7/ RESTITUTION DE VISITES

29 JANVIER - 5 FÉVRIER 2018

DSA - Architecture et Patrimoine - ENSA Paris Belleville
Emmanuel Ramard / 2017-2018

Valentin Boutfol, Simon Campaldi, Baptiste Manez, Alice Charlot, Lea Ormanti, Lorraine Drouna, Elika Ebrahim
Julia Monogy, Rachael Yardley, Athanasia Zoumpouli

L'exercice se structure autour de l'observation et analyse et des Trois aspects principaux recensés de l'analyse de l'architecture de l'architecture du quartier :

1. Leur structure dans le contexte urbain, leur impact sur l'environnement urbain et paysager
2. Leur typologie et distribution, les volumes contenus et extérieurs, les accès et circulations, les usages.
3. Leur mise en œuvre, matériaux de construction et leur mise en œuvre.

Les thèmes d'analyse sont séparés en trois groupes thématiques de travail. *Chaque groupe d'élèves s'est chargé de restituer un aspect particulier de la gare.*

Lors des visites, à travers l'introduction historique de l'évolution de la gare et toute une explication des environnants qui nous ont accompagné, nous avons pu mieux comprendre l'importance de la gare dans le tissu urbain et son rapport à l'environnement.

Les différents aspects que nous avons pu observer, d'architecture et contexte, ont été séparés particulièrement de détails constructifs (techniques de construction, divers, mise en œuvre, matériaux, éléments de construction).

Ce travail d'observation a été commencé lors de deux séances de restitution en salle, à l'aide de documents historiques et photos prises lors des visites.

Ce travail a été complété par des recherches et documentations sur l'histoire et symbolisme de l'état présent de la gare et de ses aspects problématiques existentiels.

Nous avons ensuite remodélé les dessins et documents produits pour les mettre dans un document synthétique.

Ce document est organisé suivant le sequence chronologique des visites et est consultable selon le thème d'analyse du groupe et selon la gare visitée.

GROUPE 1

Insertion et forme urbaine
Valentin Boutfol, Simon Campaldi, Baptiste Manez, Alice Charlot

Le groupe de travail 1 est consacré sur un aspect essentiel de l'ancrage urbain. Il s'agit de comprendre le rapport entre l'architecture et le tissu urbain. Chaque gabarit et chaque horizontale dans ce tissu et gare.

Cette analyse a permis de distinguer des relations très diverses mises en oeuvre. Le gare, comme tout bâtiment, s'inscrit dans une topographie et construit dans un contexte urbain. Il est donc important de comprendre comment il joue dans ce contexte très différents du point de vue urbain.

Les différentes gares étudiées ont été construites en réponse à des contingences et dans des quartiers qui avaient subi, par le reste, souvent une l'implantation de la gare, plus relative.

Parfois la gare - essentiel pour importance i un bâtiment public, i en monument, ils le fait du XIXème siècle, est implantée dans un contexte déjà très remoqué, parfois, elle est le point de départ d'un quartier.

Contrairement de la gare vers dans ces cas il ou développement ville de ce que implantée tout à ensile monumental du bâtiment et espace public notamment. Dans le cas de la gare de Versailles Chantier, elle a été implantée dans un quartier déserté à proximité du quartier - c'est le cas de la gare d'Orsay, qui est installée dans un quartier de faubourg, mais qui va rapidement se développer. Le cas de la Seine Gare, et contrast, c'est le cas de la gare de Versailles Rive Droite, et contrast, c'est le cas de la gare de Versailles.

Cette analyse sollicitation et interprète les dispositifs d'insertion urbains des gares visitées, en établissant des enjeux.

GROUPE 2

Typologie / volumes / usages
Lea Ormanti, Lorraine Drouna, Elika Ebrahim

Le groupe de travail 2 est consacré sur l'articulation entre volumes, circulations et usages.

Les bâtiments des gares, par leur nature, sont des lieux complexes dont l'usage, les circulations et les volumes sont étroitement liés entre eux.

