

E U R
P A O
N

FR



E18 - Re-sourcer

MIRAMAS

CITÉ-JARDIN DU XXIÈME SIÈCLE

Dossier de site

100m



AVANT-PROPOS

«Ce que nous avons à faire aujourd'hui, c'est faire preuve de créativité culturelle [...] Je crois à l'état poétique. C'est développer une manière de vivre qui soit tellement sensible, attentive, contemplative et compassionnelle qu'on arrive à amplifier son champ de perception et à ne rien ignorer de ce qu'il y a autour de nous» P. Chamoiseau

La dix-huitième édition du concours European en France s'ouvre sur ce très beau thème: «re-sourcer».

Après avoir exploré les notions de ville adaptable, de ville productive ou encore de ville vivante, ce thème marque un temps d'arrêt, une respiration. Il nous invite à observer ce qui s'est accumulé, ce qui se trouve là pour ménager les lieux, les vies, arrêter de détruire pour mieux réparer.

«Re-sourcer» un thème qui explore la richesse matérielle comme immatérielle existante pour la manipuler et la transformer avec respect, avec douceur.

Cette matière est de nature très diverse, elle est spécifique à chaque territoire.

Elle compose un écosystème puissant qui souvent a oublié qu'il faisait système: au fil du dernier siècle il s'est disloqué, défait. L'attention aux échanges et aux liens tissés entre les humains et les non-humains s'est dissipée pour laisser place à des territoires juxtaposés et fragmentés. On parle ici de paysages et de vie(s) qui dans leur isolement n'attendent rien d'autre que la remise en mouvement pour affronter le monde de demain. Il y a urgence à faire; à faire ensemble dans une écoute sincère.

Tous les sites de l'édition 18 portent en eux les complexités d'un monde essoufflé tout en présentant un grand potentiel de vie. Des dynamiques y sont déjà à l'oeuvre: la puissance de l'eau est manifeste. Ainsi, la nature - humaine et non-humaine - agit, n'attend pas et esquisse, de fait, une nouvelle manière de se positionner et d'intervenir.

Les sites quels qu'ils soient, des plus urbains et anthropisés (le Grand Nancy, Caen, Clermont-Ferrand, Riez, Miramas, Brignoles, Blagnac, Romainville, Nailloux) aux plus naturels et abandonnés (La vallée de la Nive, Mayotte, Fumel, Mantes-la-jolie, Jullouville) portent tous en eux un héritage à remettre en lumière et attendent que l'expression de leurs désirs, de leurs forces internes soit révélée et portée par des projets-laboratoires d'un futur possible.

Habitant.e.s des territoires d'aujourd'hui et de demain, les équipes d'European - composées d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, de sociologues, anthropologues, philosophes, écologues ou tout autres penseurs pertinent à l'étude - s'empareront de ces lieux pour proposer de nouvelles identités narratives, des nouveaux modes de sociabilités et de liens où le vivant, dans un objectif de ressourcement, explose comme une constante permanente.

EUROPAN FRANCE

Nota : Un cahier de contribution, téléchargeable ici, est associé au thème.

RE-SOURCER
REPARER
REIMAGINER
REAGIR
REVITALISER
RECYCLER
RESSOURCER

LE THÈME : RE-SOURCER

La fragilité de l'écosystème Terre et les crises sociales amènent à cultiver des pratiques alternatives aux extractions nocives des ressources, à la surconsommation et à la pollution des milieux vivants. Des projets régénérateurs naturo-culturels sont à imaginer. Il s'agit de tisser des liens synergiques revivifiants entre données biogéophysiques, justice sociospatiale et santé.

RE-SOURCER EN TERMES D'ÉLÉMENTS NATURELS / RISQUES

Afin de permettre une alliance avec les milieux habités, il est temps de repenser les puissances vitales combinées entre elles que sont l'eau, l'air, la terre et le feu. Les éléments qui sont des sources précieuses d'énergie et de fertilité, chargés de potentialités symboliques et poétiques s'avèrent aussi liés à des dérèglements, risques et catastrophes qui affectent les lieux et tout l'écosystème terrestre à partir du moment où se trouvent enclenchés des cataclysmes consécutifs à des aménagements délétères.

RE-SOURCER EN TERMES DE MODES DE VIE ET D'INCLUSIVITÉ

La reconsidération des conditions d'habitabilité passe également par une attention soutenue aux évolutions des modes de vie dans un monde numérique hyper connecté. Des agencements à même de préserver tout à la fois, l'intimité, le commun et les solidarités sont en jeu corrélés à des stratégies bioclimatiques et permaculturelles dans lesquelles humains et non-humains puissent coopérer.

RE-SOURCER EN TERMES DE MATÉRIALITÉ

Le déjà construit constituant désormais un gisement phénoménal de matières, il importe de concevoir des dispositifs de transformation des édifices existants animés par la stratégie des 3 R (Réduire, Réutiliser, Recycler) : réduire les constructions neuves ; réutiliser au sens du réemploi des espaces déjà construits et des matériaux ; recycler en faisant appel à des matériaux bio-géossourcés (terre, pierre, fibre), en anticipant la déconstruction et en redevenant local (mobilisation des savoir-faire et des matériaux présents sur les sites d'implantation).
Et ce, afin de favoriser la préservation des ressources naturelles.

Chaque site sera présenté à deux échelles :

- L'échelle territoriale du « site de réflexion » (périmètre rouge) qui fera apparaître les éléments géographiques et écologiques (topographie, géologie, les éléments naturels), les logiques de mobilité et de modes de vie de grande échelle - en utilisant au maximum la cartographie - et qui ont un impact sur le site de projet aujourd'hui et, potentiellement, dans le futur ;
- L'échelle de proximité, celle du « site de projet » (périmètre jaune), où seront présentés de manière claire et précise l'existant (espace physique, nature, modes de vie) et les intentions de la ville pour son évolution dans le futur.

QUESTIONS AUX CONCURRENTS

Le défi pour les concurrents, dans leurs projets-processus, sera de faire converger les trois types de ressourcements car c'est leur croisement qui générera un spectre prometteur de projets résilients face à la rareté des ressources et à la vulnérabilité des sites.

Les questions posées sont :

- Quelles sont les nouvelles manières de concevoir pour s'adapter au changement climatique : montée des eaux, pollution de l'air, sécheresse, etc. ?
- Comment introduire dans les projets la régénération et l'assainissement des sols les rendant plus poreux et vivants, augmentant la biodiversité des espaces bâtis, afin de les rendre plus vivables ?
- Comment imaginer de nouveaux scénarios d'usages dynamiques et productifs pour revitaliser des communautés d'humains et de non-humains ?
- Comment inventer une nouvelle matérialité qui puisse résulter de bio-matériaux provenant majoritairement de ressources locales et s'inscrivant dans une logique d'économie circulaire ?

Comment hybrider dans les équipes les différentes compétences nécessaires à ces projets qui associent la prise en compte des éléments naturels, de nouveaux modes de vie et l'utilisation de bio-matériaux ?

Quelles échelles franchir pour rendre pertinentes les réponses proposées ? Un projet sur un site de proximité peut-il se combiner avec une réflexion à l'échelle plus large du territoire ? Un projet urbain doit-il aussi se décliner à une échelle de proximité pour illustrer son impact ?

EUROPAN EUROPE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

REPRÉSENTANT(S) DU SITE : Ville de Miramas, ICF Habitat

ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S) : Ville de Miramas, ICF Habitat

COMPOSITION DE L'ÉQUIPE : Architecte, Urbaniste, Paysagiste

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE : Architecture, urbanisme, paysage, stratégie urbaine, écologie, sociologie et toute compétence au choix des candidats

COMMUNICATION : valorisation des projets après le concours : publication d'un catalogue des résultats et exposition nationale

JURY – 1ÈRE ÉVALUATION : avec la participation des représentants de site

JURY – SÉLECTION DES PRIX : sélection de trois projets par site. Avec la participation des représentants de site

Primes : les primes sont attribuées par le jury indépendamment des sites :
lauréat (12.000€) / mentionné (6.000€) / mentions spéciales (pas de prime)

PROCÉDURE INTERMÉDIAIRE POST CONCOURS :

MISSION DONNÉE A LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S)

POUR LA RÉALISATION : Études urbaines et paysagères pré-opérationnelles et opérationnelles pour la réalisation d'espaces publics. Maitrise d'oeuvre pour la rénovation des immeubles de logements détenus par ICF habitat.



