

DOSSIER EX055116 – GARE DE PONT-CARDINET, PARIS 17^e arr.

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Pont-Cardinet

Commune : Paris, 17^e

Département : 75

Datation : 1922

Description synthétique : Gare Art Déco (Julien Polti, architecte)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Pont-Cardinet, située dans le quartier des Batignolles et aujourd'hui desservie par la ligne L du Transilien, a été construite en 1922 par l'architecte Julien Polti pour le Réseau de l'Etat, en remplacement de la première gare de 1854. Le nouveau bâtiment conserve son rôle d'ornement urbain au débouché des grandes percées urbaines, héritage de l'urbanisme du siècle précédent.

Julien Polti (1877-1953), architecte conseil du Réseau de l'Etat, architecte en chef des Monuments Historiques, mais également architecte diocésain, adopte un plan basilical à transept – atypique pour une gare. Le bâtiment voyageurs offre deux grands volumes voûtés en ogives et disposés en croix. En 1913, Polti avait imaginé une gare de style Art Nouveau (proche des gares de Lisch) mais adopte après-guerre le style Art Déco – à l'image de la sous-station électrique de la ligne d'Auteuil élevée en 1914 de l'autre côté des voies par l'architecte Charles Genuys, maître de Julien Polti à l'Ecole Nationale des Arts Décoratifs. Le bâtiment des voyageurs est construit en béton armé et en brique de Vaugirard, sur une plateforme métallique enrobée de ciment. L'architecte entend donner au béton ses lettres de noblesse en l'assimilant aux matériaux traditionnellement utilisés dans l'architecture des gares. Une élégante marquise incurvée (reprenant l'ogive qui la surplombe) protège l'entrée principale boulevard Pereire. Les panneaux et motifs décoratifs en mosaïque polychrome rouge, blanche et dorée, comme les carreaux bleus et verts des extrados des voûtes sont l'œuvre du céramiste Auguste Biret, également auteur des mosaïques marines de la gare de la Rochelle, réalisées la même année pour la même compagnie. L'escalier de cette gare-pont est à pans de béton hourdé de briques.

Depuis 2020, dans la perspective de l'ouverture de la gare de la ligne 14, l'édifice a fait l'objet d'une restauration, conduite par l'AREP, visant à lui redonner tout son cachet : dégagement des mosaïques, des carreaux de céramique et des menuiseries anciennes ; restauration des tympans vitrés ; dépose des portes métalliques et des auvents en aluminium ajoutés en 1971 ; restitution des volumes des voûtes désormais repeintes. La gare de Pont-Cardinet, de style Art Déco, en adaptant un modèle basilical, constitue un modèle unique en Île-de-France.

DOSSIER EX055119 – GARE DE JAVEL, PARIS 15^e arr.

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Javel

Commune : Paris, 15^e

Département : 75

Datation : 1900

Description synthétique : Gare de desserte de l'Exposition universelle de 1900 (Juste Lisch, architecte)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Pont-Mirabeau, puis Javel-André-Citroën, puis enfin Javel, a été construite lors de l'extension de la ligne des Moutineaux en 1897, afin de desservir l'Exposition Universelle de 1900. Elle est la seule rescapée parmi les quatre stations créées par Juste Lisch (1828-1910) 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. Toutes répondaient au même programme architectural : gares-ponts, d'inspiration rationaliste, imitation de pagodes chinoises rappelant les pavillons de l'évènement qu'elles desservent. Elles s'inscrivent ainsi dans la lignée des gares conçues par le célèbre architecte ferroviaire : la gare de Courcelles-ceinture (1869), également détruite, et la gare du Champs-de-Mars (1878). Cette dernière, déplacée à Asnières-sur-Seine, est en cours de reconversion (Inscrit MH 1985). Seule la gare de Javel est encore en exploitation (RER C). Sa fréquentation s'élève à environ 3.350.000 voyageurs annuels, ce qui la classerait parmi les gares d'intérêt international.

Localisée en bord de Seine, elle s'inscrit dans le programme de l'Exposition Universelle (1900), l'architecture Léon Le Thorel ayant fait du fleuve « l'artère » desservant l'évènement. Il s'agit d'une « gare-pont », sur tranchée ouverte, agencée – par souci d'économie d'espace – de manière à ce que le bâtiment des voyageurs enjambe les rails et donne accès aux quais situés en contrebas. Il présente ainsi un corps central à usage de vestibule, flanqué de deux ailes ouvertes sur les escaliers. Dans la continuité de son maître Henri Labrouste, soucieux d'affirmer la noblesse des matériaux industriels, Lisch affiche la structure en fer puddlé assemblée par rivets, la remplit de panneaux céramiques colorés à motifs géométriques et végétaux. On retrouve ces motifs sur les corbeaux métalliques des toitures débordantes. Si les escaliers ne sont pas d'origine, et si l'on déplore la disparition de l'horloge comme de la marquise, le bâtiment voyageurs se distingue par son très bon état de conservation et la parfaite lisibilité de son espace intérieur grâce à la restauration de 1980. Les abris de quai, également en fer puddlé riveté, proviennent de la gare disparue du Pont de l'Alma (1900). Au nord, la seconde passerelle métallique (1900) offre un point de vue exceptionnel sur la gare et la Tour Eiffel.

DOSSIER EX055332 – GARE DE BOULAINVILLIERS, PARIS 16^e arr.

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Boulainvilliers

Commune : Paris, 16^e

Département : 75

Datation : 1900

Description synthétique : Gare de desserte de l'Exposition universelle de 1900 (Alexandre Barret, architecte)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Boulainvilliers est située sur l'ancien « raccordement de Boulainvilliers » mis en service par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest en 1900, pour relier la gare Saint-Lazare à celle du Champ-de-Mars. Ce raccordement permettait, outre d'assurer une meilleure desserte de l'Exposition Universelle, de faire la jonction entre la ligne des Invalides et celle de la Petite-Ceinture. Elle est aujourd'hui desservie par la ligne C du RER.

La gare est conçue par l'architecte Alexandre Barret (1863-1921) – à qui l'on doit également la gare de Villennes-sur-Seine (1910)– et les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées Jean-Edouard Widmer (1846-1913) et Arthur Bonnet (1855-1942). Fidèles à l'esprit des expositions universelles, ils affichent leur foi dans le progrès par la promotion de l'architecture métallique et l'usage de matériaux innovants, sans renoncer aux références de l'éclectisme architectural – particulièrement adaptée aux exigences d'insertion urbaine. Le bâtiment des voyageurs, dessiné par Barret, est un modèle unique, de type « pavillon », en pierre de taille, briques brunes de Bourgogne et parements céramiques. Le corps central (vestibule surmonté du logement du chef de gare) présente une façade ordonnancée. Il est flanqué de deux courtes ailes à usages de guichet, consignes et bureaux : les nombreux voyageurs à destination de l'Exposition étaient invités à patienter dans les jardins attenants. La profonde tranchée ferroviaire est franchie par une innovante passerelle en béton armé parée de pierre de taille, surmonté d'une verrière à structure métallique rivetée. Sur les quais, les tables portant le nom de la station sont l'œuvre du mosaïste parisien d'origine florentine Henri Bichi, à qui l'on doit les exceptionnels décors de la brasserie Mollard ou ceux de la façade de l'église Saint-Honoré d'Eylau, à Paris.

Désaffectée suite à l'arrêt du trafic voyageur sur la ligne en 1924, la gare rouvre en 1970 grâce à la création du RER C, puis bénéficie d'une restauration en 1984-1986. Une dalle recouvre alors la tranchée. Les arches de la passerelle de 1900 demeurent toutefois visibles depuis les quais. L'ensemble a bénéficié en 2016 d'une restauration soignée.

