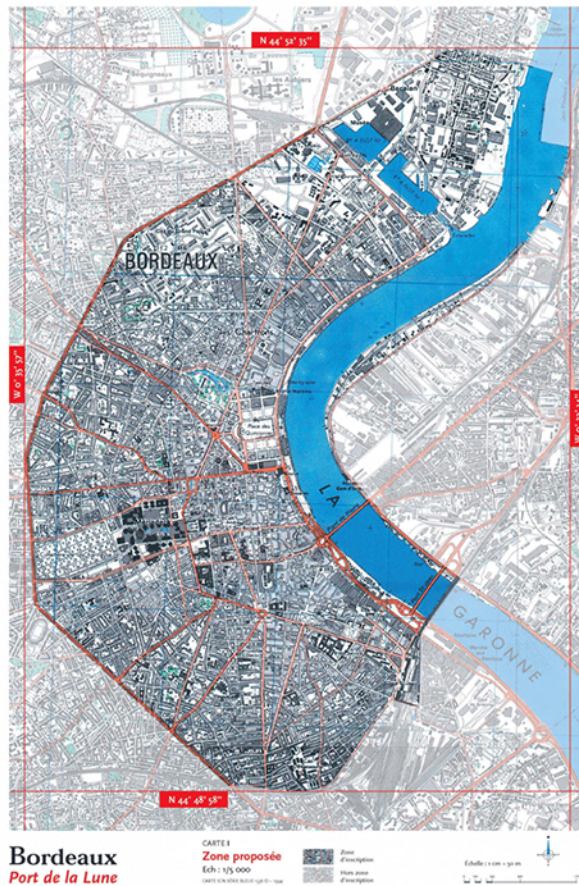
Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο μετασχηματισμός των αποβάθρων του Μπορντώ, όπου στο παρελθόν κυριαρχούσαν αποθηκευτικοί και βιομηχανικοί χώροι. Η ανάπλαση της περιοχής συνέβαλε σημαντικά στην αστική αναζωογόνηση, ωστόσο συνοδεύτηκε από άνοδο των τιμών των ακινήτων, με αποτέλεσμα τον σταδιακό εκτοπισμό οικογενειών εργατικής τάξης από γειτονικές περιοχές, όπως οι Les Chartrons και Saint-Michel.

Ως απάντηση στις κοινωνικές επιπτώσεις που γεννά ο «πράσινος εξευγενισμός», το Μπορντώ προχώρησε στην υλοποίηση έργων όπως η οικολογική συνοικία Ginko, η οποία σχεδιάστηκε με στόχο να συνδυάζει την περιβαλλοντική βιωσιμότητα με την κοινωνική ενσωμάτωση, επιχειρώντας να αποφύγει τους αποκλεισμούς που συχνά συνοδεύουν τις επενδύσεις σε πράσινες υποδομές.



## II.2.II.vi Ανάπλαση των Προκυμιάων του ποταμού Garonne

Από την ίδρυσή του, το Μπορντώ λειτουργούσε ως εμπορικό κέντρο, οργανωμένο γύρω από ένα λιμάνι που εξυπηρετούσε τις ανάγκες της τοπικής και διεθνούς αγοράς. Λόγω των ισχυρών ρευμάτων του ποταμού Γκαρόν, το πρώτο λιμάνι δημιουργήθηκε σε έναν μικρό παραπόταμο, τον Denèze, αλλά τελικά εγκαταλείφθηκε καθώς βυθίστηκε, οδηγώντας στην ίδρυση ενός δεύτερου λιμανιού στον παραπόταμο Peugue. Ωστόσο, αυτό αποδείχθηκε ανεπαρκές για τις αυξανόμενες εμπορικές ανάγκες της πόλης και δημιουργήθηκε το τελικό λιμάνι στις όχθες του ποταμού Γκαρόν, σε μια χαρακτηριστική καμπύλη, η οποία του έδωσε το όνομα Port de la Lune (Λιμάνι της Σελήνης).

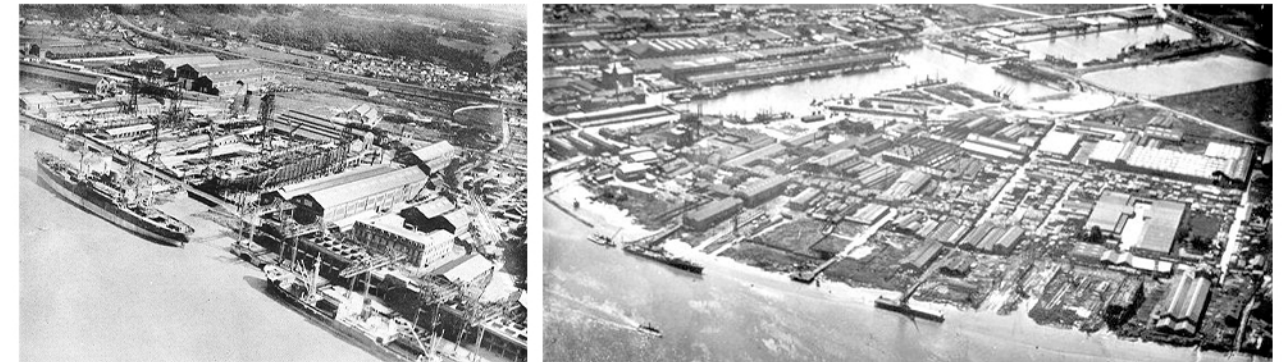


**Εικόνα 4:** Η χαρακτηριστική καμπύλη του λιμανιού του Μπορντώ που του απέδωσε τον τίτλο "Λιμάνι της Σελήνης".

Το λιμάνι του Μπορντώ διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης ήδη από το 1152, χάρη στον στρατηγικό του ρόλο στο διεθνές εμπόριο. Κατά τον 18ο αιώνα, η εμπορική δραστηριότητα ενισχύθηκε περαιτέρω λόγω του αποικιακού εμπορίου, οδηγώντας σε οικονομική άνθηση και αρχιτεκτονική αναβάθμιση, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την κατασκευή του Place Royale (σήμερα Place de la Bourse) ενός από τα πιο εμβληματικά μνημεία της πόλης, που ανεγέρθηκε χάρη στα αυξημένα έσοδα της εποχής (Martin-Herrou, 2011).

Μετά την παρακμή του αποικιακού εμπορίου, η πόλη στράφηκε προς τη βιομηχανία, προκειμένου να διασφαλίσει την οικονομική της αυτονομία και να μειώσει την εξάρτησή της από πρώτες ύλες. Κατά τον 19ο και 20ό αιώνα, οι αποβάθρες του λιμανιού φιλοξένησαν ναυπηγεία, εργοστάσια κατασκευής αεροσκαφών, λεβήτων και βαρέος μηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και μεγάλες αποθήκες, διασφαλίζοντας την οικονομική σταθερότητα της πόλης σε μια μεταβαλλόμενη παγκόσμια οικονομία (Martin-Herrou, 2011). Οι λιμενικές αυτές δραστηριότητες με τη σειρά τους παρήκμασαν και εγκαταλείφθηκαν σταδιακά<sup>12</sup> καθώς οι βιομηχανικές χρήσεις μεταφέρθηκαν εκτός του αστικού πυρήνα, κυρίως στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα. Το αποτέλεσμα ήταν η διακοπή της οπτικής και φυσικής σύνδεσης της πόλης με τον ποταμό (Rodrigues, 2018).

<sup>12</sup> Στο Bacalan (Μπακαλάν), η παραδοσιακή ποτάμια αλιεία υποχώρησε, ενώ η αλιεία μπακαλιάρου εξελίχθηκε σε βιομηχανική δραστηριότητα. Παράλληλα, οι δεξαμενές με νερό έκλεισαν οριστικά το 1982 για εμπορική χρήση. Στην περιοχή της Paloudate (Παλουδά), κοντά στη συνοικία Saint-Michel, όπου οι όχθες του ποταμού είχαν αρχικά προοριστεί για ναυσιπλοΐα, η δραστηριότητα αυτή μειώθηκε σημαντικά λόγω της άφιξης και επικράτησης των χερσαίων μέσων μεταφοράς, ιδίως του σιδηροδρόμου. Από την άλλη, στη δεξιά όχθη, η αποβιομηχάνιση της περιοχής των Queyries (Κουερίς) και το κλείσιμο των Ναυπηγείων το 1969 συνοδεύτηκαν από την εγκατάλειψη των σιδηροδρομικών σταθμών της Bastide (Μπαστίδη) και του θαλάσσιου σταθμού.



**Εικόνα 5:** Τα ναυπηγεία Dyle και Bacalan (αριστερά) και τα ναυπηγεία South-Western (δεξιά) το 1925 - Αεροφωτογραφία I.G.N Bordeaux: Fonds Iconographiques de la Mémoire de Bordeaux

**Εικόνα 6:** Αεροφωτογραφία των ναυπηγείων το 1958 - Musée du Vieux Lormont

Οι εν λόγω μεταβολές οδήγησαν στη δημιουργία λιμενικών ερειπίων εκτεταμένες κατά μήκος του ποταμού με ανομοιογενή τρόπο: εγκαταλειμμένες ναυπηγικές εγκαταστάσεις, αποθήκες εκτός λειτουργίας και κενά λιμάνια. Ως αποτέλεσμα, οι εκτάσεις αυτές καταλαμβάνουν εκτεταμένες περιοχές που καλύπτουν δεκάδες ή ακόμη και περισσότερα στρέμματα γης (Martin-Herrou, 2011).

Κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα, οι παραποτάμιοι δρόμοι του Μπορντώ μετατράπηκαν σε ταχείες αρτηρίες, απομονώνοντας την πόλη από τον ποταμό Γκαρόν και υποβαθμίζοντας τον σε έναν ορατό αλλά απρόσιτο χώρο. Οι ελεύθεροι χώροι κατά μήκος των όχθων τσιμεντοποιήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν ως χώροι στάθμευσης έως τα μέσα της δεκαετίας του 1990, ενώ οι παραδοσιακές λιμενικές δραστηριότητες μεταφέρθηκαν εκτός πόλης, αφήνοντας πίσω βιομηχανικά ερείπια και εγκαταλελειμμένες υποδομές (Martin-Herrou, 2011; Rodrigues, 2018).



**Εικόνα 7:** Φωτογραφία της περιοχής μπροστά από το Place de la Bourse, ανάμεσα στο 1930 και 1950



Το Μπορντώ ανέπτυξε στρατηγικές και πολιτικές με σκοπό την επανασύνδεση με τον ποταμό Γκαρόν, μέσω της αναβάθμισης των παραποτάμιων περιοχών. Ο ποταμός, στο πλαίσιο αυτών των στρατηγικών, έχει μετατραπεί σε έναν σημαντικό πόρο για την ανάπτυξη τοπίων αναψυχής, τα οποία επικεντρώνονται σε δραστηριότητες αναψυχής και πολιτιστικού χαρακτήρα. Η αρχική φάση αυτής της «ανακατάληψης» επικεντρώθηκε κυρίως στα ιστορικά κέντρα των πόλεων, ωστόσο, με την πάροδο του χρόνου, η αστική αναγέννηση επεκτάθηκε σε ευρύτερη κλίμακα, καλύπτοντας ολόκληρη τη μητρόπολη και περιλαμβάνοντας πλήθος άλλων πρωτοβουλιών. (Valette και Hatnan, 2024).

Η σχέση μεταξύ της πόλης του Μπορντώ και του ποταμού Γκαρόν έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές με την πάροδο των αιώνων, αντανακλώνοντας τις μεταβαλλόμενες προτεραιότητες της αστικής ανάπτυξης και των οικονομικών δραστηριοτήτων. Σε ορισμένες περιόδους, το ποτάμι υπέστη εκτεταμένες τροποποιήσεις, ενώ σε άλλες παραμελήθηκε σχεδόν πλήρως, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση μεγάλων παραποτάμιων εκτάσεων και συνεπώς την μετατροπή τους σε βιομηχανικά brownfields, δηλαδή εγκαταλελειμμένες και περιβαλλοντικά επιβαρυνόμενες περιοχές.

Ωστόσο, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, πολλές παραποτάμιες πόλεις, συμπεριλαμβανομένου του Μπορντώ, επιχειρούν να επαναπροσδιορίσουν τη σχέση τους με τα λιμάνια τους, αναζητώντας νέους τρόπους ενσωμάτωσης των ποταμών τους στο σύγχρονο αστικό τοπίο. Αυτή η διαδικασία περιλαμβάνει την αποκατάσταση των υποβαθμισμένων περιοχών και την επανένταξή τους στο αστικό περιβάλλον, με έμφαση στη βιώσιμη ανάπτυξη και την αναζωογόνηση του δημόσιου χώρου (Martin-Herrou, 2011). Η ανάκτηση των παραποτάμιων ζωνών αποτελεί, επομένως, ένα κρίσιμο στάδιο στην επαναδιαμόρφωση της σχέσης πόλης και ποταμού, αντανακλώνοντας μια ευρύτερη τάση για την αναβίωση των ιστορικών, πολιτιστικών και οικολογικών συνδέσεων μεταξύ των δύο αυτών στοιχείων.

Η ανάπτυξη των περιοχών κατά μήκος του ποταμού Garonne στο Μπορντώ αποτέλεσε μία από τις σημαντικότερες παρεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης των τελευταίων δεκαετιών. Ξεκινώντας το 1996 υπό τον δήμαρχο Alain Juppé, η πρωτοβουλία είχε ως στόχο την επανασύνδεση της πόλης με το ποτάμι, μέσω της δημιουργίας πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και εκτεταμένων χώρων πρασίνου (Rodrigues, 2018).

Το 1999, η αστική κοινότητα του Μπορντώ προκήρυξε διαγωνισμό για τον ανασχεδιασμό των αποβάθρων, τον οποίο κέρδισε ο αρχιτέκτονας τοπίου Michel Corajoud. Το σχέδιό του στόχευε στην αναγέννηση των παραποτάμιων περιοχών, προσκαλώντας τους κατοίκους να "αποχαιρετήσουν το παλιό λιμάνι" και να αγκαλιάσουν ένα νέο, σύγχρονο δημόσιο χώρο, ανοιχτό στο εμπόριο και την αναψυχή. Οι "πράσινες αποβάθρες" σχεδιάστηκαν με στόχο την επανασύνδεση των κατοίκων με τις όχθες του ποταμού, φέρνοντας τη ζωή πίσω σε μια περιοχή που είχε εγκαταλειφθεί και προσφέροντας ποικίλες δραστηριότητες, από περιπάτους και αθλητικές δραστηριότητες μέχρι υπαίθριες αγορές και χώρους αναψυχής. Οι αναπλάσεις αυτές περιλάμβαναν πέντε κύριες ζώνες, όπως:

**Πρώτη Ζώνη:** Από την αποβάθρα *Sainte-Croix* έως την *Paludate*, με 5 εκτάρια χώρων αναψυχής, σκιερές διαδρομές, αθλητικές εγκαταστάσεις και περιοχές για πικνίκ και χαλάρωση. Περιλαμβάνει χώρους για μπάσκετ, ποδόσφαιρο, παιχνίδια με μπάλες και παραλίες με άμμο για beach sports.

**Δεύτερη Ζώνη:** Κάτω από την αποβάθρα της *Douane*, με το υπόγειο πάρκινγκ της Bourse, καλυμμένο με τον διάσημο *Miroir d'eau*, μια εμβληματική υδάτινη εγκατάσταση που προσφέρει έναν σύγχρονο, πολυλειτουργικό χώρο.

**Τρίτη Ζώνη:** Βρίσκεται στην *Esplanade des Quinconces* και επεκτείνεται προς τον ποταμό μέσω μιας φυσικής πεδιάδας, δημιουργώντας έναν νέο χώρο χαλάρωσης και αναψυχής για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

ανοίγουν προς τον ποταμό, προσφέροντας θέα στον Γκαρόν και δημιουργώντας ένα σύγχρονο, ζωντανό αστικό περιβάλλον. Επιπλέον, έχει δημιουργηθεί το νέο Hangar 20, επεκτείνοντας περαιτέρω την εμπορική και πολιτιστική δυναμική της περιοχής (Martin-Herrou, 2011).

**Τέταρτη Ζώνη:** Περιλαμβάνει μέρος της περιοχής *Chartrons*. Παλαιά βιομηχανικά κτίρια, όπως το Hangar 14, έχουν ανακαινιστεί και μετατραπεί σε χώρους εκθέσεων και εκδηλώσεων, ενώ φιλοξενούν επίσης έναν χώρο για ρόλερ, καθώς και μια αγορά βιολογικών προϊόντων. Οι όχθες του ποταμού είναι διαμορφωμένες για περιπάτους, ενισχύοντας την επαφή με το υδάτινο στοιχείο.

**Πέμπτη Ζώνη:** Καλύπτει την αποβάθρα *Bacalan*, συγκεκριμένα τα Hangars 15 έως 19, τα οποία έχουν ανακαινιστεί και μετατραπεί σε πολιτιστικούς και εμπορικούς χώρους μέσω της πρωτοβουλίας "Quais des Marques". Σήμερα, οι χώροι αυτοί φιλοξενούν εμπορικά καταστήματα και εστιατόρια με μεγάλες βεράντες που ανοίγουν προς τον ποταμό, προσφέροντας θέα στον Γκαρόν και δημιουργώντας ένα σύγχρονο, ζωντανό αστικό περιβάλλον. Επιπλέον, έχει δημιουργηθεί το νέο Hangar 20, επεκτείνοντας περαιτέρω την εμπορική και πολιτιστική δυναμική της περιοχής (Martin-Herrou, 2011).



Εικόνα 8: Οι πέντε ζώνες της ανάπτυξης της πράσινης προκυμαίας

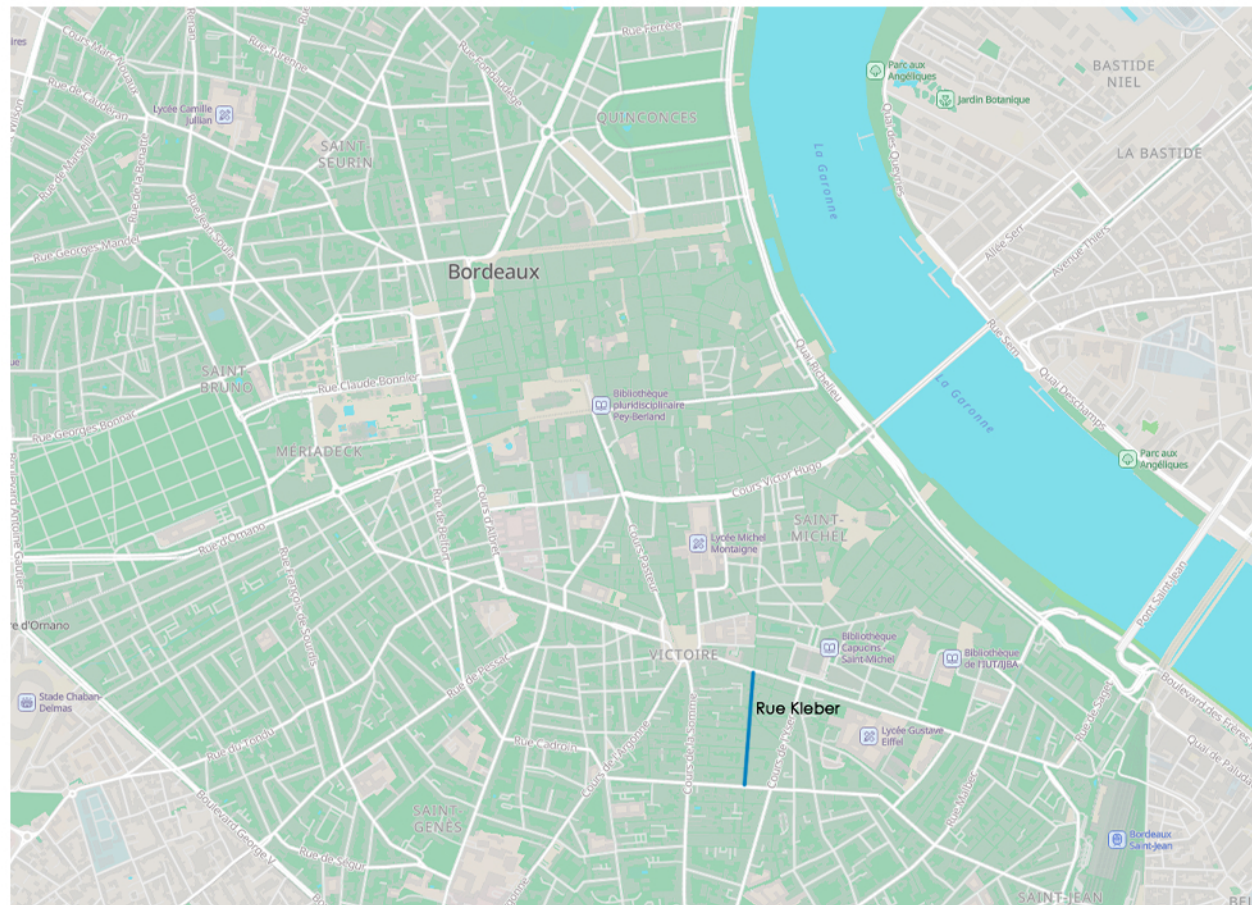
## II.2.II.vii Μια Προσπάθεια Προώθησης της Κοινωνικής Κινητοποίησης μέσω της Κηπουρικής – Η Περίπτωση της Οδού - Κήπου Kleber

Η μετατροπή της οδού Κλέβερ σε garden street (δρόμο με κήπο)<sup>13</sup> αποτέλεσε μέρος της αστικής στρατηγικής που ακολούθησε ο δήμος του Μπορντώ, η οποία οδήγησε στη διεκδίκηση των δημόσιων χώρων του Μπορντώ κατά τις δεκαετίες του 2000 και 2010. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μετατροπή των βιομηχανικών αποβάθρων της πόλης σε γραμμικά πάρκα και στις δύο όχθες του ποταμού Garonne από τους αρχιτέκτονες τοπίου Michel Corajoud, στην αριστερή όχθη, και Michel Desvignes, στη δεξιά όχθη (Aurélien, 2023).

Μετά την ανακατασκευή του πλαισίου των μεγάλων υποδομών τοπίου της πόλης, το PNRQAD (Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés — Εθνικό Πρόγραμμα για την Ανακατάταξη των Παλαιών Υποβαθμισμένων Γειτονιών) είχε ως στόχο να εφαρμόσει την ίδια λογική σε όλο το κέντρο της πόλης. Η φιλοδοξία αυτή αντικατοπτρίζεται στον προσδιορισμό στο γενικό σχέδιο PNRQAD του Μπορντώ να εξασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων χώρων που επανασυνδέουν τις κεντρικές συνοικίες με την όχθη του ποταμού. Αυτό επιτυγχάνεται με την αναβάθμιση και τη δικτύωση των πεζοδρόμων και των πλατειών, αλλά σημαίνει επίσης τη δημιουργία δημόσιων χώρων εκεί όπου αυτοί λείπουν (Aurélien, 2023). Αυτή είναι η περίπτωση της οδού Κλέβερ στο ιστορικό κέντρο, συγκεκριμένα στη συνοικία Saint-Michel, του Μπορντώ.

<sup>13</sup> Η κηπουρική στο δρόμο δεν αποτέλεσε πρωτοπορία και οι μορφές της, καθώς και οι πρακτικές που προέκυπταν από αυτήν, αποτελούσαν μέρος των αστικών τοπίων σε μια μεγάλη ποικιλία γεωγραφικών πλαισίων. Τέτοιες πρακτικές κηπουρικής, οι οποίες αντικατοπτρίζουν την επέκταση του οικιακού χώρου στο δρόμο, μπορούσαν να βρεθούν σε διάφορα αστικά περιβάλλοντα. Είχαν μελετηθεί από τον αρχιτέκτονα τοπίου Bernard Lassus στα γαλλικά προάστια της δεκαετίας του 1970. Εντοπίζονταν, όμως, και στην Ολλανδία, όπου είχαν τη μορφή *geveltuinen* (κήποι προσόψεων), καθώς και στην Ιαπωνία, σε ορισμένες συνοικίες του Τόκιο, με τη μορφή *hachiu* (κήποι γλάστρας).

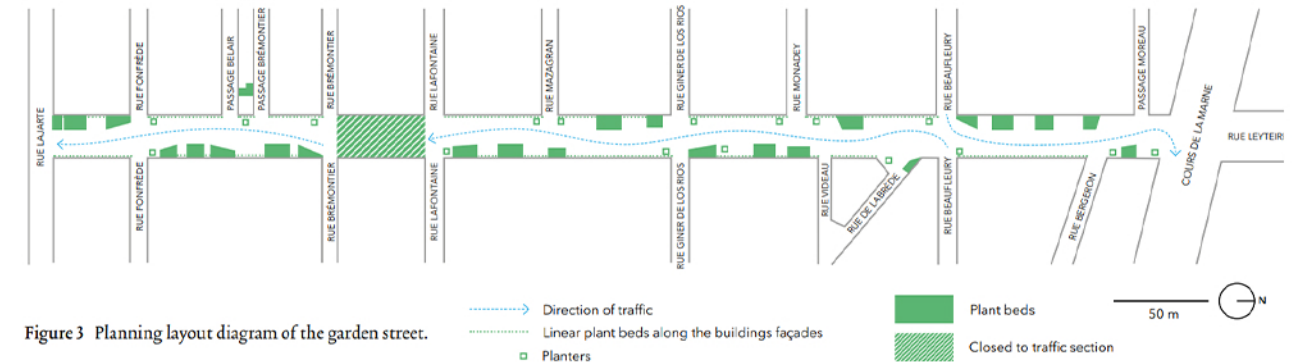


**Εικόνα 9:** Η τοποθεσία της οδού Kleber στην πόλη του Μπορντώ [τροποποιημένη]

Βρίσκεται σε μια πυκνοδομημένη περιοχή, η οποία αποτελείται κυρίως από μικρά κτίρια με όχι περισσότερους από τρεις ορόφους. Τα οικοδομικά τετράγωνα είναι συχνά τεράστια και όλα είναι ιδιωτικά, καθώς καταλαμβάνονται από γκαράζ, επαγγελματικούς χώρους ή κήπους, με αποτέλεσμα οι δημόσιοι χώροι είναι σπάνιοι. Λόγω της επιθυμίας αλλαγής αυτής της κατάστασης η οδός Κλέβερ προοριζόταν να μετατραπεί σε δημόσιο χώρο, ενταγμένο στο δίκτυο των νέων πεζοδρόμων που αναδιαμορφώνουν την καρδιά του ιστορικού κέντρου της πόλης.

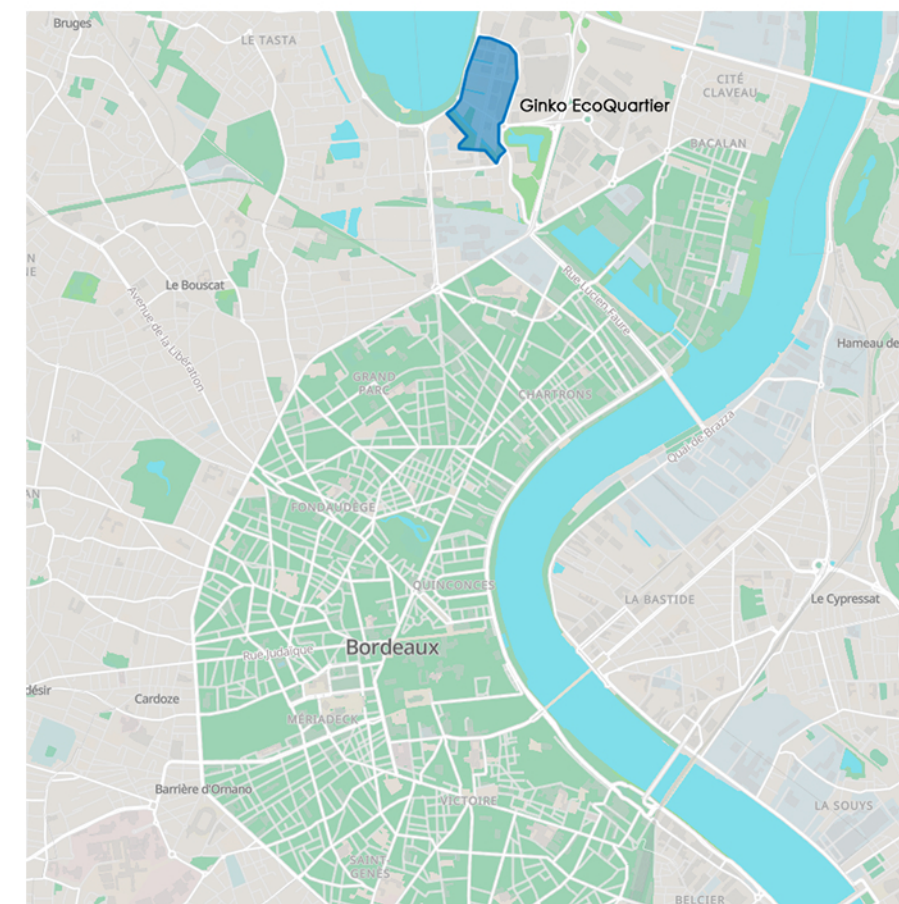
Αυτή η αλλαγή απαιτούσε την πλήρη απομάκρυνση των αυτοκινήτων, αλλά οι τοπικές αρχές έθεσαν ακόμη υψηλότερους στόχους: οι κάτοικοι έπρεπε όχι μόνο να επωφεληθούν από τον δημόσιο χώρο, αλλά και να αποκτήσουν τη δυνατότητα να δημιουργούν και να διαχειρίζονται συλλογικά κοινόχρηστους χώρους πρασίνου, ενισχύοντας έτσι την κοινωνική συνοχή και την περιβαλλοντική ποιότητα της γειτονιάς (Aurélien, 2023). Αυτή η προσέγγιση βασίζεται στην ιδέα ότι οι πολίτες δεν είναι απλοί χρήστες, αλλά ενεργοί συμμετοχοί στη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου.

Αν και αρχικά οι τοπικές αρχές ήταν επιφυλακτικές απέναντι σε τέτοιες πρωτοβουλίες, με τις οποίες οι κάτοικοι αναλάμβαναν αυθόρμητα την ανάπτυξη δημόσιων χώρων, αυτές οι παρεμβάσεις σύντομα αναγνωρίστηκαν ως υποδείγματα «καλής πρακτικής» για την προώθηση της συλλογικής οικειοποίησης και της κοινωνικής συμμετοχής. Μέχρι τότε, η συμμετοχή των πολιτών στον αστικό σχεδιασμό περιοριζόταν κυρίως σε διαδικασίες ενημέρωσης, παροχής γνώμης και συμβουλών, καθώς και σε συζητήσεις και λήψη αποφάσεων.

**Figure 3** Planning layout diagram of the garden street.**Εικόνα 10:** Το προτεινόμενο σχέδιο για την αναμόρφωση της οδού Kleber

### II.2.II.viii Το EcoQuartier Ginko

Η οικολογική συνοικία Ginko βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Μπορντώ, στην ευρύτερη περιοχή του σύγχρονου «θαλάσσιου Μπορντώ» (Bordeaux maritime). Στο παρελθόν, η συγκεκριμένη ζώνη χαρακτηριζόταν από έντονη επιρρέπεια σε πλημμυρικά φαινόμενα, γεγονός που απέτρεπε οποιαδήποτε αστική ανάπτυξη και αποτελούσε εμπόδιο για την οικονομική επέκταση της πόλης προς τα βόρεια. Μεταξύ 1962 και 1966, κατασκευάστηκε μια τεχνητή λίμνη 160 εκταρίων με ελεγχόμενη υδραυλική κλίση, με στόχο την αντιπλημμυρική προστασία της περιοχής και την απόδοσή της σε κατοικήσιμες και αναπτυξιακές χρήσεις. Η περιοχή αυτή είναι σήμερα γνωστή ως Bordeaux-Lac (Chloe, 2021).

**Εικόνα 11:** Η τοποθεσία της οικολογικής συνοικίας Ginko [τροποποιημένη]



Η πόλη και η ευρύτερη αστική κοινότητα του Μπορντώ (Communauté Urbaine de Bordeaux – CUB, σήμερα Bordeaux Métropole) ενσωμάτωσαν τη δημιουργία νέων, βιώσιμων γειτονιών στους στρατηγικούς σχεδιασμούς αστικής ανάπτυξης, όπως αποτυπώνονται σε οραματικά σχέδια (όπως το σχέδιο «Μπορντώ 2030»). Η περιοχή Bordeaux-Lac προσδιορίστηκε ως περιοχή-κλειδί για την υλοποίηση μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεων αυτού του χαρακτήρα, αποτελώντας πρότυπο περιβαλλοντικά υπεύθυνης και κοινωνικά ενταγμένης ανάπτυξης (Chloe, 2021). Στο πλαίσιο αυτό, το 2006, η εταιρεία Bouygues Immobilier, σε συνεργασία με τους φορείς κοινωνικής στέγασης Aquitanis και Mésolia Habitat,<sup>14</sup> επιλέχθηκε να αναπτύξει την περιοχή Bordeaux-Lac, η οποία μετεξελίχθηκε στην οικολογική συνοικία Ginko.

Σε αντίθεση με ορισμένες προκαταλήψεις που συνδέουν τη βιώσιμη ανάπτυξη με απώλεια ανέσεων, το εγχείρημα της Ginko χαρακτηρίζεται από σταθερό προσανατολισμό προς την ποιότητα ζωής. Η δημιουργία μιας οικολογικής συνοικίας δεν περιορίζεται σε μια απλή αριθμητική προσέγγιση της περιβαλλοντικής υπεροχής. Η ποιότητα της καθημερινής χρήσης των χώρων, η πολυμορφία των λειτουργιών και η ενσωμάτωση κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων συνιστούν θεμελιώδεις όρους για την επιτυχία και τη βιωσιμότητα του εγχειρήματος. [2]

Η ανάπτυξη της οικολογικής συνοικίας Ginko στο Bordeaux-Lac βασίστηκε σε μια σειρά από στρατηγικές παρεμβάσεις που ξεκίνησαν το 2008, με την επέκταση της γραμμής του τραμ, θέτοντας τα θεμέλια για τη δημιουργία ενός σύγχρονου βιώσιμου αστικού ιστού. Το 2009, τα σχέδια και οι στόχοι του έργου αναγνωρίστηκαν στο πλαίσιο του εθνικού διαγωνισμού Eco-Quartier Projects, (ο οποίος διοργανώθηκε από το γαλλικό κράτος για την προώθηση και αναγνώριση καινοτόμων, βιώσιμων αστικών παρεμβάσεων) επιβεβαιώνοντας την καινοτόμο προσέγγισή του. Η υλοποίηση του πρώτου σταδίου ξεκίνησε το 2010 με την κατασκευή βασικών υποδομών, οι οποίες ολοκληρώθηκαν το 2012, χρονιά κατά την οποία τέθηκε σε λειτουργία το λεβητοστάσιο βιομάζας και εγκαταστάθηκε η έδρα του φορέα κοινωνικής στέγασης Aquitanis. Παράλληλα, εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι κάτοικοι τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους. Το 2013 συνεχίστηκαν οι αφίσες νέων κατοίκων, τις οποίες διευκόλυνε η επέκταση της γραμμής C του τραμ, το ίδιο έτος, συνδέοντας τη συνοικία με το κέντρο του Μπορντώ [3] και τέθηκε σε λειτουργία το σχολικό συγκρότημα Vaclav Havel. Το 2014 η συνοικία έλαβε επίσημα τον τίτλο EcoQuartier από το Υπουργείο Στέγασης, επιβεβαιώνοντας τον χαρακτήρα της ως πρότυπο βιώσιμου αστικού σχεδιασμού. Παράλληλα Τελικά, το 2020, ολοκληρώθηκε η πλήρης οικιστική ανάπτυξη, σηματοδοτώντας την επιτυχή ολοκλήρωση του έργου (Chloe, 2021).



Εικόνα 12: το δημοτικό σχολείο Vaclav Havel.

<sup>14</sup> Στην ομάδα έργου περιελάμβανονταν και οι πολεοδόμοι Christian Devillers & Associés, το αρχιτεκτονικό γραφείο Brochet-Lajus-Pueyo και οι αρχιτέκτονες τοπίου Signes, με στόχο την ολιστική ανάπτυξη μιας περιοχής που θα συνδύαζε κατοικίες, εμπορικούς και ψυχαγωγικούς χώρους, δίνοντας έμφαση στη βιωσιμότητα και την κοινότητα.

[2] <https://ecoquartier-ginko.fr/lhistoire-ecoquartier-ginko/>

[3] <https://www.bouygues-immobilier-corporate.com/newsroom/bouygues-immobilier-recompense-pour-le-futur-eco-quartier-ginko-bordeaux-lors-de-la-1ere>

## II.2.II.ix Δίκτυο Αμπελώνων

Η αποκατάσταση υποβαθμισμένων φυσικών περιοχών και εγκαταλελειμμένων τοπίων μπορούν να επιτευχθούν μέσω της εφαρμογής πράσινων υποδομών (GIs), όπως προτείνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013). Οι πράσινες υποδομές εντάσσονται στο ευρύτερο πλαίσιο των λύσεων που βασίζονται στη φύση (nature-based solutions), με βασικά χαρακτηριστικά την πολυλειτουργικότητα, την προστασία και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και των οικοτόπων (Andreucci et al., 2019). Στο πλαίσιο αυτό, η αξιολόγηση των οικοσυστημικών υπηρεσιών καθίσταται κρίσιμη για τον αποτελεσματικό σχεδιασμό των πράσινων υποδομών. Η ενσωμάτωση των πράσινων υποδομών και των οικοσυστημικών υπηρεσιών στις διαδικασίες χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού αποτελεί αναδυόμενο πεδίο πρακτικής και έρευνας, το οποίο, ωστόσο, δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί συστηματικά και σε ευρεία κλίμακα (Fernández de Manuel et al., 2021).

Δεν υφίσταται ένας καθολικά αποδεκτός ορισμός για τις οικοσυστημικές υπηρεσίες (ESs), καθώς η έννοια παραμένει εννοιολογικά πολυσήμαντη και υπό εξέλιξη. Οι Fisher et al. (2009) εντόπισαν τρεις βασικές, αλλά διακριτές προσεγγίσεις στον ορισμό των ESs: (i) Οι συνθήκες και διεργασίες μέσω των οποίων τα οικοσυστήματα υποστηρίζουν τη ζωή και την ευημερία των ανθρώπων, (ii) Τα οφέλη που προκύπτουν για τον άνθρωπο μέσω της πρόσβασης στις λειτουργίες των οικοσυστημάτων και (iii) Τα οικολογικά συστατικά ή χαρακτηριστικά που είναι ικανά να προσφέρουν αυτά τα οφέλη. Οι διαφορετικές αυτές προσεγγίσεις αντανakλούν την πολυδιάστατη φύση της έννοιας και υπογραμμίζουν την ανάγκη για σαφήνεια όταν οι οικοσυστημικές υπηρεσίες αξιοποιούνται ως εργαλείο σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων.

Σύμφωνα με την Κοινή Διεθνή Ταξινόμηση των Οικοσυστημικών Υπηρεσιών (Common International Classification of Ecosystem Services – CICES) που προτάθηκε από τους Haines-Young και Potschin (2018), οι οικοσυστημικές υπηρεσίες κατατάσσονται σε τρεις βασικές κατηγορίες. Πρώτον, οι υπηρεσίες παροχής (provisioning services), οι οποίες περιλαμβάνουν όλες τις θρεπτικές, μη θρεπτικές υλικές και ενεργειακές εκροές των ζωντανών συστημάτων, καθώς και τις αβιοτικές ροές. Δεύτερον, οι ρυθμιστικές και συντηρητικές υπηρεσίες (regulation and maintenance), οι οποίες περιγράφουν τους τρόπους με τους οποίους οι ζωντανοί οργανισμοί ρυθμίζουν ή μετριάζουν περιβαλλοντικές συνθήκες. Τρίτον, οι πολιτισμικές υπηρεσίες (cultural services), που αφορούν τις μη υλικές συνεισφορές των οικοσυστημάτων στην ανθρώπινη ευημερία, όπως είναι η αισθητική αξία, η ψυχική υγεία και οι πολιτισμικές ταυτότητες.

Code	Description	Benefit/cost	Direction of preference	Type of ES associated (CICES)	Evaluation index	Variables involved	Units of measurement
CR1	Access to GI for resident people	Benefit	Positive	Cultural and environmental	Accessibility	Population in GI-close buffers, distance	Number of residents, km
CR2	Access to wetlands for GI users	Benefit	Positive	Environmental	Accessibility	Wetland surface area in close buffers, distance	Hectare (Ha), km
CR3	Access to public buildings for GI users	Benefit	Positive	Cultural	Accessibility	Public buildings in close buffers, distance	Number of buildings, km
CR4	Carbon sequestration in the short run	Benefit	Positive	Regulatory	CO <sub>2</sub> processed by young plants	Length, inter-distance, time, mass	Tons, hectare, year
CR5	Carbon sequestration in the long run	Benefit	Positive	Regulatory	CO <sub>2</sub> processed by mature plants	Length, inter-distance, time, mass	Tons, hectare, year
CR6	Cost of construction	Cost	Negative	-	Cost of plants, materials and services for GI building	Surface area, price	Square meter, Euro per square meter, Euro
CR7	Cost of management	Cost	Negative	-	Cost of materials and services for GI refurbishing	Surface area, price, time	Square meter, Euro per square meter, Euro, year

ES, ecosystem service; GI, green infrastructure; CICES, common international classification of ecosystem services.

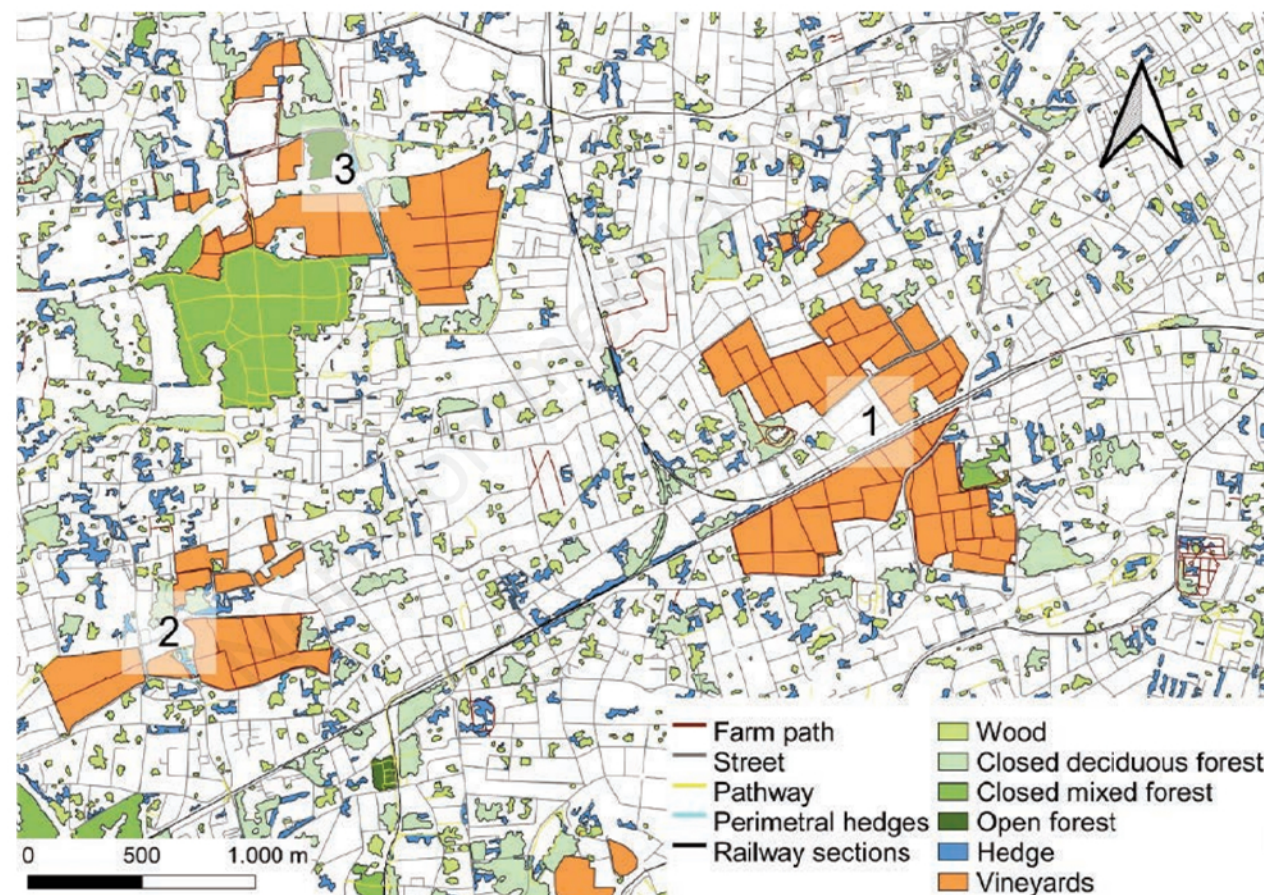
**Πίνακας 2:** Τα 7 κριτήρια βάση των οποίων πραγματοποιήθηκε η αξιολόγηση κάθε προτεινόμενης διαδρομής.



Κεντρικός στόχος είναι η ανάπτυξη πράσινων διαδρομών που θα συνδέουν αμπελουργικές περιοχές, προσφέροντας παράλληλα οικολογικά και κοινωνικά οφέλη. Για την αξιολόγηση των βέλτιστων επιλογών σχεδιασμού, εφαρμόστηκε η μέθοδος πολυκριτηριακής ανάλυσης (Multi-Criteria Analysis, MCA), η οποία συνεκτιμά τόσο τα οφέλη όσο και το κόστος των υποψήφιων παρεμβάσεων. Τα οφέλη περιλαμβάνουν πολιτιστικές και ρυθμιστικές οικοσυστημικές υπηρεσίες, όπως η προσβασιμότητα σε χώρους πρασίνου, υγροτόπους και δημόσια κτίρια, καθώς και η ικανότητα δέσμευσης άνθρακα. Αντιστοίχως, το κόστος συνδέεται με τα υλικά, τις υπηρεσίες και τις απαιτήσεις κατασκευής και συντήρησης κάθε πράσινου διαδρόμου (Giovanna et al., 2023).

