

Doorbraak voor oude idealen

Ooit gold La Grande Borne in Parijs als een stedenbouwkundig monument. Nu heeft de wijk de naam een sociaal afvoerputje te zijn, een no-goarea, broedplaats van criminaliteit en terrorisme. Rob van der Bijl bezocht La Grande Borne en ging op zoek naar wat er over is van de idealen van toen. En hoe stedenbouw kan bijdragen aan de emancipatie van de bewoners en het opvijzelen van het imago.



De slingerende woonblokken van La Grande Borne, in de jaren zeventig een schoolvoorbeeld van moderne sociale stedenbouw. Foto Jerome MARS/JDD/SIPA

Tekst Rob van der Bijl

>>

De Parijse wijk La Grande Borne was in de jaren zeventig voor ontwerpers in spe een verplicht studieobject op het gebied van sociale woningbouw. Ook ik bezocht de wijk om er met eigen ogen te zien hoe moderne stedenbouw kon zorgen voor een inspirerende, veilige, en prettige woonomgeving voor lagere en middenklasse bewoners. Ik herinner me dat we heel precies de woningplattegronden analyseerden en ons verwonderden over de frisse kleuren van de geveltegeltjes. Nu, ruim 35 jaar later zijn we terug. De slingerende woonblokken herkennen we nog steeds, maar wegwerkers zijn druk in de weer om een nieuwe straat aan te leggen. Ter plekke proberen we het tracé vast te stellen en te begrijpen welk deel van de kenmerkende woonblokken voor de beoogde verkeersdoorbraak het veld heeft moeten ruimen.

‘Misdaad van woestelingen’ La Grande Borne is een wijk (*cité*) in de Parijse voorstad (banlieue) Grigny. Zijn reputatie als no-goarea werd definitief gevestigd toen drie jaar geleden twintig bewapende jongeren een brutale roofoverval pleegden op een regionale trein bij station Grigny-Centre. Alle passagiers moesten hun waardevolle bezittingen afgeven. ‘Een misdaad van woestelingen’ kopte een krant. En misschien nog wel erger: in La Grande Borne groeide Amedy Coulibaly op, de man die begin vorig jaar in Parijs eerst een politieagent en daarna vier

bezoekers van een joodse supermarkt doodschoot. De Parijse banlieues kampen met grote maatschappelijke achterstanden. De werkeloosheid lag in 2012 op 25 procent en is sindsdien alleen maar toegenomen. Armoede en criminaliteit zijn het gevolg. Na de omvangrijke rellen in 2005 stelde toenmalig president Sarkozy repressief politieoptreden boven de inzet van wijkpolitie en sociaal opbouwwerk. Het deed het imago van de banlieues geen goed. De afgelopen jaren probeert de gemeente het tij te keren. Woongebouwen worden gerenoveerd en het openbaar vervoer is verbeterd – tal van banlieues kregen nieuwe tramlijnen. In La Grande Borne is de sociale verhuurder Groupe Opievoy sinds 2007 bezig met een renovatieprogramma dat nog steeds loopt. Bovendien wordt in opdracht van de Parijse openbaarvervoerautoriteit gewerkt aan een sneltramlijn die de banlieues Massy en Évry via Grigny met elkaar gaat verbinden – La Grande Borne krijgt twee haltes aan deze lijn.

Cul-de-sacs Ter hoogte van Porte d’Italie draaien we de Boulevard Périphérique af en rijden via Autoroute du Soleil (A6) het zuidelijk deel van de Parijse metropool in. Een file en drie kwartier later zijn we bij La Grande Borne dat grotendeels verscholen ligt achter een geluidswal langs de A6. Hier ontwierp Émile Aillaud, de befaamde architect van grootschalige naoorlogse sociale woningbouw, misschien wel zijn beroemdste project. La Grande Borne is aan drie kanten omgeven door autowegen: de al genoemde A6 met geluidswal en twee lokale autowegen die Grigny met andere voorsteden verbinden. In het oorspronkelijke ontwerp was de wijk georiënteerd op een open groene binnenruimte. De wijk is dan ook ontsloten vanuit drie

buitenzijden. Hier liggen grote parkeerterreinen, en van daaruit lopen bewoners naar de woningen. De cul-de-sacs aan de binnenkant van de wijk zijn alleen voor langzaam en speciaal verkeer. Het markante buurtje Le Labyrinth is een compositie van slingerende blokken die met de voorzijde aan een interne woonstraat grenzen, en aan de achterzijde uitkijk bieden op de open groene ruimte. Hoewel een labyrint de bezoeker altijd automatisch naar de juiste weg leidt, is het doolhofkarakter van Le Labyrinth en La Grande Borne juist altijd een probleem geweest. Het is moeilijk om je er te oriënteren. Nooddiensten en politie kunnen weliswaar via de cul-de-sacs in de wijk komen, maar logistiek zijn die doodlopende ontsluitingen hinderlijk voor wie er niet de weg kent.