DOSSIER EX055111 – GARE DE VAIRES-TORCY, VAIRES-SUR-MARNE

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Vaires-Torcy

Commune : Vaires-sur-Marne

Département : 77

Datation : 1933

Description synthétique : Gare des années Trente, d'inspiration néo-régionaliste

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Vaires-Torcy-Noisiel-Brou, puis gare de Vaires-Torcy, aujourd'hui desservie par la ligne P du Transilien, a été construite de 1932 à 1933 par la Compagnie des chemins de fer de l'Est afin de desservir un territoire en croissance depuis l'essor, notamment, de la chocolaterie Menier, de la gare de triage et de cités cheminotes.

Les travaux sont réalisés par l'entreprise parisienne Rouzeaud et fils. Le bâtiment des voyageurs présente un corps central à usage de vestibule (volume unique) flanqué de deux ailes basses à usages de salle d'attente, guichets et bureaux. Leurs toitures débordantes, à longs pans et croupes, sont soutenues par des charpentes et des aisseliers en bois. On songe au style néo-régionaliste, tempéré toutefois par le refus de recourir au pan de bois en façade. L'architecte assume un mélange de styles : les baies hexagonales (fermées de carreaux de verre trempé) et les aplats polygonaux (parfois encadrés de briques) sont courants dans les années 1930. Il affirme par ailleurs une véritable harmonie entre les formes traditionnelles et la modernité des matériaux. La structure en béton armé repose sur un sous-bassement de meulière. La marquise métallique qui surmontait l'entrée a disparu, ainsi que les épis de faîtage du corps central. Sur les quais, les abris en béton armé ont également été supprimés : l'accès aux quais ne se fait plus par le bâtiment des voyageurs mais par une passerelle en bois et métal construite en 2000. Toutefois, les récents travaux de restauration et de reconversion du bâtiment voyageurs (2017-2020), conduits par l'AREP, permettent aujourd'hui de nouveaux usages : salle d'attente, achat de billets, services communs aux gares du réseau.

La valeur de la gare de Vaires-Torcy réside enfin dans son rôle de marqueur parfaitement intégré au tissu urbain. Elle s'inscrit dans une histoire locale marquée par le chemin de fer. Comme son nom actuel et son nom initial le montrent, son rayonnement dépasse la seule commune de Vaires-sur-Marne et témoigne du développement économique et démographique du territoire depuis la fin du XIX^e siècle.

DOSSIER EX055113 – GARE DE VERSAILLES-CHÂTEAU-RIVE-GAUCHE, VERSAILLES

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Versailles-Château-Rive-Gauche

Commune : Versailles

Département : 78

Datation : 1878-début XXe siècle

Description synthétique : Gare terminus

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Versailles-Château-Rive-Gauche est l'une des trois grandes gares de voyageurs franciliennes situées à Versailles, et celle qui permet d'accéder au cœur même de la ville historique. Elle est de dimension touristique et d'envergure internationale (7 millions de voyageurs par an). Terminus de l'une des premières lignes de chemin de fer en France (Invalides à Versailles-Rive-Gauche) elle assure encore aujourd'hui le rôle de gare terminus pour la ligne C du RER.

Le bâtiment actuel a été construit à partir de 1878-1879 par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, pour desservir le château de Versailles accueillant, suite à la Commune de Paris, l'Assemblée Nationale puis le Sénat – d'où son caractère monumental. Dans un premier temps, l'architecte (dont on ignore l'identité à ce stade de la recherche) fait édifier, sur un soubassement paré de pierres de taille, une ample verrière entre les deux ailes du bâtiment voyageur de 1840, formant toujours un « U » encadrant les voies. Les deux halles accolées, dont les piliers en fer riveté supportent une charpente à fermes triangulées, est largement inondée de lumière. Dans un second temps, entre 1900 et 1910, les pavillons latéraux sont reconstruits pour améliorer l'accès des voyageurs. Leurs façades-pignons sont flanquées à l'extérieur de colonnes en pierre de taille et, à l'intérieur, de colonnes en fonte de style ionique, supportant deux impostes en demi-rosace. La place accordée aux façades vitrées retient particulièrement l'attention, les terminus étant généralement camouflés par une façade monumentale en pierre pensée pour s'intégrer dans le tissu urbain en cœur de ville et atténuer l'aspect industriel du chemin de fer.

La gare de Versailles-Rive Gauche constitue ainsi un exemple remarquable, rare en Île-de-France en-dehors de Paris. La plupart des éléments patrimoniaux a été préservée et restaurée. Les aménagements intérieurs et modifications des années 1970 n'ont pas altéré la lisibilité du parti d'origine.

DOSSIER EX055329 – GARE DE CHAVILLE-VELIZY, VIROFLAY

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Chaville-Vélizy

Commune : Viroflay

Département : 78

Datation : 1900-1902

Description synthétique : Gare de style pittoresque relevant du « mimétisme local » (attribué à Charles Rabut, ingénieur)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Chaville-Vélizy a été construite de 1900 à 1902 sur la ligne des Invalides à Versailles-Rive-Gauche, par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900. Elle est aujourd'hui desservie par la ligne C du RER. Située sur la commune de Viroflay (Yvelines), elle doit son nom à sa proximité avec les communes de Chaville (Hauts-de-Seine) et de Vélizy-Villacoublay (Yvelines).

Comme la gare de Meudon-Val-Fleury, elle appartient à une série vraisemblablement conçue par Charles Rabut (1852-1925), ingénieur responsable de la construction de cette ligne. Le plan du bâtiment voyageurs adopte une formule classique : le pavillon central (grand vestibule au niveau des voies et de logement du chef de gare à l'étage) est flanqué de deux ailes basses (bagagerie, consigne, messagerie). Sa construction sur flanc de talus a toutefois exigé l'édification d'un important sous-bassement, lui conférant un aspect monumental. Cet édifice en maçonnerie de meulière et briques, est surmonté de toits à longs pans et demi-croupes, couverts en tuiles plates et maintenus par des aisseliers en bois. Il reprend ainsi le style pittoresque des maisons de villégiature en vogue sur le territoire qu'elle dessert – constructions individuelles et lotissements eux-mêmes impulsés par l'arrivée du chemin de fer. Relevant du « mimétisme local » de la Belle Epoque, la gare s'intègre à son environnement urbain et paysager. Sur les pignons Est et Ouest, deux frises en céramique polychrome, décorées de rinceaux et de palmettes, portent le nom de la gare. Elles sont attribuées à l'entreprise Hippolyte Boulenger (faïencerie de Choisy-le-Roi). A l'intérieur, un élégant escalier tournant permet d'accéder au grand vestibule, dont le volume d'origine a été conservé.

La gare est en excellent état de conservation. Elle a bénéficié d'une restauration complète en 1982. Depuis 1901, seuls les épis et crêtes de faitage ont disparu, ainsi que les éléments de décor situés sur la corniche et une grande partie de la frise de carreaux en céramique d'origine, qui intégrait sur le fronton de la gare un cartouche au nom de Compagnie.

DOSSIER EX055330 – GARE DE BRÉTIGNY, BRÉTIGNY-SUR-ORGE

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Brétigny

Commune : Brétigny-sur-Orge

Département : 91

Datation : 1904

Description synthétique : Gare monumentale du Paris-Orléans, construite pour répondre à l'essor du trafic banlieue (attribuée à Paul Jégou d'Herbeline, ingénieur)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de bifurcation de Brétigny-sur-Orge se situe sur la ligne de Paris à Bordeaux via Orléans (PO), entre les gares de Saint-Michel-sur-Orge et de Marolles-en-Hurepoix. Elle est à l'origine de l'embranchement vers Vendôme (ligne de Brétigny à La Membrolle-sur-Choisille). Elle est aujourd'hui desservie par la ligne C du RER.

