

## 1. Localisation et perception du site

La liaison longe une boucle de l'Arc, qu'elle franchit avant de se raccorder sur la RD65.

### Depuis l'autoroute

La ripisylve de l'Arc, qui longe l'autoroute au sud de la liaison, et qui ne sera pas impactée par les travaux, bloque quasiment toute perception depuis l'autoroute ; une très étroite fenêtre existe juste au sud de l'ouvrage de rétablissement de la RD65.

Depuis le nord, la RD65 et son franchissement constituent également des écrans visuels.

*Vue aérienne selon un axe sud-nord*



©photo Google



©image Albert Jaubert sur fond photo Google

**Depuis la RD65**

Aujourd'hui, le site, occulté par la ripisylve de l'Arc, est quasiment imperceptible, que l'on vienne d'Aix ou des Milles.

A l'approche depuis les Milles, la liaison restera cachée jusqu'à la sortie du franchissement de l'autoroute.



Vues depuis le franchissement de l'autoroute en venant des Milles ▲

A l'approche depuis Aix, les arbres plantés sur le talus occultent également les vues. ▼



**Depuis la RD9**

La liaison emprunte une clairière, occupée en partie par un bassin de rétention et autour de laquelle est implantée, en contrehaut, une opération immobilière récente. Un nouvel ensemble immobilier étant également en projet.



Les habitants de ces ensembles immobiliers bénéficieront d'une vue plongeante sur l'ouvrage.

**Depuis les bords de l'Arc**

Actuellement, aucune promenade n'étant aménagée, l'accès aux berges de la rivière est difficile et les perceptions très fugitives sur l'environnement. On devine difficilement la RD65.



**En conclusion, l'enjeu principal relativement à la perception de la liaison RD9/RD65 est celui des perceptions riveraines et concerne donc la qualité des parements, des volumes soignés, une approche fine et discrète, compatible avec un environnement « urbain » au sens de vie collective où le respect mutuel est une condition de l'harmonie des relations humaines.**

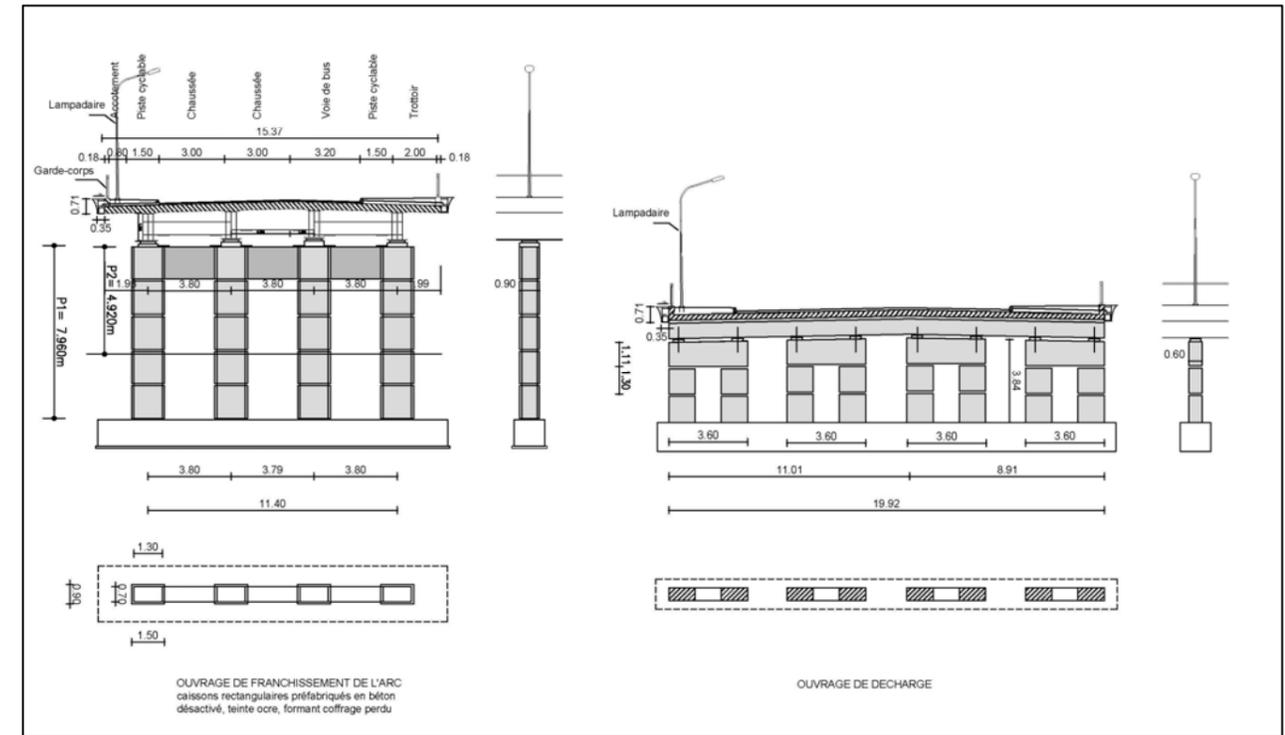
## 2. Présentation du projet

### « Impression classique »

Le projet architectural fait référence à l'esthétique du bâti aixois, caractérisé par ses formes classiques, à la lecture claire, apaisante, et ses couleurs à base d'ocres et de blanc ; cette référence conduit à l'emploi de formes planes, piles constituées de parallépipèdes empilés avec une architrave de liaison entre fûts. Pour l'ouvrage principal, les fûts pourraient être constitués de blocs préfabriqués en béton désactivé de teinte ocre, formant coffrage perdu ; les corniches, métalliques, seraient blanches.



