

# **Déviatiion de Miramas**

**2010-2011**

**Etudes paysagères**



### **ASPECTS TECHNIQUES**

**Programme:** Etudes paysagères

**Mission:** Etudes préalables

**Maîtrise d'ouvrage:** DREAL PACA

**Calendrier:** 2010-2011

**Maîtrise d'oeuvre:**

Architecte et paysage : Hanrot et Rault ; S.Hanrot et I. Rault, directeurs d'étude

**Localisation :** Miramas (13)



L'axe nord-sud desservant les pôles d'activités de Fos, Port-de-Bouc et Martigues depuis l'arc méditerranéen traverse le cœur de Miramas, impactant fortement la qualité de vie et la sécurité urbaine.

L'ancien projet d'autoroute entre FOS, l'A54 et l'A7 revu en 2004 est restructuré aujourd'hui sur un programme concentré sur la déviation de Miramas qui prend le statut d'Aménagements de Routes Principales de type R80. De plus, ce projet longe aujourd'hui le projet urbain de développement Ouest élaboré par le CAUE, validé par la commune et en négociation avec des promoteurs. Ces nouvelles données induisent la refonte

du dossier d'étude d'impact et de DUP avec l'actualisation des volets «études paysagères» et «études architecturales».

La déviation, dont la vocation est de soulager le cœur de la ville de son trafic de transit PL et de faciliter les liaisons interquartier entre le Nord et le Sud, doit aussi, avec le projet de développement urbain communal, retisser une cohérence paysagère et architecturale dans ce territoire périurbain distendu.

Cette note est complémentaire aux études architecturales pour les ouvrages d'art.



La ville de Miramas est établie en extrémité Nord des derniers soulèvements des collines calcaires provençales qui cernent l'Étang de Berre. La ville est face à la plaine très plate de la Crau limitée au Nord par le massif des Alpilles. Elle se trouve donc au carrefour entre trois grandes unités naturelles : la Crau sèche, la Crau irriguée et les collines calcaires.

Les reliefs sont arborés de chênaies yeuses et de pinèdes souples alors que la plaine irriguée est cloisonnée par les haies de cyprès auxquelles se mêlent les boisements des canaux d'irrigation constituant un maillage géométrique. La plaine steppique (la Crau sèche) de l'Ouest est couverte d'un cortège végétal xérique et ras pâturé par les moutons et balayé violemment par le mistral.

Par chance, la nouvelle route voisine avec ces unités paysagères qui fondent l'identité de la ville, elles seront donc renforcées dans le projet.

Le projet paysager propose de faire apparaître la voie nouvelle comme ayant une identité propre mais s'articulant cependant aux éléments du contexte topographique, hydraulique, végétal et urbain.

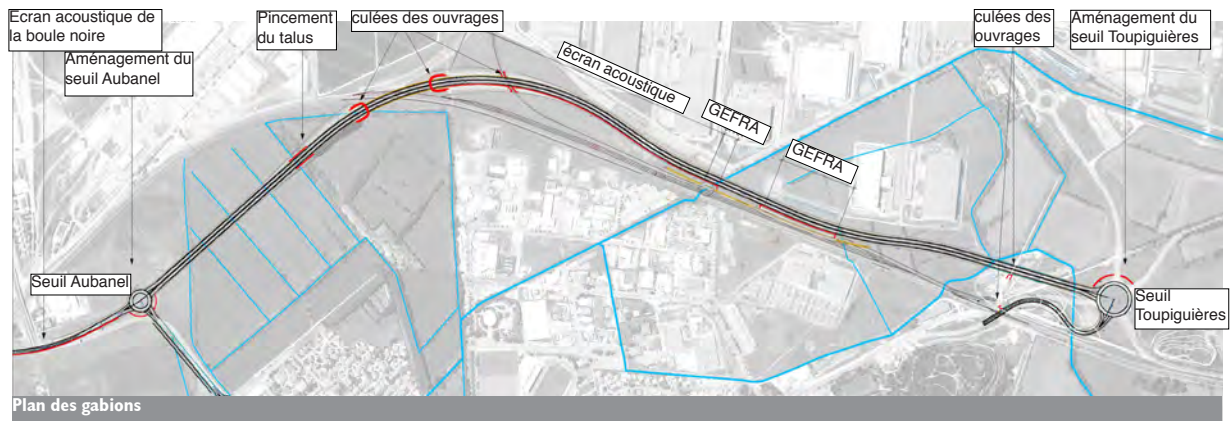
Le grand soulèvement de la route apparaîtra comme un élément artificiel et autonome accueilli dans un paysage fortement structuré.

Le gabion a amendé les orientations paysagères, utilisé de manière unitaire sur les ouvrages, il fabrique l'identité de la voie.