Une première gare avait été édifée à cet emplacement en 1865. Mais le doublement de la voie entre Paris et Brétigny, l'essor du trafic des trains de banlieue exigeaient sa reconstruction. Les plans du nouveau bâtiment voyageurs, construit de 1903 à 1904, sont attribués à Paul Jégou d'Herbeline (1853-1912), ingénieur des Ponts et Chaussées en charge des travaux de la ligne. L'édifice, construit en appareil de pierre calcaire, présente un imposant corps central dédié aux voyageurs (au rez-de-chaussée), de dimensions similaires au bâtiment de 1865 (deux étages, cinq travées de baies rectangulaires), flanqué de deux ailes basses destinées aux services annexes. Le bâtiment de 1904 est, par ailleurs, plus décoré que le précédent. En particulier, une frise de faïence polychrome à motifs végétaux, portant le nom de la gare et celui de la compagnie, court à la base du toit. Elle est due à l'entreprise Hippolyte Boulenger (faïencerie de Choisy-le-Roi). Le motif est similaire à celui des gares de Savigny-sur-Orge et Vitry-sur-Seine, transformées à la même époque et appartenant à la même série. Les épis de faîtage ont en revanche disparu.

L'extérieur du bâtiment et de ses annexes sont en excellent état de conservation. Ils ont bénéficié d'une rénovation en 2014 et 2015 : renouvellement des peintures (autour des fenêtres, sur les frontons et les garde-corps), restauration des faïences, remplacement des carreaux des portes et des fenêtres. On remarque que la marquise couvrant l'entrée de la gare a été remplacée par une version contemporaine. Le sol de l'espace voyageurs a été couvert de calcaire de Comblanchien. L'espace intérieur n'a pas fait l'objet d'un effort de restitution, faute d'élément historique jugé remarquable. Le quai, endommagé par l'accident de 2013, a été remis à neuf avec un nouvel abri filant et un ascenseur.

DOSSIER EX055101 – GARE DE VANVES-MALAKOFF, VANVES

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Vanves-Malakoff

Commune : Vanves

Département : 92

Datation : 1933-1935

Description synthétique : Gare manifeste du modernisme architectural (Jean Philippot, architecte)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La première station de Vanves est inaugurée en 1883, quarante-trois après la création de la ligne Paris-Versailles (rive droite). La construction d'une nouvelle gare par l'Administration des chemins de fer de l'Etat (dirigée depuis 1928 par Raoul Dautry) s'inscrit dans le plan d'extension de la région parisienne et dans le plan d'aménagement et d'embellissement de Vanves, établi en 1930. La ligne, électrifiée, doit également faire face à l'accroissement du trafic. Cette construction intervient au moment où les Compagnies commencent à faire davantage appel aux architectes modernes pour construire les nouvelles gares de banlieue telles que celles de Colombes, Bois-Colombes (1935) et Sèvres Rive-gauche (1940) dessinées par Urbain Cassan, ou celle de Bagneux, Meudon-Bellevue (1935) ou Versailles-Chantiers (1932) conçues par André Ventre.

Le nouvel équipement est construit par les établissements G. Vinant (Issy-les-Moulineaux), sur les plans de l'architecte Jean Philippot (1901-1988), à qui l'on doit également les gares de Meudon-Rive-Gauche (1935-1936), de Deauville-Trouville (1930-1931, inscrite MH en 2010) et de Creil (1955). Il est par ailleurs le beau-fils de Raoul Dautry, partisan de la modernisation du réseau et promoteur du modernisme architectural. À sa mise en service, en 1934, la gare de Vanves-Malakoff est présentée comme l'un des manifestes d'une nouvelle esthétique et figure parmi les modèles d'une architecture résolument moderne des gares. De type « pont-gare » – afin de supprimer un passage à niveau ayant causé plusieurs accidents mortels –, elle est réalisée selon un plan en « L » composée d'une aile sous les voies, et d'une autre, longeant le talus (haut de 5 mètres) côté Vanves. Sa structure est en béton armé. Les façades extérieures présentent des briques de Montchanin posées debout. Par les formes et matériaux utilisés, son esthétique moderne et fonctionnelle rappelle autant l'architecture civile que l'architecture industrielle de l'époque, empruntant au cubisme et défendant une nouvelle esthétique « Paquebot ». La gare a conservé son intégrité architecturale, à l'exception du comblement des baies vitrées donnant sous le pont, qui pourraient faire prochainement l'objet d'une restitution. Outre les structures et matériaux déjà cités, elle a conservé de nombreux éléments authentiques tels que le seuil de l'entrée principale, les sols carrelés et leurs motifs triangulaires noir et blanc à l'intérieur du hall, et les abris de quais en béton, portant le nom de la gare. Seules les briques vernissées des quais et le carrelage d'origine des murs intérieurs ont disparu.

DOSSIER EX055118 – GARE DE MEUDON-VAL-FLEURY

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Meudon-Val-Fleury

Commune : Meudon

Département : 92

Datation : 1901-1902

Description synthétique : style pittoresque relevant du « mimétisme local » (attribué à Charles Rabut, ingénieur)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Meudon-Val-Fleury a été construite de 1901 à 1902 sur ligne des Invalides à Versailles-Rive-Gauche, construite par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900. Elle est aujourd'hui desservie par la ligne C du RER.

Comme la gare de Chaville-Vélizy, elle appartient à une série vraisemblablement conçue par Charles Rabut (1852-1925), ingénieur responsable de la construction de la ligne. Située à flanc de tranchée profonde, elle est toutefois de taille beaucoup modeste que sa jumelle. Selon la formule classique, le pavillon central abrite le vestibule et une salle d'attente (chauffée à l'origine par un poêle). L'aile droite était occupée par la billetterie (côté rue) et la bagagerie (côté voies). L'aile gauche était occupée par la cage d'escalier conduisant à l'étage (côté rue) et par une salle d'attente réservée à la 1^{ère} classe (côté voie). L'étage et le comble permettaient, comme de coutume, de loger le chef de gare. L'édifice, en maçonnerie de meulière et briques, surmonté de toits à longs pans et demi-croupes soutenues par des aisseliers en bois, reprend le style pittoresque des maisons de villégiature du territoire qu'elle dessert. Relevant du « mimétisme local », la gare s'intègre à son environnement urbain et paysager. Une frise en céramique polychrome, décorées de rinceaux et de palmettes, souligne la limite entre les étages, et porte, sur les pignons Nord et Sud, le nom de la gare. Elle est attribuée à l'entreprise Hyppolite Boulenger (faïencerie de Choisy-le-Roi). La passerelle qui franchit la tranchée est attribuée à l'entreprise de construction métallique Kessler & Cie (Argenteuil). Du côté du bâtiment voyageurs, le soutènement est paré de pierres de taille, et de meulière sur le flanc opposé. Sur chaque quai est installé un abri métallique à toiture vitrée, appuyé sur le mur de soutènement.

Les façades extérieures ont été restaurées entre 2014 (pierres, briques, menuiseries) et 2017 (céramiques). L'espace laissé vacant au milieu de la frise par l'élimination de l'ancienne signalétique « Transilien » (1984) est occupé par de nouvelles céramiques permettant de restituer la continuité du décor. L'intérieur, en revanche, attend une restauration. L'intervention projetée en 2021 – sur l'espace intérieur comme sur l'appentis extérieur – permettra remédier aux modifications de 1984.

