

## **NEXITY PROPERTY MANAGEMENT**

**Au nom et pour le compte de SNCF RESEAU**



**Gare d'Avron de la Petite Ceinture  
4, rue Gambon, Paris XX**

**Diagnostic technique structure**

**9 avril 2022**

\*  
\* \*

## SOMMAIRE

- 1. PRÉSENTATION DU DOSSIER**
  - 1.1. Présentation du bâtiment
  - 1.2. Historique du site
  
- 2. CONSTAT ET ANALYSE DU BÂTI**
  - 2.1. Vue d'ensemble
  - 2.2. Nota sur les surfaces
  - 2.3. Bâtiment B 02
  - 2.4. Bâtiment B 01
  - 2.5. Bâtiment B 03
  - 2.6. Bâtiment B 04
  - 2.7. Bâtiment B 05
  - 2.8. Bâtiments B 07 et B 08
  - 2.9. Autres remarques (hors mission)

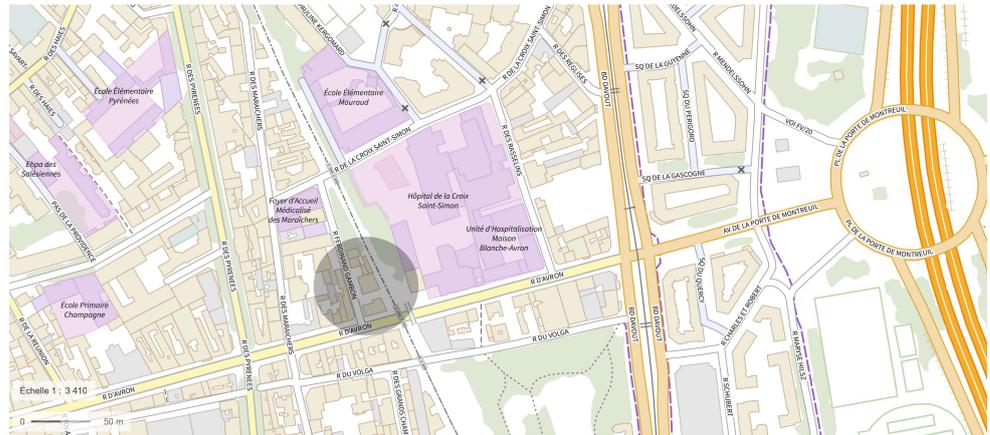
*Crédit photos anciennes : Association pour la Sauvegarde de la Petite Ceinture de Paris et de son Réseau Ferré (ASPCRF)*

