POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Parigi si muove sottoterra: Villejuif e la stazione di Perrault

Original
Parigi si muove sottoterra: Villejuif e la stazione di Perrault / Guo, B., Wang, J., Lux, E.. - In: IL GIORNALE DELL'ARCHITETTURA. - ISSN 2284-1369. - ELETTRONICO. - (2025).

Availability:
This version is available at: 11583/2997643 since: 2026-02-14T14:47:54Z

Publisher:
Umberto Allemandi & C

Published
DOI:

Terms of use:

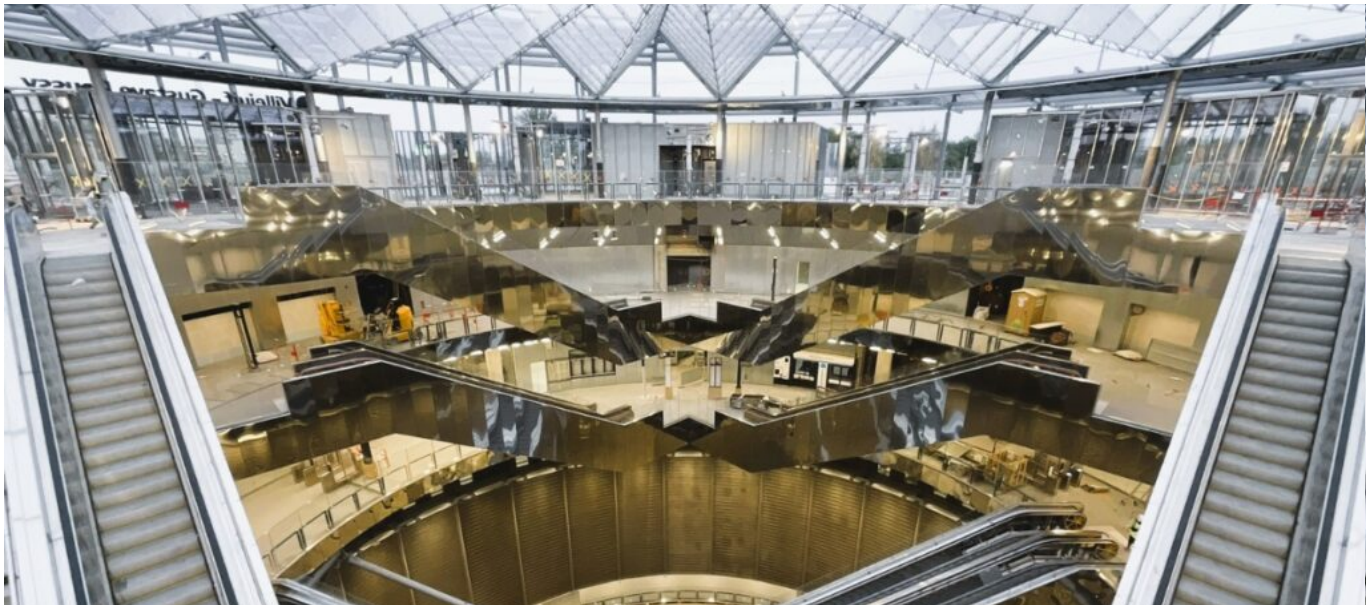
This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

25 November 2026

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Parigi si muove sottoterra: Villejuif e la stazione di Perrault

Apre un tassello importante del programma Grand Paris Express: architettura di metallo e di luce che penetra nel terreno costruendo continuità con il contesto

PARIGI. Situata sul Plateau de Longboyau, all'interno del Parc Départemental des Hautes-Bruyères, si trova la nuova gare Villejuif-Gustave Roussy, progettata dallo **studio Dominique Perrault Architecture** che da fine gennaio 2025 ha iniziato ad accogliere gli utenti in transito. Stazione strategica (progettata e realizzata come incrocio su due livelli delle nuove linee: 14 Sud e 15 Sud) collega Pont de Sèvres (92) a Noisy-Champs (94) e si trova a 50 metri di profondità, rendendola **una delle infrastrutture di trasporto più profonde della Francia e di tutta Europa**. Serve principalmente la ZAC Campus Grand Parc e l'Institut Gustave Roussy, uno dei principali centri oncologici d'Europa, garantendo un collegamento diretto con la Linea 14 prolungata a sud fino all'Aéroport d'Orly. Come stazione simbolo della rete Grand Paris Express, **Villejuif-Gustave Roussy rappresenta un'infrastruttura chiave per lo sviluppo regionale**, non solo facilitando l'interscambio tra due linee metropolitane, ma anche creando un dialogo architettonico che integra e amplia lo spazio circostante.