OA2 –Franchissement de l'Arc :  
 vue de la rive Nord ▲  
 vue de la rive Sud ▼



Pour l'ouvrage de décharge, le parti architectural est décliné d'une manière plus modeste, les piles étant simplement réalisées en béton coulé en place à parement lisse, avec joints marquant les reprises de coffrage, de même que les murs de culées. La même corniche habille la rive des deux ouvrages et le garde-corps file tout au long du trajet.



**Equipements de superstructure**

Les rives de l'ouvrage sont équipées de corniches caniveau et de garde-corps.

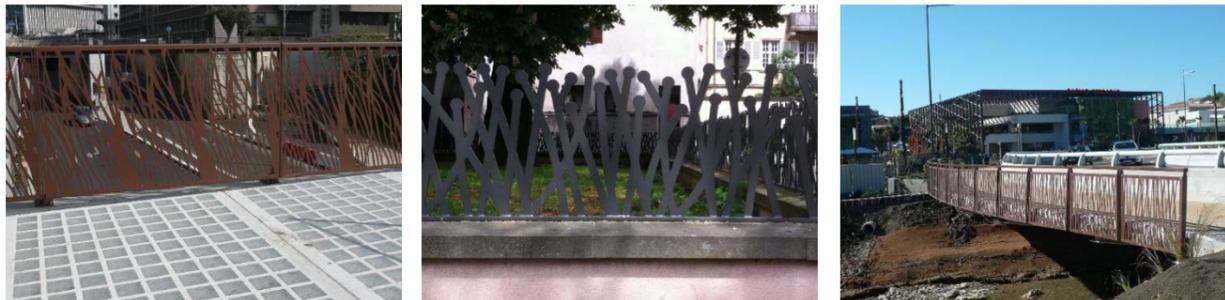
Le profil en long des ouvrages est régulièrement incliné depuis la RD65 vers la RD9 ; de ce fait, l'eau de ruissellement des chaussées, récupérée par les caniveaux, se déversera dans des chutes EP au niveau des culées Est de chaque ouvrage ; cela donne lieu à la création d'une colonne en relief marquant le départ des murs en retour.

Les corniches métalliques incurvées en forme de « gouge égyptienne » habillent les rives et englobent le volume des caniveaux (25\*25cm).

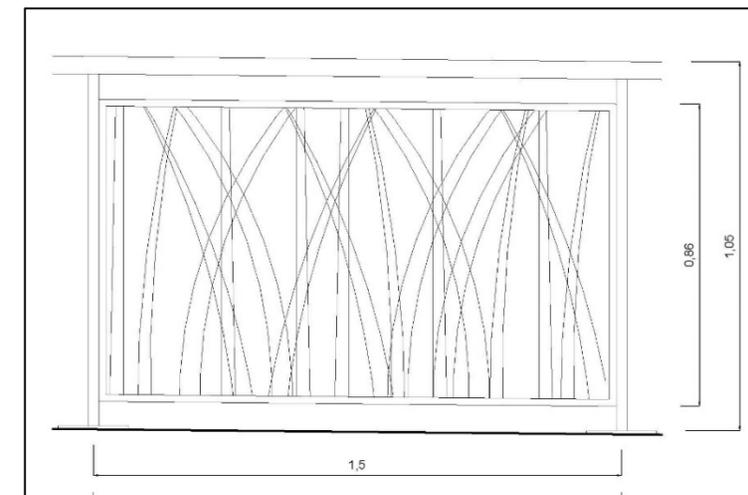
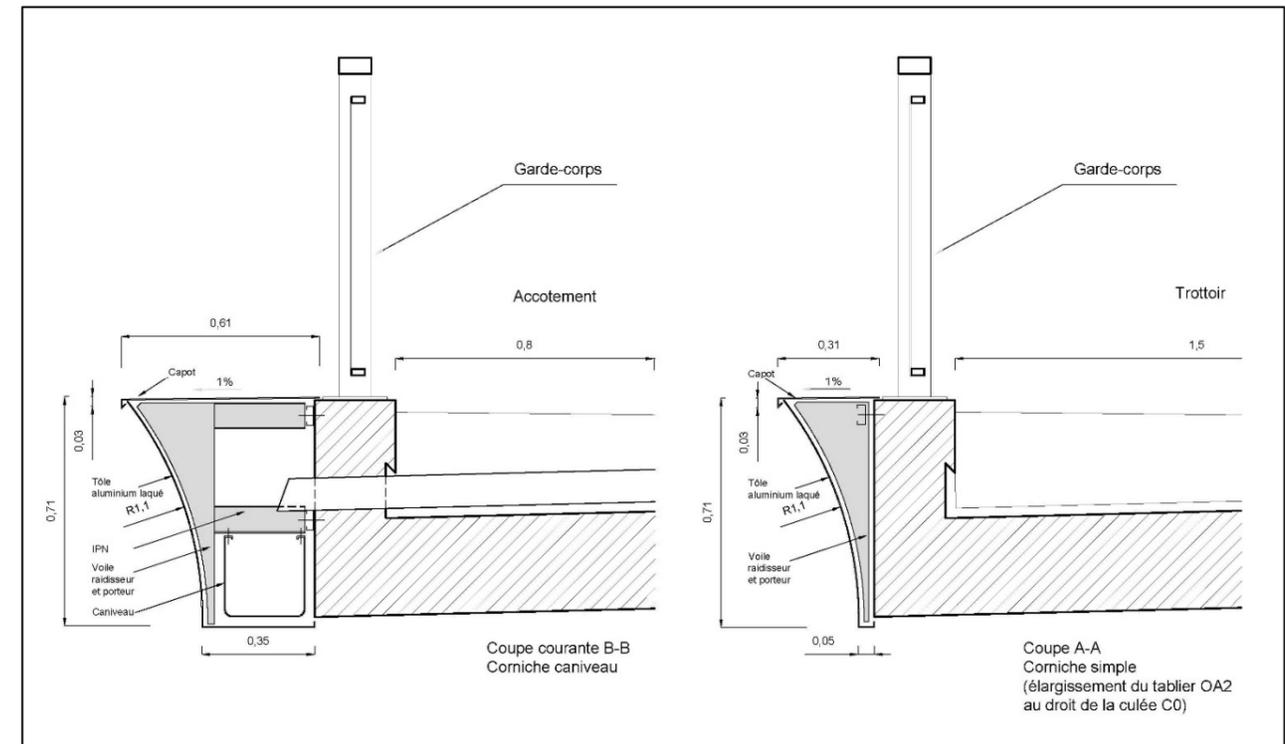
Les garde-corps seront réalisés en acier découpé au laser, et reproduiront un motif de longues herbes entrelacées, bien en accord avec le contexte d'une promenade piétonne en berge de cours d'eau ; ils seront réalisés en acier autopatinable, de teinte brune.