DOSSIER EX055114 – GARE DE SAINT-DENIS

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Saint-Denis

Commune : Saint-Denis

Département : 93

Datation : 1846 et 1897

Description synthétique : Exemple rare de « première gare » ayant survécu à l'accroissement du trafic et à la modernisation du réseau



Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions

INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Saint-Denis est située sur la ligne D du RER et sur la ligne H du Transilien, qui reprennent une partie du tracé de la ligne de Paris-Nord à Lille. Elle constitue également le point de départ de l'embranchement vers Dieppe. Construite en 1846 sur un standard de la Compagnie des chemins de fer du Nord, elle est avant tout conçue comme une gare de marchandises. Elle devient tout à fait atypique en 1897, avec un agrandissement important répondant à la forte croissance du trafic de voyageurs, et continue à évoluer tout au long du XXe siècle en conservant le bâtiment d'origine et son rôle de pôle d'intermodalité.

La gare de Saint Denis est un ensemble ferroviaire complexe dont l'emprise très importante en fait un élément majeur du tissu urbain et paysager, ainsi que de l'identité et du patrimoine culturel du quartier.

La gare construite en 1846 était un standard mais les adjonctions de Clément Ligny, architecte emblématique de la Compagnie du Nord, en font dès 1897 un modèle unique en Île-de-France. Malgré la disparition de nombreux éléments, c'est un exemple rare de « première gare » ayant survécu à l'accroissement du trafic et à la modernisation du réseau. Sa conservation permet de témoigner de plusieurs dynamiques : le développement économique, démographique et urbain de Saint-Denis d'une part, conférant rapidement à la gare un rôle de nœud marchand et industriel ; le développement du trafic de voyageurs, d'autre part, qui exige l'agrandissement d'une gare conçue à l'origine pour gérer des flux de marchandises, intégrant le souci du confort et de l'esthétique. De 1846 à nos jours, la gare a maintenu son schéma architectural initial, une continuité fonctionnelle et surtout sa spécificité d'intermodalité qui structure l'espace environnant : hier avec le canal, les transports hippomobiles et le tramway, aujourd'hui encore avec plusieurs tramways et lignes de bus. Le projet engagé pour 2023 maintient la gare dans ce rôle d'intermodalité et favorise l'organisation des circulations autour du parvis, même si elle perdra, à terme, son rôle historique de bâtiment voyageur.

DOSSIER EX055117 – GARE DE PANTIN

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Pantin

Commune : Pantin

Département : 93

Datation : 1892

Description synthétique : Modèle unique de gare néo-classique (attribué à l'architecte Henri Blondel)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare de Pantin est située sur la ligne E du RER qui reprend une partie du tracé de la ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville.

En excellent état de conservation, le bâtiment voyageur de 1892 constitue un modèle unique, bien que représentatif de l'architecture néoclassique développée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est dans la seconde moitié du XIXe siècle, dont il est un des derniers exemples en Ile-de-France avec la gare de Meaux. Il s'agirait de l'une des dernières réalisations de l'architecte Henri Blondel (1821-1897), élève d'Henri Labrousse, grande médaille de la Société des architectes français et membre de la Légion d'honneur à qui l'on doit notamment l'ancienne gare de Saint-Mandé, l'hôtel de la Société des dépôts à Opéra, le passage de l'Industrie, le magasin de la Belle-Jardinière, ainsi que la reconstruction et transformation de la Halle aux blés en Bourse du Commerce. La gare a conservé la plupart de ses éléments à valeur patrimoniale comme l'horloge intégrée au fronton central, les portes-fenêtres cintrées, la toiture en ardoise, les menuiseries, plafonds et sols d'origine, les hautes cheminées en briques et leurs ancrages de fer, les éléments sculptés des frontons et de l'entablement. On y trouve encore des éléments historiques devenus rares sur le réseau : verrière couvrant la cour entre le bâtiment voyageurs et l'annexe, passerelle métallique couverte (en fer puddlé riveté) et ses abris filants couvrant les quais et les escaliers d'accès.

Par ailleurs, l'histoire de la ville est profondément liée à la présence de grandes voies de communication telles que le canal et le chemin de fer. Si la construction de la première gare en 1864 inaugure le développement industriel de Pantin, celle de 1892 en marque la consécration car elle illustre l'importance acquise par la ville et la considération qui lui est désormais accordée.

DOSSIER EX055120 – GARE D'EPINAY-SUR-SEINE

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare d'Epina-sur-Seine

Commune : Epina-sur-Seine

Département : 93

Datation : 1907

Description synthétique : Gare la plus complexe et la mieux préservée de la ligne des Grésillons (Clément Ligny, architecte)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare d'Epina-sur-Seine est située sur la section de la ligne C du RER qui reprend la ligne historique des Grésillons (ou lignes de Docks) reliant Paris-Gare-du-Nord à Ermont-Eaubonne, construite par la Compagnie des chemins de fer du Nord. C'est également le point de raccordement avec la Grande Ceinture.

Elevée en 1907 sur les plans de l'architecte Clément Ligny (architecte en chef de la Compagnie à qui l'on doit de nombreuses gares emblématiques du réseau), elle constitue l'élément le plus complexe et le mieux préservé de l'ancienne ligne. Sur les six gares construites, deux ont disparu (Les Grésillons, Ermont-Eaubonne), deux autres mériteraient une restauration (Gennevilliers, Saint-Gratien), et l'ancienne gare de Saint-Ouen-sur-Seine bénéficie du label « Patrimoine d'intérêt régional » depuis mars 2019.

Le style pittoresque déployé par Clément Ligny relève d'une stratégie de mimétisme local : la gare d'Epina-sur-Seine traduit l'essor de la villégiature francilienne lié au développement des chemins de fer à la charnière des XIX^e et XX^e siècles. On remarque en particulier la complexité (rare pour une gare) des aisseliers en bois supportant les toitures, la richesse des décors céramiques en façade, le mariage soigné des matériaux traditionnels et industriels (meulière, brique et métal), ou la finesse de la passerelle en béton armé et de l'escalier d'accès aux quais de la tranchée ferroviaire. Le maintien de l'usage d'origine et l'adaptation du lieu aux contraintes du trafic contemporain n'ont pas compromis la conservation du patrimoine. Seuls les abris et l'horloge du quai ont disparu. À l'intérieur, la structure porteuse apparente conçue par les établissements Hauts-Marnais J. Roussel (Brousseval), supporte encore le plafond à caissons d'origine. L'ensemble, restauré par l'AREP en 2018-2019, affiche une qualité architecturale conforme à l'état initial.

La gare bénéficie enfin d'une véritable reconnaissance patrimoniale, marquée notamment par la présence d'une borne historique installée par la commune et la communauté d'agglomération Plaine Commune.

DOSSIER EX055096 – GARE D'AUVERS-SUR-OISE

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare d'Auvers-sur-Oise

Commune : Auvers-sur-Oise

Département : 95

Datation : 1846, 1903, 1988

Description synthétique : Bâtiment voyageurs de seconde classe de la Compagnie des chemins de fer du Nord (Clément Ligny, architecte)

Identité du propriétaire : SNCF Gares et Connexions



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La gare d'Auvers-sur-Oise, construite en 1903, est située sur la ligne de Pierrelaye à Creil, qui reprend une partie du tracé de la ligne historique de Paris à Lille inaugurée en 1846. Elle est aujourd'hui desservie par la ligne H du Transilien. Le bâtiment de voyageurs est de « seconde classe », un standard de la Compagnie des chemins de fer du Nord, réalisé par l'un de ses principaux architectes du début du XXe siècle, Clément Ligny, sur les bases de l'édifice de 1846 dont il conserve certains éléments. Il en présente toutefois une variante : le corps central est ici flanqué de deux ailes, à l'image des anciens bâtiments voyageurs d'Ermont-Eaubonne, de L'Isle-Adam-Parmain, Sant-Leu-d'Esserant Creil. Ce modèle n'existe plus qu'à Epluches, mais sous une forme moins aboutie. L'édifice a connu d'importantes modifications internes et externes, témoignant d'un flux croissant de voyageurs et de leurs nouveaux besoins.

