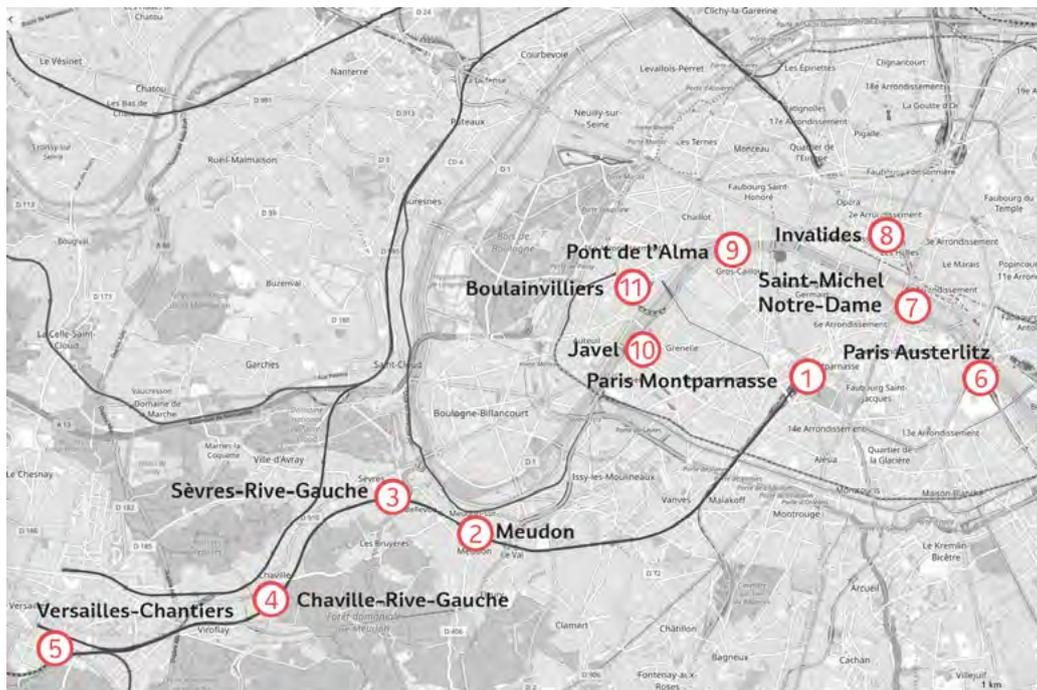


**AREP**

Journées du Patrimoine 2022  
parcours entre les gares  
remarquables d'Île-de-France



Belle Époque, années 30, Art Déco, Mouvement moderne, Néo-classicisme... À l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine, AREP propose un parcours entre les architectures ferroviaires franciliennes (ligne N et RER C) guidé par le thème du patrimoine durable.

Du 17 au 18 septembre et au-delà, cette invitation à découvrir «le parti pris» des gares d'Île-de-France est mise à disposition des curieux, des amateurs et des passionnés qui souhaitent aiguïser un regard nouveau sur ces incontournables du patrimoine ferroviaire, piliers de l'architecture du quotidien.

# Paris-Montparnasse

## La gare colorée et lumineuse du quartier Montparnasse



Après l'installation du premier embarcadère en 1840, une seconde gare est construite par l'architecte Victor Lenoir. Elle est bâtie en U autour de 6 voies avec deux bâtiments parallèles. L'un est voué aux départs, l'autre aux arrivées.

C'est en 1964, que la nouvelle gare est dessinée par les architectes Saubot, Cassan, Beaudoin et De Maryen. Elle est intégrée dans l'aménagement d'un ensemble de bureaux et de logements, entourant 22 voies, dont la gare constitue le socle. L'ancienne gare est détruite pour laisser la place à la Tour Montparnasse.

En 1992, avec le TGV, la gare est totalement restructurée par AREP en s'ouvrant vers la ville avec sa porte océane. La rénovation facilite les accès à la gare, agrandit les espaces publics et crée de nouvelles circulations verticales. C'est à cette époque que le Hall Pasteur, le secteur Vaugirard et le jardin Atlantique sont aménagés.