\*

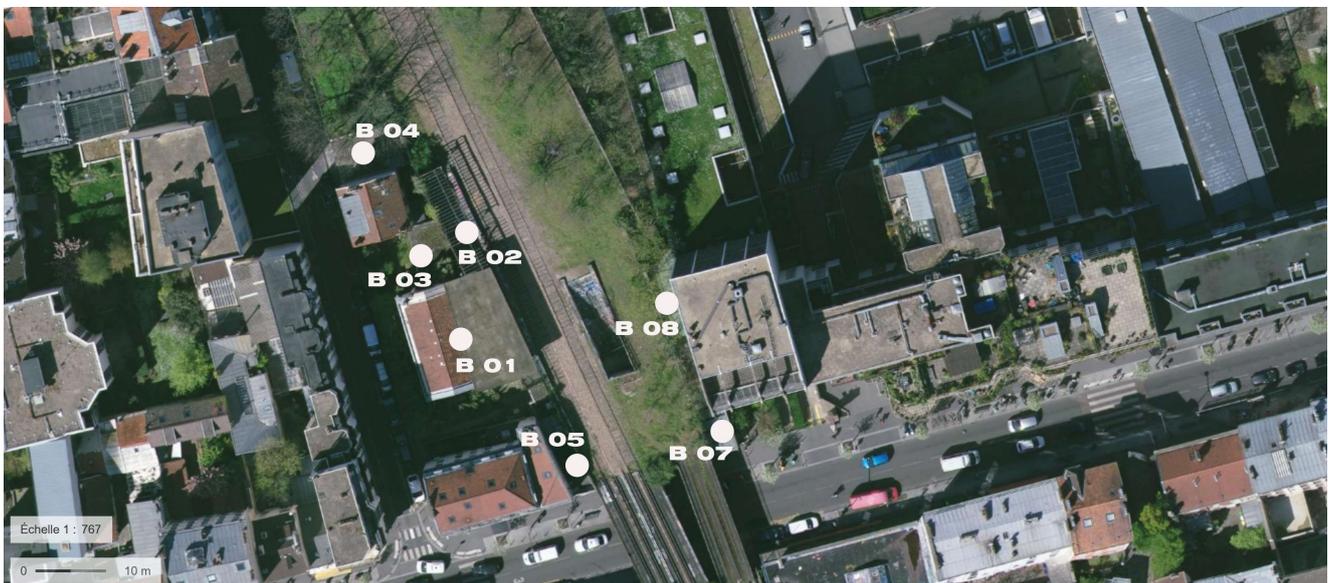
## 1. PRÉSENTATION DU DOSSIER

### 1.1. Présentation du bâtiment

Les bâtiments objets de ce diagnostic sont situées à l'angle de la rue Gambon et de la rue d'Avron dans le 20<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

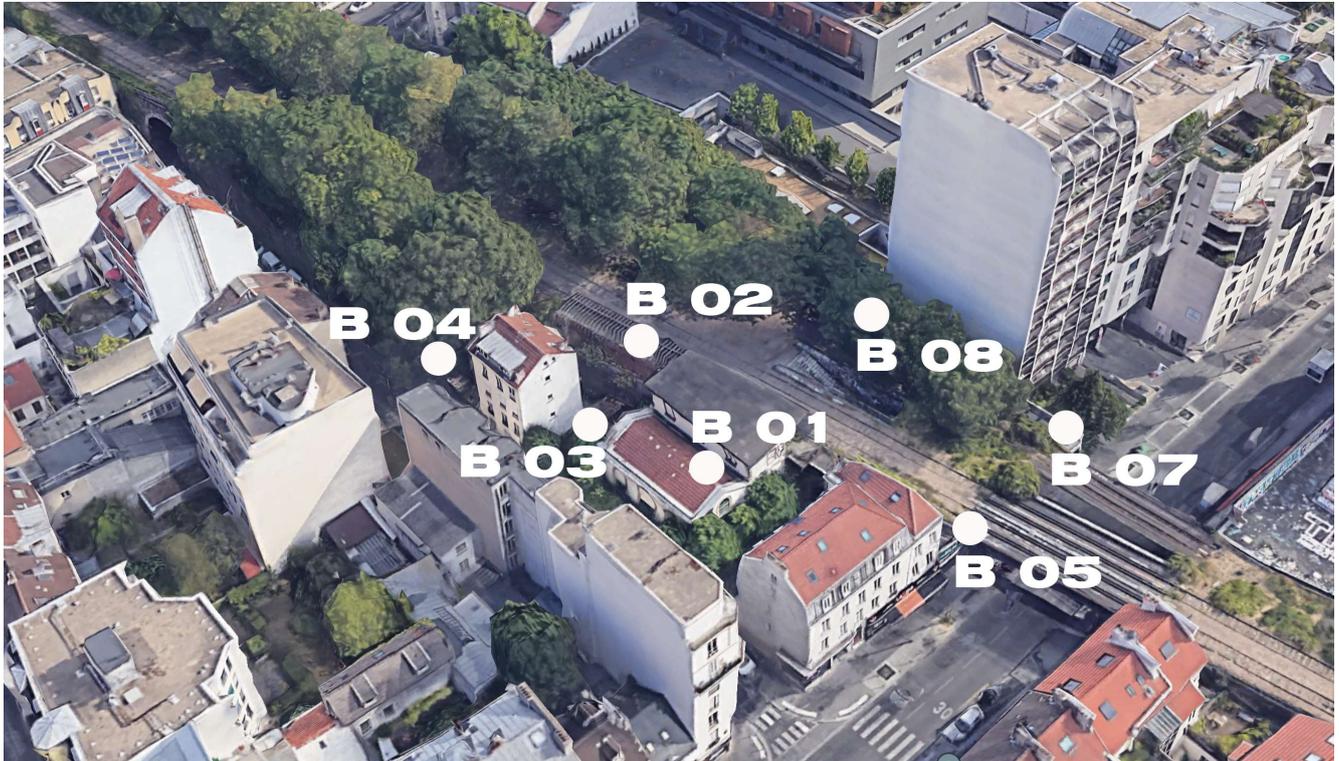


Il s'agit de l'ancienne gare d'Avron de la ligne de la Petite Ceinture et d'autres constructions aménagées au fil du temps dans les espaces interstitiels.