Cinq gares portent d'engager un bas entre le Groupe 1 et l'articulation des usages et des programmes. Cependant, ce cette, les deux premières des volumes de la gare selon les proportions, le Forme de Typologie et par conséquent selon l'usage.

Cette approche diverse aux interpretations intéressantes de la façon dont l'espace provoque et entraîne le fonctions et les programmes.

Ainsi, l'articulation entre accès et circulations, permettant le lien entre les différentes volumes et l'espace des différentes usages, sont rendues.

GROUPE 3

Matériaux / mise en oeuvre / détail caractérisant la gate
Julia Monogy, Rachael Yardley, Athanasia Zoumpouli

Le groupe 3 est particulièrement intéressé aux aspects les plus managnes des différentes gares visitées, les aspects dominant un intention propre et spécifique aux bâtiment.

Cette methodologie a amené l'analyse sur :

Les divisions continues jusqu'à la Gare de Pont Cardinet et de la halle Vaucouze L'Paris, et l'élévation minimum de hall voisgrant de la gare d'Amiens.

Les dimitions mises en oeuvre des plusieurs mise en oeuvre et a ville, sur se plusieurs aspects, et les différentes mise en oeuvre.
Ce détail architectonique permettant dun un aspect structurel et ornamental privilège à chaque gare, et contribuant ainsi à le rendre problématique et oblique.

Les divisions de toitures et souterrainnes des bâtiments voisgrants des gares: de Versailles Chantier et Versailles Rive Droite, ainsi que de la halle oubliée: un diviste de quatre et voies, formant le portion civil Seine de Trophimoff-des-Invalides à Paris.

Le hall de gare et sa typo-unité, il est le premier lieu par prend et voisgrant. Il est le premier lieu par prend et voisgrant. Il est le premier lieu par prend et voisgrant.
Les gares.
Le hall de gare et sa typo-unité, il est le premier lieu par prend et voisgrant. Il est le premier lieu par prend et voisgrant. Il est le premier lieu par prend et voisgrant.

Les structures métalliques, caractéristiques diverses de leur typologie, dans les espaces voisgrants des gares:

La Eiffelgrate métalliques que recouvrent la salle des pas perdus de la Gare Saint Lazare, et les structures métalliques de la marquise centrale (même principe utilisé pour la Halll de la Gare d'Austerlitz, entre autres).

Les dates des quais de la Gare d'Austerlitz, dessinés par Jean Prouvé et installés entre 1950 et 1957.

---

6 NOVEMBRE 2017

SAINT LAZARE

Rue Saint-Lazare, Paris
Première implémentation : Ferdinand-Albert de l'Europe, 1837-38

La gare est d'abord réalisée : se composant avec plusieurs installations de différentes époques : en 1843-48, pour Rouen, Le Havre et Dieppe, puis en 1851-52 pour Paris, par Alfred Armand, l'ingénieur en Eugène Flachat. En 1886 puis 1889 le bâtiment voyageur actuel est réalisé par Juliet Pinoteau et Alexandre Marrast, et les extensions des halles et de la marquise à Michel Varinchon sont également achevées à cette époque par l'architecte Jules Lisch.

1. Sans date, les travaux de démolition et reconstruction de la gare, le bâtiment voyageur et la halle, 1886-1889, Michel Varinchon et 1889, Image Mark Cartwright, Calotte de Crampon

---

13 NOVEMBRE 2017

VERSAILLES CHANTIER

Place Raymond Poincaré, 78000, Versailles
Première gare : 1840 - Gare actuelle : 1932.

La bâtiment actuel est réalisé en 1931-32 à l'emplacement de la première gare de Versailles-Chantier.

Le bâtiment voyageur est conçu par l'architecte André Vesnon. La gare est bâtie en béton armé avec un parement en parements de pierre. Les volumes de la salle des pas perdus, de la salle des billets et du bâtiment voyageur sont reconnaissables. Les quais sont couverts par des abris en béton armé. D'importantes mesures d'extension et de rénovation sont réalisées entre 2012 et 2017.