En 2022, la gare est rénovée, une nouvelle façade colorée est dessinée, les circulations sont fluidifiées, de nouveaux espaces ouverts au public avec ses nouveaux commerces sont installés. Une vaste passerelle baignée de lumière, donne un beau point de vue, sur les deux fresques de Vasarely restaurées.

### Dates

Embarcadère : 1840  
Architecte : Jules Petiet

2<sup>e</sup> gare : 1852  
Architecte : Victor Lenoir  
Compagnie des chemins de fer de l'Ouest

3<sup>e</sup> gare : 1964  
Architectes : Saubot, Cassan, Beaudoin, De Maryen

Restructuration, Porte Océane : 1992  
Architectes : Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud

Rénovation : 2021  
AREP, Jouin Manku, SLA Architecture, Jacobs France

### Typologie

Famille : Gares parisiennes du XIX<sup>e</sup> monumentale puis gare contemporaine  
Sous-famille : Gare terminus

### Protection

Périmètre de protection d'un monument historique

### Service

Ligne N





# Meudon

## La gare aux pavés de verre



La seconde reconstruction de la gare de Meudon est réalisée lors du quadruplement des voies en 1937.

La nouvelle gare de style «moderne» est conçue par l'architecte Jean Philippot en 1935. Elle est édifiée sur une large passerelle en béton qui franchit les voies. Il est construit principalement en béton (ossature armée). Le revêtement extérieur est constitué d'un soubassement en brique de beugin sur toute la périphérie et d'un habillage en calcaire ou en craie suivant une trame carrée de 64x64 cm.

D'importants travaux de restauration des façades en pavés de verre, des sols et des revêtements muraux sont menés en 2017 par AREP.

La gare est labellisée patrimoine d'intérêt régional en 2021.

### Dates

1ère gare : 1840

Nouvelle gare : 1936

Architecte : Jean Philippot

Compagnie des chemin de fer de l'Etat

### Typologie

Famille : Compagnie des chemin de fer de l'Etat (gare de 1936)

Sous-Famille : Année 1930

### Protection

Périmètre de protection d'un

monument historique

Label patrimoine IDF

Sité classé ou inscrit

### Service

Ligne N





# Sèvres-Rive-Gauche

## Une gare historique modernisée



La nouvelle gare de Sèvres-Rive-Gauche modernise en 1935-1936 le bâtiment historique. Elle conserve le volume du hall et repose sur des poteaux et une dalle en béton armé. Elle est profondément transformée par les chemins de fer de l'Etat à l'occasion du quadruplement des voies entre Paris-Montparnasse et Versailles, dans un contexte de modernisation du réseau. Elle est l'oeuvre de l'architecte Urbain Cassan (1890-1979). Le style moderne d'inspiration Art Déco (dit « Art déco tardif ») marque la reconstruction de plusieurs gares dans l'entre-deux-guerres sur l'ancien réseau de l'Ouest.

En 2019, la gare a fait l'objet d'une restauration, par AREP, pour retrouver l'état de 1935. Ces travaux valorisent la gare auprès des voyageurs comme des riverains. Outre la restauration des éléments patrimoniaux subsistants, dont les sols, le projet comporte notamment la restitution des carreaux de grès sur la façade côté quais et sur les allèges à l'intérieur du hall.

La gare est labellisée patrimoine d'intérêt régional en 2021.

### Dates

1<sup>ère</sup> gare : 1840  
1<sup>ère</sup> reconstruction : 1935  
Architecte : Urbain Cassan

### Typologie

Famille : Compagnie des chemin de fer de l'Etat (gare de 1935)  
Sous-Famille : Année 1930

### Protection

Label patrimoine IDF  
Sité classé ou inscrit

### Service

Ligne N



[www.arep.fr](http://www.arep.fr)



# Chaville-Rive-Gauche

## Une gare moderniste par Urbain Cassan



La construction de l'actuelle gare de Chaville-Rive-Gauche remonte à 1936. Son concepteur, Urbain Cassan (1890-1979), est un architecte majeur du chemin de fer pendant la première reconstruction. La gare s'inscrit dans le mouvement moderne, qui se traduit par la recherche d'une architecture à la fois esthétique et fonctionnelle qui fait la part belle aux nouvelles techniques et matériaux de construction comme le béton armé.