Στο πλαίσιο της μελέτης, προτάθηκαν τρεις εναλλακτικές διαδρομές πράσινων μονοπατιών, οι οποίες συνδέουν τους βασικούς αστικούς αμπελώνες και διαφοροποιούνται ως προς το μήκος, την κατεύθυνση και τα περιβαλλοντικά τους χαρακτηριστικά. Η αξιολόγηση αυτών των διαδρομών βασίστηκε σε επτά κριτήρια —πέντε σχετιζόμενα με τα αναμενόμενα οφέλη και δύο με το κόστος κατασκευής και συντήρησης— τα οποία κανονικοποιήθηκαν και σταθμίστηκαν σύμφωνα με τις προτεραιότητες τεσσάρων διαφορετικών ομάδων ενδιαφερομένων: του δημάρχου, των περιβαλλοντολόγων, των χρηστών της πόλης και των κατοίκων. Κάθε ομάδα προσέδιδε διαφορετική σημασία στα επιμέρους κριτήρια, αντανακλώντας τις διαφορετικές αξίες και επιδιώξεις τους.

Η εφαρμοζόμενη μέθοδος ανέδειξε τη σημασία της συνεκτίμησης τόσο των θετικών (οφέλη) όσο και των αρνητικών (κόστη) πτυχών στον σχεδιασμό πράσινων υποδομών, καθώς και την ανάγκη ουσιαστικής συμμετοχής των ενδιαφερομένων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Το προτεινόμενο μοντέλο εμφάνισε υψηλό βαθμό προσαρμοστικότητας και ενδεχομένως να εφαρμοστεί και σε άλλες αστικές ή αγροτικές περιοχές όπου εξετάζεται η υλοποίηση πράσινων παρεμβάσεων (Giovanna et al., 2023).

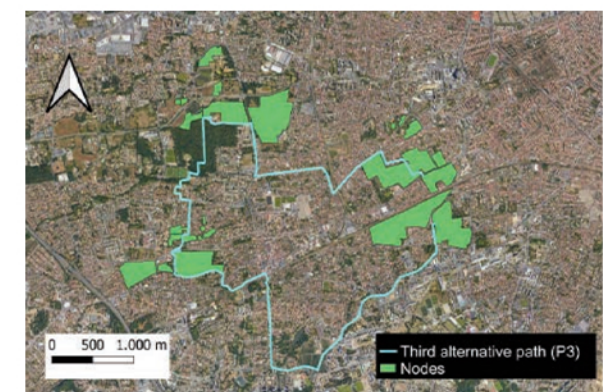
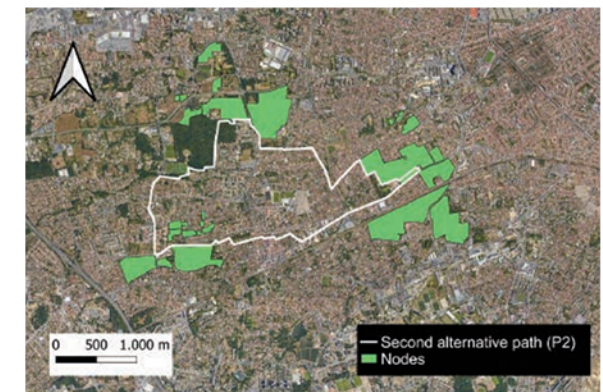
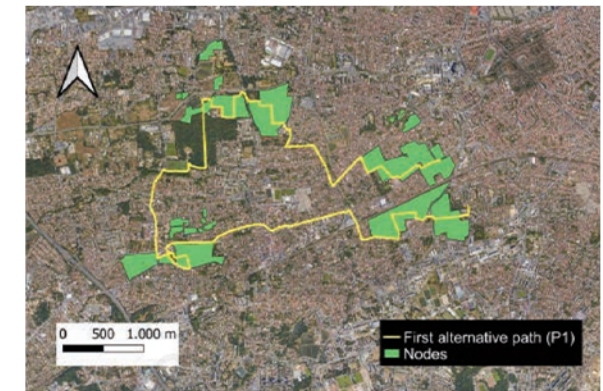


Εικόνα 13: Οι τρεις περιοχές αμπελοκαλλιέργειας και οι χρήσεις γης στο άμεσο περιβάλλον τους.

Η διαδρομή αξιοποιεί έναν υφιστάμενο ποδηλατόδρομο, ο οποίος προβλέπεται να αποσυναρμολογηθεί και να αναβαθμιστεί. Το νέο μοντέλο οικολογικών διαδρόμων θα περιλαμβάνει ποδηλατόδρομους και πεζόδρομους διαχωρισμένους από φυτοτεχνικές παρεμβάσεις κατά μήκος των πλευρών τους —συγκεκριμένα, σειρά από φράχτες και δεντροστοιχίες. Η επιλογή των δέντρων βασίζεται σε κριτήρια περιβαλλοντικής απόδοσης: πρόκειται για είδη σκληρής ξυλείας, με υψηλή ικανότητα απορρόφησης διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ατμοσφαιρικών ρύπων, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου. Τα επιλεγμένα είδη<sup>15</sup> εμφανίζουν μεσαία έως εξαιρετική ικανότητα απορρόφησης αερίων ρύπων και σωματιδίων. Επίσης, δεν είναι ξενικά ούτε χωροκατακτητικά, γεγονός που εξασφαλίζει τη συμβατότητά τους με το τοπικό οικοσύστημα (Caillon & Llanoué, 2016).

Οι προτεινόμενες πράσινες διαδρομές επιλέχθηκαν με στόχο τη λειτουργικότητα, τη βιωσιμότητα και την προσβασιμότητα. Είναι ήδη κατάλληλα σηματοδοτημένες με περιβαλλοντικά φιλικές πινακίδες και διαμορφωμένες ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμες σε εξωτερικούς επισκέπτες, όπως τουρίστες, οι οποίοι θα έχουν τη δυνατότητα να σταματούν κατά μήκος της διαδρομής και να επισκέπτονται οινοποιεία και κελλάρια. Τα σημεία εκκίνησης και τερματισμού της διαδρομής συνδέονται με το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, μέσω στάσεων λεωφορείων, διασφαλίζοντας την απρόσκοπτη σύνδεση με το κέντρο της πόλης.

Η Διαδρομή 1 αναδείχθηκε ως η προτιμώμενη επιλογή για τις τρεις από τις τέσσερις κατηγορίες ενδιαφερομένων, ενώ η Διαδρομή 3 αποτέλεσε την προτίμηση των χρηστών της πόλης. Η τελική απόφαση εξαρτάται από την πολιτική βούληση της διοίκησης και της τοπικής κοινωνίας.



Εικόνες 14α-14β-14γ: Οι τρεις προτεινόμενες διαδρομές

Alternatives	CR1 (1/km <sup>2</sup> )	CR2 (Ha/km <sup>2</sup> )	CR3 (1/km <sup>2</sup> )	CR4 (t/Ha/y CO <sub>2</sub> )	CR5 (t/Ha/y CO <sub>2</sub> )	CR6 (Euro)	CR7 (Euro/y)
P1	11,74689.61	12,879.95	23,236.00	7.80	304.68	453,600.00	15,120.00
P2	11,04933.24	6,145.53	30,580.00	5.73	223.88	333,312.00	11,110.30
P3	1,209,144.58	7,423.82	67,960.00	7.31	285.72	425,376.00	14,179.20

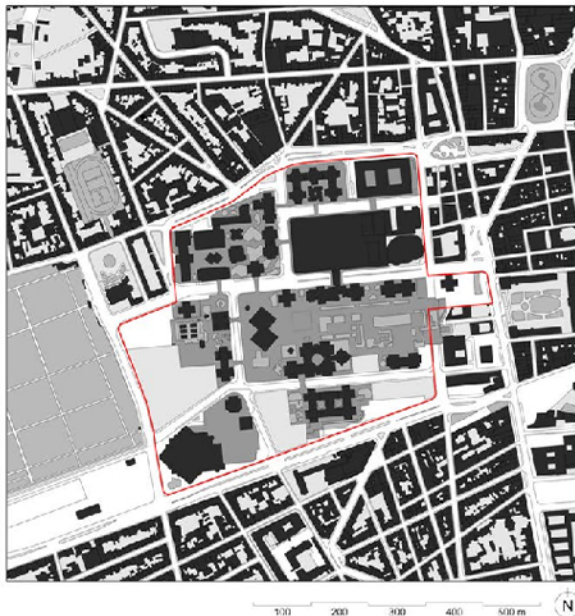
Πίνακας 3: Οι βαθμολογίες των τριών εναλλακτικών διαδρομών

<sup>15</sup> Παρέχεται η λίστα των προτεινόμενων δέντρων: φτελιά (Ulmus minor), κοινή λεύκα (Fraxinus excelsior), φιλόρα (Tilia cordata), τσάμπος (Celtis australis), σφένδαμος (Acer platanoides), σκληθρά (Alnus glutinosa), σημύδα (Betula pendula), βελανιδιά (Quercus Cerris)



## II.2.III Η Σημερινή Κατάσταση

## II.2.III.i Η Περιοχή Meriadec



**Εικόνα 15:** Η περιοχή Meriadec πριν (1930) και μετά (1984) την ανακαίνιση, Εικονογράφηση Louise Jammet, 2021

Η ανακαίνιση ξεκίνησε με τροποποιήσεις των οδών, έντεκα χρόνια αργότερα, το εμπορικό κέντρο της περιοχής τέθηκε σε λειτουργία και, μέχρι το 1984, το σχέδιο ανάπλασης είχε ουσιαστικά ολοκληρωθεί. Ωστόσο, η τελική κατανομή των χρήσεων διαφοροποιήθηκε σημαντικά από τον αρχικό σχεδιασμό. Οι χώροι γραφείων επεκτάθηκαν στους 182.000 m<sup>2</sup> και οι εγκαταστάσεις δημόσιου εξοπλισμού κάλυψαν 58.000 m<sup>2</sup>, υπερβαίνοντας τις αρχικές προβλέψεις. Ο εμπορικός χώρος παρέμεινε εντός των ορίων του σχεδίου, με συνολική επιφάνεια 46.000 m<sup>2</sup>. Αντιθέτως, η οικιστική χρήση περιορίστηκε σημαντικά: κατασκευάστηκαν μόλις 76.000 m<sup>2</sup> κατοικιών, δηλαδή περίπου το ήμισυ του προβλεπόμενου, αντιστοιχώντας σε λίγο πάνω από 500 διαμερίσματα. Η νέα περιοχή δημιούργησε περίπου 7.800 μόνιμες θέσεις εργασίας, εκ των οποίων οι 6.400 αφορούν τον δημόσιο τομέα και τη διοίκηση, ενώ οι υπόλοιπες εντοπίζονται στον ιδιωτικό τομέα (Clout, 1984).

Το σύγχρονο Meriadec χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία των κυβικών και πύργινης μορφής διοικητικών κτιρίων, επενδυμένων με ανακλαστικό γυαλί, κυρίως εκείνα της περιφερειακής νομαρχίας και των γραφείων πολεοδομίας του Μπορντώ, τα οποία είναι ορατά από διάφορα σημεία της πόλης. Η αρχιτεκτονική αυτών των κατασκευών δημιουργεί ένα σκηνικό έντονης δυσαρμονίας σε σχέση με τον καθεδρικό ναό και τα ιστορικά κτίσματα της περιοχής, ενώ ταυτόχρονα υπερκαλύπτει την κλίμακα των γειτονικών κατοικιών του 19ου αιώνα. Το νέο δημόσιο πάρκο, το οποίο εκτείνεται κατά μήκος μιας σημαντικής διαδρομής και καταλήγει στον καθεδρικό ναό, το δημαρχείο και το επαρχιακό μουσείο, περιλαμβάνει μεγάλες πισίνες, παιδική χαρά και διαμορφωμένες φυτεύσεις. Παρότι παραμένει ανοικτό στο κοινό και συνιστά μια πολύτιμη προσθήκη στον δημόσιο χώρο, το μέγεθος και ο άδειος χαρακτήρας του χώρου μπορούν να προκαλέσουν αίσθηση απειλής ή αποξένωσης, ιδίως κατά τις νυχτερινές ώρες.



**Εικόνα 16:** Αεροφωτογραφία της συνοικίας Meriadec, με τους κήπους Jardins de Gambetta, Ιούλιος 1985



**Εικόνα 17:** Η συνοικία Meriadec (με προσανατολισμό προς τα δυτικοανατολικά), Σεπτέμβριος 2009

## II.2.III.ii Οι Περιοχές Saint-Pierre και Tour de Gassies

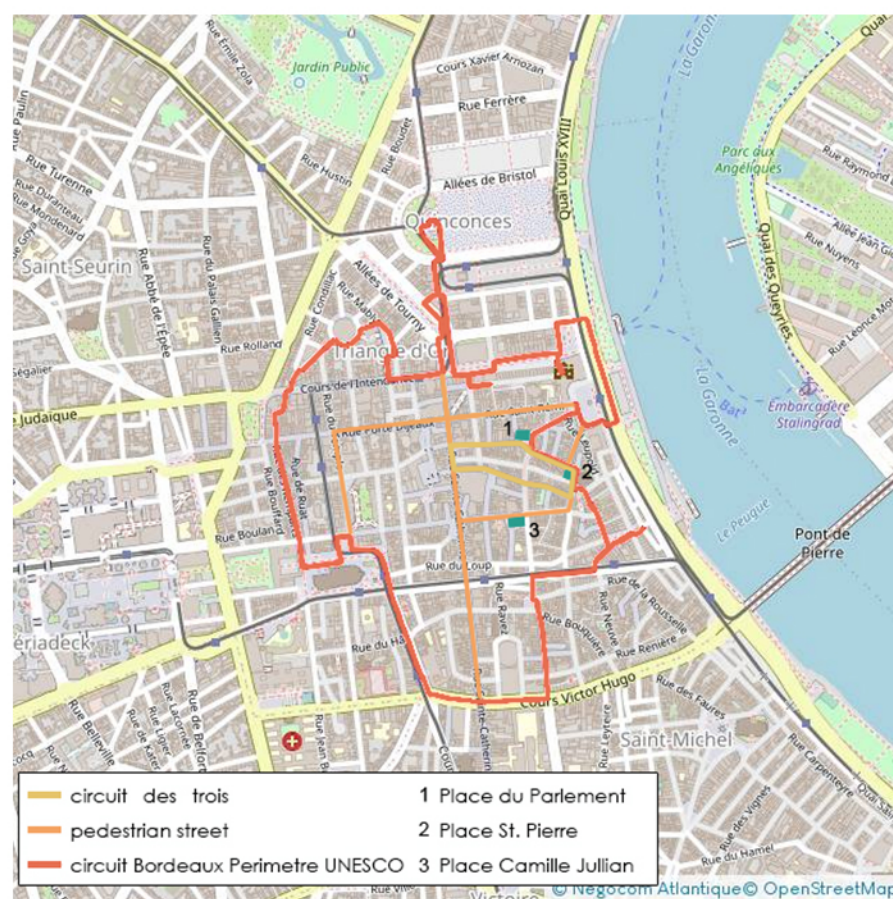
Η θεσμοθέτηση του Διατηρητέου Τομέα συνέβαλε καθοριστικά στην εν μέρει αναζωογόνηση ορισμένων από τις περισσότερο υποβαθμισμένες ιστορικές συνοικίες του Μπορντώ. Αν και οι επιδιωκόμενοι στόχοι του αστικού σχεδιασμού δεν επιτεύχθηκαν πλήρως, η αποκατάσταση της πολιτιστικής κληρονομιάς σημείωσε σημαντική πρόοδο σε αρκετές περιοχές, οδηγώντας στην επανένταξή τους στον ενεργό αστικό ιστό και στην αναβάθμιση της λειτουργικότητάς τους ως βιώσιμων χώρων κατοίκησης (Genty, 1996). Επιπλέον, οι βασικοί στόχοι του σχεδίου αποκατάστασης είχαν υλοποιηθεί, ως την άνοιξη του 1984, στο ανατολικό τμήμα της περιοχής Tour de Gassies: τα κτίρια που είχαν προβλεφθεί προς κατεδάφιση είχαν απομακρυνθεί και ο δημόσιος χώρος είχε αναπλαστεί και ασφαλτοστρωθεί. Ωστόσο, παρά τη θεσμική και υλική πρόοδο των παρεμβάσεων, η περιοχή παρέμεινε απομονωμένη από τους κύριους εμπορικούς άξονες του ιστορικού κέντρου και απέτυχε να προσελκύσει επενδυτές ή επιχειρηματίες που θα ήταν πρόθυμοι να εγκαταστήσουν καταστήματα ή χώρους εστίασης, περιορίζοντας έτσι τη δυναμική της εμπορικής και κοινωνικής της αναζωογόνησης (Clout, 1984).

Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Μπορντώ (Chamber of Commerce and Industry – CCI Bordeaux Gironde) ανέλαβε κεντρικό ρόλο στην προώθηση νέων εμπορικών δραστηριοτήτων εντός του προστατευόμενου τομέα, με κύριο στόχο την ανάσχεση της οικονομικής παρακμής που αντιμετώπιζαν οι παλιές γειτονίες του ιστορικού κέντρου. Ωστόσο, το CCI κατέστησε σύντομα σαφές ότι προσανατολιζόταν στην Place du Parlement, στο βόρειο άκρο της προστατευόμενης περιοχής, την οποία θεωρούσε ως το σημείο με τη μεγαλύτερη δυναμική για εμπορική αναζωογόνηση. Αντιθέτως, η Tour de Gassies, λόγω της γεωγραφικής της απομόνωσης και της χαμηλής εμπορικής ελκυστικότητας, αντιμετωπιζόταν με λιγότερη προτεραιότητα.

Ως συμβιβαστική λύση μεταξύ της ανάγκης ενίσχυσης της Tour de Gassies και της προτεραιοποίησης της Place du Parlement, διαμορφώθηκε το εμπορικό σχέδιο circuit des trois places — ένα κυκλικό δίκτυο πεζοδρόμησης που συνδέει τρεις κομβικές πλατείες του ιστορικού κέντρου: την Place du Parlement, την Place Saint-Pierre (γεινιάζουσα με την Tour de Gassies) και την Place Camille Jullian. Μεγάλο μέρος της διαδρομής εντάχθηκε στο περιμετρικό δίκτυο του Μπορντώ, συνολικής έκτασης 1.810 εκταρίων, το οποίο έχει αναγνωριστεί ως Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς από την UNESCO, από τα μέσα της δεκαετίας του 2010.

[4] <https://www.guide-bordeaux-gironde.com/fr/tourisme/decouvrir/itineraires-randonnees/bordeaux-61/circuit-bordeaux-perimetre-unesco-518.html>





**Εικόνα 18:** Το δίκτυο *circuit des trois places* (κίτρινη διαδρομή), πεζοδρομημένες περιοχές (πορτοκαλί διαδρομή) και το αναγνωρισμένο δίκτυο από την UNESCO (κόκκινη διαδρομή). [τροποποιημένη]

Το σχέδιο προέβλεπε τη μετατροπή ολόκληρης της διαδρομής σε πεζοδρομημένη ζώνη, επιδιώκοντας την ενίσχυση της εμπορικής και κοινωνικής ζωής στις επιμέρους περιοχές και την έμμεση υποστήριξη της απομονωμένης Tour de Gassies. Ωστόσο, σύμφωνα με αναλυτική μελέτη της δομικής κατάστασης των κτιρίων γύρω από την Place du Parlement, κρίθηκε μη βιώσιμη η εγκατάσταση εργαστηρίων. Το σχέδιο, επομένως, προσανατολίστηκε στη δημιουργία μικτού τύπου εμπορικής δραστηριότητας, επικεντρωμένης σε εστιατόρια, καφέ, βιβλιοπωλεία, γκαλερί τέχνης και καταστήματα ειδών αναψυχής (Clout, 1984).

Για την υποστήριξη της εμπορικής αναζωογόνησης του προστατευόμενου τομέα, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Μπορντώ (CCI Bordeaux Gironde) υλοποίησε ένα πρόγραμμα μίσθωσης διάρκειας εννέα ετών, το οποίο αφορούσε 28 ακίνητα, προσφερόμενα με επιδοτούμενους όρους υπό την προϋπόθεση ότι οι ενοικιαστές θα αναλάμβαναν την αποκατάσταση των χώρων. Παρά το αρχικό ενδιαφέρον περισσότερων από 400 δυνητικών μισθωτών, το οποίο συχνά χαρακτηριζόταν από υπερβολικά αισιόδοξες προσδοκίες, μόνο οι μισοί από τους πρώτους 28 ενοικιαστές διατήρησαν τη δραστηριότητά τους για διάστημα άνω των τριών ετών. Αντιθέτως, η «δεύτερη γενιά» επιχειρηματιών που εγκαταστάθηκαν αργότερα αποδείχθηκε πιο σταθερή και βιώσιμη, με αποτέλεσμα η παρουσία και η επιτυχία τους να συμβάλουν ουσιαστικά στη βελτίωση της εικόνας και της δυναμικής των βορείων τμημάτων της παλιάς πόλης.

The Tour de Gassies Area		
	Situation after 1972	After proposed changes
Number of main buildings .....	55	55
Dwelling units .....	209	200
Residential space (m <sup>2</sup> ) .....	11,100	11,500
Commercial space (m <sup>2</sup> ) .....	1,900	3,900
Open Courtyards (m <sup>2</sup> ) .....	621	2,050

**Πίνακας 4:** Σύγκριση χαρακτηριστικών της περιοχής Tour de Gassies πριν-μετά την εφαρμογή του plan permanent.

Παρά τις θετικές εξελίξεις, παραμένουν σημαντικά περιθώρια περαιτέρω παρεμβάσεων. Ωστόσο, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, η χρηματοδότηση για την αποκατάσταση των κτιριακών υποδομών διακόπηκε, γεγονός που ανέκοψε τη δυναμική της αναπτυξιακής διαδικασίας (Genty, 1996).

## II.2.III.iii Τα Αποτελέσματα των Επενδύσεων στους Ανθρώπους

Στη γειτονιά Saint Pierre υλοποιήθηκαν ορισμένες παρεμβάσεις κοινωνικής κατοικίας, ωστόσο, σύμφωνα με εκθέσεις που καταγράφουν την πρόοδο των τριών πρώτων ετών εφαρμογής του προγράμματος OPAH, η εξέλιξη χαρακτηρίστηκε από ιδιαίτερα αργούς ρυθμούς (Communaute Urbaine de Bordeaux, 1984).

Το κόστος αγοράς ή ενοικίασης ανακαινισμένων διαμερισμάτων στην περιοχή γύρω από την Place du Parlement έχει πλέον εξισωθεί με εκείνο των νέων ιδιωτικών κατοικιών αντίστοιχου μεγέθους στο Merladeck. Παρά την ταχεία εγκατάσταση νοικοκυριών μεσαίας τάξης σε τμήματα του παλιού Μπορντώ, η περιοχή εξακολουθεί να παρουσιάζει σημαντική μείωση του μόνιμου οικιστικού πληθυσμού της. Το απόθεμα κατοικιών συρρικνώνεται, καθώς τα κτίρια είτε αλλάζουν χρήση είτε παραμένουν ακατοίκητα, ενώ διαδοχικές απογραφές καταγράφουν ανησυχητική αύξηση στον αριθμό των κενών διαμερισμάτων.

### Changes in population and housing in selected quarters of inner Bordeaux. 1968-82.

	Population	Dwelling units	Empty dwelling units	Population per dwelling
<b>Saint Pierre district</b>				
1968 .....	11,062	5,112	297	2.33
1975 .....	8,000	4,601	727	2.14
1982 .....	6,781	4,623	825	1.87
% change 1968-82 .....	-39	-10	+ 277	-20
<b>Saint Michel district</b>				
1968 .....	15,086	6,833	298	2.35
1975 .....	11,153	6,274	762	2.10
1982 .....	9,522	6,198	1,018	1.90
% change 1968-82 .....	-37	-10	+ 340	-19
<b>Pey Berland district</b>				
1968 .....	10,094	5,027	205	2.12
1975 .....	6,752	4,134	442	1.89
1982 .....	5,995	4,300	662	1.74
% change 1968-82 .....	-40	-15	+ 309	-18
<b>Chartrons district</b>				
1968 .....	10,938	4,790	299	2.50
1975 .....	8,586	4,344	452	2.27
1982 .....	7,591	4,596	860	2.07
% change 1968-82 .....	-30	-4	+ 287	-17
<b>Total Commune of Bordeaux</b>				
1968 .....	266,662	105,071	5,309	2.63
1975 .....	223,131	103,619	9,645	2.38
1982 .....	211,197	111,406	12,966	2.11
% change 1968-82 .....	-12	+ 6	+ 144	-20

**Πίνακας 5:** Αλλαγές του πληθυσμού στις περιοχές του ιστορικού κέντρου του Μπορντώ



Από την άλλη πλευρά, η αποκατάσταση ακινήτων εμπορικής και ιδιωτικής κατοικίας σημείωσε ταχύ ρυθμό. Πολλοί από τους νέους κατοίκους, κυρίως μεσαίας τάξης, ανέλαβαν με ίδια μέσα την ανακαίνιση των οικιών τους, τις οποίες απέκτησαν για δική τους χρήση. Παράλληλα, επενδυτικές εταιρείες προχώρησαν στην αποκατάσταση κτιρίων με σκοπό τη μεταπώληση ή ενοικιάσή τους ως σύγχρονα διαμερίσματα. Ως αποτέλεσμα αυτών των διεργασιών, η ζήτηση για ακίνητα προς αποκατάσταση στην περιοχή εφαρμογής του ΟΡΑΗ υπερέβη σημαντικά την προσφορά ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1980.

Η ιδιωτική και εταιρική δραστηριοποίηση προβλέπεται να ενταθεί περαιτέρω, καθώς έρευνα της περιόδου κατέδειξε ότι περίπου το 40% των ήδη εγκατεστημένων κατοίκων στην περιοχή προέβλεπαν την αποχώρησή τους στο εγγύς μέλλον. Οι λόγοι ποικίλουν: ηλικιωμένοι προσδοκούσαν τη μετακίνησή τους σε γηροκομεία, ενώ νεότεροι κάτοικοι ανέφεραν ως βασικά προβλήματα τον περιορισμένο χώρο και τις ανεπαρκείς υγειονομικές και λειτουργικές υποδομές. Επιπλέον, καταγράφηκαν επιφυλάξεις σχετικά με την κοινωνική εικόνα της περιοχής· ορισμένοι παλαιοί κάτοικοι την αντιλαμβάνονταν ως κακόφημη, ενώ άλλοι εξέφρασαν δυσανεξία για την αυξανόμενη παρουσία μεσαίας τάξης στον εμπορικό και οικιστικό ιστό, καθώς και για τις διαδικασίες εξευγενισμού που ακολούθησαν (Clout, 1984).

#### II.2.III.iv Οι Περιοχές Saint-Michel και the Chartrons

Η περιοχή Les Chartrons χαρακτηρίζεται πλέον ως «οικολογική-δημιουργική θερμοκοιτίδα επιχειρήσεων», γεγονός που έχει ενισχύσει την ελκυστικότητά της για επενδυτές και νέους επαγγελματίες, προκαλώντας παράλληλα έντονη άνοδο στις τιμές των ακινήτων. Ενδεικτικά, ενώ η μέση τιμή πώλησης ανά τετραγωνικό μέτρο στο Μπορντώ διαμορφώνεται στα 3.000 ευρώ, στην περιοχή Les Chartrons μπορεί να φτάσει έως και τα 5.000 ευρώ (Foster, 2014). Οι απότομες αυτές αυξήσεις στις τιμές κατοικιών έχουν ως συνέπεια τον σταδιακό εκτοπισμό των οικογενειών της εργατικής τάξης, οι οποίες κατοικούσαν παραδοσιακά στην περιοχή και πλέον δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στο αυξημένο κόστος στέγασης.

Οι εξαγωγές κρασιού και το εμπόριο με τον τροπικό κόσμο —ιδίως με τις Δυτικές Ινδίες— αποτέλεσαν τους δύο βασικούς πυλώνες της οικονομικής ευημερίας του Μπορντώ κατά την περίοδο της αποικιοκρατικής ακμής. Την εποχή εκείνη, οι εμπορικές δραστηριότητες άρχισαν να μετατοπίζονται από τον περιορισμένο και ασφυκτικά δομημένο αστικό ιστό της παλιάς πόλης προς τις νότιες και παραποτάμιες ζώνες. Η νέα συνοικία των Chartrons διαμορφώθηκε σε πρόσφατα αποξηραμένες ελώδεις εκτάσεις και περιέχει εκτενείς αποθήκες κρασιού, καθώς και επιβλητικές κατοικίες εμπόρων, αντανάκλωντας τον αυξανόμενο πλούτο της εμπορικής ελίτ (Clout, 1984).

Πέρα από το βόρειο άκρο του προστατευόμενου τομέα, η περιοχή Chartrons έχει παρουσιάσει τα τελευταία χρόνια ενδείξεις οικονομικής αναζωογόνησης, ιδιαίτερα στην περιοχή γύρω από την οδό Notre-Dame, όπου έχει σημειωθεί συγκέντρωση παλαιοπωλείων. Το συγκεκριμένο τμήμα της συνοικίας, λόγω της γειννιάσής του με το ιστορικό κέντρο του Μπορντώ και της ύπαρξης αρχιτεκτονικά αξιόλογου κτιριακού αποθέματος, διαθέτει σημαντική προσαρμοστικότητα σε νέες χρήσεις, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τα νέα γήπεδα αθλητισμού που κατασκευάστηκαν στην όχθη του ποταμού για τους νέους του St Michel (Frank, 2014). Αντιθέτως, τα κεντρικά και βόρεια τμήματα του Chartrons εξακολουθούν να κυριαρχούνται από εκτεταμένες, επιμήκεις αποθήκες κρασιού —πολλές από τις οποίες εκτείνονται έως και 400 μέτρα από την προκουαία— οι οποίες έχουν περιέλθει σε λειτουργική αχρηστία μετά τη μετατόπιση της εμπορικής διαχείρισης του κρασιού σε σύγχρονες εγκαταστάσεις σε άλλα τμήματα του λιμανιού.

Τα φθαρμένα κτίρια του 18ου αιώνα που βρίσκονται κατά μήκος των αποβαθρών έχουν εν μέρει επαναχρησιμοποιηθεί, φιλοξενώντας μπαρ, νυχτερινά κέντρα και ένα ευρύ φάσμα εμπορικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, όσο απομακρυνόμαστε από τον ποταμό Garonne, παρατηρείται έντονη και διαρκής συρρίκνωση του αριθμού των κατοίκων, των καταστημάτων, των εργαστηρίων και γενικότερα των τοπικών οικονομικών δραστηριοτήτων — μια τάση που είναι ορατή ήδη από τα μέσα του 20ού αιώνα. Στους καθοριστικούς παράγοντες αυτής της παρακμής περιλαμβάνονται η υψηλή φορολογία γης, η μείωση της τοπικής πελατείας και ο ισχυρός ανταγωνισμός από τα περιφερειακά εμπορικά κέντρα, τα οποία απορροφούν σημαντικό μέρος της οικονομικής δραστηριότητας (Clout, 1984).

Η συνοικία Chartrons δεν συμπεριλήφθηκε στον προστατευόμενο τομέα στο πλαίσιο της πρόσφατης πρωτοβουλίας του Μπορντώ για την αποκατάσταση του ιστορικού αστικού ιστού. Παρ' όλα αυτά, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο έχει τονίσει την ανάγκη για τη μεταφορά επαγγελματιών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το εμπόριο κρασιού στην περιοχή και επιδιώκει να ενθαρρύνει την εγκατάσταση μεγάλων επιχειρήσεων και εταιρειών μεταφορών, μέσω της δημιουργίας γραφείων και εκθεσιακών χώρων κατά μήκος της οδού Notre-Dame. Η στρατηγική αυτή βασίζεται στην ιδέα της επανανακάλυψης του ιστορικού ρόλου της Chartrons, με την προσδοκία ότι θα λειτουργήσει ως καταλύτης για την ανάπτυξη τουριστικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, όπως η δημιουργία εστιατορίων, ξενοδοχείων και άλλων υπηρεσιών, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου οράματος για μια Cité Internationale du vin.

#### II.2.III.v Οι Προκουαίες του Ποταμού Garonne

Το έργο της αναγέννησης του ποταμού υποστηρίχθηκε από ένα ισχυρό πλαίσιο δημόσιας πολιτικής, που έθεσε ως προτεραιότητα τον μακροπρόθεσμο αστικό σχεδιασμό και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτή η προσέγγιση ενσωμάτωσε κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς στόχους, δημιουργώντας ένα πρότυπο για άλλες πόλεις που επιδιώκουν να αναπτύξουν τις παραποτάμιες ζώνες τους. Το Μπορντώ κατάφερε έτσι να επανασυνδέσει τον ποταμό με τον αστικό του ιστό, καθιστώντας τον ποταμό Γκαρόν έναν ζωτικό πυλώνα της αστικής ζωής και ανάπτυξης (Martin-Herrou, 2011).

Η αναγέννηση της παραποτάμιας ζώνης του Μπορντώ στόχευε στη μετατροπή μιας παραμελημένης βιομηχανικής περιοχής σε έναν πολυλειτουργικό, δημόσιο χώρο. Η στρατηγική αυτή περιλάμβανε τη δημιουργία μικτών χρήσεων, όπως κατοικίες, δημόσιοι χώροι, πολιτιστικά κέντρα και χώροι αναψυχής, ενισχύοντας την κοινωνική συνοχή και βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

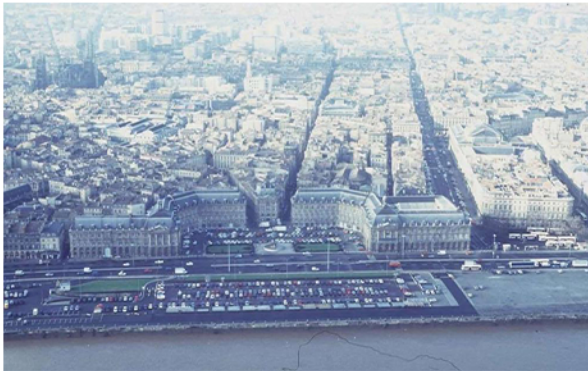
Το έργο επανασύνδεσης στόχευε στην αποκατάσταση της σχέσης μεταξύ της πόλης και του ποταμού Γκαρόν, μέσω της δημιουργίας νέων πεζοδρόμων, πάρκων και γεφυρών. Αυτές οι παρεμβάσεις εξάλειψαν τα φυσικά και ψυχολογικά εμπόδια που διαχωρίζαν τον αστικό ιστό από τον ποταμό, ενισχύοντας την αισθητική και λειτουργική αξία της παραποτάμιας περιοχής.



Εικόνα 19: Quais des Marques (5η ζώνη ανάπτυξης)



Η ανάπλαση περιλάμβανε σημαντικές περιβαλλοντικές παρεμβάσεις, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των υδάτων του Γκαρόν και τη διαχείριση του κινδύνου πλημμυρών. Η δημιουργία πράσινων χώρων, η φύτευση ενδημικών φυτών και η υιοθέτηση βιώσιμων κατασκευαστικών μεθόδων συνέβαλαν στη μείωση της ρύπανσης, την αύξηση της βιοποικιλότητας και τη δημιουργία ενός πιο ανθεκτικού οικοσυστήματος (Martin-Herrou, 2011).



Εικόνα 20: Place de la Bourse, Δεκέμβρης 1993



Εικόνα 21: Place de la Bourse μετά την ανάπλαση

Η επανακατάληψη του ποταμού από την πόλη ενίσχυσε την κοινωνική συνοχή και τη συμμετοχή των κατοίκων. Οι νέοι δημόσιοι χώροι φιλοξενούν πολιτιστικές εκδηλώσεις, φεστιβάλ και καλλιτεχνικές παρεμβάσεις, δημιουργώντας ένα περιβάλλον όπου άνθρωποι από διαφορετικά κοινωνικά υπόβαθρα μπορούν να συναντώνται και να αλληλεπιδρούν.

Η αναγέννηση της παραποτάμιας ζώνης οδήγησε σε σημαντική οικονομική ανάπτυξη, προσελκύοντας νέες επενδύσεις και αυξάνοντας τις αξίες των ακινήτων στην περιοχή. Οι νέοι δημόσιοι χώροι και οι πολιτιστικές εγκαταστάσεις αύξησαν την επισκεψιμότητα, ενίσχυσαν την τοπική επιχειρηματικότητα και τη διεθνή εικόνα της πόλης. Παράλληλα, αυξήθηκαν οι αξίες των ακινήτων στην παραποτάμια περιοχή (Martin-Herrou, 2011).

Η αναμόρφωση αυτών των εκτάσεων οδήγησε στη δημιουργία εμβληματικών δημόσιων χώρων, μουσείων, καφέ και μνημείων, προσδίδοντας στην περιοχή μια νέα αστική ταυτότητα.

Η περίπτωση του Μπορντώ συνδέεται με τη θεωρία της επιχειρηματικής πόλης (entrepreneurial city), όπως αναπτύχθηκε από τον David Harvey (1989), όπου η τοπική διακυβέρνηση δίνει έμφαση στην προσέλκυση επενδύσεων και την προώθηση της καινοτομίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι πόλεις αξιοποιούν εμβληματικά έργα για να υποστηρίξουν την αστική αναγέννηση και να ενισχύσουν το διεθνές τους προφίλ (Jayne, 2006). Η ανάπλαση της περιοχής των αποβάθρων στο Μπορντώ εντάσσεται πλήρως σε αυτή τη λογική, συνδυάζοντας αισθητική αναβάθμιση με στρατηγική τοποθέτηση της πόλης ως πρότυπο βιώσιμου και δυναμικού αστικού κέντρου.

Δύο από τα πιο χαρακτηριστικά εμβληματικά έργα της αστικής ανάπλασης κατά μήκος των αποβάθρων είναι το Miroir d'eau — μια ρηχή δεξαμενή νερού που αντανάκλα το ιστορικό σύμπλεγμα της Place de la Bourse— και το Cité du Vin, ένα αρχιτεκτονικά εντυπωσιακό μουσείο αφιερωμένο στο κρασί. Τα έργα αυτά έχουν προσδώσει στο Μπορντώ νέα αστικά τοπία, ενισχύοντας την πολιτιστική του ταυτότητα και τη διεθνή του ελκυστικότητα. Συνεπώς, συνέβαλαν σημαντικά στην τόνωση του τουρισμού, τομέας ο οποίος έχει εξελιχθεί στον πιο επικερδή κλάδο της τοπικής οικονομίας (Invest In Bordeaux, 2017).

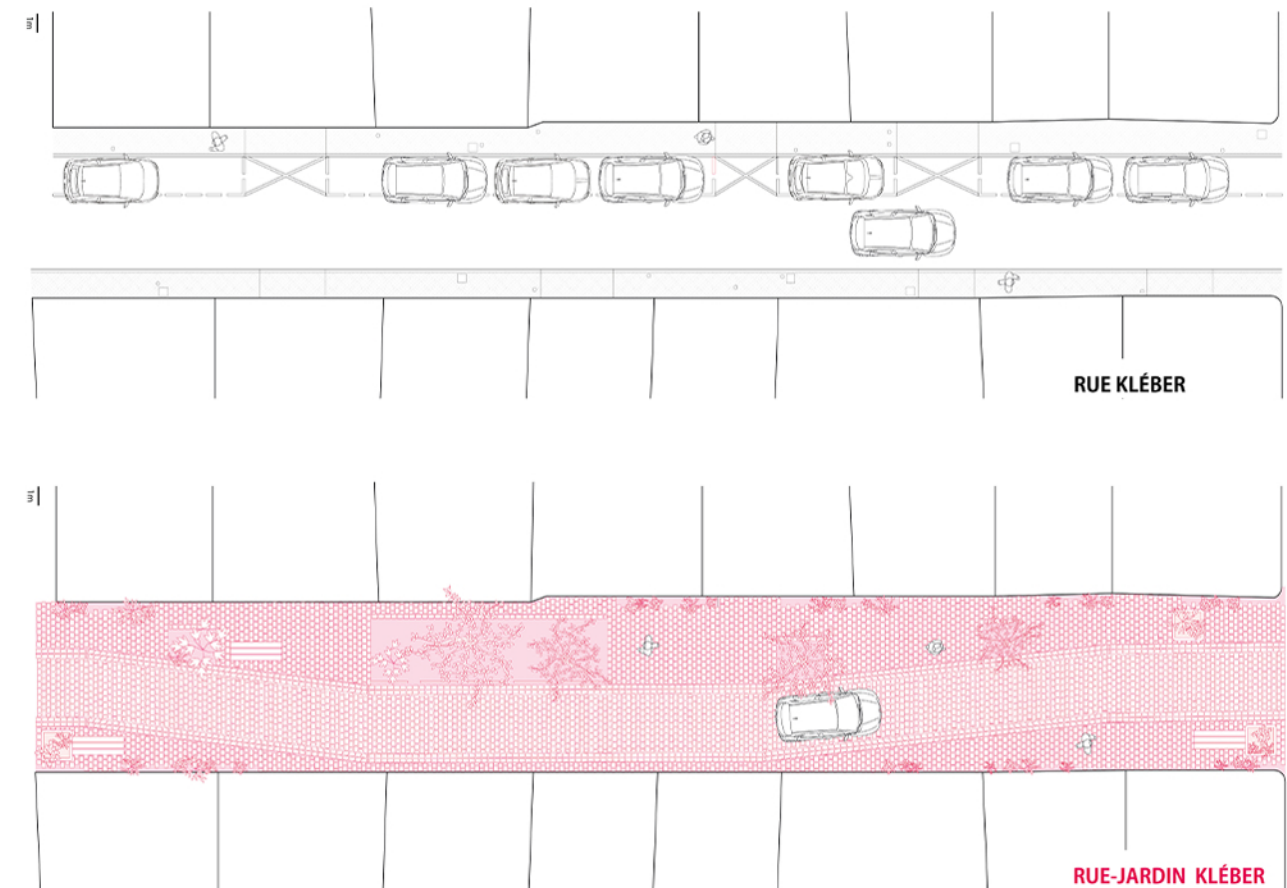
Ένα από τα πιο δαπανηρά, αλλά και καθοριστικά έργα της ανάπλασης υπήρξε η κατασκευή του τραμ. Όπως αναμενόταν, το τραμ όχι μόνο συνέβαλε στον εκσυγχρονισμό των ιστορικών αποβαθρών, αλλά και στη σημαντική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, προσδίδοντας στην περιοχή έναν πιο οικολογικό και βιώσιμο χαρακτήρα (Rodrigues, 2018).

Ο τουρισμός και οι μεταφορές ενισχύθηκαν περαιτέρω με την κατασκευή της Pont Chaban-Delmas, μιας σύγχρονης ανυψωτικής γέφυρας που επιτρέπει τη διέλευση μεγάλων πλοίων και τη δυνατότητα αγκυροβόλησής τους στις αποβάθρες του Μπορντώ. Η γέφυρα εγκαινιάστηκε το 2013, ως το τελικό στάδιο της ευρύτερης στρατηγικής ανάπλασης της περιοχής, και συνέβαλε ουσιαστικά στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας, αποφορτίζοντας την ιστορική Pont de Pierre (Frank, 2014). Παράλληλα, η Pont Chaban-Delmas έχει καταστεί εμβληματικό στοιχείο της αστικής ταυτότητας του βόρειου άκρου των αποβάθρων.

Ωστόσο, η συνολική αναβάθμιση των αποβάθρων και των γύρω περιοχών έχει οδηγήσει, όπως συχνά παρατηρείται σε ανάλογες περιπτώσεις αστικού εξευγενισμού, στην απομάκρυνση κατοίκων με χαμηλότερα εισοδήματα, οι οποίοι δεν είναι πλέον σε θέση να ανταποκριθούν στο αυξανόμενο κόστος στέγασης. Η αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος και η άνοδος της εμπορικής και τουριστικής αξίας της περιοχής συνοδεύτηκαν, έτσι, από κοινωνική εκτόπιση (Rodrigues, 2018).

## II.2.III.vi Η Οδός - Κήπος Kleber

Από τον Οκτώβριο του 2011 έως τον Ιούνιο του 2012, ο δήμος εισήγαγε μια σειρά μηχανισμών για την κινητοποίηση, υποστήριξη και συμμετοχή των κατοίκων στο έργο δημιουργίας κήπων στους δρόμους. Για να ενισχύσει την αίσθηση του «ανήκειν» και να υποστηρίξει τους κατοίκους στη διαμόρφωση των δημόσιων χώρων, ο δήμος προσέλαβε έναν «κηπουρό του δρόμου» για τα τρία πρώτα χρόνια του έργου (Μάρτιος 2014 - Σεπτέμβριος 2016), ο οποίος είχε την ευθύνη για την τακτική παρουσία στην περιοχή και την οργάνωση εβδομαδιαίων εργαστηρίων κηπουρικής (Aurélien, 2023).



Εικόνα 22: Η οδός Kleber πριν και μετά την μετατροπή της σε garden street



Για να ενισχυθεί η οικειοποίηση του δρόμου από τους κατοίκους, η οδός Kléber επανασχεδιάστηκε ως «ζώνη συνάντησης», με στόχο τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας του δημόσιου χώρου. Η ασφαλτος αφαιρέθηκε και αντικαταστάθηκε από κυβόλιθους, προσφέροντας ενιαία επιφάνεια από πρόσοψη σε πρόσοψη. Η κυκλοφορία οχημάτων διατηρήθηκε, αλλά περιορίστηκε μέσω κυματοειδούς διαμόρφωσης, μειώνοντας την ταχύτητα και βελτιώνοντας την ασφάλεια των πεζών. Επιπλέον, δημιουργήθηκαν εναλλασσόμενες ευρύχωρες περιοχές εκατέρωθεν της οδού για στάση, κοινωνική αλληλεπίδραση και φυτεύσεις, ενθαρρύνοντας τη στατική χρήση του δημόσιου χώρου (Aurélien, 2023). Οι εν λόγω τροποποιήσεις αποτυπώνονται με σαφήνεια στην Εικόνα 21.

Όσον αφορά τα γραμμικά παρτέρια κατά μήκος των προσόψεων των κτιρίων και τις γλάστρες, ο δήμος όρισε απλώς έναν κατάλογο εγκεκριμένων φυτών<sup>16</sup> που μπορούν να φυτέψουν οι κάτοικοι-κηπουροί. Αυτή η κηποτεχνική και διακοσμητική βλάστηση προέρχεται από φυτά ήδη υπάρχοντα σε πάρκα και δημόσιους κήπους του Μπορντώ (Aurélien, 2023).