L'éclairage de la voie est assuré unilatéralement, sur l'accotement de rive sud. Pour assurer un éclairage homogène de la chaussée jusqu'au trottoir de rive nord, les candélabres auront une hauteur de 12m et seront répartis tous les 20m, rythme qui correspond à celui des travées des ouvrages d'art. Un balisage par spots à LED encastrés en sol est proposé en complément sur le trottoir.

Exemples de garde-corps en acier découpé, corten ou laqué ▼



Détail de rive d'ouvrage avec massif support de candélabre (ou de feu de signalisation) ▼

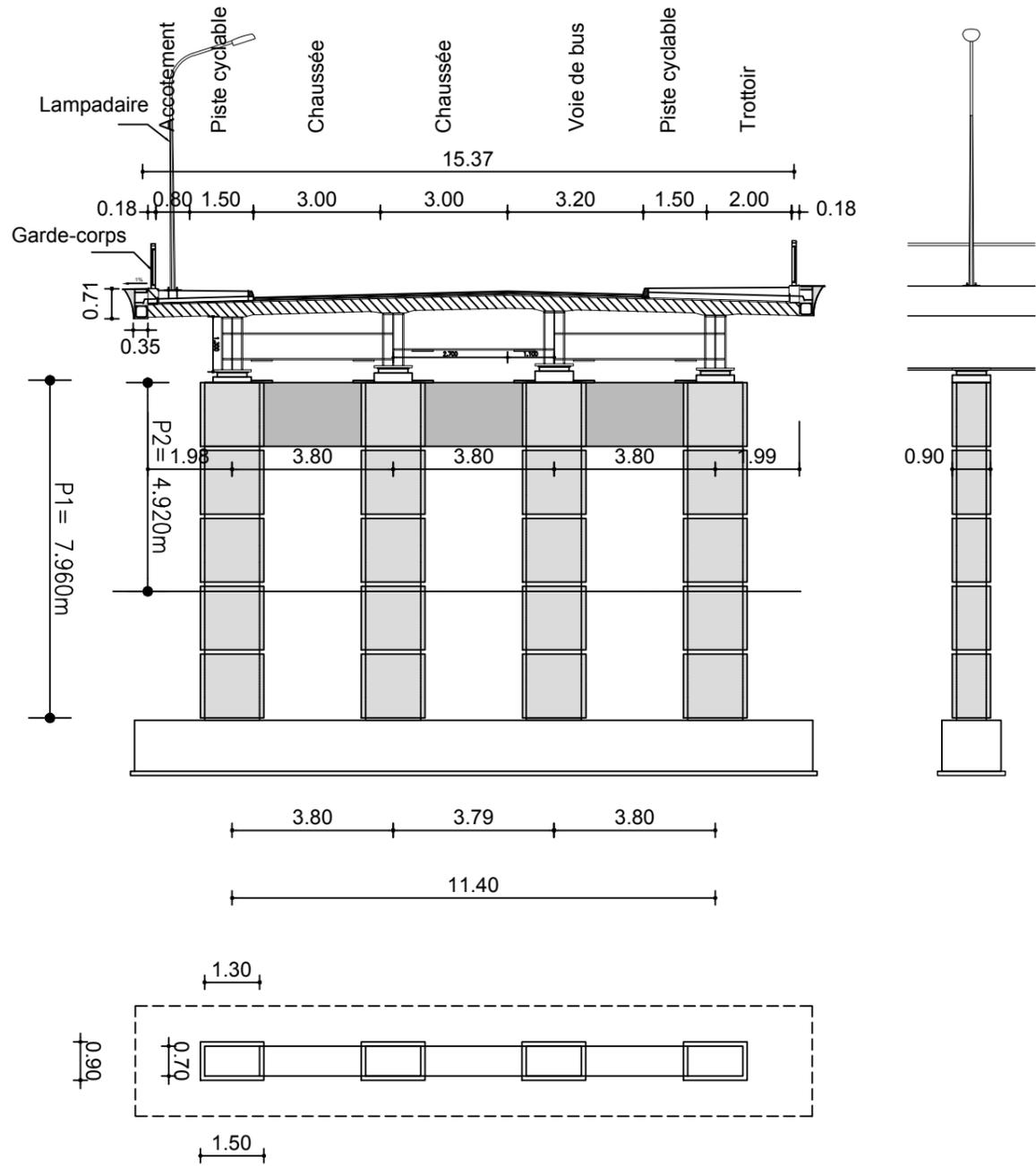


VUE DE L'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE L'ARC (OA2), RIVE SUD  
DEPUIS LA RD65, EN SORTIE DU PONT FRANCHISSANT L'AUTOROUTE