Il est l'auteur notamment des projets des gares de Brest, Lens, et en Ile de France, des trois gares de Colombes et Sèvres Rive Gauche. Vers la fin de sa vie l'architecte Cassan figure aussi dans l'équipe du projet de la tour Montparnasse à Paris.

En 2016, d'important travaux de restauration menés par les équipes AREP lui redonne sa beauté passée par la restauration de sa façade et ses menuiseries.

La gare est labellisée patrimoine d'intérêt régional en 2021.

### Dates

1ère gare : 1840

1ère reconstruction : 1936

Architecte : Urbain Cassan

### Typologie

Famille : Compagnie des chemins de fer de l'Etat (gare de 1936)

Sous-Famille : Année 1930

### Protection

Label patrimoine IDF

Sité classé ou inscrit

Patrimoine mondial de l'UNESCO

(Château et parc de Versailles, 2007)



### Service

Ligne N

# Versailles-Chantiers

## Un monument historique au cœur de Versailles



La gare de Versailles-Chantiers est construite en 1932 par l'architecte André Ventre, à la place d'une première gare, datant de 1849. Elle a été conçue comme «un bâtiment-pont» au-dessus des voies ferrées.

Elle fait partie du patrimoine des années 30, spécifique par l'emploi de voûtes en béton et pavé de verre (démolies dans les années 60), qui était appelé béton translucide. Sa façade historique convexe donnant sur le parvis est en pierre de Ladoix, de teinte beige/rosée. Elle s'inscrit dans la tradition architecturale classique avec baies cintrées, pilastres et corniches. L'ensemble de la gare, fait l'objet d'une inscription au titre des Monuments Historiques depuis 1998.

En 2016, le projet de rénovation mené par AREP, de réaménagement et d'extension s'inscrit dans une démarche de requalification complète du quartier avec la mise en place d'un pôle multimodal privilégiant les liens entre la gare SNCF, les autres modes de transports et la ville.

L'extension réalisée s'inscrit dans la continuité de l'histoire par l'écriture de volumes simples et contemporains dont les trames et la modénature sont calées sur les rythmes existants et dont les façades minérales prolongent le bâtiment d'origine. Une nouvelle passerelle enjambant les voies est construite.

### Dates

1ère gare : 1849

1ère reconstruction : 1932

Architecte : André Ventre

### Typologie

Famille : Compagnie des chemin de fer de l'Etat (gare de 1932)

Sous-Famille : Année 1930

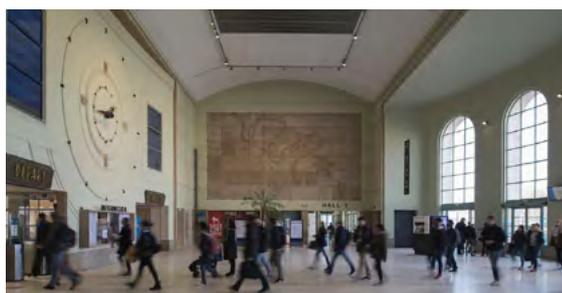
### Protection

Immeuble inscrit MH (Arrêté : 1998-04-14)

Quais et édifice de l'horloge, salle des pas-perdis, hall des voyageurs, galerie (cad.BS 120).