**CHEMIN DE LA PERONNE ET
CANAL DE CRAPONNE**
FR-MIRAMAS-SS-P1



**VUE AÉRIENNE DE LA CITÉ
JARDIN**
FR-MIRAMAS-PS-AP1
(Sud Drone)

RELATION AU THÈME

LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME

Le thème European 18 re-sourcer, découle du constat de la fragilité de l'écosystème terrestre et les crises sociales liées et aggravées par les dérèglements du climat.

Les réponses à ces dérèglements ou les pistes de sortie de ces crises consistent à imaginer des pratiques alternatives à l'extraction des ressources, à la surconsommation et à la pollution des milieux vivants, à penser des projets régénérateurs embrassant nature et culture et à tisser des synergies entre données biogéographiques, justice socio-spatiale et santé.

Les trois sous-thèmes développés constituent trois grandes directions pour concevoir la résilience et le ressourcement des milieux habités.

Si le site de Miramas est classé dans le second : Re-sourcer en termes de modes de vie et d'inclusivité, c'est pour les questions qu'il pose quant à la reconsidération des conditions d'habitabilité, les attentions qu'il impose quant aux évolutions des modes de vie avec le monde numérique notamment, pour son besoin à accueillir des aménagements qui combinent intimité, communauté et solidarité. Et enfin pour son potentiel de coopérations entre humains et non-humains dans les stratégies bioclimatiques.

Dans cette catégorie, site de Miramas a été classé dans la famille « Promoting Open Neighbourhoods » car il interroge la transformation de poches urbaines ou de quartiers enclavés vers de petites entités de proximité, d'échange et de gouvernance et car il peut être un site pivot pour initier des changements sociaux et écologiques, se répercutant sur le reste de la ville.

A l'échelle de la ville la localisation stratégique de la cité cheminote en fait une pièce urbaine clé, à l'interface de nombreux projets en cours et au croisement des problématique de transition environnementale, de préservation du patrimoine, de développement économique et de redynamisation du centre-ville.

A l'échelle du territoire, la fragilité des milieux locaux, (notamment de l'Etang-de-Berre et de la plaine de la Crau sèche et humide), et leur exposition aux risques des dérèglements climatiques (pollution, canicules) fait face à une logique économique et industrielle qui a façonné le territoire.

LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE LA VILLE ET DE SES PARTENAIRES

La cité cheminote peut participer à la redynamisation du centre-ville grâce à sa localisation stratégique, proche du centre-ville, de la gare (projet de PEM) et à la rencontre de grands projets d'aménagement (ZAC de la Boule Noire à l'Ouest et du Secteur centre-ville Jourdan au Sud-Est).

Une stratégie d'ouverture de la cité sur le reste de la ville avec le traitement des franges, mais aussi des espaces non-bâties à l'intérieur de celle-ci, est attendue des candidats.

Les candidats développeront une posture sur la prise en compte du patrimoine dans le contexte de la cité cheminote. Le modèle socio-économique de la cité-jardin sera aussi une matière à penser la réactivation d'une dynamique sociale autour du patrimoine bâti et végétal.

La problématique patrimoniale rencontrera celle de la densité - et particulièrement son augmentation - dans la proposition de dispositifs spatiaux permettant la diversification des usages dans les espaces non-bâties, la dynamisation du centre-ville et la diversification des typologies de logements.

Enfin, un enjeu de taille reste l'adaptation des logements de la cité aux enjeux contemporains et aux modes de vie actuels et futurs. En ce sens, la mise en accessibilité des plots cheminots ainsi que leur rénovation thermique seront les points de départ d'un processus de rénovation du parc de logements ambitieux, qui vise à les adapter aux enjeux des transitions environnementales et sociales et à l'évolution des modes de vie.

LES ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES (ÉVENTUELLES)

La ville de Miramas souhaite explorer les possibilités d'évolution de l'Ouest de son centre-ville et particulièrement du site de la cité cheminote, propriété du bailleur ICF Habitat Sud Est Méditerranée.

Offrir des logements de qualité, performants sans dénaturer l'ensemble urbain. L'enjeu est de conserver l'équilibre entre la préservation patrimoniale de la cité d'une part, la rénovation énergétique et la mise en accessibilité des logements d'autre part.

Réactiver une dynamique sociale autour du patrimoine bâti et végétal

Il s'agit de valoriser les espaces paysagers en permettant de nouveaux usages récréatifs, communs et productifs. Les notions de sols vivants et productifs pourront être développées notamment à travers la création de jardins nourriciers, éléments fondamentaux des cités ouvrières générateurs de lien social, facteur de résilience pour les habitants.

La commune compte aujourd'hui trois jardins familiaux – Couvent (2012), Maille 3 (2018) et Colomb (2025), représentant au total 173 parcelles, qui répondent à la forte demande des habitants pour disposer d'un espace de jardinage. Ce projet a une dimension sociale forte, en permettant aux habitants de se réapproprier des espaces verts en ville, de créer du lien social et de transmettre des savoirs entre générations. Il contribue aussi au bien-être des habitants en offrant un îlot de fraîcheur propice à la biodiversité et à l'infiltration des eaux de pluie. Par ailleurs, ces jardins constituent une vitrine d'agriculture urbaine durable, en favorisant une production alimentaire autonome, biologique et économe en ressources, tout en encourageant le réemploi et le respect de l'environnement.

Intégrer la mutation du quartier avec son environnement en projet à plusieurs échelles

- Traiter les franges à l'échelle urbaine en prenant en compte les projets connexes.
- Penser la mutation du quartier intrinsèque pour faire évoluer la cité ouvrière en répondant aux enjeux du XXIème siècle.
- Concevoir les transformations à l'échelle de l'îlot en projetant l'évolution des usages et des besoins de tous les habitants actuels et futurs (humains mais également non humains)

Des recherches à l'échelle du plot

- Développer des principes structurels et d'accès, comprenant la mise en accessibilité de tous les logements.
- Repenser les plans d'étages et diversifier les typologies de logements.
- Développer des principes de façades permettant l'amélioration du confort thermique des logements, avec une attention particulière à la qualité et à la provenance des matériaux de rénovation employés.

En somme, rénover la ville depuis l'intérieur dans une stratégie globale qui va du micro au macro.



VUE AERIEENNE DE LA CITÉ
CHEMINOTE
FR-MIRAMAS-PS-AP3
(Sud Drone)



RESEAU FERRÉ
FR-MIRAMAS-C-M1
(ICF HABITAT)

CONTEXTE

Miramas est une « agglomération ferroviaire ». C'est tout proche du village de Miramas Le Vieux, que se développe, à partir du XIX^{ème} siècle une ville nouvelle destinée à accueillir les cheminots de l'importante gare de triage.

Le parc d'ICF compte 750 logements sur la commune de Miramas dont 420 dans la cité cheminote, ce qui en fait la 3^{ème} implantation d'ICF Habitat Sud-Est Méditerranée (après Marseille et Nice).

Avec plus de 900 000 voyageurs par an, la gare de Miramas est une gare majeure de la métropole. En plus des projets opérationnels en cours autour de la gare (voir projets connexes ci-après), une mission de plan-guide est réalisée à l'échelle du secteur « Cœur de Ville » pour son positionnement stratégique dans la nouvelle métropole.

TERRITOIRE, GÉOGRAPHIE ET PAYSAGE

Une desserte par la route et par le rail

Miramas est la porte d'entrée Ouest de la Métropole Aix-Marseille Provence, en lien direct avec le pays d'Arles, 2^{ème} pôle d'échange multimodal après Marseille, gare de triage et plateforme logistique du Sud de l'Europe directement reliées au GPM par le rail et la route. A l'intersection des autoroutes A7, A8 et A9, à 20 min de l'aéroport Marseille Provence, Miramas est un hub de transports de passagers et de marchandises pour la métropole rayonnant sur la Région Sud et la Méditerranée.

La ville de Miramas est située dans la métropole Aix-Marseille-Provence, à 55 minutes de route de Marseille et d'Aix-en-Provence, 25 min de Fos-sur-Mer et à mi-chemin entre Istres et Salon-de-Provence, situées à 15 min chacune. Miramas bénéficie d'une bonne connexion au réseau routier en plus de son contournement ouest.

La ville est à un carrefour ferroviaire entre les deux lignes qui contournent l'étang de Berre par le Nord et le Sud, assurant ainsi une desserte locale efficace vers les villes d'Istres (10min), Salon-de-Provence (12min) et Fos-sur-Mer (20min) et avec une fréquence de 12 à 13 aller-retours par jour et Marseille en 35 à 50 min avec plus de 30 allers-retours quotidiens.