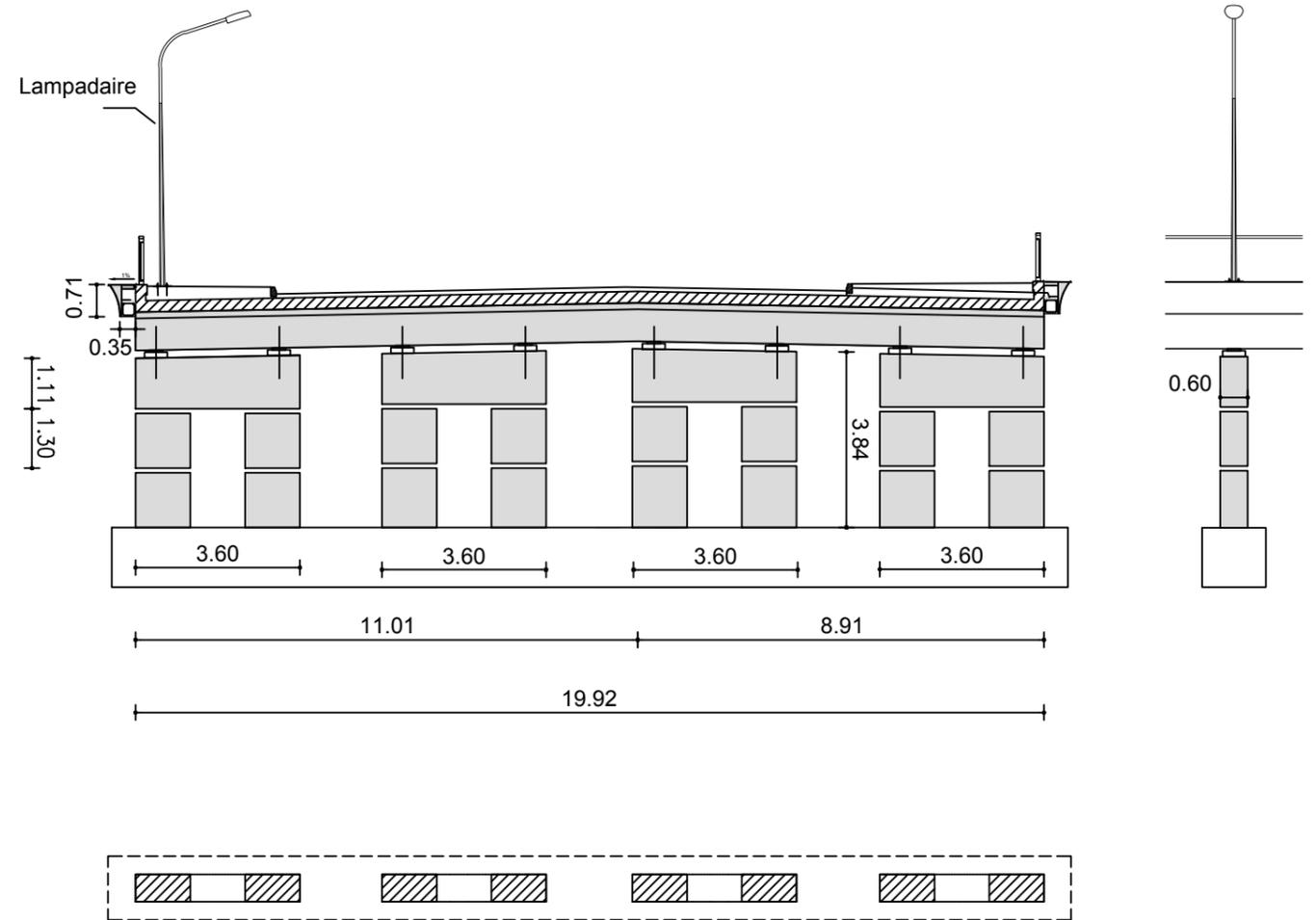


VUE DE L'OUVRAGE DE DECHARGE (OA1), RIVE SUD





OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DE L'ARC  
caissons rectangulaires préfabriqués en béton  
désactivé, teinte ocre, formant coffrage perdu