La gare d'Auvers-sur-Oise (avec son décor, sa marquise et ses colonnes en fonte, l'abri de quai de 1856, et le dépôt de marchandises reconverti) présente un bon état de conservation. Le bâtiment de 1846, largement remanié en 1903 a perduré jusqu'à aujourd'hui et a été restauré en 2019 par l'AREP pour SNCF Gares & Connexions : restitution des balustrades en pierre (qui étaient remplacées par des parpaings), des modénatures et des corniches historiques, ainsi que de l'enseigne de la gare, en dalles de lave émaillée, technique traditionnelle du chemin de fer disparue dans la plupart des gares. L'abri de quai de 1846 situé sur le quai direction Creil a également été restauré (réouverture des baies et restitution des allèges en pierre sculptées). Le souterrain a été décoré en 2010 par le peintre François Laval. Enfin, la requalification de la place permet désormais de mettre en valeur le bâtiment voyageurs en tant que patrimoine local et ferroviaire. L'intérieur, en revanche, a été dénaturé au fil du temps mais offre un espace pour déployer une politique locale de mise en valeur du patrimoine.

DOSSIER EX054387 – ENSEMBLE ARCHITECTURAL SAINT-LEON, PARIS 15^{ème} arr.

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Eglise Saint-Léon et la Maison des Œuvres

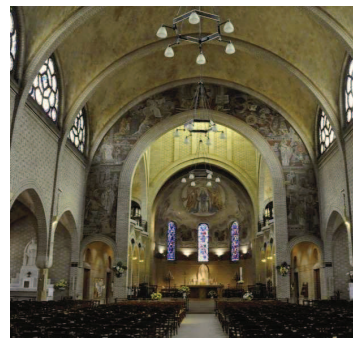
Commune : Paris 15e

Département : 75

Datation : XXe siècle

Description synthétique : Ensemble paroissial

Identité du propriétaire : Diocèse de Paris



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Dans ce quartier du XVe arrondissement, la population s'accroît fortement au début du XXe siècle, rendant nécessaire la construction d'un édifice religieux. L'architecte Émile Brunet (1872-1952), chargé des travaux, opte pour le style roman pour la façade et byzantin pour l'intérieur. La première pierre est posée en 1924, et l'église achevée en 1934. Construite après les lois de 1905, l'édifice est financé par le clergé et les fidèles

Recouverte de briques polychromes, Saint-Léon se révèle être l'une des églises les plus lumineuses et les plus harmonieuses de l'Île-de-France, où se sont exprimés des artistes de premier plan : chapelles ornées de statues d'Henri Bouchard, mosaïques d'Auguste Labouret, vitraux de Louis Barillet, bas-reliefs d'Henri Bouchard et Auguste Cornu, ferronneries de Raymond Subes.

Cette décoration d'inspiration Art déco, caractéristique des années 1930 et 1940, est absolument remarquable et constitue un des fleurons de cette période sur le territoire.

L'ensemble paroissial (église Saint-Léon et la Maison des Œuvres) est composé d'un presbytère et d'un théâtre de 700 places à l'origine (réduit aujourd'hui à une jauge de 495 personnes), d'une qualité tout aussi remarquable.

Situé à proximité du square Duplex, il est à l'origine d'une intense animation dans le quartier. Considéré comme un élément essentiel de patrimoine, son rayonnement va bien au-delà des cercles paroissiaux et diocésains. Ses espaces (théâtre, salles) sont mis à disposition de nombreuses productions de spectacle vivant, généralement amateur ; de concerts ; de conférences....

DOSSIER EX055449 – EGLISE SAINT-MAURICE, GRAVON

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Eglise paroissiale Saint-Maurice

Commune : Gravon

Département : 77

Datation : XIIe, XVIIIe et XIX^e siècles

Description synthétique : Patrimoine religieux

Identité du propriétaire : Commune de Gravon



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

L'église de Gravon, dédiée à Saint-Maurice, a conservé sa silhouette et ses dispositions d'origine qui datent du XIIe siècle, à l'exception du clocher et du porche d'entrée construits au XVIIIe et XIXe siècles. Sa longue et haute toiture à deux versants se profile au-dessus du bâti environnant. Le plan est des plus simples : une nef dont l'intrados de la voûte est revêtu de planches de bois, au-dessus de murs peints en blanc. La charpente à chevrons présente des fermes avec poinçons et entrails sculptés.

Le mobilier comprend notamment un retable du XVIIIe siècle orné de niches, moulures, colonnes et frontons, ainsi que deux tableaux, représentant l'un la Vierge et l'enfant, l'autre Saint-Yves (XVIIIe siècle), classé MH au titre objet en 1980.

L'ensemble est modeste mais harmonieux et cette église constitue un symbole fort du patrimoine pour la commune

DOSSIER EX055438 – MAISON D'ARTISTE JEAN-CLAUDE BRIALY - DOMAINE DE MONTHYON, MEAUX

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Domaine de Monthyon

Commune : Meaux

Département : 77

Datation : XVIIe XVIIIe siècles

Description synthétique : Maison de villégiature

Identité du propriétaire : Commune de Meaux



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Le domaine situé dans le centre-ville de Monthyon a été entretenu par Jean-Claude Brialy depuis la date de son achat jusqu'à sa mort. Il en a fait don à la ville de Meaux à son décès, en 2007. Le devoir moral de la ville de Meaux est de « maintenir l'état d'esprit qui anime les lieux notamment par la création d'une « Maison d'artiste ». Tel était le souhait de Jean-Claude Brialy.

La propriété offre au territoire nord seine-et-marnais à la fois un lieu d'évocation de l'artiste, un lieu de représentations artistiques, un lieu d'expositions et un lieu de tournage. Le mobilier réuni par Jean-Claude Brialy s'accorde avec l'architecture de la bâtisse. Cet ensemble est exemplaire, du goût éclectique des hommes de lettres et du spectacle de la société française des Trente Glorieuses.

Le domaine est constitué :

- d'une bâtisse de 500 mètres carrés des XVIIe et XVIIIe siècles, avec fronton, flanquée de deux tourelles et élevée sur une cave partielle voûtée
- de dépendances comprenant un petit théâtre et un bureau, d'une maison de gardien,
- d'un parc, à l'arrière du château, avec un jardin paysager à la française conçu autour de la perspective donnant vers l'endroit où Charles Péguy est mort au combat en septembre 1914, puis sur la gauche du domaine, d'un jardin potager avec des serres chauffées et un court de tennis grillagé en terre battue.
- L'ensemble du mobilier réuni par Jean-Claude Brialy réunit des meubles et des objets de décoration d'époque qui dialoguent avec des œuvres d'art du XXe siècle notamment des sculptures de Jean Marais et de Jean Cocteau

Dans un souci de cohérence, la labélisation porte sur l'ensemble du domaine à savoir, la bâtisse, l'ensemble mobilier et le jardin à l'exception de la piscine qui doit être détruite dans le cadre du projet de mise en valeur.

