

## Maitre d'Ouvrage

Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée  
SIR Marseille  
16 rue Antoine Zattara - 13003 Marseille  
tél : 04.86.94.68.35  
[sir-de-marseille.dirmed@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sir-de-marseille.dirmed@developpement-durable.gouv.fr)

## AUTOROUTE A7

REMISE A NIVEAU DES OUVRAGES DE L'ECHANGEUR A7-A557 SUR L'A557 A MARSEILLE (13)

## DCOE

## Mémoire architectural

### Maitre d'Œuvre

SETEC  
ZAC Le Griffon  
7, chemin des Gorges de Cabriès  
13 127 Vitrolles  
FRANCE



A	15/06/2022	Version initiale				HVA	ADI	TRO		
Ind.	Date	Objet				Rédigé	Vérifié	Approuvé		
Nom du fichier : 51363-POA-QUA-MOD_250_IndA_Strates					Echelle : sans		Format : A4		Nb pages : 11	
Numéro d’affaire		Phase		Zone	Type de doc.	Numéro	Indice		Titre	
51363		DCOE		GEN	MEM	240	A00		Mémoire architectural	



DIRECTION  
INTERDÉPARTEMENTALE  
DES ROUTES  
MÉDITERRANÉE

Direction Interdépartementale des Routes MÉDITERRANÉE

Service du Ministère de la Transition Ecologique

[www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr](http://www.dir.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr)

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>JUSTIFICATION DU PARTI ARCHITECTURAL PREVU .....</b>	<b>3</b>
1.1	PARTI ARCHITECTURALE GLOBAL .....	3
1.2	LES PROPOSITIONS ARCHITECTURALES .....	4
1.2.1	<i>Les rives des ouvrages en viaducs .....</i>	<i>4</i>
1.2.2	<i>Le traitement particulier au droit de la pile P3 cote Sud .....</i>	<i>6</i>
1.2.3	<i>Le traitement particulier au droit de la pile P3 cote Nord .....</i>	<i>7</i>
1.2.4	<i>Le traitement sur les voies d'accès .....</i>	<i>7</i>
1.2.5	<i>La problématique « pigeons » .....</i>	<i>10</i>
1.2.6	<i>Maintien de la végétation des talus paysagés .....</i>	<i>11</i>

# 1 JUSTIFICATION DU PARTI ARCHITECTURAL PREVU

---

## 1.1 PARTI ARCHITECTURALE GLOBAL

---

Au travers de la mission d'assistance architecturale au bureau d'études de MOE, des grands principes architecturaux ont été définis concernant les nouvelles superstructures en lien avec la remise à niveau des ouvrages de l'échangeur A7-A557 sur l'A7557 à Marseille.



Figure 1: Photos des ouvrages existants

Le parti architectural vise à simplifier ce qui existe et s'appuie sur des formes simples et des matériaux pérennes en privilégiant l'usage fonctionnel de l'ouvrage. Un parti qui limite volontairement le nombre de matériaux, de formes et de couleurs.

On différencie le traitement des rives du viaduc de section courante et le traitement des rampes d'accès.

Dans cette note, le travail architectural traite :

- Des superstructures des rives ;
- Du traitement de certains équipements pour minimiser l'accès aux pigeons ;
- Du traitement des talus impactés.

## 1.2 LES PROPOSITIONS ARCHITECTURALES

### 1.2.1 LES RIVES DES OUVRAGES EN VIADUCS

Les rives de l'ouvrage sont traitées avec une corniche dont la forme géométrique a évolué vers une épuration maximale. Sur sa rive nord, elle cache un caniveau et intègre des réseaux.

Il est retenu à ce stade des études que la tôle d'habillage de ces corniches est aluminium thermolaqué avec le RAL 9006 (aluminium blanc). Une PSE est prévue dans le cadre du DCOE pour remplacer le matériau de la tôle en acier inoxydable.