**Εικόνα 23:** Γλάστρες κατά μήκος της πρόσοψης ενός κτηρίου της οδού-κήπου Kleber



**Εικόνα 24:** Φωτογραφία της σημερινής όψης της οδού-κήπου Kleber

Η έρευνα που διεξήχθη σχετικά με την οικειοποίηση του δρόμου από τους κατοίκους αποκαλύπτει τόσο πρακτικές κηπουρικής που είναι συλλογικές, αλλά και εντελώς ατομικιστικές. Ομοίως, τα κίνητρα των κατοίκων μπορεί να πηγάζουν από την επιθυμία να συμβάλουν στη συντήρηση των δρόμων και στην κατασκευή αστικών τοπίων. Ωστόσο, μπορεί επίσης να οδηγούν σε μια ιδιωτική οικειοποίηση των δρόμων, ως προέκταση του οικιακού χώρου.

Η δυνατότητα των κατοίκων να οικειοποιούνται τα αναπτυξιακά έργα που μεταμορφώνουν τον τρόπο χρήσης των δημόσιων χώρων αποτελεί αναμφίβολα προϋπόθεση για την αποδοχή και τη βιωσιμότητά τους.

<sup>16</sup> Για τα παρτέρια φυτών, αυτά περιλαμβάνουν μικρά δέντρα (όπως Cornus kouza, Tilia mongolica και Halesia monticola) και συστάδες βλάστησης (όπως Cornus mas, Hamamelis pallida και Amelanchier arborea). Συνοδεύονται από ένα θαμνώδες στρώμα θάμνων (Eleagnus sp., Pittosporum sp.) και πολυετών φυτών (Cistus purpureus, Salvia sp., Teucrium azureum).

<sup>17</sup> Περιλαμβάνουν τόσο λαχανικά (κολοκυθάκια, ντομάτες, μάραθο, φασόλια κ.λπ.) όσο και καλλωπιστικά φυτά (Calendula officinalis, Hosta sp., Cyclamen sp., Tropaeolum tuberosum, για παράδειγμα).

Οι κάτοικοι-κηπουροί ως επί το πλείστον αποδέχονται εύκολα ότι τα καλλιεργούμενα φυτά μπορούν να μαζευτούν από τους περαστικούς, γεγονός που φέρνει αυτό το είδος κηπουρικής πιο κοντά στις πρακτικές του κινήματος Incroyables Comestibles (τα «απίστευτα φαγώσιμα»), το οποίο στοχεύει σε καλλιέργειες σε δημόσιους χώρους που μπορούν να καταναλωθούν από όλους.<sup>17</sup> Ωστόσο υπήρξαν προβλήματα. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια του χειμώνα του 2015, μια ομάδα κηπουρών που καταλάμβανε ένα από τα παρτέρια του δρόμου έστησε έναν φράχτη γύρω από τον κοινό τους κήπο. Με την πάροδο των εβδομάδων, αυτός ο φράχτης από παλέτες και ξύλινες σανίδες μετατράπηκε σε ένα ουσιαστικό αμυντικό φράγμα που απέκλειε τον χώρο του κήπου. Η ομάδα των κηπουρών δικαιολόγησε τις ενέργειές της με την επιθυμία να προστατεύσει τα φυτά της από τα αυτοκίνητα, τα σκυλιά και γενικότερα την αγένεια (Aurélien, 2023).

Το σχέδιο rue-jardin αποτελεί ένα καινοτόμο πείραμα για την ανάπτυξη δημόσιων χώρων από πολλές απόψεις. Πρώτα απ' όλα, είναι ένα από τα έργα που αμφισβητούν τον ηγεμονικό ρόλο των αυτοκινήτων στους δημόσιους χώρους, προωθώντας μορφές ήπιας κινητικότητας (περπάτημα, ποδήλατο). Ωστόσο, ο κήπος-δρόμος δεν βασίζεται στην πεζοδρόμηση, αλλά στην αναζήτηση του συνδυασμού κυκλοφοριακών και στατικών χρήσεων του δρόμου.

Αξιοποιώντας τις γνώσεις που απέκτησε από αυτό το έργο ο δήμος του Μπορντώ συνεχίζει να μετατρέπει οδούς στο κέντρο της πόλης σε πράσινους διαδρόμους. Στο πλαίσιο αυτής της πρωτοβουλίας, ο δήμος υποστηρίζει ενεργά του κατοίκους προσφέροντας τεχνική υποστήριξη για τη δημιουργία παρτεριών, συμπεριλαμβανομένης της διάνοιξης φυτευτικών χαντακιών και της παροχής χώματος, ενθαρρύνοντας έτσι τη φύτευση και την ενίσχυση του αστικού πρασίνου. [5]

## II.2.III.vii Το EcoQuartier Ginko

Η οικολογική συνοικία Ginko εκτείνεται σε συνολική έκταση 32,6 εκταρίων και περιλαμβάνει περίπου 2.700 κατοικίες, σχεδιασμένες για να φιλοξενήσουν περίπου 7.000 κατοίκους. Το πολεοδομικό σχέδιο προβλέπει μια μεγάλη ποικιλία τυπολογιών κατοικιών, με στόχο την προσέλκυση ευρέως φάσματος πληθυσμού. Ενδεικτικά, περίπου το 40% της συνολικής έκτασης καταλαμβάνεται από χώρους πρασίνου. Η ανάπτυξη της συνοικίας συνοδεύτηκε από την επέκταση της γραμμής C του τραμ προς τα βόρεια, προκειμένου να διασφαλιστεί η σύνδεση της περιοχής με το ευρύτερο μητροπολιτικό δίκτυο μεταφορών. [6]



**Εικόνα 25:** Αεροφωτογραφία της οικολογικής συνοικίας Ginko στο Bordeaux-Lac, 2016, Quentin Salinier

Ως «κήπος της πόλης» αλλά και «πόλη του νερού», η Ginko αξιοποιεί τη γειτνίαση με τη λίμνη του Bordeaux-Lac για να προσφέρει ένα υψηλής ποιότητας φυσικό περιβάλλον. Ο σχεδιασμός της περιοχής εναλλάσσει ιδιωτικούς κήπους, πράσινα δρομάκια, δεντροφυτεμένες λεωφόρους, πλατείες και ένα πάρκο 4,5 εκταρίων που εκτείνεται γύρω από ένα από τα τρία κανάλια αναψυχής. Οι φυτεύσεις βασίζονται αποκλειστικά σε ενδημικά είδη, ενώ το κεντρικό πάρκο της συνοικίας έχει πιστοποιηθεί ως οικολογικός χώρος πρασίνου. (Bouygues Immobilier, 2009).

[5] <https://www.bordeaux-tourism.co.uk/nature/bordeaux-green>

[6] <https://invisiblebordeaux.blogspot.com/2019/07/a-stroll-in-ginko-eco-district.html>



Η οικολογική συνοικία Ginko ενσωματώνει ένα ολοκληρωμένο ενεργειακό σύστημα βασισμένο αποκλειστικά σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Το δίκτυο θερμότητας της περιοχής σχεδιάστηκε ώστε να λειτουργεί κατά 80% με βιομάζα ξύλου —κυρίως από υπολείμματα δασικής εκμετάλλευσης του δάσους Landes— και κατά 20% με ανακυκλωμένα φυτικά έλαια. Η προθέρμανση του ζεστού νερού χρήσης διασφαλίζεται τόσο μέσω του κεντρικού δικτύου θέρμανσης όσο και με τη χρήση ηλιακών θερμοσιφώνων, ενώ φωτοβολταϊκά πάνελ συμβάλλουν στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Περίπου το 90% των κατοικιών φέρει την πιστοποίηση Bâtiment Basse Consommation (Κτίριο Χαμηλής Κατανάλωσης), με κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας που δεν ξεπερνά τις 45 kWh/m²/έτος (Tucci et al., 2023). Από το στάδιο του σχεδιασμού, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Στόχος ήταν η τετραπλή μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> για μια τετραμελής οικογένεια σε σχέση με μια συμβατική κατοικία, μέσω της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων, της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της ενθάρρυνσης της χρήσης δημόσιων συγκοινωνιών και ήπιων μορφών μετακίνησης. Η επέκταση της γραμμής του τραμ το 2013 επέτρεψε τη σύνδεση της συνοικίας με το κέντρο του Μπορντώ σε λιγότερο από 15 λεπτά (Bouygues Immobilier, 2009).

Σε ευρύτερο επίπεδο, το έργο εντάσσεται σε μια συνολική στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης, με στόχο τη δημιουργία ενός κοινωνικά συμπεριληπτικού περιβάλλοντος. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της ενσωμάτωσης διαγενεακών και κοινωνικά διαφοροποιημένων χρήσεων, καθώς και της πρόβλεψης για την κατασκευή άνω του 30% των κατοικιών ως κοινωνική στέγαση. Οι εργασίες ξεκίνησαν το πρώτο εξάμηνο του 2010 και οι πρώτοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν την άνοιξη του 2012 (Bouygues Immobilier, 2009).

Η οικολογική συνοικία Ginko διαθέτει ένα ανεπτυγμένο δίκτυο δημόσιων και ήπιων μεταφορών, το οποίο περιλαμβάνει δύο στάσεις τραμ, τρεις γραμμές λεωφορείων και εκτεταμένο σύστημα ποδηλατοδρόμων, επιτρέποντας την άμεση σύνδεση με το κέντρο του Μπορντώ και μειώνοντας το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της περιοχής. [7]

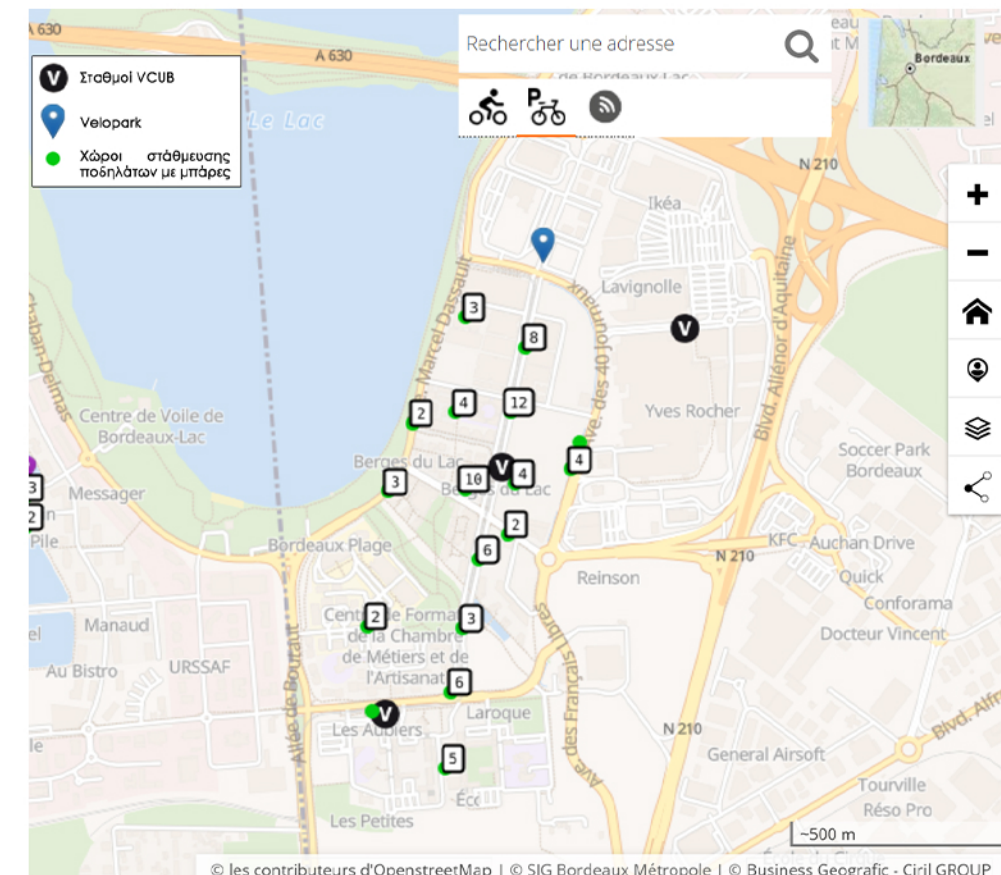
Ειδικότερα, η γραμμή C του τραμ αποτελεί τη βασική ραχοκοκαλιά των δημόσιων μεταφορών της συνοικίας, καθώς η επέκτασή της σχεδιάστηκε ειδικά για να εξυπηρετήσει την αναπτυσσόμενη περιοχή του Bordeaux-Lac. Επιπλέον, το δίκτυο λεωφορείων TBM λειτουργεί συμπληρωματικά, προσφέροντας συνδέσεις τόσο μέσω άμεσων δρομολογίων από τη συνοικία, όσο και μέσω διαδρομών από παρακείμενες περιοχές που δεν καλύπτονται από το τραμ, παρέχοντας εναλλακτικές επιλογές για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.



Εικόνα 26: Η γραμμή C στην κεντρική οδό της οικολογικής συνοικίας Ginko

[7] <https://ecoquartier-ginko.fr/ecoquartier-ginko/>

Σημαντικό ρόλο στις μετακινήσεις εντός της οικολογικής συνοικίας Ginko διαδραματίζει το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, το οποίο υποστηρίζεται κυρίως από την υπηρεσία Le Vélo par TBM (Transports Bordeaux Métropole), που καλύπτει ολόκληρη τη μητροπολιτική περιοχή του Μπορντώ. Το σύστημα αυτό, το οποίο αντικατέστησε το προηγούμενο δίκτυο V3 (με τη σειρά του διάδοχο του αρχικού συστήματος VCub), αποτελεί μια ολοκληρωμένη σειρά υπηρεσιών για ποδηλάτες, προσαρμοσμένες στις ανάγκες των κατοίκων της Μητρόπολης του Μπορντώ. [8]



Εικόνα 27: Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην οικολογική συνοικία Ginko και στην ευρύτερη περιοχή. Οι αριθμοί συμβολίζουν πολλαπλούς χώρους στάθμευσης που βρίσκονται σε εγκύτητα [τροποποιημένη]

Συγκεκριμένα, περιλαμβάνει 2.000 σύγχρονα, βελτιωμένα ποδήλατα, (500 περισσότερα από το προηγούμενο σύστημα) εκ των οποίων τα μισά είναι ηλεκτρικά και διαθέτουν ενσωματωμένη μπαταρία,<sup>18</sup> βελτιώνοντας την προσβασιμότητα και την ευκολία χρήσης σε σχέση με το παρελθόν. Το σύστημα προσφέρει υπηρεσίες 24/7, με περισσότερους από 180 σταθερούς σταθμούς διανομής ενθαρρύνοντας έτσι τη χρήση ποδηλάτου ως βασικού μέσου αστικής μετακίνησης και συμβάλλοντας στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Παράλληλα, το VéloPark αποτελεί μια συμπληρωματική υπηρεσία για τη στάθμευση ιδιωτικών ποδηλάτων, προσφέροντας μια ευρεία ποικιλία επιλογών στάθμευσης. Οι υποδομές του περιλαμβάνουν στέγαστρα με χωρητικότητα από 12 έως 44 θέσεις, εγκαταστάσεις Park-and-Ride και εξειδικευμένους χώρους όπως το ποδηλατικό πάρκο στον σταθμό Saint-Jean με συνολικά 700 θέσεις. Επιπλέον, το δίκτυο περιλαμβάνει μικρότερες, τοπικές εγκαταστάσεις, όπως vélobox και bicycletteries, οι οποίες προσφέρουν ασφάλεια και ευκολία στους χρήστες.

[8] <https://rue89bordeaux.com/2024/04/le-vcub-devient-le-velo-par-tbm-ce-qui-va-changer-pour-les-usagers/>

<sup>18</sup> Τα νέα ηλεκτρικά ποδήλατα διαθέτουν πλέον ενσωματωμένη μπαταρία. Προηγουμένως, οι χρήστες έπρεπε να αποθηκεύουν και να επαναφορτίζουν οι ίδιοι την μπαταρία. Αυτή η παρωχημένη αδυναμία πλέον αντιμετωπίζεται από την TBM.





**Εικόνα 28:** Σταθμοί VCUB στο Μπορντώ

Η συνοικία Ginko διαθέτει επίσης σταθμούς αυτοεξυπηρέτησης και αυτοκινήτων κοινής χρήσης μέσω του δικτύου Clitiz, όπως ο σταθμός Berges du Lac, που ενισχύει περαιτέρω τις βιώσιμες επιλογές μετακίνησης για τους κατοίκους της περιοχής. [9]

Με αυτές τις υποδομές, η συνοικία προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις για βιώσιμη κινητικότητα, συμβάλλοντας ενεργά στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.



**Εικόνα 29:** Το Velopark βόρεια της Οικολογικής Συνοικίας Ginko.

Ωστόσο, έρευνες που διεξήχθησαν στην περιοχή έδειξαν ότι, παρά την ευρεία αναγνώριση των βιώσιμων χαρακτηριστικών της συνοικίας από τους κατοίκους, αναδείχθηκαν επίσης ζητήματα που επηρεάζουν την καθημερινή εμπειρία, όπως ο θόρυβος και η ανεπαρκής διαχείριση απορριμμάτων. [10]

Τέλος, η ένταξη του LGV – Ligne à Grande Vitesse, που συνδέει το Μπορντώ με το Παρίσι σε μόλις δύο ώρες, εντάσσεται στο πλαίσιο του ευρύτερου σχεδίου αστικής ανάπτυξης και αναμένεται να εντείνει περαιτέρω τις διαδικασίες εξευγενισμού σε συγκεκριμένες περιοχές της πόλης. Αν και το σχέδιο αυτό έχει αναμφίβολα ενισχύσει τη γενική ελκυστικότητα του Μπορντώ, τα οφέλη του έχουν κατανεμηθεί άνισα, ευνοώντας κυρίως τα μεσαία και ανώτερα κοινωνικοοικονομικά στρώματα.



**Εικόνα 30:** Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων με μπάρες στο Μπορντώ

[9] <https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/a-velo/me-deplacer-a-velo/offres-velo/velo-par-tbm>

[10] <https://ecoquartier-ginko.fr/contact-et-plan-dacces/>



## II.3 Η Περίπτωση της Τουλόν

Ένα βασικό χαρακτηριστικό των πόλεων της βορειοδυτικής Μεσογείου είναι η ύπαρξη μιας ισχυρής ιδιωτικής οικονομικής βάσης, τόσο στον τομέα της βιομηχανίας όσο και στις τουριστικές υπηρεσίες, η οποία εκτείνεται τόσο εντός των αστικών κέντρων όσο και στην ευρύτερη ενδοχώρα (Pellegrini, 1998). Ως αποτέλεσμα, παρατηρείται υψηλό ποσοστό επαναχρησιμοποίησης κτιριακού αποθέματος και σχετική δυναμική ανάπτυξης στις προαστιακές περιοχές που περιβάλλουν τον κεντρικό ιστό. Οι πόλεις αυτές διακρίνονται επίσης για το σχετικά αποτελεσματικό σύστημα δημόσιων υπηρεσιών — στους τομείς της υγείας, της εκπαίδευσης, της δικαιοσύνης και των μεταφορών — αν και οι λειτουργίες τους επιβαρύνονται σημαντικά από την έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση στο εσωτερικό των πόλεων.

Το συγκεκριμένο παράκτιο αστικό σύστημα βρίσκεται σήμερα σε φάση ανακαίνισης και ανασυγκρότησης, στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας αντιστροφής της εκτεταμένης περιβαλλοντικής υποβάθμισης και επιβολής αυστηρότερου ελέγχου στους οικολογικούς κινδύνους που το απειλούν.

Στο πλαίσιο αυτό, η περίπτωση της Τουλόν παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς, με εξαίρεση τις ανεπτυγμένες τουριστικές υπηρεσίες, ενσωματώνει πολλές από τις παραπάνω τάσεις: ισχυρή στρατιωτική και βιομηχανική παρουσία, έντονη αστικοποίηση, αλλά και πρωτοβουλίες ανασυγκρότησης με έμφαση στη βιωσιμότητα και στη συνεργασία μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.

Η Τουλόν, πόλη της νότιας Γαλλίας στην περιοχή Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA),<sup>19</sup> βρίσκεται στην τουριστική γαλλική Ριβιέρα, ανάμεσα στη Μεσόγειο Θάλασσα και τη νοτιότερη οροσειρά της Προβηγκίας. Είναι η 13η μεγαλύτερη πόλη της Γαλλίας, με πληθυσμό 180.834 κατοίκους, εκ των οποίων το 7.2% είναι αλλοδαποί (2022). Αν και δεν διασχίζεται από ποτάμι, χαρακτηρίζεται από έντονο θαλάσσιο χαρακτήρα χάρις στον κόλπου της Τουλόν, ο οποίος λειτουργεί ως φυσικό λιμάνι. Η πόλη είναι διάσημη για την στρατηγική της σημασία, καθότι φιλοξενεί το μεγαλύτερο στρατιωτικό λιμάνι της Μεσογείου και αποτελεί βάση για το 70% του γαλλικού πολεμικού στόλου, περιλαμβανομένου και του μοναδικού πυρηνοκίνητου αεροπλανοφόρου της χώρας (Artioli, 2013).

Η Τουλόν για την αστική της ανάπτυξη εστίασε στην περιβαλλοντική ανάκαμψη, με την προσπάθεια αντιστροφής της προκληθείσας περιβαλλοντικής υποβάθμισης, και την ενίσχυση του αστικού πρασίνου.

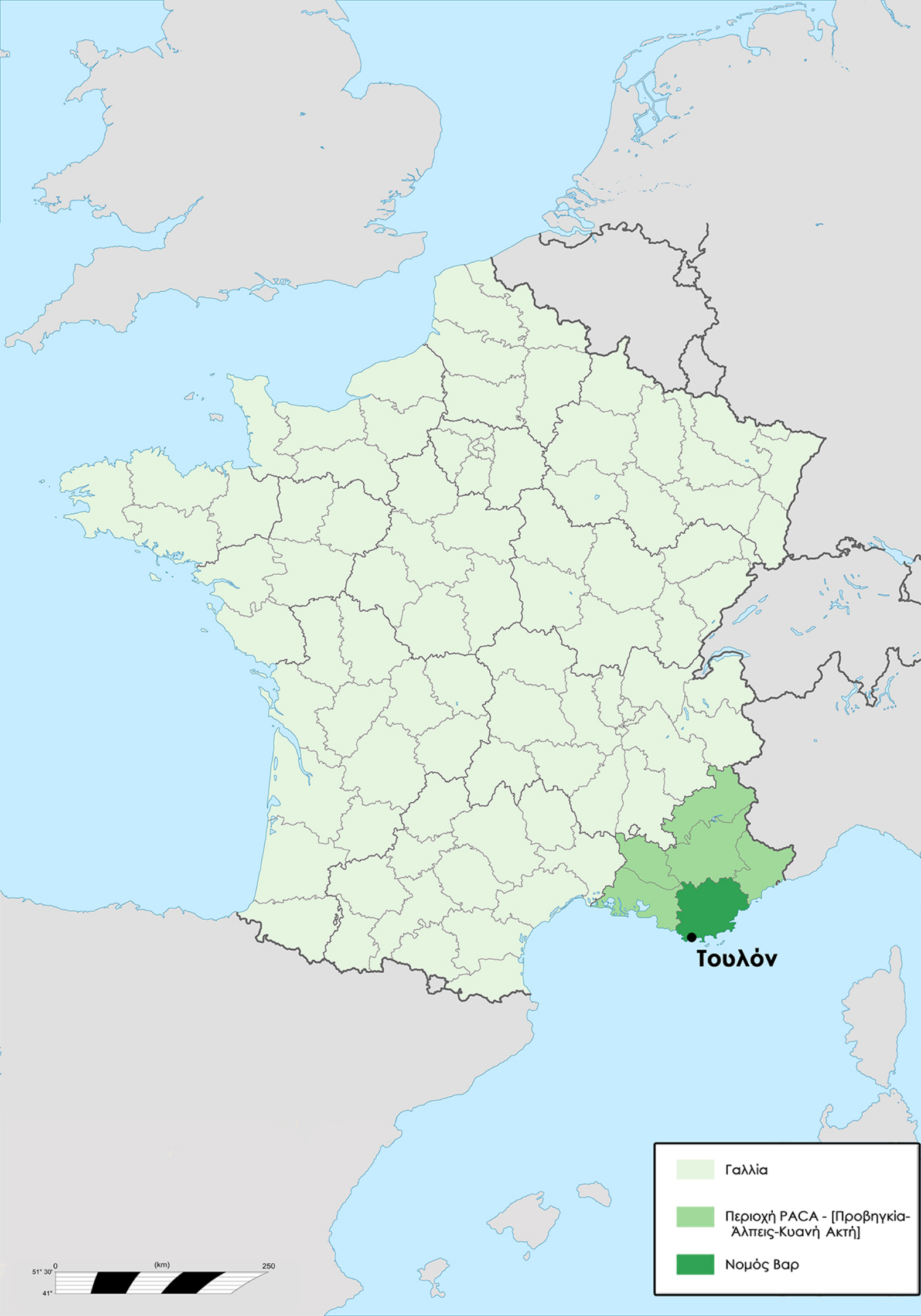
### II.3.1 Η κατάσταση πριν τον εξευγενισμό

Το πολεμικό ναυτικό συμβάλλει διαχρονικά στην ανάπτυξη της πόλης σε τρεις σχετικούς και αλληλένδετους τομείς: πολιτική αυτονομία, οικονομική ανάπτυξη και αστική διάταξη.

Αναλυτικότερα, η πολιτική αυτονομία της Τουλόν (πρώτος τομέας) υπήρξε περιορισμένη ήδη από τον 17ο αιώνα, όταν η γαλλική μοναρχία ίδρυσε τον στρατιωτικό ναύσταθμο της πόλης και εγκαθίδρυσε την επιρροή του Πολεμικού Ναυτικού. Έκτοτε, η αστική ανάπτυξη της Τουλόν διαμορφωνόταν σε μεγάλο βαθμό από τις στρατηγικές επιλογές και τις προτεραιότητες της εθνικής άμυνας. Καθώς το Πολεμικό Ναυτικό αποτελεί έναν αυστηρά ιεραρχικό θεσμό με έδρα στο Παρίσι, οι κρίσιμες αποφάσεις για τη χρήση της γης και τη λειτουργία του λιμανιού λαμβάνονταν κυρίως σε εθνικό και όχι σε τοπικό επίπεδο, περιορίζοντας την ικανότητα της πόλης να σχεδιάσει αυτόνομα την εξέλιξή της (Artioli, 2013).

**Εικόνα 31 [τροποποιημένη]**

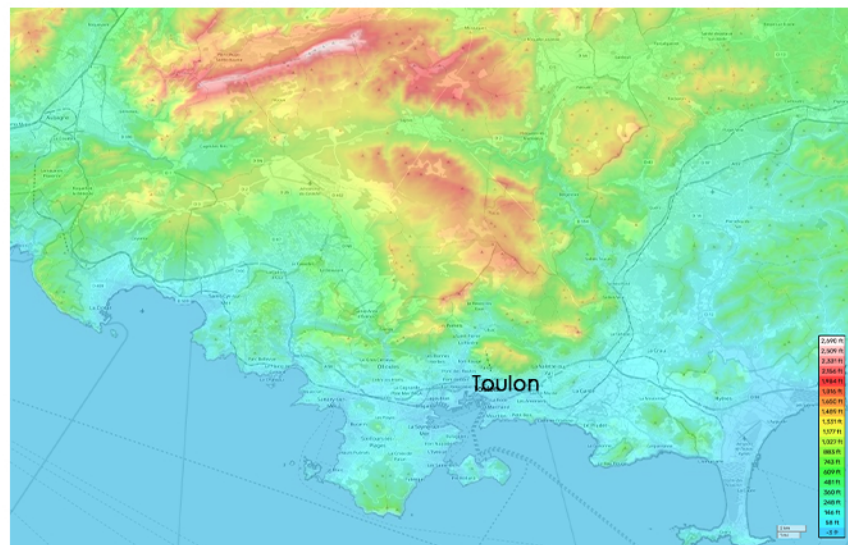
<sup>19</sup> Το 2009, η περιοχή PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur/Προβηγκία-Αλπεις-Κυανή Ακτή) κατέλαβε τη δεύτερη θέση (μετά το Παρίσι) όσον αφορά τις ετήσιες διανυκτερεύσεις. Πιο συγκεκριμένα το τμήμα Var, ένα από τα έξι τμήματα της περιοχής PACA και στο οποίο βρίσκεται η Τουλόν, έχει το 30% των περιφερειακών διανυκτερεύσεων.





Ο δεύτερος τομέας που επηρεάστηκε καθοριστικά από την παρουσία του Πολεμικού Ναυτικού είναι αυτός της αστικής οικονομίας και της απασχόλησης. Για αιώνες, το Ναυτικό αποτέλεσε τον βασικό εργοδότη της Τουλόν,<sup>20</sup> κυρίως χάρη στις δραστηριότητες που σχετίζονταν με την κατασκευή και συντήρηση πολεμικών πλοίων. Τη δεκαετία του 1950, περίπου ο μισός ανδρικός πληθυσμός της πόλης απασχολούνταν στον στρατιωτικό αυτόν τομέα (Aguilhon, 2000). Ωστόσο, από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, οι δημόσιες δαπάνες για τον στρατιωτικό και ναυτικό τομέα άρχισαν να περιορίζονται, παρά τη διατήρηση της στρατηγικής σημασίας του λιμανιού της Τουλόν λόγω των γεωπολιτικών εξελίξεων στη Μεσόγειο. Η συρρίκνωση αυτή οδήγησε σε σημαντική μείωση της απασχόλησης στο στρατιωτικό ναυπηγείο,<sup>21</sup> γεγονός που συνέβαλε στην αύξηση της ανεργίας και στην πληθυσμιακή μείωση της πόλης κατά τη δεκαετία του 1990<sup>22</sup> (Francesca Artoli, 2013). Παράλληλα, η τουριστική δραστηριότητα στην περιοχή κατέγραψε αύξηση της τάξης του 28% μέσα σε μία δεκαετία, γεγονός που – σύμφωνα με τη γενική τάση στη Γαλλία – προσέφερε μια ρεαλιστική εναλλακτική στρατηγική για την οικονομική αναζωογόνηση της πόλης (Yves Henocque, 2001).

Ο τρίτος τομέας αναφέρεται στην πολεοδομική διάταξη της Τουλόν, η οποία επηρεάστηκε άμεσα από τη στρατιωτική της λειτουργία. Η πόλη της Τουλόν διαμορφώθηκε ιστορικά γύρω από τα στρατιωτικά και πολιτικά της λιμάνια, ενώ το γεωμορφολογικό της πλαίσιο – ανάμεσα στη θάλασσα και τους λόφους – περιόρισε σημαντικά τις δυνατότητες για οριζόντια αστική επέκταση. Κατά συνέπεια, κάθε νέα κτηριακή ανάπτυξη απαιτεί παρεμβάσεις στο υπάρχον αστικό περιβάλλον, κυρίως μέσα από σχέδια αστικής ανανέωσης που επαναξιοποιούν περιοχές με παρωχημένες ή υποβαθμισμένες χρήσεις.



Εικόνα 32: Το γεωμορφολογικό πλαίσιο σε εγκύτητα της Τουλόν [τροποποιημένη]

Η ασφυκτική αυτή χωρική συνθήκη κατέστησε ιδιαίτερα πολύτιμες τις εκτάσεις που ελέγχονταν από τη στρατιωτική διοίκηση στο κέντρο της πόλης, ιδίως πλησίον του λιμένα και του στρατιωτικού νοσοκομείου. Η πιθανότητα μεταβίβασης αυτών των χώρων στην τοπική αυτοδιοίκηση καθιστά τέτοια σχέδια όχι μόνο τεχνικά εφικτά αλλά και ιδιαίτερα ελκυστικά από άποψη οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης, προσφέροντας παράλληλα τη δυνατότητα ανασχεδιασμού για μια πιο βιώσιμη και πολυλειτουργική πόλη (Artoli, 2013).

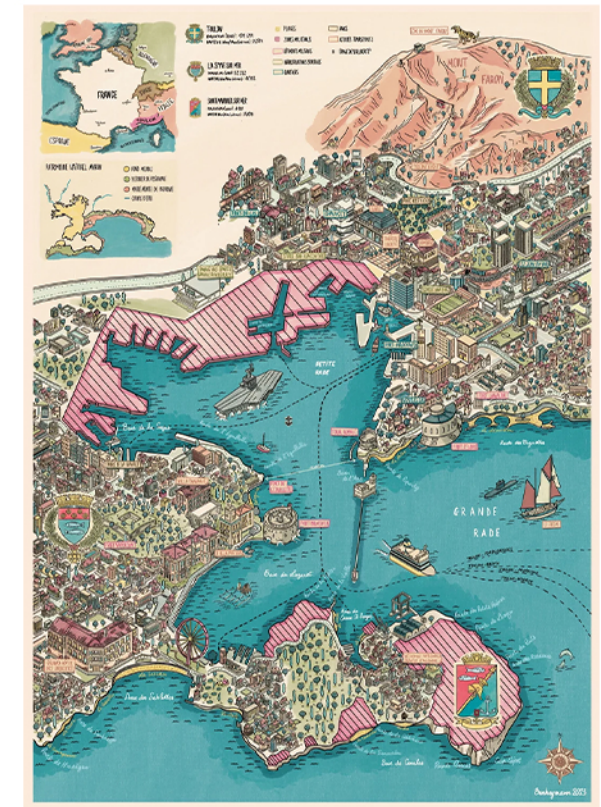
<sup>20</sup> Το Υπουργείο Άμυνας παρείχε 17.177 άμεσες θέσεις εργασίας ενώ ο συνολικός αριθμός θέσεων εργασίας ήταν 75.931 (δηλαδή το 22,6%). Η Τουλόν είχε 167.816 κατοίκους το 2006, εκ των οποίων οι 70.764 εργάζονταν και οι 8.310 εργάζονταν στο Υπουργείο Άμυνας, πράγμα που σημαίνει ότι το 11,7% των κατοίκων που εργάζονταν απασχολούνταν στη στρατιωτική διοίκηση. Επιπλέον, το 2017 ο αριθμός των κατοίκων που λάμβαναν στρατιωτική σύνταξη έφτανε τους 8.053, δηλαδή ένα σημαντικό ποσοστό 20,7% των συνταξιούχων κατοίκων της πόλης (75.931).

<sup>21</sup> Ο αριθμός των εργαζομένων στην κατασκευή πολεμικών πλοίων συρρικνώθηκε από περισσότερους από 7.000 το 1984, σε περίπου 5.000 το 1994, στη συνέχεια σε 3.000 το 1998 και σε 2.000 σήμερα.

<sup>22</sup> Στην Τουλόν το 20% του ενεργού πληθυσμού ήταν άνεργοι το 1999 και ο πληθυσμός της μειώθηκε κατά 7% μεταξύ 1982 και 1990, κατά 4% μεταξύ 1990 και 1999. Σταθεροποιήθηκε την επόμενη δεκαετία.

Η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στον τρίτο τομέα, αυτόν της πολεοδομικής διάταξης της Τουλόν, αναδεικνύοντας τον διαχρονικό ρόλο του Πολεμικού Ναυτικού στη διαμόρφωση του αστικού χώρου.

Η πόλη της Τουλόν βρίσκεται σε μια από τις πιο ελκυστικές περιοχές για τον τουρισμό, την Cote d'Azur (Γαλλική Ριβιέρα), η οποία από τη δεκαετία του 1970 έχει γίνει μια ακτογραμμή που προσελκύει τουρίστες σε παγκόσμια κλίμακα. Ωστόσο, οι τουριστικές υποδομές της Τουλόν παραμένουν περιορισμένες και υποανάπτυκτες. Αυτό συμβαίνει επειδή το Υπουργείο Άμυνας είναι ο κυρίαρχος κάτοχος γης στην πόλη. Πρώτον, λόγω της έκτασης της γης που βρίσκεται υπό τον έλεγχό του, η οποία είναι αρκετά σταθερή διαχρονικά: σήμερα περίπου 350 εκτάρια (8% της συνολικής έκτασης του δήμου). Το σημαντικότερο όμως είναι ότι 8 χιλιόμετρα της παράκτιας ζώνης, κυρίως στο ιστορικό κέντρο της πόλης, είναι αφιερωμένα σε στρατιωτικές δραστηριότητες και κλειστά για τους κατοίκους και τους τουρίστες (για λόγους στρατιωτικού απορρήτου). Κατά συνέπεια, τα οικοπέδα που κατέχει το Πολεμικό Ναυτικό, τα οποία βρίσκονται σε κομβικά σημεία του αστικού ιστού, γεγονός που θα τα καθιστούσε εύκολη και ιδανική επένδυση για την τουριστική ανάπτυξη, δεν εντάσσονται στην ενεργή αγορά ακινήτων (Francesca Artoli, 2013). Πέραν των ζητημάτων ιδιοκτησιακού καθεστώτος, ορισμένα τμήματα της πόλης τελούν υπό ειδικούς οικοδομικούς περιορισμούς που επιβάλλονται από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, εξαιτίας των τεχνολογικών και περιβαλλοντικών κινδύνων που απορρέουν από τις στρατιωτικές δραστηριότητες στην περιοχή.



Εικόνα 33: Εικαστική αναπαράσταση χάρτη του λιμανιού της Τουλόν με έμφαση στις εκτάσεις του πολεμικού ναυτικού (οι κόκκινες διαγραμμισμένες περιοχές)



Εικόνα 34: Η Γαλλική Ριβιέρα με τις κύριες παράκτιες πόλεις



Τέλος, η ναυσιπλοΐα στον κόλπο διέπεται από κανονισμούς που ορίζονται από τον Préfet Maritime, την ανώτατη στρατιωτική αρχή αρμόδια για τη Μεσόγειο Θάλασσα, της οποίας η έδρα βρίσκεται στην Τουλόν. Τμήματα των αστικών περιοχών και των θαλάσσιων ζωνών του κόλπου που τελούν υπό στρατιωτικό έλεγχο, ρυθμίζονται στο πλαίσιο ενός ιεραρχικά δομημένου μοντέλου διοίκησης. Η δομή αυτή περιορίζει ουσιαστικά τη δυνατότητα παρέμβασης ή λήψης πρωτοβουλιών εκ μέρους των τοπικών αρχών ή άλλων σχετικών φορέων και οργανισμών (Artioli, 2013).

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980, ο χωροταξικός σχεδιασμός και η αστικοποίηση στη Γαλλία χαρακτηρίζονταν από έντονο συγκεντρωτισμό, με τις κεντρικές αρχές να διατηρούν τον πλήρη έλεγχο.<sup>23</sup> Με την υιοθέτηση των νόμων περί αποκεντρώσης το 1982, η ευθύνη για την αστική ανάπτυξη μεταβιβάστηκε σε τοπικό επίπεδο, μέσω της σύναψης συμφωνιών μεταξύ του κράτους και του έκαστου δήμου (Henocque, 2001).

Το δημοτικό συμβούλιο και ο δήμαρχος Hubert Falco, που εξελέγη το 2001, διέθεταν υψηλή τοπική αναγνωρισιμότητα και νομιμοποίηση. Επιπλέον, ο Falco,<sup>24</sup> όπως οι περισσότεροι δήμαρχοι μεγάλων γαλλικών πόλεων, είχε παρουσία τόσο στο τοπικό όσο και στο εθνικό πολιτικό επίπεδο, γεγονός που του έδινε τη δυνατότητα να κινητοποιεί πολιτικούς πόρους στο Παρίσι και να παρακάμπτει τα εμπόδια που συναντούσε σε τοπικό επίπεδο.

Οι μεταβολές αυτές, σε συνδυασμό με άλλες πολιτικές που διασφάλισαν τη διάθεση δημόσιων πόρων, δημιούργησαν ένα "παράθυρο ευκαιρίας" για την κυβέρνηση που ανέλαβε το 2001, προκειμένου να προωθήσει μια νέα πολιτική ατζέντα (Kingdon, 1984). Η ατζέντα αυτή αποσκοπούσε σε δύο στόχους: την απεξάρτηση της πόλης από τις στρατιωτικές (και συναφείς με τον στρατό) δραστηριότητες προς όφελος του δεύτερου στόχου, δηλαδή την ενίσχυση των τουριστικών υποδομών και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θέση της Τουλόν στη γαλλική Ριβιέρα (Artioli, 2013).

Από το 2003, η πόλη έχει υποβάλει τρία επιτυχημένα έργα στην εθνική κυβέρνηση.<sup>25</sup> Όλες αυτές οι πρωτοβουλίες αποσκοπούν στην ενοποίηση της πόλης και προωθούν ένα νέο όραμα. Η βασική ιδέα είναι να «ανοίξει η πόλη στη θάλασσα» και να εκμεταλλευτεί τις δυνατότητες που προσφέρει η θέση της στη γαλλική Ριβιέρα, όπως έκαναν οι γειτονικές πόλεις.

Ωστόσο, η κυριότητα και η ρυθμιστική εξουσία επί σημαντικών εκτάσεων γης και θαλάσσιων περιοχών καθιστούν το Πολεμικό Ναυτικό καθοριστικό παράγοντα – ή αλλιώς «παίκτη βέτο» – στις διαδικασίες μεταβολής της χρήσης του αστικού χώρου. Σύμφωνα με τον Τσεμπελή (2000), παίκτης βέτο θεωρείται κάθε θεσμικός φορέας του οποίου η συναίνεση είναι απαραίτητη για την αλλαγή της υφιστάμενης πολιτικής ή διοικητικής κατάστασης. Στο πλαίσιο αυτό, οι δημόσιες αρχές οφείλουν να συνεργάζονται με το Πολεμικό Ναυτικό προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους τους, καθώς τα τοπικά σχέδια αστικής ανανέωσης απαιτούν την έγκριση ή/και τη συνεργασία της στρατιωτικής διοίκησης, λόγω της έκτασης και της στρατηγικής σημασίας του αστικού χώρου που τελεί υπό στρατιωτικό έλεγχο.

<sup>23</sup> Κατά την περίοδο στο μεταίχμιο της δεκαετίας του 1950 και των αρχών του 1960, η οποία θεωρείται ιδιαίτερα πρωτοποριακή για τη χωρική πολιτική της Γαλλίας, οι εθνικές αρχές – αρχικά μέσω της Γενικής Επιτροπής Χωροταξίας και στη συνέχεια μέσω της νεοσύστατης DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) – προώθησαν έναν νέο τύπο χωρικής παρέμβασης. Στο πλαίσιο αυτό, σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε σειρά περιφερειακών και τοπικών έργων, τα οποία λειτούργησαν ως πειραματικά πεδία εφαρμογής καινοτόμων προσεγγίσεων στον χωροταξικό σχεδιασμό.

Η επόμενη περίοδος σηματοδοτείται από την ψήφιση του νόμου του 1967 περί προσανατολισμού της γης, ο οποίος εισήγαγε ένα θεσμοθετημένο πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό, υιοθετήθηκαν τα Γενικά Σχέδια Διαχείρισης και Πολεοδομίας (SDAU – Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme), καθώς και τα Σχέδια Χρήσης Γης (POS – Plans d'Occupation des Sols), τα οποία υποστηρίζονταν από ένα πλέγμα εργαλείων σχεδιασμού και διοικητικής διαχείρισης.

<sup>24</sup> Αμέσως μετά την εκλογή του, ο Falco διόρισε τρεις συμβούλους υπεύθυνους για τις «στρατιωτικές υποθέσεις», ένα σημαντικό ποσοστό του συνολικού αριθμού των 22 συμβούλων, δείχνοντας τη στρατηγική σημασία που απέδιδε στα ζητήματα αυτά. Η πολιτική του δραστηριότητα επικεντρώθηκε στη διαχείριση των ζητημάτων που σχετίζονταν με τη χρήση της γη, προκειμένου να επιτύχει τις διεκδικήσεις του μέσω πολιτικών διαπραγματεύσεων με την κεντρική κυβέρνηση.

<sup>25</sup> Το πρώτο έργο βασίστηκε στη συνεργασία και στον συντονισμό πολιτικών μεταξύ των θεσμικών φορέων της πόλης, με στόχο την υπέρβαση των διοικητικών ορίων και του θεσμικού κατακερματισμού. Το δεύτερο έργο σχεδιάστηκε με σκοπό την ενίσχυση των τομέων έρευνας και ανάπτυξης, μέσω της προώθησης συνεργειών μεταξύ της τοπικής αυτοδιοίκησης, των ερευνητικών ιδρυμάτων και των τοπικών επιχειρήσεων. Και τα δύο έργα προϋπέθεταν οικονομική στήριξη από την εθνική κυβέρνηση. Το τρίτο έργο, το οποίο εντάσσεται στο πλαίσιο της πολιτικής αποκεντρώσης, προέβλεπε τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας και της διαχείρισης του δημόσιου λιμανιού στις τοπικές αρχές. Η εξέλιξη αυτή επέτρεψε στον Δήμο της Τουλόν να αναλάβει σημαντικότερο ρόλο στον καθορισμό των κανόνων ναυσιπλοΐας στον κόλπο — αρμοδιότητα που μέχρι τότε ασκούσε το Υπουργείο Άμυνας.

## II.3.II Οι προτάσεις

### II.3.II.i Εξευγενισμός Προτού η Πόλη αποκτήσει μια Σχετική Ανεξαρτητοποίηση - Η Σύμβαση του Κόλπου της Τουλόν

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούσε ήδη από το 1999 ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που απασχολούσαν τις περισσότερες αστικές κοινότητες, ιδιαίτερα στις παράκτιες περιοχές (Yves Henocque, 2001). Στο πλαίσιο αυτό, η πόλη της Τουλόν αναδείχθηκε ως ένας από τους βασικούς τόπους προώθησης και προβολής της νέας «πολιτικής βιωσιμότητας», με την εφαρμογή της Σύμβασης του Κόλπου της Τουλόν. Η δράση αυτή, που αποσκοπούσε στη βελτίωση της υποβαθμισμένης ποιότητας των υδάτων του κόλπου, εντάχθηκε στο ευρύτερο μητροπολιτικό σχέδιο που είχε εκπονηθεί από το σύνολο των δήμων γύρω από τον κόλπο και το Πολεμικό Ναυτικό συμμετείχε ως εταίρος (Artioli, 2013).