Utilisé comme soutènement pour les culées des trois ouvrages, il est significatif aussi sur les ronds points de Toupiguières et d'Aubanel qui marquent dorénavant les seuils urbains de Miramas. On les retrouve aussi en pincement du talus, sur les écrans acoustiques et sur le dispositif de protection de la voie ferrée : les GEFRA

Les gabions sont réalisés avec des panneaux électrosoudés, remplis avec du concassé de calcaire blanc. L'avantage de ce produit est la qualité de finition et la facilité de mise en oeuvre.





Le projet d'aménagement paysager :

Itinéraire :

Les seuils urbains ressortent entre des séquences très techniques, minérales et sans qualité paysagère. La finalisation de ces zones (gare de triage au Sud et zones des Molières et de Clésud au centre) et les projets d'urbanisation de la Péronne et de la Boule Noire vont compléter l'artificialisation des séquences.

Les « fondateurs paysagers » préserveront une ambiance végétale et structureront les séquences de seuils urbains de manière contrastée :

- la Crau sèche rase et la Crau humide cloisonnée de

lignes de haies qui accompagnent les filioles au Sud. Ces éléments renforcés de part et d'autre de la voie donneront à l'automobiliste le sentiment de traverser un paysage structuré en termes paysagers.

- les collines boisées et la Crau humide au Nord. La branche d'entrée en ville est insérée dans une nouvelle colline boisée, s'inscrivant dans le contexte naturel riverain comme si elle préexistait aux aménagements. Les haies densifiées structurent le carrefour.

Les plantations :

Les aménagements paysagers confirmeront l'intention générale du projet présidée par le souci de simplicité et d'économie



plutôt que de décor. Ils seront conçus dans un ensemble et en respect à l'aspect naturel du milieu. Les essences sont puisées dans la palette végétale locale et selon les milieux traversés. Les espèces suivantes seront utilisées pour reconstituer le faciès des milieux impactés :

- Pelouse xérophile de la Crau sèche :
- Couvert herbacé de lin, thym, lavande, sauge, hysope, trèfles, queue de lapin....
- Prairie de fauche de la Crau humide : dactyle, fétuque des prés, trèfle, lotier, plantain, plantago, renoncule....
- Pelouse xérophile en lisière des collines : Orpin, sainfoin, scabieuse, dactyle aggloméré, fétuque...
- Boisements linéaires le long des canaux : peuplier blanc,

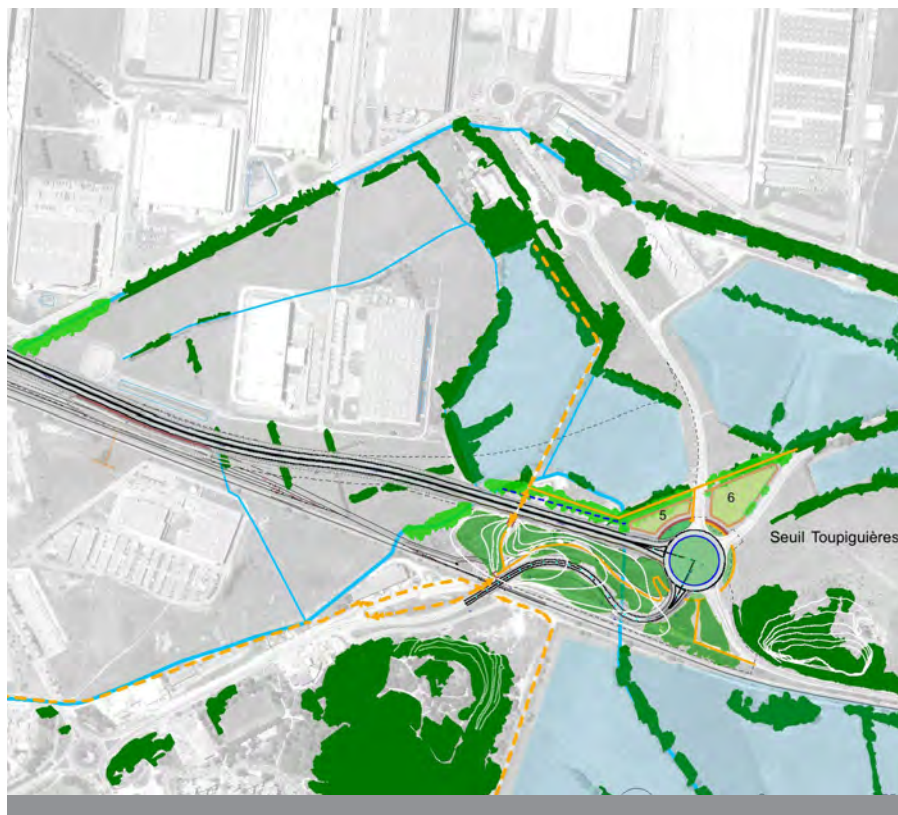
peuplier noir, frênes à feuille étroite, orme champêtre, chêne blanc, cornouiller sanguin, filaires, laurier thym...