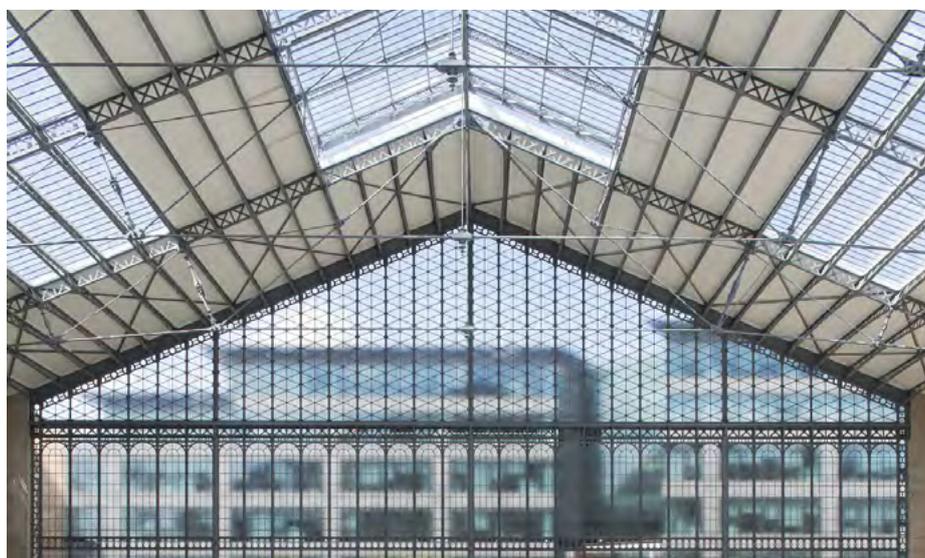
### Service

Lignes C, N, U



# Paris-Austerlitz

## Un chantier monumental



La première gare est édifée par l'architecte Félix-Emmanuel Callet et l'ingénieur des Ponts et Chaussées Adolphe Jullien entre 1835 et 1843. Elle est composée de deux bâtiments parallèles, embarcadère et débarcadère, situés de part et d'autre des voies. Un bâtiment d'administration de style néo-classique ferme l'espace en terminus. La gare du Paris-Orléans est jugée définitivement trop petite. De plus, en vue de l'Exposition Universelle de 1867, la ville de Paris commande à la Compagnie du Paris-Orléans une nouvelle gare dans un quartier remodelé. Le projet est présenté par l'architecte de la Compagnie, Louis-Pierre Renaud, et l'ingénieur en chef Louis-Charles Sévène. Il est approuvé en janvier 1865. La grande halle, construite par Schneider & Cie du Creusot, selon le système Polonceau est achevée en 1867. Elle a une portée libre de 51,25 mètres. C'est la plus grande portée réalisée jusqu'à cette date en Polonceau et elle restera la plus large halle de Paris. La gare, fait l'objet d'une inscription au titre des Monuments Historiques depuis 1997.

Aujourd'hui, la gare et sa grande halle font l'objet d'une restauration qui permettra de retrouver l'esprit de 1869.

### Dates

1<sup>ère</sup> gare : 1843

Architecte : Félix-Emmanuel Callet

Ingénieur : Adolphe Jullien

2<sup>e</sup> gare : 1867

Architecte : Louis-Pierre Renaud

Ingénieur : Louis-Charles Sévène

Compagnie des chemin de fer du PO

### Typologie

Famille : Gares parisiennes du XIX<sup>ème</sup> monumentale

Sous-famille : Gare terminus

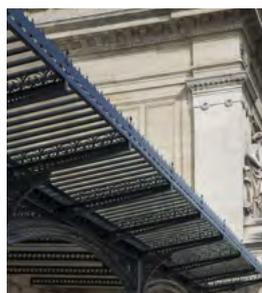
### Protection

Immeuble inscrit (Arrêté du 28-02-1997)

Les deux pignons des sorties côté arrivée et côté départ du métro (cad. AB 2), la grande halle, les façades et toitures du bâtiment « départ » avec sa marquise, ainsi que son aile en retour ouest.