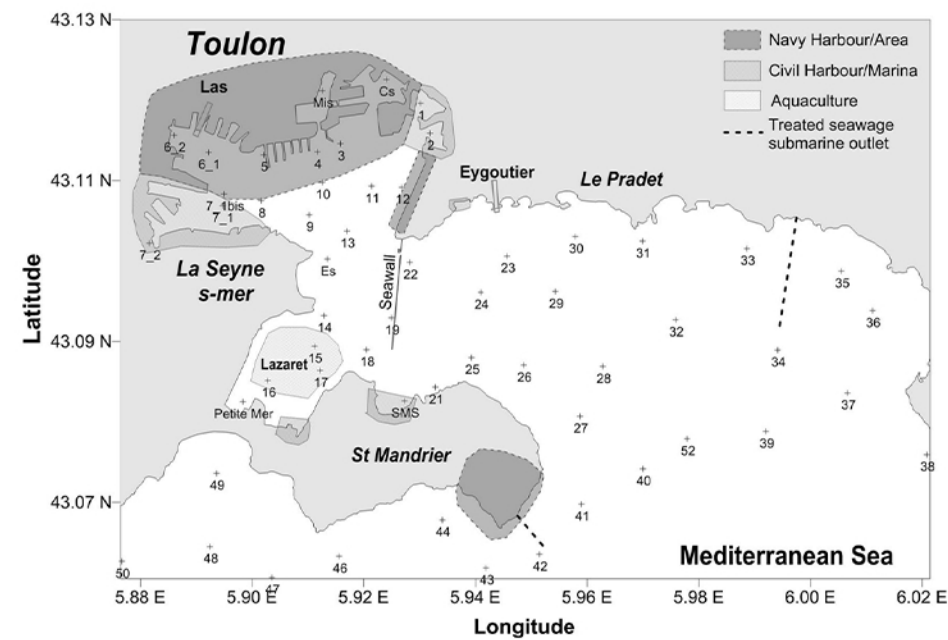
Η Σύμβαση του Κόλπου της Τουλόν αποτέλεσε ένα περιορισμένης εμβέλειας αλλά κρίσιμο νομοθετικό και συντονιστικό εργαλείο, το οποίο συνδέεται με τον Νόμο για το Νερό του 1992 (Yves Henocque, 2001). Μέσω της υιοθέτησης ενός γενικού σχεδίου διαχείρισης υδάτων (Water Masterplan - SDAGE — Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) για τη λεκάνη Ροδανού-Μεσογείου-Κορσικής, η Σύμβαση επιδίωξε την υπέρβαση της απλής προστασίας της ποιότητας των υδάτων, επιδιώκοντας την ολοκληρωμένη διαχείριση των υδάτινων πόρων. Στόχος της ήταν η διατήρηση της βιοποικιλότητας στις λεκάνες απορροής και τις οικοπεριοχές, συμπεριλαμβανομένης της παράκτιας ζώνης (PAP/RAC, 1998).

Η σχεδόν πλήρης εξαφάνιση των λιβαδιών *Posidonia oceanica* στον Κόλπο της Τουλόν αποτέλεσε σαφή ένδειξη της περιβαλλοντικής υποβάθμισης που είχε συντελεστεί στην περιοχή (Bernard et al., 2001). Η ποιότητα των υδάτων στον ημίκλειστο αυτό κόλπο είχε επιδεινωθεί σημαντικά, καθώς βρισκόταν υπό συνεχή πίεση από ανθρωπογενείς δραστηριότητες και δεχόταν αυξημένα φορτία ρύπων. Η ρύπανση από πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCBs) και βαρέα μέταλλα είχε αποδοθεί ως ένας από τους βασικούς παράγοντες αυτής της υποβάθμισης. Οι ενώσεις αυτές παρουσιάζουν εξαιρετικά υψηλή θερμοδυναμική σταθερότητα και χημική αδράνεια, με απόρροια τη μακροχρόνια παραμονή τους στο περιβάλλον. Αποθηκεύονται στα ιζήματα, αποδομούνται με πολύ αργούς ρυθμούς και, λόγω του λιπόφιλου χαρακτήρα τους, συσσωρεύονται σε βιολογικούς οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένου και του ανθρώπου (Wafo et al., 2016).

Η Σύμβαση οδήγησε στον καθορισμό και την εφαρμογή μιας σειράς βημάτων, τα οποία περιλάμβαναν τον συλλογικό και συντονισμένο σχεδιασμό της διαχείρισης των υδάτων και των συναφών οικοσυστημάτων· τη διατήρηση και προστασία των υδάτινων συστημάτων· καθώς και την ανάπτυξη των υδάτινων πόρων κατά τρόπο βιώσιμο. Παράλληλα, προβλέφθηκε η διαρκής συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ των ενδιαφερόμενων δήμων, με τη συνδρομή ειδικής συντονιστικής μονάδας (Henocque, 2001).

Το πρώτο στάδιο της διαδικασίας είχε προκαταρκτικό χαρακτήρα και συνίστατο σε μια περιβαλλοντική αξιολόγηση, η οποία αποσκοπούσε στον προσδιορισμό των βασικών στόχων, των δράσεων προτεραιότητας και του εκτιμώμενου κόστους υλοποίησής τους. Στην περίπτωση της Τουλόν, το στάδιο αυτό ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 1998 (S.I.A.T., 1998), ενώ η επίσημη έγκριση από την πλευρά του κράτους — μέσω του Υπουργείου Χωροταξίας και Περιβάλλοντος — δόθηκε τον Ιανουάριο του 1999.

Η περιοχή εφαρμογής κάλυπτε μια ακτογραμμή μήκους άνω των 70 χιλιομέτρων και επιφάνεια περίπου 340 τετραγωνικών χιλιομέτρων, συμπεριλαμβανομένων της λεκάνης απορροής και των θαλάσσιων υδάτων, μεταξύ των πόλεων Μασσαλίας (Marseille) και Νίκαιας (Nice).

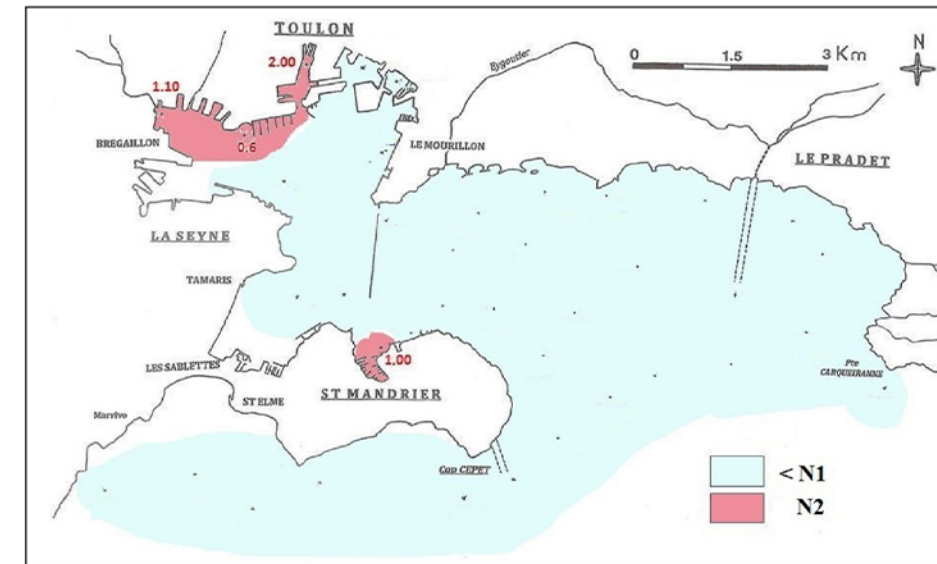


**Εικόνα 35:** Χάρτης με τα σημεία συλλογής δειγμάτων για την εκτίμηση της ποιότητας των υδάτων

Η ισχύουσα γαλλική νομοθεσία για τη διαχείριση των βυθισμένων αποβλήτων θεμελιώνεται σε ένα σύνολο οδηγιών (Alzieu, 2005), οι οποίες καθορίζουν τα αποδεκτά όρια συγκεντρώσεων ρύπων στις λιμενικές περιοχές. Οι συγκεντρώσεις αυτές εκφράζονται σε χιλιοστόγραμμα ανά χιλιόγραμμο ιζήματος (mg/kg) και διακρίνονται σε δύο επίπεδα: το επίπεδο N1 (0,5 mg/kg) και το επίπεδο N2 (1,0 mg/kg). Συγκεντρώσεις κάτω από το επίπεδο N1 θεωρούνται ότι έχουν ουδέτερες ή αμελητέες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Όταν οι τιμές κυμαίνονται μεταξύ των επιπέδων N1 και N2, η ανάγκη για επιπλέον αξιολόγηση τοξικότητας εξαρτάται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εκάστοτε έργου και τον βαθμό υπέρβασης του πρώτου ορίου. Συγκεντρώσεις που υπερβαίνουν το επίπεδο N2 ενδεχομένως συνεπάγονται σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις (Wafo et al., 2016).

Έρευνες και συνεχής παρακολούθηση τριών κρίσιμων τομέων — υδάτων, βιολογικών οργανισμών και ιζήματος — αποκάλυψαν ότι τα θαλάσσια ύδατα, ιδιαίτερα στο εσωτερικό του κόλπου πλησίον των λημενικών εγκαταστάσεων, εμφάνιζαν σημαντικό βαθμό ρύπανσης. Αντιθέτως, στο εξωτερικό τμήμα του κόλπου, η βιοποικιλότητα και οι φυσικοί οικοτόποι διατηρούνταν σε σαφώς καλύτερη κατάσταση (Yves Henocque, 2001).<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Περαιτέρω αξιοσημείωτες παρατηρήσεις αφορούν σειρά περιβαλλοντικών προβλημάτων που συνεχίζουν να επηρεάζουν τον κόλπο της Τουλόν. Συγκεκριμένα, παρατηρείται τυχαία ρύπανση των υδάτων κολύμβησης ως αποτέλεσμα έντονων βροχοπτώσεων και μη σημειακών πηγών μικροβιολογικής επιβάρυνσης. Επιπλέον, η υδροδυναμική ανακατανομή των ιδιαίτερα ρυπασμένων ιζημάτων σε όλη την έκταση του κόλπου, ιδίως υπό την επίδραση ανέμων, ενισχύει τη λειτουργία του ως δεξαμενής μόλυνσης. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί και η διαρκής εξάπλωση του χωροκατακτητικού πράσινου φύκου *Caulerpa taxifolia*. Η κατάσταση στη λεκάνη απορροής παραμένει προβληματική, τόσο από άποψη υδρολογικής δυναμικής όσο και βιοποικιλότητας (πανίδα και χλωρίδα), καθώς και ως προς τις ανθρώπινες χρήσεις. Παρά τις σημαντικές επενδύσεις των τελευταίων ετών στην επεξεργασία των χρησιμοποιημένων υδάτων, εξακολουθούν να υφίστανται σοβαρές ελλείψεις, τόσο σε επίπεδο εξοπλισμού επεξεργασίας όσο και ως προς την κατάσταση του υφιστάμενου δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης. Τέλος, εγείρονται πιθανές συγκρούσεις ως προς την ανάπτυξη των διαφορετικών χρήσεων της παράκτιας και θαλάσσιας ζώνης, λόγω των διαφοροποιημένων απαιτήσεων ποιότητας που θέτει κάθε μορφή



**Εικόνα 36:** Τα επίπεδα συγκέντρωσης ρύπων στον κόλπο της Τουλόν

Οι δύο βασικοί στόχοι που τέθηκαν στο πλαίσιο της Σύμβασης αφορούν, αφενός, την αποκατάσταση της ποιότητας των παράκτιων και θαλάσσιων υδάτων και, αφετέρου, την ενίσχυση της φυσικής κληρονομιάς καθώς και της οικονομικής ανάπτυξης τόσο του κόλπου όσο και της ευρύτερης λεκάνης απορροής. Κάθε ένας από τους κύριους αυτούς στόχους εξειδικεύεται σε σειρά επιμέρους στόχων, οι οποίοι καθοδηγούν την εφαρμογή των προβλεπόμενων δράσεων (Henocque, 2001).<sup>27</sup>

### II.3.II.ii Εξευγενισμός έπειτα από τη μερική ανεξαρτητοποίηση της πόλης - Το EcoQuartier Chalucet

Το έργο της γειτονιάς Chalucet αποτέλεσε μέρος του Εθνικού Προγράμματος Αστικών Ανακαίνισσεων (PNRU) και υλοποιήθηκε από την TPM (Toulon Provence Méditerranée) στην περιοχή με διασταυρούμενη χρηματοδότηση.<sup>2</sup> [11] Στην περιοχή λειτουργούσε από τον 18ο αιώνα το νοσοκομείο Chalucet, το οποίο διέκοψε τη λειτουργία του το 2011, όταν αποφασίστηκε η πώληση της έκτασης από το δήμο σε περιφερειακό δημόσιο φορέα διαχείρισης γης.

<sup>27</sup> Ο πρώτος βασικός στόχος περιλαμβάνει την αποκατάσταση της ποιότητας των υδάτων κολύμβησης και των υδάτων που χρησιμοποιούνται για καλλιέργεια, τη διατήρηση της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας και την ανάκτηση/αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου.

Ο δεύτερος στόχος εξειδικεύεται στη διατήρηση των βιομηχανικών και των λιμενικών δραστηριοτήτων, την ενίσχυση των θαλάσσιων συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων, και τη δημιουργία ευνοϊκών περιβαλλοντικών συνθηκών για την ανάπτυξη του τουρισμού. Παράλληλα, επιδιώκεται η βελτιστοποίηση της ισορροπίας μεταξύ χρήσεων γης και θαλάσσιου χώρου στον κόλπο ορθή διαχείριση του κινδύνου πλημμυρών, καθώς και η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση τόσο των εμπλεκόμενων φορέων όσο και του ευρύτερου κοινού. Περιλαμβάνεται επίσης η δημιουργία ενός χάρτη ορθών πρακτικών, καθώς και η αξιολόγηση των δράσεων και των αποτελεσμάτων της ίδιας της Σύμβασης του Κόλπου. Τέλος, εγείρονται πιθανές συγκρούσεις ως προς την ανάπτυξη των διαφορετικών χρήσεων της παράκτιας και θαλάσσιας ζώνης, λόγω των διαφοροποιημένων απαιτήσεων ποιότητας που θέτει κάθε μορφή δραστηριότητας.

[11] <https://www.interregeurope.eu/good-practices/eco-quartier-chalucet-creativity-knowledge-district-renewing-heart-of-city-of-toulon>



Στόχος ήταν η εξασφάλιση κεφαλαίου για την κατασκευή ενός νέου νοσοκομείου σε διαφορετική τοποθεσία της πόλης. Η περιοχή δεν εγκαταλείφθηκε ποτέ πλήρως,<sup>28</sup> καθώς ξεκίνησαν άμεσα οι διαδικασίες για την υλοποίηση ενός νέου αναπτυξιακού έργου. Ως εκ τούτου, η περιοχή έμεινε "αστική κενή γη" (brownfield) μόνο για ένα σύντομο χρονικό διάστημα (Vignau, 2020).

Η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση, η οποία είχε αρχίσει να διαμορφώνεται στην πόλη ήδη από το 1999, σταδιακά εξελίχθηκε σε βασικό άξονα του αστικού σχεδιασμού. Από το 2011 και έπειτα, η έννοια της βιωσιμότητας εντάχθηκε σταδιακά στις στρατηγικές ανάπτυξης και αναδείχθηκε σε κεντρικό επιχείρημα διαμόρφωσης του αστικού τοπίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της προσέγγισης αποτελεί η δημιουργική περιοχή Chalucet στην Τουλόν, της οποίας ο σχεδιασμός επηρεάστηκε καθοριστικά από τη λογική της βιώσιμης ανάπτυξης.

Παράλληλα με την βιωσιμότητα η περιοχή απασχολήθηκε με την αστική δημιουργικότητα, διάφορες θεωρητικές προσεγγίσεις της οποίας υπογραμμίζουν τον κρίσιμο ρόλο του περιβαλλοντικού παράγοντα στη διαδικασία αναγέννησης υποβαθμισμένων περιοχών και στην προσέλκυση νέων, δημιουργικών πληθυσμών. Ενδεικτικά, η θεωρία της «δημιουργικής τάξης» του Richard Florida εστιάζει στο λεγόμενο «κλίμα των ανθρώπων», το οποίο συνδέεται άμεσα με την ποιότητα του τόπου — όπως αυτή εκφράζεται μέσα από την ύπαρξη πράσινων χώρων, πάρκων και άλλων περιβαλλοντικών υποδομών. Σύμφωνα με μελετητές (Sere, 2010), η ίδια η δημιουργική πόλη έχει τη δυνατότητα να παραγάγει καινοτόμες και βιώσιμες στρατηγικές αστικής ανάπτυξης. Επομένως, αναδεικνύεται μια αμφίδρομη σχέση μεταξύ δημιουργικότητας και βιωσιμότητας, η οποία μπορεί να λειτουργήσει ως μοχλός για τον επαναπροσδιορισμό του αστικού τοπίου (Vignau, 2020).

Η διεκπεραίωση του έργου χωρίστηκε σε τρεις φάσεις.

## 1. Πρώτη φάση – Βελτίωση της βιωσιμότητας και του πάρκου:

Κατά την αρχική φάση, δόθηκε έμφαση στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα, κυρίως μέσω της αναβάθμισης του δημόσιου χώρου. Ο Jardin Alexandre 1er επεκτάθηκε κατά 5.000 τ.μ., φτάνοντας συνολικά τα 20.000 τ.μ. Επιπλέον, φυτεύτηκαν 153 νέα δέντρα, ενώ ο συνολικός αριθμός φυτών, θάμνων και δέντρων στην περιοχή ανήλθε σε 14.838. Η εγκατάσταση φωλιών για πουλιά συνέβαλε επίσης στη διατήρηση της τοπικής βιοποικιλότητας.

## 2. Δεύτερη φάση – Κατασκευαστικές εργασίες με περιβαλλοντικές προβλέψεις:

Η φάση των οικοδομικών εργασιών επικεντρώθηκε στη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ιδιαίτερη μέριμνα δόθηκε στον περιορισμό της ηχορύπανσης, της σκόνης και των δονήσεων. Για παράδειγμα, οι εργάτες κατέφευγαν σε συνεχή ψεκασμό νερού στα οικοδομικά υλικά για να αποφευχθεί η διασπορά σκόνης, ενώ πραγματοποιούνταν και αυστηρή διαλογή των αποβλήτων.

## 3. Τρίτη φάση – Πιστοποίηση "Eco-Quartier" - Green Branding:

Η γειτονιά Chalucet απέκτησε επίσημα τον τίτλο Eco-Quartier, στις 13 Δεκεμβρίου 2018, σηματοδοτώντας την ολοκλήρωση του έργου και αναγνωρίζοντας την δέσμευσή του σε αστικό σχεδιασμό φιλικό προς το περιβάλλον και τη βιωσιμότητα (Vignau, 2020). Απία της αναγνώρισης αυτής αποτελεί η ικανοποίηση μιας σειράς από κριτήρια<sup>29</sup> που επιβεβαιώνουν τη δέσμευσή της γειτονιάς στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη.

<sup>28</sup> Το 2012, έπειτα από συμφωνία μεταξύ των ιδιοκτητών, του δημοτικού συμβουλίου και του περιφερειακού οργανισμού δημόσιας γης, ξεκίνησε η φάση προκαταρκτικής μελέτης για την ανάπτυξη της περιοχής. Το πρώτο τμήμα του έργου εγκρίθηκε το 2013, ακολουθούμενο από τη δημοσίευση πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος το 2014 για την επιλογή των υποψηφίων διαχειριστών του έργου. Το 2015, οι τοπικές αρχές επέλεξαν τέσσερις οργανισμούς και αρχιτεκτονικά γραφεία για να συμμετάσχουν στον τελικό διαγωνισμό. Στο ίδιο έτος, η κριτική επιτροπή ανέδειξε ως νικήτη και υπεύθυνο διαχείρισης του έργου το αρχιτεκτονικό γραφείο Vezzoni & Associés, υπό την καθοδήγηση της Corine Vezzoni.

<sup>29</sup> Ο χαρακτηρισμός του έργου ως EcoQuartier προκύπτει από την πλήρωση συγκεκριμένων κριτηρίων, τα οποία παρατίθενται στην ιστοσελίδα: <https://metropoletpm.fr/actualites/chalucet-labellise-ecoquartier>

Πρώτον, προσφέρει ένα ευχάριστο και λειτουργικό περιβάλλον διαβίωσης στο κέντρο της πόλης, σε μικρή απόσταση από τον κόμβο πολυτροπικών μεταφορών, διευκολύνοντας τη μετακίνηση χωρίς εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Δεύτερον, χαρακτηρίζεται από ποικιλία αστικών χρήσεων, συνδυάζοντας κατοικίες, δημόσιες υποδομές και εγκαταστάσεις τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, κάτι που ενισχύει την κοινωνική ανάμειξη και τη ζωντάνια της περιοχής. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην παρουσία και ενσωμάτωση φυσικών στοιχείων, όπως ο Jardin Alexandre 1er, ο οποίος επεκτάθηκε και προστατεύεται ως ιστορικό μνημείο. Παράλληλα, ενισχύθηκε η βιοποικιλότητα, τόσο μέσω φύτευσης νέων ειδών όσο και με την εγκατάσταση χώρων φιλοξενίας για την αστική πανίδα. Τέλος, το έργο συνδέεται άμεσα με τον ευρύτερο αστικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της πόλης, μέσω της επέκτασης προς την "Promenade Verte des Remparts", προωθώντας τη συνέχεια των πράσινων διαδρομών και την ενοποίηση των δημόσιων χώρων.

Αυτός ο τίτλος-βραβείο, ο οποίος απονέμεται από το Υπουργείο Συνοχής των Εδαφών και Σχέσεων με τις Εδαφικές Κοινότητες και το Υπουργείο Οικολογικής και Αλληλέγγυας Μετάβασης, επιβραβεύει το έργο αυτό επειδή αντιπροσωπεύει, με την περιβαλλοντική του υποδειγματικότητα, την επιθυμία για βιώσιμη αστική ανάπτυξη και οικολογική μετάβαση της μητροπολιτικής επικράτειας. [12]

## II.3.II.iii Green Branding και Turistification

Η Τουριστικοποίηση, ή αλλιώς touristification, είναι μια έννοια άμεσα συνδεδεμένη με τον εξευγενισμό. Σημαίνει ότι η εκθετική αύξηση του τουρισμού μεταμορφώνει τις γειτονιές, συχνά εις βάρος των τοπικών κατοίκων. έχει αυξήσει τις τιμές των ακινήτων, εκτοπίσει μακροχρόνιους κατοίκους και αλλάξει την τοπική κουλτούρα, δίνοντας προτεραιότητα στις ανάγκες των τουριστών έναντι εκείνες των ντόπιων (Lamarca, 2021).

Το green branding αποτελεί υποσύνολο της τουριστικοποίησης και ουσιαστικά είναι μια στρατηγική που υιοθετούν πολλές πόλεις με στόχο όχι μόνο τη γενικότερη ενίσχυση της δημόσιας εικόνας τους ως βιώσιμων, φιλικών προς το περιβάλλον και "πράσινων" αστικών περιοχών, αλλά και την προσέλκυση τουριστών. Ο όρος αναφέρεται στην ενεργή σήμανση ή περιγραφή μιας περιοχής ως οικολογικά ευαισθητοποιημένης και περιβαλλοντικά υπεύθυνης, αξιοποιώντας και προβάλλοντας πάρκα ή πράσινες υποδομές, προκειμένου να ενισχυθεί η ελκυστικότητά της για επενδύσεις και εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων. Αν και παρουσιάζεται ως μέσο βιώσιμης ανάπτυξης, συχνά συνδέεται με φαινόμενα πράσινου εξευγενισμού, όπου η περιβαλλοντική βελτίωση συνοδεύεται από αύξηση των αξιών γης και κοινωνικό αποκλεισμό των λιγότερο προνομιούχων κατοίκων. Έτσι, πέρα από οικολογικό εργαλείο, λειτουργεί και ως μέσο κοινωνικής και οικονομικής αναδιάρθρωσης (Anguelovski et al. 2017).

Σε περιβαλλοντικό επίπεδο, το green branding ενθαρρύνει την εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών, όπως ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, μείωση απορριμμάτων, ανάπτυξη πράσινων χώρων και ενίσχυση βιώσιμων μέσων μεταφοράς. Αυτές οι πρωτοβουλίες συντελούν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και στη δημιουργία μιας κουλτούρας βιωσιμότητας.

Ταυτόχρονα, η πράσινη εικόνα μιας πόλης συμβάλλει στη διάδοση βιώσιμων επιχειρηματικών πρακτικών. Οι εταιρείες που ευθυγραμμίζονται με αυτή την ταυτότητα μπορούν να αποκομίσουν οφέλη από τη θετική προβολή και την αυξημένη εμπιστοσύνη των καταναλωτών, οδηγώντας σε ευρύτερη υιοθέτηση πράσινων πρακτικών.

Ωστόσο, το green branding δεν είναι χωρίς αντιφάσεις. Η αυξανόμενη επιθυμία για πράσινες πόλεις – ενισχυμένη από διεθνή και εθνικά προγράμματα – συχνά προκαλεί ραγδαία αύξηση των τιμών της γης προτού καν ξεκινήσει η υλοποίηση των έργων (García Lamarca, 2021). Αυτό μπορεί να ευνοεί την οικονομία, αλλά οδηγεί συχνά σε εκτοπισμό κατοίκων χαμηλού εισοδήματος, που δεν μπορούν να αντέξουν το αυξημένο κόστος ζωής.

Επιπλέον, η επιλεκτική επένδυση σε προβεβλημένες «πράσινες» περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε ανισότητες. Λιγότερο εύπορες γειτονιές μένουν πίσω, χωρίς ανάλογες περιβαλλοντικές βελτιώσεις, εντείνοντας τον κοινωνικό και χωρικό αποκλεισμό στο εσωτερικό της πόλης.

[12] <https://metropoletpm.fr/actualites/chalucet-labellise-ecoquartier>



## II.3.II.iv Το EcoQuartier Font-Pre



**Εικόνα 37:** Η τοποθεσία της γειτονιάς Font-Pre στην Τουλόν [τροποποιημένη]

Το έργο, παρόμοια με εκείνο του Chalucet, χρονολογείται λίγα έτη μετά την μετεγκατάσταση νοσοκομείου, (στην παρούσα περίπτωση το νοσοκομείο Font-Pré εγκαταλήφθηκε και οικοδομήθηκε το νέο νοσοκομείο Sainte-Musse), [13] η οποία είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας εκτεταμένης αστικής ερημιάς (brown-field). Η διαδικασία ανάπτυξης της περιοχής ξεκίνησε επίσης το 2011 και, όπως και στην περίπτωση του Chalucet, ακολούθησε μια τριφασική προσέγγιση με στόχο την αναπλήρωση του αστικού κενού της πόλης.

Σε αντίθεση με το Chalucet, ο χαρακτήρας της παρέμβασης δεν είναι υπερτοπικός, αλλά περισσότερο προσανατολισμένος στην τοπική κλίμακα. Η απορρύπανση της έκτασης και η ανάπτυξη ενός οικιστικού έργου με έμφαση στην ποιότητα του περιβάλλοντος διαβίωσης ευθυγραμμίζονται με τους πέντε βασικούς στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, καθιστώντας το εγχείρημα πρότυπο εφαρμογής περιβαλλοντικά και παρέχοντας του τον τίτλο EcoQuartier. [14]



**Εικόνα 38** το παλιό νοσοκομείο Font-Pre

Έπειτα από μελέτες που ξεκίνησαν το 2011 και επικεντρώθηκαν στη διερεύνηση των δυνατοτήτων και περιορισμών της περιοχής, κατέστη δυνατή η λεπτομερής καταγραφή των υφιστάμενων αναγκών, καθώς και η αξιοποίηση των υφιστάμενων καταστημάτων και υποδομών του ευρύτερου περιβάλλοντος. Κατά αυτόν τον τρόπο θα ήταν δυνατή η βέλτιστη ένταξη του έργου στον υφιστάμενο αστικό ιστό, με γνώμονα τη λειτουργική και κοινωνική του ενσωμάτωση.

Η υλοποίηση του έργου ξεκίνησε το 2017 και ολοκληρώθηκε το 2019, υπό την ευθύνη του πολεοδομικού φορέα Bouygues Immobilier. Στόχος του σχεδίου ήταν η κάλυψη κοινωνικών αναγκών και η ομαλή ενσωμάτωσή του στο υπάρχον πολεοδομικό και κοινωνικό περιβάλλον. [15] Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη δημιουργία κατοικιών διαφορετικών τύπων, οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων, όπως ηλικιωμένων ή ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα που διαβιούν στο σπίτι.

[14] <https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1903/>

[15] <https://www.oaslis.fr/reference/ecoquartier-de-font-pre-a-toulon>

[13] <https://www.varmatin.com/faits-societe/font-pre-un-nouveau-quartier-a-l-horizon-2016-345358>



### II.3.II.v La Promenade Verte des Poudrières - ο Πράσινος Περίπατος των Πυριτιδαποθηκών



**Εικόνα 39α:** Χάρτης του πράσινου περιπάτου των πυριπιδαποθηκών, απόσπασμα από περιοδικό



**Εικόνα 39β:** Ο χάρτης αυτός βρίσκεται και σε πινακίδες εντός του περιπάτου

Ο Πράσινος Περίπατος των πυριτιδαποθηκών αποτελεί μια σημαντική αστική παρέμβαση στην πόλη της Τουλόν, που επαναξιοποιεί εγκαταλελειμμένες υποδομές στον χώρο της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής με σκοπό τη δημιουργία ενός γραμμικού πάρκου. Εντάσσεται στο ευρύτερο στρατηγικό όραμα της πόλης της Τουλόν για τη βιώσιμη ανασυγκρότηση του αστικού ιστού. [16]

Η υλοποίηση του έργου αποφασίστηκε να πραγματοποιηθεί σε 7 στάδια, συγκεκριμένα:

Στο πρώτο στάδιο του έργου, το 2010, πραγματοποιήθηκαν τεχνικές εργασίες για τη σταθεροποίηση του εδάφους, ενώ ταυτόχρονα ολοκληρώθηκε η ταφή μιας εγκαταλελειμμένης γραμμής υψηλής τάσης, με την υποστήριξη του διαχειριστή μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας RTE (Réseau de Transport d'Électricité), ο οποίος συνέβαλε τεχνικά και οικονομικά. [17] Οι παρεμβάσεις αυτές αποσκοπούσαν στη δημιουργία σταθερής βάσης για μελλοντικές χρήσεις και στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. [18]

Κατά το δεύτερο στάδιο του έργου, το 2011, δόθηκε έμφαση στη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου μέσω παρεμβάσεων που ενίσχυσαν τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια. Δημιουργήθηκαν τα πρώτα μονοπάτια με σταθεροποιημένη άμμο και ασφαλτοστρώθηκε ποδηλατόδρομος, συνοδευόμενος από την τοποθέτηση κρασπέδων και επιλεκτική διάβαση για την ασφαλή σύνδεση των λεωφόρων de l'Escailion και avenue Le Châtelier. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν φυτεύσεις ανθεκτικών δέντρων και θάμνων, επιλεγμένων για την προσαρμοστικότητα τους στο μεσογειακό κλίμα της περιοχής.

Στο πλαίσιο του τρίτου σταδίου, το 2012, δημιουργήθηκε ο Jardin des Écossais, μεταξύ του αδιεξόδου des Poudrières και του μονοπατιού Rigoumel, σηματοδοτώντας τη μετάβαση από τεχνικά έργα σε ήπιες δράσεις ανάπλασης. Στον χώρο διαμορφώθηκαν οι πρώτες υποδομές για επισκέπτες, όπως παιδικές χαρές, τραπέζια πικ-νικ και καθιστικά, ενώ τοποθετήθηκαν και ενημερωτικές πινακίδες με σκοπό την ενίσχυση της εκπαιδευτικής και πολιτιστικής διάστασης του πάρκου. [18]

[16] <https://www.hubertfalco.fr/inauguration-de-la-6eme-tranche-de-la-promenade-verte/>

[17] <https://toulon.fr/actualites/promenade-verte-poudrier-es-campagne-ville>

[18] [https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web\\_0.pdf](https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web_0.pdf)



**Εικόνες 40α-40β:** Ενημερωτικές πινακίδες για την πανίδα της περιοχής κατά μήκος της πράσινης διαδρομής

Κατά το τέταρτο στάδιο, την περίοδο 2018-2019, αναπτύχθηκε η περιοχή μεταξύ του μονοπατιού de Rigoumeil και της οδού des Moulins, με τη δημιουργία μιας πλατιάς πολλαπλών χρήσεων, που περιλαμβάνει χώρους για πικνίκ, παιδική χαρά και υπαίθρια άθληση, προσφέροντας θέα προς το Rigoumeil. Επιπλέον, επεκτάθηκε το δίκτυο φωτισμού σε μεγαλύτερη έκταση του πάρκου, ενισχύοντας τη λειτουργικότητά του και τη νυχτερινή ασφάλεια. Ενισχύθηκε επίσης το τοπίο με επιπλέον φυτεύσεις, εστιάζοντας σε ποικιλίες ανθεκτικές στον ήλιο και τη ξηρασία. [19] Παράλληλα, διαμορφώθηκε δενδροκομείο και κήπος, με σκοπό την ανάδειξη της τοπικής χλωρίδας μέσω καταλόγου φυτικών ειδών. Κατά μήκος της διαδρομής τοποθετήθηκαν ενημερωτικές πινακίδες που παρέχουν πληροφορίες για τη βιοποικιλότητα της περιοχής, εστιάζοντας κυρίως σε φυτά και πτηνά.

Το πέμπτο στάδιο του έργου, το 2020, επικεντρώθηκε στην επέκταση της διαδρομής προς τη συνοικία Moulins, με στόχο την ενίσχυση της σύνδεσης του πάρκου με τις γύρω περιοχές. Στο πλαίσιο αυτής της επέκτασης, προστέθηκαν μαζικά φυτά και δέντρα, τα οποία επιλέχθηκαν κυρίως για την παροχή σκιάσης, βελτιώνοντας έτσι την άνεση των επισκεπτών και προσφέροντας προστάσια από τον ήλιο. [20]

Κατά το 6ο στάδιο, το 2021, το πάρκο επεκτάθηκε κατά 200 μέτρα, επιτυγχάνοντας τη σύνδεσή του με το δημοτικό και το νηπιαγωγείο της συνοικίας Moulins, ενισχύοντας τη λειτουργική και κοινωνική του διάσταση. Στην περιπατητική διαδρομή αυτού του τμήματος φυτεύτηκαν 27 δέντρα—18 για σκίαση και 9 οπωροφόρα— ενώ διαμορφώθηκαν παρτέρια με 300 μεσογειακά φυτά και θάμνους, προσαρμοσμένα στο τοπικό μικροκλίμα.

[19] <https://www.lemoniteur.fr/article/toulon-le-sixieme-troncon-de-la-promenade-verte-sera-livre-l-annee-prochaine.2150399>

[20] <https://toulon.fr/actualites/promenade-verte-de-poudriere-taille-route>



**Εικόνες 41α-41β-41γ:** Αθλητικές εγκαταστάσεις και παιδική χαρά κατά μήκος του περιπάτου. Είναι ορατή η παρελθοντική κατάσταση πριν την υλοποίηση του έργου.



Επιπλέον, εμπλουτίστηκε η διαδρομή με τη δημιουργία δύο ρηχών λεκανών απορροής (διαμορφωμένων τάφρων με ήπια κλίση και φύτευση), οι οποίες λειτουργούν ως συστήματα συλλογής και διήθησης όμβριων υδάτων, συμβάλλοντας στη διαχείριση του νερού. [21] Δημιουργήθηκαν διάσπαρτες εγκαταστάσεις υπαίθριας άθλησης – όπως όργανα γυμναστικής στις περιοχές της πλατείας l'Octroi, του Arboretum Rigoumet και του Chemin de Forgentier – καθώς και με ζώνες παιχνιδιού και ανάπαυσης για παιδιά και οικογένειες, όπως στις πλατείες des Fours à Chaux και στο Arboretum Rigoumet. Όλοι αυτοί οι χώροι είναι εξοπλισμένοι με σιντριβάνια και γούρνες, ενισχύοντας την άνεση και τη βιώματική εμπειρία των επισκεπτών. [22]

Το 2022 ολοκληρώθηκε το έβδομο και τελευταίο στάδιο του έργου, το οποίο επικεντρώθηκε στη χωρική εντοποίηση του περιπατητικού δικτύου με το ευρύτερο αστικό περιβάλλον. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν τμήματα της διαδρομής, συνδέοντας την με τον κήπο του Scottish Club, τη λεωφόρο André Lechâtelier και το νηπιαγωγείο Basse Conventifion. [23] Η παρέμβαση αυτή ενίσχυσε τη λειτουργικότητα του πάρκου, διευκόλυνε την πρόσβαση από σημαντικά σημεία της περιοχής και ενίσχυσε την κοινωνική και παιδαγωγική της διάσταση. [24]

### II.3.III Η Σημερινή Κατάσταση

Το Πολεμικό Ναυτικό θεωρεί την Τουλόν ως το κύριο στρατιωτικό λιμάνι της Γαλλίας, με αυξανόμενη στρατηγική σημασία. Σε αντίθεση με τους στόχους της τοπικής διοίκησης και με ορισμένα λιμάνια του Ατλαντικού, των οποίων η στρατιωτική σημασία μειώνεται, εκείνη της Τουλόν αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω λόγω της συσσώρευσης γεωπολιτικών εντάσεων και κρίσεων στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Στο πλαίσιο αυτό, έχει ήδη προγραμματιστεί η επέκταση και αναβάθμιση των στρατιωτικών υποδομών του λιμανιού για τα προσεχή έτη (Artiol, 2013). Παρά τις υφιστάμενες προκλήσεις, δεν φαίνεται να έχει περιορίσει τον βαθμό υλοποίησης και την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων που αποσκοπούν στη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της περιοχής.

#### II.3.III.i Ο Κόλπος της Τουλόν

Η εφαρμογή του προγράμματος «Contrat de Baie de Toulon» αποτέλεσε σημείο καμπής για την περιβαλλοντική αποκατάσταση του κόλπου. Τα μέτρα που εφαρμόστηκαν κατά την περίοδο αυτή επικεντρώθηκαν στη βελτίωση της ποιότητας των υδάτων, στην αποκατάσταση οικοσυστημάτων και στην παρακολούθηση της ρύπανσης από τοξικά ιζήματα. Στο πλαίσιο της στρατηγικής περιβαλλοντικής διαχείρισης, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη μείωση της ρύπανσης από αστικά και βιομηχανικά λύματα. Πρόσφατη μελέτη που διεξήχθη στο πλαίσιο του έργου MEDITPLAST (2024) κατέδειξε ότι οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων στην περιοχή εμφανίζουν εξαιρετικά υψηλή αποτελεσματικότητα στην κατακράτηση μικροπλαστικών, αγγίζοντας ποσοστά έως και 99,9%. Ωστόσο, οι απορροές όμβριων υδάτων παραμένουν βασική πηγή περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, ειδικά σε περιοχές με έντονη αστικοποίηση.

Έρευνες ανέδειξαν συγκεντρώσεις PCBs σε επίπεδα που εξακολουθούν να υπερβαίνουν τα επιτρεπτά όρια, ιδίως στη λεγόμενη “μικρή περιοχή” (petite rade) του κόλπου. Αν και οι τιμές παρουσιάζουν σταδιακή μείωση μετά την απαγόρευση των PCBs, οι εστίες ρύπανσης εξακολουθούν να υπάρχουν (Wafo et al., 2016). ωΕπιπροσθέτως, πρόσφατα δεδομένα από μακροχρόνια παρακολούθηση δείχνουν ότι οι εκβαθύνσεις που πραγματοποιούνται για τη διατήρηση του βάθους του κόλπου, και κατ' επέκταση της δυνατότητας να εισέρχονται στρατιωτικά κυρίως πλοία εντός αυτού, επηρεάζουν άμεσα τη χημική σύσταση των υδάτων. Συγκεκριμένα, οι εκβαθύνσεις οδηγούν σε προσωρινή αύξηση των επιπέδων διαλυμένου χαλκού και μολύβδου, με πιθανές επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα και στη σύνθεση του υδατοπλάγκτου (Laygion et al., 2020).

[21] <https://toulon.fr/actualites/promenade-verte-de-poudriere-taille-route>

[22] <https://www.hubertfalco.fr/inauguration-de-la-6eme-tranche-de-la-promenade-verte/>

[23] <https://toulon.fr/actualites/promenade-verte-de-poudriere-taille-route>

[24] <https://lepetitvarois.fr/toulon-promenade-verte-des-poudrieres-la-campagne-en-ville/>

Συνολικά, το πρόγραμμα επέφερε ουσιαστική, αλλά με αργούς ρυθμούς, πρόοδο στην περιβαλλοντική αποκατάσταση του κόλπου της Τουλόν, επιτυγχάνοντας σημαντική βελτίωση στην ποιότητα των υδάτων και ενίσχυση της διακυβέρνησης. Ωστόσο, οι υπολειμματικές ρυπάνσεις και οι πιέσεις από σύγχρονες δραστηριότητες –όπως η στρατιωτική χρήση, η αστική απορροή και οι κλιματικές μεταβολές– καταδεικνύουν την ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση και αναπροσαρμογή των στρατηγικών περιβαλλοντικής διαχείρισης.

#### II.3.III.ii Το EcoQuartier Chalucet



**Εικόνα 42:** Η οικολογική γειτονιά Chalucet με προσανατολισμό προς το νοτο

Η οικολογική γειτονιά Chalucet, η οποία εγκαινιάστηκε το 2019 και εκτείνεται σε έκταση άνω των 35.000 τ.μ., βρίσκεται σε τοποθεσία πλησίον του σιδηροδρομικού σταθμού Gare de Toulon (βλ. εικόνα 43), στο κέντρο της πόλης, γεγονός που ενισχύει τη βιωσιμότητα του έργου. Επιπροσθέτως, εστιάζει σε μια μορφή «θεσμικής δημιουργικότητας» (Institutional Creativity), η οποία συνδέεται συχνά με ένα ευρύ φάσμα καλλιτεχνικών εκφράσεων, όπως το γκράφιτι και οι τέχνες του δρόμου (Krueger & Buckingham, 2009, 2012).





**Εικόνα 43:** Η τοποθεσία της περιοχής Chalucet στην Τουλόν, σε σχέση με τον σιδηροδρομικό σταθμό Gare de Toulon. [τροποποιημένη]

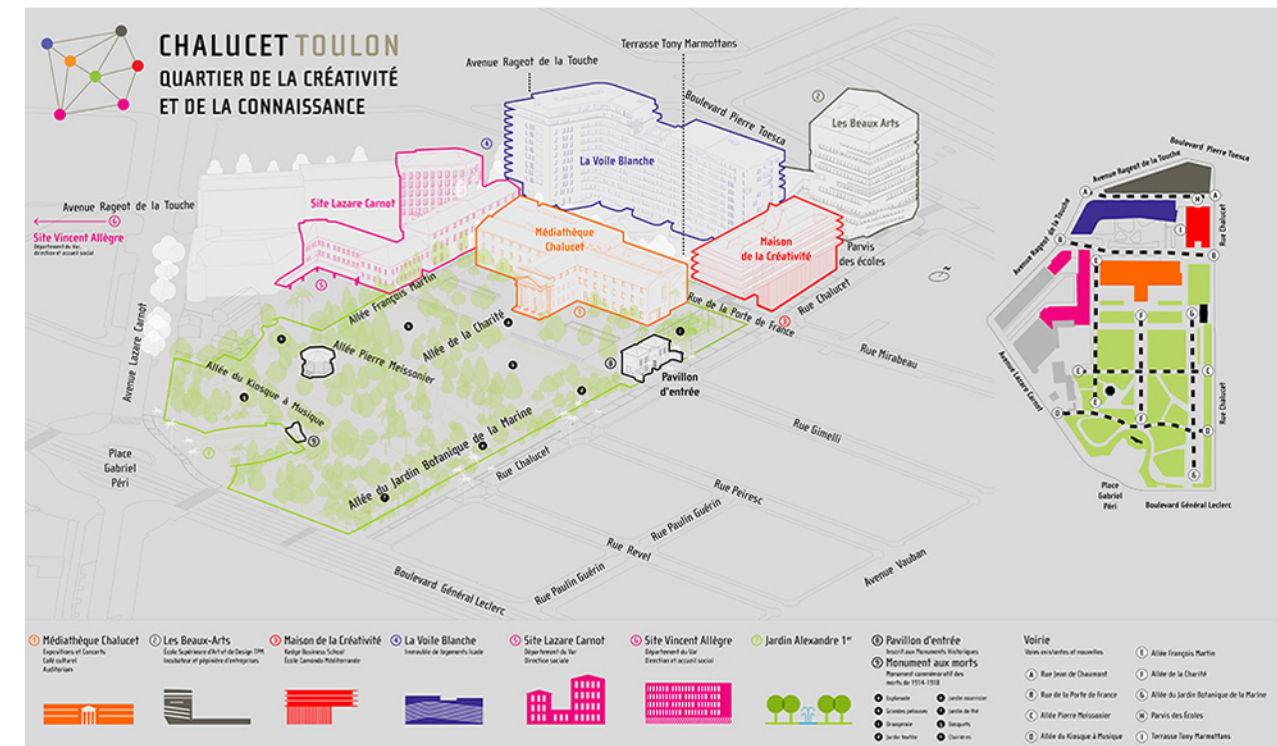


**Εικόνα 44:** Η θέα της περιοχής Chalucet, με εστίαση στο κτήριο Les Beaux-Arts της σχολής καλών τεχνών από την αποβάθρα του σταθμού Gare de Toulon.