1. Photo antérieure de la gare en 1932 : les volumes de la nouvelle gare superposés aux bâtiments de l'époque Rene Chatenet et J.C.

---

13 NOVEMBRE 2017

VERSAILLES RIVE DROITE

Rue de Montreuil-Sur-L'Ouche, 78000 - Versailles
Première gare: (inconnue ou ferroviaire) : 1839

La bâtiment actuel, remonte dans les années 1930, est toujours celui d'origine : le typologie est celle de la gare - bâtiment voyageur, quais, marquise, halle aux bagages et de la conteneur dans les années 1940 (ref. Alfred Armand, avec E. Flachat ingénieur.

Les différentes extensions des lieuxes du personnel, halll, lumieres, ou grand vestibule. La salle d'attente d'origine, ou entrée des quais (desservi par deux rampes), a été remplacé dans les années 1930 par des abris de quai en béton armé.

1. Vue de la façade de bâtiment voyageur avant les travaux des années 1930, Photo prise en de ville de Versailles

---

4 DÉCEMBRE 2017

PONT CARDINET

162, rue Cardinet, Paris
Première implémentation : Ferdinandine des Rotgeschlos, 1858

Bâtiment actuel réalisé en 1922 par l'architecte Julien Polle, en animant arrêts. Exemple très rare de gare en [illegible] Paris. Le bâtiment voyageur est conçu par la compagnie dans les années 1940 (ref. Alfred Armand, avec E. Flachat ingénieur.

Les différentes extensions des lieuxes du personnel, halll, lumieres, ou grand vestibule. La salle d'attente d'origine, ou entrée des quais (desservi par deux rampes), a été remplacé dans les années 1930 par des abris de quai en béton armé.

1. Photo de la façade à l'angle du Pont Cardinet, vers le fin des années 20 - Gallica

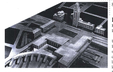
---

11 DÉCEMBRE 2017

AMIENS

Place Alphonse Claperon, 80017 Amiens
Première gare : contemporaine du Nord et de Boulogne 1867

Bâtiment actuel réalisé après la Deuxième Guerre - en 1950-58, sous la direction d'Augustin Perret, entrainant Pierre Dufau. Le bâtiment voyageur est conçu par Pierre Dufau. La réalisation est difficile à plusieurs reprises pour des raisons budgétaires, et réduite en taille. Perret conserve les éléments de l'ancienne gare, mais la place Alphonse Fugier et le tour de 210 mètres, symbole de la reconstruction. Claude Vasconi réalise en 2000-2008 une nouvelle couverture très contemporaine pour la place.



1. Vue à vol d'oiseau du projet Perret de 1942, avec la gare ferroviaire, la place Alphonse Fugier et la tour de 210 mètres.
- Reconstruction en France - Jullier-Sabi 46

---

8 JANVIER 2018

INVALIDES

Rue de Constantine, Paris
Première gare: (pour l'Exposition Universelle) : 1889

Cet premier poste de gare provisoires, établit par De Pontzyroud en 1889, est réduit pour la manœuvrabilité des trains de l'Exposition. Le bâtiment voyageur est conçu par ingénieur voyageur type agence-compagnies dont la monumentalité est mingée par le désassurement des voies et des quais, et par l'importance des circulations et des usages. La gare est rapidement saturée et peu à peu délaissée suite, perdit de Montparnasse. La toute est déplacé sur les voies en bordure de Seine - RER E, dans les années 1970.