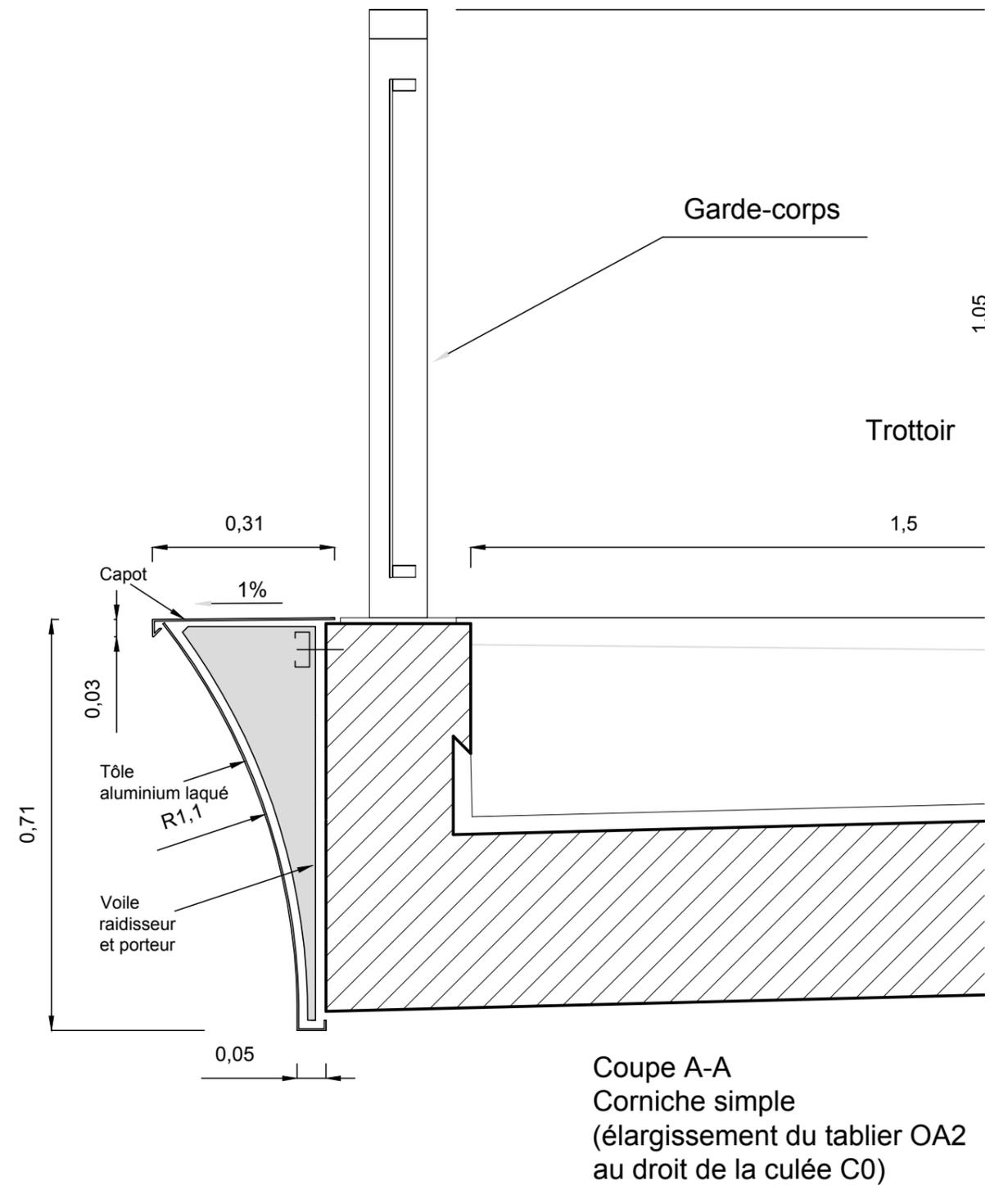
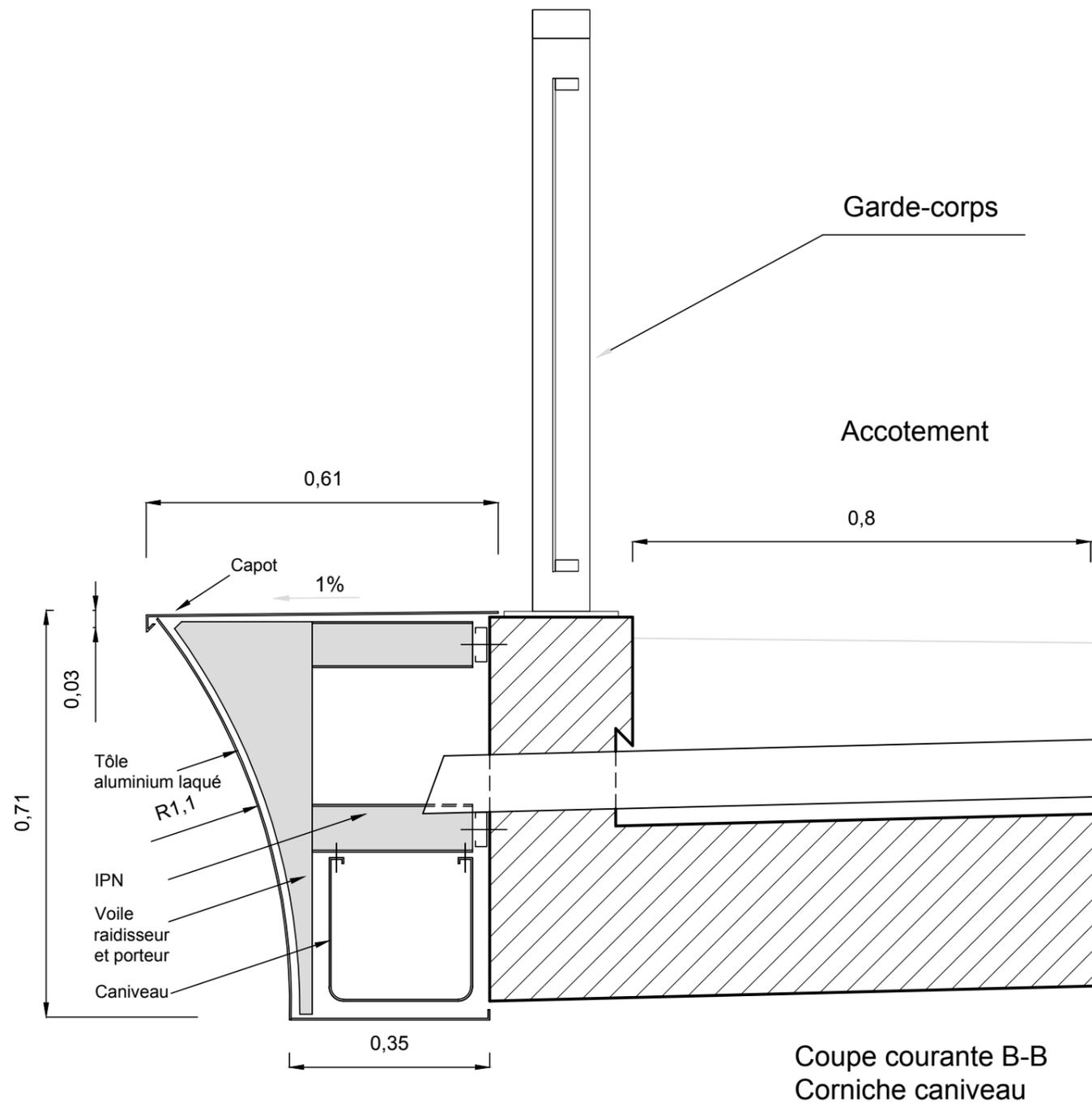
OUVRAGE DE DECHARGE