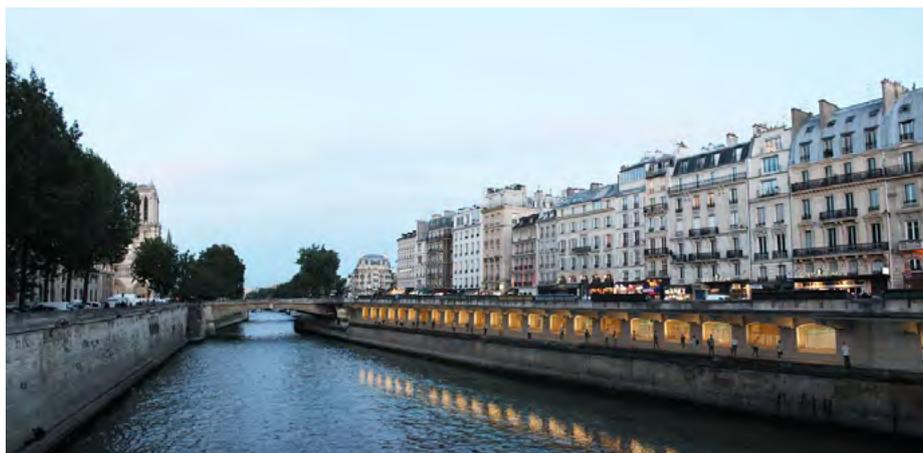
### Service

Ligne C



# Saint-Michel-Notre Dame

## Grand Prix National d'ingénierie pour la gare des bords de Seine



Les expositions universelles sont le moteur de la création des nouvelles gares intramuros de Paris qui desservent les différents sites et pavillons. Construites par des architectes de renom (Juste Lisch, Victor Laloux...) vers 1900, les gares intramuros de la ligne du RER C sont aujourd'hui des bâtiments emblématiques de «la Belle Époque».

Avec l'arrivée du métro, la ligne tombe en désuétude jusqu'à l'ouverture du réseau RER C en 1979. C'est le raccordement des lignes Invalides-Orsay qui donne naissance à la Ligne C du RER. Elle se crée à partir de plusieurs sections de lignes très anciennes et reliées entre elles, expliquant la complexité de son réseau. Son tracé s'étend du Nord au Sud de Paris.

Cette ligne est prolongée plusieurs fois (1985, 1988, et jusqu'en 2000).

La gare fait l'objet aujourd'hui d'une rénovation ambitieuse pour améliorer l'apport lumière, la qualité de l'air, la sécurité, l'accessibilité, la lisibilité et le risque de crue de la Seine. AREP a reçu pour ce projet le Grand prix national de l'ingénierie en 2021.

### Dates

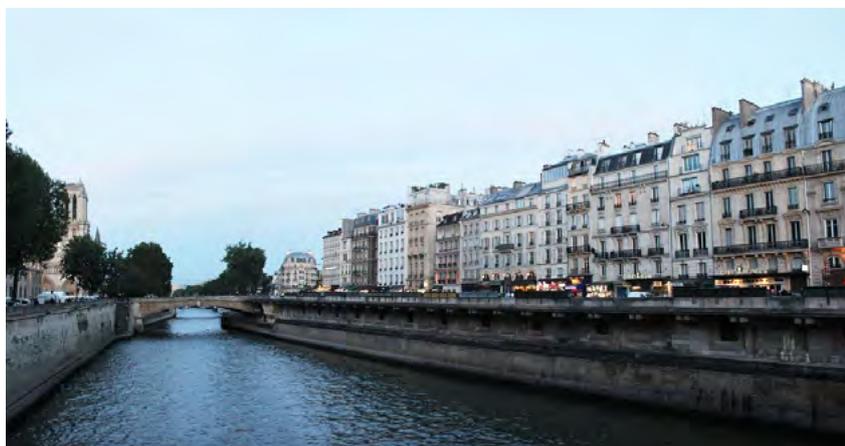
1900

### Protection

Périmètre de protection d'un monument historique  
Sité classé ou inscrit  
Patrimoine mondial de l'UNESCO  
(Paris, rives de la Seine, 1991)