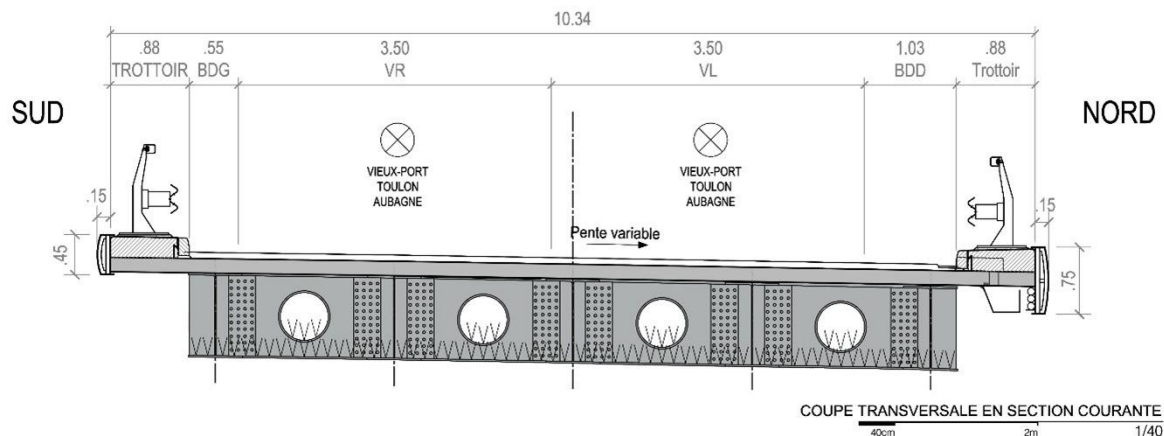


Figure 2: Coupe transversale du tablier section courante

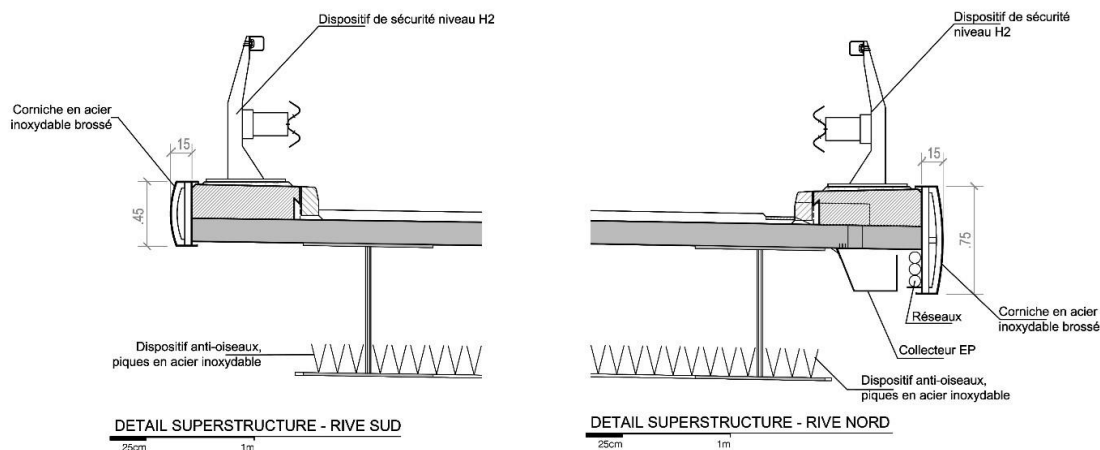


Figure 3 : Coupes transversales des rives nord et sud

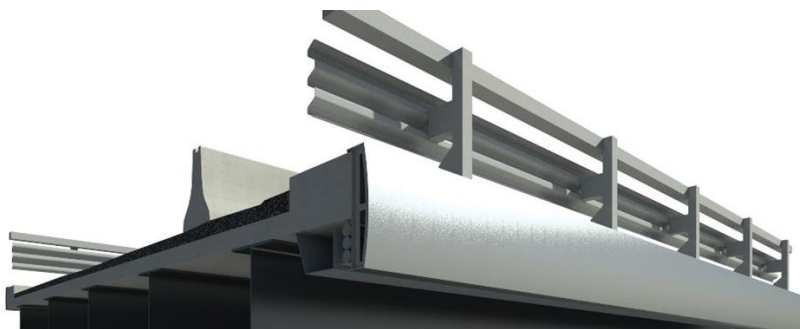


Figure 4 : 3D de principe de la rive nord



*Figure 5 : photomontage du viaduc avec la nouvelle corniche*

En accompagnement de la réfection des rives, nous préconisons également une remise en peinture de la structure du pont dans une teinte sombre.