Un grande cilindro nel terreno

La gare Villejuif-Gustave Roussy si distingue per un design immersivo in senso verticale, che si integra armoniosamente con l'ambiente sotterraneo e gli spazi pubblici circostanti. La struttura assume la forma di un cilindro aperto di 70 metri di diametro, con un nucleo centrale di 30 metri, circondato da corridoi e balconate con scale mobili.
L'architettura a spirale logaritmica tridimensionale **dissolve i confini urbani e potenzia la dinamicità spaziale**, attirando il movimento urbano nel sottosuolo. Il cilindro in calcestruzzo permette alla luce naturale di penetrare fino a 50 metri di profondità, illuminando le banchine e garantendo un'ottima visibilità.
La stazione elimina le tradizionali facciate fuori terra, fondendosi con il contesto urbano. Al livello della piazza, l'atrio si sviluppa in balconate affacciate sul vuoto centrale, con padiglioni di servizio distribuiti intorno. **Le pareti, rivestite da una rete metallica trasparente, equilibrano chiusura e apertura, offrendo scorci della città**.
Le aree commerciali lungo le balconate favoriscono la continuità con gli spazi pubblici superiori, mentre le due linee metropolitane scorrono in tunnel sovrapposti con scale mobili che conducono i passeggeri alla superficie.
La copertura della stazione è costituita da tre strati distinti: un elemento centrale trasparente in ETFE sostenuto da una trave ad anello, e due tetti a disco sovrapposti, che rafforzano l'identità architettonica e forniscono ombra. Queste coperture, realizzate con strisce di rete metallica in acciaio inox, contribuiscono all'**estetica stratificata e leggera della stazione**.

L'incontro fra metallo e luce

Villejuif-Gustave Roussy non è solo un'infrastruttura di trasporto, ma **un nodo metropolitano aperto e dinamico, connesso all'ospedale, a futuri uffici e residenze, e al parco adiacente**.
Il progetto supera la concezione tradizionale degli spazi sotterranei, spesso percepiti come chiusi e opprimenti, trasformandoli in ambienti luminosi e accoglienti. **L'uso di materiali come calcestruzzo, vetro e acciaio inox assicura durabilità e trasparenza visiv**a. Strategie di controllo ambientale passivo sfruttano le proprietà isolanti del suolo per ridurre il fabbisogno energetico. L'illuminazione e l'acustica sono ottimizzate attraverso l'uso di materiali in acciaio inox testurizzato, che garantiscono riflessione e diffusione della luce.

Il tetto, con pannelli in rete di acciaio inox a spirale, permette alla luce naturale di filtrare nello spazio sotterraneo, creando un gioco di luci e ombre. Inoltre, 1.800 metri quadrati di pannelli in alluminio argentato rivestono l'atrio centrale, conferendo **fluidità e un'estetica futuristica: la rete metallica reinterpreta il materiale industriale in chiave innovativa**. Grazie a questo approccio progettuale, la stazione si configura come uno spazio di scambio e interazione, integrando perfettamente infrastruttura e ambiente urbano.

Grand Paris Express: 35 nuove stazioni aperte in 10 anni

Dal lancio del progetto nel 2015, il Grand Paris Express ha completato 35 stazioni in un decennio, tra cui la stazione Mairie de Saint-Ouen progettata da Atelier Zündel Cristea, la stazione Saint-Denis Pleyel di Kengo Kuma & Associates e la stazione Thiais-Orly, Valode & Pistre.
Entro il 2030, si prevede che saranno completate altre 33 stazioni, come Saint-Maur-Créteil (ANMA Architectes Urbanistes), Fort d'Issy-Vanves-Clamart (Philippe Gazeau Architecte) e Clichy-Montfermeil (Enric Miralles Benedetta Tagliabue (EMBT) con Bordas+Peiro), formando infine una vasta e altamente interconnessa rete ferroviaria metropolitana.
Questo ambizioso programma infrastrutturale non solo allevia la congestione nel nucleo urbano di Parigi, ma catalizza anche il rinnovamento urbano lungo i corridoi di transito, permettendo i collegamenti diretti fra i comuni de *la premiere Couronne.*
L'espansione delle stazioni della metropolitana è stata una **forza trainante nello sviluppo urbano, con 180 progetti di rinnovamento urbano** già in corso lungo le nuove linee della metropolitana.
Oltre a migliorare la mobilità, la rete di transito ottimizzata è diventata un fattore cruciale nel mercato immobiliare dell'Île-de-France. Più di cento progetti immobiliari sono destinati ad avviarsi su terreni recentemente acquisiti. Inoltre, cinquantatré zone di sviluppo prioritarie trarranno beneficio dal progetto, assicurando che **il 95% dei residenti di Parigi viva a meno di due chilometri da una stazione della metropolitana**, riducendo così i tempi di cammino o di trasferimento a meno di dieci minuti.
Attraverso la riorganizzazione dello spazio pubblico e il miglioramento dell'accessibilità al trasporto, la rete della metropolitana facilita lo sviluppo completo delle aree circostanti le stazioni, offrendo una maggiore varietà di abitazioni, commercio e servizi.