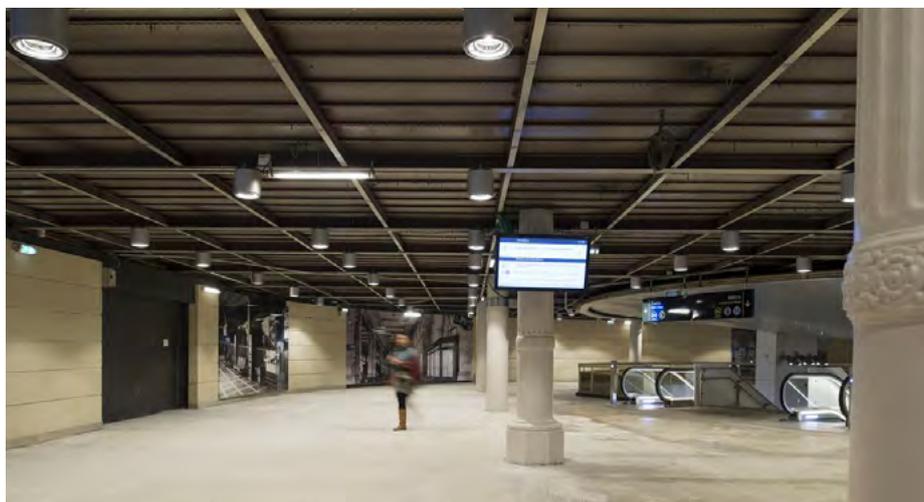
### Service

Lignes B, C



# Invalides

## La gare de l'exposition universelle de 1900



Le projet de Juste Lisch s'inspire du type des orangeries, long bâtiment bas aux grandes arcades vitrées et façade en pierre. Il reste discret sur l'esplanade des Invalides. Originellement prévu pour desservir l'Exposition de 1900, le tronçon de ligne ne sera ouvert qu'en 1902.

Jusqu'en 1935, la gare assure le service des lignes vers Granville, Brest ou Angers, jusqu'à ce que l'essentiel du trafic soit redirigé vers la gare Montparnasse suite à son réaménagement. Le bâtiment de 1900 est transformé en aéroport à destination d'Orly en 1948.

La ligne aboutissant aux Invalides ne sera pas jointe au réseau Austerlitz-Orsay avant 1979, pour des raisons tout d'abord de rivalité entre les deux compagnies du Paris-Orléans et la compagnie de l'Ouest, puis de concurrence au métro lors de l'unification des deux réseaux sous l'égide de la SNCF à partir de 1938. Par conséquent, la gare des Invalides restera un terminus jusqu'à sa désaffectation en 1948.

Elle sert ensuite de locaux pour Air France.

En 2016, la gare créée en 1979 fait l'objet d'une rénovation de ses espaces souterrains. Un travail de curetage permet de mettre en valeur la structure porteuse, dessinée par des piles en fonte ornementées.

### Dates

1900  
Architecte : Juste Lisch

### Typologie

Famille : Compagnie des chemins de fer de l'Ouest  
Sous-famille : «Moulineaux» et «Invalides»

### Protection

Périmètre de protection d'un monument historique  
Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)  
Site classé ou inscrit  
Patrimoine mondial de l'UNESCO (Paris, rives de la Seine, 1991)

### Service

Ligne C



# Pont de l'Alma

## Une nouvelle gare au cœur de Paris



De type « pagode », la gare d'Alma est la première halte après le terminus d'Invalides, et la dernière à avoir été réalisée en 1902, après l'extension de la ligne des Moulineaux entre Champ-de-Mars et Invalides. Elle devait originellement permettre la liaison des deux emplacements de l'Exposition Universelle de 1900 mais ne sera finalement ouverte qu'en 1902.

En 1937, la gare « pagode » est détruite, les voies sont recouvertes par des hourdis nervurés en béton armé. Entre 1967 et 1970, la couverture des voies est remplacée par un tablier à des poutrelles enrobées.

Suite à un incendie les services de la gare sont aménagés dans des bungalows provisoires. Le Bâtiment des voyageurs historique devient un local technique.

En 2020, une nouvelle gare est créée, elle permet la création d'un nouvel espace de vente, l'harmonisation des volumes grâce à la création d'une toiture sur l'ensemble de la gare et la mise en œuvre d'un revêtement commun en double peau en paravents fixes et mobiles.

### Dates

1900

Architecte : Juste Lisch

### Typologie

Famille : Compagnie des chemins de fer de l'Ouest

Sous-famille : «Moulineaux» et «Invalides»

### Protection

Périmètre de protection d'un monument historique  
Sité classé ou inscrit

### Service

Ligne C



# Javel

## La gare inspirée par les pagodes chinoises



La gare de Pont-Mirabeau, puis Javel-André-Citroën, puis enfin Javel, a été construite lors de l'extension de la ligne des Moulineaux en 1897, afin de desservir l'Exposition Universelle de 1900. Ainsi, quatre stations sont créées par Juste Lisch, pour la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et mises en service en 1900 : Pont de l'Alma, La Bourdonnais, Pont de Grenelle, et Pont Mirabeau (Javel). Les quatre répondent au même programme architectural : gares-ponts, d'inspiration rationaliste, imitation de pagodes chinoises rappelant les pavillons de l'évènement qu'elles desservent ainsi que d'autres réalisations de Lisch : la gare de Courcelles-ceinture (1869) et la gare du Champ-de-Mars de 1878.