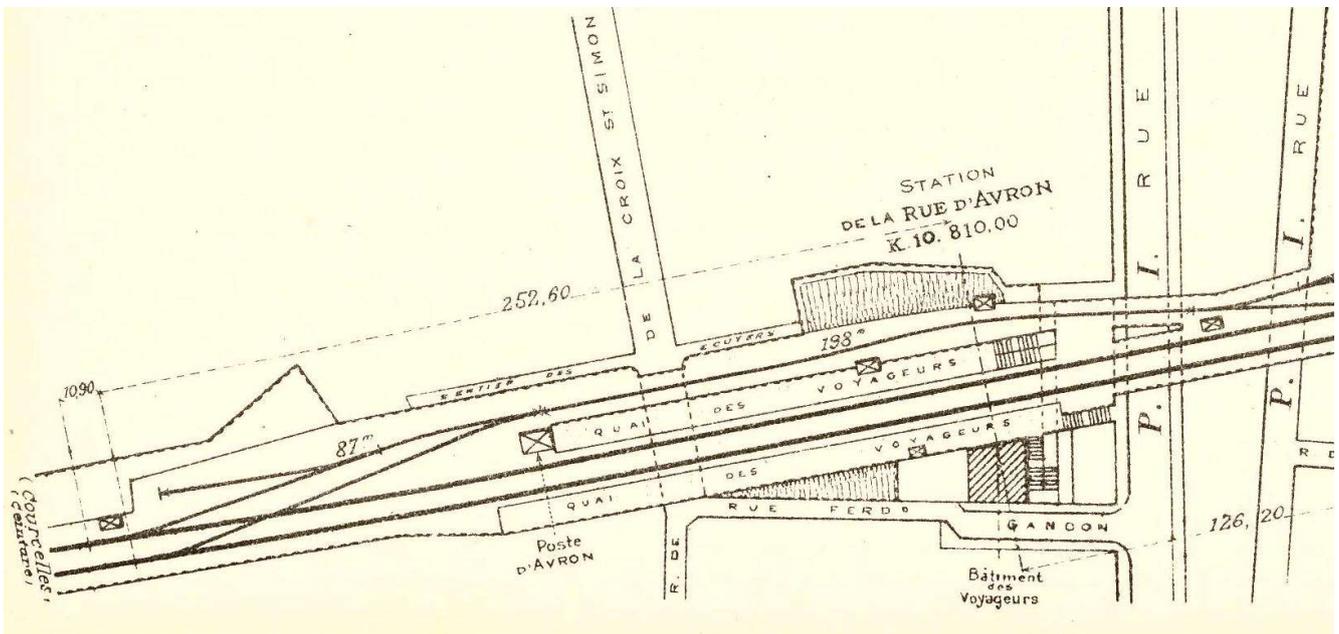
Il y a sur ce terrain sept constructions :

- B 01 : Bâtiment Voyageurs de l'ancienne gare, accessible au 4, rue Gambon,
- B 02 : Bâtiment du quai voyageur intérieur avec un auvent,
- B 03 : Garage accolé à l'ancienne gare,
- B 04 : Garage aménagé dans une dent creuse avec un immeuble mitoyen,
- B 05 : Construction aménagée dans le passage d'accès au quai intérieur,
- B 07 : Construction aménagée dans le passage d'accès au quai central,
- B 08 : Construction aménagée dans le passage vers le talus de la voie ferrée.



L'ancienne gare se trouve au Nord de la rue d'Avron, après le pont ferré métallique franchissant cette rue.

Elle comprend trois voies ferrées, les deux voies de la Petite Ceinture côté intérieur, et une voie de manœuvre et de desserte de la gare de marchandise de Charonne-Marchandise du côté extérieur. Ces voies sont accessibles par deux quais, un quai intérieur et un quai central, reliés entre eux par un passage souterrain.