Questa trasformazione non solo migliora l'accessibilità urbana, ma stimola significativamente la vitalità economica regionale, attraendo aziende, istituzioni educative e centri di ricerca, particolarmente in aree precedentemente poco servite come Thiais, Rungis e Saclay.

Tante sfide per un ambiente metropolitano più sostenibile

Il progetto promuove attivamente anche uno sviluppo urbano verde e a basse emissioni, incoraggiando i residenti a privilegiare il trasporto pubblico e a spostarsi a piedi e in bicicletta. Le quattro nuove linee della metropolitana (15, 16, 17 e 18) e la linea 14 estesa forniranno una soluzione di transito efficiente per circa tre milioni di passeggeri giornalieri, collegando efficacemente i principali distretti commerciali di Parigi (La Défense, Plaine Saint-Denis), i centri scientifici e accademici (Université Paris-Saclay, Cité Descartes), i tre aeroporti internazionali e le principali stazioni ferroviarie ad alta velocità (futura Massy-Palaiseau, Aeroporto Charles de Gaulle). Inoltre, la pianificazione urbana intorno alle stazioni dà priorità all'accessibilità pedonale e ciclabile, promuovendo **soluzioni architettoniche a basso carbonio, come l'uso di materiali a base biologica, design ecologico e tecnologie a risparmio energetico**.
Il progetto prevede inoltre la creazione di nuovi spazi verdi urbani e corridoi ecologici che favoriscono la biodiversità, contribuendo alla riduzione dell'effetto isola di calore e al miglioramento della qualità dell'aria.
Come motore principale della trasformazione urbana di Parigi, il Grand Paris Express ha portato significativi progressi nei settori dei trasporti, del rinnovamento urbano e della sostenibilità. Tuttavia, il progetto affronta anche diverse sfide. In primo luogo, **l'enorme investimento e il lungo periodo di costruzione** (la stazione di Villejuif era in cantiere dal 2016) pongono una notevole pressione sulle finanze pubbliche e sul ritorno sugli investimenti. In secondo luogo, le disparità nella velocità di sviluppo potrebbero causare ritardi temporanei nelle infrastrutture e nei servizi in alcune aree suburbane. Inoltre, le acquisizioni di terreni su larga scala e lo spostamento di residenti pongono sfide **nell'equilibrio tra il rinnovamento urbano e la preservazione della comunità**, assicurandosi che gli sviluppi immobiliari rispondano a una demografia socioeconomica diversificata.
L'inclusione sociale e l'accessibilità economica degli alloggi restano temi centrali, **affinché i nuovi sviluppi non contribuiscano alla gentrificazione, ma favoriscano una crescita**

equilibrata e sostenibile.
Nonostante queste sfide, il valore a lungo termine del Grand Paris Express rimane indiscutibile. Non solo spinge Parigi verso le metropoli globali, ma accelera anche l'urbanizzazione suburbana, contribuendo a **un framework metropolitano più equilibrato, efficiente e sostenibile per il Grand Paris**. Con un'integrazione sempre maggiore tra infrastrutture di trasporto e pianificazione urbana, il progetto rappresenta un modello di sviluppo per altre grandi città europee che intendono affrontare le sfide della crescita demografica e della sostenibilità urbana.
Immagine di copertina: gare Villejuif, 2025 (@ Dominique Perrault Architecte, ADAGP)

About Author



Beini Guo

Dottoranda in Architettura, Storia e Progetto presso il Politecnico di Torino, con un master in Architettura sostenibile. La sua ricerca si concentra sugli itinerari culturali del patrimonio industriale da una prospettiva globale, con un particolare interesse per l'evoluzione storica del patrimonio industriale. Viaggia spesso tra la Cina e l'Italia e ha condotto numerose attività di ricerca sul patrimonio industriale in Europa, con particolare attenzione al valore complessivo del patrimonio industriale moderno e alle attuali strategie di conservazione.
See author's posts

Condividi