il giornale dell'ARCHITETTURA.com

Clichy-Batignolles, la nuova Parigi a bordo ferrovia

Il punto sull'eco-quartiere di trasformazione polifunzionale nella zona nord della capitale francese, in fase di ultimazione

PARIGI. Tra la Porte de Clichy e i binari della stazione Saint-Lazare, l'area di sviluppo del quartiere Batignolles, dove il Tribunal de Grande Instance firmato Renzo Piano Building Workshop regna sovrano, si è trasformata dal 2001 in un eco-quartiere di scala metropolitana collegato al resto della capitale da ponti e passerelle, tram e metropolitane. **Incentrato attorno al nuovo parco Martin Luther King** disegnato dall'architetta paesaggista **Jacqueline Osty**, questo vasto territorio recuperato dalla dismissione dei magazzini ferroviari di Clichy Batignolles ha offerto un'opportunità di sviluppo unica in tutta Parigi. Nell'estensione naturale del distretto centrale degli affari, ora è un insieme di convergenze urbane che assicura la saldatura tra i quartieri di lusso del XVII Arrondissement e le aree più periferiche a nord.

Dal sogno olimpico all'eco-quartiere

Candidato ad ospitare i Giochi nelle candidature di Parigi 2008 e 2012, entrambe sfumate, il comparto ha comunque beneficiato del sogno olimpico perché è nell'occasione che la Città di Parigi e le Ferrovie francesi (SNCF) hanno sbloccato il destino in attesa di vari lotti fondiari: **54 ettari** sono stati ceduti da SNCF e dal Réseau Ferrés de France alla **società pubblica Paris Batignolles aménagement**, alla Città o allo Stato (per costruirvi il Tribunale e la Direzione regionale della polizia giudiziaria). Paris Batignolles aménagement ha condotto gli studi, urbanizzato i terreni, costruito infrastrutture e strade di servizio e coordinato tutte le operazioni. Sono state realizzate **3.500 abitazioni, 260.000 mq di uffici** (di cui 120.000 per il Tribunale e la polizia giudiziaria), **31.000 di negozi e 38.000 di servizi**. Tre i comparti interessati: la ZAC (Zone d'aménagement concerté) Cardinet-Chalabre (7,6 ettari), la ZAC Clichy-Batignolles (43,2 ettari) e l'îlot Saussure (3 ettari).
L'urbanista **François Grether**, insieme a **Osty**, ha curato il **disegno generale** e il monitoraggio urbano di questo immenso territorio organizzato attorno al nuovo parco che articola i settori est e ovest. Oltre all'attenzione prestata all'ecologia attraverso l'attuazione di varie strategie che vanno dall'energia fotovoltaica alla geotermica e alla gestione dell'acqua piovana, la Municipalità ha definito una serie di vincoli. Per assicurare una reale unitarietà dei volumi costruiti rispetto alle loro viste reciproche, alla circolazione pedonale e agli spazi di relazione, **sono stati organizzati laboratori di progettazione architettonica e urbana che hanno riunito i promotori e i progettisti incaricati dei diversi interventi**.

Focus sul settore ovest: uffici vs ferrovia

Nel settore occidentale, su entrambi i lati della nuova via Mstislav Rostropovitch, che si snoda collegando rue Cardinet a sud con il Tribunale a nord, i cantieri più

recenti consegnati tra il 2017 e oggi combinano uffici, abitazioni e negozi, per ridisegnare l'ingresso del quartiere ma anche quello della capitale quando si arriva in treno. In occasione dell'**assegnazione dei lotti ai promotori attraverso concorsi**, con specifiche molto precise sulla scelta dei progettisti e della metodologia, Paris Batignolles aménagement ha voluto unire, su ciascun programma, due gruppi di architetti dai differenti profili. Di fronte al piano del ferro, la scommessa che hanno dovuto affrontare i progettisti degli edifici per uffici riguardava il loro renderli attori urbani a tutti gli effetti, evitando l'omologazione e rispettando lo spirito dei luoghi.