A la suite de l'APROA, le MOA a procédé à la mise en peinture d'essais sur la structure avec deux teintes de gris :

- une teinte claire le RAL 7001 ;
- une teinte sombre, le RAL 7015 ;







Figure 6 : Photos des essais de peinture

Notre choix confirme notre intention de l'APROA pour conserver la teinte RAL 7015 Sombre. Nous laissons le choix définitif à la maîtrise d'ouvrage ;

### 1.2.2 LE TRAITEMENT PARTICULIER AU DROIT DE LA PILE P3 COTE SUD

Compte tenu de la nouvelle géométrie de la corniche très simplifiée, le passage, côté sud, d'une petite corniche entre P2 et C8 à une grande corniche entre P2 et C0 se fera sur la pile P2 ou sur la pile P3 avec un élément de corniche spécifique.

Cette articulation pourra être réutilisée au droit de la culée C0, où la corniche transitionne à nouveau d'une grande corniche à une petite corniche sur les voies d'accès.

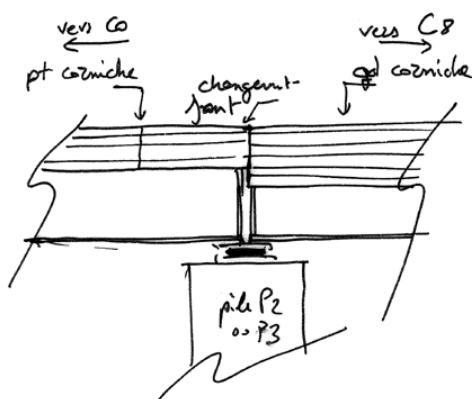


Figure 7 : Articulation des deux corniches sur la pile P2 ou P3

### 1.2.3 LE TRAITEMENT PARTICULIER AU DROIT DE LA PILE P3 COTE NORD

Côté nord, il est maintenu la configuration de rive avec la grande corniche sur toute la longueur de l'ouvrage. Cependant, à l'instar de la rive Sud, la présence d'une excroissance du chevêtre métallique oblige à prévoir une adaptation locale du profil de la corniche.

### 1.2.4 LE TRAITEMENT SUR LES VOIES D'ACCES

La configuration des rampes est très contrainte en largeur et la forme des corniches imaginées pour les viaducs ne peut se poursuivre.

Les encorbellements en béton qui existent en tête des murs seront reconstruits pour supporter la charge des nouvelles barrières normalisées. Ces excroissances ont besoin de raidisseurs verticaux régulièrement espacés.

La forme de ces voiles perpendiculaires sont triangulaires (légèrement trapézoïdale) en béton lisse. Cette forme présente plusieurs avantages :

- Elle décompose la lumière en deux ce qui relativise l'épaisseur du volume ;
- Elle minimise la surface au contact des piétons ;
- Elle supprime les zones propices aux incivilités (urine, stockage de déchets...) ;
- Elle rythme le long mur en animant sobrement sa surface ;