- Boisement forestier des collines : chènes vert, pins d'Alep, filaires, coronilles, romarin, rhamnus alatern, ciste, pistachier térébinthe.

Les boisements seront mixtes :

Caducs, persistants, arbustes en couvert, arbustes à fort enracinement en périphérie, tous les végétaux seront issus du biotope naturel local.

Les boisements seront réalisés de manière concentrée et avec des densités fortes pour créer rapidement un biotope, réduire et faciliter l'entretien.



Les chemins doux :

Les chemins d'entretien assurent la continuité du maillage « doux » entre deux seuils urbains.

Seuil Aubanel :

Un chemin longe les deux berges de la nouvelle voie pour l'entretien au nord et au sud. Ils sont fermés au public. Les chemins seront détournés par les végétaux d'enjeux significatifs.

Seuil Toupiquières :

La voie ferrée au Nord constitue une barrière infranchissable pour les liaisons « douces » entre la ville et la zone Clésud. Le projet de la déviation prépare les approches des ouvrages des passerelles piétonnes franchissant la voie ferrée et la déviation pour résoudre cette difficulté. Ainsi, le projet aménage les liaisons via le rond point de Toupiquières dans l'attente de la réalisation des franchissements.

## Seuil Aubanel

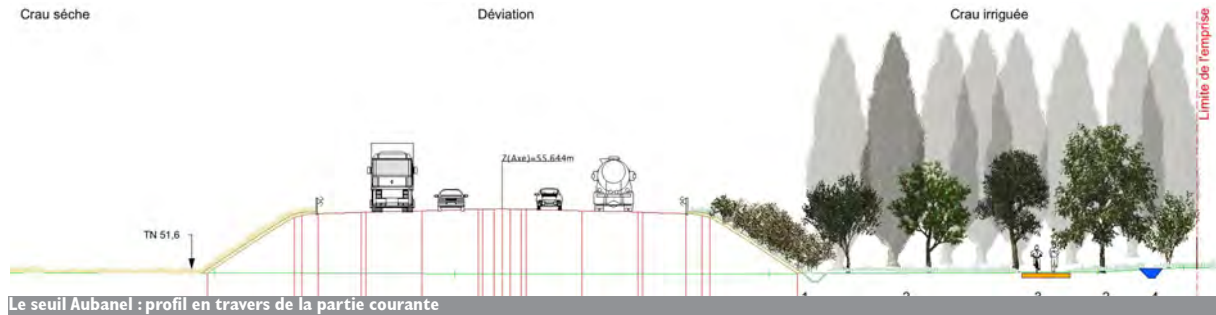
Le seuil urbain Aubanel se trouve entre deux séquences de qualités paysagères médiocres et minérales. Il devrait donc par contraste conforter la structure paysagère en place et produire un effet de filtrage du projet de zone commerciale plutôt qu'un effet «vitrine» pour les automobilistes. Pour ce faire :

- trois haies sont prolongées et densifiées de part et d'autre de la déviation (peuplier, frênes, noyers, chêne pubescents...).
- la filiole oblique est maintenue et densifiée jusqu'au boulevard Aubanel.
- l'ouvrage de soutènement pince l'empiètement du talus routier au droit de la chênaie pour épargner le boisement et le valoriser au plus près de la voie. Le talus sera assoupli et planté - coté Ouest, les surfaces impactées par les travaux seront ensemencées.
- une bande d'une vingtaine de mètres de large est réservée le long de la déviation. Elle répond aux besoins d'entretien et ménage un espace pour le réseau d'irrigation et pour les aménagements paysagers.



Cette bande boisée permet aussi de réguler l'impact de la zone commerciale dans le paysage de la déviation coté Est. Son vis à vis coté Ouest forme un cadre à la nouvelle voie, se référant aux vergers de la Crau.

- les plantations seront arrosées par un réseau de filioles autonomes.
- Une haie masque la construction Sud Ouest.
- Les bassins sont enserrés par les haies qui filtrent leur présence.