DOSSIER EX055445 - ECOLE FOCH GAMBETTA, RAMBOUILLET

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Ecole Foch Gambetta
Commune : Rambouillet
Département : 78
Datation : XIXe siècle
Description synthétique : Ecole communale troisième république
Identité du propriétaire : Commune de Rambouillet



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Le groupe scolaire Foch-Gambetta est un symbole de l'architecture publique de la Troisième République. Il est inauguré en 1896. Il est construit suivant les plans de l'architecte Charles Trubert. Il est composé de trois bâtiments : une école de filles, une école de garçons et l'école maternelle. Les bâtiments s'inscrivent dans l'ilot formé par les rues Gambetta, Debuc, Ferdinand Dreyfus et l'avenue du maréchal Foch. Il participe de l'urbanisme développé par la commune de Rambouillet à la fin du XIXème siècle pour répondre à l'insuffisance des locaux scolaires sur le territoire de la commune à cette époque.

Son architecture s'inscrit dans la tradition des Beaux-Arts et s'inspire des châteaux de l'Ancien Régime. Les façades extérieures de l'école de filles, rue Gambetta et de l'école de garçons, avenue du maréchal Foch, sont traitées de façon monumentale. Les deux écoles reprennent le même parti : un corps principal surmonté d'un clocheton encadré par deux pavillons. Trubert joue aussi avec la couleur des matériaux, tuiles grises en ardoises, briques rouges et beiges pour animer les façades.

Le groupe scolaire a été étudié en 1983 lors de l'inventaire topographique du canton de Rambouillet. Ce groupe scolaire mérite le label patrimoine d'intérêt régional à plusieurs titres. Il est emblématique de l'architecture publique de la Troisième République et participe de l'urbanisme monumental du centre de Rambouillet construit à la fin du XIXème à proximité de la gare.

DOSSIER EX055446 - EGLISE SAINT PIERRE ES LIEN, JUMEAUVILLE

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Eglise Saint Pierre Es Lien

Commune : Jumeauville

Département : 78

Datation : XIXe siècle

Description synthétique : Eglise



Identité du propriétaire : Commune de Jumeauville

INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La fondation de l'église Saint-Pierre-ès-lien remonte à l'époque carolingienne. Elle est bâtie en 800. Elle est incendiée durant les guerres de religions en 1585. L'église actuelle date de 1807. Cette église bâtie sur une forte pente domine le village de Jumeauville.

Certains éléments du mobilier remontent au XVI^e siècle. L'église abrite plusieurs objets classés au titre des monuments historiques :

- Le maître-autel et son retable du XVIII^eme, en bois, stuc et faux marbre peint, inscrit le 03/11/1982
- Un retable latéral en pierre, plâtre, stuc et bois avec une statue de la vierge à l'enfant en pierre, inscrit le 03/11/1982.
- Un retable latéral en pierre, plâtre, stuc et bois avec une statue de Sainte Catherine en calcaire ou en plâtre, inscrit le 03/11/1982.
-

L'église de Saint-Pierre-es-lien de Jumeauville est emblématique du patrimoine religieux rural des Yvelines. Son histoire porte la trace des destructions liées aux guerres de religion. Elle n'a pas été protégée au titre des monuments historiques car sa reconstruction est trop récente. Ce pastiche d'une architecture médiévale est néanmoins intéressant et fait déjà partie de l'histoire de l'architecture.

DOSSIER EX052908 – HAMEAU FOURNAISE, CHATOU

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Hameau Fournaise
Ile des impressionnistes
Commune : Chatou
Département : 78
Datation : XVIIIème-XIXe siècles
Description synthétique : Patrimoine rural. Ensemble composé de bâtiments et d'équipements culturels et touristiques
Identité du propriétaire : Commune de Chatou



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Site emblématique du mouvement impressionniste et du fauvisme, le Hameau Fournaise est le gardien d'un patrimoine riche et unique où se mêlent l'histoire de l'impressionnisme et l'émergence du canotage, tout deux incarnées par les paysages des bords de Seine, sujets de prédilection des peintres d'alors.

La présente demande vise à mettre en lumière le site dans son unité, le Hameau Fournaise constituant, avec ses deux maisons 18^{ème} et 19^{ème} (maison/restaurant Fournaise, Maison Levanneur) et la gare d'eau (bateaux ancien/atelier de restauration), un ensemble bâti témoin d'une page historique de la culture fluviale et picturale de la Région Île-de-France.

Dans les années 80, l'actuel Hameau Fournaise est une zone désaffectée de l'île de Chatou. Le restaurant Fournaise et la maison Levanneur sont à l'abandon depuis des décennies, les bâtiments sont très endommagés et les berges ont été rendues à leur état sauvage.

Sous l'impulsion des associations de défense du patrimoine, soutenus par les élus de la Commune de Chatou et grâce au soutien financier du Département des Yvelines, de la Région Île-de-France et de la DRAC Île-de-France, un projet de sauvegarde et de réhabilitation du Hameau Fournaise voit le jour. Entre 1990 et 2005, La Commune acquiert les bâtiments Fournaise et Levanneur et entreprend des travaux d'aménagement pour valoriser le patrimoine immatériel et matériel de l'île de Chatou, rebaptisée l'île des Impressionnistes. Depuis 1992, le musée de la Maison Fournaise présente des expositions autour des mouvements artistiques contemporains de l'époque Impressionniste. La Maison Levanneur accueille le Centre National Edition Art et Image depuis 1995 et à sa suite, depuis 2018, la Galerie d'art contemporain Bessières. Quant au bâtiment de la gare d'eau, il accueille désormais un restaurant aux étages et, au rez-de-l'eau, un espace d'exposition abritant les collections de bateaux anciens de la Ville de Chatou ainsi qu'un atelier de restauration de bateaux d'époque. Pour la région Île-de-France, le Hameau Fournaise est un pôle culturel et touristique qui s'inscrit dans le contrat « Destination Impressionnisme » conduit par les CRT de Paris-Île-de-France et de Normandie.

DOSSIER EX055475 – MAISON-ATELIER CAMILLE LAMBERT, JUVISY-SUR-ORGE

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Maison-atelier Camille Lambert

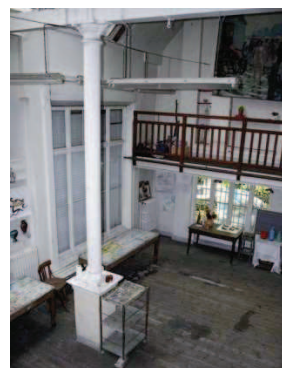
Commune : Juvisy-sur-Orge

Département : 91

Datation : Fin XIX^e siècle, début XX^e siècle

Description synthétique : Maison et atelier d'artiste

Identité du propriétaire : Commune de Juvisy



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Le peintre d'origine belge Camille Lambert s'installe à Juvisy-sur-Orge en 1919 et y achète une maison entourée d'un jardin, typique de l'habitat pavillonnaire local historiquement lié à l'arrivée du chemin de fer en 1841 puis à la construction d'une gare de triage dans les années 1880.

L'artiste y aménage une extension pour abriter son atelier. Largement éclairé par des verrières orientées nord-ouest, cet espace, d'une hauteur de plus de six mètres, surmonté d'une coursive, est représentatif de l'implantation d'ateliers logements observée à Paris à partir des années 1850, puis dans la région francilienne dans la seconde moitié du XIX^e siècle, certains artistes recherchant plus de calme et d'espace hors de la capitale. Camille Lambert y dispense des cours d'architecture, de dessin, de peinture et de gravure et souhaite développer un enseignement accessible à tous. Fortement inscrit dans la vie culturelle locale, il est notamment lié à l'astronome Camille Flammarion qui réside aussi à Juvisy-sur-Orge. Il meurt en 1964 après avoir fait don de sa maison-atelier à la commune à condition que celle-ci y installe une école municipale de dessin et de peinture.