## 1.2. Historique du site

La gare d'Avron de la ligne de la Ceinture (appelée aujourd'hui Petite Ceinture) a été inaugurée le 15 mai 1895.

Elle a été construite dans le cadre de l'opération de suppression des passages à niveau commencée en 1888. Pour cela, il a été construit des voies surélevées par un talus ou un viaduc, en parallèle de la voie existante, et des ponts métalliques pour le franchissement des rues comme la rue d'Avron.



1889 : Construction du talus parallèle à la voie ferrée initiale





*Construction du pont au-dessus de la rue d'Avron*

\*

## **2. CONSTAT ET ANALYSE DU BÂTI**

Les constats ont été réalisés à partir des visites des 23 février et 3 mars 2022.

### **2.1. Vue d'ensemble**

La construction principale de cet ensemble est le Bâtiment Voyageurs (B 01). Il a été construit contre le talus de la voie ferrée, côté intérieur, avec un accès par la rue Gambon.

Le Bâtiment Voyageurs comporte un étage partiel construit à cheval sur le quai intérieur, et en lien avec l'auvent du quai (B 02).

Un garage a été construit contre la façade Nord du Bâtiment Voyageurs et le mur de soutènement du quai (B 03).

La parcelle SNCF contourne un immeuble d'habitation qui n'a pas été démoli lors de la construction de la voie ferrée, créant une dent creuse avec le mur de soutènement intérieur du talus. Cet espace à été comblé avec une toiture posées sur les murs mitoyens et une façade légère sur rue, formant ainsi un garage utilisé aujourd'hui comme espace de stockage (B 04).

Les accès aux quais se faisaient par la Cour des Départs située entre l'immeuble posé à l'angle de la rue d'Avron et la rue Gambon et le Bâtiment Voyageurs. Cette cour donnait accès au Bâtiment Voyageurs et au tunnel qui communique avec la Cour des Arrivées. L'espace libre entre l'immeuble de l'angle et le mur de soutènement de la voie ferrée comportait un escalier qui permettait la sortie du quai directement sur la rue d'Avron sans passer par le Bâtiment Voyageurs. Cet espace a été comblé par une couverture et des parois légères (B 05).

L'accès au quai central se faisait par la Cour des Arrivées située entre le mur de soutènement de la voie ferrée et l'immeuble sis au 119, rue d'Avron. Un passage permettait un accès direct depuis la rue d'Avron. Cet espace a été comblé avec une toiture et des façades légères (B 05).

Le fond de la Cour des Arrivées offrait un passage vers le talus de la voie ferrée. Cet espace a aussi été comblé par une construction légère (B 08).

### **2.2. Nota les surfaces**

Les surfaces sont données à titre indicatif, elle sont estimées et ne sont pas contractuelles. Elle devront être certifiées par un géomètre expert.

\*

### 2.3. Bâtiment B 02

Ce lot comprends l'étage du Bâtiment Voyageur, à cheval sur le rez-de-chaussée de celui-ci et le quai, ainsi que l'auvent du quai.

Le bâtiment ayant été condamné pour éviter les squatters, le géomètre ne l'a pas relevé. Sa surface peut être estimée à environ 85 m<sup>2</sup>. La surface de quai couverte par l'auvent est d'environ 40 m<sup>2</sup>.



#### Constats

Le mur de façade sur quai du bâtiment présente une importante fissure.

La toiture est à deux pans brisés vers la rue. Le premier pans couvre le bâtiment sur quai et fait partie en fait de l'auvent du quai, la partie du bâtiment en dessous étant un remplissage, le second pan couvre le R+1 du Bâtiment Voyageurs. La couverture est en tuile. Elle pourrait aussi être en zinc.

La couverture de l'auvent ouvert a complètement disparue et la charpente est en très mauvais état (elle a servi de bois de chauffage pour des SDF).

La structure en fer est très belle, en bon état malgré une corrosion superficielle.



L'intérieur du bâtiment sur quoi n'a pas pu être visité. Nous partons du principe qu'il s'agit d'une boîte vide où tout est à faire, notamment les équipements d'électricité, de plomberie et de sécurité incendie.