Η νέα γειτονιά Chalucet στεγάζει ένα σύνολο πολιτιστικών, εκπαιδευτικών και κοινωνικών υποδομών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται μια σύγχρονη βιβλιοθήκη με εκθεσιακούς χώρους και αμφιθέατρο, η Σχολή Καλών Τεχνών, η Σχολή Επιχειρήσεων Kedge, η διεθνής σχολή σχεδιασμού και αρχιτεκτονικής Camondo Méditerranée, μια επιχειρηματική θερμοκοιτίδα, το κοινωνικό κέντρο του Περιφερειακού Συμβουλίου, καθώς και μια πολυκατοικία που φιλοξενεί περίπου 200 κατοικίες. [25] Έμφαση έχει δοθεί επίσης στη δημιουργία κοινών χώρων που αποκαλούνται «tritoi χώροι»/“Third

[25] <https://www.interregeurope.eu/good-practices/eco-quartier-chalucet-creativity-knowledge-district-renewing-the-heart-of-the-city-of-toulon>

<sup>30</sup> Στην κοινωνιολογία, ως “third place” περιγράφεται οποιοσδήποτε χώρος στο κοινωνικό περιβάλλον που διαχωρίζεται από τα δύο συνήθη κοινωνικά περιβάλλοντα του σπιτιού (“first place”) και του χώρου εργασίας (“second place”). [μπιμ] Είναι χώροι όπου σε όλη την ιστορία ενθάρρυναν την αίσθηση της ζεστασιάς, της συναναστροφής και αυτού του ιδιαίτερου είδους ανθρώπινης διατροφής που αποκαλούμε κοινότητα. [μπιμ] Παραδείγματα τρίτων χώρων είναι, μεταξύ άλλων, οι εκκλησίες, οι καφετέριες, τα μπαρ, οι λέσχες, οι βιβλιοθήκες, τα γυμναστήρια, τα βιβλιοπωλεία, οι χώροι hacker-spaces, τα πλακόστρωτα, τα πάρκα και τα θέατρα. δραστηριότητας. [[https://en.wikipedia.org/wiki/Third\\_place](https://en.wikipedia.org/wiki/Third_place) και <https://courier.unesco.org/en/articles/third-places-true-citizen-spaces>]



**Εικόνα 45:** Οι χρήσεις της περιοχής Chalucet. Αναλυτικότερα, η βιβλιοθήκη Médiathèque Chalucet (πορτοκαλί), Η ανώτατη σχολή καλών τεχνών στο Les Beaux-Arts (γκρι), ο Maison de la Créativité (κόκκινο) φιλοξενεί σχολή επιχειρήσεων, αρχιτεκτονικής και ένα δημόσιο ίδρυμα ανωτάτης εκπαίδευσης και έρευνας, το κτήριο La Voile Blanche (μπλε) περιλαμβάνει κατοικίες, το Site Lazare Carnot και Site Vincent Allegre (ρωζ) έχουν διοικητικές υπηρεσίες και κοινωνικά γραφεία.

Στο επίκεντρο της γειτονιάς Chalucet βρίσκεται ο δημόσιος κήπος Jardin Alexandre 1er, ο οποίος λειτουργεί ως βασικός χώρος πρασίνου και αποτελεί τον πυρήνα της δημιουργικής και γνωστικής ταυτότητας της περιοχής. Η ανάπτυξή του συνιστά θεμελιώδες στοιχείο του συνολικού αρχιτεκτονικού οράματος της C. Vezzoni, η οποία επεδίωξε την ενσωμάτωση της φύσης στον αστικό ιστό. Όπως δήλωσε η ίδια (σε συνέντευξη στη Μασσαλία τον Ιούνιο του 2017), στόχος του σχεδιασμού ήταν η επέκταση του πάρκου ώστε να διαπερνά ολόκληρη τη γειτονιά, γεφυρώνοντας το χάσμα μεταξύ φύσης και πόλης, που παρέμεινε άλυτο από τον 19ο αιώνα (Vignau, 2020).



**Εικόνα 46:** Αεροφωτογραφία του κήπου Jardin Alexandre 1er. Η κεντρική ποδιά καταλήγει στην βιβλιοθήκη Médiathèque Chalucet

Μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η γειτονιά Chalucet είναι ο φόβος της διαδικασίας εξευγενισμού, η οποία σταδιακά αναπτύσσεται στην περιοχή. Ένα παράδειγμα αυτής της τάσης είναι η ανέγερση ενός ξενοδοχείου τεσσάρων αστέρων από τον όμιλο Okko Hotels, μόλις 500 μέτρα μακριά από τη γειτονιά, το οποίο αντιτίθεται στους στόχους κοινωνικής ένταξης και βιωσιμότητας. Πολλοί κάτοικοι εκφράζουν ανησυχία για τον αντίκτυπο αυτών των αναπτύξεων, φοβούμενοι την υποβάθμιση άλλων γειτονιών λόγω της συγκέντρωσης μεγάλων δημιουργικών υποδομών γύρω από την ίδια περιοχή.



## II.3.III.iii Το EcoQuartier Font-Pre



Εικόνα 47: Η οικολογική συνοικία Font-Pre

Η οικολογική συνοικία Font-Pré περιλαμβάνει συνολικά 807 κατοικίες, εκ των οποίων οι 125 προορίζονται για ηλικιωμένους, ενώ το 30% του συνόλου προορίζεται για κοινωνική στέγαση. Μέσω των σύγχρονων υποδομών και υπηρεσιών της, η γειτονιά στοχεύει στη συνύπαρξη διαφορετικών γενεών – από νέους εργαζόμενους και οικογένειες μέχρι ηλικιωμένους – ενισχύοντας την κοινωνική συνοχή. Ο καινοτόμος σχεδιασμός του οικιστικού ιστού επιτρέπει την προσαρμογή σε ποικίλους τρόπους ζωής και αναγκών. Επιπλέον, φιλοξενεί ιατρικές υπηρεσίες, ένα περιφερειακό δημαρχείο, παιδικό σταθμό, καταστήματα, γραφεία και χώρους στάθμευσης, προσφέροντας ένα πλήρως εξοπλισμένο και βιώσιμο αστικό περιβάλλον (Tucci et al., 2023).

Η συνοικία Font-Pré δεν ξεχωρίζει μόνο για τη διαγενεακή της κοινωνική σύνθεση και τις μικτές χρήσεις, αλλά και για τον υψηλό βαθμό περιβαλλοντικής απόδοσης που επιτυγχάνει. Συγκεκριμένα, η ενεργειακή της απόδοση είναι κατά 10 έως 20% υψηλότερη από τη μέση κατοικία της πόλης, με βάση τους θερμικούς κανονισμούς του 2012. Η συνολική κατανάλωση ενέργειας – για θέρμανση, ψύξη, ζεστό νερό, φωτισμό, εξοπλισμό και βοηθητικά συστήματα – είναι έως και τρεις φορές χαμηλότερη από εκείνη κατοικιών που χρονολογούνται από την πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα.

Αυτό το αποτέλεσμα οφείλεται στον έξυπνο αρχιτεκτονικό σχεδιασμό (προσανατολισμός, επιλογή υλικών και εξοπλισμού), στην υψηλή ποιότητα θερμομόνωσης, στον έλεγχο της κατανάλωσης στους κοινόχρηστους χώρους και στη χρήση ιδιαίτερα αποδοτικών αντλιών θερμότητας. Κάθε διαμέρισμα διαθέτει εργαλεία παρακολούθησης και απεικόνισης της ενεργειακής κατανάλωσης, ενισχύοντας την ευαισθητοποίηση των κατοίκων. Επιπλέον, ο σχεδιασμός των κατοικιών επιδιώκει τη φυσική θερμική άνεση όλο τον χρόνο, περιορίζοντας τις θερμικές διακυμάνσεις και αξιοποιώντας το φυσικό φως μέσω στρατηγικής ηλιοπροστασίας.

Παράλληλα, η διαχείριση του νερού εντός της οικολογικής συνοικίας γίνεται μέσω ρυθμιστών πίεσης, οικονομικών εγκαταστάσεων υγιεινής και ειδικών μετρητών. Εξωτερικά, η συλλογή όμβριων υδάτων χρησιμοποιείται για την άρδευση των φυτεμένων κοινόχρηστων χώρων. Στον τομέα της διαχείρισης αποβλήτων, κάθε κατοικία διαθέτει δοχεία διαλογής για ανακυκλώσιμα υλικά (πλαστικό, γυαλί, χαρτί), ενώ ειδικά εκπαιδευμένη ομάδα ενημερώνει τους κατοίκους για τη σωστή εφαρμογή της ανακύκλωσης από το σπίτι έως τους σταθμούς συλλογής.

Στο πλαίσιο της ενίσχυσης της σχέσης των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον, η συνοικία Font-Pré έχει ενσωματώσει μια σειρά από πρακτικές και υποδομές που ενθαρρύνουν την περιβαλλοντική συνείδηση και την ενεργή συμμετοχή. Οι κάτοικοι έχουν πρόσβαση σε έναν κοινόχρηστο κήπο με εσπεριδοειδή, καθώς και σε υπερυψωμένα παρτέρια, ειδικά σχεδιασμένα για ηλικιωμένους, προκειμένου να διευκολύνεται η ενασχόληση με την κηπουρική. Επιπλέον, έχει διαμορφωθεί ένας εκπαιδευτικός περίπατος, ο οποίος επιτρέπει στους κατοίκους να γνωρίσουν τη βιοποικιλότητα της περιοχής, ενισχύοντας τη σύνδεσή τους με τη φυσική κληρονομιά του τόπου. Η συνοικία διαθέτει συνολικά 10.000 τ.μ. χώρων πρασίνου, στους οποίους έχουν φυτευτεί είδη φυτών προσαρμοσμένα στο μεσογειακό κλίμα, με ιδιαίτερη έμφαση στην αποφυγή αλλεργιογόνων ειδών. [26]

Η συντήρηση των χώρων πρασίνου πραγματοποιείται χωρίς τη χρήση φυτοπροστατευτικών προϊόντων και βασίζεται στις αρχές της διαφοροποιημένης οικολογικής διαχείρισης – όπως η προσαρμοσμένη συχνότητα κοπής και η φροντίδα ανάλογα με τις ανάγκες κάθε ζώνης φύτευσης. Παράλληλα, διοργανώθηκαν δράσεις ευαισθητοποίησης με τη συμβολή περιβαλλοντικού συμβούλου, ενώ η διαχείριση των πράσινων χώρων βασίζεται σε ειδικό σχέδιο οικολογικής συντήρησης που εγγυάται τη μακροχρόνια προστασία της βιοποικιλότητας (Tucci et al., 2023).

Η οικολογική συνοικία Font-Pré έχει σχεδιαστεί με γνώμονα την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας και την προώθηση εναλλακτικών, φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη μείωση της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, μέσω της ενθάρρυνσης της πεζής μετακίνησης, της ποδηλασίας και της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων. Το 98% των θέσεων στάθμευσης βρίσκεται σε υπόγειους χώρους, γεγονός που επιτρέπει τη σχεδόν πλήρη πεζοδρόμηση της συνοικίας και την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, παρέχοντας διαπερατότητα.[27] Η κυκλοφορία των πεζών και η σήμανση έχουν μελετηθεί προσεκτικά ώστε να διευκολύνεται η ασφαλής και άνετη μετακίνηση όλων των κατοίκων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με κινητικές δυσκολίες και των γονέων με καροτσάκια.

Κάθε κατοικία διαθέτει ασφαλή χώρο στάθμευσης ποδηλάτων, ενώ προσφέρεται άμεση και εύκολη πρόσβαση στους υπόγειους χώρους στάθμευσης, οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι για την υποδοχή σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Παράλληλα, διατίθενται κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα, διευκολύνοντας έτσι τη σύνδεση της γειτονιάς με το κέντρο της πόλης. Η πρόσβαση στα δημόσια μέσα μεταφοράς είναι επίσης ενισχυμένη, καθώς σε πολύ κοντινή απόσταση βρίσκεται η στάση Toulon Sainte-Musse της γραμμής 1 του μετρό. Η συνοικία, επομένως, προσφέρει ένα ολοκληρωμένο και ευέλικτο δίκτυο μετακίνησης, συνδυάζοντας την άνεση με τη χαμηλή περιβαλλοντική επιβάρυνση (Tucci et al., 2023).

[26] <https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1903/>

[27] <https://www.construction21.org/city/fr/font-pre-an-ecological-neighborhood.html>



Εικόνες 48α-48β-48γ: Φωτογραφίες της οικολογικής συνοικίας Font-Pre, όπου φαίνεται η ποιότητα των δημόσιων χώρων, η έμφαση στη βιωσιμότητα και η σχεδόν πλήρη πεζοδρόμηση



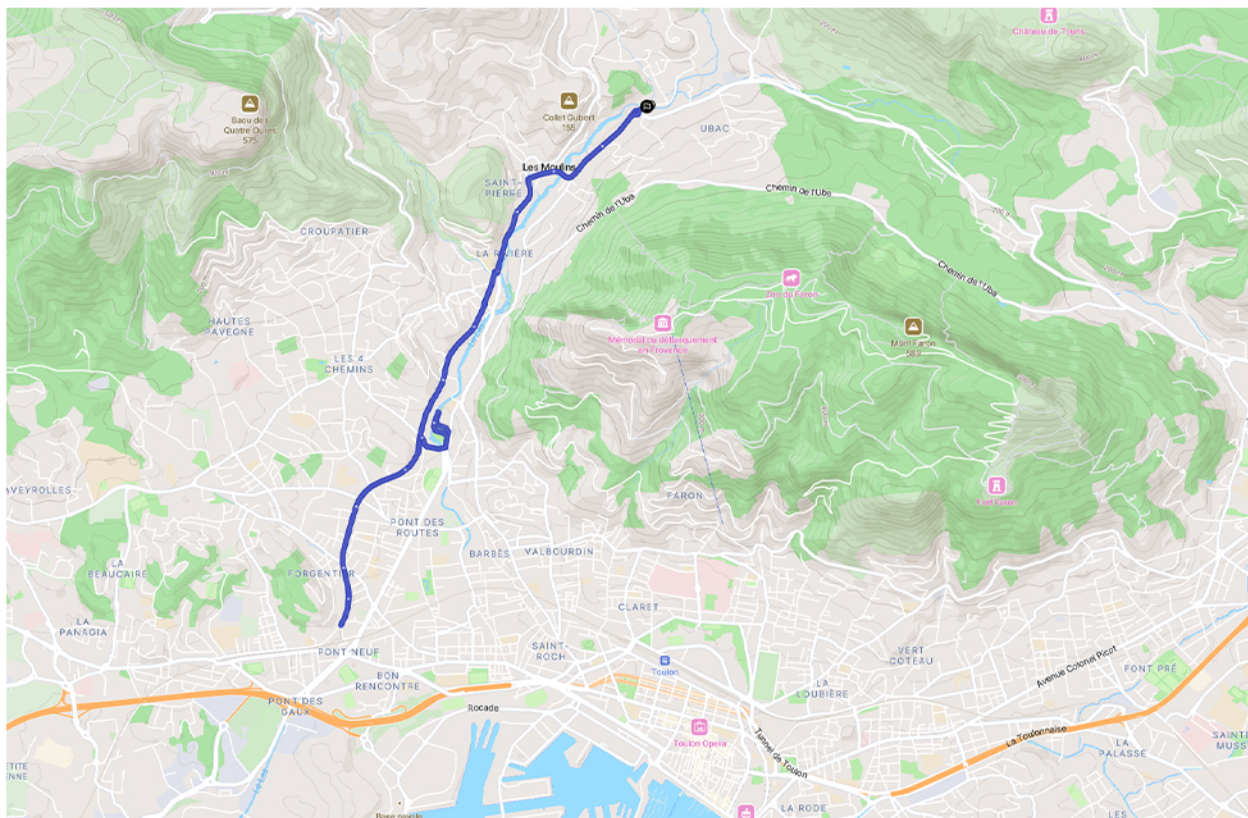
### II.3.III.iv La Promenade Verte des Poudrières - ο Πράσινος Περίπατος των Πυριτιδαποθηκών

Το έργο, που ξεκίνησε το 2010, ολοκληρώθηκε το 2022 και μέσω της υλοποίησης 7 σταδίων ξεπέρασε το μήκος των 3,5 χιλιομέτρων. Η εν λόγω διαδρομή ενισχύει τη σύνδεση μεταξύ του αστικού περιβάλλοντος και της φύσης, προσφέροντας στους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής έναν χώρο περιπάτου και χαλάρωσης, εντός ενός φυσικού πλαισίου πλούσιου σε τοπική χλωρίδα και άνηθ. Παράλληλα, προάγει τη σωματική άσκηση και την ψυχολογική ευεξία, ενθαρρύνοντας την αειφόρο κινητικότητα και την οικολογική ευαισθητοποίηση.



**Εικόνα 49:** Μέρος του πράσινου περιπάτου των πυριτιδαποθηκών

Η πράσινη διαδρομή των πυριτιδαποθηκών εκτείνεται από την περιοχή des Poudrières έως την Avenue André Le Châtelier και το Escaillon. Προς τον βορρά, η διαδρομή έχει επεκταθεί διασχίζοντας τις περιοχές Le Châtelier, Rigoumel, La Baume και καταλήγοντας στο Les Moulins. Στο πλαίσιο της διαδρομής αυτής, έχει διαμορφωθεί ένα νέο φυσικό τοπίο, με κύριο στόχο την αναγέννηση υποβαθμισμένων ζωνών και την ενίσχυση της περιβαλλοντικής και κοινωνικής λειτουργίας του αστικού ιστού. [28]



**Εικόνα 50:** Ο πράσινος περίπατος των πυριτιδαποθηκών, όπως αποτυπώνεται στο OpenStreetMap

[28] [https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web\\_0.pdf](https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web_0.pdf)

Η Promenade Verte des Poudrières είναι γεμάτη διάσπαρτες εγκαταστάσεις αφιερωμένες στον αθλητισμό (υπαίθρια γυμναστική και γυμναστική στην πλατεία l'Octroi, στο Arboretum Rigoumel και στο Chemin de Forgentier), καθώς και με χώρους που έχουν διαμορφωθεί ως χώροι παιχνιδιού και ανάπαυσης για τα παιδιά (πλατεία des Fours à Chaux και Arboretum Rigoumel). [29]

Εκτός από τη φυσική αναζωογόνηση που προσφέρει, ο Πράσινος Περίπατος των Poudrières λειτουργεί και ως πεδίο περιβαλλοντικής και ιστορικής εκπαίδευσης. Κατά μήκος της διαδρομής έχουν τοποθετηθεί ενημερωτικές πινακίδες, αφιερωμένες τόσο στην τοπική χλωρίδα και πανίδα όσο και στην ιστορία των εγκαταστάσεων των Poudrières. Ο επισκέπτης έχει έτσι την ευκαιρία να γνωρίσει σε βάθος τα είδη πουλιών, εντόμων, νυχτερίδων και φυτών που απαντώνται στην περιοχή, κατανοώντας παράλληλα τη σημασία της διατήρησης της βιοποικιλότητας. [30]

Ο περίπατος δεν αποτελεί απλώς έναν πράσινο διάδρομο αναψυχής και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, αλλά και έναν ισχυρό συμβολικό σύνδεσμο με το στρατιωτικό παρελθόν της Τουλόν. Οι «Poudrières», ή πυριτιδαποθήκες,<sup>31</sup> είναι ορατές κατά μήκος της διαδρομής, σε περιοχές που στο παρελθόν χρησιμοποιούνταν για την ασφαλή αποθήκευση εκρηκτικών και πυρομαχικών (Bernard Cros, 2011).



**Εικόνα 51:** Η πυριτιδαποθήκη του Αγίου Αντρέα

[29] <https://www.hubertfalco.fr/inauguration-de-la-6eme-tranche-de-la-promenade-verte/>

[30] [https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web\\_0.pdf](https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web_0.pdf)

<sup>31</sup> Οι πυριτιδαποθήκες χρονολογούνται από τον 19ο αιώνα και είναι 4; η πυριτιδαποθήκη των δρόμων (No. 1), η Πυριτιδαποθήκη του Αγίου Αντωνίου (No. 2), η Πυριτιδαποθήκη του Αγίου Ανδρέα (No. 3) και η Πυριτιδαποθήκη του Αγίου Πέτρου (No. 4).



## II.4 Η Περίπτωση της Νάντης

Η Νάντη, με πληθυσμό 325.070 κατοίκους το 2022, εκ των οποίων το 11,6% είναι αλλοδαποί, παρουσιάζει υψηλό επίπεδο πρόσβασης σε αστικούς χώρους πρασίνου. Διασχίζεται από δύο ποταμούς: τον Λίγηρα (Loire), όπου αναπτύχθηκαν ιστορικά οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις της πόλης, και τον Ερντ (Erdre). Από το 1999, το 100% των κατοίκων της πόλης ζει σε απόσταση 300 μέτρων από κάποιο χώρο πρασίνου, ένα ποσοστό που παραμένει σταθερό. Συνολικά, η πόλη διαθέτει 3.366 εκτάρια πρασίνου, που αντιστοιχούν σε 57 m<sup>2</sup> ανά κάτοικο, ή το 6% της συνολικής επιφάνειας του πολεοδομικού συγκροτήματος των 53.491 εκταρίων. Αυτό περιλαμβάνει περίπου 100.000 δέντρα, προσδίδοντας στην πόλη τα χαρακτηριστικά ενός αστικού δάσους. Το ιστορικό κέντρο της Νάντης προσφέρει επίσης 37 m<sup>2</sup> δημόσιου χώρου πρασίνου ανά κάτοικο, αναδεικνύοντας τη δέσμευση της πόλης για την παροχή πράσινων χώρων στους πολίτες της (Cömerfler, 2017).

Η Νάντη για την αστική της ανάπτυξη επέλεξε να δημιουργήσει ένα δικτύο βιώσιμων μέσων μαζικής μεταφοράς και κατ' επέκταση επιχείρησε την μείωση της υπερβολικής χρήσης του αυτοκινήτου.

### II.4.1 Η Κατάσταση πριν τον Εξευγενισμό

Μετά από μια περίοδο συνεχούς αύξησης του πληθυσμού και οικονομικής ανάπτυξης, η Νάντη άρχισε να αντιμετωπίζει αυξανόμενες περιβαλλοντικές και οικονομικές πιέσεις τη δεκαετία του 1980, εξαιτίας της ταχείας μεταβολής των χρήσεων γης. Η παρακμή της παραδοσιακής ναυπηγικής βιομηχανίας, η οποία αποτελούσε διαχρονικά μία από τις κύριες πηγές εισοδήματος και απασχόλησης για την πόλη, συνέβαλε καθοριστικά σε αυτή την οικονομική αβεβαιότητα, δημιουργώντας νέες προκλήσεις για την τοπική οικονομία και τον αστικό σχεδιασμό.

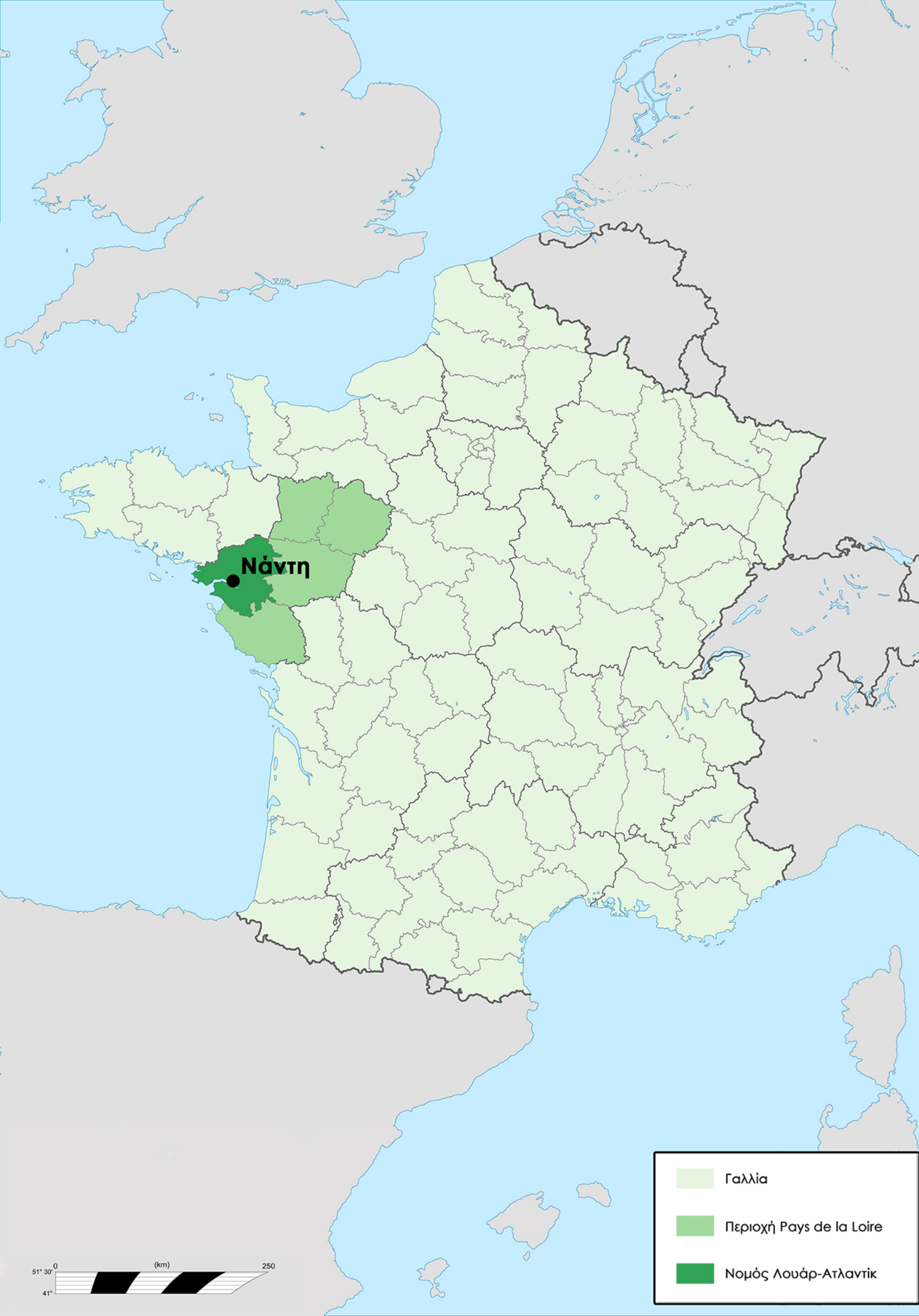
Η σταδιακή αποδυνάμωση και εγκατάλειψη σημαντικού αριθμού βιομηχανικών εγκαταστάσεων και εκτάσεων στη Νάντη είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εκτεταμένων περιοχών brownfields — πρώην βιομηχανικών ή εμπορικών ζωνών, οι οποίες πλέον χαρακτηρίζονται από περιβαλλοντική υποβάθμιση αλλά και επενδυτικές ευκαιρίες για επαναχρησιμοποίηση (OECD, 2017).

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, η Νάντη άρχισε να αναπροσανατολίζει τη στρατηγική της προς την πράσινη και βιώσιμη ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή, την αλληλεγγύη και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα (SAMOA, 2009). Στο πλαίσιο αυτής της νέας στρατηγικής, η πόλη επένδυσε στη δημιουργία ελκυστικών, υψηλής ποιότητας δημόσιων χώρων, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στους χώρους πρασίνου. Η σοβαρότητα της προσέγγισης αυτής γίνεται αντιληπτή από το γεγονός ότι περίπου το 6% του συνολικού δημοτικού προϋπολογισμού της πόλης αφιερώνεται στη δημιουργία και συντήρηση αστικών χώρων πρασίνου (Ville de Nantes, 2017).

Μία από τις βασικές ιδιαιτερότητες της \*Nantes Métropole\* — και ενδεχομένως ένας από τους λόγους της επιτυχίας της — είναι η ικανότητά της να ενσωματώνει τους φορείς λήψης αποφάσεων τόσο εντός όσο και γύρω από την πόλη σε έναν ενιαίο διοικητικό οργανισμό. Η \*Nantes Métropole\* ασκεί ένα ευρύ φάσμα αρμοδιοτήτων, που περιλαμβάνουν τη διαχείριση των αυτοκινητοδρόμων και των δημόσιων χώρων, τη στέγαση, την πολεοδομία, τη χρήση γης και την αστική ανάπτυξη, καθώς και τις δημόσιες μεταφορές. Ειδικότερα, έχει την πλήρη ευθύνη για τον σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την οργάνωση και την εποπτεία όλων των πτυχών των δημόσιων μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει τη διαμόρφωση στρατηγικών μεταφορών, τη διενέργεια διαγωνισμών και τη σύναψη συμβάσεων για τις λειτουργίες όλων των τρόπων μεταφοράς, την ανάπτυξη και συντήρηση των σχετικών υποδομών σε συνεργασία με τους φορείς εκμετάλλευσης, τον καθορισμό δρομολογίων και συχνοτήτων εξυπηρέτησης, τον προσδιορισμό των ναύλων και την παρακολούθηση των επιπέδων ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Από το 2008, οι αρμόδιες υπηρεσίες για όλα τα ζητήματα κινητικότητας στην ευρύτερη περιοχή της \*Nantes Métropole\* συγχωνεύθηκαν, οδηγώντας στη δημιουργία ενός νέου φορέα με διευρυμένες αρμοδιότητες, την \*Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable\* (Αρχή Οργάνωσης Βιώσιμης Κινητικότητας), η οποία αντικατέστησε την παλαιότερη \*Direction Générale des Déplacements\*. Ο νέος αυτός φορέας είναι πλέον υπεύθυνος όχι μόνο για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των παραδοσιακών μεταφορικών υποδομών, αλλά και για την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας. Αυτό περιλαμβάνει τον σχεδιασμό και τη συντήρηση δρόμων και αυτοκινητοδρόμων, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των δημόσιων οδών, την ανάπτυξη πολιτικών για την ποδηλασία και τη στάθμευση, καθώς και τη διαχείριση όλων των εκτός οδού χώρων στάθμευσης, όπως πολυώροφα πάρκινγκ και πάρκινγκ ανταπόκρισης (P+R). Επιπλέον, η ΑΟΜΔ είναι υπεύθυνη για την προώθηση και διαχείριση υπηρεσιών βιώσιμης κινητικότητας, όπως τα συστήματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων και οι ενοποιημένες λύσεις πολυτροπικής μετακίνησης (Allen, 2013).

**Εικόνα 52 [τροποποιημένη]**





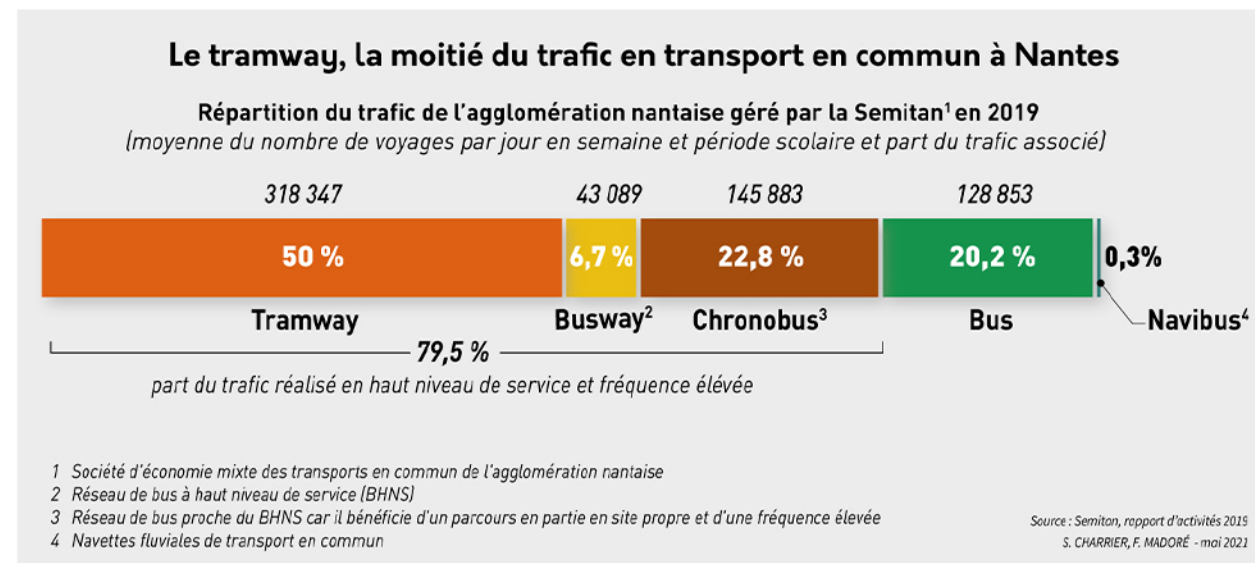
## II.4.II Οι Προτάσεις Αστικού “Εξωραϊσμού”

### II.4.II.i Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Το πρώτο σύστημα τραμ της Νάντης εγκαινιάστηκε το 1879 και έγινε γνωστό ως PériJ Jaune Nantais (ο «Κίτρινος Κίνδυνος της Νάντης»), λόγω των χαρακτηριστικών κίτρινων κινητήρων του και των αντιλήψεων της εποχής σχετικά με την επικινδυνότητα των αρχικών οχημάτων. Ωστόσο, στις 29 Ιανουαρίου 1958, το τραμ σταμάτησε να λειτουργεί, καθώς θεωρήθηκε παρωχημένο σε σύγκριση με το αυτοκίνητο, το οποίο προβαλλόταν ως η πιο σύγχρονη και πρακτική εναλλακτική λύση. Παρ' όλα αυτά, το τραμ επέστρεψε στην πόλη το 1985, ως απάντηση σε μια σειρά παραγόντων, όπως η αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση, η εκθετική αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων και η σταδιακή αύξηση των περιβαλλοντικών ανησυχιών (Madore, 2021). Σηματοδοτήθηκε, με αυτόν τον τρόπο, η έναρξη της δημιουργίας ενός δικτύου βιώσιμων μέσων μαζικής μεταφοράς.

#### II.4.II.i.a Τραμ

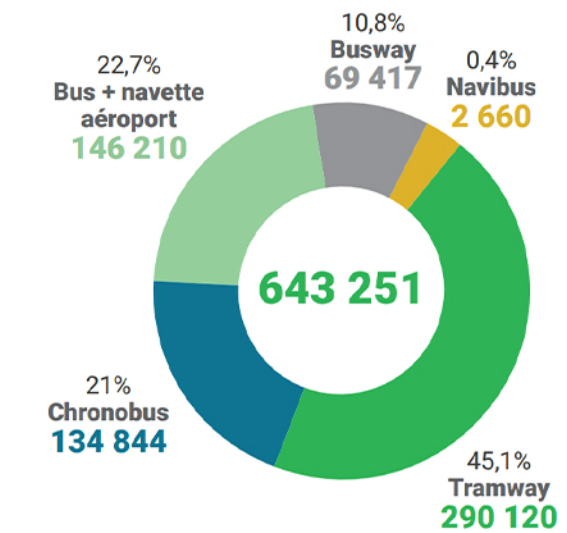
Το τραμ επανήλθε ως σύγχρονο μέσο μεταφοράς στις γαλλικές πόλεις από τη δεκαετία του 1980, αφού είχε σχεδόν εξαφανιστεί για δύο έως τρεις δεκαετίες. Η Νάντη συμβολίζει αυτή την ανανέωση, καθώς υπήρξε η πρώτη πόλη στη Γαλλία που επανέφερε το σύγχρονο τραμ, με την έναρξη λειτουργίας της πρώτης γραμμής (ligne 1) ήδη από το 1985. Ακολούθησε η δεύτερη γραμμή (ligne 2) το 1992 και η τρίτη και τελευταία γραμμή (ligne 3) το 2000, με την τελευταία επέκταση να πραγματοποιείται το 2008, συνδέοντας τμήματα των γραμμών 1 και 2 (Allen, 2013). Σήμερα, το τραμ της Νάντης διαθέτει δίκτυο μήκους 43 χιλιομέτρων, καθιστώντας το το έβδομο μεγαλύτερο σε μήκος στη Γαλλία, αλλά το τέταρτο σε αριθμό μεταφερόμενων επιβατών, καθώς εξυπηρετεί περίπου το ήμισυ της συνολικής κυκλοφορίας του φορέα δημόσιων μεταφορών της πόλης Semitan (société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise) (Figure 1) (Madore, 2021).



**Εικόνα 53:** Στη Νάντη, το τραμ αποτελεί το κυρίαρχο μέσο δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς καλύπτει περίπου το 50% των μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς (2019)

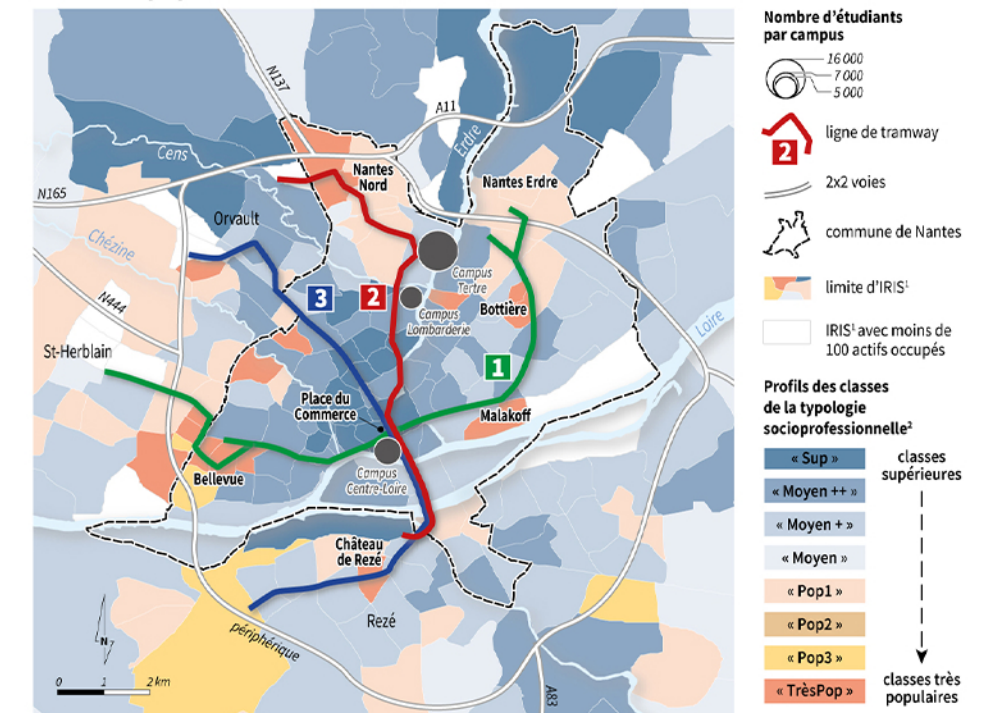
Το δίκτυο του τραμ της Νάντης έχει σχεδιαστεί με τη μορφή ακτινωτού πλέγματος με κεντρικό κόμβο την Place du Commerce, όπου συγκλίνουν και οι τρεις γραμμές, συνδέοντας το κέντρο της πόλης με την περιφέρεια. Εξυπηρετεί περιοχές, όπως οι λαϊκές συνοικίες Bellevue, Nantes Est, Château de Reze και οι βόρειες συνοικίες, καθώς και την πανεπιστημιούπολη, ανταποκρινόμενο στις πληθυσμιακές ομάδες που εξαρτώνται περισσότερο από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως οι φοιτητές και τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα (Figure 3) (Madore, 2021).

#### La répartition du trafic Lignes régulières - voyages/jour



**Εικόνα 54:** Το ποσοστό χρήσης του Τραμ (σε σχέση με τις μετακινήσεις με μέσα μαζικής μεταφοράς) παρουσιάζει μείωση, παραχωρώντας μερίδιο στα νέα δίκτυα λεωφορείων (2023)

#### Un réseau en étoile desservant notamment les quartiers périphériques d'habitat populaire et l'université



1 IRIS : « Mots Regroupés pour l'Information Statistique ». Les IRIS proposent un maillage du territoire comptant environ 3 000 habitants.  
2 La typologie des groupes socioprofessionnels est celle définie par J. Rivière dans la planche intitulée « Quels citages socioprofessionnels dans la métropole nantaise aujourd'hui ? », URL : <https://asmm.univ-nantes.fr/index.php?id=349>

Sources : Université de Nantes, 2019-2021 ; Nantes Métropole : Recensement de la population, INSEE, 2016  
S. CHARRIER, J. RIVIÈRE, F. MADORÉ - mai 2021

**Εικόνα 55:** Οι τρεις γραμμές τραμ της Νάντης. Απεικονίζονται επιπλέον τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των περιοχών που εκείνες εξυπηρετούν: από το έντονο μπλε (ανώτερες τάξεις) έως το πορτοκαλί (εργατικές τάξεις)



## II.4.II.i.β Λεωφορεία

### Η Ligne 4

Υπήρχαν σχέδια για την προσθήκη μιας επιπλέον γραμμής μετρό, της Ligne 4, με στόχο τη συμπλήρωση του υφιστάμενου δικτύου τραμ της Νάντης. Ωστόσο, εξαιτίας σοβαρών οικονομικών περιορισμών που αντιμετώπιζαν οι τοπικές αρχές και δεδομένου ότι το κόστος κατασκευής υποδομών τραμ κυμαινόταν μεταξύ 25 και 50 εκατομμυρίων ευρώ ανά χιλιόμετρο, έγινε σαφές ότι έπρεπε να βρεθεί μια πιο οικονομικά βιώσιμη λύση (Allen, 2013).

Έτσι, γεννήθηκε η ιδέα του Busway — μιας γραμμής ταχείας μεταφοράς με λεωφορεία, η οποία τέθηκε σε λειτουργία το 2006 στο πλαίσιο του σχεδίου αστικών μεταφορών για την περίοδο 2000-2010 (Bulteau et al., 2017). Εμπνευσμένη από την επιτυχία των συστημάτων Bus Rapid Transit (BRT) στη Λατινική Αμερική η Ligne 4 του Busway σχεδιάστηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να ενσωματώνει βασικά χαρακτηριστικά που είχαν ήδη καταστήσει επιτυχημένο το τραμ.<sup>32</sup>

### To Chronobus

Παράλληλα με την εισαγωγή του Busway, τέθηκε σε λειτουργία μια νέα υπηρεσία υψηλής απόδοσης, γνωστή ως Chronobus. Ο κύριος στόχος αυτής της πρωτοβουλίας ήταν η αποτελεσματικότερη σύνδεση των κύριων περιοχών απασχόλησης, των μεγάλων οικιστικών ζωνών και των περιφερειακών πόλεων, οι οποίες έως τότε χαρακτηρίζονταν από ανεπαρκείς συγκοινωνιακές συνδέσεις. Το Chronobus σχεδιάστηκε για να συμπληρώσει το υφιστάμενο δίκτυο, δημιουργώντας ένα ενδιάμεσο επίπεδο ποιότητας μεταξύ του Busway και των συμβατικών λεωφορειακών γραμμών (Allen, 2013).

Οι γραμμές Chronobus έχουν θα προσφέρουν μια σειρά από χαρακτηριστικά που τις διαφοροποιούν από εκείνες των συμβατικών λεωφορειών. Πιο συγκεκριμένα, διακρίνονται για τον εγγυημένο χρόνο ταξιδιού, ο οποίος παραμένει σταθερός τόσο κατά τις ώρες αιχμής όσο και εκτός αυτών, διασφαλίζοντας έτσι προβλεψιμότητα για τους επιβάτες. Οι συχνότερες δρομολογίες είναι επίσης σημαντικά βελτιωμένες, κυμαινόμενες μεταξύ 5 και 8 λεπτών στις ώρες αιχμής και 10 έως 12 λεπτών εκτός αυτών. Επιπλέον, οι ώρες λειτουργίας είναι συγκρίσιμες με εκείνες του τραμ και του Busway, προσφέροντας συνεχή εξυπηρέτηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Οι γραμμές αυτές έχουν επίσης σχεδιαστεί με έμφαση στην καθολική προσβασιμότητα, εξασφαλίζοντας άνετη και ασφαλή μετακίνηση για όλους τους χρήστες. Τέλος, διαθέτουν μια διακριτή οπτική ταυτότητα, η οποία εφαρμόζεται τόσο στα οχήματα όσο και στις στάσεις, ενισχύοντας την αναγνωρισιμότητα και την ευκολία χρήσης του δικτύου (Allen, 2013).

<sup>32</sup> Τα κύρια χαρακτηριστικά του Busway περιλαμβάνουν αποκλειστικές λωρίδες με μέση ταχύτητα 20 χλμ/ώρα, προτεραιότητα σε όλες τις διασταυρώσεις, υψηλή συχνότητα δρομολογίων (ανά 3 λεπτά σε ώρες αιχμής) και εκτεταμένο ωράριο λειτουργίας. Οι στάσεις είναι σχεδιασμένες με πρότυπο εκείνες των τραμ, παρέχοντας πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο και αυτόματους πωλητές εισιτηρίων, ενώ τα οχήματα είναι αρθρωτά λεωφορεία με κινητήρες φυσικού αερίου (CNG) για χαμηλότερες εκπομπές ρύπων.

## II.4.II.i.γ Ποδήλατα

Η Nantes Métropole έχει δεσμευτεί να ενισχύσει την καθημερινή χρήση του ποδηλάτου μέσω ενός ολοκληρωμένου προγράμματος δράσης, το οποίο περιλαμβάνει την ανάπτυξη υπηρεσιών ενοικίασης, τη δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης και την παροχή εύκολης πρόσβασης σε αυτούς, τη βελτίωση του δημόσιου χώρου και των ποδηλατικών διαδρομών, καθώς και τη συστηματική επικοινωνία και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων (Bulteau et al., 2017). Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, έχει εγκριθεί ένα φιλόδοξο σχέδιο ύψους 40 εκατομμυρίων ευρώ, με στόχο την αύξηση του μεριδίου των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο στο 12% μέχρι το 2030.

Το σχέδιο αποσκοπεί στην ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτων στη Νάντη μέσω μιας σειράς παρεμβάσεων, όπως η συστηματική δημιουργία ποδηλατοδρόμων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων, η κατασκευή 500 θέσεων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης και 1.000 επιπλέον θέσεων στον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Νάντης, καθώς και η υλοποίηση 1000 στεγασμένων ή/και ασφαλών θέσεων στάθμευσης σε περιοχές τύπου Park and Ride. Παράλληλα, προβλέπεται η ενίσχυση των υπηρεσιών ενοικίασης και η επιδότηση αγοράς ηλεκτρικά υποβοηθούμενων ποδηλάτων, η εφαρμογή καινοτόμων μέτρων, όπως η δεξιά στροφή σε κόκκινο φανάρι για ποδηλάτες, καθώς και η προώθηση αλλαγής συμπεριφορών μέσω δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού (Allen, 2013).

### II.4.II.i.δ Αυτοκίνητα

Η πόλη της Νάντης χαρακτηρίζεται από έναν σχετικά συμπαγή πολεοδομικό ιστό, αλλά η ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή έχει βιώσει έντονη αστική εξάπλωση (urban sprawl)<sup>33</sup> τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Αυτή η τάση μπορεί να αποδοθεί εν μέρει στις πολεοδομικές αποφάσεις της δεκαετίας του 1980, όταν δημιουργήθηκαν προγραμματισμένοι οικισμοί με έμφαση στο εμπόριο και τις υπηρεσίες, γεγονός που ενθάρρυνε την εξάπλωση των κατοικιών στα προάστια. Ως αποτέλεσμα, το ιδιωτικό αυτοκίνητο παραμένει ο κυρίαρχος τρόπος μετακίνησης για πολλούς κατοίκους της ευρύτερης περιοχής της Νάντης (Allen, 2013).<sup>34</sup>

Η Nantes Métropole έχει υιοθετήσει μια σειρά μέτρων που υπερβαίνουν τις απλές βελτιώσεις των υποδομών με στόχο την αποτροπή της υπερβολικής χρήσης του αυτοκινήτου και την προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών, του περπατήματος και της ποδηλασίας. Αυτά περιλαμβάνουν την ενίσχυση των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας μέσω βελτιωμένων συνδέσεων (βλέπε εικόνα χ) και συχνότερων δρομολογίων, την εφαρμογή συστημάτων κοινής χρήσης αυτοκινήτων και ποδηλάτων, την προώθηση του carpooling, καθώς και την παροχή καλύτερης πληροφόρησης προς τους επιβάτες. Επιπλέον, περιλαμβάνονται μέτρα όπως η μείωση των χώρων στάθμευσης στους δρόμους, η προώθηση της χρήσης των χώρων park and ride (P+R), η ανάπτυξη σχεδίων κινητικότητας για τους εργαζόμενους και η εισαγωγή εβδομαδιαίων και μηνιαίων ειδικών τιμών εισιτηρίων, με στόχο την ενθάρρυνση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης (Allen, 2013).