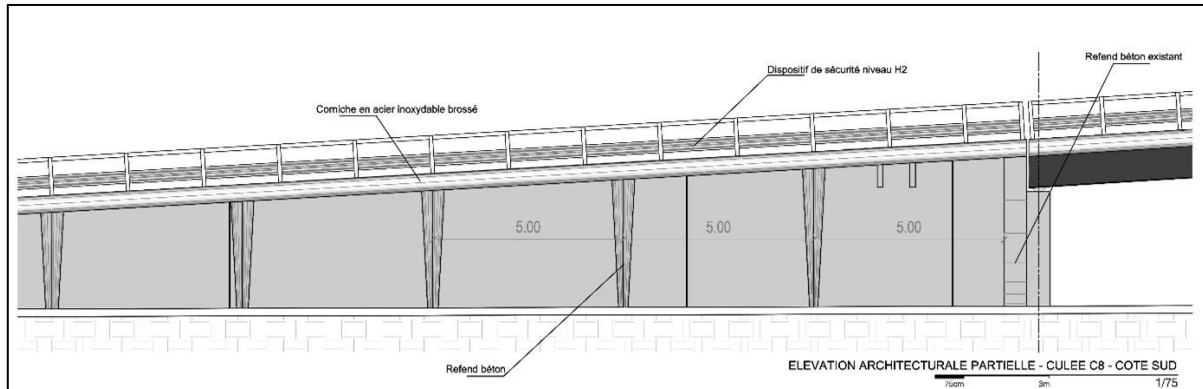


Figure 8 : Elévation partielle de la rive sud

Les corniches mises en œuvre sur le viaduc sont remplacées par de simples bandeaux métalliques sans épaisseur. Leur hauteur sera celle de la nouvelle longrine.