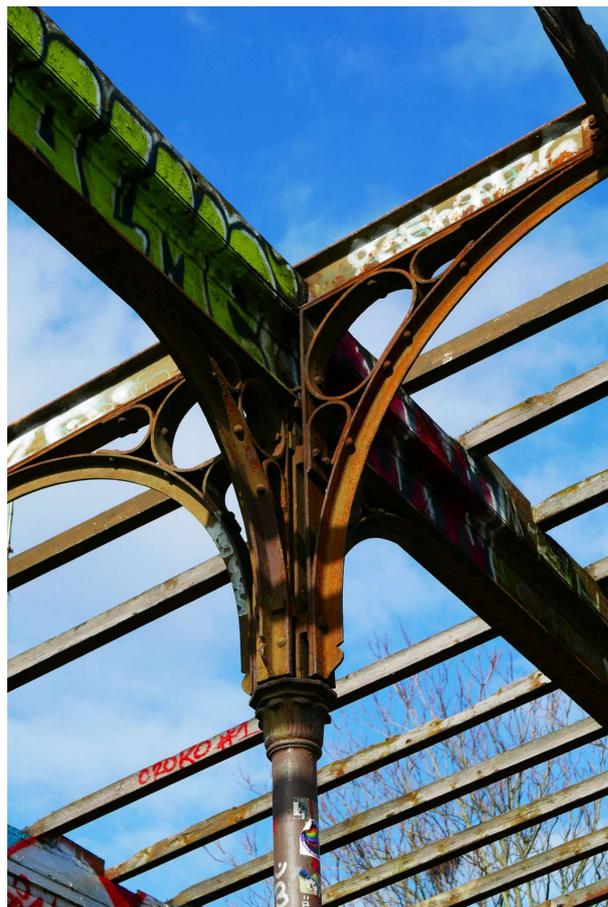
#### Analyse et préconisations

Le mur fissuré n'est pas porteur, il ferme l'auvent qui est indépendant. Cette fissure peut être facilement réparée. Il peut aussi être envisagé de remplacer ce mur par une baie vitrée par exemple.

La couverture doit être remplacée en totalité. Pour respecter l'esthétique historique, elle pourrait être en zinc pour le pan supérieur couvrant le quai et en tuiles mécaniques pour le pan couvrant le Bâtiment Voyageurs.

La charpente de l'auvent doit être aussi entièrement refaite.

La structure de l'auvent devrait être traitée contre la corrosion.



\*

#### 2.4. Bâtiment B 01

Ce lot concerne le rez-de-chaussée et les caves du Bâtiment Voyageurs.

Le bâtiment comporte deux parties, un rectangle d'environ 98 m<sup>2</sup> côté rue Gambon et un trapèze d'environ 46 m<sup>2</sup> accolé au viaduc et supportant l'étage sur le quai traité au chapitre précédent. Ce bâtiment offre une très grande hauteur sous plafond et une surface d'environ 144 m<sup>2</sup>.



*Façades Sud et Ouest, avec les deux volumes du RdC et le bâtiment sur quai en R+1*



*Façades Nord et Ouest, avec le bâtiment sur quai en R+1 et le mur arrière de l'avent*

### Constats

Le bâtiment comporte une structure métallique avec un habillage en briques et des éléments de modénatures en pierres (châinages, encadrement des baies, etc...). Dans l'ensemble la structure ne présente pas de défaut important apparent. Il y a à l'intérieur quelques fissures.

La toiture est à deux pentes avec un faitage central dans l'axe du volume en rectangle, avec un chéneau sûrement en plomb de chaque côté pour récupérer les eaux pluviales. La couverture est en tuiles mécaniques et zinc sur une charpente en fer (fermes et pannes) et bois (chevrons et habillage sous-face).

Le plafond présente de nombreuses traces de fuites. La charpente en fer est en bon état malgré de la corrosion superficielle, le bois est abîmé par les infiltrations d'eau.

Les caves sont en voûtes de briques sur poutrelles métalliques. Les caves sont saines.

L'intérieur a été cloisonné, avec en particulier un mur d'environ 2,50 m de haut qui coupe en deux la grande pièce dans l'axe de la fenêtre.

Une partie des grandes baies a été fermée pour y installer des fenêtres de plus petites dimensions.





*Ferme et pannes en fer*



*Fissure intérieure*

Les grandes baies vitrées sont en simple vitrage, le bâtiment n'est pas isolé.