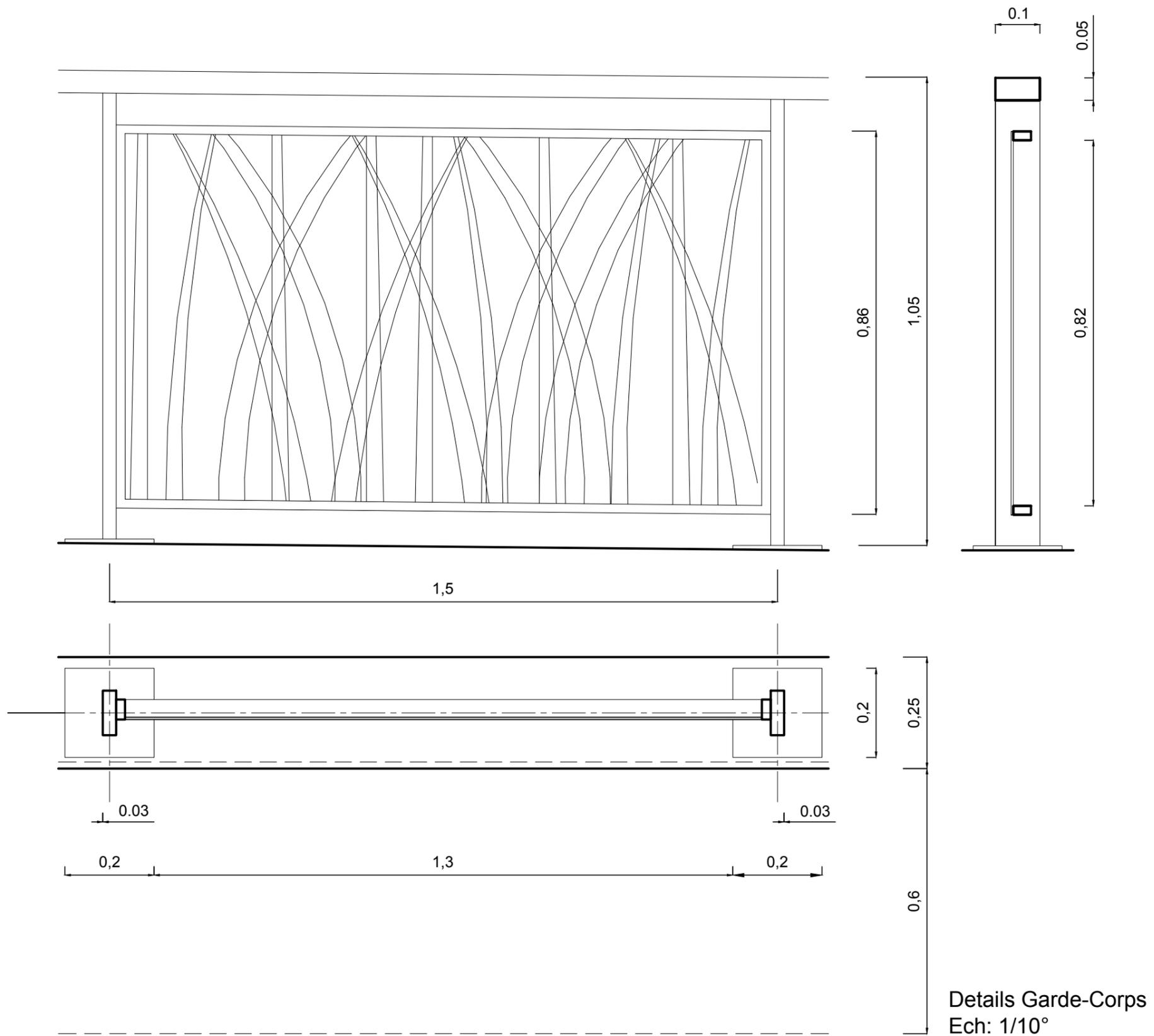
Françoise Vié  
architecte D.P.L.G.  
7, rue Jean Fiolle  
13006 Marseille  
Tél : 04.96.12.22.61

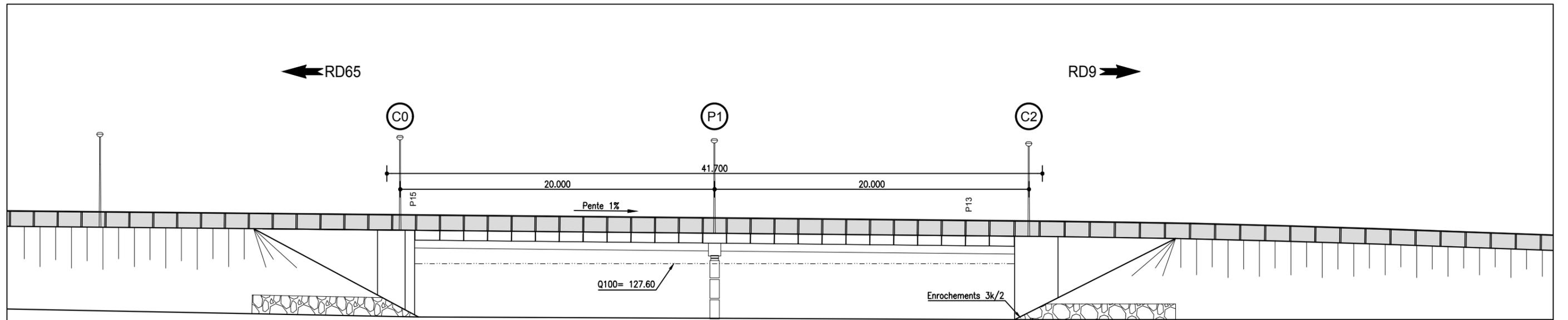
**LIAISON ROUTIERE ENTRE LA RD65 ET LA RD9**