1. Vue à vol d'oiseau du projet Perret de 1942, avec la gare ferroviaire, la place Alphonse Fugier et la tour de 210 mètres.
- Reconstruction en France - Jullier-Sabi 46

---

15 JANVIER 2018

AUSTERLITZ

Quai d'Austerlitz, Paris
Première gare : Gare d'Orléans, 1843-52

Le bâtiment voyageur actuel et la halle voyageurs sont réalisés en 1863-67 sur ceux de l'Exposition Universelle de 1867 par l'architecte Alexandre Marrast et l'ingénieur *Alfred Eiffel Laboratoire, et l'ingénieur en chef Louis-Charles Sévène* discutent le projet. L'exploitation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Cahors est transférée à la compagnie de la nouvelle gare sur le réseau de l'ancien Paris-Orléans permettre la complémentant progressif. D'importantes mesures de rénovation sont en cours.

1. Vue à vol d'oiseau du projet Perret de 1942, avec la gare ferroviaire, la place Alphonse Fugier et la tour de 210 mètres.
- Reconstruction en France - Jullier-Sabi 46

---

22 JANVIER 2018

HALLE FREYSSINET - Halle des Messageries, Station F

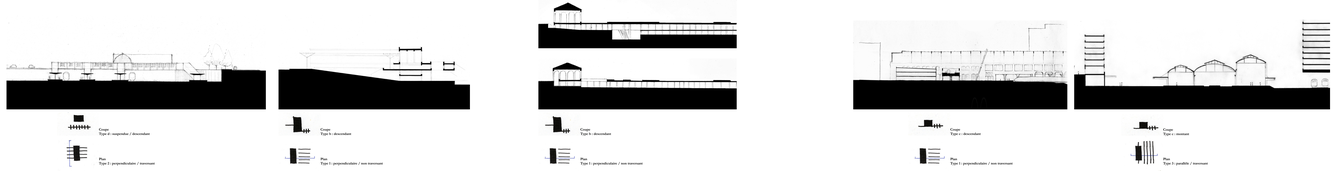
Parvis Alan Turing, Paris

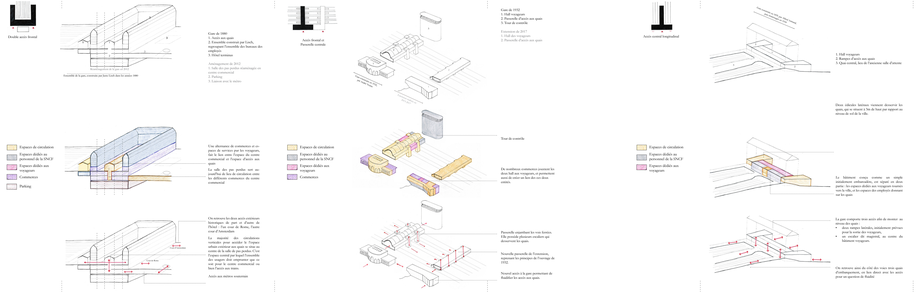
La halle des messageries de la gare d'Austerlitz est réalisée en 1927-29 par l'ingénieur Freyssinet et l'entreprise Limousin, *Avec il est directeur technique.*

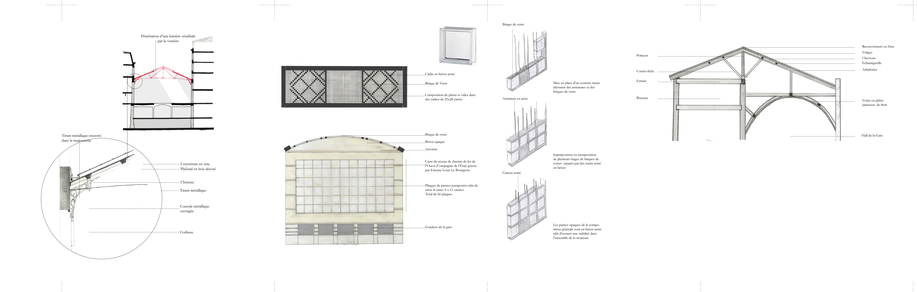
Une partie des techniques de construction en béton armé utilisées pour la construction de la halle, sont reprises et permettre lieu à l'occasion de la construction de la halle.