Tegeltjes

We krabben aan de gevel met tegeltjes waaraan de architectuur van Aillaud zo goed te herkennen valt. Op dat moment komt een inwoner met zijn dochtertje naar buiten. ‘Het is niet moeilijk, hé’, zegt hij met een brede grijns. Om zo’n tegeltje te verwijderen, bedoelt hij. Veel tegels zijn verdwenen, wat de noodzaak onderstreept voor renovatie en verbouwing. Naast het bouwkundig onderhoud sinds 2007 wordt nu met het plan om La Grande Borne te ‘openen’ een nieuwe weg ingeslagen. Het doorbraakproject Voie de la Plaine voorziet in een nieuwe, dubbele straat dwars door het centrale deel van de wijk. De eerste straat is een busbaan die vanuit de westzijde het open groengebied (Plaine Centrale) doorkruist en aan de andere kant Le Labyrinth, waar een deel van de blokken onlangs is gesloopt. Parallel aan de busbaan loopt een 30-kilometer-ontsluitingsstraat waaraan nieuwe parkeerplaatsen liggen. Het Place de l’œuf (bekend onderdeel uit het oude plan door zijn fraaie speel-sculpturen) blijft intact, maar wordt straks aan weerszijden geflankeerd door de nieuwe ontsluitingsstraat en de busbaan. Een van de oorspronkelijk vier bouwblokjes is gesloopt om ruimte te bieden aan de nieuwe infrastructuur. Met de bewondering voor het oorspronkelijke plan nog in het achterhoofd, is

het jammer dat de door Aillaud ontworpen groene ruimte in het hart van de wijk doorsneden wordt door verkeer. Maar de realiteit is dat de toegankelijkheid van La Grande Borne zo wel aanzienlijk verbetert. De bouwkundige vernieuwing van de woonblokken is óók logisch, maar gelukkig is het sloopwerk beperkt gebleven. Bovendien maakt het doorbraakproject onderdeel uit van een grote portefeuille van projecten – zoals het al genoemde sneltramproject, en de herinrichting van de openbare ruimte en de vernieuwing van publieke voorzieningen, zoals een middelbare school en een arbeidsbureau.

Hooggestemde idealen

De hamvraag is of dit plan ook een aanzet kan geven tot de verbetering van de sociaaleconomische achterstand in de wijk. Oftewel, kunnen stedenbouw en architectuur in de voetsporen van de

hooggestemde idealen van de modernisten een rol spelen in de wederopstanding van dit soort moeilijke wijken? We vragen het Laurent Chambon, een Franse socioloog die is opgegroeid in Massy, de banlieue niet ver van Grigny. Nog voor het doorbraakproject in La Grande Borne ter sprake komt, begint Chambon over de in zijn ogen uitzichtloze situatie van veel inwoners van de voorsteden. ‘Voorsteden als Grigny kunnen niet op zichzelf worden beschouwd. Ze gaan gebukt onder een sociaal-maatschappelijke tweedeling in de Franse samenleving. De middenklasse, die voor het overgrote deel in de banlieues woont en weinig tot geen politieke en economische invloed heeft, delft steeds meer het onderspit. Typische middenklassenbanen, zoals in de bouw of het midden- en kleinbedrijf, verdwijnen en de nieuwe generatie staat in de nachtstand – *nuît debout*, zoals de hui-

dige protestbeweging zich noemt, waar veel jongeren uit de banlieues zich bij hebben aangesloten. Ze zijn weliswaar vaak goed opgeleid, maar hun sociale en culturele kapitaal – dat in het geval van hun ouders nog genoeg was om op de maatschappelijke ladder te stijgen – is in de huidige tijd onvoldoende om zich verder te kunnen ontwikkelen.’

Een waar schrikbeeld

Die uitsluiting is een enorm probleem, betoogt Chambon. Volgens hem is het meer dan ooit zaak om politieke en culturele connecties te hebben, in plaats van alleen maar een diploma – connecties die bewoners van de *cités* niet hebben. Met een adres buiten Parijs, dat wil zeggen buiten een van twintig arrondissementen, heb je nauwelijks een carrièreperspecties. Een ‘verkeerde achternaam’ is nog schadelijker, want dan blijven zelfs reguliere stageplaatsen

in Parijs buiten bereik. En dat terwijl de werkelijke situatie in de banlieues volgens Chambon in het algemeen helemaal niet slecht is. Hij prijst de renovatie van sociale woningbouw en benadrukt dat de voorzieningen op peil zijn. Chambons eigen Massy heeft zelfs een opera. De socioloog wijst echter op het onderscheid tussen de banlieues en de *cités* daarbinnen. De laatste vormen de afvoerputjes van de eerste. Een *cité* als La Grande Borne staat voor een buurt of wooncomplex waar veel bewoners niet eens meer de illusie koesteren te kunnen stijgen op de maatschappelijke ladder. Voor een middenklasser uit een gemiddelde banlieue is de terugval tot de lagere klasse in een *cité* een waar schrikbeeld. Er werd na de aanslagen vorig jaar op Charlie Hebdo en de joodse supermarkt betoogd dat het steden-

bouwkundig ontwerp van wijken zoals La Grande Borne de oorzaak van de sociaaleconomische problemen in de banlieues zouden zijn. Onzin, aldus de in deze *cité* geboren burgemeester van Grigny, Philippe Rio. Hij benadrukte naar aanleiding van de aanslagen in de Franse media dat La Grande Borne geen criminelen voortbrengt. Dat doet volgens hem wel het beruchte en nabijgelegen Fleury-M  rogis, de grootste gevangenis van Europa.