**Viaduc principal et secondaire**  
**Coupes courantes**

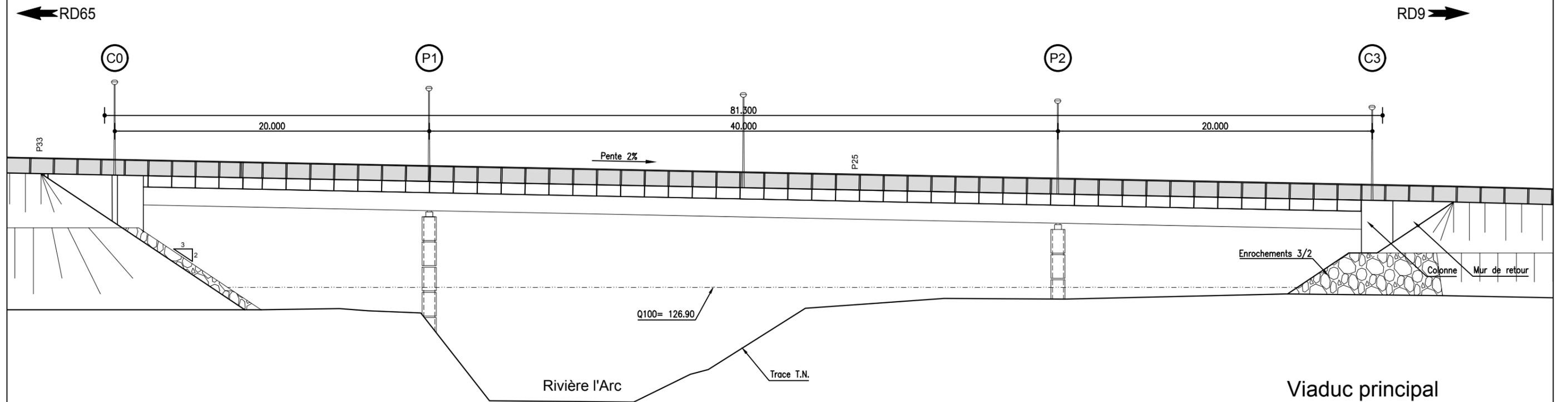
éch:1/100°







Viaduc secondaire



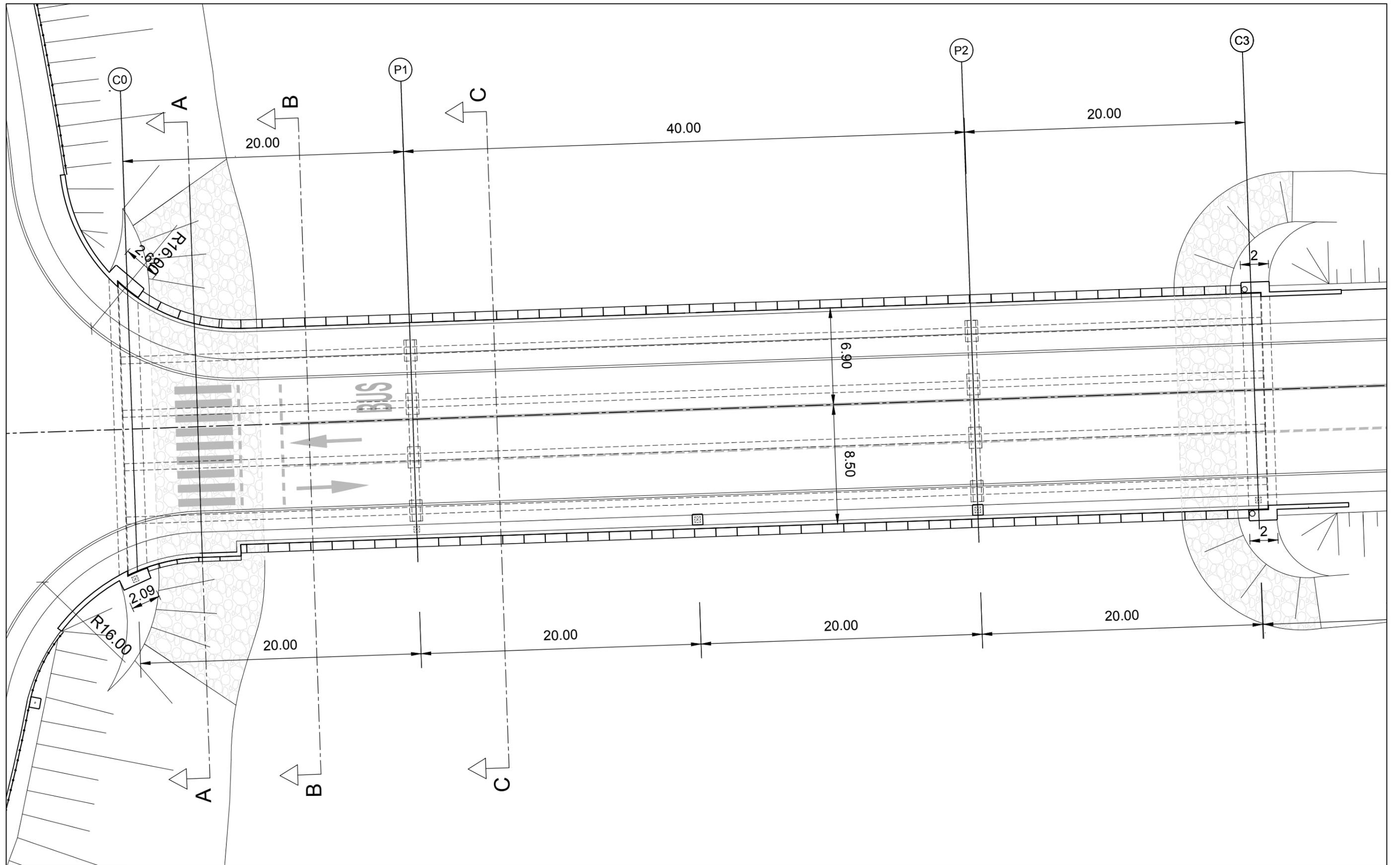
Viaduc principal

Françoise Vié  
architecte D.P.L.G.  
7, rue Jean Fiolle  
13006 Marseille  
Tél : 04.96.12.22.61

**LIAISON ROUTIERE ENTRE LA RD65 ET LA RD9**

**Viaduc principal et secondaire**  
**Elévations**

éch: 1/250°