<sup>33</sup> Η αστική εξάπλωση, σύμφωνα με τον Heineberg 2016, σ. 129, περιγράφει τη «σε μεγάλο βαθμό αδόμητη ανάπτυξη των (μεγάλων) πόλεων με τη μορφή αμιγώς οικιστικών συγκροτημάτων».  
[ [https://www.amazon.de/Stadtgeographie-UTB-M-Heinz-Heineberg/dp/3825247082/ref=as\\_li\\_ss\\_tl?ie=UTF8&sr=8-1](https://www.amazon.de/Stadtgeographie-UTB-M-Heinz-Heineberg/dp/3825247082/ref=as_li_ss_tl?ie=UTF8&sr=8-1) ]

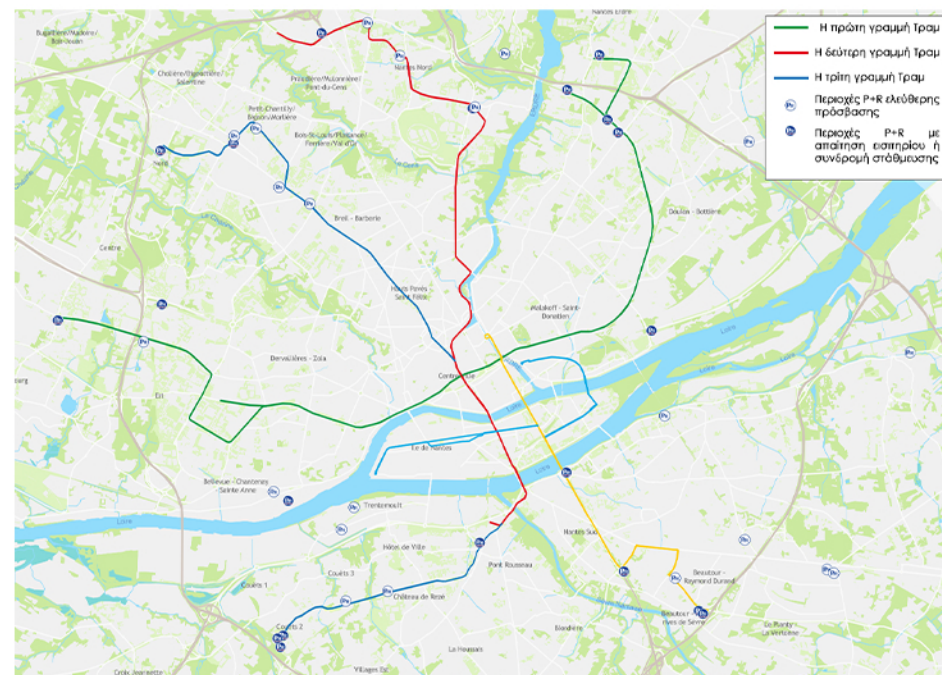
<sup>34</sup> Η μέση πυκνότητα στα προάστια είναι μόνο 55 κάτοικοι ανά εκτάριο, ενώ είναι υπερδιπλάσια (55 κάτοικοι ανά εκτάριο) εντός των ορίων της πόλης. Η προσέγγιση της Νάντης όσον αφορά τη χρήση γης και το σχεδιασμό είναι ακριβώς η αντίθετη τώρα, με έμφαση στη δημιουργία μικρών αποστάσεων μετακίνησης.





**Εικόνα 56:** Παράδειγμα περιοχής Park and Ride. Δίπλα στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων παρατηρείται χώρος στάθμευσης ποδηλάτων και στάση τραμ, ενώ σε κοντινή απόσταση με τα πόδια βρίσκεται η γραμμή ταχείων λεωφορείων (Ligne 4). Φωτογραφία από τον Patrick Garçon

Οι χώροι στάθμευσης Park and Ride (P+R) στη Νάντη έχουν σχεδιαστεί για να διευκολύνουν τις καθημερινές μετακινήσεις, επιτρέποντας στους οδηγούς να σταθμεύουν τα οχήματά τους κοντά σε σταθμούς δημόσιων συγκοινωνιών που εξυπηρετούν το κέντρο της πόλης. Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι αυτών των χώρων στάθμευσης. Ο πρώτος τύπος αποτελείται από 42 χώρους με ελεύθερη πρόσβαση, οι οποίοι διαχειρίζονται από τη Nantes Métropole και δεν διαθέτουν μπάρες εισόδου. Ο δεύτερος τύπος περιλαμβάνει 20 χώρους με ελεγχόμενη πρόσβαση, οι οποίοι διαχειρίζονται από την Nantes Gestion και απαιτούν εισιτήριο για την είσοδο. Για την πρόσβαση σε αυτούς τους χώρους, οι χρήστες χρειάζονται είτε κάρτα κινητικότητας (Libertan ή Naolib) με ενεργή συνδρομή στα μέσα μαζικής μεταφοράς, ετήσια συνδρομή στάθμευσης, είτε εισιτήριο P+R που μπορεί να αποκτηθεί στην είσοδο του χώρου στάθμευσης.



**Εικόνα 57:** Χάρτης όπου φαίνονται οι σταθμοί P+R, η πλειονότητα παρατηρείται σε εγκύτητα των γραμμών του Τραμ. [τροποποιημένη]

Η συντριπτική πλειονότητα των θέσεων στάθμευσης, τόσο εντός όσο και εκτός των οδών, ανήκει στις τοπικές δημόσιες αρχές, γεγονός που παρέχει στη Nantes Métropole σημαντική αυτονομία στον καθορισμό της πολιτικής στάθμευσης. Αυτή η αυτονομία επιτρέπει τη διαμόρφωση στρατηγικών που συμβάλλουν στην επίτευξη των ευρύτερων στόχων της συνολικής πολιτικής κινητικότητας. Από το 2000, έχουν υιοθετηθεί διάφορες πολιτικές στάθμευσης με σκοπό την αποθάρρυνση της χρήσης αυτοκινήτων για μετακινήσεις προς το κέντρο της πόλης. Σε αυτό το πλαίσιο, οι τιμές στάθμευσης σε ορισμένες ζώνες με πληρωμή κατά μήκος των οδών έχουν διπλασιαστεί, ενώ παράλληλα έχουν δημιουργηθεί εναλλακτικοί τύποι χώρων στάθμευσης, όπως οι εγκαταστάσεις Park and Ride (P+R), με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των διαφορετικών αναγκών των χρηστών (Allen, 2013).

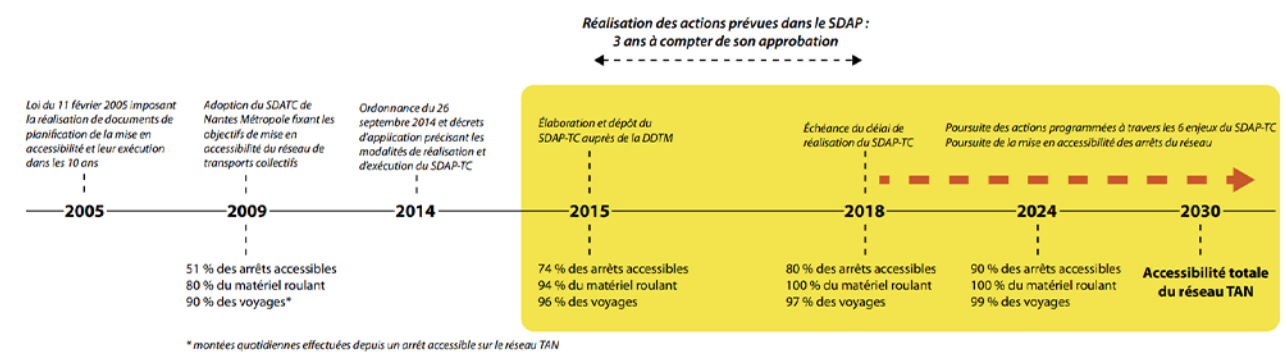
Στο κέντρο της πόλης διατίθεται σημαντικός αριθμός θέσεων στάθμευσης, οι οποίες περιλαμβάνουν 10.500 θέσεις επί της οδού με πληρωμή, 5.700 θέσεις σε δώδεκα οργανωμένα γκαράζ (parking garages) και 1.900 επιπλέον θέσεις σε δέκα χώρους στάθμευσης επί πληρωμή (paying parking lots). Παράλληλα, έχουν εκδοθεί 8.500 άδειες στάθμευσης για μόνιμους κατοίκους, καλύπτοντας τις ανάγκες των κατοικιών στις κεντρικές περιοχές του αστικού ιστού.

Στην περιφέρεια της πόλης, προσφέρονται συνολικά 40.000 θέσεις στάθμευσης, κατανεμημένες σε χώρους που βρίσκονται κοντά σε μεγάλες εγκαταστάσεις όπως στάδια, αεροδρόμια, πανεπιστήμια, εμπορικά κέντρα και νοσοκομεία. Επιπλέον, λειτουργούν 39 σταθμοί τύπου Park and Ride, οι οποίοι παρέχουν 5.800 θέσεις στάθμευσης με δωρεάν πρόσβαση για τους χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς. Οι χώροι αυτοί αντιστοιχούν σε μία θέση ανά εκατό κατοίκους και παρουσιάζουν κατά μέσο όρο πληρότητα της τάξεως του 80%, φτάνοντας σε ορισμένες περιπτώσεις σε επίπεδα κορεσμού.

Σε συντονισμό με τις στρατηγικές διαχείρισης στάθμευσης, η Nantes Métropole ενθαρρύνει επίσης την κοινή χρήση αυτοκινήτου (car sharing)<sup>35</sup> ως εναλλακτική λύση έναντι της κατοχής και ατομικής χρήσης οχημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, το 2008 δημιουργήθηκε η υπηρεσία κοινής χρήσης αυτοκινήτων με την επωνυμία Marguerite, η οποία διαχειρίζεται από μια ιδιωτική εταιρεία και φέρει ως λογότυπο ένα άνθος μαργαρίτας. Σε αυτό το μοντέλο, κάθε κοινόχρηστο όχημα καλύπτει τις ανάγκες περίπου δέκα χρηστών, ενώ έρευνες δείχνουν ότι οι χρήστες του συστήματος μειώνουν τη χρήση των ιδιωτικών τους αυτοκινήτων κατά τουλάχιστον 50%. Η υπηρεσία Marguerite αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς, διαθέτοντας ήδη 20 σταθμούς και 230 πελάτες, εκ των οποίων 46 είναι επιχειρήσεις (Allen, 2013).

## II.4.II.i.ε Προσβασιμότητα

Η πόλη της Νάντης έχει υιοθετήσει ένα ολοκληρωμένο σχεδιάγραμμα για τη σταδιακή μετατροπή όλων των στάσεων και μετακινήσεων μέσω των μέσων μαζικής μεταφοράς σε πλήρως προσβάσιμες υποδομές για Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ). Το σχεδιάγραμμα αυτό στοχεύει στην εξάλειψη των φυσικών και λειτουργικών εμποδίων, εξασφαλίζοντας την ισότιμη και ανεμπόδιστη πρόσβαση σε τραμ, λεωφορεία και ποδηλατόδρομους, σύμφωνα με τις αρχές της καθολικής προσβασιμότητας.

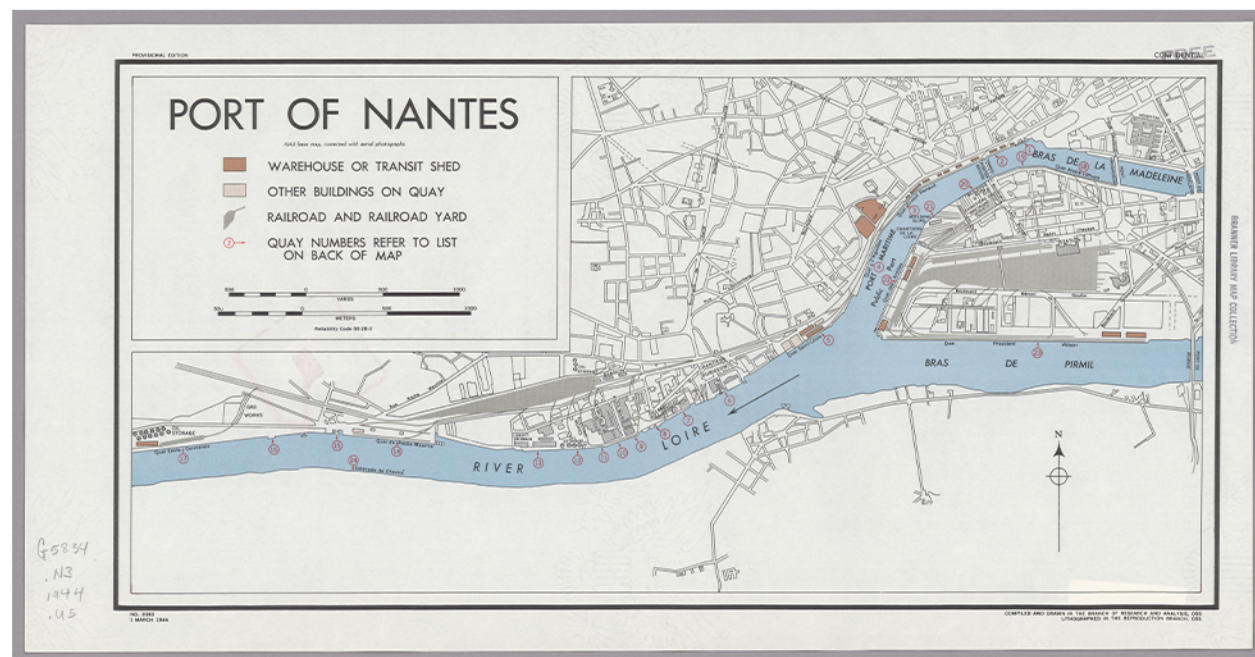


**Εικόνα 58:** Πρόγραμμα της πόλης της Νάντης το οποίο αποσκοπεί στην επίτευξη πλήρους προσβασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς

<sup>35</sup> Η κοινή χρήση αυτοκινήτων, γνωστή ως car sharing ή και ως car club, διαφέρει από τη συνεκμετάλλευση αυτοκινήτων (car pooling), καθώς βασίζεται σε ένα διαφορετικό μοντέλο λειτουργίας. Στην περίπτωση του car club, οι χρήστες εγγράφονται ως μέλη μιας λέσχης ή ομάδας, καταβάλλοντας μια ετήσια ή μηνιαία συνδρομή, η οποία τους δίνει το δικαίωμα να «νοικιάζουν» οχήματα την επιθυμητή ώρα ή ημέρα για προσωπική χρήση. Αυτό το μοντέλο επιτρέπει στους χρήστες να έχουν πρόσβαση σε μια ευρεία ποικιλία οχημάτων, χωρίς να επωμίζονται το κόστος ιδιοκτησίας. Αντίθετα, η συνεκμετάλλευση αυτοκινήτων (car pooling) αναφέρεται στην κοινή χρήση ενός οχήματος από ιδιώτες για συγκεκριμένα ταξίδια, όπου ο οδηγός προσφέρει μεταφορικό μέσο σε άλλους επιβάτες, είτε δωρεάν είτε με ένα μικρό αντίτιμο, συνήθως για την κάλυψη των εξόδων καυσίμων.



## II.4.II.ii Το Νησί της Νάντης



Εικόνα 59: Το Λιμάνι της Νάντης, 1944

INDEX TO NUMBERED QUAYS	
RIGHT BANK OF LOIRE RIVER	
PUBLIC PORT	
1	Port office pier
2	Quai de la Fosse
3	Quai Ernest Renaud
4	Quai d'Aiguillon
5	Quai Saint-Louis
INDUSTRIAL PORT	
6	Chantiers Dubigeon
7	Appontement Delmas Vieljeux (Société des Houilles et Agglomères)
8	Quai de Cordon Bleu
9	Appontement Kuhlman
10	Appontement Eymital
11	Appontement Société Nantaise d'Electricité
12	Appontement Blanzv-Ouest
13	Appontement Saint-Gobain
PUBLIC PORT	
14	Quai de Roche Maurice
15	Appontement Jupiter
16	Quai de l'Usine à Gaz
PETROLEUM PORT	
17	Quai Emile Cormerais (Appontement de l'Usine Brûlée)
LEFT BANK OF LOIRE RIVER	
PUBLIC PORT	
18	Quai André Rhuy (on south side of Bras de la Madeleine)
19	Quai Fernand Crouan
20	Chantiers de Bretagne
21	Chantier de la Loire
22	Quai des Antilles
23	Quai Président-Wilson (on north side of Bras de Pirmil)
24	Estacade de Cheviré (Quai d'Ile Cheviré)

Εικόνα 60: Οι χρήσεις του Λιμανιού της Νάντης, 1944

Το Ile-de-Nantes αποτελεί το πρώτο παράδειγμα μεγάλης κλίμακας περιβαλλοντικού μετασχηματισμού στη Νάντη. Το νησί, με έκταση 350 εκταρίων, βρίσκεται νότια του ιστορικού κέντρου της πόλης και περιβάλλεται από τον ποταμό Λίγηρα. Ο μετασχηματισμός του ξεκίνησε το 1994 και σηματοδότησε τη μετάβαση από μια παραμελημένη βιομηχανική περιοχή ναυπηγείων και αποθηκών σε μια δυναμική, πολυλειτουργική αστική ζώνη. Παρά την εκτεταμένη ανακατασκευή, η περιοχή διατήρησε πολλά από τα αρχικά βιομηχανικά χαρακτηριστικά της, προσδίδοντας μια μοναδική ταυτότητα στον αστικό ιστό της Νάντης και ενσωματώνοντας την ιστορική της κληρονομιά στο σύγχρονο αστικό τοπίο (Morteaυ, 2020).

Τα ναυπηγεία, ειδικά τα τεράστια Chantiers Dubigeon (με τον αριθμό 6 στον χάρτη), αποτέλεσαν για δεκαετίες έναν από τους βασικούς πυλώνες της βιομηχανικής ανάπτυξης της Νάντης. Ωστόσο, από τη δεκαετία του 1960 και έπειτα, η βιομηχανία αυτή βρέθηκε αντιμέτωπη με σοβαρές προκλήσεις, οι οποίες σχετίζονταν με τις ραγδαίες αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία, τον αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό και τις δομικές μεταβολές στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το τελικό κλείσιμο των ναυπηγείων της Prairie au Duc το 1987 σηματοδότησε το τέλος της ναυπηγικής βιομηχανίας στη Νάντη, αφήνοντας πίσω της εκτεταμένες και εγκαταλελημένες εγκαταστάσεις, οι οποίες μετατράπηκαν σε brownfields, και σοβαρά οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα για την τοπική κοινότητα (Nicolas, 2009).

Μετά τη βιομηχανική παρακμή, σημαντικά τμήματα του νησιού, ιδίως το δυτικό τμήμα, χαρακτηρίστηκαν από εκτεταμένες βιομηχανικές ερημίες. Το τοπίο χαρακτηριζόταν από τεράστιες, ακατοίκητες ναυπηγοεπισκευαστικές αίθουσες, εγκαταλελειμμένες αποθήκες, μολυσμένη γη και καταρρέουσες υποδομές. Παρά τη γεωγραφικά κεντρική θέση του στον ποταμό Λίγηρα και την εγγύτητα στο ιστορικό κέντρο της πόλης, το νησί έχει ιστορικά θεωρηθεί περιφερειακό, παραμελημένο και σε μεγάλο βαθμό αποκομμένο από την καθημερινή ζωή της πόλης (Nicolas, 2009).

Οι υποδομές του νησιού αντιμετώπιζαν προκλήσεις λόγω της ανεπαρκούς συνδεσιμότητάς του με τη Νάντη. Είχαν σχεδιαστεί με γνώμονα τη βιομηχανική κυκλοφορία και όχι τις ανάγκες των κατοίκων ή των επισκεπτών. Η ανεπάρκεια γεφυρών κατάλληλων για πεζούς ή δημόσια μέσα μεταφοράς που να συνδέουν αποτελεσματικά την περιοχή με το κέντρο της πόλης ενίσχυσε την αίσθηση του διαχωρισμού. Από κοινωνικής άποψης, η περιοχή παρουσίαζε έλλειψη κατοικιών, έλλειψη ανέσεων, όπως καταστήματα και εκπαιδευτικά ιδρύματα, και εμφανή απουσία δημόσιων χώρων. Αυτό το χαρακτηριστικό καθιστούσε την περιοχή περισσότερο με μια απομονωμένη βιομηχανική ζώνη παρά με ένα τμήμα του αστικού ιστού (Nicolas, 2009). Δεκαετίες ναυπηγικής και συναφών δραστηριοτήτων έχουν οδηγήσει σε μόλυνση του εδάφους και των υδάτων, (με την παρουσία βαρέων μετάλλων, υδρογονανθράκων και ενδεχομένως αμιάντου σε παλαιότερες κατασκευές) με αποτέλεσμα τη δημιουργία έντονης ανησυχίας προς τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Από την έναρξη του έργου, ο δήμος της Νάντης ανέθεσε τη διαχείριση του Ile-de-Nantes στη SAMOA, η οποία ξεκίνησε ως μια société d'économie mixte (SEM), δηλαδή μια εταιρεία με μικτή οικονομική δομή, όπου το μεγαλύτερο ποσοστό του κεφαλαίου ανήκε σε δημόσιους φορείς. Κατ' επέκταση καθοδήγησε την ανάπτυξη χωρίς κερδοσκοπία. Αυτό περιλάμβανε την προώθηση της οικονομικής προσιτότητας των κατοίκων και τη μετατροπή των όχθων του ποταμού σε πράσινους χώρους με ποδηλατοδρόμους, πεζόδρομους, δύο νέα πάρκα και οικολογικά διαμερίσματα. Το 2015, η SAMOA δημιούργησε επίσης 7 χιλιόμετρα διαμήκων χώρων πρασίνου στο Berges du Faubourg του Ile-de-Nantes, όπου φιλοξενήθηκαν εργαστήρια περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, δραστηριότητες κηπουρικής και μονοπάτια φύσης, ενισχύοντας έτσι τη βιωσιμότητα και την οικολογική συνείδηση της περιοχής (Lamarca et al., 2021).

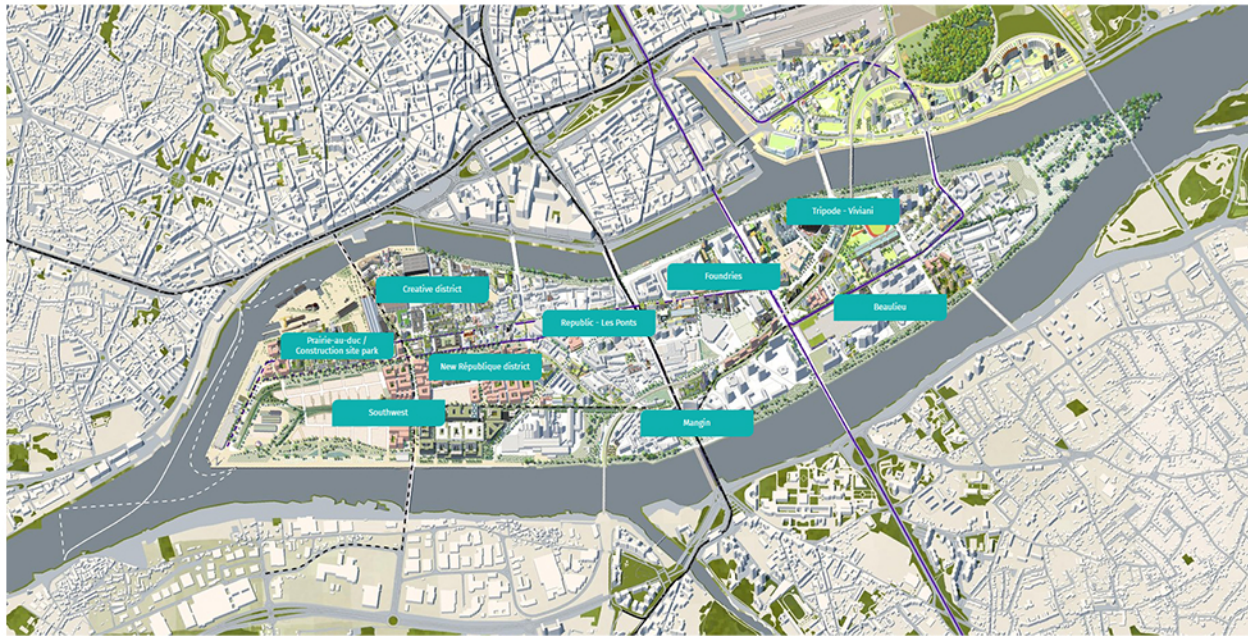
Η SAMOA ανέλαβε την αναγέννηση του Île de Nantes, με τον Alexandre Chemetoff να καθοδηγεί το έργο. Εκείνος εισήγαγε μια πρωτοποριακή μεθοδολογία βασισμένη σε ένα ευέλικτο "Guide Plan", η οποία προωθούσε τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς, την ανάκτηση των όχθων του Λίγηρα και τη χρήση ποιοτικών υλικών. Αντί για αυστηρούς κανόνες, το σχέδιο αυτό προσαρμόζε τον σχεδιασμό στις ανάγκες του τόπου και τις μελλοντικές δυνατότητες του, δημιουργώντας ένα δυναμικό και ανοιχτό μοντέλο αστικής ανάπτυξης που συνδυάζει την τέχνη και την πολεοδομία (Morteaυ, 2020).

Έπειτα από λεπτομερή ανάλυση έγινε κατανοητό ότι η περιοχή δεν θα έπρεπε να θεωρηθεί ως ένα ενιαίο, ομοιογενές νησί, αλλά μάλλον ως ένα σύνολο επιμέρους γειτονιών, καθεμία με το δικό της χαρακτήρα και μορφολογία. Η συνοχή μεταξύ αυτών των γειτονιών επιτεύχθηκε μέσω του «figure paysagère», ενός πλέγματος υποδομών που διαμορφώνει και συνδέει τον χώρο. Η επιλογή να αναπτυχθούν διακριτές γειτονίες αντί για μια ενιαία αστική περιοχή - μια γρήγορη και ευκολότερη, αλλά λιγότερο ευέλικτη λύση - υπογραμμίζει τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα αυτών των πολεοδομικών παρεμβάσεων και την προσπάθεια δημιουργίας βιώσιμων και ποικιλόμορφων κοινοτήτων.



Εικόνα 61: Το νησί της Νάντης εν έτει 1960, παρατηρείται ο βιομηχανικός χαρακτήρας του και η ελάχιστη συνδεσιμότητά του με την πόλη





Εικόνα 62: Οι γειτονιές του Νησιού της Νάντης

Ως σύμβολο σηματοδότησης της έναρξης της διαδικασίας μετασχηματισμού της περιοχής το έργο του François Delarozière, συγκεκριμένα τα μηχανικά ζώα (γνωστά ως Les Machines de l'Île de Nantes) εγκαταστάθηκαν στην περιοχή και καθιερώθηκαν ως οι πρώτοι "επισκέπτες" του νησιού. Είναι αξιοσημείωτο ότι, ενώ τα "Μηχανήματα" αρχικά θεωρούνταν ως δευτερεύον στοιχείο του έργου ανανέωσης, τελικά εξελίχθηκαν σε εμβληματικό σύμβολο της νέας ταυτότητας του νησιού (Alexandre Chemetoff σε συνέντευξη). [31]



Εικόνα 63: Ο μεγάλος μηχανικός ελέφαντας (Le grand éléphant)

Η κοινή αντίληψη ότι οι όχθες του Λίγηρα προορίζονταν αποκλειστικά για τη δημιουργία γραφείων και επαγγελματικών χώρων, αμφισβητήθηκε μέσα από την εισαγωγή ενός νέου αστικού μοντέλου, το οποίο περιελάμβανε ποικίλες χρήσεις: κατοικίες, καταστήματα και κοινωφελείς υποδομές – μια στρατηγική που περιγράφηκε ως «κατοίκηση των αποβάρων». Για την υλοποίηση αυτής της ιδέας, σχεδιάστηκε ένα σύμπλεγμα κτιρίων με διαφορετική αρχιτεκτονική ταυτότητα, δημιουργώντας ένα σκόπιμο ετερογενές και φιλόξενο αστικό περιβάλλον. Οι παρεμβάσεις περιλάμβαναν τη διεύρυνση των πεζοδρομίων, τη φύτευση δέντρων, τη δημιουργία παιδικών χαρών και γηπέδων pétanque, καθώς και την εγκατάσταση νέου αστικού εξοπλισμού και την επέκταση των βεραντών των καφέ, ενισχύοντας έτσι τον κοινωνικό χαρακτήρα της περιοχής (Alexandre Chemetoff σε συνέντευξη). [31]

Το 2010 αποτέλεσε σημείο καμπής για την ανάπτυξη της Île de Nantes, με την ανάληψη της ηγεσίας της SAMOA από τον Jean-Luc Charles και την ένταξη της πόλης σε ευρωπαϊκά δίκτυα δημιουργικών πόλεων, όπως τα European Clusters for Cultural Enterprises και European Creative Industries Alliance. Αυτή η στροφή ενίσχυσε τον στρατηγικό προσανατολισμό της πόλης προς τη δημιουργικότητα, αναγνωρίζοντας τον πολιτισμό ως κινητήριο μοχλό οικονομικής ανάπτυξης (Morleau, 2020). Αυτή η στροφή ευθυγραμμίζεται με τις γενικότερες αλλαγές που έλαβαν χώρα στη μητροπολιτική περιοχή της Νάντης υπό την ηγεσία της Johanna Rolland, η οποία εισήγαγε νέα μοντέλα συμμετοχικής διακυβέρνησης, καλύπτοντας τομείς όπως οι μεταφορές, η ενεργειακή μετάβαση και η κοινωνική συνοχή. Η προσέγγιση αυτή βασίστηκε στην αρχή της ενίσχυσης του διαλόγου με τους πολίτες, επιδιώκοντας τη δημιουργία πιο ανθεκτικών και βιώσιμων αστικών κοινοτήτων (Morleau, 2020).

Στην διδακτορική της διατριβή (2017), η Εμμανουέλ Γκάνγκλοφ περιγράφει πώς οι καλλιτέχνες του δρόμου έχουν μετατρέψει την πόλη της Ναντ σε έναν δημιουργικό σκηνογραφικό χώρο. Τονίζει επίσης την αλλαγή που έχουν βιώσει αυτοί οι καλλιτέχνες, οι οποίοι έχουν εξελιχθεί σε ενεργούς παράγοντες της διαδικασίας διαμόρφωσης της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό, αναλύει τον τρόπο με τον οποίο οι δημοτικές αρχές έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες για την προώθηση έργων αστικής σκηνογραφίας και την εφαρμογή τους. Συγκεκριμένα, αναφέρεται στην υπηρεσία Πρασίνου της πόλης, η οποία συνεργάζεται με καλλιτέχνες (Claude Ponty, Johann Le Guillerm, Jean Julien) και επιπλέον ενσωματώνει κηπουρούς και άλλους εργαζομένους της στην δημιουργία έργων τέχνης.

Στο πλαίσιο αυτό, το "Creative Arts District" καθιερώθηκε ως η βιτρίνα του αστικού έργου του Île de Nantes, με την ανάπτυξη ενός πολυδιάστατου οικοσυστήματος που συνδυάζει εκπαίδευση, πολιτισμό και επιχειρηματικότητα. Δημιουργήθηκαν εκπαιδευτικά ιδρύματα, όπως η Σχολή Καλών Τεχνών και η Σχολή Αρχιτεκτονικής, θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων (Les Écosolles, Le Karting, La Centrale) και πολιτιστικοί χώροι (La Fabrique, Stéréolux, Tremplin), που λειτουργούν ως κόμβοι καινοτομίας και δημιουργικότητας (Morleau, 2020).

Το 2017, η SAMOA εισήγαγε το πρόγραμμα "Ilotopia" στη γειτονιά République-Les Ponts του νησιού, με σκοπό την ενίσχυση της τοπικής συμμετοχής στον αστικό σχεδιασμό. Το πρόγραμμα βασίστηκε σε μια καινοτόμο μεθοδολογία, η οποία περιλάμβανε κοινωνική έρευνα, συνεργατικά εργαστήρια και πειραματικές κατασκευές, προκειμένου να ενθαρρύνει την ενεργό συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό των δημόσιων χώρων. Παρά την προσπάθεια αυτή να παρασχεθούν στους κατοίκους δυνατότητες έκφρασης των προτιμήσεών τους, τα αποτελέσματα του προγράμματος αποδείχθηκαν εν μέρει ανεπιτυχή, κυρίως λόγω της περιορισμένης συμμετοχής και της απουσίας επικέντρωσης σε πρακτικά ζητήματα, όπως η διαχείριση χώρων στάθμευσης και προϋπολογισμού. (Morleau, 2020).

Για την προστασία της τοπικής βιοποικιλότητας, ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στις υπάρχουσες δομές των αποβάρων στην περιοχή της ZAC. Δεν προβλέπονται εκτεταμένες κατασκευαστικές εργασίες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις υπάρχουσες οικολογικές ισορροπίες, όπως το προστατευόμενο είδος Anguilla των εκβολών του ποταμού, το οποίο θεωρείται ιδιαίτερα ευαίσθητο. Οι πρώτες δομικές επιθεωρήσεις κατέδειξαν ότι η στατική επάρκεια των αποβάρων είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο, περιορίζοντας την ανάγκη για εκτεταμένες παρεμβάσεις. Περαιτέρω μελέτες θα διεξαχθούν για να επιβεβαιωθεί η απουσία σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένων των περιοχών Natura 2000, πριν από την τελική έγκριση των κατασκευαστικών σχεδίων (Nantes Métropole, 2016).

Ο αστικός μετασχηματισμός του Ile-de-Nantes πραγματοποιήθηκε σε διακριτές φάσεις. Η πρώτη φάση επικεντρώθηκε στη διαμόρφωση δημόσιων χώρων και στη μετατροπή των προηγούμενων εγκαταλελειμμένων brownfields σε χώρους επιθυμητούς προς την κοινωνία. Στη δεύτερη φάση, η προσοχή μετατοπίστηκε από τη δημιουργία δημόσιων χώρων στην ανάπτυξη υποδομών και εγκαταστάσεων, προκειμένου να υποστηριχθεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και η ποικιλομορφία των χρήσεων της περιοχής (Morleau, 2020). Τέλος, η τρίτη φάση χαρακτηρίστηκε από μια σαφή στροφή προς τη βιωσιμότητα, εντονότερη από και την αποκατάσταση των φυσικών οικοσυστημάτων, με στόχο την ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ των κατοίκων και του φυσικού περιβάλλοντος του νησιού.

[31] <https://www.enviesdeville.fr/penser-la-ville/Interview-alexandre-chemetoff/>



Φάση 1 (2000-2010)

Η αρχική φάση του γενικού σχεδίου έγινε υπό την καθοδήγηση του αρχιτέκτονα τοπίου Alexandre Chemetoff. Η προσέγγισή του έδωσε έμφαση στη συνεργασία με τον υφιστάμενο χαρακτήρα και τη βιομηχανική κληρονομιά της περιοχής, αντί να τη διαγράψει. Οι βασικές παρεμβάσεις περιλάμβαναν τη δημιουργία θεμελιωδών υποδομών, την κατασκευή δημόσιων κτιρίων-ορόσημων, όπως το Δικαστικό Μέγαρο (Palais de Justice) και η Σχολή Αρχιτεκτονικής, την ανάπτυξη των πρώτων συγκροτημάτων κατοικιών και γραφείων και, κυρίως, τη δημιουργία σημαντικών δημόσιων χώρων. Η μετατροπή των πρώην ναυπηγείων σε ένα πολιτιστικό έργο, το Machines de l'île και το περιβάλλον Parc des Chantiers, έγινε εμβληματικό παράδειγμα αυτής της φάσης, δίνοντας έναν δημιουργικό τόνο και προσελκύοντας από νωρίς το ενδιαφέρον του κοινού (Nicolas, 2009).

Φάση 2 (2010-2016)

Υπό το φως των επιτευγμάτων που επιτεύχθηκαν κατά την πρώτη φάση, διορίστηκε μια νεοσυσταθείσα ομάδα γενικού σχεδιασμού, υπό την ηγεσία της Smeets και της AUC, για να επιβλέπει την επόμενη φάση ανάπτυξης. Η φάση αυτή χαρακτηρίστηκε από την έμφαση στην αύξηση της πυκνότητας, τη δημιουργία ξεχωριστών νέων γειτονιών, όπως το Prairie-au-Duc, την ενσωμάτωση σημαντικών νέων εγκαταστάσεων, όπως το μεγάλης κλίμακας συγκρότημα του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου (CHU), και την περαιτέρω ανάπτυξη του ρόλου του νησιού ως κόμβου για τις δημιουργικές βιομηχανίες («Creative Quarter»). Επιπλέον, στην αύξηση της πυκνότητας συνέβαλαν έργα οικιστικής ανάπτυξης, ανάπτυξης γραφείων και ανέσεων, με αυξημένη έμφαση στους πράσινους διαδρόμους και στις βιώσιμες επιλογές μεταφορών, όπως το Busway, για την ενίσχυση των συνδέσεων σε όλο το νησί και στο ποτάμι (Nicolas, 2009).

Φάση 3 (2016-2024)

Η τρίτη φάση του masterplan για την ανάπλαση της île de Nantes, η οποία ξεκίνησε το 2016 και ολοκληρώθηκε το 2024, είχε ανατεθεί στους Atelier Jacqueline Osty και Claire Schorfer. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, οι σχεδιαστικές παρεμβάσεις επικεντρώθηκαν στην αποκατάσταση των όχθων του Λίγηρα, με την ανάπτυξη πράσινων υποδομών που βελτίωσαν την ποιότητα του νερού, αποκατέστησαν τη βιοποικιλότητα, ενώ παράλληλα δημιουργήθηκαν δημόσιοι χώροι αναψυχής που συνέδεσαν τους κατοίκους με τον ποταμό. Οι νέοι χώροι διαμορφώθηκαν γνώμονα τις αρχές της οικολογικής σχεδίασης, προωθώντας την περιβαλλοντική συνείδηση και διασφαλίζοντας την ανθεκτικότητα του αστικού οικοσυστήματος, ενισχύοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής (Nicolas, 2009).

II.4.II.iii Πράσινη και Βιώσιμη Ανάπτυξη

Η ικανότητα της Νάντης να αναδειχθεί ως μια πράσινη πόλη, διασφαλίζοντας παράλληλα κοινωνική ισότητα και προσιτές τιμές για τους κατοίκους της, βασίζεται σε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική που θέτει την αποκατάσταση και την επέκταση των χώρων πρασίνου στο επίκεντρο όλων των αστικών παρεμβάσεων. Αυτή η στρατηγική περιλαμβάνει την αναβάθμιση εγκαταλελειμμένων ή υπολειπουμένων χώρων, όπως μεταβιομηχανικές εκτάσεις και άλλες κενές περιοχές, με στόχο τη δημιουργία βιώσιμων και προσβάσιμων αστικών περιβαλλόντων. Ταυτόχρονα, αυτές οι παρεμβάσεις συνοδεύονται από κοινωνικά οικιστικά σχέδια και ρυθμίσεις, που καθορίζονται από τις τοπικές ή/και τις μητροπολιτικές αρχές (García Lamarca, 2021).

Η διασφάλιση της οικονομικής προσιτότητας και της κοινωνικής ισότητας επιτυγχάνεται μέσω ενός θεσμοθετημένου δημοτικού μηχανισμού μετατροπής χρήσεων γης και αναζωνοποίησης, ο οποίος εφαρμόζεται σε περιοχές χαρακτηρισμένες ως Zones d'Aménagement Concerté (ZAC - Ζώνες Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης). [32] Σε αυτές τις περιοχές, οι δημοτικές αρχές διατηρούν τον έλεγχο των αστικών εξελίξεων και των τοποθεσιών των έργων, αντί να αφήνουν τους ιδιώτες επενδυτές να καθορίζουν ανεξέλεγκτα τις χρήσεις γης. Με αυτόν τον τρόπο, οι κατασκευαστές που αιτούνται άδειες οικοδόμησης σε περιοχές ZAC υποχρεούνται να ακολουθούν αυστηρούς κανονισμούς χαρτογράφησης και σχεδιασμού, διασφαλίζοντας ότι οι νέες αναπτύξεις ευθυγραμμίζονται με τους στρατηγικούς στόχους της πόλης για βιωσιμότητα και κοινωνική δικαιοσύνη.

Η στρατηγική της Νάντης για τη διαχείριση των χώρων πρασίνου βασίζεται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που περιλαμβάνει τη δημιουργία πράσινων διαδρόμων, μικρών γειτονιακών και μεγάλων ιστορικών πάρκων, διασφαλίζοντας έτσι μια ισόρροπη κατανομή του πράσινου χώρου σε ολόκληρη την αστική περιοχή. Αυτή η στρατηγική αποσκοπεί στην προώθηση της κοινωνικής ισότητας, καθώς εξασφαλίζει την καθολική πρόσβαση των κατοίκων σε ποιοτικούς χώρους πρασίνου, εντός της δημοτικής περιοχής (García Lamarca, 2021).

Η Νάντη αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη συμμετοχή της κοινότητας στον σχεδιασμό και την υλοποίηση πράσινων έργων, υιοθετώντας συμμετοχικές διαδικασίες που επιτρέπουν στους κατοίκους να προτείνουν και να ψηφίζουν πράσινες πρωτοβουλίες. Ένα σημαντικό ποσοστό των υλοποιημένων έργων είναι αποτέλεσμα συλλογικών προσπάθειών, είτε κατά τη φάση του σχεδιασμού τους είτε κατά την υλοποίησή τους επί τόπου, αντανακλώντας μια προσέγγιση που τοποθετεί την τοπική κοινότητα στο επίκεντρο της αστικής αναγέννησης. Παράλληλα, η πόλη δεσμεύεται να ενισχύσει τη σχέση των κατοίκων με τους χώρους πρασίνου, ενθαρρύνοντάς τους να αναλάβουν την πολιτιστική, κοινωνική και καλλιτεχνική φροντίδα αυτών των χώρων. Σε αυτό το πλαίσιο, πολλά πάρκα φιλοξενούν εργαστήρια ή σχολεία, ενώ άλλα οργανώνουν διαγωνισμούς τροφίμων, δημιουργώντας έτσι ευκαιρίες για την ενίσχυση των δεσμών της κοινότητας και την προβολή διαφορετικών πολιτισμών (García Lamarca, 2021).

[32] <https://www.est-ensemble.fr/cest-quoi-une-zac> και <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/content/download/23208/169483/file/reponse%20avis%20CGEDD.pdf>



## II.4.III Η σημερινή κατάσταση

## II.4.III.i Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Η συνολική προσφορά δημόσιων συγκοινωνιών στη Νάντη αυξήθηκε κατά 22% τα τελευταία χρόνια, με ιδιαίτερα σημαντικές επεκτάσεις στα δίκτυα τραμ και λεωφορείων, των οποίων οι αποστάσεις αυξήθηκαν κατά 70% σε χιλιόμετρα. Οι βελτιώσεις περιλάμβαναν την ανάπτυξη λεωφορείων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης (Bus with a High Level of Service - BHLS), που κινούνται σε αποκλειστικές ή ημι-αποκλειστικές λωρίδες, καθώς και τη διατήρηση απλών λεωφορείων για κανονικές υπηρεσίες και για τη σύνδεση με το Busway. Η υποδομή των δημόσιων μεταφορών ενισχύθηκε περαιτέρω με τη δημιουργία 4 κυκλικών γραμμών που συνδέουν απευθείας διαφορετικές περιοχές χωρίς την ανάγκη διέλευσης από το κέντρο της πόλης, μειώνοντας τους χρόνους ταξιδιού και την ανάγκη για αλλαγή γραμμών. Επιπλέον, προστέθηκαν 3 γραμμές Express για ταχύτερες συνδέσεις σε ώρες αιχμής (Allen, 2013).

Η Nantes Métropole υπήρξε πρωτοπόρος στην εκπόνηση ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας ήδη από τη δεκαετία του 1990. Επί του παρόντος βρίσκεται στο τρίτο της σχέδιο αστικής κινητικότητας, το οποίο περιλαμβάνει ένα σχέδιο δράσης με ορίζοντα το 2030 (Allen, 2013). Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των δικτύων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς δεν περιορίζεται αποκλειστικά στις υποδομές μετακίνησης, αλλά επεκτείνεται και στη συνολική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της αστικής εμπειρίας και της ποιότητας ζωής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ανάπλαση της πορείας της Cours des Cinquante-Œtages (οδού των Πενήντα Ημερών) το 1993. Αυτή η εμβληματική αρτηρία παρουσιάζει πλέον μια πολύ διαφορετική εικόνα, καθώς είναι κυρίως αφιερωμένη στο τραμ και την ήπια κινητικότητα (πεζοί και ποδήλατα) (Madore, 2021).