Les équipements techniques sont soit obsolètes, soit sous-dimensionnés. La chaudière à gaz n'est pas assez puissante pour chauffer un volume aussi important, les installations électriques et sanitaires sont anciennes et le bâtiment ne comporte pas d'équipement de sécurité incendie.

#### Analyse et préconisations

Les travaux à prévoir, hors aménagement de l'équipement, seront au minimum :

- le remplacement de la couverture et des bois de charpente,
- le traitement anticorrosion de la charpente en fer,
- le traitement des fissures intérieures,
- la démolition du mur coupant en deux la grande salle,
- le remplacement des menuiseries extérieures,
- la mise en place d'une isolation thermique,
- le remplacement des équipements techniques (électricité et plomberie),
- l'installation d'un système de sécurité incendie en rapport avec l'équipement projeté.

\*

## 2.5. Bâtiment B 03

Cette construction est un garage de construction tardive attaché au Bâtiment Voyageurs de l'ancienne gare. Il permet le stationnement de deux véhicules dans une surface d'environ 33 m<sup>2</sup>.

### Constats

La structure en maçonnerie ne présente pas de défaut apparent.

La couverture est en bacs ondulés en fibrociment contenant probablement de l'amiante. Elle est fuyarde et fragilisée. Il n'est plus possible de monter dessus pour la nettoyer sans risquer de la percer. La gouttière est aussi abîmée.



Vue intérieure - Plafond bâché à cause des fuites d'eau

### Analyse et préconisations

Ce bâtiment est tout à fait viable sous réserve de remplacer sa toiture.

Pour conserver un usage de garage, il faut prévoir le désamiantage des bacs ondulés et leur remplacement par des bacs similaires sans amiante, ainsi que la réfection de la gouttière.

Pour réhabiliter cette construction en local d'activité type atelier d'artiste ou un équipement recevant du public, il faudrait prévoir des travaux supplémentaires pour isoler et aménager le bâtiment, remplacer les menuiseries et installer de l'électricité aux normes et les équipements de sécurité incendie adéquats.

\*

## 2.6. Bâtiment B 04

Cette construction a été édifée dans l'espace libre entre l'immeuble du 8, rue Gambon et le mur de soutènement du talus de la voie ferrée, offrant ainsi environ 55 m<sup>2</sup> de surface close et couverte.

### Constats

La dent creuse a été fermée devant avec du bac acier et un rideau roulant, et en toiture avec du bac acier et des panneaux de plexiglass posés sur des pannes en bois fixées sur le pignon de l'immeuble mitoyen et sur le mur de soutènement du talus de la voie ferrée.

Les solins sont très abîmés et il n'y a pas de gouttière.

La couverture est fuyarde (le plafond est bâché) et ne peut pas être nettoyé car étant fragilisée il y a un risque de la briser si on circule dessus.



### Analyse et préconisations

Cette construction n'est pas viable. Elle n'a pas de structure propre, elle repose entièrement sur les constructions voisines.

Cette construction devrait être démolie. Le terrain ainsi libérerait une emprise au sol d'environ 55 m<sup>2</sup> permettant la construction d'un bâtiment en R+3 d'environ 150 m<sup>2</sup> de surface plancher, sous réserve des règles du PLU et des servitudes ferroviaires dites type T1.



*Plafond bâché pour récolter les infiltrations d'eau*



*Dessus de la couverture couvert de feuilles et de branches*

\*

## 2.7. Bâtiment B 05

Cette construction a été édifée dans l'espace libre entre l'immeuble du 117, rue d'Avron, faisant l'angle avec la rue Gambon, et les piles du pont franchissant la rue d'Avron, offrant ainsi environ 41 m<sup>2</sup> de surface close et couverte.

Ce passage était initialement la sortie directe du quai intérieur avec un escalier le reliant à la rue d'Avron.

### Constats

L'escalier a disparu (il reste son palier soutenu par un poteau en fer (photo de droite ci-dessous). Il a été construit une façade sur la rue d'Avron avec un rideau métallique, une petite extension à l'arrière jusqu'au poteau supportant le palier et une couverture en tôle ondulée, peut-être en fibrociment.