Des déplacements concentrés sur l'Ouest de l'Etang-de-Berre

79% des déplacements domicile-travail s'effectuent à l'intérieur du bassin Ouest-

Etang-de-Berre et les deux principales destinations sont les bassins Est-Etang-de-Berre et Nord-Ouest. Le bassin de Marseille n'arrive qu'en troisième position. L'ensemble Miramas, Istres, Salon-de-Provence polarise à lui seul 60% des actifs résidents à Miramas.

Topographie et climat

D'une surface de 25,74 km², 65 % de la commune de Miramas sont des espaces naturels et ruraux. 15 % sont identifiés par des zonages à enjeu écologique. Bien qu'intégré dans « les espaces les plus métropolisés » selon le SRADDET, Miramas se situe à l'interface de grandes entités naturelles d'importance (Camargue, Crau, Alpilles à l'ouest, Etangs de Berre et méditerranée au Sud, et collines méditerranéennes à l'est). Ainsi la ville est ceinturée par des espaces naturels faisant l'objet de différents statuts de protection réglementaire : La Réserve naturelle des Coussouls de Crau, les Zones Natura 2000 « Crau centrale, Crau sèche », « Crau » et « Marais et Zones Humides liées à l'étang de Berre », les ZNIEFF « Poudrerie de Saint Chamas », « Collines d'Istres, Miramas, Sulauze, Monteau, La Quinsane », « Crau », et « Etang de Berre, Etang de Vaine », la zone du Conservatoire du Littoral « Parc de la Poudrerie ».

Le Sud de la commune de Miramas comprend des espaces naturels et un relief de collines dans lequel est implanté Miramas le Vieux - le village qui existait avant l'arrivée du rail - avec une vue sur une partie de l'Etang-de-Berre.

La partie Ouest du territoire est ouverte sur l'entité paysagère de la plaine de la Crau qui s'étend entre les Alpilles et la Camargue, sur une surface d'environ 52 000 hectares entre Arles, Salon-de-Provence et le golfe de Fos. Cet espace naturel est soumis à de multiples protections et présente un intérêt écologique majeur.

De par sa localisation et sa géographie, Miramas bénéficie d'un climat méditerranéen qui est caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important et des vents violents fréquents. On observe peu de jours de pluie, irrégulièrement répartis sur l'année.

À des hivers et étés secs succèdent des printemps et automnes très arrosés, souvent sous forme d'orages (40 % du total annuel en 3 mois). Ces précipitations peuvent apporter en quelques heures 4 fois plus d'eau que la moyenne mensuelle en un lieu donné, notamment à proximité du relief (épisode méditerranéen).

PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Le développement de la cité cheminote :

C'est avec le développement ferroviaire et particulièrement de la ligne Avignon-Marseille, que le village de Miramas connaît, entre 1873 et 1914, sa première grande mutation, passant de village doté d'une gare de passage à cité ouvrière. La nouvelle cité se développe autour de la gare, délaissant ainsi le vieux village. L'implantation de la gare de triage dès 1893 fait prendre à Miramas tous les traits d'une cité cheminote.

Le développement de la PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) s'accompagne de la construction de nombreuses cités et à partir de la reconstruction post-première guerre mondiale, l'idée de la cité-jardin comme nouveau modèle d'urbanisme social émerge dans l'esprit des ingénieurs.

La cité cheminote a été construite en plusieurs étapes à partir de 1926.

1. 1926, cité Mercier et première phase de logements collectifs

La cité Mercier comprend les logements individuels groupés situés au centre de l'actuelle cité, c'est la première typologie de logements créée à Miramas dans le cadre du développement de la cité ferroviaire. Il s'agit de 72 logements individuels répartis dans 18 maisons rectangulaires en R+1, chacune séparée en quatre logements d'angle, disposants d'un jardin privatif et d'un garage.

En parallèle, à l'Ouest de la Cité Mercier, les onze premiers plots cheminots voient le jour et comptent 66 logements. Elevée sur deux étages avec une toiture à deux pentes et deux logements traversants par pallier, cette forme urbaine deviendra caractéristique des cités cheminotes.

2. 1930-1935, la généralisation du collectif

Avec l'accroissement de population de 1930, 16 plots cheminots sont construits et ajoutent 96 logements à la cité. Dans les cinq années suivantes 10 autres plots voient le jour pour 60 logements supplémentaires. La hauteur et la disposition des logements reste la même mais les toitures comptent quatre pentes et des ornements apparaissent autour des fenêtres, des corniches et du lambris habillent les débords de toitures.

La coopérative PLM est construite pour soutenir la politique d'assistance médicale et sociale de la SNCF envers ses agents.

3. 1947, retour vers l'individuel

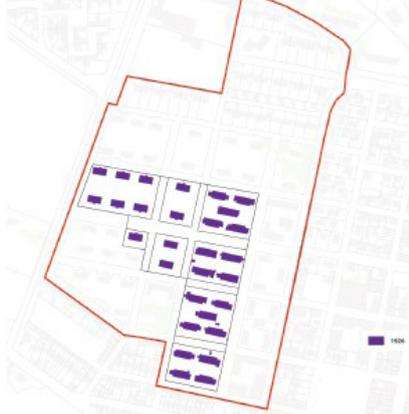
Le centre social ainsi qu'un square arboré viennent compléter l'offre d'équipements et sont construits au coeur de la cité.

Un retour vers l'individuel est opéré en termes de logements. Au nord de la cité 36 logements individuels groupés sont construits en RDC ou R+1 et bénéficient de grands jardins privatifs et de garages. Quatre nouveaux plots cheminots, en R+1 cette fois, sont également construits au Sud-Est de la cité et apportent 16 logements supplémentaires.

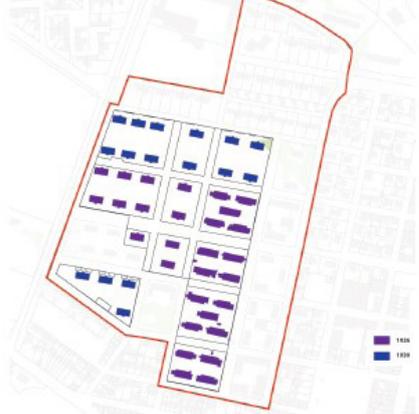
TABLEAU DE CONSTRUCTION DE LOGEMENT PAR TYPOLOGIE AU FIL DU TEMPS

TYPLOGIE DE LOGEMENT	1924	1930	1936	1947	2010	TOTAL DE LOGEMENTS
MAISON INDIVIDUELLE	72			36	8	116
LOGEMENT COLLECTIF	64	96	60	16	66	304
						420

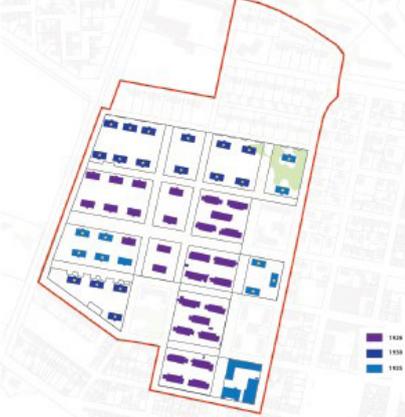
**LA CITÉ MERCIER
DES MAISONS ACCOLÉES SUIVIE D'UNE 1ÈRE PHASE DE LOGEMENTS COLLECTIFS**
1926



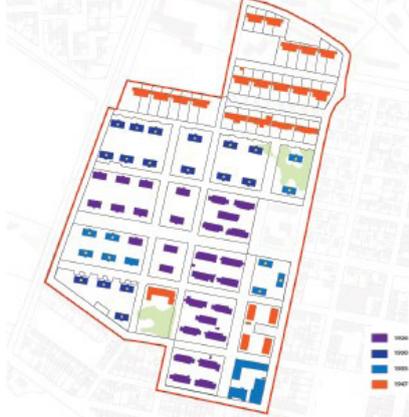
**L'AFFIRMATION DU PLOT CHEMINOT
DÉVELOPPEMENT DU LOGEMENT COLLECTIF**
1930



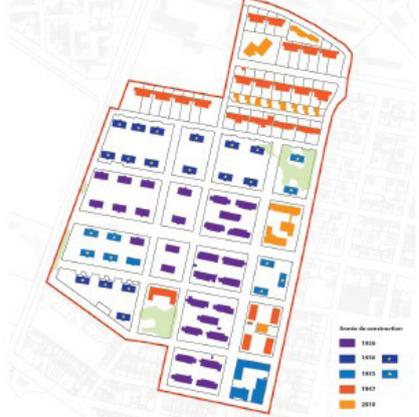
**LA GÉNÉRALISATION DU COLLECTIF
ET SA MISE EN VALEUR PAR DES MODERNITÉS**
1935



**LE RETOUR VERS L'INDIVIDUEL
AVEC DU COLLECTIF EN R+1**
1947



**LES EXTENSIONS & LE RENOUVELLEMENT
DES FORMES URBAINES SOUVENT EN RUPTURE**
2010



**ÉTAPES DE DÉVELOPPEMENT
DE LA CITÉ JARDIN**
FR-MIRAMAS-PS-M1

RUE PRÉSIDENT DUMONT
FR-MIRAMAS-PS-P22

RUE HUBERT GIRAUD
FR-MIRAMAS-PS-P14



4. 2010, extensions et renouvellement

Au cœur des maisons individuelles groupées de 1947, sont construites en 2010, des maisons individuelles isolées. Un lieu d'accueil ICF voit également le jour au centre des derniers plots cheminots (en R+1) dans une écriture architecturale contemporaines. Et une résidence de logements collectifs neufs prend place en bordure Est de la cité, elle compte 36 logements en R+3. Les formes urbaines produites lors de cette dernière période sont en rupture avec le tissu existant.