Devenue l'École et l'Espace d'art contemporain Camille Lambert, cette école a accueilli des ateliers de pratiques amateurs et des expositions, mais les cours y ont pris fin à l'été 2012 et se poursuivent dans un bâtiment construit en 1976 sur la partie basse du jardin. Une partie des toiles léguées par Camille Lambert à la ville sont toujours conservées sur place et font l'objet d'un plan de sauvegarde et de restauration lancé en novembre 2020.

Reconnaître l'intérêt de cette maison-atelier offrirait un levier essentiel pour sa valorisation. L'objectif est de donner une troisième vie à ce bâtiment en le transformant en résidence artistique pluridisciplinaire, ouverte aux plasticiens, commissaires d'expositions, théoriciens, ainsi qu'à des compagnies de théâtre, danseurs, auteurs, musiciens.

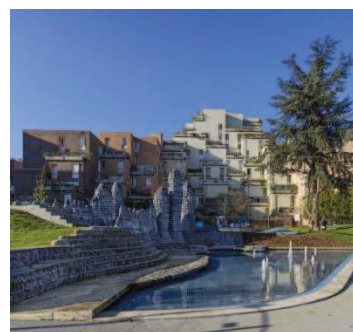
DOSSIER EX049674 – LE DEAMBULATOIRE DE GERARD SINGER, EVRY-COURCOURONNES

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : « Le Déambulateur », sculpture-promenade monumentale de Gérard Singer
Commune : Evry-Courcouronnes
Département : 91
Datation : 1976
Description synthétique : Art public
Identité du propriétaire : CA Grand Paris Sud



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Avec *La Dame du Lac* de Pierre Székely, labellisée "patrimoine d'intérêt régional" en 2019, *Le Déambulateur* de Gérard Singer est l'une des premières œuvres d'art public créées pour la ville nouvelle d'Evry et l'une des plus emblématiques de son territoire.

Livrée en 1976, il s'agit d'une sculpture-promenade monumentale, érigée sur la place des Miroirs, au cœur du quartier d'Evry I, un ensemble de logements sur dalle, en terrasses et en gradins, connu sous le nom des "Pyramides" et dû aux architectes Michel Andrault, Pierre Parat et Pierre Sirvin.

Située en bordure d'un grand bassin, elle se compose de stalagmites géantes de béton recouvert de résine bleue. Tels des pains de sucre, celles-ci forment une sorte de coulée de lave, qui descend vers le plan d'eau et vient s'y réfléchir - comme elle le faisait également, à l'origine, dans les immeubles de verre voisins. Cette œuvre singulière provoque un choc inattendu dans le paysage urbain. Se développant sur près de 3000 m², comme un spectaculaire relief géologique que les habitants peuvent traverser, elle constitue une invitation poétique à regarder la ville autrement. Grand passionné d'alpinisme, l'artiste Gérard Singer (1929-2007), travaillait ses sculptures « comme on escalade un mur », par superposition, à partir d'une surface plane, de strates successives prenant la configuration de concrétions rocheuses. C'est cette technique qu'il réutilisera pour la réalisation de son œuvre à ce jour la plus saluée, *le Canyon australe*, une imposante fontaine de béton commandée en 1988 par la Ville de Paris pour le parvis est du Palais Omnisports de Paris-Bercy. L'œuvre de Gérard Singer est aujourd'hui présentée dans les plus grandes collections d'art moderne et contemporain – et notamment au Centre Georges Pompidou, qui a racheté une partie de son fonds d'atelier.

Le Déambulateur est aujourd'hui intégré à un environnement profondément modifié (le bassin n'est plus en eau et la place des Miroirs a fait l'objet d'un vaste projet de requalification). Sa labellisation s'inscrit en parallèle de la candidature d'Evry au label Ville et Pays d'Art et d'Histoire.

DOSSIER EX055439 – ENSEMBLE BATI DE VILLEROY, MENNECY

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination Ensemble bâti de Villeroy

Commune : Mennechy

Département : 91

Datation : XVIIIe siècle

Description synthétique : Communs du château, fontaine, glacière, saut de loup, réservoir, abreuvoir

Identité du propriétaire : Commune de Mennechy



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Le parc de Villeroy, qui s'étend sur plus de 100 hectares, conserve des vestiges du château ducal, jadis réputé pour la beauté de ses intérieurs et de ses jardins, et détruit dans les années 1810. Les deux bâtiments de l'orangerie (ou communs), construits en 1772, servaient de logement à la domesticité ainsi que de remise pour les carrosses. Dans une des salles figure la copie (XIXe siècle) de la cheminée principale du château, attribuée au sculpteur Matthieu Jacquet (1545-1611), aujourd'hui au Louvre.

Entre ces bâtiments se trouve le buffet d'eau dit « La Fontaine aux Sirènes », construit en 1925 par Rodolphe Darblay, et orné d'une sculpture Renaissance représentant deux sirènes enlacées, autre œuvre de Matthieu Jacquet qui décorait probablement le grand canal du château. La création d'un système hydraulique en circuit fermé permet aujourd'hui la mise en eau de ce magnifique ouvrage.

Outre le grand abreuvoir, qui date vraisemblablement du XVIe siècle, existent encore la glacière, reconstruite au XVIIIe siècle et qui, profonde de 18 m, permettait le stockage en grande quantité des denrées périssables ; le réservoir dit de Villeroy, ouvrage du XVIIe siècle alimenté par un système d'aqueducs souterrains et dont les voûtes reposent sur neufs piliers maçonnés ; enfin le saut-de-loup, créée par la famille Darblay, qui fit l'acquisition du domaine en 1890, pour en magnifier l'entrée.

Ouvert à la promenade, le parc est aussi le cœur de la vie culturelle menneçoise puisque les orangeries 1 et 2 abritent le conservatoire municipal, la médiathèque, un espace culturel et des locaux associatifs. Elles ont fait l'objet d'une restauration attentive en 2019, de même que la fontaine et l'abreuvoir.

DOSSIER EX055453 – MONUMENTS AUX MORTS, LEVALLOIS

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Monument aux morts

Commune : Levallois-Perret

Département : 92

Datation : XXe siècle (1924)

Description synthétique : Monument aux morts, crypte, ossuaire

Identité du propriétaire : Commune de Levallois-Perret



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La décision d'édifier un monument aux morts dans le cimetière municipal est entérinée par le vote d'une délibération le 28 juillet 1922 par le Conseil municipal de Levallois. Un concours est alors lancé et a pour consigne : « *de créer un monument d'architecture sobre, ne comportant aucun attribut confessionnel ou de glorification guerrière et symbolisant l'horreur de la guerre et la prospérité des peuples dans un avenir de paix et de fraternité* ».

Le 14 mai 1923, le jury se réunit et désigne le projet du statuaire Charles Yrondi (ancien combattant) et de l'architecte Bertin. Il représente la France pleurant ses enfants accompagnés d'un soldat des colonies et d'un soldat de troupe. En dessous du soldat des colonies se trouve un fusillé. Plus bas, un autre combattant est à genoux, dans l'attitude du soldat prêt à lancer une grenade. Enfin, au premier plan, un ouvrier brise une épée, image symbolique du crime selon le sculpteur. L'ensemble est destiné à véhiculer un message de paix. Il est perçu comme antimilitariste lors de sa réalisation, suscitant des protestations vives de la part des associations d'anciens combattants.