L'excroissance est en parpaings. Il n'est pas sûr qu'ils soient montés sur des fondations.

La couverture est fixée sur le pignon de l'immeuble mitoyen et sur le tablier du pont de la voie ferrée. Elle est en deux pentes inversées, avec un chéneau central. Elle est fuyarde, les solins sont en très mauvais état.



Façade sur la rue d'Avron



Excroissance arrière et palier de l'ancien escalier



Couverture contre l'immeuble mitoyen

L'immeuble mitoyen au 117, rue d'Avron a plusieurs équipements en surplomb sur la parcelle SNCF : Une antenne parabolique, une sortie de VMC par un jour de souffrance et une cheminée de cuisine. Celle-ci sort au niveau du chéneau et présente un point faible d'étanchéité.

#### Analyse et préconisations

La construction B 05 n'est pas un bâtiment viable à être pérennisé, même en essayant de colmater les fuites en toiture.

Il y a deux options possibles pour ce bâtiment :

- Le démolir et laisser le passage libre comme à l'origine, voire, ce qui serait intéressant, reconstituer l'escalier d'accès au quai intérieur,

ou

- Le reconstruire, en limitant sa profondeur à celle de l'immeuble mitoyen pour éviter l'excroissance disgracieuse actuelle. L'emprise au sol du bâtiment ferait environ 36 m<sup>2</sup>. Il est possible de construire deux étages dans l'alignement mitoyen, ce qui permettrait d'avoir environ 100 m<sup>2</sup> de surface plancher, sous réserve des règles du PLU et des servitudes ferroviaires dites type T1.

\*

## 2.8. Bâtiments B 07 et B 08

Ces deux constructions ont été édifiées dans l'espace libre entre l'immeuble du 119, rue d'Avron et le viaduc de la voie ferrée, offrant ainsi environ 32 m<sup>2</sup> de surface close et couverte pour le lot B 07 et 42 m<sup>2</sup> pour le lot B 08.

Cet espace était initialement occupé par la Cour des Arrivées desservant le quai central, et offrait aussi un passage à l'arrière vers le talus de la voie ferrée.

NOTA : Ces deux constructions ne sont pas comprises dans l'appel à projet. Elles sont décrites dans le présent rapport car elles feront l'objet d'un aménagement public qui devra être pris en compte par les candidats dans le cadre d'un projet, pour les accès notamment.

### Constats pour le lot B 07

Le mur de clôture avec l'immeuble mitoyen du 119, rue d'Avron a été surélevé et la façade sur la rue fermée avec une porte métallique.

La couverture est en bacs acier posés sur des pannes fixées d'un côté sur le mur de clôture et le mur pignon mitoyen, sur le mur de soutènement du talus de l'autre. La couverture est fuyarde. La pente est très faible, et il n'y a pas de gouttière.

La sol est pavé (ancien passage entre la rue d'Avron et l'accès aux quais).