Notons que chaque évolution concerne l'aspect architectural et la volumétrie des constructions ou le type de logements, mais que la logique urbaine avec une trame quadrillée a été respectée à chaque projet d'extension, hormis l'ensemble collectifs récent issu de la mutation urbaine dont la typo-morphologie vient en fracture urbaine du tissu existant.

On observe donc une importante variété de typologies de logements et de constructions sur le secteur de la cité avec une domination du logement collectif bien que l'individuel soit plus présent dans les dernières périodes d'extension. Le modèle du plot cheminot reste la figure urbaine phare et marque l'identité de cette cité.

Précédent urbain :

L'écosystème de la cité-jardin

Théorisée à partir 1898 par le britannique Ebenezer Howard dans son ouvrage *Garden Cities of To-morrow* (1902), la garden city est un modèle de « société urbaine » proposé pour répondre à l'insalubrité et à la pollution des villes anglaises de l'époque. Howard imagine un lieu de vie regroupant le dynamisme de la ville et la beauté de la campagne. Il s'agit d'une ville à part entière mais qui fonctionne en réseau avec d'autres garden-cities et une ville-centre.

La création et la construction de la ville sont possibles grâce à un financement basé sur une différenciation du foncier et du bâti et une gestion coopérative du premier. Le système économique d'Howard empêche la spéculation en attribuant toute entrée de fond (loyers) postérieur à l'amortissement du terrain à des caisses collectives (routes, retraites, gestion des déchets). La proposition d'Howard, basée sur l'incitation plutôt que sur la contrainte, consiste en un système social et économique qui garantit une liberté de choix aux usagers et laisse un rôle décisionnel aux habitants.

Les travaux de Raymond Unwin et Barry Parker (architectes et associés) ont, à partir de 1903, permis de spatialiser les principes développés par Howard. Unwin était très sensible aux questions de paysage et au pittoresque. C'est lui qui est à l'origine des tracés de routes sinueuses et qui a détaillé les rapports entre les habitations et la rue (*Étude pratique des plans des villes*, 1909).

La cité-jardin telle qu'imaginée par Howard et dessinée par Unwin et Parker est un établissement humain regroupant activité économique (industries placées le long de la voie ferrée et agriculture en périphérie), un cadre de vie sain avec des rues plantées, un air pur et un accès à de grands parcs et un habitat décent avec jardins individuels et équipements de proximité.

Les travaux d'Howard ont largement été repris aux États-Unis et en Europe. La représentation la plus répandue en France est la cité-ouvrière qui semble plus reprendre les principes spatiaux et esthétiques de la garden city que le modèle socio-économique. La vision écosystémique de l'établissement humain développée à travers le modèle de la garden city est cependant en mesure d'apporter des pistes de réponses aux problématiques sociales et climatiques actuelles.

DONNÉES SOCIALES, CULTURELLES ET ÉCONOMIQUES

Données démographiques

Miramas est une ville dynamique qui connaît une croissance démographique depuis le 19^{ème} siècle qui perdure aujourd'hui.

La population de la ville est principalement composée d'ouvriers, d'employés et de professions intermédiaires dans des proportions qui restent stables malgré l'augmentation de la population. Les taux de chômage et de pauvreté sont relativement élevés bien que le chômage soit en baisse. Ces dynamiques signifient que l'augmentation démographique n'est pas due à un processus de gentrification. Deux quartiers de la ville, un important situé au Nord (quartiers de la Maille) et un autre situé au Sud (La Carraire), sont visés Quartier Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV).

Les classes d'âge les plus représentées sont les 30-40 ans et les 60-70 ans avec un manque sur la classe d'âge 20-30 ans.

Peuplée d'un peu plus de 26 000 habitants, la commune souhaite contenir sa population à maximum 30 000 habitants, afin que la ville puisse subvenir aux besoins en équipement.

En termes d'équipements, la ville est bien dotée bien qu'elle manque d'un centre urbain clairement identifié. La centralité à renforcer d'après le PLU, car sous-dimensionnée à l'heure actuelle, se situe autour de la gare et de la cité cheminote et comprend l'avenue Charles de Gaulle (rue commerçante) et la partie Sud du centre-ville à dominante administrative (Mairie et Maison des services) avec un axe commercial sur l'avenue Marius Chalve.

Les zones économiques : Clésud, ZA les Molières et ZAC de la Péronne-Boule Noire (incluant le Village de marques) sont situées à l'Ouest et au Nord-Ouest de la ville, autour du contournement routier et contribuent grandement au dynamisme économique de la ville.

Migrations résidentielles

Miramas attire de nouveaux habitants déjà urbains venant essentiellement des communes voisines. Un renforcement à venir des arrivées de ménages du sud de la Métropole est envisageable mais restera probablement mineur. Ainsi il semble pertinent de projeter des modes de vie et des paysages urbains pour le renouveau de la cité.

Un pôle d'emplois attractif

Miramas est une ville à la démographie dynamique, au profil social encore fragile mais qui s'équilibre progressivement grâce à la valorisation de ses atouts qui renforcent l'attractivité de nouveaux projets économiques. Un territoire qui cumule les engagements et les expérimentations pour une ville durable, mobile favorisant l'innovation économique, le développement local, les circuits courts mais aussi l'emploi pérenne, la formation, l'insertion et l'inclusion.

La ville de Miramas est un vrai pôle d'emploi local avec 8260 emplois en 2020 – en augmentation depuis 2014 – et 41% des actifs habitants la ville qui y travaillent également (contre 34% en moyenne dans les bassins d'emploi de cette ampleur). Bien que la gare de triage n'emploie plus que 160 cheminots contre 600 en 1990, le transport reste un des principaux secteurs d'emplois. Le commerce en est un autre notamment grâce à la présence du « village de marques » au rayonnement national voire international.

La hausse du nombre d'emplois à Miramas suit la tendance au sein de la métropole. Le nombre d'emplois progresse plus vite que le nombre d'actifs résidents, ce qui affirme la position de Miramas comme pôle d'emplois attractif.

MILIEUX : HUMAINS ET NON-HUMAINS

L'Etang-de-Berre :

Miramas fait partie des dix communes qui bordent l'Etang-de-Berre. Le cas de ce milieu, malmené par l'industrie fait particulièrement échos au thème E18 et à la fragilité des écosystèmes qui y est évoquée.

**VUE DE L'ÉTANG-DE-BERRE
DEPUIS MIRAMAS LE VIEUX**
FR-MIRAMAS-C-Po1
(André M. Winter)



PLAINE DE LA CRAU
FR-MIRAMAS-C-Po2



Depuis le XIX^{ème} siècle où l'Etang-de-Berre est identifié comme un lieu stratégique pour l'implantation d'activités économiques, de nombreux travaux d'aménagement sont réalisés et le bord de l'Etang qui est petit à petit bordé de sites industriels et économiques majeurs tels que l'aéroport de Marseille Provence à Marignane ou la centrale hydroélectrique d'EDF à Saint-Chamas.

Après avoir subi d'importantes pollutions menant entre autres, à l'interdiction de la pêche, de nombreuses mesures ont été prises pour limiter la pollution de l'étendue d'eau. La mise en place de solutions est complexe tant ce site concentre des enjeux écologiques, économiques et énergétiques. Et malgré ces efforts, le milieu peine à se régénérer, son équilibre reste instable, la vie y demeure fragile à l'image de la crise écologique de 2019 où des milliers de poissons sont morts en quelques jours, et les dérèglements climatiques ne vont pas améliorer la situation.

L'étang de Berre, deuxième plus grande lagune salée d'Europe, représente un site d'importance internationale en tant que zone humide pour les oiseaux d'eau hivernants et migrateurs. La diversité des poissons y est appréciable, l'étang de Berre appartenant aux derniers milieux favorables à l'Anguille d'Europe qui y trouve une importante voie de migration et zone d'alevinage.

