HABITER LA MARGE

MÉNAGEMENT ENVIRONNEMENTAL, SOCIAL ET PRODUCTIF D'UNE SÉQUENCE DE LA PETITE CEINTURE

PROJET DE FIN D'ÉTUDES RECHERCHE (PFER)
DE 9 : TRANSFORMATION - PATRIMOINES ARCHITECTURE ENVIRONNEMENT
ENSA PARIS-VAL DE SEINE
PRODUIT ET DOCUMENTÉ PAR ORFEO FURCY
DIRECTEURS D'ÉTUDES : ENCADRÉ PAR ALESSANDRO MOSCA - CHRISTINE DÉSERT - GAËL SIMON

Paris étant confronté à des chaleurs de plus en plus extrêmes, la Petite Ceinture peut-elle devenir une ressource pour habiter la ville autrement ?

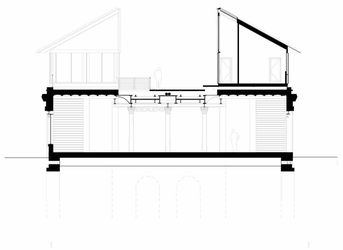
« Habiter la marge » s'intéresse à la transformation d'une de ses séquences, entre les anciennes gares de Vincennes et d'Avron dans le 20e arrdt.

Depuis l'arrêt du trafic en 1993, son abandon a produit un milieu singulier où le vivant et les usages informels se sont développés côte à côte sur les traces du passé, créant un véritable corridor écologique en plein cœur de la ville. Construite au XIXe siècle sans architecte, elle relève d'une forme d'architecture vernaculaire parisienne qu'il est nécessaire de conserver et mettre en valeur. Sa transformation pose alors une contradiction : comment redonner un usage à une infrastructure dont l'abandon a précisément contribué à la valeur que l'on cherche aujourd'hui à préserver ? Comment renouer avec les quartiers qu'elle traverse sans effacer les paysages, l'écosystème et les patrimoines qui font sa singularité ?

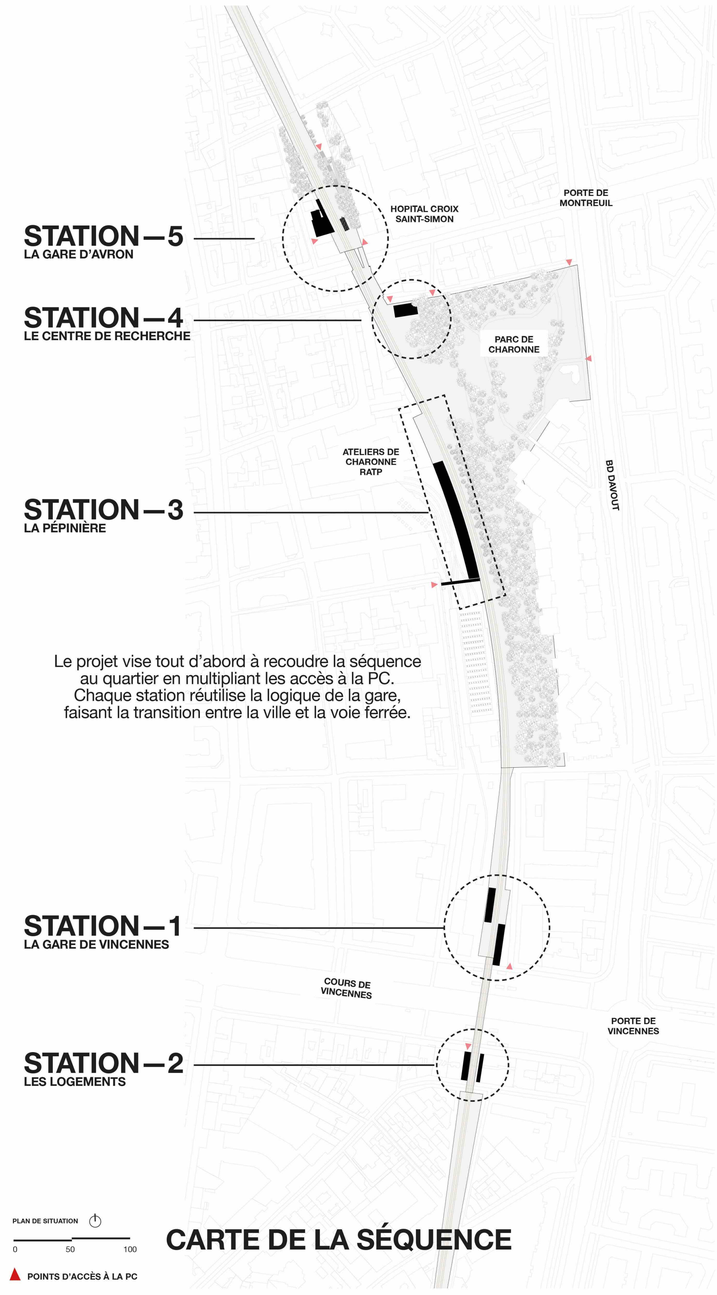
Alors qu'aujourd'hui ses transformations tendent souvent à la réduire à une promenade verte, le projet défend une autre vision : considérer la Petite Ceinture comme un refuge climatique capable d'accueillir de nouveaux usages sociaux, productifs et écologiques ancrés dans les besoins du quartier et les enjeux de la ville de 2050.