*Vue côté rue depuis le pont*

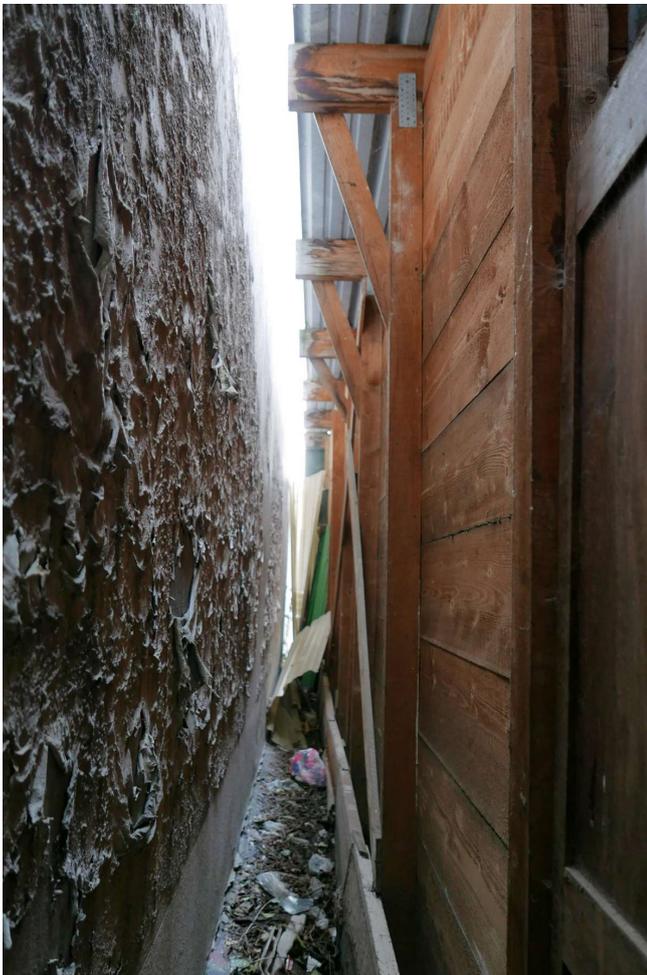


*En haut : Vue arrière - En bas : Vue intérieure*

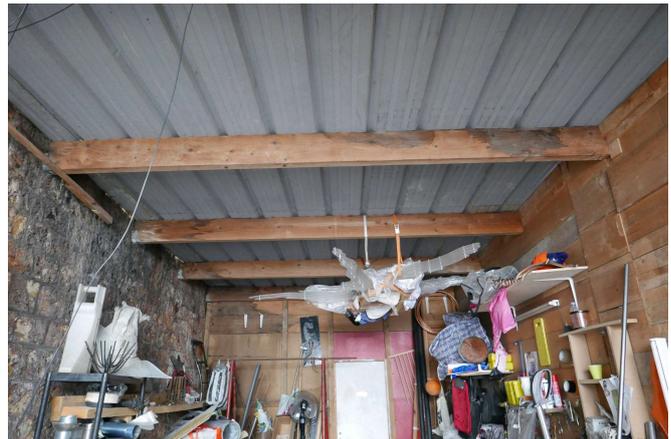
Constats pour le lot B 08

Cette construction est composée d'une couverture en bacs acier posés sur des pannes fixées d'un côté sur le mur de soutènement du talus et sur des poteaux en bois de l'autre côté. Ces poteaux sont implantés à une cinquantaine de cm du mur pignon mitoyen. Des planches clouées à ces poteaux assurent la fermeture de la construction.

La couverture est fuyarde. La pente de la toiture est très faible, et il n'y a pas de gouttière.



*Vue arrière*



*Vue intérieure*

*Vide entre le mur mitoyen et la construction B 08*

Nota : Le PLU ne permet pas de laisser un espace vide aussi petit contre une limite mitoyenne. La construction devrait être construite sur la limite de la parcelle ou en retrait de plusieurs mètres.



*Couverture des lots B 08 (au premier plan) et B 07*

#### Analyse et préconisations

Les lots B 07 et B 08 ne sont pas pérennes. Il s'agit d'auvents fermés et aménagés au grès des besoins plus que de véritables constructions.

De plus ils occupent le passage qui permettrait l'accès à la gare, aux quais et au talus de la voie ferrée. Pour le projet de réouverture de la Petite Ceinture, ce type d'espace sera nécessaire pour l'accès du public, mais aussi pour l'entretien des installations.

Il est préconisé au maître d'ouvrage de ne pas prévoir la réhabilitation ou le remplacement de ces constructions mais plutôt de garder le terrain libre pour réaliser un accès public à la Petite Ceinture.

\*

## 2.9. Autres remarques (hors mission)

L'accès aux voies et aux quais de la petite ceinture est assez aisé malgré que le site est fermé.

Les quais de la Gare d'Avron sont connus des graffeurs, des SDF et des consommateurs de produits variés, illicites ou pas (le bois de charpente de l'auvent à été utilisé pour faire du feu...).

Le parcours présente au niveau de la Gare d'Avron présente des risques de chute. Il y a deux points sensibles : La palier de l'ancien escalier du quai intérieur, surplombant la Cour des Départs, et la grille fermant la trémie de l'escalier d'accès au quai central.

Les éléments de serrurerie sont très corrodés, les scellement sont défectueux, et la maçonnerie de l'escalier présente une importante fissure.

Il est nécessaire de sécuriser les lieux.



*Palier de l'ancien escalier reliant le quai intérieur à la rue d'Avron*



*Escalier d'accès au quai central*

\*  
\* \*