Un relief agricole et naturel :

La partie Est de la commune de Miramas est constituée de parcelles cultivées séparées par des pinèdes.

À l'ouest de la commune, paysage absolument unique en France, se trouve la Crau. Située entre Arles, Salon-de-Provence et Fos-sur-Mer, la Crau est une vaste plaine triangulaire unique en France, formée par les alluvions de la Durance il y a plus de 600 000 ans. Ce paysage steppique, façonné par le pâturage ovin millénaire, repose sur un épandage de galets, formant une couche quasi-imperméable appelée «Poudingue». Cette particularité limite l'accès des plantes à l'eau, favorisant une végétation adaptée et une biodiversité remarquable, notamment pour les oiseaux migrateurs et les rapaces. La Crau, divisée entre la «vieille» et la «jeune» Crau selon l'ancienneté des dépôts, présente une mosaïque de sols allant des cailloutis calcaires aux prairies irriguées créées dès le XVI^e siècle. Son climat méditerranéen, marqué par des vents forts comme le Mistral et une forte évaporation estivale, accentue son caractère aride. Enfin, son aquifère souterrain, l'un des plus importants de la région, est alimenté principalement par l'irrigation, tandis que ses rares plans d'eau et marais témoignent des connexions subtiles entre surface et nappe phréatique.

À l'est de la commune, les espaces agricoles bocagers contribuent au maintien de la biodiversité en favorisant l'ouverture des milieux et en servant de refuge aux oiseaux cavernicoles grâce à un réseau de haies structurant le paysage. Ces haies, en connectant les milieux naturels comme le Massif de Pont de Rhaud, facilitent les déplacements de la faune et renforcent la diversité écologique. Ce massif, véritable réservoir de biodiversité, enrichit les terres agricoles environnantes. Par ailleurs,

les plantes sauvages associées aux cultures offrent des ressources essentielles aux pollinisateurs et aux auxiliaires des cultures, participant ainsi à la régulation naturelle des ravageurs et au bon fonctionnement des écosystèmes agricoles. Le Parc de la Poudrerie, situé entre Saint-Chamas et Miramas, est un espace naturel de 118 hectares géré par le SIANPOU. Ancienne poudrerie royale fondée sous Louis XIV, ce site industriel dédié à la fabrication d'explosifs a fermé en 1974. Aujourd'hui, c'est un espace dédié à la préservation de la biodiversité et aux promenades, avec une mosaïque de milieux naturels, dont une forêt tempérée rare dans le sud de la France. Le parc conserve des vestiges historiques, tels que des canaux, des moulins et des souterrains, témoins de son patrimoine industriel et militaire. Grâce aux efforts de réhabilitation et à la protection du Conservatoire du littoral sur la partie bordant l'étang de Berre, le site accueille une faune et une flore diversifiées.

Conclusion :

En résumé, Miramas est particulièrement bien desservie par la route et par le rail et s'affirme comme un pôle attractif et dynamique en porte d'entrée Ouest de la métropole, tant en termes d'emplois que de sur le plan résidentiel. La ville observe un développement démographique continu qui n'est pas lié à un processus de gentrification.

Le site porte un fort enjeu de valorisation du patrimoine bâti, avec le plot cheminot, figure urbaine marquante de la cité et de grands espaces non-bâti végétalisés. Les récentes constructions, en rupture avec l'identité architecturale et urbaine de la cité cheminote, démontrent l'importance d'adopter une posture forte quant à la prise en compte de ce patrimoine.

Enfin, les milieux naturels atypiques et qui accueillent une biodiversité riche sont aussi lourdement impactés et fragilisés par l'industrie de la région.

D'après ces différents éléments de contexte et au regard du thème de la session European 18, le site de Miramas invite à poser la question suivante :

Problématiques :

Comment la transformation de la cité cheminote peut initier des changements économiques, sociaux et environnementaux à l'échelle du territoire ?

En quoi la rénovation des «plots cheminots» et de leurs abords peut contribuer à l'ouverture du quartier sur son environnement et au dynamisme économique de la ville ?



**CARTE DES PÉRIMÈTRES ET
CONTEXTE**
FR-MIRAMAS-C-AP3

RUE KENNEDY
FR-MIRAMAS-SS-P10





Le mot du maire

Monsieur Le Maire de Miramas
Conseiller Métropolitain Aix-Marseille Provence

Frédéric VIGOUROUX

« La commune de Miramas choisit de s'investir sur le long terme en menant de grands projets de développement urbain, améliorant ainsi son rayonnement et la qualité de vie de ses habitants. Construite pas à pas, cette attractivité est au cœur d'une stratégie de développement durable où prime le vivre ensemble. Dans ces perspectives, le quartier historique cheminot de la cité jardin SNCF représente un enjeu urbain majeur, de par sa dimension patrimoniale urbaine, architecturale et paysagère, ainsi que par sa situation centrale en jonction de différents projets urbains stratégiques pour la ville.

Le concours European sera pour Miramas une ouverture innovante à la réflexion urbaine, afin de penser la ville dans une nécessaire adaptation de son aménagement face aux grands défis du changement climatique. Porté en partenariat avec le bailleur social ICF Habitat, le site de projet aura pour sujet central d'intégrer l'évolution des modes de vies des habitants. La thématique ressourcer de cette session n°18 du concours raisonne avec les qualités de ce quartier fortement végétalisé, terreau essentiel afin d'accueillir la nature en ville et sa biodiversité. Dans une logique plus globale, l'enjeu sera d'assurer les continuités écologiques avec les grands sites naturels et agricoles de notre territoire aux paysages multiples.

Ensemble, imaginons un avenir durable pour Miramas et ses habitants.»



CARTE DES PÉRIMÈTRES
FR-MIRAMAS-SS-AP1

VUE D'OISEAU DU SITE DE REFLEXION
FR-MIRAMAS-SS-AP2



SITE DE RÉFLEXION

DESCRIPTION DU SITE

D'une superficie de 1,24km², le périmètre rouge correspondant au périmètre de réflexion, s'étend du boulevard Théodore Aubanel au Nord, à la gare de triage au Sud et de la route nationale 569 à l'Ouest, à l'avenue Charles de Gaulle à l'Est.

Les façades Nord et Est du site de réflexion sont des façades urbaines avec un boulevard Aubanel qui forme une entrée de ville apaisée et arborée et l'avenue Charles de Gaulle qui regroupe de nombreux commerces. Quant aux limites Ouest et Sud du périmètre d'étude, elles sont formées par des infrastructures routières et ferrées. La route nationale marque la fin de la ville alors que celle-ci s'étend au Sud de la voie ferrée.

PROJETS CONNEXES EN COURS

OAP Cité SNCF :

Un travail d'étude avec l'AGAM (agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) a été engagé en 2024 afin de préfigurer la modification de l'OAP existante dans le cadre du futur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal en 2028. L'objet de cette étude a permis d'établir un diagnostic de l'historique et de l'état des lieux et de préciser des scénarii possibles d'évolution. La fin de cette étude a permis notamment à la ville de Miramas et à ICF de poursuivre les projections sur ce secteur et d'ouvrir le champ des possibles à travers la présentation du site au concours EUROPAN 18.

ZAC de la Péronne - Boule noire, en cours d'urbanisation à vocation commerciale, tertiaire et artisanale.

La zone d'activités Péronne / Boule Noire qui héberge aujourd'hui le Village de Marques (Outlet de dimension nationale + de 3 millions de visiteurs par an) compte encore 13 hectares (Boule noire) et 20 hectares (Péronne) à aménager. La zone de la Boule Noire a été pensée pour être une zone vitrine, un projet urbain d'aménagement durable, éco-conçue avec l'eau et la biodiversité au centre du projet. La qualité de la zone permet l'implantation d'activités économiques en proximité des habitations. La zone est dédiée aux activités de loisirs, de sport, de bien-être, de recherche et développement et du médical.



CARTE DES PROJETS CONNEXES
FR-MIRAMAS-C-AP2
(AGAM)

**VUE 3D ESPACE VÉGÉTALISÉ -
ZAC DE LA BOULE NOIRE**
FR-MIRAMAS-C-P03



Le projet de ZAC de la Boule Noire fait l'objet d'une labellisation « Quartier Durable Méditerranéen » et l'ensemble des constructions et aménagements du périmètre de la ZAC doivent contribuer à lutter contre les îlots de chaleur en respectant les principes de conception bioclimatique et d'éco-construction, en valorisant les mobilités douces et alternatives et en déclinant une vaste palette végétale dans les différents espaces verts.