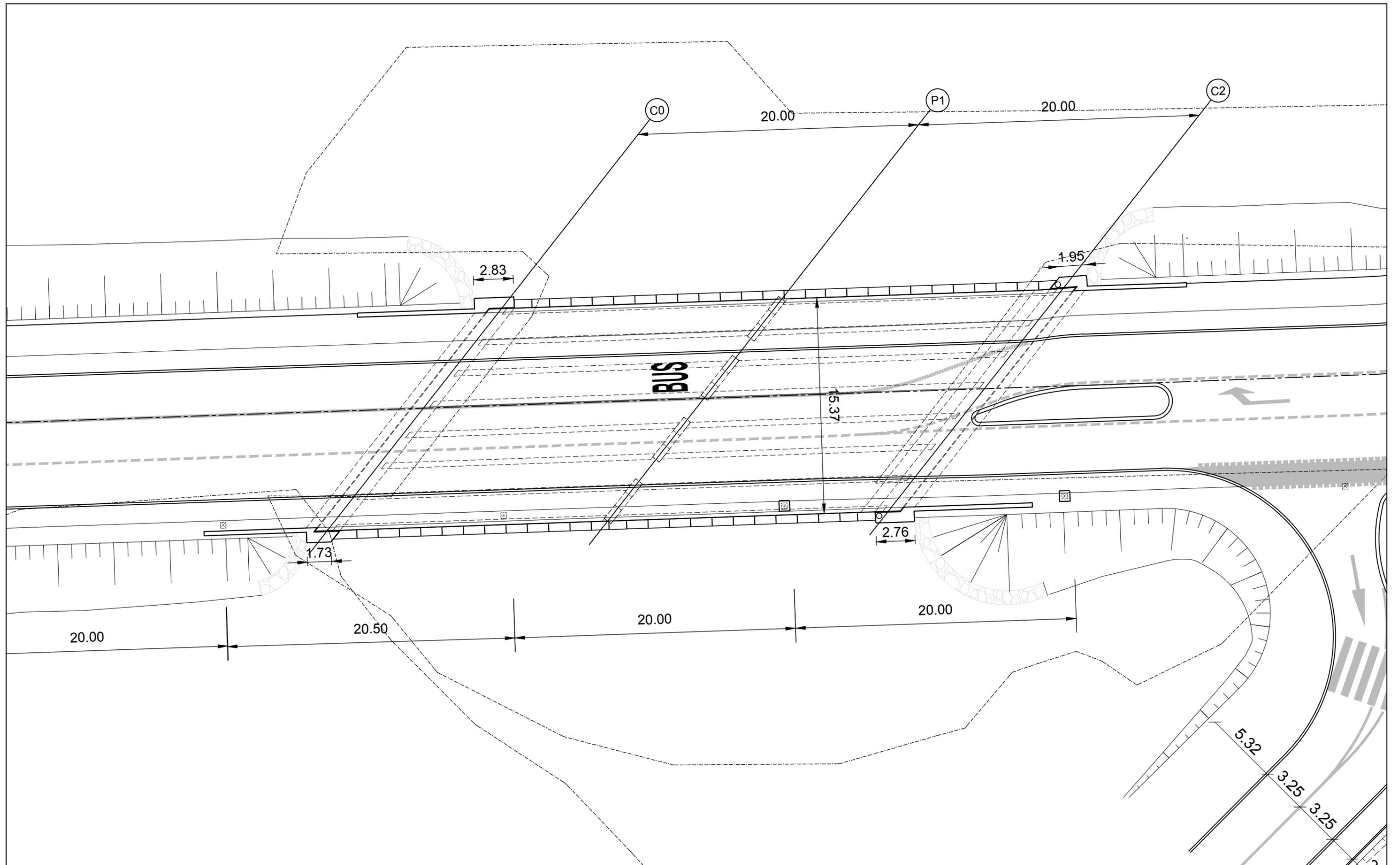


Françoise Vié  
 architecte D.P.L.G.  
 7, rue Jean Fiolle  
 13006 Marseille  
 Tél : 04.96.12.22.61

**LIAISON ROUTIERE ENTRE LA RD65 ET LA RD9**

**Viaduc principal  
 Plan OA2**

**éch:1/250°**



Françoise Vié  
 architecte D.P.L.G.  
 7, rue Jean Fiolle  
 13006 Marseille  
 Tél : 04.96.12.22.61

**LIAISON ROUTIERE ENTRE LA RD65 ET LA RD9**

**Viaduc secondaire  
 Plan OA1**

**éch:1/250°**