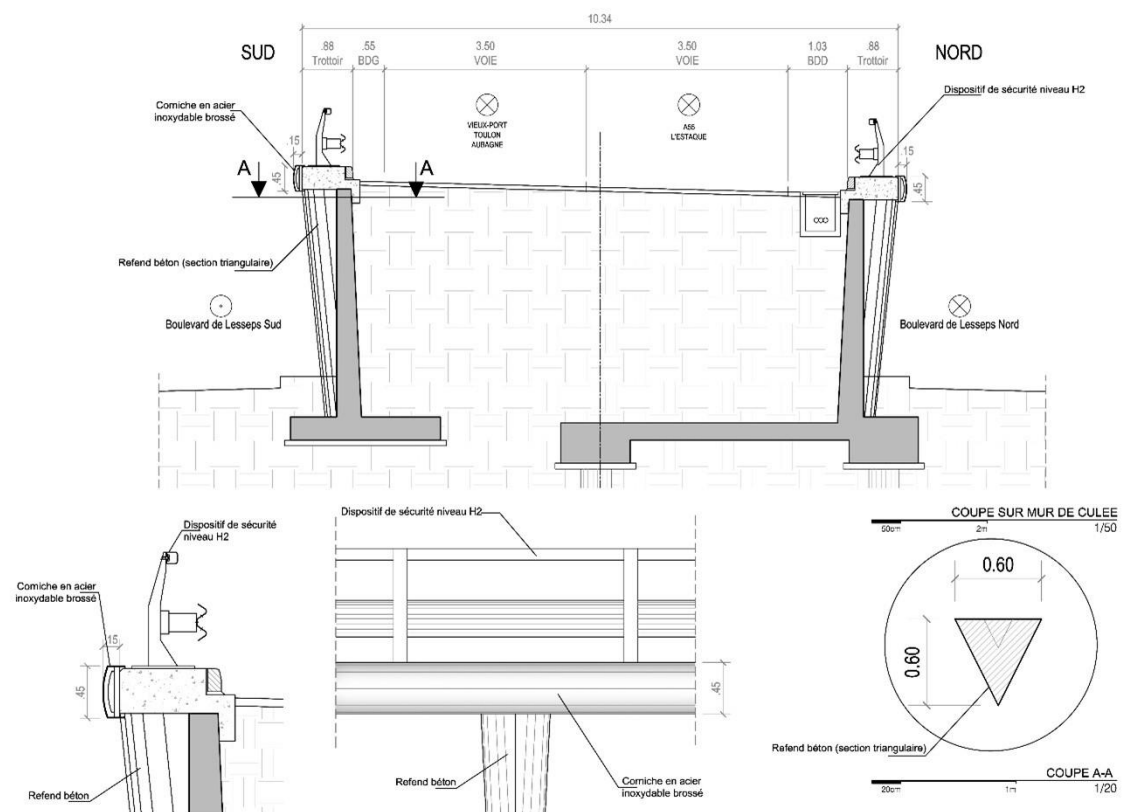


Figure 9 : Coupe sur la rampe d'accès à l'ouvrage





Figure 10 : Photomontage de la rampe sud

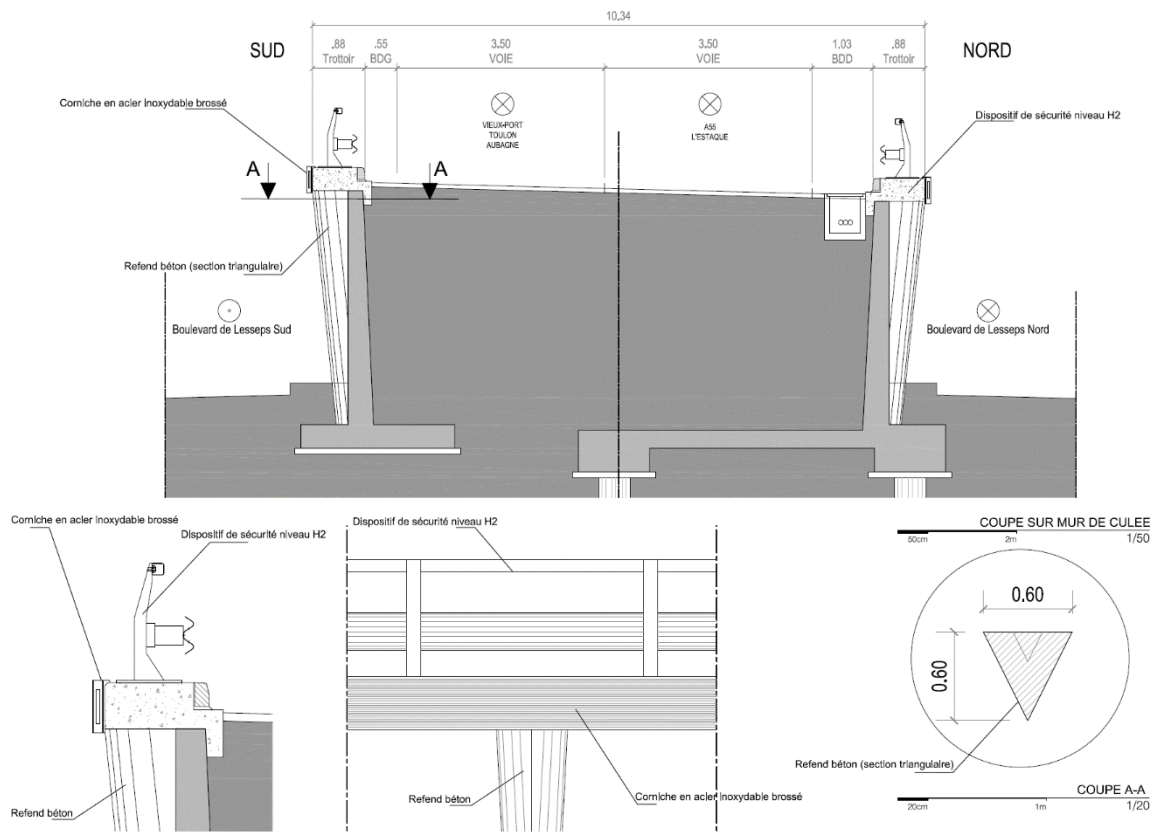


Figure 11 : Coupe sur la rampe d'accès à l'ouvrage



Figure 12 : Photomontage de la rampe sud

La teinte des bétons sera uniforme et sans peinture. Le contraste de la teinte des pilettes sur l'image ci-dessus est renforcé par l'ombre.

Sur la rive nord, l'arrivée des réseaux oblige à créer un caisson pour les protéger et assurer leur passage à l'arrière du mur de soutènement. Cette excroissance aura la forme d'un capotage triangulaire vu en plan.