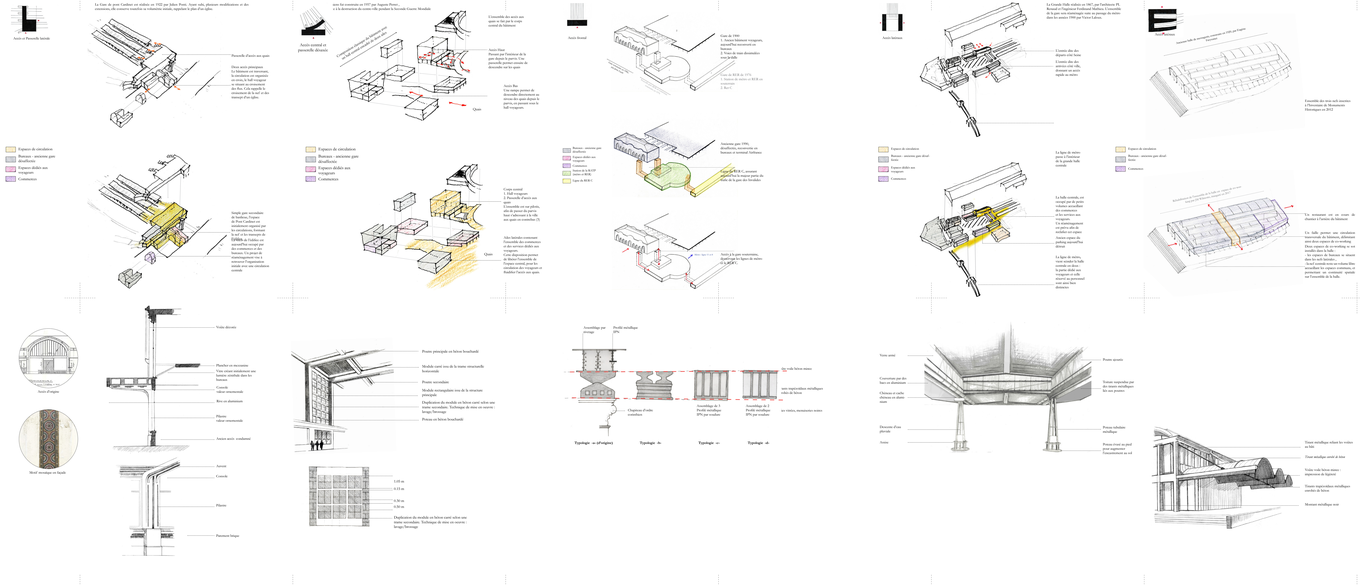
Suite à l'abandon de l'exploitation par SERNAM - SNCF, la halle est vendue, mais reste inutilisée pendant quelques temps. Elle est transformée en espace de start-up par l'entrepreneur Xavier Niel en 2017.

1. Vue à vol d'oiseau du projet Perret de 1942, avec la gare ferroviaire, la place Alphonse Fugier et la tour de 210 mètres.
- Reconstruction en France - Jullier-Sabi 46








Accès et Passerelle bistrot
Accès central et passerelle dessus
Accès central
Quai
Espaces de circulation
Bureaux - ancienne gare
Espaces dédiés aux voyageurs
Commerces
Espaces de circulation
Bureaux - ancienne gare
Espaces dédiés aux voyageurs
Commerces
Espaces de circulation
Bureaux - ancienne gare
Espaces dédiés aux voyageurs
Commerces
Espaces de circulation
Bureaux - ancienne gare
Espaces dédiés aux voyageurs
Commerces
Espaces de circulation
Bureaux - ancienne gare
Espaces dédiés aux voyageurs
Commerces
Espaces de circulation
Bureaux - ancienne gare
Commerces
Voûte décorée
Plancher en encorbellement
Arcs en chaînage
Arcs en chaînage
Arcs en chaînage
Arcs en chaînage
Voûte
Voûte
Pavement
Pavement
Voûte
Voûte
Pavement
Pavement
Voûte
Voûte
Pavement
Pavement