Ainsi, sur la séquence entre les anciennes gares de Vincennes et d'Avron, cinq « stations » investissent des situations marginales et composent une constellation de projets reliés par la voie ferrée, devenue le fil unificateur du projet.

Sans effacer et en s'appuyant sur ce que l'abandon a produit, le projet propose une architecture du ménagement : intervenir, transformer l'existant, révéler ses potentiels, prendre soin de ses usagers.







Le projet vise tout d'abord à recoudre la séquence au quartier en multipliant les accès à la PC. Chaque station réutilise la logique de la gare, faisant la transition entre la ville et la voie ferrée.

PLAN DE SITUATION
0 50 100
POINTS D'ACCÈS À LA PC

CARTE DE LA SÉQUENCE



SURÉLÉVATION - RESTAURANT EN PORTE-À-FAUX SUR LE COURS - MAQUETTE 1/50E



VUE SUR LA SURÉLÉVATION DEPUIS LE QUAI

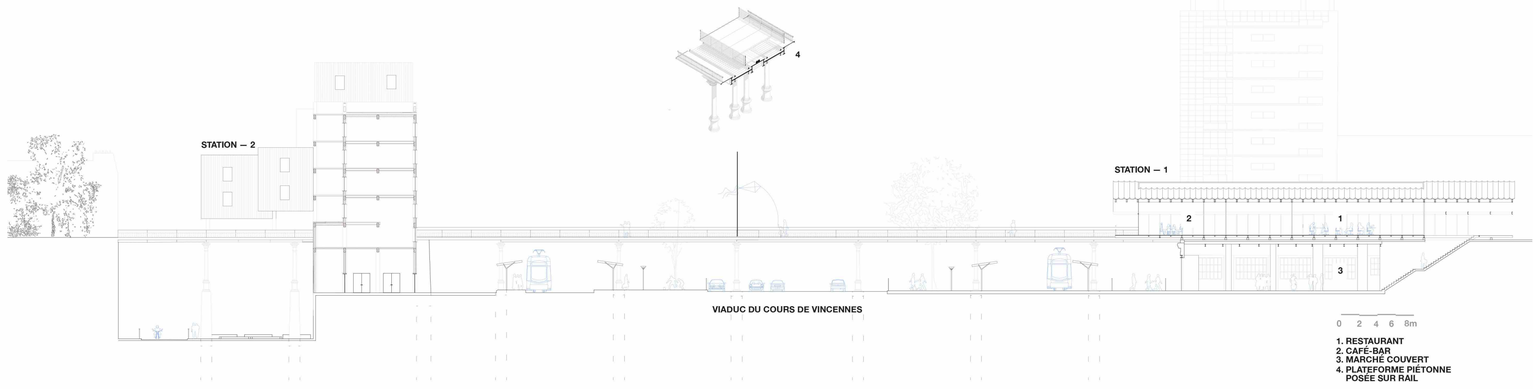




ÉTAT EXISTANT (2025) - FACADE DE LA GARE SUR COURS DE VINCENNES

STATION—1
LE DESSOUS ET LE DESSUS
LA GARE DE VINCENNES

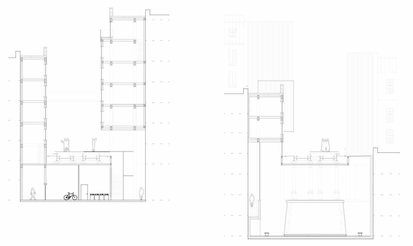
La gare désaféctée de Vincennes est réhabilitée : ses accès historiques sont réactivés et son volume sous le pont abrite une place de marché ouverte sur la rue. Deux surélévations sont posées avec légèreté sur les quais, s'inspirant des volumes historiques détruits, tandis que le viaduc devient une traversée publique. La surélévation en porte-à-faux sur le Cours accueille un café-restaurant et marque visuellement l'entrée de la séquence. La gare redevient ainsi un seuil entre la ville et la Petite Ceinture.



1. RESTAURANT
2. CAFÉ-BAR
3. MARCHÉ COUVERT
4. PLATEFORME PIÉTONNE POSÉE SUR RAIL

STATION—2
HABILLER LES PIGNONS AVEUGLES
LES LOGEMENTS

Au-delà du pont, le viaduc crée deux pignons aveugles qui deviennent des supports pour deux bâtiments fins sur pilotis. L'intervention répare cette cicatrice du tissus urbain et accueille des logements destinés aux travailleurs des autres stations.





VUE SUR LES LOGEMENTS DEPUIS LA GARE DE VINCENNES

STATION—3
CULTIVER LA PENTE
LA PÉPINIÈRE

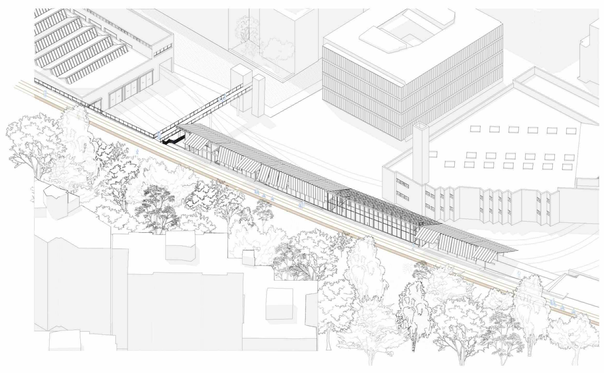
La pépinière s'implante sur un talus structurel en pente laissé en marge, entre les ateliers RATP et le Bois de Charonne, à la frontière entre le végétal et la zone industrielle. Elle produit des plantes résilientes au changement climatique, destinées à renforcer l'efficacité de l'îlot de fraîcheur. Une nouvelle passerelle franchissant les voies des ateliers RATP relie la PC à la rue de Lagny.