L'edificio **Season**, progettato da **Jean-Paul Viguier e Search**, è posizionato sulla lastra di copertura delle officine che la SNCF conserva a fianco dei binari. La trama ferroviaria di tale piastrone complicava il progetto delle costruzioni che lo sovrastavano poiché andavano loro garantite tutte le strutture di sostegno e le connessioni verticali. La difficoltà era quella di trasmettere i carichi degli edifici sul telaio ferroviario di 5,4 metri, adattandosi all'inevitabile flessibilità delle travi precompresse che costituiscono la lastra di copertura delle officine, la quale si può flettere di più di 18 cm sotto l'effetto dei carichi. Le connessioni strutturali hanno richiesto l'utilizzo sia di martinetti per compensare le deformazioni progressive durante il cantiere, sia di molle che evitano la trasmissione agli immobili delle vibrazioni dovute al passaggio dei treni. A dieci metri sopra la quota del suolo, la facciata ovest del complesso ospita una striscia di uffici con doppio orientamento, in un corpo di fabbrica lungo e spesso che garantisce una barriera acustica contro il traffico ferroviario. La facciata nord, con i suoi quattro volumi a pettine, esalta l'apertura alla luce naturale e la vista del parco fino al livello +7. Un ristorante per incontri di lavoro è inserito al livello +1 con terrazze verdi. All'ultimo livello, i tetti piegati generano spazi d'incontro in serie, grazie a 300 mq di terrazze rialzate con vista panoramica.

Estendendo il fronte urbano che domina la ferrovia, l'edificio **Java**, opera congiunta degli studi **Brenac & Gonzalez e Chartier Dallix**, si eleva sopra un tunnel. Giocando con la metafora, il disegno delle facciate imita la scansione delle rotaie attraverso un'alternanza di bande orizzontali smaltate e solide. Queste strisce di terracotta scure e lucide con scanalature verticali enfatizzano una sovrapposizione di strati formando gradoni, terrazze e balconi che accolgono la vegetazione. La collocazione ha fortemente condizionato la scelta del metallo per la struttura e per la distribuzione dei volumi a meandro. La geometria planimetrica configura così tre "logge"aperte su un paesaggio vario, mentre al centro del volume è ricavata una monumentale hall trasversale.

Tra gli edifici per uffici finalizzati a produrre più energia di quanta ne consumino, **Green Office Enjoy**, cofirmato dagli austriaci **Baumschlager Eberle Architekten e** dagli italiani **SCAPE**, occupa un posto speciale all'ingresso nord-occidentale del distretto, sopra un sottopassaggio ferroviario. Punteggiato dalle sue ampie finestre, l'involucro dell'edificio racchiude l'intero spazio che rivela profondità. Con una tonalità che ricorda il colore dei binari, i grandi pannelli di rivestimento in alluminio conferiscono alla facciata un aspetto di verticalità. A nord-ovest, l'edificio si apre in gran parte allo spazio urbano circostante e al fascio ferroviario. A sud-ovest, invece, offre il polmone verde di un cortile paesaggistico. Analogamente, all'interno il legno porta un tocco naturale; in particolare al foyer, che rivela il panorama sulla corte giardino. Se l'edificio connota chiaramente l'entrata del quartiere, esso è di fatto totalmente condizionato dalla collocazione sul piastrone ferroviario: la struttura portante, infatti, eccettuato il piano terra in cemento per assorbire le vibrazioni del traffico ferroviario, è totalmente lignea (travi in abete rosso e lamellare), pavimenti compresi. Rivestite in alluminio, le facciate constano di una struttura in legno massello, con pannelli truciolari orientati (OSB) e un inserto di lana di roccia. Il tetto dotato di 1.700 mq di pannelli solari e i solai radianti per il riscaldamento e

raffrescamento contribuiscono alla performance energetica.

WEB: https://www.parisetmetropole-amenagement.fr/fr/clichy-batignolles-paris-17e

LEGGI L'ARTICOLO IN LINGUA ORIGINALE

About Author

Christine Desmoulins

Giornalista e critica di architectura francese, collabora con diverse riviste ed è autrice di numerose opere tematiche o monografiche presso diverse case editrici. E' anche curatrice di mostre: in particolare «Scénographies d'architectes» (Pavillon de l'Arsenal, Parigi 2006), «Bernard Zehrfuss, la poétique de la structure» (Cité de l'Architecture, Parigi 2014), «Bernard Zehrfuss, la spirale du temps» (Musée gallo romano di Lione, 2014-2015) e «Versailles, Patrimoine et Création» (Biennale dell'architettura e del paesaggio, 2019). Tra le sue pubblicazioni recenti: «Un cap moderne: Eileen Gray, Le Corbusier, architectes en bord de mer» (con François Delebecque, Les Grandes Personnes et Editions du Patrimoine, 2022)

See author's posts

Condividi