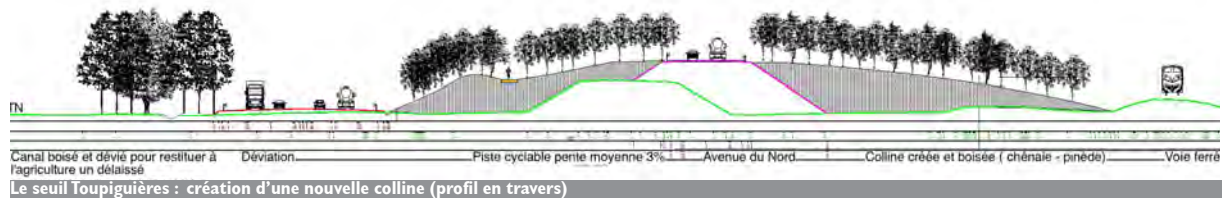
## Seuil Toupigières

Le seuil Nord de Miramas est fortement contraint par la position du giratoire. Cet équipement induit des accès sinueux qui outre l'absence de composition et de lisibilité, produit d'importants délaisés en friche. Cet équipement exogène au contexte demeure donc peu lisible pour les véhicules et inaccessible pour les modes doux.

Une colline artificielle accueille la bretelle d'accès au centre ville. Elle amorce le soulèvement topographique au creux duquel la ville est établie et s'inscrit entre les deux collines existantes. Elle est boisée par des plants forestiers et la projection d'un semis arbustif et ligneux complété par des semences de ligneux jetée à la volée. L'avenue du 8 mai sinue sur une colline boisée pour franchir la voie ferrée. Elle est artificielle et les inflexions sont ajustées pour s'inscrire entre les ouvrages existants et constituer les approches de l'ouvrage de franchissement de « l'itinéraire rapide » vélo piéton proposé entre Clésud et le centre ville.



Des gabions sont mis en oeuvre pour les culées des deux ouvrages : l'un franchissant la voie ferrée et l'autre la déviation. Ce seuil urbain est le lieu de rencontre des collines boisées et de la Crau irriguée et le relief, les canaux avec leurs boisements et les reliques de la RN offrent des potentiels. Le rond point s'adosse à la colline arborée au sud et surplombe les bassins plantés au Nord. Couronné d'un plateau latéral qui accueille les modes doux, il est limité au Nord par un muret de soutènement en gabions. Il constitue la clôture des bassins. Ces bassins s'épandent jusqu'aux





boisements de l'ancienne RN. En dépression et végétalisés, ils apparaissent comme une zone humide au pied de la colline.

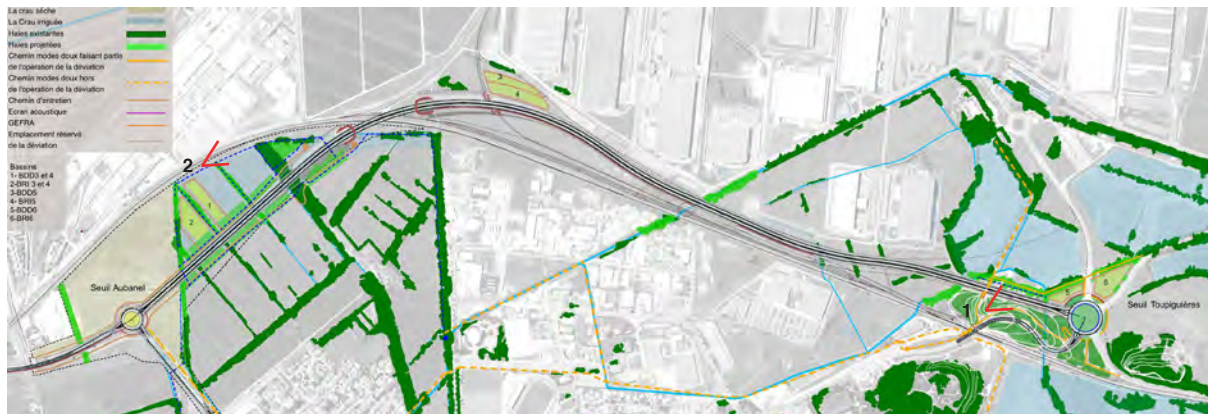
Les haies reconstituées et les reliefs circonscrivent l'ensemble et le confinent en repère sur l'itinéraire. Une continuité cyclable est aménagée autour du rond point pour rejoindre le futur pôle d'accueil Clésud dans le mas de Moulières. Il emprunte les anciennes voies aujourd'hui désaffectées. Il sinue sur la colline artificielle pour franchir la voie ferrée avec une pente d'environ 3%. Les déplacements doux sont ainsi facilités entre la ville et son territoire proche et lointain. Mais, cette continuité ne sera effective qu'avec la construction d'une passerelle au dessus de la voie ferrée et une autre au dessus de la déviation.



Vue 1 aujourd'hui : chemin mode doux de Toupiguières



Vue 1 projet : chemin mode doux de Toupiguières



Vue 2 projet : les haies densifiées du domaine de la Péronne