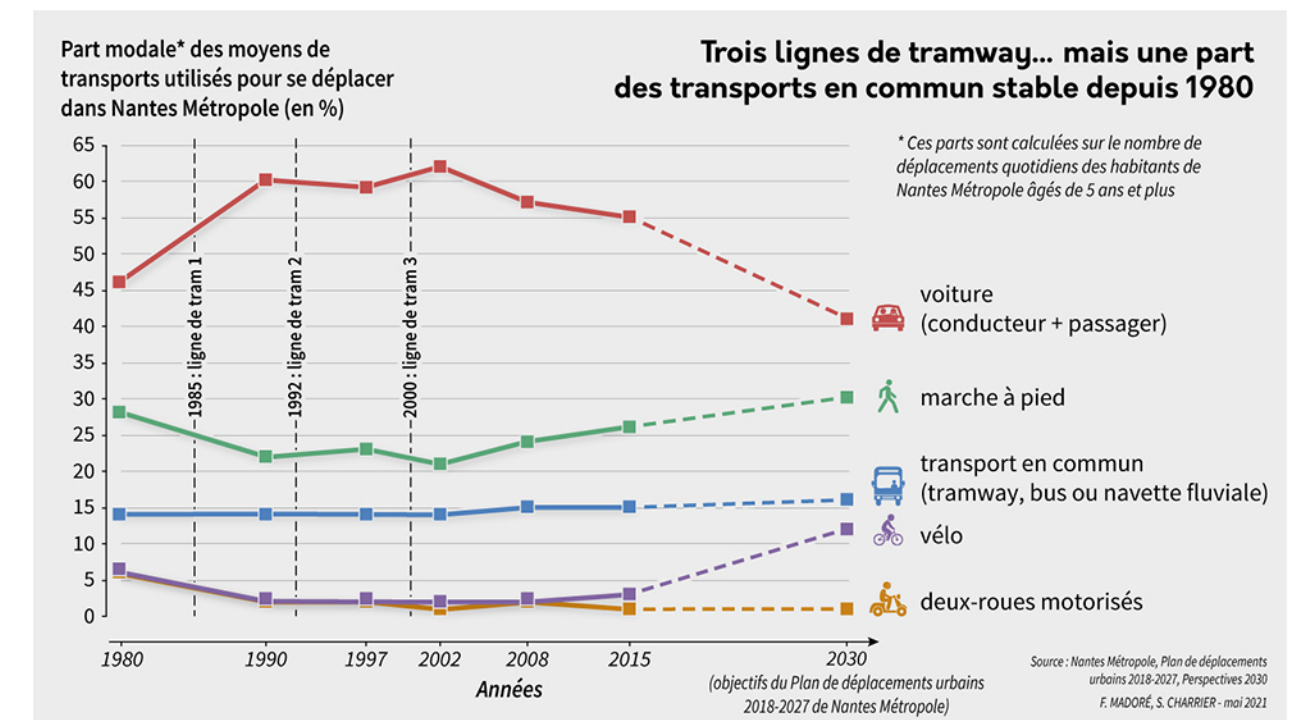
Εικόνα 64: Η οδός Cinquante-Œtages πριν την ανάπλασή της, εν έτει 1993



Εικόνα 65: Η ανανεωμένη εικόνα της οδού Cinquante-Œtages

## II.4.III.i.a Τραμ

Παρά την αποκατάσταση και του τραμ στη Νάντη, η κυριαρχία του αυτοκινήτου παραμένει σε μεγάλο βαθμό αδιαμφισβήτητη. Οι έρευνες μετακίνησης που πραγματοποιήθηκαν στην οικιστική περιοχή υποδεικνύουν ότι το ποσοστό χρήσης των τραμ παρέμεινε σταθερό, περίπου στο 15%, μεταξύ 1980 και 2015, παρόμοιο με τα επίπεδα που παρατηρούνται σε άλλες γαλλικές πόλεις με ανεπτυγμένα συστήματα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς TCSP (Transports en Commun en Site Propre), όπως το Μπορντώ, η Γκρενόμπλ, το Στρασβούργο και η Τουλούζη, στις οποίες όμως το μερίδιο του αυτοκινήτου φτάνει σχεδόν τετραπλάσιες τιμές (διάγραμμα 4) (Madore, 2021). Αν και το μερίδιο του αυτοκινήτου μειώθηκε κατά επτά ποσοστιαίες μονάδες από το 2002, η μείωση αυτή φαίνεται να παραχωρήθηκε κυρίως στο περπάτημα και την ποδηλασία.



Εικόνα 66: Γράφημα της εξέλιξης των μετακινήσεων της Νάντης. Παρά την κατασκευή τριών νέων γραμμών τραμ, παρατηρείται ότι το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με το τραμ παραμένει σταθερό στο 15% του συνολικού αριθμού μετακινήσεων.

Παρά τις σημαντικές επενδύσεις στη βελτίωση και επέκταση του δικτύου τραμ, το οποίο έχει εξελιχθεί σε ένα από τα αξιοθέατα της πόλης, η Νάντη δεν έχει καταφέρει να μειώσει ουσιαστικά την κυριαρχία του αυτοκινήτου στις μετακινήσεις. Οι φιλοδοξίες του Σχεδίου Αστικής Κινητικότητας (PDU) 2018-2027, είναι σχετικά μετριασθείς σε αυτόν τον τομέα, έχοντας ως στόχο να φτάσουν το 16% (αύξηση μονάχα 1%) του μεριδίου των δημόσιων μεταφορών μέχρι το 2030 (Madore, 2021).

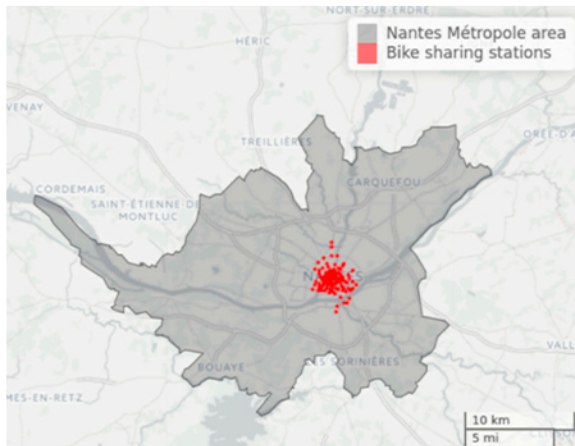


### II.4.III.i.β Λεωφορεία

Το λεωφορείο εξπρές (Ligne 4) υπήρξε ιδιαίτερα επιτυχημένο, ωστόσο η επιβατική του κίνηση παραμένει χαμηλότερη σε σχέση με αυτή του τραμ. Η γραμμή 4, με μήκος 7 χιλιομέτρων και 15 σταθμούς, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 55% σε σχέση με την προηγούμενη γραμμή αστικών λεωφορείων, εντός διαστήματος μικρότερου του ενός έτους, με τάση περαιτέρω ανάπτυξης (Allen, 2013).

### II.4.III.i.γ Ποδήλατα

Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων της Νάντης έχει επεκταθεί σημαντικά φτάνοντας σήμερα τα 388 χιλιόμετρα, εκ των οποίων ορισμένα τμήματα βρίσκονται σε διαδρόμους λεωφορείων ή σε μεικτές διαδρομές για πεζούς και ποδηλάτες. Αυτή η επέκταση αντιπροσωπεύει αύξηση 66% από το 2001. Επιπλέον, έχουν εγκατασταθεί 5.800 ποδηλατοθήκες σε 700 διαφορετικές τοποθεσίες, καθώς και 300 θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων, ενισχύοντας επιπλέον την προσβασιμότητα και την ευκολία χρήσης του ποδηλάτου στην πόλη.



**Εικόνα 67:** Χάρτης με τους σταθμούς κοινής χρήσης ποδηλάτων στην πόλη της Νάντης

Η πρώτη σημαντική πρωτοβουλία κοινής χρήσης ποδηλάτων εισήχθη το 2008 με το σύστημα Biciloo, ένα αυτοματοποιημένο δίκτυο αυτοεξυπηρέτησης για μικρές αστικές διαδρομές, τόσο για αναψυχή όσο και για εργασία. Το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει 89 σταθμούς και 790 διαθέσιμα ποδήλατα, με σχέδια για περαιτέρω επέκταση (δημιουργία νέων σταθμών και εμπλουτισμού του στόλου προσφερόμενων ποδηλάτων). Παράλληλα, η υπηρεσία Ville à Vélo προσφέρει μεσοπρόθεσμες ενοικιάσεις ποδηλάτων σε κεντρικούς χώρους στάθμευσης, με στόλο 200 ποδηλάτων, ορισμένα από τα οποία είναι ηλεκτρικά. Για τους φοιτητές, η υπηρεσία Vélocampus προσφέρει ετήσιες συνδρομές για την ενοικίαση 300 ποδηλάτων, με προγραμματισμένη αύξηση του αριθμού διαθέσιμων ποδηλάτων στο μέλλον (Allen, 2013).

### II.4.III.i.δ Αυτοκίνητα

Παρά τις τρεις δεκαετίες συντονισμένου σχεδιασμού και ανάπτυξης πολιτικής για την προώθηση βιώσιμων μορφών μεταφοράς, η Νάντη συνεχίζει την προσπάθεια ενάντια στην αυξανόμενη ζήτηση για ιδιωτικά αυτοκίνητα. Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στις περιφερειακές περιοχές της πόλης, όπου η αστική εξάπλωση και η αύξηση του πληθυσμού ενισχύουν την εξάρτηση από την ατομική χρήση αυτοκινήτου (Allen, 2013).

### II.4.III.i.ε Η Επίδραση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στις Τιμές των Ακινήτων

Οι βιώσιμες λύσεις μεταφορών δεν συνδέονται απαραίτητα με την αύξηση των τιμών των κατοικιών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να επιφέρουν ακόμη και την αντίθετη επίδραση. Ωστόσο, οι επιπτώσεις τους παρουσιάζουν έντονες χωρικές διακυμάνσεις, αποκαλύπτοντας μια σημαντική εδαφική ετερογένεια σε δύο διακριτές κλίμακες: (1) μεταξύ αστικών και περιαστικών ή αγροτικών περιοχών και (2) εντός κάθε περιοχής (Bultreau et al., 2018).

Για παράδειγμα, η εγγύτητα σε σταθμούς τραμ συνδέεται συνήθως θετικά<sup>36</sup> με τις τιμές των κατοικιών στο σύνολο της αστικής περιοχής, καθώς η πρόσβαση σε αξιόπιστα μέσα μαζικής μεταφοράς θεωρείται σημαντικός παράγοντας προστιθέμενης αξίας. Ωστόσο, αυτή η σχέση μπορεί να διαφέρει σημαντικά ανάλογα με τη συγκεκριμένη τοποθεσία εντός του αστικού ιστού. Σε περιαστικές και αγροτικές περιοχές, όπου εξακολουθεί να κυριαρχεί η μετακίνηση με τη χρήση αυτοκινήτων, η ύπαρξη χώρου για τη στάθμευση οχημάτων συνεκμετάλλευσης (car pooling) έως 1500 μέτρων από την κατοικία συνδέεται αρνητικά με τις τιμές των ακινήτων, ενώ η εγγύτητα σε σταθμούς περιφερειακών λεωφορείων σε απόσταση 500 μέτρων φαίνεται να έχει μη σημαντική επίδραση στις τιμές (Bultreau et al., 2018).

Παρόμοιες παρατηρήσεις προκύπτουν και στην περίπτωση των σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων. Έρευνες έχουν δείξει ότι η απόσταση από τον πλησιέστερο σταθμό, όπως εκείνο του συστήματος Biciloo, συνδέεται αρνητικά με τις τιμές των κατοικιών, επιβεβαιώνοντας την υπόθεση ότι η εγγύτητα σε τέτοιες υποδομές μπορεί να αυξήσει τη ζήτηση και, κατά συνέπεια, την αξία των ακινήτων. Αυτή η συσχέτιση αντικατοπτρίζει την αυξημένη προτίμηση των κατοίκων για περιοχές με εύκολη πρόσβαση σε βιώσιμες μορφές μετακίνησης, οι οποίες θεωρούνται παράγοντες που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και μειώνουν την ανάγκη για αυτοκίνητο (El-Genaidy et al., 2016).

<sup>36</sup> Στην ομάδα έργου περιελάμβανονταν και οι πολεοδόμοι Christian Devillers & Associés, το αρχιτεκτονικό γραφείο Broche-Lajus-Pueyo και οι αρχιτέκτονες τοπίου Signes, με στόχο την ολιστική ανάπτυξη μιας περιοχής που θα συνδύαζε κατοικίες, εμπορικούς και ψυχαγωγικούς χώρους, δίνοντας έμφαση στη βιωσιμότητα και την κοινότητα.

Από την άλλη πλευρά, η παρουσία ενός συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (π.χ. Biciloo) αυξάνει τις αξίες των ακινήτων, επειδή η εύκολη πρόσβαση σε βιώσιμες επιλογές μεταφοράς, όπως τα ποδήλατα, βελτιώνει τη συνδεσιμότητα της περιοχής, ενισχύει την ποιότητα ζωής και προσελκύει κατοίκους με περιβαλλοντική συνείδηση, κάτι που αυξάνει τη ζήτηση για κατοικίες κοντά σε αυτές τις υποδομές.



## II.4.III.ii Το Νησί της Νάντης

**Εικόνα 68:** Η εικόνα του νησιού της Νάντης μετά την ανάπτυξη

Το Île de Nantes έχει μετατραπεί σε μια ζωντανή, πολυλειτουργική αστική περιοχή, η οποία διακρίνεται από ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Σύγχρονες πολυκατοικίες και ποικίλες κατοικίες συνυπάρχουν με κεντρικά γραφεία εταιρειών, καινοτόμες νεοφυείς επιχειρήσεις, πανεπιστημιακά ιδρύματα και σημαντικά πολιτιστικά αξιοθέατα όπως το Machines de l'Île και το Stéréolux. Ταυτόχρονα, η περιοχή χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση καφετεριών, καταστημάτων και εσπιατοριών, συμβάλλοντας σε μια ζωντανή και δυναμική ατμόσφαιρα που διατηρείται καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και του απογεύματος (Nicolas, 2009).

Σημαντικός αριθμός κτιρίων έχει σχεδιαστεί από διάσημους εθνικούς και διεθνείς αρχιτέκτονες. Αυτές οι νέες κατασκευές συνυπάρχουν με τις δημιουργικά επαναχρησιμοποιημένες βιομηχανικές δομές, όπως τα ναυπηγεία και το Alstom Hall. Μαζί, αυτά τα στοιχεία δημιουργούν ένα μοναδικό αστικό τοπίο που αναφέρεται ρητά στην ιστορία του νησιού, ενώ παράλληλα κοιτάζει προς το μέλλον (Nicolas, 2009).

Σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές διευκόλυναν την επανασύνδεση του νησιού με την πόλη. Νέες και ανακαινισμένες γέφυρες, αποκλειστικές γραμμές δημόσιων μεταφορών, όπως το λεωφορείο υψηλής συχνότητας, και εκτεταμένα δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων διευκόλυναν συλλογικά την προσβασιμότητα και τη διαπερατότητα του νησιού. Το νησί πλέον έχει ενσωματωθεί επιτυχώς στον αστικό ιστό της Νάντης (Nicolas, 2009).

Η δημιουργία εκτεταμένων, καλά σχεδιασμένων δημόσιων χώρων, συμπεριλαμβανομένου του μεγάλου Parc des Chantiers κατά μήκος του ποταμού, του Jardin des Fonderies, καθώς και πολυάριθμων πλατειών και παραποτάμιων περιπάτων, παρέχουν πολύτιμο χώρο πρασίνου και ευκαιρίες αναψυχής. Η συμβολή των ανέσεων, των οικιστικών επιλογών και των πολιτιστικών εγκαταστάσεων και εκδηλώσεων έχει συνενωθεί για να καταστήσει το νησί μια εξαιρετικά επιθυμητή τοποθεσία για κατοικία, εργασία και ψυχαγωγία (Nicolas, 2009).

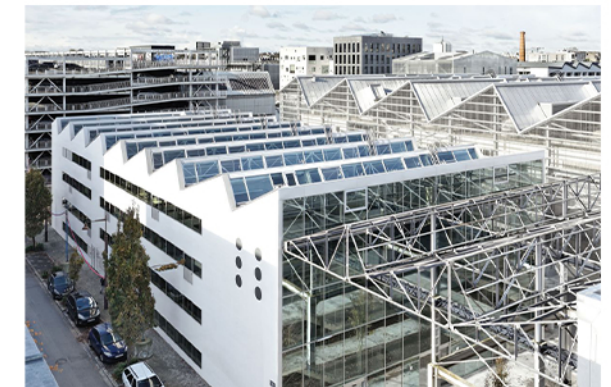
Το παράδειγμα του Parc des Chantiers αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου και στρατηγικού σχεδιασμού αστικού τοπίου που συνδυάζει τη διατήρηση και την ανανέωση. Ο Alexandre Chemetoff, ως επικεφαλής του έργου, επέλεξε να διατηρήσει τις αποθήκες Dubigeon, προσδίδοντας έμφαση στη διαρθρωτική τους μορφή, ενώ παράλληλα διατήρησε, στο μέτρο του δυνατού, τα ίχνη της βιομηχανικής δραστηριότητας στην περιοχή, όπως οι σιδηροτροχιές. Αυτή η προσέγγιση καταδεικνύει την επιθυμία του σχεδιαστή να συνδέσει το παρελθόν με το παρόν, προσφέροντας μια νέα ζωή σε ιστορικά στοιχεία της πόλης. Επιπλέον, η δημιουργία κήπων και πεζογέφυρων κατά μήκος των όχθων του Λίγηρα ενθαρρύνει την αλληλεπίδραση των επισκεπτών με τον ποταμό, προσκαλώντας τους σε περιπάτους και ενισχύοντας τη σύνδεση με το φυσικό τοπίο. Στο πλαίσιο του έργου αυτού, ο François Delarozière, σε συνεργασία με τον Pierre Orefice, σχεδίασε και κατασκεύασε τις «Μηχανές του Νησιού» (Les Machines de l'Île), οι οποίες ενσωματώνουν μια μοναδική καλλιτεχνική και μηχανική προσέγγιση, προσφέροντας στους επισκέπτες μια εντελώς διαφορετική εμπειρία της πόλης και της βιομηχανικής κληρονομιάς της (Mortea, 2020).

Το έργο λειτούργησε ως σημαντικός καταλύτης για την οικονομική ανάπτυξη της Νάντης, με αποτέλεσμα η περιοχή να διατηρήσει τον χαρακτήρα του οικονομικού μοχλού της πόλης. Προσέλκυσε σημαντικές δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις, με αποτέλεσμα τη δημιουργία χιλιάδων θέσεων εργασίας κατά τη φάση της κατασκευής και τη μετέπειτα ίδρυση νέων επιχειρήσεων και ιδρυμάτων (Nicolas, 2009). Οδήγησε στη δημιουργία νέων κέντρων υψηλής τεχνολογίας και δημιουργικής βιομηχανίας, ενσωματώνοντας παράλληλα σημαντικό αριθμό κοινωνικών (1.800 κατοικίες, που αντιπροσωπεύουν το 23% του συνόλου) και οικονομικά προσίτων κατοικιών (1.650 κατοικίες, που αντιστοιχούν στο 22% του συνόλου). Παράλληλα, η περιοχή εξοπλίστηκε με πανεπιστημιακές υποδομές, εκτεταμένους χώρους πρασίνου, ενεργειακά αποδοτικά κτίρια και βιώσιμες επιλογές μεταφοράς, όπως ποδηλατοδρόμους και δημόσια συγκοινωνία. Η προσέγγιση αναζωογόνησε την περιοχή, προσελκύοντας νέους κατοίκους και επιχειρήσεις, ενώ διατήρησε την έμφαση στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα (Anguelovski, 2016).

## Quartier de la Création (Δυτικό Τμήμα)

Η συνοικία των Δημιουργικών Τεχνών (Creative Arts District), στο δυτικό τμήμα της Île de Nantes, έχει αναπτυχθεί ως ένας δυναμικός κόμβος καινοτομίας, φιλοξενώντας έναν μεγάλο αριθμό δημόσιων εγκαταστάσεων σχεδιασμένων για φοιτητές, ακαδημαϊκούς, καθώς και πολιτιστικούς και οικονομικούς φορείς. Η συγκέντρωση αυτών των διαφορετικών ομάδων σε έναν κοινό χώρο έχει ως στόχο να δημιουργήσει την απαραίτητη «πριβή» που προάγει την οικονομική ανάπτυξη και την άνθηση νέων, μικρών πολιτιστικών και δημιουργικών επιχειρήσεων (Mortea, 2020).

Η χωροταξική διάταξη της περιοχής ενισχύει αυτή τη δυναμική, περιλαμβάνοντας εκπαιδευτικά ιδρύματα (όπως η Σχολή Αρχιτεκτονικής, η Σχολή Καλών Τεχνών, η Σχολή Γραφικών Τεχνών, το Πανεπιστήμιο της Νάντης – Halle 6 West και η Σχολή Σχεδίου), «θερμοκοιτίδες ιδεών» (Les Écossolles, Le Karting και La Centrale) και πολιτιστικές εγκαταστάσεις (La Fabrique, Stéréolux και Tremplino). Επιπλέον, διάφοροι εγκαταλελειμμένοι χώροι έχουν σταδιακά μετατραπεί σε υποδομές για την οικονομική ανάπτυξη, στεγάζοντας εταιρείες και ομάδες από τομείς όπως οι πολιτιστικές και δημιουργικές βιομηχανίες, η ψηφιακή τεχνολογία και η υγεία (Mortea, 2020). Στην ίδια περιοχή αναπτύσσεται το νέο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο (CHU), ένα από τα μεγαλύτερα έργα αστικής ανάπτυξης της πόλης. Το νοσοκομείο, συνολικής έκτασης 10 εκταρίων, σχεδιάζεται ως κόμβος υγειονομικής περιθάλψης και καινοτομίας, ενσωματώνοντας αρχές περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και υψηλής ενεργειακής απόδοσης.

**Εικόνα 69:** Το πανεπιστήμιο Halle 6 West. Φαίνεται ο διατηρημένος βιομηχανικός χαρακτήρας της περιοχής, ο οποίος συνδέει το παρελθόν με το παρόν

Η στρατηγική πράσινης ανάπτυξης της περιοχής βασίζεται στη σύνδεση της βιομηχανικής κληρονομιάς με τον σύγχρονο αστικό σχεδιασμό. Το Parc des Chantiers, το οποίο αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της προσέγγισης. Επιπλέον, οι πράσινοι διάδρομοι και οι πεζοδρόμοι κατά μήκος του ποταμού Λίγηρα ενισχύουν την οικολογική συνδεσιμότητα και προάγουν τη βιοποικιλότητα, συμβάλλοντας στην ανάδειξη ενός πολυλειτουργικού και βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος που συνδυάζει τη φυσική τοπογραφία με την πολιτιστική ταυτότητα του τόπου.

**Εικόνα 70:** Φωτογραφία του Parc des Chantiers



## Quartier République – Les Ponts (Κεντρικό τμήμα)

Το Quartier République – Les Ponts, στο κεντρικό τμήμα της Île de Nantes, αποτελεί μια ιστορική συνοικία με ρίζες σε εργατικά προάστια που αναπτύχθηκαν γύρω από τις πρώτες γέφυρες που συνέδεαν την πόλη με τη νότια όχθη στο Pirmil. Η περιοχή διατηρεί τη μορφή πυκνοδομημένου αστικού ιστού με τριώροφα και τετράωροφα κτίρια και φιλοξενεί μικρές επιχειρήσεις, παρά τη γενική υποβάθμιση του κτιριακού αποθέματος και τη χαμηλή ποιότητα στέγασης (Nicolas, 2009).

Η κοινωνική σύνθεση χαρακτηρίζεται από νεανικό πληθυσμό: το 55% των κατοίκων είναι μεταξύ 20 και 39 ετών, ενώ κυριαρχούν τα μονοπρόσωπα νοικοκυριά (65%) με μέσο όρο 1,5 άτομα ανά κατοικία. Οι εργάτες (30%) και οι υπάλληλοι (28%) αποτελούν τις κύριες κοινωνικές ομάδες, με το ποσοστό ανεργίας να φτάνει το 26% και το 27% των κατοίκων να λαμβάνει κοινωνικά επιδόματα — ποσοστά υψηλότερα από τον μέσο όρο της νήσου (Nicolas, 2009).

Για την αντιμετώπιση των κοινωνικών και στεγαστικών προκλήσεων, εφαρμόζεται το πρόγραμμα Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH). Το πρόγραμμα στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας των κατοικιών, την αναβάθμιση των υποδομών και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, χωρίς να διακυβεύεται η κοινωνική ποικιλομορφία της περιοχής. Παράλληλα, δίνεται έμφαση στη στήριξη των τοπικών τεχνιτών και μικρών επιχειρήσεων, προκειμένου να διατηρηθεί ο παραδοσιακός χαρακτήρας της συνοικίας (Nicolas, 2009).

## Île Beaulieu (Ανατολικό Τμήμα)

Κατά τις δεκαετίες του 1960 και 1970, η ανατολική περιοχή της Île de Nantes, γνωστή ως Île Beaulieu, αναπτύχθηκε με βάση τις αρχές του λειτουργικού μοντερνισμού, δίνοντας έμφαση στην αυτοκινητοκεντρική προσβασιμότητα και μετατρέποντάς την σε κόμβο διέλευσης, εις βάρος της κοινωνικής συνοχής. Από τη δεκαετία του 1980 και εξής το μοντέλο αυτό άρχισε να αμφισβητείται, με συνέπεια τη στροφή προς ένα πιο ανθρωποκεντρικό μοντέλο σχεδιασμού, με στόχο την ενίσχυση των τοπικών κοινοτήτων και τη συμμετοχή των κατοίκων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων (Nicolas, 2009).

Παρουσιάζει εντατική οικοδομική δραστηριότητα, με την κατασκευή νέων κατοικιών, εμπορικών και επαγγελματικών υποδομών. Οι τιμές των ακινήτων, αν και παραμένουν προσιτές σε σχέση με το ιστορικό κέντρο της Νάντης, έχουν αυξηθεί σημαντικά. Η αναβάθμιση συνοδεύεται από βελτιώσεις στις μεταφορικές υποδομές, όπως η επέκταση του Busway και η ανακαίνιση του Centre Commercial Beaulieu, καθιστώντας την περιοχή πιο προσβάσιμη και ελκυστική για επενδύσεις.

Παράλληλα, καταγράφονται φαινόμενα gentrification de consommation και gentrification de fréquentation, φαινόμενα που περιλαμβάνουν την εγκατάσταση μπαρ, εστιατορίων και καταστημάτων που προσελκύουν όχι μόνο νέους κατοίκους, αλλά και τουρίστες και επισκέπτες από άλλες περιοχές. Ωστόσο, αυτό έχει δημιουργήσει ένα νέο "πνεύμα του τόπου", όπου η κατανάλωση και η κοινωνική αλληλεπίδραση αποτελούν πλέον βασικά στοιχεία της τοπικής ταυτότητας.



**Εικόνα 71:** Φωτογραφία του Parc Beaulieu

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην πράσινη ανάπτυξη, με τη δημιουργία εκτεταμένων πράσινων ζωνών και δημόσιων χώρων, όπως το Parc Beaulieu. Οι παρεμβάσεις αυτές στοχεύουν στην ενίσχυση της βιοποικιλότητας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, ενσωματώνοντας ήπιες μορφές μετακίνησης μέσω δικτύων πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων που συνδέονται με τον ποταμό Λίγηρα (Nicolas, 2009).

Συνολικά, το έργο ανάπλασης του νησιού της Νάντης έχει αναγνωριστεί διεθνώς ως πρότυπο επιτυχημένης αστικής αναγέννησης μεγάλης κλίμακας. Η περιοχή μετατράπηκε από μια βιομηχανική ζώνη σε ένα ζωντανό και πολυλειτουργικό αστικό κέντρο, αποτελώντας απόδειξη του τρόπου με τον οποίο οι πόλεις μπορούν να επαναπροσδιορίσουν πρώην βιομηχανικές εκτάσεις σε δυναμικές αστικές συνοικίες. Το έργο αυτό προσέλκυσε το ενδιαφέρον διεθνών αντιπροσωπειών και έχει χρησιμοποιηθεί ως πρότυπο για ανάλογα έργα σε άλλες πόλεις, υπογραμμίζοντας την επιτυχία της στρατηγικής που ακολουθήθηκε για την ανάπτυξη της περιοχής (Nicolas, 2009).

Η εμπειρία της SAMOA στην ανάπτυξη του Île de Nantes προσφέρει πολύτιμα μαθήματα για άλλες πόλεις που επιδιώκουν να καινοτομήσουν στον αστικό σχεδιασμό. Τα κύρια διδάγματα περιλαμβάνουν τη σημασία της πολιτικής εμπιστοσύνης, της ευελιξίας και της ικανότητας προσαρμογής στις τοπικές ανάγκες. Ωστόσο, αν και οι μέθοδοι που αναπτύχθηκαν στη Νάντη έχουν χρησιμεύσει ως πρότυπο για άλλες περιοχές, η μεταφορά τους απαιτεί κατάλληλες θεσμικές δομές και στρατηγικές που προωθούν την ενεργή συμμετοχή των πολιτών, προκειμένου να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις τοπικές προκλήσεις (Morfeau, 2020).

Συνοψίζοντας, παρά τις εκτεταμένες μεταμορφώσεις που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, το Île de Nantes παραμένει ένα έργο σε εξέλιξη. Σημαντικές κατασκευές συνεχίζονται, ιδίως στην περιοχή του νέου Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου (CHU) και την δημιουργική περιοχή ενώ νέες οικιστικές γειτονιές, χώροι γραφείων και δημόσιες υποδομές βρίσκονται σε φάση σχεδιασμού ή κατασκευής, αντανακλώντας τη συνεχή εξέλιξη του αστικού τοπίου του νησιού (Nicolas, 2009).

Η Nantes Métropole έχει δημοσιοποιήσει πληροφορίες που περιγράφουν τα σχέδια της 4ης φάσης πολεοδομικού σχεδιασμού του νησιού, η οποία χαρακτηρίζεται από περαιτέρω έμφαση στη βιωσιμότητα και τον οικολογικό σχεδιασμό. Στο επίκεντρο αυτής της φάσης βρίσκεται η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου 10 εκταρίων, με μέτωπο 4 χιλιομέτρων προς τον ποταμό Λίγηρα. [33]

[33] <https://metropole.nantes.fr/actualites/l-ile-de-nantes-l-heure-de-la-bifurcation-ecologique>



## II.4.III.iii Πράσινη και Βιώσιμη Ανάπτυξη

Η κοινωνική και η περιβαλλοντική πολιτική στη Νάντη λειτουργούν αρμονικά, αποτρέποντας τη δημιουργία «πράσινων θυλάκων της ελίτ» και περιορίζοντας τα αρνητικά αποτελέσματα του περιβαλλοντικού εξευγενισμού, ακόμη και σε πρόσφατα αναζωογονημένες-εξευγενισμένες γειτονίες. Αν και η αυξανόμενη ελκυστικότητα της πόλης, σε συνδυασμό με την εισροή κατοίκων και επιχειρηματιών με πανεπιστημιακή εκπαίδευση και υψηλότερη αγοραστική δύναμη, αυξάνει την πίεση για άνοδο των τιμών των ακινήτων, η Νάντη έχει δεσμευτεί στην προώθηση της εσωτερικής αστικής πυκνώσης. Σε αυτό το πλαίσιο, ο δήμος αξιοποιεί συχνά μεγάλες εκτάσεις ανεκμετάλλευστων χώρων για την κατασκευή νέων κατοικιών και ενσωματώνει συστηματικά χώρους πρασίνου στα νέα αυτά συγκροτήματα. Αυτή η στρατηγική αποσκοπεί στη διατήρηση της οικονομικής προσιτότητας της στέγασης, αποφεύγοντας τις απότομες αυξήσεις του κόστους που συνδέονται με την έλλειψη κατοικιών (García Lamarca, 2021).

Η στρατηγική βιωσιμότητας της Νάντης είχε ως αποτέλεσμα τον ευρύ εξευγενισμό της πόλης μέσω της δημιουργίας δημόσιων χώρων πρασίνου και των σχετικών υποδομών. Οι χώροι πρασίνου συνδέονται μεταξύ τους δημιουργώντας ένα συνεκτικό δίκτυο, «πράσινων αστεριών» ή πράσινων και μπλε γραμμών, που καλύπτει περίπου το 40% της συνολικής έκτασης της πόλης. [34] Παράλληλα, έχουν δημιουργηθεί οικολογικές, οικονομικές και κοινωνικές κατοικίες διάσπαρτες σε διάφορα σημεία της πόλης, αντί να συγκεντρώνονται σε μεμονωμένες ζώνες. Αυτή η προσέγγιση έχει συμβάλει στην αποφυγή του κοινωνικού διαχωρισμού, ενός συνηθισμένου φαινομένου στις γαλλικές πόλεις, και στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής (Hélène Mor-teau, 2020).

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τις οικολογικές κατοικίες και γειτονίες (eco-quartiers), η δημιουργία των οποίων στη Νάντη αποτελεί μια ολιστική και μακροπρόθεσμη προσέγγιση που αποσκοπεί στον συνδυασμό πράσινων και ανοιχτών χώρων με την αποτελεσματική διαχείριση της πληθυσμιακής πυκνότητας και την προώθηση της προσιτής στέγασης (Ville de Nantes και Nantes Métropole, 2012). Αυτές οι οικολογικές συνοικίες περιλαμβάνουν μια ποικιλία τύπων κατοικιών που επιδιώκουν τόσο την κοινωνική ένταξη όσο και την υψηλή περιβαλλοντική ποιότητα, ενσωματώνοντας παράλληλα αρχές οικονομικής προσιτότητας.

Η οικολογική συνοικία Prairie-au-Duc στο Ile-de-Nantes, που εγκαινιάστηκε το 2009 ως «μια γειτονιά για όλους μέσα σε ένα σύγχρονο πάρκο» (SAMOA, 2009), αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της προσέγγισης της Νάντης για την οικονομικά προσιτή πράσινη αστική ανάπτυξη. Στο πλαίσιο αυτό, οι τιμές των κατοικιών στην περιοχή είχαν προβλεφθεί να είναι 20-25% χαμηλότερες από τον μέσο όρο της πόλης και 0-15% χαμηλότερες από τις τιμές στο κέντρο της Νάντης. Επιπλέον, για να διασφαλιστεί η οικονομική προσιτότητα αυτών των πράσινων παρεμβάσεων, το σχέδιο προέβλεπε ότι τα έξοδα συντήρησης και τα τέλη των κατοίκων θα ανέρχονται σε μόλις 40% του κόστους που ισχύει για τις κατοικίες στην ελεύθερη αγορά (García Lamarca, 2021).



**Εικόνα 72:** Το masterplan της οικολογικής συνοικίας Bottière-Chênaie

Η οικολογική συνοικία Bottière-Chênaie αποτελεί ένα ακόμη παράδειγμα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης στη Νάντη, ενσωματώνοντας εκτεταμένους χώρους πρασίνου, όπως ένα γραμμικό πάρκο 5 εκταρίων που εκτείνεται κατά μήκος ενός μικρού ρέματος. Στην περιοχή αυτή δημιουργήθηκαν 2.400 διαφοροποιημένες και προσβάσιμες κατοικίες, οι οποίες κατανέμονται με τρόπο που προωθεί την κοινωνική ανάμειξη: 30% κοινωνικές κατοικίες, 25% προσιτές κατοικίες και 40% κατοικίες στις κανονικές τιμές της αγοράς (Hélène Mor-teau, 2020).



**Εικόνες 73α-32β:** Φωτογραφίες εντός της οικολογικής συνοικίας Bottière-Chênaie

Η δημιουργία πολιτιστικών και ψυχαγωγικών χώρων στη Νάντη έχει συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση του κοινωνικού ιστού της πόλης, καθιστώντας την έναν ελκυστικό προορισμό τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες. Παρά το γεγονός ότι ο εξευγενισμός επηρεάζει γειτονίες σε διάφορα σημεία της πόλης, η Νάντη έχει από την αρχή υιοθετήσει μια προσέγγιση που προάγει τη συμμετοχή του κοινού και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Αυτή η στρατηγική έχει συμβάλει στην αποτροπή απότομων ή εκτεταμένων αυξήσεων στις τιμές των ακινήτων και στο κόστος διαβίωσης, περιορίζοντας έτσι τον κίνδυνο εκτοπισμού των υφιστάμενων κατοίκων.

Το ποικιλόμορφο σύνολο πλαισίων και εργαλείων που εφαρμόζονται στον σχεδιασμό πράσινων έργων στη Νάντη διασφαλίζει ότι οι κοινωνικές ανισότητες μετριαζονται και ότι οι περιοχές με υψηλή περιβαλλοντική ποιότητα παραμένουν προσβάσιμες σε όλα τα κοινωνικά στρώματα.

Οι πολιτικές αστικής ανάπτυξης της πόλης έχουν επίσης σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Αφενώς, οι πρωτοβουλίες αυτές έχουν τονώσει την τοπική οικονομία, προσελκύοντας επιχειρήσεις και δημιουργώντας νέες ευκαιρίες απασχόλησης, ιδιαίτερα μέσω της αναζωογόνησης και της αξιοποίησης παλαιών βιομηχανικών ή υποαξιοποιημένων περιοχών. Αφετέρου, η αυξανόμενη ζήτηση για κατοικίες και οι επενδύσεις σε πράσινες υποδομές έχουν οδηγήσει σε αύξηση της αξίας των ακινήτων και του κόστους ζωής. Ωστόσο, αυτή η άνοδος υπήρξε συγκριτικά πιο ήπια από ό,τι σε άλλες πόλεις, γεγονός που συνέβαλε στον περιορισμό της ανησυχίας και του κινδύνου εκτοπισμού των κατοίκων με χαμηλότερο εισόδημα (García Lamarca, 2021).

[34] [https://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/thema-framevertebleue-nov2015\\_1447855412915.pdf](https://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/thema-framevertebleue-nov2015_1447855412915.pdf)



### III. ΕΡΜΗΝΕΙΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Ο εξευγενισμός έχει καταστεί πλέον αναπόσπαστο στοιχείο της αστικής ανάπτυξης και αναδιαμόρφωσης, χωρίς να παρατηρείται πρόθεση ή πολιτική βούληση για την εγκατάλειψή του ως στρατηγική. Το γεγονός αυτό αποδίδεται στο ότι το κράτος, οι δημοτικές αρχές, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, αλλά και σε ορισμένες περιπτώσεις μερίδα των κατοίκων, αποκομίζουν οφέλη από τη διαδικασία, κυρίως οικονομικά, γεγονός που συμβάλλει στη συνεχιζόμενη υποστήριξη και αναπαραγωγή του φαινομένου.

Η διαδικασία του εξευγενισμού και ο αναπροσανατολισμός της αναπτυξιακής στρατηγικής μιας πόλης συχνά ενεργοποιούνται ως απόκριση σε προβληματικές περιόδους ή περιόδους παρακμής. Η επιθυμία ανάκαμψης και η επίτευξη νέων στόχων της εκάστοτε πόλης λειτουργούν ως καταλύτες για τη βελτίωση του αστικού χώρου και την υλοποίηση πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης.

Στην περίπτωση του Μπορντώ, το κύριο πρόβλημα εντοπιζόταν στη συνεχιζόμενη μείωση του μόνιμου πληθυσμού στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Ως απάντηση, δόθηκε έμφαση στη διατήρηση και αποκατάσταση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, καθώς και στη συνολική αναβάθμιση των δημόσιων χώρων, με ιδιαίτερη προτεραιότητα στις υποβαθμισμένες περιοχές του παλιού αστικού ιστού.

Αντίστοιχα, η Τουλόν, περιορισμένη από την κυριαρχία του Πολεμικού Ναυτικού και προβληματισμένη ως προς τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτής της παρουσίας, προχώρησε σε επιλεκτικές παρεμβάσεις. Οι δράσεις επικεντρώθηκαν κυρίως σε δημόσιες εκτάσεις, όπως ο κόλπος της Τουλόν και ο διάδρομος πυριπίδαποθηκών, καθώς και σε οικοδομικά τετράγωνα που απελευθερώθηκαν από τις παρελθοντικές τους χρήσεις και αποτελούσαν δυνητικά brownfields.

Η Νάντη, επιδιώκοντας να αντιμετωπίσει προβλήματα του παρελθόντος (όπως η περιβαλλοντική υποβάθμιση που συνδέεται με την υπερβολική εξάρτηση από το αυτοκίνητο και η επικινδυνότητα και κακοφημία του λεγόμενου «Κίτρινου Κίνδυνου της Νάντης») επαναπροσδιόρισε τη στρατηγική της με έμφαση στη βιωσιμότητα. Ανέπτυξε ένα εκτεταμένο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, ενώ παράλληλα επένδυσε σημαντικούς πόρους στην περιβαλλοντική αποκατάσταση πρώην βιομηχανικών εκτάσεων, περιορίζοντας έτσι τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, επιδιώκοντας την ενοποίηση της πόλης και βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Οι πόλεις της Γαλλίας υιοθετούν μια μακροπρόθεσμη στρατηγική αστικής ανάπτυξης, στην οποία η διαμόρφωση, η αποκατάσταση και η επέκταση των χώρων πρασίνου τοποθετούνται στο επίκεντρο κάθε αστικής παρέμβασης. Η στρατηγική αυτή στοχεύει αφενός στη δημιουργία βιώσιμων και προσβάσιμων αστικών περιβαλλόντων και αφετέρου στη διασφάλιση της κοινωνικής ισότητας και της οικονομικής προσιτότητας για τους κατοίκους. Στο πλαίσιο αυτό, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην αναβάθμιση εγκαταλελειμμένων ή υπολειπόμενων περιοχών, όπως μεταβιομηχανικές ζώνες ή κενές εκτάσεις, με στόχο τη διατήρηση ή βελτίωση της αστικής συνοχής και την καταπολέμηση της αστικής επέκτασης.

Ο συνεχής έλεγχος και η αξιολόγηση των αστικών πολιτικών κρίνεται ουσιώδης, καθώς επιτρέπει είτε την διατήρηση είτε τον αναπροσανατολισμό της εφαρμοζόμενης στρατηγικής αστικής ανάπτυξης. Ενδεικτικά, στην περίπτωση της Νάντης, η επιτυχία του δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς οδήγησε στη σταθερή ενσωμάτωσή του σε κάθε έργο αστικού εξωραϊσμού. Αντιθέτως, στο Μπορντώ, οι παρεμβάσεις, που πραγματοποιήθηκαν στην παλιά πόλη, για τη αποκατάσταση των κτηρίων, την οικονομική ενίσχυση και επανένταξη των κατοίκων και την τόνωση του τοπικού εμπορίου δεν απέφεραν τα επιθυμητά αποτελέσματα, καθώς ο πληθυσμός, ανεξαρτήτως ηλικίας, συνέχιζε να μειώνεται. Η διαπίστωση αυτή οδήγησε σε επαναπροσδιορισμό της στρατηγικής. Η νέα κατεύθυνση επικεντρώθηκε στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος με έμφαση στην αναβάθμιση των δημόσιων χώρων της παλιάς πόλης και στην ενίσχυση του αισθήματος του «ανήκειν» των κατοίκων, όπως αποτυπώθηκε, για παράδειγμα, στην περίπτωση των κοινοτικών κήπων της οδού Kleber.

Η επιτυχής εφαρμογή έργων αστικού εξευγενισμού ευνοείται από την ύπαρξη ενός συνεκτικού, ολιστικού οράματος και στρατηγικού σχεδιασμού, στο πλαίσιο του οποίου κάθε παρέμβαση εντάσσεται με σαφείς προθέσεις και κοινωνικούς στόχους. Επιπλέον, η ύπαρξη ενός ενιαίου διοικητικού οργανισμού, ο οποίος ασκεί μονοπωλιακά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση πολιτικών σε επίπεδο μητροπολιτικής κλίμακας, δύναται να συμβάλλει στην αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πόλη της Νάντης, της οποίας η επιτυχία αποδίδεται, μεταξύ άλλων, στην ικανότητά της να ενοποιήσει τους φορείς λήψης αποφάσεων τόσο εντός όσο και γύρω από την πόλη σε έναν ενιαίο διοικητικό οργανισμό. Από το 2008, οι αρμοδιότητες που αφορούσαν την κινητικότητα της ευρύτερης περιοχής της Nantes Métropole συγκεντρώθηκαν στον φορέα Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD). Ο φορέας αυτός διαθέτει ένα διευρυμένο φάσμα αρμοδιοτήτων, αναλαμβάνοντας εξ ολοκλήρου τον σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την οργάνωση και την εποπτεία όλων των πτυχών των δημόσιων μεταφορών. Παράλληλα, είναι υπεύθυνος για την προώθηση και διαχείριση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας, όπως τα συστήματα κοινής χρήσης οχημάτων.



Η αύξηση των τιμών και ο εκτοπισμός κατοίκων αποτελούν εγγενές και ενδεχομένως αναπόφευκτα αποτελέσματα των διαδικασιών εξευγενισμού. Ωστόσο, είναι σημαντικό να αναγνωριστεί ότι τα αποτελέσματα αυτά παρατηρούνται γενικότερα στα αστικά περιβάλλοντα, ανεξαρτήτως της παρουσίας φαινομένων εξευγενισμού. Παρά ταύτα, μέσω στοχευμένων ρυθμιστικών παρεμβάσεων και πολιτικών κοινωνικής κατοικίας, καθίσταται δυνατή η άμβλυνση της επιπρόσθετης επιβάρυνσης που συνεπάγεται ο εξευγενισμός, προωθώντας τη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής και της προσβασιμότητας στον αστικό χώρο.

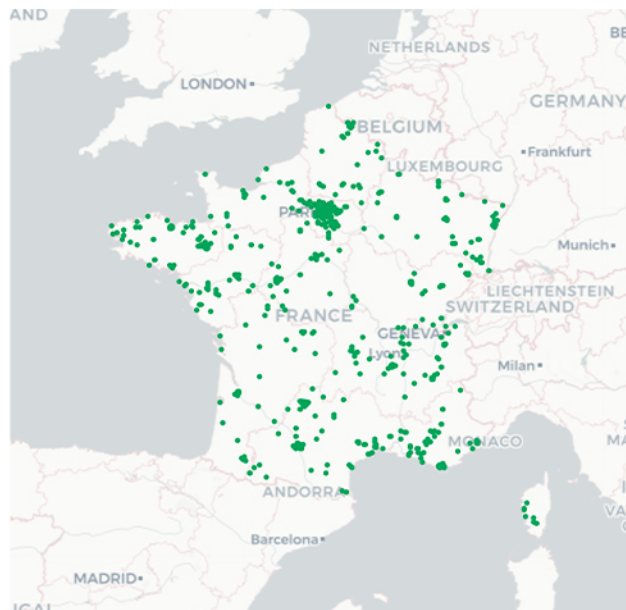
Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της προσέγγισης αποτελεί η πόλη της Νάντης, όπου οι δημοτικές αρχές διατηρούν τον έλεγχο των αστικών εξελίξεων και καθορίζουν τις τοποθεσίες παρεμβάσεων, αποτρέποντας τους ιδιώτες επενδυτές να καθορίζουν ανεξέλεγκτα τις χρήσεις γης. Στο πλαίσιο αυτό, οι κατασκευαστές που αιτούνται άδειες οικοδόμησης υποχρεούνται να ακολουθούν αυστηρούς κανονισμούς χωρικού σχεδιασμού και χαρτογράφησης. Η διαδικασία αυτή διασφαλίζει ότι οι νέες αναπτύξεις εντάσσονται σε ένα ευρύτερο στρατηγικό όραμα της πόλης, το οποίο θέτει ως προτεραιότητες τη βιωσιμότητα και την κοινωνική δικαιοσύνη.