La façade est symétrique et composée de baies vitrées aux menuiseries en bois colorées de la même couleur que la structure métallique de la gare. Lisch prend le parti de révéler l'ossature en fer, dont les rivets à têtes demi-rondes permettent l'assemblage des éléments en fer puddlé, qui sont toujours présents et visibles, l'élevant au rang des matériaux nobles.

La gare est restaurée en 1980 puis en 2007 par les équipes d'AREP.

La gare est labellisée patrimoine d'intérêt régional en 2021.

### Dates

1900

Architecte : Juste Lisch

### Typologie

Famille : Compagnie des chemins de fer de l'Ouest

Sous-famille : «Moulineaux» et «Invalides»

### Protection

Périmètre de protection d'un monument historique  
Label patrimoine IDF

### Service

Ligne C



# Boulaivilliers

## Une gare intra-muros au charme intemporel



À l'origine, la station est située sur l'ancien raccordement de Boulaivilliers, mis en service par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest en 1900 pour relier la gare Saint-Lazare à la gare du Champ-de-Mars. Ce raccordement permet, outre d'assurer une meilleure desserte de l'Exposition Universelle, de faire la jonction pour les voyageurs entre la ligne des Invalides et celle de la Petite-Ceinture. La gare de Boulaivilliers, construite en 1900 est réalisée par l'architecte Alexandre Barret (1863-1921).

Le bâtiment voyageurs est de type « pavillon », construit en longueur le long des voies, qu'il surplombe, la ligne de chemin de fer étant réalisée en tranchée profonde. Le corps central est composé de trois travées et encadré de deux courtes ailes latérales d'une seule travée. Il est doté d'un étage carré et d'un comble sous toit, alors que les ailes ne sont élevées que d'un comble.

L'arrivée du RER C permet de sauver la gare qui ne reçoit plus de voyageurs depuis 1924. La gare est restaurée une première fois en 1984-1986. Une nouvelle campagne de restauration en 2016, permet sa valorisation et sa mise en lumière. La gare est labellisée patrimoine d'intérêt régional en 2019.

### Dates

1900

Architecte : Alexandre Barret

### Typologie

Famille : Gares parisiennes du XIXe

Sous-famille : Petite Ceinture

### Protection

Périmètre de protection d'un monument historique  
Label patrimoine IDF  
Site classé ou inscrit

### Service

Ligne C





# AREP



AREP, filiale de SNCF Gares & Connexions, est la première agence d'architecture de France avec près de 1 000 collaborateurs, dont une centaine en Asie, engagés dans l'invention d'un futur post-carbone. AREP intervient sur tous les métiers : architecture, urbanisme, design, ingénierie, conseil & programmation, environnement & numérique et management de projet. Structurée autour d'un collectif de dirigeants militants, l'agence apporte des réponses concrètes aux enjeux majeurs de l'urgence écologique, notamment via son référentiel EMC2B et sa revue *POST*.

Ce parcours en Île-de-France a été conçu et vous est proposé par AREP avec SNCF Gares & Connexions - Direction des gares d'Île-de-France.

## Contacts presse

### AREP

Laurence Saquer

[laurence.saquer@arep.fr](mailto:laurence.saquer@arep.fr)

t. 06 62 22 73 52

Mélina Mulin

[melina.mulin@arep.fr](mailto:melina.mulin@arep.fr)

t. 06 35 59 97 87

SNCF Gares & Connexions - DGIF

Stéphane Pinguet

[stephane.pinguet@sncf.fr](mailto:stephane.pinguet@sncf.fr)

t. 07 75 29 10 95

## Crédits

©AREP

[www.arep.fr](http://www.arep.fr)