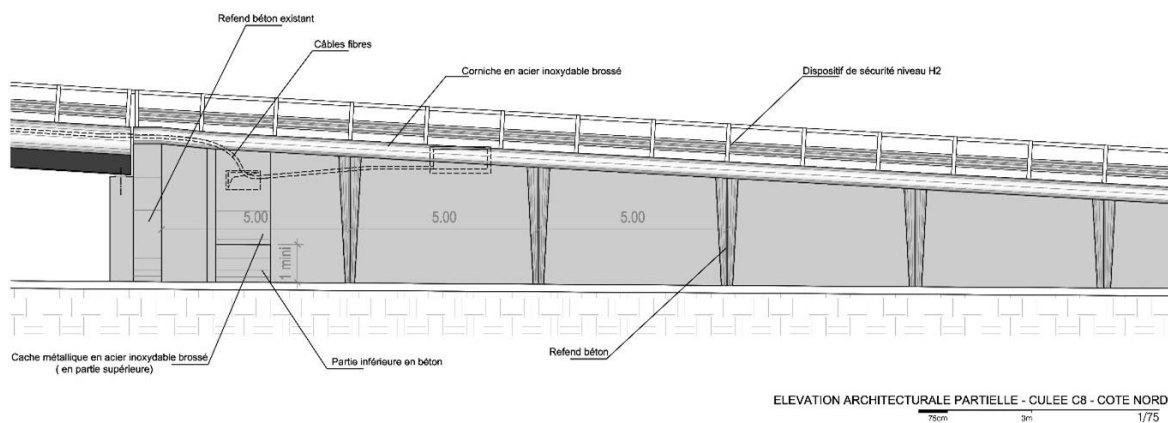


Figure 13 : Elévation partielle de la rive nord côté C8

L'articulation entre la corniche haute et la petite sur les rampes se fait par l'intermédiaire du poteau en béton existant. Il n'y a donc pas de complexité géométrique à gérer. Pour le passage des réseaux, le refend béton existant sera en partie découpé sur son extrémité haute extérieure. Le capotage se logera dans cette réservation.

### 1.2.5 LA PROBLEMATIQUE « PIGEONS »

La configuration géométrique des ouvrages en multipoutre facilite l'accès et le stationnement de pigeons qui dégradent les structures métalliques des ouvrages mais surtout les espaces accessibles aux piétons sous les tabliers.

La solution retenue par le MOA est de mettre en œuvre des pics anti-pigeons sur les poutres et les réservations circulaires des entretoises :

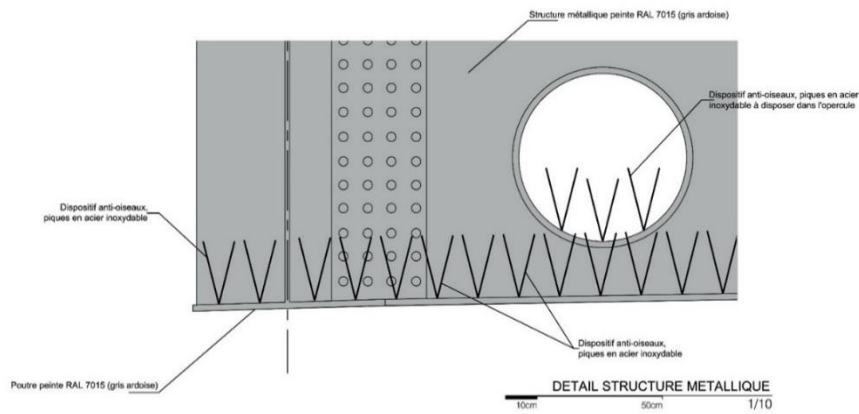


Figure 14 : Coupe de principe avec les propositions d'adjonction éléments empêchant le stationnement des pigeons.



Figure 15 : Pics anti-oiseaux



Figure 16 : Vue du dispositif anti-oiseaux, constitué de piques en acier inoxydable disposées le long de la structure (poutres et entretoises)

### 1.2.6 MAINTIEN DE LA VEGETATION DES TALUS PAYSAGES

Afin de répondre aux exigences du programme, les talus qui seront partiellement impactés en phase travaux seront revégétalisés selon les zones par :

- Ensemencement de pelouse et petits arbustes éparses ;
- Couvre-sol adapté au climat méditerranéen.