Η δημιουργία δημόσιων χώρων υψηλής ποιότητας, ιδίως όταν πρόκειται για την επανάχρηση εγκαταλελειμμένων ή υποβαθμισμένων περιοχών (brownfields), ενισχύεται σημαντικά από την παρουσία ενός τοποσήμου. Η ένταξη ενός τέτοιου σημείου αναφοράς λειτουργεί όχι μόνο ως χωρικός και αισθητικός προσανατολισμός, αλλά και ως συμβολικός δείκτης της αστικής αναγέννησης, σηματοδοτώντας τη μετάβαση της περιοχής από την εγκατάλειψη στη ζωντάνια και την κοινωνική επανένταξη, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το έργο του François Delarozière, με τον μηχανικό ελέφαντα και τα Les Machines de l'île στη Νάντη. Παρότι αρχικά αντιμετωπιζόνταν ως δευτερεύουσας σημασίας, τελικά αναδείχθηκαν πρωτεύον στοιχείο της αστικής ανανέωσης. Η εμβληματική τους παρουσία συνέβαλε καθοριστικά στη διαμόρφωση της ταυτότητας της περιοχής και στην έλξη πολιτών και επισκεπτών, λειτουργώντας τόσο ως πολιτιστικό τοπόσημο όσο και ως εργαλείο κοινωνικής επανενσωμάτωσης και οικονομικής ανάκαμψης.

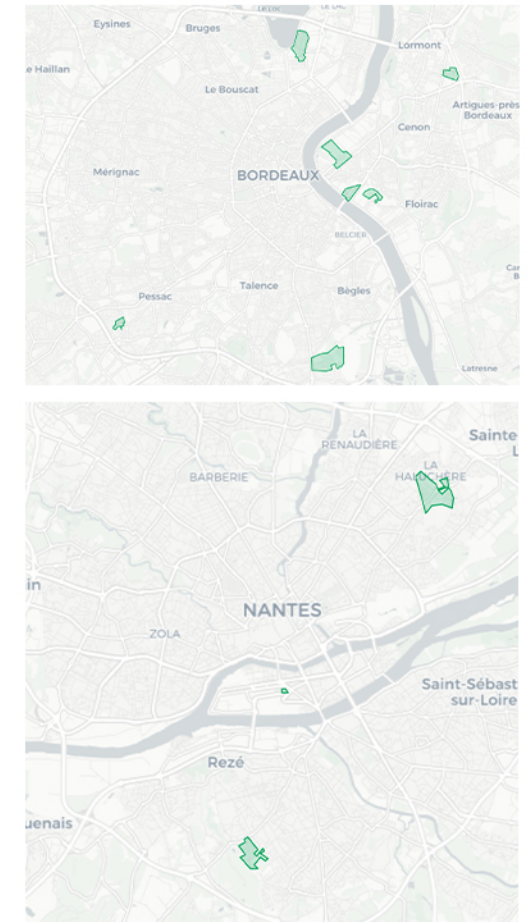
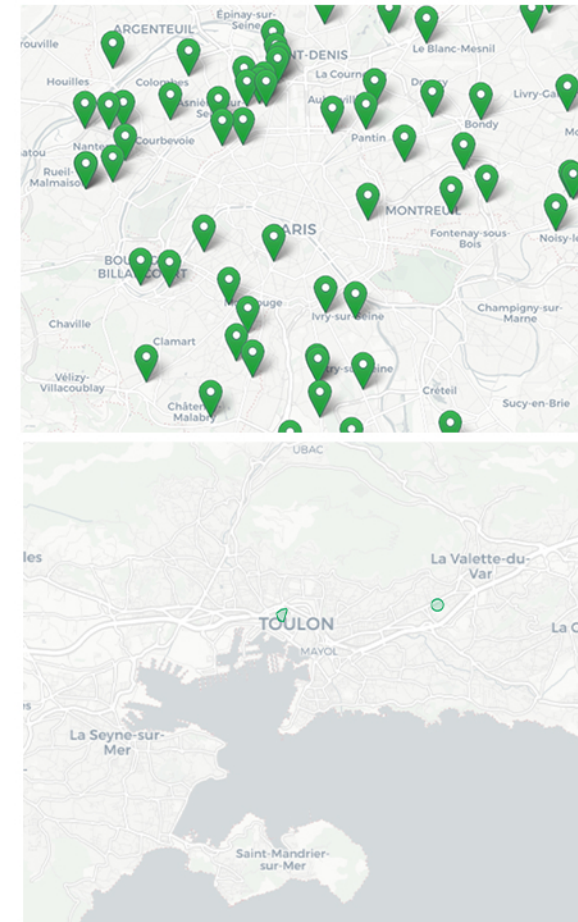
Στην Τουλόν, και ειδικότερα στον πράσινο περίπατο των πυριδαποθηκών, οι εγκαταστάσεις δεν περιορίζονται στη λειτουργία ενός διαδρόμου αναψυχής και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης. Αντιθέτως, αποτελούν έναν ισχυρό συμβολικό σύνδεσμο με το στρατιωτικό παρελθόν της πόλης, εμπλουτίζοντας την εμπειρία των επισκεπτών. Καθότι, μέσω της διατήρησης και της λειτουργικής ενσωμάτωσής των ανακαινισμένων πυριδαποθηκών, επιτυγχάνεται η σύνδεση ιστορικής μνήμης και σύγχρονου δημόσιου χώρου.

Εναλλακτικά, πέραν του συμβολικού τους χαρακτήρα, τα τοπόσημα μπορούν να λειτουργήσουν και ως πόλοι έλξης ή τουριστικά αξιοθέατα, ενισχύοντας την επισκεψιμότητα και την τοπική οικονομία. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η Place de la Bourse στο Μπορντώ, η οποία, σε συνδυασμό με την εγκατάσταση Miroir d'eau κατά μήκος του «λιμανιού του φεγγαριού», έχει αναδειχθεί σε εμβληματικό σημείο της πόλης, συμβάλλοντας τόσο στην αισθητική αναβάθμιση του παραποτάμιου μετώπου όσο και στην ενίσχυση της αστικής εμπειρίας για κατοίκους και επισκέπτες.



Εικόνα 74: Χάρτης με τα EcoQuartiers της Γαλλίας

Η δημιουργία οικολογικών συνοικιών (eco-quartiers) συνιστά μια ολιστική και μακροπρόθεσμη στρατηγική που εφαρμόζεται σε εθνικό επίπεδο στη Γαλλία, με στόχο τον συνδυασμό πράσινων και ανοιχτών χώρων, περιβαλλοντικής ποιότητας και κοινωνικής βιωσιμότητας. Πολλές γαλλικές πόλεις διαθέτουν έναν αριθμό eco-quartiers, με την πλειονότητα να εντοπίζεται στην ευρύτερη περιοχή του Παρισιού. Οι συνοικίες αυτές, άλλοτε τοπικού χαρακτήρα (όπως οι Ginko στο Μπορντώ και Font-Pré στην Τουλόν) και άλλοτε υπερτοπικής σημασίας (όπως το Chalucet στην Τουλόν) περιλαμβάνουν ποικιλία χρήσεων και τύπων κατοικιών που επιδιώκουν τόσο την κοινωνική ένταξη και την ισότητα όσο και την υψηλή περιβαλλοντική ποιότητα, ενσωματώνοντας παράλληλα αρχές οικονομικής προσιτότητας.



Εικόνα 75α-75β-75γ-75δ: Χάρτης με τα EcoQuartiers στο Παρίσι, Μπορντώ, Τουλόν και Νάντη αντίστοιχα

Τέλος, παρόλο που στην αρχή οι τοπικές αρχές ήταν επιφυλακτικές απέναντι σε πρωτοβουλίες που προέβλεπαν ενεργή συμμετοχή των κατοίκων ή/και ανάληψη ευθύνης εκ μέρους τους για τη διαμόρφωση και διαχείριση των δημόσιων χώρων. Για αρκετό χρονικό διάστημα, η συμμετοχή των πολιτών στον αστικό σχεδιασμό περιοριζόταν σε διαδικασίες ενημέρωσης και παροχής συμβουλών. Ωστόσο, με την πάροδο του χρόνου, οι μορφές συμμετοχής εξελίχθηκαν, φτάνοντας σε στάδια ουσιαστικού διαλόγου, λήψης αποφάσεων και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ενεργής συμμετοχής. Η συμμετοχή των τοπικών κοινοτήτων έχει πλέον κριθεί ως βέλτιστη πρακτική, η οποία προτείνεται να ενσωματώνεται, κατά το δυνατόν, σε κάθε έργο αστικής παρέμβασης, τονίζοντας τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα των πολιτικών αναπλάσεων.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της προσέγγισης εντοπίζονται στο Μπορντώ. Η μεταμόρφωση της οδού Kleber σε "garden street" πραγματοποιήθηκε με ενεργή εμπλοκή των κατοίκων, οι οποίοι ανέλαβαν σε μεγάλο βαθμό τη διαμόρφωση αλλά και τη συντήρηση των κοινοτικών κήπων. Παράλληλα, σε έρευνα που αφορούσε τη σύνδεση των τοπικών αμπελώνων (vineyards), οι κάτοικοι συμμετείχαν ενεργά, εκφράζοντας τις απόψεις τους και ψηφίζοντας σχετικά με τη διαδρομή που θεωρούσαν πιο επιθυμητή και αποδεκτή.

Αντίστοιχα, στη Νάντη έχει υιοθετηθεί μια στρατηγική που συνδυάζει την προώθηση της συμμετοχικότητας με τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Η στρατηγική αυτή έχει συμβάλει στον περιορισμό των απότομων ή μαζικών αυξήσεων στις τιμές ακινήτων και στο γενικότερο κόστος διαβίωσης, μειώνοντας έτσι τον κίνδυνο εκτοπισμού των υφιστάμενων κατοίκων. Παράδειγμα συμμετοχής των πολιτών αποτελεί η ανάπτυξη του île de Nantes, όπου έπειτα από διάλογο με τους κατοίκους, αποφασίστηκε η διαίρεση της περιοχής σε μικρότερες, πιο διαχειρίσιμες γειτονιές, ενισχύοντας την αίσθηση του ανήκειν και την κοινωνική συνοχή.



Είδος αναβάθμισης Στρατηγικές Παρεμβάσεις		Πράσινη Αστική Ανάπτυξη	Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη	Ανθεκτική Αστική Ανάπτυξη	Αστική Ανανέωση	Αστική Ανάπλαση	Αστική Αναζωογόνηση
Μπορντώ	Ανακαίνιση της Meriadeck	✓			✓		
	Διατήρηση Αρχιτεκτονικής: Saint-Pierre και Tour de Gassies				✓	✓	
	Απόπειρα επένδυσης στους ανθρώπους						✓
	Επανένταξη και Αποκατάσταση: Saint Michel και Chartrons					✓	
	Ανάπλαση των προκυμαίων του ποταμού Garonne	✓	✓	✓	✓		
	Η μετατροπή της οδού Kleber σε "garden street"	✓	✓				✓
	EcoQuartier Ginko	✓	✓				
	Δημιουργία δικτύου σύνδεσης αμπελώνων	✓					
Τουλόν	Η Σύμβαση του Κόλπου της Τουλόν		✓	✓			
	EcoQuartier Chalucet	✓	✓		✓		
	EcoQuartier Font-Pre	✓	✓			✓	
	Ο περίπατος των πυριτιδαποθηκών	✓					
Νάντη	Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	✓	✓		✓		
	Το Νησί της Νάντης	✓	✓		✓	✓	✓
	EcoQuartiers	✓	✓		✓		



## IV. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ



- Εικόνα 1: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:France\\_location\\_map-Regions\\_and\\_departements\\_1975-2014.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:France_location_map-Regions_and_departements_1975-2014.svg)
- Εικόνα 2α-2β: <https://www.sudouest.fr/politique/urbanisme/en-images-la-construction-du-quartier-meriadec-a-bordeaux-1796536.php>
- Εικόνα 3: <https://books.openedition.org/msha/9762>
- Εικόνα 4: <https://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-unesco/>
- Εικόνα 5: [http://bordeauxmaritime.free.fr/crbst\\_1.html](http://bordeauxmaritime.free.fr/crbst_1.html)
- Εικόνα 6: [http://bordeauxmaritime.free.fr/crbst\\_1.html](http://bordeauxmaritime.free.fr/crbst_1.html)
- Εικόνα 7: <https://en.lebonbon.fr/bordeaux/news/most-beautiful-vintage-photos-of/>
- Εικόνα 8: <http://dam.archi.free.fr/M1CV/Damien%20ROCHE.pdf>
- Εικόνα 9: <https://cadmapper.com/pro/home>
- Εικόνα 10: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/18626033.2023.2348329>
- Εικόνα 11: <https://cadmapper.com/pro/home>
- Εικόνα 12: <https://invisiblebordeaux.blogspot.com/2019/07/a-stroll-in-ginko-eco-district.html>
- Εικόνα 13: <https://www.agroengineering.org/index.php/jae/article/view/1531>
- Εικόνα 14α-14β-14γ: <https://www.agroengineering.org/index.php/jae/article/view/1531>
- Εικόνα 15: <https://hal.science/hal-04764582v1/file/obp.0412.05.pdf>
- Εικόνα 16: <https://www.sudouest.fr/politique/urbanisme/en-images-la-construction-du-quartier-meriadec-a-bordeaux-1796536.php>
- Εικόνα 17: <https://www.sudouest.fr/politique/urbanisme/en-images-la-construction-du-quartier-meriadec-a-bordeaux-1796536.php>
- Εικόνα 18: <https://www.guide-bordeaux-gironde.com/fr/tourisme/decouvrir/itineraires-randonnees-bordeaux-61/circuit-bordeaux-perimetre-unesco-518.html>
- Εικόνα 19: <https://www.expedia.fr/Quai-Des-Marques-Chartrons.d553248621594280492.Sites-d-Interet>
- Εικόνα 20: <https://www.sudouest.fr/gironde/bordeaux/en-images-la-place-de-la-bourse-a-bordeaux-au-fil-des-annees-8872381.php>
- Εικόνα 21: <https://lemap-bordeaux.com/map-listing/place-de-la-bourse/>
- Εικόνα 22: <https://journals.openedition.org/developpementdurable/24235>
- Εικόνα 23: <https://www.flickr.com/photos/rda-ch/albums/72157714117770228/with/49844959841>
- Εικόνα 24: <https://www.flickr.com/photos/rda-ch/albums/72157714117770228/with/49844959841>
- Εικόνα 25: <https://www.sudouest.fr/archives/portfolios/en-images-naissance-et-vie-du-quartier-ginko-a-bordeaux-lac-3106422.php>
- Εικόνα 26: <https://agencedevilliers.com/projet/projets-urbains/bordeaux-zac-de-la-berge-du-lac-ecoquartier-ginko>
- Εικόνα 27: <https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/a-velo/stationner-mon-velo-en-ville/velopark-par-tbm/abris-velo>
- Εικόνα 28: <https://www.francebleu.fr/infos/transports/clignotants-cockpit-de-teleguidage-bordeaux-metropole-presente-ses-nouveaux-velos-en-libre-service-3689863>
- Εικόνα 29: Στιγμιότυπο από Google Earth
- Εικόνα 30: <https://x.com/BxMetro/status/789448088264081409>
- Εικόνα 31: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:France\\_location\\_map-Regions\\_and\\_departements\\_1975-2014.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:France_location_map-Regions_and_departements_1975-2014.svg)
- Εικόνα 32: <https://en-us.topographic-map.com/map-hq5cgp/Toulon/?center=43.19742%2C5.90412&zoom=12>
- Εικόνα 33: [https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/18d4yuz/finally\\_finished\\_the\\_map\\_of\\_the\\_harbor\\_of\\_toulon/#lightbox](https://www.reddit.com/r/MapPorn/comments/18d4yuz/finally_finished_the_map_of_the_harbor_of_toulon/#lightbox)
- Εικόνα 34: [https://www.parisdigest.com/map\\_france/map\\_french\\_riviera.htm](https://www.parisdigest.com/map_france/map_french_riviera.htm)
- Εικόνα 35: <https://springerplus.springeropen.com/articles/10.1186/s40064-016-2715-2>
- Εικόνα 36: <https://springerplus.springeropen.com/articles/10.1186/s40064-016-2715-2>
- Εικόνα 37: <https://cadmapper.com/pro/home>
- Εικόνα 38: <https://www.varmatin.com/faits-societe/font-pre-un-nouveau-quartier-a-l-horizon-2016-345358>
- Εικόνα 39α: [https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web\\_0.pdf](https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web_0.pdf)
- Εικόνα 39β: <https://www.rando-soleil.org/index.php?post/2022/01/11/LA-COULEE-VERTE-DES-POUDRIERES-RD>
- Εικόνα 40α-40β: <https://amisdejanas1.e-monsite.com/pages/activites-2021/sortie-aux-poudrieres-de-toulon.html>
- Εικόνα 41α-41β-41γ: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1274971462677346&set=pcb.1274962072678285>
- Εικόνα 42: <https://www.vezioni-associes.com/architecture/quartier-chalucet/>
- Εικόνα 43: <https://cadmapper.com/pro/home>
- Εικόνα 44: <https://quartier-chalucet.fr/architecture/ecole-superieur-dart-et-de-design/>



Εικόνα 45: <https://metropoletpm.fr/actualites/chalucet-visite-batiment-beaux-arts>  
 Εικόνα 46: <https://echosud.fr/toulon-ouverture-au-public-de-lecoquartier-chalucet-les-17-18-19-janvier/>  
 Εικόνα 47: <https://www.oaslis.fr/reference/ecoquartier-de-font-pre-a-toulon>  
 Εικόνα 48α: <https://www.construction21.org/city/fr/font-pre-an-ecological-neighbourhood.html>  
 Εικόνα 48β: <https://toulon.fr/actualites/une-page-se-tourne-a-pre>  
 Εικόνα 48γ: <https://www.construction21.org/city/fr/font-pre-an-ecological-neighbourhood.html>  
 Εικόνα 49: <https://toulon.fr/actualites/promenade-verte-poudrieres-campagne-ville>  
 Εικόνα 50: <https://www.decathlon-outdoor.com/fr-fr/explore/france/promenade-verte-a-toulon-647a1158bca38>  
 Εικόνα 51: <https://www.rando-soleil.org/index.php?post/2022/01/11/LA-COULEE-VERTE-DES-POUDRIERES-RD>  
 Εικόνα 52: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:France\\_location\\_m-  
ap-Regions\\_and\\_departements\\_1975-2014.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:France_location_map-Regions_and_departements_1975-2014.svg)  
 Εικόνα 53: <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=622>  
 Εικόνα 54: <https://www.semitan.fr/fr/publications>  
 Εικόνα 55: <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=622>  
 Εικόνα 56: [https://voakl.net/wp-content/uploads/2018/10/sustaina-  
ble-transport-case-study-nantes-france-allen-2013.pdf](https://voakl.net/wp-content/uploads/2018/10/sustainable-transport-case-study-nantes-france-allen-2013.pdf)  
 Εικόνα 57: <https://metropole.nantes.fr/mes-services-mon-quotidien/stationner-dans-un-parking-relais-pr>  
 Εικόνα 58: [https://www.lechronographe.fr/files/live/sites/metropolenant-  
esfr/files/pdf/logement/NM\\_PDU\\_Final\\_A4Italienne\\_Annexe2\\_20%2011%2018%20WEB.pdf](https://www.lechronographe.fr/files/live/sites/metropolenant-esfr/files/pdf/logement/NM_PDU_Final_A4Italienne_Annexe2_20%2011%2018%20WEB.pdf)  
 Εικόνα 59: [http://maps.mapywig.org/m/City\\_plans/ALLIED/OSS\\_Mics.-French\\_ports/](http://maps.mapywig.org/m/City_plans/ALLIED/OSS_Mics.-French_ports/)  
 Εικόνα 60: [http://maps.mapywig.org/m/City\\_plans/ALLIED/OSS\\_Mics.-French\\_ports/](http://maps.mapywig.org/m/City_plans/ALLIED/OSS_Mics.-French_ports/)  
 Εικόνα 61: <https://www.iledenantes.com/le-projet-de-lle/une-histoire/>  
 Εικόνα 62: <https://www.iledenantes.com/>  
 Εικόνα 63: <https://www.insightguides.com/inspire-me/blog/visiting-les-machines-de-lle-nantes>  
 Εικόνα 64: <https://rikostnaz5.blogspot.com/2011/12/nantes-cours-des-50-otages.html>  
 Εικόνα 65: <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=622>  
 Εικόνα 66: <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=622>  
 Εικόνα 67: <https://www.mdpi.com/2413-8851/2/1/14>  
 Εικόνα 68: [https://www.sncf-connect.com/fr-ch/article/li-  
le-de-nantes-et-son-architecture-contemporaine-67538](https://www.sncf-connect.com/fr-ch/article/li-le-de-nantes-et-son-architecture-contemporaine-67538)  
 Εικόνα 69: [https://www.dbz.de/artikel/dbz\\_Halle\\_6\\_West\\_Interdisziplinaer-  
es\\_Zentrum\\_fuer\\_digitale\\_Kultur\\_Nantes\\_FR-3544127.html](https://www.dbz.de/artikel/dbz_Halle_6_West_Interdisziplinaer-es_Zentrum_fuer_digitale_Kultur_Nantes_FR-3544127.html)  
 Εικόνα 70: [https://www.sncf-connect.com/fr-ch/article/li-  
le-de-nantes-et-son-architecture-contemporaine-67538](https://www.sncf-connect.com/fr-ch/article/li-le-de-nantes-et-son-architecture-contemporaine-67538)  
 Εικόνα 71: [https://nature.metropole.nantes.fr/explorations-nantais-  
es/les-11-grands-parcs-de-nantes/parc-de-beaulieu/](https://nature.metropole.nantes.fr/explorations-nantais-es/les-11-grands-parcs-de-nantes/parc-de-beaulieu/)  
 Εικόνα 72: [https://www.brueidelmar.fr/fr/project/12/ecoquartier-bot-  
tiere-chenaie-a-nantes-parc-espaces-publics/](https://www.brueidelmar.fr/fr/project/12/ecoquartier-bot-tiere-chenaie-a-nantes-parc-espaces-publics/)  
 Εικόνα 73α-73β: [https://www.brueidelmar.fr/fr/project/12/ecoquartier-bot-  
tiere-chenaie-a-nantes-parc-espaces-publics/](https://www.brueidelmar.fr/fr/project/12/ecoquartier-bot-tiere-chenaie-a-nantes-parc-espaces-publics/)  
 Εικόνα 74: [https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/carte-interac-  
tive/?vue=map&sens=desc&tri=date-creation](https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/carte-interac-tive/?vue=map&sens=desc&tri=date-creation)  
 Εικόνα 75α-75β-75γ-75δ: [https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/carte-interac-  
tive/?vue=map&sens=desc&tri=date-creation](https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/carte-interac-tive/?vue=map&sens=desc&tri=date-creation)

Πίνακας 1: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00320718408711724>  
 Πίνακας 2: <https://www.agroengineering.org/index.php/jae/article/view/1531>  
 Πίνακας 3: <https://www.agroengineering.org/index.php/jae/article/view/1531>  
 Πίνακας 4: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00320718408711724>  
 Πίνακας 5: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00320718408711724>

## V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ



## Ελληνική &amp; Ξένη Βιβλιογραφία

Aalbers, M. B. (2014). Do maps make geography? Part 1: Redlining, planned shrinkage, and the places of decline. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 13(4), 525–556. DOI: <https://doi.org/10.14288/acme.v13i4.1036>

Aalbers, M. B. (2018). Introduction to the forum: From third- to fifth-wave gentrification. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 109(3), 365–372. <https://doi.org/10.1111/tesg.12308>

Agulhon, M. (2000, April 18). *Histoire de Toulon*. Privat.

Allen, H., (2013). Integrated Public Transport, Nantes, France. Case study prepared for Global Report on Human Settlements 2013. URL: <https://voaki.net/wp-content/uploads/2018/10/sustainable-transport-case-study-nantes-france-allen-2013.pdf>

Alzieu, C., (2005). Evaluation des risques liés à l'immersion des boues de dragages des ports maritimes. In *programme national d'écotoxicologie: avancées récentes de la recherche. La documentation française*, pp 75–92

Andreucci, M. B., Russo A., Olszewska-Guizzo, A. (2019). Designing urban green blue infrastructure for mental health and elderly wellbeing. *Sustainability* 11:6425. DOI:[10.3390/su11226425](<http://dx.doi.org/10.3390/su11226425>)

Anguelovski, I. (2016). From Toxic Sites to Parks as (Green) LULUs? New Challenges of Inequity, Privilege, Gentrification, and Exclusion for Urban Environmental Justice. *Journal of Planning Literature*, 31(1), pp.23-36. DOI:[10.1177/0885412215610491](<http://dx.doi.org/10.1177/0885412215610491>)

Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Masip, L., & Pearsall, H. (2018). Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: A longitudinal and spatial analysis of Barcelona. *Urban Geography*, 39(3), 458–491. DOI: 10.1080/02723638.2017.1349987

Atkinson, R. (2015). Losing One's Place: Narratives of Neighbourhood Change, Market Injustice and Symbolic Displacement. *Housing, Theory and Society*, 32(4), 373–388. URL: <https://doi.org/10.1080/14036096.2015.1053980>

AUBERT, C. H. (1970a). *Rapport au groupe Centre*. Ministère de l'Équipement, Bordeaux.

AUBERT, C. H. (1970b). *Bordeaux: secteur sauvegarde: rapport de présentation*, Ministère des Affaires Culturelles et Ministère de l'Équipement, Bordeaux.

Aurélien, R. (2023) Gardening to appropriate the streetscape: The example of Bordeaux's garden street, *Journal of Landscape Architecture*, 18:2-3, 54-67, DOI: 10.1080/18626033.2023.2348329 URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/18626033.2023.2348329>

BARRÈRE, P. & M. CASSOU-MOUNAT. (1980). L'évolution récente du secteur sauvegardé de Bordeaux. *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud Ouest*. 51, pp. 9-18.

Barritaud, L., Ingrand, V., Julien, V., Vollertsen, J., & others. (2021, August). MEDITPLAST: Assessment of microplastics of fate and behavior of microplastics on a coastal territory. Paper presented at OzWater'21, Adelaide, Australia. Jes Vollertsen's Lab. URL: <https://www.researchgate.net/publication/353686380>

Bernard, G., Denis, J., Deneux, F., Belsher, T., Sauzade, D., Boudouresque, C. F., Charbonnel, E., Emery, E., Herve, G.,

Bonhomme, P., (2001). Etude et cartographie des blocénoses de la rade de Toulon - Rapport de synthèse final. Contrat d'étude pour le SIAT, IFREMER et GIS Posidonie. IFREMER.S.I.A.T.,

Bridge, G., Butler, T. and Lees, L., eds., 2017. *Mixed Communities: Gentrification by Stealth?*. Policy Press. URL: [https://www.researchgate.net/publication/322735069\\_Mixed\\_communities\\_Gentrification\\_by\\_stealth](https://www.researchgate.net/publication/322735069_Mixed_communities_Gentrification_by_stealth)



Brundtland, G. H. (1987). In World Commission on Environment and Development, Our common future (pp. xiii–xviii). Oxford University Press. URL: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/nachhaltige-entwicklung/brundtland-report.html>

Bulteau, J., Feuillet, T., Le Boennec, R. (2017, December 3). Spatial Heterogeneity of Sustainable Transportation Offer Values: A Comparative Analysis of Nantes Urban and Periurban/Rural Areas (France)

Caillon, A., Lavoué, M. (2016). Liste hiérarchisée des plantes exotiques envahissantes d'Aquitaine. URL: [https://www.grandpoitiers.fr/fileadmin/Media-as\\_par\\_groupes\\_de\\_contributeurs/Nature\\_et\\_biodiversite/liste\\_des\\_eee\\_aquitaine.pdf](https://www.grandpoitiers.fr/fileadmin/Media/as_par_groupes_de_contributeurs/Nature_et_biodiversite/liste_des_eee_aquitaine.pdf) ([https://www.grandpoitiers.fr/fileadmin/Media/as\\_par\\_groupes\\_de\\_contributeurs/Nature\\_et\\_biodiversite/liste\\_des\\_eee\\_aquitaine.pdf](https://www.grandpoitiers.fr/fileadmin/Media/as_par_groupes_de_contributeurs/Nature_et_biodiversite/liste_des_eee_aquitaine.pdf))

Calla, G., Serra, V., Ledda, A., De Montis, A. (2023). Green infrastructure planning based on ecosystem services multicriteria evaluation: The case of the metropolitan wine landscapes of Bordeaux. *Journal of Agricultural Engineering*, 54(4), Article 1531. URL: <https://www.agroengineering.org/index.php/jae/article/view/1531>

Chapple, K., & Loukaitou-Sideris, A. (2019). Transit-oriented displacement or community dividends?: Understanding the effects of smarter growth on communities. MIT Press. DOI: [10.7551/mitpress/11300.001.0001] (<http://dx.doi.org/10.7551/mitpress/11300.001.0001>)

CHOMBART DE LAUWE, P. (1956). Etude sociologique de l'agglomération bordelais. Centre d'Etude des Groupes Sociaux, Bordeaux.

Clout, H. (1984). Bordeaux: urban renovation, conservation and rehabilitation, *Journal of Environmental Planning and Management*, 27:2, 84-92, DOI: 10.1080/00320718408711724 URL: <https://doi.org/10.1080/00320718408711724>

Cömertler, S. (2017). Greens of the European Green Capitals. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 245, 052064. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/245/5/052064>

Corna-Pellegrini, G. (1998). Mediterranean cities. In: Conti S, Segre A, editors. *Mediterranean geographies*. Società geografica Italiana, CNR, 1998. p. 61–70.

Cros, B. (2011). Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale. In *Situ*. DOI: <https://doi.org/10.4000/insitu.275>

El-Geneidy, A., van Lierop, D., Wasfi, R. (2016). Do people value bicycle sharing? A multilevel longitudinal analysis capturing the impact of bicycle sharing on residential sales in Montreal, Canada. *Transp. Policy* 2016, 51, 174–181

Fernández de Manuel, B., Méndez-Fernández, L., Peña, L., Ametzaga-Arregi, I. (2021). A new indicator of the effectiveness of urban green infrastructure based on ecosystem services assessment. *Basic and Applied Ecology*. pp. 53:12-25. URL: <https://doi.org/10.1016/j.baae.2021.02.012>

Fisher, B., Kerry Turner, R., Morling, P. (2009). Defining and classifying ecosystem services for decision making. *Ecol. Econ.* 68:643-53. DOI:[10.1016/j.ecolecon.2008.09.014] (<http://dx.doi.org/10.1016/j.ecolecon.2008.09.014>)

Francesca, A. (2017). The Navy and the City. Conflict, cooperation and political competition in the urban governance of Toulon. *Urban Research and Practice*, pp.75-94. [10.1080/17535069.2012.762219](https://doi.org/10.1080/17535069.2012.762219). [ffhal-shs-01562520f](https://doi.org/10.1080/17535069.2012.762219)

Gangloff, E. (2019). Building the city as a stage: The example of Nantes. In 14th European Architecture Envisioning Conference (EAEA14 2019), Laboratoire AAU-CRENAU, Nantes, France. SHS Web of Conferences, 64, 01011. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196401011>

García-Lamarca, M., Anguelovski, I., Cole, H., Connolly, J. J. T., Argüelles, L., Baró, F., Loveless, S., Pérez del Pulgar Frowein, C., & Shokry, G. (2021). Urban green boosterism and city affordability: For whom is the 'branded' green city? *Urban Studies*, 58(1), 90–112. URL: [<https://doi.org/10.1177/0042098019885330>] (<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0042098019885330>)

Genty, M. (1996). Urban project and safeguarded area of Bordeaux: A half-tone balance sheet. *Éditions de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine*. URL: <https://books.openedition.org/msha/9762>

Glass, R. (1964). Introduction: Aspects of change. In Centre for Urban Studies (Ed.), *London: Aspects of change* (pp. xiii–xlii). MacGibbon & Kee. URL: <https://hakka3.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/11/glass-aspects-of-change.pdf>

Gould, K. A., Lewis, T. L. (2021) Resilience Gentrification: Environmental Privilege in an Age of Coastal Climate Disasters. *Front. Sustain. Cities* 3:687670. doi: 10.3389/frsc.2021.687670 URL: <https://www.frontiersin.org/journals/sustainable-cities/articles/10.3389/frsc.2021.687670/full>

Hackworth, J., & Smith, N. (2001). The changing state of gentrification. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 92(4), 464–477. <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00172>

Haines-Young, R. and Potschin, M. B. (2018). Common International Classification of Ecosystem Services (CICES) V5.1 and Guidance on the Application of the Revised Structure. URL: <https://cices.eu/content/uploads/sites/8/2018/01/Guidance-V51-01012018.pdf>

Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 71(1), 3–17. URL: <https://doi.org/10.1080/04353684.1989.11879583>

Heineberg, H., Kraas, F., Krajewski, C. (2017). *Stadtgeographie* (2nd ed.). UTB / Eugen Ulmer.

Henocque, Y. (2001). Urban communities and environmental management in France: The example of the Toulon Bay Contract. *Ocean & Coastal Management*, 44(5–6), 371–377. URL: [[https://doi.org/10.1016/S0964-5691\(01\)00059-X](https://doi.org/10.1016/S0964-5691(01)00059-X)] ([https://doi.org/10.1016/S0964-5691\(01\)00059-X](https://doi.org/10.1016/S0964-5691(01)00059-X))

HIGOUNET, C. (1980). *Histoire de Bordeaux*, Privat, Toulouse.

Jayne, M. (2006). *Cities and consumption*. (Critical Introductions to Urbanism and the City). Routledge.

Jokilehto, J. (1986). A history of architectural conservation (D.Phil. thesis, University of York). ICCROM. URL: [https://www.iccrom.org/sites/default/files/ICCROM\\_05\\_HistoryofConservation00\\_en.pdf](https://www.iccrom.org/sites/default/files/ICCROM_05_HistoryofConservation00_en.pdf)

KAIN, R. J. P. (1982). Europe's model and exemplar still? The French approach to urban conservation. *Town Planning Review*, 52, pp. 403-22.

Καλαϊτζόγλου, Χ. (2017). Το φαινόμενο του εξευγενισμού: μια θεωρητική διερεύνηση. Πτυχιακή εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Ψηφιακό Ιδρυματικό Αποθετήριο ΙΚΕΕ. URL: <http://i-kee.lib.auth.gr/record/296987>

Kingdon, J. W. (2003). *Agendas, alternatives, and public policies* (2nd ed.). Longman. DOI: 10.1017/S0143814X00003068

Krueger, R., Buckingham, S., (2009). Creative-city scripts, economic development, and sustainability, *Geographical Review* 99(1), iii-xii. DOI:[10.1111/j.1931-0846.2009.tb00414.x] (<http://dx.doi.org/10.1111/j.1931-0846.2009.tb00414.x>)

Krueger, R., Buckingham, S., (2012). Towards a 'Consensual' Urban Politics? Creative Planning, Urban Sustainability and Regional Development, *International Journal of Urban and Regional Research* 36(3), 486-503. DOI:[10.1111/j.1468-2427.2011.01073.x] (<http://dx.doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01073.x>)



Layglon, N., Misson, B., Durieu, G., Coclet, C., D'Onofrio, S., Dang, D. H., François, D., Mullo, J.-U., Mounier, S., Lenoble, V., Omanović, D., & Garnier, C. (2020). Long-term monitoring emphasizes impacts of the dredging on dissolved Cu and Pb contamination along with ultraplankton distribution and structure in Toulon Bay (NW Mediterranean Sea, France). *Marine Pollution Bulletin*, 156, 111196. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2020.111196>

Lees, L., Slater, T., & Wyly, E. (2008). *Gentrification* (1st ed.). Routledge. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780203940877>

Ley, D., & Dobson, C. (2008). Are there limits to gentrification? The contexts of impeded gentrification in Vancouver. *Urban Studies*, 45(12), 2471–2498. <https://www.jstor.org/stable/43197722>

Martin-Herrou, A. (2011). The reconquest of the river by Bordeaux city. *Direction de la nature, Communauté urbaine de Bordeaux*.

Morteau, H. (2020). Nantes: from a creative to an experimental city. The example of the Ile de Nantes urban project by SAMOA (FR). United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). URL: <https://urbanmaestro.org/resources/>

Nantes Métropole. (2016). ZAC Île de Nantes – Sud Ouest: Éléments d'informations et de réponses suite aux remarques de l'autorité environnementale sur la demande d'autorisation au titre de la procédure dite « loi sur l'eau ». [Technical report].

Nicolas, A. (2009). Usages sociaux de la mémoire et projet d'aménagement urbain: Les héritages industriels et portuaires à l'épreuve du projet de l'île de Nantes [Doctoral dissertation, Université de Nantes]. TEL Archives Ouvertes. URL: <https://theses.hal.science/tel-02096059>

OECD. (2017). "Land use planning in greater Nantes Saint-Nazaire", in *The Governance of Land Use in France: Case studies of Clermont-Ferrand and Nantes Saint-Nazaire*, OECD Publishing, Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264268791-7-en>

Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day*. New York: Paragon House.

Page, E. C., Goldsmith, M. (1987). *Central and Local Government Relations: A Comparative 785 Analysis of West European Unitary States*. SAGE Publications

SAMOA. (2009). Ile de Nantes: Eco-quartier de la Prairie au Duc. Un quartier dans un parc. Report. Ile de Nantes: Societe d'aménagement de la metropole Ouest Atlantique.

Sepe, M., (2010). Creative urban regeneration between innovation, identity and sustainability, *International Journal of Sustainable Development* 12 (2-4), 144-159.

S.I.A.T., Syndicat Intercommunal de l'Aire Toulonnaise. (1998). Contrat de Baie Rade de Toulon. Dossier préalable au contrat de baie. Report. 210pp.

Smith, N. (1987). Gentrification and the Rent Gap. *Annals of the Association of American Geographers*, 77(3), pp.462-465.

Smith, N. (1996). *The new urban frontier: Gentrification and the revanchist city*. Routledge.

Ταταράκη, Μ. (2014). Διερεύνηση του αστικού εξευγενισμού (Gentrification) στην Ελλάδα και σύγκριση με την διεθνή εμπειρία: μελέτη περίπτωσης της Αθήνας (Γκάζι, Ψυρρή, Μεταξουργείο). Ερευνητική εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο. Ψηφιακό Ιδρυματικό Αποθετήριο ΕΣΤΙΑ. URL: <https://estia.hua.gr/browse/14989>

Tsebellis, G. (2002). *Veto Players: How Political Institutions Work*. Princeton University Press.

Tucci, F., Giampaolletti, M., Nava, F., Tulelli, V. (2023). Verso la neutralità climatica di architetture e città green. Sperimentazioni e casi di studio nel Sud Europa e in area mediterranea. *FrancoAngeli*. DOI: <https://doi.org/10.3280/OA-1050>

Valette, P., Hatvany, M. (2024). City and River in the Garonne Valley: The Geohistory of a Renewed Space (Toulouse, Agen, Bordeaux). In: Farguell Pérez, J., Santasusagna Riu, A. (eds) *Urban and Metropolitan Rivers*. The Urban Book Series. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-62641-8\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-031-62641-8_8)

Vignau, M. (2020). The use of sustainable development in urban creative transformations: Analysis of Chalucet creative neighbourhood in Toulon (Southeast of France). *Art and Urban Social Struggles: UXUC – Journal*, 2(1), 76–81. DOI: <https://doi.org/10.48619/uxuc.v2i1.278>

Ville de Nantes. (2017). Budget primitif, rapport de presentation. Available at: [https://www.nantes.fr/files/live/sites/nantesfr/files/PDF/ville-denantes/institution/budget/rapport\\_presentationBP2017Vdef.pdf](https://www.nantes.fr/files/live/sites/nantesfr/files/PDF/ville-denantes/institution/budget/rapport_presentationBP2017Vdef.pdf)

Ville de Nantes and Metropole Nantes. (2012). Rapport de developpement durable de Nantes Metropole 2011–2012. Report. Nantes: Ville de Nantes and Nantes Metropole.

Wafo, E., Abou, L., Nicolay, A., Boissery, P., Perez, T., Ngono Abondo, R., Garnier, C., Chacha M. and Portugal H. (2016). A chronicle of the changes undergone by a maritime territory, the Bay of Toulon (Var Coast, France), and their consequences on PCB contamination. *SpringerPlus* 5:1230. DOI: 10.1186/s40064-016-2715-2

## Διαδικτυακές Πηγές

Chloe (2021, March 30). L'histoire ecoquartier Ginko. Eco Quartier Ginko Bordeaux. URL: <https://ecoquartier-ginko.fr/lhistoire-ecoquartier-ginko/>

Foster, N. (2014). Buzz over Bordeaux: property prices rise in transformed port city. *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com/content/5e044d4a-1e1b-11e4-ab52-00144feabdc0>

Mafore, F. (2021). Le retour en grâce du tramway... sans remise en cause de l'hégémonie de la voiture. DOI: <https://doi.org/10.48649/asnm.622>

Rodrigues, R. (2018, March 6). Bordeaux Docks – A Regeneration Success Story Tainted by Gentrification. *Planet Geography*. URL: <https://planetgeogblog.wordpress.com/2018/03/06/bordeaux-docks-a-regeneration-success-story-tainted-by-gentrification/>

<https://amisdejanas1.e-monsite.com/pages/activites-2021/sortie-aux-poudrieres-de-toulon.html>

<https://courier.unesco.org/en/articles/third-places-true-citizen-spaces>

<https://ecoquartier-ginko.fr/contact-et-plan-dacces/>

<https://ecoquartier-ginko.fr/ecoquartier-ginko/>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Third\\_place](https://en.wikipedia.org/wiki/Third_place)

<https://invisiblebordeaux.blogspot.com/2019/07/a-stroll-in-ginko-eco-district.html>

<https://lepetitvarois.fr/toulon-promenade-verte-des-poudrieres-la-campagne-en-ville/>

<https://metropole.nantes.fr/actualites/l-ile-de-nantes-l-heure-de-la-bifurcation-ecologique>

<https://metropoletpm.fr/actualites/chalucet-labellise-ecoquartier>

<https://metropoletpm.fr/actualites/chalucet-visite-batiment-beaux-arts>

<https://metropoletpm.fr/tpm/article/jardin-alexandre-1er>

<https://rue89bordeaux.com/2024/04/le-vcub-devient-le-ve-lo-par-tbm-ce-qui-va-changer-pour-les-usagers/>



<https://sedeplacer.bordeaux-metropole.fr/a-velo/me-deplacer-a-velo/offres-velo/velo-par-tbm>

<https://toulon.fr/actualites/promenade-verte-de-poudriere-taille-route>

<https://toulon.fr/actualites/promenade-verte-poudrieres-campagne-ville>

[https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web\\_0.pdf](https://toulon.fr/sites/new.toulon.fr/files/tmm-printemps-2019-web_0.pdf)

<https://www.bordeaux-tourism.co.uk/nature/bordeaux-green>

[https://www.citypopulation.de/en/france/gironde/gironde/33063\\_\\_bordeaux/](https://www.citypopulation.de/en/france/gironde/gironde/33063__bordeaux/)

[https://www.citypopulation.de/en/france/var/toulon/83137\\_\\_toulon/](https://www.citypopulation.de/en/france/var/toulon/83137__toulon/)

[[https://www.citypopulation.de/en/france/agglo/uu44701\\_\\_nant-es/](https://www.citypopulation.de/en/france/agglo/uu44701__nant-es/)]([https://www.citypopulation.de/en/france/loireatlantique/nantes/44109\\_\\_nantes/](https://www.citypopulation.de/en/france/loireatlantique/nantes/44109__nantes/))

<https://www.construction21.org/city/fr/font-pre-an-ecological-neighbourhood.html>

<https://www.construction21.org/maroc/city/fr/ginko-ecodistrict-bordeaux.html>

<https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1903/>

<https://www.enviesdeville.fr/penser-la-ville/interview-alexandre-chemetoff/>

<https://www.est-ensemble.fr/cest-quoi-une-zac>

<https://www.hubertfalco.fr/inauguration-de-la-6eme-tranche-de-la-promenade-verte/>

<https://www.interregeurope.eu/good-practices/eco-quartier-chalucet-creativity-knowledge-district-renewing-heart-of-city-of-toulon>

[[https://www.lechronographe.fr/files/live/sites/metropolenantesfr/files/pdf/logement/NM\\_PDU\\_Final\\_A4Italienne\\_Annexe2\\_201118WEB.pdf](https://www.lechronographe.fr/files/live/sites/metropolenantesfr/files/pdf/logement/NM_PDU_Final_A4Italienne_Annexe2_201118WEB.pdf)]([https://www.lechronographe.fr/files/live/sites/metropolenantesfr/files/pdf/logement/NM\\_PDU\\_Final\\_A4Italienne\\_Annexe2\\_20%2011%2018%20WEB.pdf](https://www.lechronographe.fr/files/live/sites/metropolenantesfr/files/pdf/logement/NM_PDU_Final_A4Italienne_Annexe2_20%2011%2018%20WEB.pdf))

<https://www.lemoniteur.fr/article/toulon-le-sixieme-troncon-de-la-promenade-verte-sera-livre-l-annee-prochaine.2150399>

[https://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/thema-framevertebleue-nov2015\\_1447855412915.pdf](https://www.nantesmetropole.fr/medias/fichier/thema-framevertebleue-nov2015_1447855412915.pdf)

<https://www.oasils.fr/reference/ecoquartier-de-font-pre-a-toulon>

<https://www.varmatin.com/faits-societe/font-pre-un-nouveau-quartier-a-l-horizon-2016-345358>

"Bouygues Immobilier récompensé pour le futur éco-quartier Ginko à Bordeaux lors de la 1ère conférence nationale pour la ville durable". (2009). Communiqué de presse. URL: <https://www.bouygues-immobilier-corporate.com/newsroom/bouygues-immobilier-recompense-pour-le-futur-eco-quartier-ginko-bordeaux-lors-de-la-1ere>

"Bordeaux Gironde – Profil économique 2016-2017" (2017). Invest in Bordeaux. URL: <https://issuu.com/Investinbx/docs/bordeaux-gironde-profil-economique->