Un grand parc central est en cours d'aménagement et porte l'ambition de recréer différentes « forêts » : inondée, humide, fraîche, et des zones humides, ainsi que la création de placettes et de clairières actives avec jeux, assises, activités sportives et vues sur l'environnement. De nombreux écosystème seront recréés, quelques éléments paysagers existants sont conservés et seront à découvrir par les usagers. Il est également prévu suite à l'ouverture de l'axe principal de l'opération de la Boule Noire de clôturer l'actuel chemin de la Péronne à la circulation (partie Ouest du site) afin de rendre cette section en voie piétonne verte, en continuité des aménagements existants jusqu'au village des Marques.

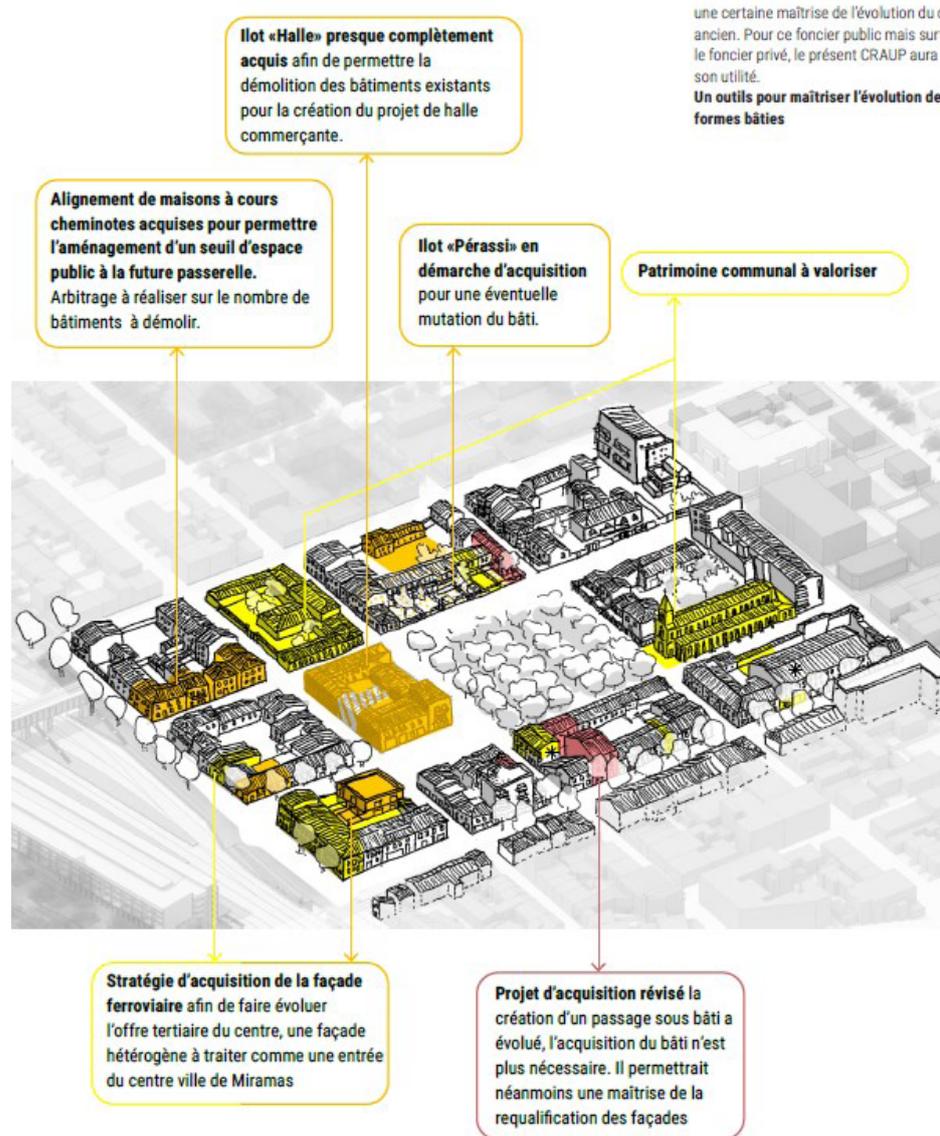
Place Jourdan :

La requalification de la place Jourdan s'inscrit dans le cadre du Plan guide centre-ville, portant les objectifs de redynamisation du centre-ville et requalification des espaces publics.

Le projet du secteur centre-ville Jourdan au Nord de la Gare prévoit la restructuration des îlots Ouest de la place Jourdan afin de permettre de mettre en œuvre un programme de redynamisation des fonctions historiques du centre, le redéploiement de l'offre commerciale par la création d'une programmation de Halles alimentaires, la réhabilitation de l'habitat dégradé, le renforcement des espaces piétonniers et le développement des mobilités actives intégrées au centre-ville et en connexion avec le Bus à Haut Niveau de Service en fonction en 2025. La parcelle située au Sud de la Place Jourdan, d'une superficie de 1287m² comprend actuellement des parcelles en lanières avec des maisons à cour en cœur d'îlot. Elle est quasiment complètement acquise par l'EPF qui prévoit la démolition des constructions existantes puis la construction d'une Halle des marchés et des producteurs locaux en RDC. D'une architecture s'intégrant à un centre-ville provençal, cette halle innovante répondra aux nouveaux usages des consommateurs en lien avec Projet Alimentaire de Territoire (PAT). Depuis le 2 juin 2020, Miramas porte, dans le cadre des Projets Alimentaires Territoriaux de la Région Sud, un projet de création de zone test agricole, pilote d'AMP Métropole, grâce à ses disponibilités foncières communales en zone agricole, avec l'ambition de créer un cercle vertueux du champ à l'assiette et de relocaliser la production agricole alimentaire et la transformation sur la commune.

Un pôle d'échange multimodal :

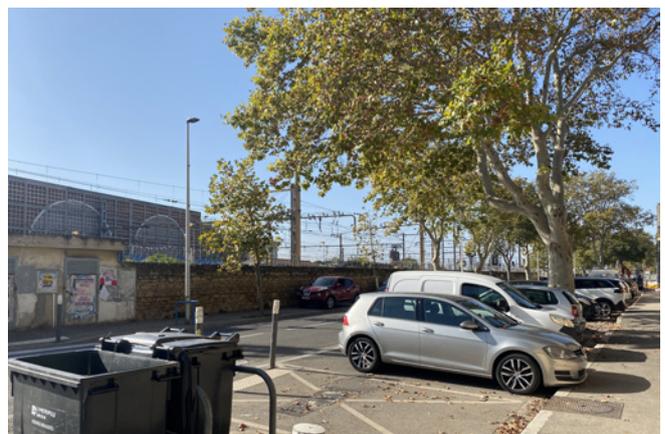
La gare de Miramas a vocation à devenir un pôle d'échange multimodal (PEM)



STRATÉGIE PLACE JOURDAN
FR-MIRAMAS-SS-P18
(Kern associés)

INSERTION PASSERELLE GARE
FR-MIRAMAS-SS-P18
(AREP)
bas gauche

EMPLACEMENT DE LA FUTURE PASSERELLE
FR-MIRAMAS-SS-P13
bas droite



d'envergure métropolitaine, assurant à la fois les fonctions de hub métropolitain et régional, et d'équipement urbain du centre-ville, notamment avec le projet d'un réseau de transport en commun express par autoroute « métroexpress » acté dans l'agenda de la mobilité métropolitain. Elle devra également répondre à une forte hausse de fréquentation attendue à l'horizon 2030 (1,3 à 1,5 Millions de voyageurs). Le projet de PEM permettra à la gare de Miramas de jouer un rôle structurant en termes de mobilité à l'échelle régionale et de lui conférer son statut d'entrée Ouest du territoire métropolitain. Afin de répondre aux impératifs écologiques du report modal voyageurs vers le train, le projet prévoit l'extension d'un parking relais (P+R) redimensionné pour répondre aux besoins identifiés et interconnecté à une nouvelle gare routière composée de 10 quais de bus.

La passerelle Gare :

Avancement : Phase réalisation depuis Janvier 2025 pour une livraison prévue au 2nd semestre 2026.

Cette passerelle piétonne doit permettre la desserte des quais de la gare mais également le franchissement des voies ferrées et ainsi assurer une liaison Nord-Sud dans la ville (place Jourdan / place de la gare). Elle remplacera l'actuel passage souterrain destiné aux voyageurs. Ce projet, couplé à la mise en accessibilité et à la végétalisation des quais de la gare, permettra de consolider l'attractivité de la gare de Miramas, tout en améliorant la mobilité des habitants sur le territoire métropolitain.