Le monument aux morts surplombe une crypte de 300 places où reposent les corps des Levalloisiens morts pour la France : soldats de la guerre de 14-18, de 39-45 mais également de soldats ayant participé à la guerre de 1870-1871.

La crypte du monument a été entièrement rénovée dans les années 90. Le monument est très bien entretenu.

Le monument aux morts de Levallois-Perret est ainsi exceptionnel, en Île-de-France, par son caractère pacifiste, mais également parce qu'il regroupe la mémoire des trois conflits franco-allemands qui ont marqué la fin du XIX^{ème} siècle et le XX^{ème} siècle.

DOSSIER EX055107 – GARE DE NOGENT-BASTILLE, NOGENT-SUR-MARNE

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination : Gare de Nogent-Bastille
(désaffectée)

Commune : Nogent-sur-Marne

Département : 94

Datation : 1859

Description synthétique : Seule gare subsistant de la première ligne ferroviaire desservant la banlieue Est

Identité du propriétaire : Commune de Nogent-sur-Marne



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

La station de Nogent-sur-Marne – dite gare de Nogent-Bastille – a été construite en 1859 par la Compagnie des chemins de fer de l'Est sur la « ligne de la Bastille » reliant Paris-Bastille à La Varenne-Chennevières, première ligne ferroviaire desservant la banlieue Est de la capitale. C'est le temps des « trains de plaisirs » dominicaux, au succès croissant grâce à leur prix modique, desservant notamment les bords de Marne et leurs loisirs populaires dont la gare de Nogent-sur-Marne constitue la « porte d'entrée ». La ligne favorise de concert le développement urbain : la population de Nogent triple en vingt ans. Concurrencée, à partir de 1934, par le prolongement de la ligne 1 du Métro parisien jusqu'au château de Vincennes, la ligne de la Bastille, non électrifiée, est finalement limitée au trafic des marchandises au cours des années 1950, avant d'être fermée en 1969. La gare est aujourd'hui désaffectée.

Comme les sept autres bâtiments voyageurs de la ligne (entre Fontenay-sous-Bois et La Varenne), celui de Nogent est de « type C ». Il se compose d'un corps central à un étage carré, flanqué de deux ailes en rez-de-chaussée. Son architecture est soignée : « on a construit un délicieux chalet » écrit Emile Bourdelin dans le Monde illustré en 1859. Leur structure en bois, hourdée d'une alternance de briques et de pierres, est ornée de garde-corps en bois découpé. On parle de « mimétisme local », l'architecture de la station s'inspirant des premières résidences construites sur les bords de Marne et en lisière du Bois de Vincennes au milieu du XIX^e siècle.

La gare de Nogent-sur-Marne a perdu une partie de son aspect d'origine. Ses briques ont été recouvertes d'un enduit, ses décors ont été altérés, la passerelle métallique qui reliait la gare à l'autre côté des voies a disparu, de même que les marquises protégeant les quais des intempéries. Un bâtiment de brique a été ajouté à côté de la station initiale dans les premières années du XX^e siècle. Elle a pourtant conservé son plan initial. Les salles voûtées du massif de sous-bassement, empruntées par les voyageurs pour accéder ou quitter le quai, sont intactes. Le projet de reconversion en centre d'archives municipal, en cours d'élaboration, promet de restituer le parti d'origine.

DOSSIER EX055468 – PARC ET MAISON D’ANNE ET GERARD PHILIPPE, CERGY

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d’intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L’ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination Parc et maison d’Anne et Gérard Philippe

Commune : Cergy

Département : 95

Datation : XVIIIe siècle - 2^e moitié XIXe siècle

Description synthétique : Demeure et parc

Identité du propriétaire : Commune de Cergy



INTERET DU BIEN OU DE L’ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Le parc et la maison d’Anne et Gérard Philippe s’étendent sur la rive droite de l’Oise, à la rencontre entre le village, cœur historique de Cergy, et la ville nouvelle. Tout en étant proches du quartier Axe Majeur-Horloge, ils constituent un écrin de nature préservé, dans un environnement très densément urbanisé.

A l’origine, les terrains composant la propriété actuelle dépendaient du château de Vauréal et étaient, à la fin du XVIIIe siècle, dédiés à la culture potagère. Les terrasses arborées et certains murs entourant le parc constituent des vestiges de cette activité.

Au début de la seconde moitié du XIXe siècle, une demeure connue sous le nom du « Mesnil Gency » est bâtie le long de la rue du bac de Gency et un parc, parallèle au fleuve et axé autour d’une grande allée plantée de marronniers, est créé sur l’emplacement des anciens parterres de légumes. La maison, construite en brique et pierre de taille, se compose d’un corps central desservi par un escalier en fer à cheval, flanqué de deux pavillons en légère saillie - tous surmontés de toits à croupe percés de hautes lucarnes.

En 1954, Gérard Philippe, icône du théâtre et du cinéma français de l’après-guerre, et son épouse Anne, femme de lettres, acquièrent la maison, qu’ils transforment en supprimant l’escalier au profit de nouvelles ouvertures et en recouvrant les façades d’un enduit de ciment.

La sérénité des lieux, propice à la création, permet à Gérard de travailler à l’écriture du scénario de Till l’espiègle et à Anne de rédiger son récit de voyage Caravane d’Asie. Ils y accueillent aussi leurs amis artistes et écrivains : Georges Perros, René Clair, Jean Vilar, Agnès Varda...

Vendus à l’Etat en 1973, la maison et son parc deviennent la propriété de la commune de Cergy en 2000. La municipalité souhaite en faire un site culturel majeur pour son territoire (résidences d’artistes, jardin public, Maison d’Illustre). La réhabilitation du bâtiment étant nécessaire, ce projet a été sélectionné par la Fondation du Patrimoine dans le cadre du loto du patrimoine et la mission Bern.

DOSSIER EX055467 – FONTAINE-ABREUVOIR ET LAVE-SABOTS, BETHEMONT-LA-FORET

Dispositif : Candidature au label Patrimoine d'intérêt régional

Délibération Cadre : CR2017-84 du 06/07/2017

PRESENTATION DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE A LABELLISER

Dénomination Fontaine-abreuvoir et lave-sabots

Commune : Béthemont-la-Forêt

Département : 95

Datation : XIXe siècle

Description synthétique : Patrimoine rural

Identité du propriétaire : Commune de Béthemont-la-Forêt



INTERET DU BIEN OU DE L'ENSEMBLE AU REGARD DES CRITERES DEFINIS PAR LA DELIBERATION

Située à la lisière nord de la forêt de Montmorency, au sein du site classé de la vallée de Chauvry, la commune de Béthemont-la-Forêt possède un patrimoine vernaculaire caractéristique des communes rurales d'Île-de-France, dont deux éléments liés à l'hydraulique : une fontaine-abreuvoir ornée d'une tête de lion et surtout un lave-sabots, qui constitue l'un des derniers exemples franciliens de ce type d'aménagement. Ce pédiluve en hémicycle permettait aux paysans qui rentraient du travail aux champs de faire passer leurs chevaux dans ce bassin, tout en restant au sec sur le promontoire le surplombant.

Ces deux constructions datent de la première moitié du XIX^e siècle et sont en parfait état de conservation. Elles ne sont toutefois plus en eau depuis les travaux menés en 2019 sur le réseau de collecte des eaux usées, qui ont détourné la source qui les alimentait.

Il apparaît important de sauvegarder ce petit patrimoine vernaculaire, qui symbolise le charme et le passé rural de Béthemont-la-Forêt, dans une zone encore préservée de la pression foncière.