Empowerment

Is er een uitweg? Als stedenbouw en architectuur alléén niet de oplossing zijn, wat is dan nog meer nodig om de segregatie te stoppen en het imago van Grigny te verbeteren? Wachten op de politiek en de Parijzenaren binnen de ring om banlieue-bewoners kansen te geven zal niet veel opleveren. Het perspectief moet dan ook van binnenuit



Het plan voor de doorbraak is onderdeel van reeks projecten, waaronder de aanleg van een sneltram, de herinrichting van de openbare ruimte en vernieuwing van publieke voorzieningen, zoals een middelbare school en een arbeidsbureau.



Het ‘doorbraakproject’ Voie de la Plaine voorziet in een dubbele straat (busbaan en een ontsluitingsstraat met parkeerplaatsen) dwars door La Grande Borne. De centrale groene ruimte wordt doorsneden, maar de toegankelijkheid van het labirintische buurtje zal sterk verbeteren. Voor het project is een klein aantal woningen gesloopt – het merendeel van de bouwblokken wordt opgeknapt.



Impressie van de dubbele straat. Links de ontsluitingsweg, rechts de busbaan.



De doorbraak in uitvoering. Slechts een klein deel van de woningblokken is gesloopt.



Het oorspronkelijke ontwerp van Emile Aillaud heeft wel degelijk monumentale kwaliteit.



Woonstraat in La Grande Borne.

komen, lijkt het: empowerment van de banlieue. En dat begint met het versterken van het zelfbewustzijn. Op onze tocht door La Grande Borne hebben we misschien wel een sleutel gevonden: de taal van de wijk. Behalve simpele straattaal als ‘La Kalache’ – dat niet alleen verwijst naar kala-shnikov, maar ook naar *raps* en *games* – treffen we op verschillende muren en gevels rijkere afbeeldingen. Op een ervan wordt de beroemde Malinese schrijver en etnoloog Amadou Hampâté Bâ geciteerd: ‘Wanneer in Afrika een oude man sterft, gaat een bibliotheek in vlammen op.’ De verschillende bevolkingsgroepen, die in tegenstelling tot in een wijk als het Haagse Transvaal niet langs elkaar heen leven, vormen een eigen klasse die rijk is aan kennis en kunde, die wortelen in de culturen en etnische achtergronden van hun ouders en grootouders. Ze hebben een eigen taal met een

zelfgecreëerde woordenschat. Zo is het woord voor ‘slecht’ (*méchant*) omgedraaid (*chantmé*) en ingekort tot *chanmé* dat juist staat voor ‘fantastisch’ en ‘geniaal’. De banlieues vormen een internationale smeltkroes met een nieuwe mengtaal van Frans, Malinees, Arabisch, Creools en tal van andere talen. Deze gemeenschappelijk taal kan de basis vormen voor een versterkt zelfbewustzijn en daarmee voor empowerment van de plaatselijke bevolking, die zo zijn plaats in de verbetering van hun wijk kan gaan opeisen. Op vergelijkbare wijze kan muziek een positieve rol spelen. Zo is het aantal rapgroepen in de Parijse banlieues overweldigend. Grigny vormt bepaald geen uitzondering. Een van de rap-labels is trouwens in La Grande Borne gevestigd. Anders dan de gebruikelijke clichés gaan de rapteksten niet alleen maar over geweld, drugs en seks, maar ook over de betrokkenheid van de artiesten

met hun omgeving en de mensen die daar leven.

Eigen culturele voorzieningen

In zo’n cultureel levendige omgeving kunnen stedenbouw en architectuur wel degelijk een bijdrage leveren aan emancipatie van de wijken. Bewoners kunnen dan met nieuwe kracht en geholpen door de plaatselijke overheid eigen culturele voorzieningen van de grond tillen – broedplaatsen, studio’s, theaters – waar ook Parijzenaars op afkomen. Het bijzondere ontwerp van Aillaud met zijn monumentale kwaliteiten biedt deze *cité* daarbij kansen om een onderscheidende omgeving te zijn. Zo zouden stedenbouw en architectuur kunnen worden ingezet om de negatieve beeldvorming te doorbreken en de lokale economie en sociale samenhang te versterken.

Vraag nu de nieuwe catalogus aan met de **Streetlife Collectie 2016-2017**



Extraordinary for Landscape Architects

STREETLIFE staat voor innovatieve ontwerpen in straatmeubilair, boomproducten en bruggen. De Streetlife Collectie bestaat uit: Straatmeubilair | Zitbanken | Groene Banken | Boombakken | Tafels | Boomroosters | Fietsbeugels | Hekwerken | Bruggen & Dekmateriaal

foto: **Rough&Ready Raised Border Seat**



R&R Curve Banken

R&R Hug a Tub

Solid Seat Blocks **NEW 2016-2017**

Low Flower Pot **NEW 2016-2017**

CorTen Crossline Brug