Cité Capitaine :

La Cité Capitaine est une résidence ICF composée de maisons individuelles ou jumelées avec jardins.

A l'Ouest de cette cité, et enclavé entre les voies ferrées et la départementale 10, un terrain de 5,2ha se trouve à un emplacement pivot, au croisement des nombreux projets, décrits ci-dessus, en cours sur la commune. Ce terrain, impacté par le nivellement des voiries est aujourd'hui une friche végétale. Une pollution des sols est présumée et à confirmer compte tenu des divers dépôts réalisés sur le site.

Eco-Quartier Oasis : nouvel écoquartier au sud de la gare

Avancement : Dossier de création de ZAC en cours - Phase AVP

Ce programme prévoit la création de 350 logements en densification douce du centre-ville en développant un parc de logements (environ : 50 logements à l'hectare) sur une friche d'environ 8 ha à proximité immédiate du centre-ville et ainsi lutter contre l'étalement urbain. Situé à proximité immédiate du PEM, le projet intégrera pleinement les trames vertes et bleues, proposera des fortes qualités architecturales, paysagères et environnementales, et favorisera les modes de déplacements doux. Des plots de parking silos seront placés sur la frange nord du site formant un front bâti sur l'avenue Falabrègues et une barrière contre



ECOLE JULES FERRY
FR-MIRAMAS-SS-P3



RUE PINONCELLY (VERS EST)
FR-MIRAMAS-SS-P6



RUE PINONCELLY (VERS OUEST)
FR-MIRAMAS-SS-P8

le Mistral pour les autres habitats. L'objectif étant de laisser une large part aux mobilités actives au cœur du quartier et à proximité directe du projet de PEM. Le projet est constitué avec une mixité de formes urbaines et de typologies bâties (Collectifs / Intermédiaires / Individuels).

Le projet reflète les ambitions de développement urbain durable portées par la commune de Miramas.

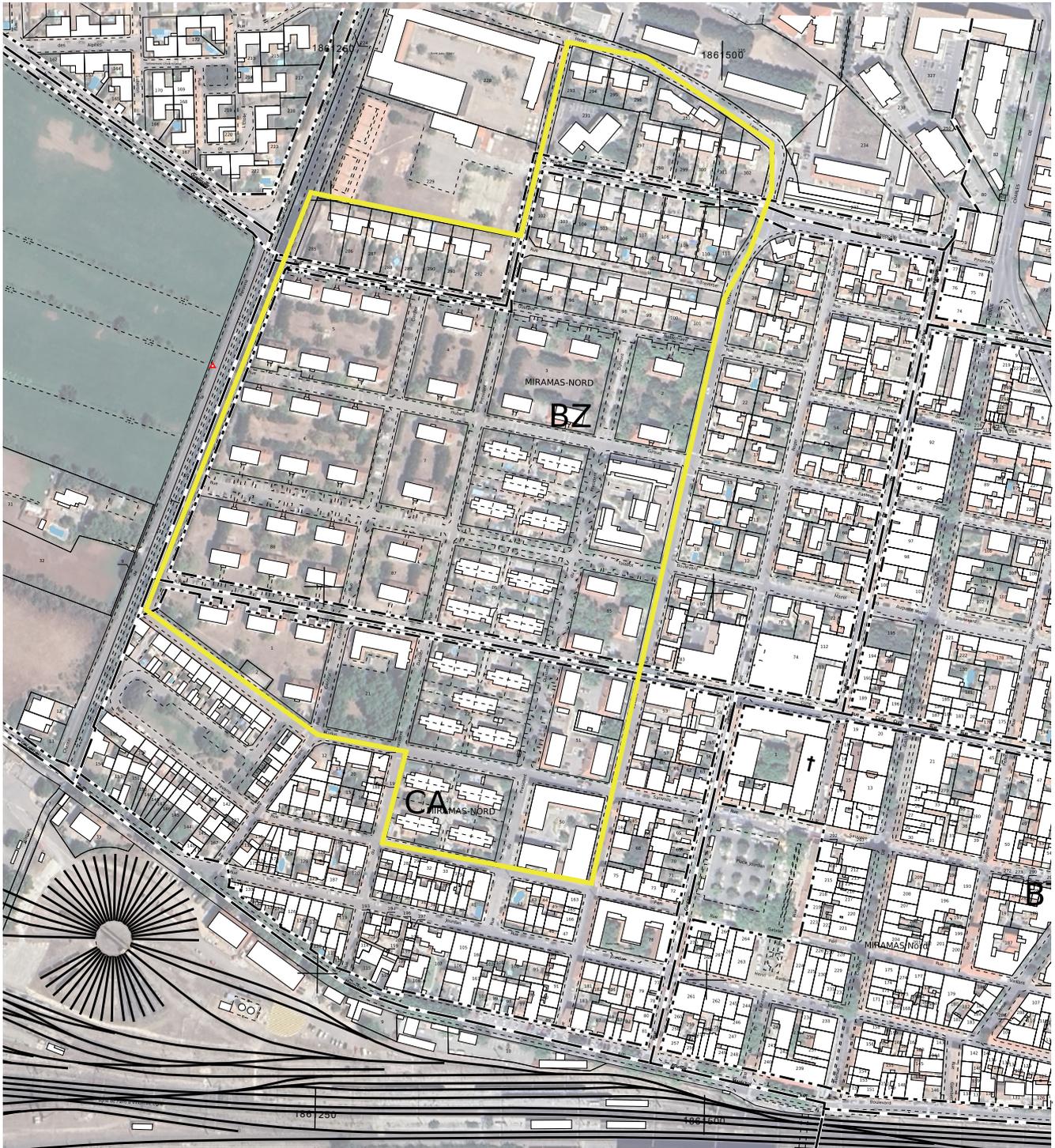
Carbon :

Pour appuyer le dynamisme économique de la ville de Miramas, à l'ouest de l'EcoQuartier Oasis et au Sud de la gare de triage, le projet Carbon prévoit la reconversion du site Areva (en majorité sur la commune d'Istres) en académie du solaire et du photovoltaïque et la création de bureaux, usines et laboratoires ainsi que d'un centre de formation et de logements dont une partie sera destinée aux étudiants de l'académie.

Ces nombreux et ambitieux projets de transformation de la ville constituent un écosystème dynamique (économique, spatial et vivant) et sont articulés autour du secteur centre-ville et de la cité cheminote qui confirme son rôle de site pivot.

RELATION SPÉCIFIQUE AU TERRITOIRE ÉVENTUELLEMENT

La ville de Miramas est la troisième implantation d'ICF Habitat dont le parc immobilier s'étend dans toute la région. Ainsi, les expérimentations pour la rénovation de la cité cheminote de Miramas pourront nourrir les réflexions menées dans d'autres cités de la région, , donnant ainsi à la cité de Miramas le rôle de « laboratoire urbain ».



PLAN DU SITE DE PROJET
FR-MIRAMAS-PS-M5

SITE DE PROJET

DESCRIPTION DU SITE

Un site de projet central

Le site de la cité cheminote occupe un secteur d'une superficie de 12,7 hectares, proche de la gare et du centre-ville de Miramas. La zone est ciblée à renforcer dans le PLU.

La cité cheminote est un des plus anciens quartier de la ville nouvelle qui a été créée en réponse au développement ferroviaire et aux besoins de main d'œuvre de la gare de triage au début du XXème siècle.

Caractéristiques du tissu :

Les typologies bâties :

Sur les 750 logements qui forment la cité, 629 sont des logements collectifs qui s'étalent sur 8,9 ha, ce qui représente 84% des logements sur 74% de la surface (de 12 ha au total). Les logements individuels groupés occupent une part du foncier significative et stratégiquement placée à l'entrée sud de la cité et forment une bande centrale dans le quartier.

La densité

Les densités bâties observées sur le site sont très variables mais globalement faibles à l'exception de quelques ensembles collectifs. Les habitats individuels et les PLM présentent des densités très faibles (entre 0,2 et 0,35m² de SHAB par m² de foncier) ce qui pose question au regard de leur emplacement central dans la ville.

Les hauteurs des constructions varient entre des maisons de plain-pied et des immeubles collectifs en R+6 (situés en bordure Nord de la cité). Les PLM eux, culminent à R+2.