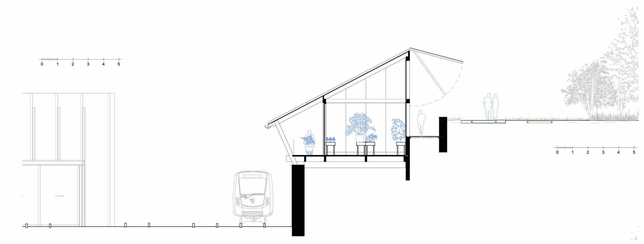


VUE DEPUIS LE BOIS DE CHARONNE

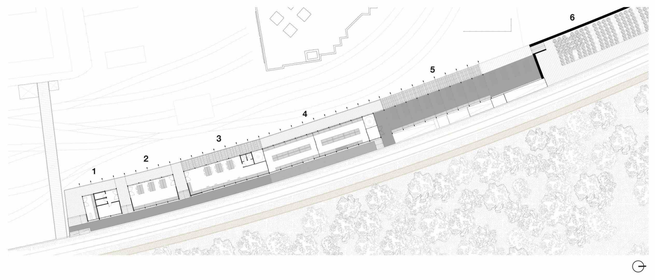


VUE DEPUIS LA VOIE DE LA PC





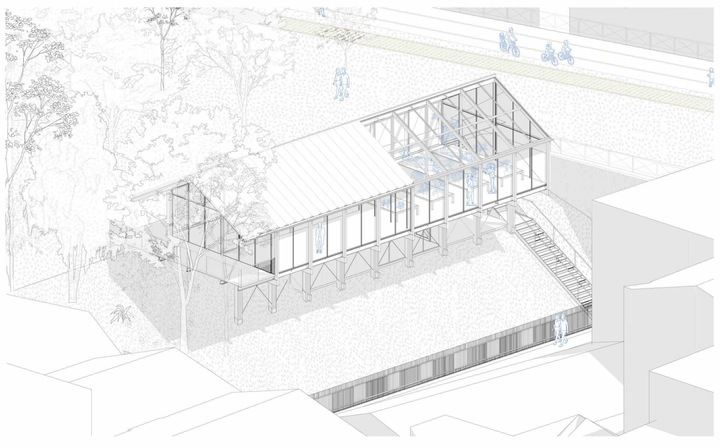
COUPE TRANSVERSALE : IMPLANTATION SUR LE TALUS EN PENTE



1. ACCUEIL ET VENTE
2. SALLE PÉDAGOGIQUE
3. ZONE D'EMPOTAGE
4. SERRES
5. ZONE DE RENFORCEMENT
6. PLANTATIONS PIEDS-MÈRES

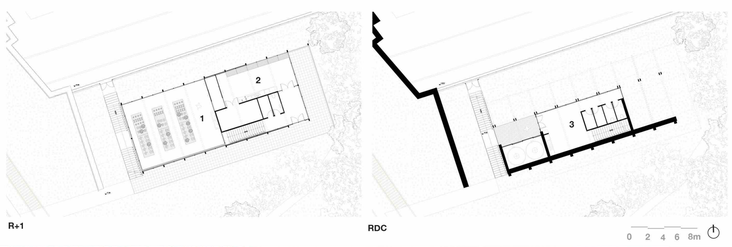
STATION—4
DANS LA CANOPÉ
LE CENTRE DE RECHERCHE

À la jonction du parc et du bois, le centre de recherche s'inscrit sur un second talus en pente limitant son emprise au sol. Il est dédié à la recherche sur la végétation de la PC naturellement résiliente aux terrains pauvres et travaille en lien étroit avec la pépinière qui la diffuse. Le volume principal et la serre sont surélevés sur la pente pour maximiser l'apport de lumière, tandis que le laboratoire se glisse sous la canopée du parc.