Espaces non bâtis :

Les espaces extérieurs de la cité se répartissent en trois principales catégories. Les jardins ouverts en cœur d'îlot des immeubles représentent 1,37 ha. Ils sont globalement vastes bien que de superficie variable d'un ensemble à l'autre, il s'agit de pelouses souvent arborées et délimitées par des haies de grande hauteur. Ils forment un cadre agréable mais sont très peu appropriés et utilisés par les



Etude de territoire

**Miramas
Cité Cheminote**

Miramas - espaces extérieurs

- Jardins ouverts en coeur d'îlot
- Jardins ouverts latéraux
- Espaces privatifs
- Avant des immeubles
- Stationnement
- Abords des bureaux d'ICF Habitat

09.01.2024

Réalisation : Olivier THIRIEZ
Sources : ICF Habitat

ESPACES EXTÉRIEURS

FR-MIRAMAS-PS-M₃
(ICF HABITAT)



PLAN D'UN PLOT CHEMINOTE

FR-MIRAMAS-PS-M₄
(ICF HABITAT)

habitants.

Les jardins ouverts latéraux représentent 1,26 ha. Situés sur les pignons des immeubles, ils sont de superficies inégales. Aucun usage même informel, n'est détectable.

Les espaces privatifs représentent 1,2 ha. Il s'agit des jardins particuliers des ensembles individuels.

Les devants d'immeubles et les espaces réservés aux stationnements sont les autres catégories d'espaces non bâtis et sont présents en proportions plus faibles.

Différents types et espaces de stationnements sont identifiés dans le périmètre de la cité. Treize poches de stationnement réparties sur les parcelles représentent environ 60 places en plus du stationnement disponible sur la voie publique qui est abondant. Il n'y a pas de problématique particulière liée au stationnement en journée, mais des traces de stationnements informels (sur les pelouses) sont tout de même visibles. Dans le cas d'une éventuelle densification, le stationnement sera probablement un enjeu à traiter.

ATTENDUS, ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES OU ATTENTES DE PROPOSITIONS D'USAGES

Prolonger les projets pour la requalification du centre-ville :

Suivre les préconisations du Plan guide « Cœur de Ville » et renforcer les activités de commerces sur le secteur du centre-ville et plus largement, définir le rôle de la cité cheminote - au regard de sa localisation centrale - dans un contexte de dynamisation du centre-ville.

Diversification des typologies :

L'ensemble des plots cheminots est composé de logements T3 ce qui en fait le type dominant sur toute la cité. ICF exprime le besoin de varier les typologies de logements : des T2 pour répondre au vieillissement de la population, des T4 et + pour proposer un parcours résidentiel complet au sein de la cité.

Développer des complexes de façades :

La rénovation thermique des constructions est un enjeu majeur de leur rénovation. Des principes de façade devront être développés de façon à améliorer les performances énergétiques des bâtiments, tout en préservant l'identité des constructions.



RUE TALABOT
FR-MIRAMAS-PS-P13

PLOT CHEMINOT
FR-MIRAMAS-PS-P17

RUE STEPHENSON
FR-MIRAMAS-PS-P8

LOGEMENT INDIVIDUEL GROUPÉ
FR-MIRAMAS-PS-P5

**SALLE À MANGER D'UN T3, PLOT
CHEMINOT**
FR-MIRAMAS-PS-P25

L'ensemble du processus de rénovation des façades sera apprécié au regard de la qualité et de la provenance des matériaux, de leur facilité de mise en œuvre, de son impact sur l'occupation des logements et ses externalité positives (créations d'emplois locaux qualifiés, valorisation de filières locales, etc...)

Enrichir la hiérarchisation des espaces verts déjà existante en y ajoutant des espaces productifs (tels que les jardins familiaux), une gradation d'espaces allant du commun au presque individuel et en suggérant de nouveaux usages collectifs, solidaires ou individuels.

La trame verte ainsi que la trame bleue constituent des continuités écologiques essentielles aux écosystèmes et pourront être développées dans une recherche de liaison entre les différents projets en cours sur le territoire.

Organiser et planifier les déplacements doux, particulièrement piétons, pour fluidifier les parcours.

Programmer ou suggérer des activités de loisir ou économiques non polluantes, en lien avec l'étang.

LES SUITES DU CONCOURS ENVISAGÉES

Sur le site de projet de la cité cheminote et particulièrement sur les plots cheminots, ICF Habitat pourra proposer aux équipes sélectionnées des missions opérationnelles en études et en maîtrise d'oeuvre architecturale.

En fonction des projets retenus, les suites du concours pourraient prendre la forme de :

- études pré-opérationnelles pour l'aménagement des espaces extérieurs et des franges du site avec le contexte
- études techniques pour la rénovation thermique et la mise en accessibilité des plots cheminots
- mission de maîtrise d'oeuvre architecturale et paysagère

En fonction des projets retenus et des besoins identifiés par la ville de Miramas et la métropole, des missions d'études et de maîtrise d'oeuvre des espaces publics pourraient être confiées aux équipes.

SUGGESTION DE COMPOSITION DES ÉQUIPES

En plus du mandataire architecte, des compétences en urbanisme, paysage seraient utiles aux équipes pluridisciplinaires. Des compétences techniques notamment sur la rénovation thermique pourraient faciliter la mise en place des suites du concours.

LISTES DES DOCUMENTS EN TÉLÉCHARGEMENT

AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

FR-MIRAMAS-C-T1	pdf	Etude de territoire
FR-MIRAMAS-C-T2	pdf	Avant-projet Zac de la Péronne
FR-MIRAMAS-C-T3	pdf	Orientation et étude de capacité - Boule Noire
FR-MIRAMAS-C-T4	pdf	Aménagements et grands projets
FR-MIRAMAS-C-T5	pdf	Cité cheminote Miramas / ICF
FR-MIRAMAS-C-M1	jpeg	Carte du réseau ferré
FR-MIRAMAS-C-M2	jpeg	Carte niveau de vie des individus
FR-MIRAMAS-C-M3	jpeg	Infographie grands projets de Miramas
FR-MIRAMAS-C-M4	jpeg	Stratégie pour une ville d'équilibre
FR-MIRAMAS-C-AP1	jpeg	Photo aérienne du territoire
FR-MIRAMAS-C-AP2	jpeg	Carte des projets connexes
FR-MIRAMAS-C-AP3	pdf	Carte des périmètres et du contexte
FR-MIRAMAS-C-P1 à FR-MIRAMAS-C-P3	jpeg	Photos du contexte

SITE D'ÉTUDE - ÉCHELLE URBAINE

FR-MIRAMAS-SS-T1	pdf	Avant projet - Quais et passerelle gare
FR-MIRAMAS-SS-T2	pdf	Plan guide Miramas
FR-MIRAMAS-SS-M1	pdf	Schéma directeur Place Jourdan
FR-MIRAMAS-SS-AP1	jpeg	Carte des périmètres
FR-MIRAMAS-SS-AP2	jpeg	Vue d'oiseau du site de réflexion
FR-MIRAMAS-SS-P1 à FR-MIRAMAS-SS-P18	jpeg	Photos du site de réflexion

SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

FR-MIRAMAS-PS-T1	pdf	Réflexion potentiel de transformation PLM
FR-MIRAMAS-PS-T2	pdf	Patrimoine ICF Habitat
FR-MIRAMAS-PS-T3	pdf	Cité cheminote - ICF

FR-MIRAMAS-PS-M1	jpeg	Evolution de la construction de la cité cheminote
FR-MIRAMAS-PS-M2	jpeg	Carte des types de bâtiments
FR-MIRAMAS-PS-M3	jpeg	Carte des espaces extérieurs
FR-MIRAMAS-PS-M4	jpeg	Plan d'étage courant d'un plot cheminot
FR-MIRAMAS-PS-M5	pdf+ai	Plan cadastral du site de projet
FR-MIRAMAS-PS-M6 à M9	dwg	Plans dwg d'un plot cheminot

FR-MIRAMAS-PS-AP1	jpeg	Photo aérienne du site de projet
FR-MIRAMAS-PS-AP2	jpeg	Vue d'oiseau du site de projet
FR-MIRAMAS-PS-AP3	pdf	Vue d'oiseau du site de projet

FR-MIRAMAS-PS-P1 à P28	jpeg	Photos du site de projet
------------------------	------	--------------------------

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	p.xx
LE THÈME : VILLES VIVANTES	p.xx
LA RELATION AU THÈME	p.xx
Les enjeux du site au regard du thème	
Les attentes spécifiques de la ville et de ses partenaires	
Les orientation programmatiques éventuelles	
CONTEXTE	p.xx
Territoire, géographie et paysage	
Patrimoine architectural et urbain	
Données sociales, culturelles et économiques	
Milieus : humains et non-humains	
SITE DE RÉFLEXION	p. XX
Description du site	
Projets connexes en cours	
Relation spécifique au territoire	
SITE DE PROJET	p. XX
Description du ou des sites	
Attendus, orientations programmatiques ou attentes de propositions d'usages	

E U R
P A O
N

FR