1. SERRE DE RECHERCHE
2. LABORATOIRE
3. VESTAIRES ET SALLE COMMUNE

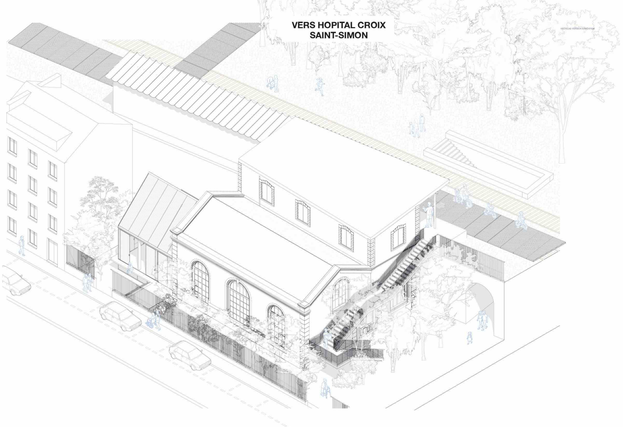




VUE DEPUIS LA RUE DU VOLGA

STATION—5
DU QUAI AU SOIN
LA GARE D'AVRON, TIERS-LIEU DE RÉPIT

À l'autre extrémité, la gare d'Avron connecte la PC à l'Hôpital de la Croix St-Simon en réactivant les escaliers et tunnel historiques et en ouvrant un nouvel accès depuis la place de l'hôpital. La gare devient un lieu de répit inspiré des *Maggie's Centres* : un lieu d'accueil domestique non médicalisé, pensé pour accompagner et prendre soin des personnes atteintes de cancer en dehors des hopitaux. Le RdC est privé pour les patients et se prolonge par une extension chaleureuse, tandis que le R+1 accueille un café-bar public.





EXTENSION LÉGÈRE - MAQUETTE 1/50E





ÉTAT EXISTANT (2025) - FACADE DE LA GARE RUE D'AVRON

VUE DEPUIS LA RUE FERDINAND GAMBON

