



HAL
open science

L'approche esthétique de l'autoroute A 47 au regard de l'expérience sensible ordinaire des usagers

Olivier Balaÿ, Martine Leroux

► To cite this version:

Olivier Balaÿ, Martine Leroux. L'approche esthétique de l'autoroute A 47 au regard de l'expérience sensible ordinaire des usagers. Design et projet d'équipements publics : infrastructures et paysage. Colloque - Atelier international et interdisciplinaire - Biennale du design 2006 - Saint-Etienne, 1er décembre 2006, 2008, Lyon, France. pp.104-110. <hal-00993617>

HAL Id: hal-00993617

<https://hal.science/hal-00993617v1>

Submitted on 26 Mar 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

L'approche esthétique de l'Autoroute A 47 au regard de l'expérience sensible ordinaire des usagers.

Par Olivier Balaÿ et Martine Leroux

Résumé de la communication

Quel est le potentiel sensible de l'Autoroute A 47 dans son site géographique, construit et habité ? Il est habituel de dire que la compétence esthétique du spécialiste de l'espace tient à sa capacité à regarder un paysage : mise à distance de l'espace et effort d'abstraction lui permettent d'élaborer les concepts et notions opératoires en vue de l'aménagement. Pour l'utilisateur ordinaire, le rapport au paysage est tout autre puisqu'il est immergé dans les ambiances locales. Devant un tel constat, nous nous demanderons comment il est possible de « regarder autrement » l'autoroute à partir d'un apport de connaissances sur les expériences visuelles et auditives de l'infrastructure et son site : celles des utilisateurs ordinaires de l'autoroute et celles des habitants vivant à proximité.

Olivier BALAY

Architecte à Lyon, docteur en urbanisme et aménagement habilité à diriger des recherches, enseignant à l'École d'architecture de Grenoble, chercheur au CRESSON (Centre de recherche sur l'Espace Sonore et l'environnement urbain) UMR CNRS 1563, Ecole d'Architecture de Grenoble, directeur de CASA (Cabinet d'Architecture Son Acoustique).

Publication : *L'espace sonore de la ville au XIX^{ème} siècle*, A la croisée, Collection Ambiance Ambiances, Bernin (Isère) 2003.

Recherches en cours : *L'émergence du sentiment d'intimité dans les zones d'habitat individuel dense* (PUCA 2005-2007)

Réalisations architecturales significatives (SARL Balaÿ Boinay Pierron) : Ecoles de musique à Le Coteau (Loire), Neuville sur Saône (Rhône). Immeubles de bureaux à L'Isle d'Abeau (Isère). Poste transformateur EDF à Craponne (Rhône).

Missions urbaines : Mise en œuvre des approches qualitatives et quantitatives des ambiances sonores dans différents territoires français (en Rhône-Alpes et Bretagne Pays de Loire principalement) et dans les villes de Lyon, Grenoble, Nantes, Bordeaux et Grasse. Création de l'observatoire de l'environnement sonore du grand Lyon.

Courriel : olivier.balay@grenoble.archi.fr

Martine LEROUX

Enseigne la philosophie 75/84, directrice d'études pour des organismes institutionnels ou bureaux d'études – 85/04, Sociologue, chercheuse associée – CRESSON, Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain, Grenoble – 86/06, Formatrice – 00/06

Philosophe de formation, sociologue, chercheuse associée – CRESSON, Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain, Grenoble

Etudes et recherches relatives à l'aménagement :

Parcours nocturne, étude sociologique sur l'ambiance et les usages nocturnes. Cresson, Ville de Toulouse, 2004

Vers une charte intersonique – préfiguration d'un outil interactif de diagnostic et de gestion des représentations de la gêne dans un système d'acteurs. Cresson, ADEME, 2002

Compositions sensibles de la ville. CRESSON, Direction de l'Habitat et de la Construction, 2000

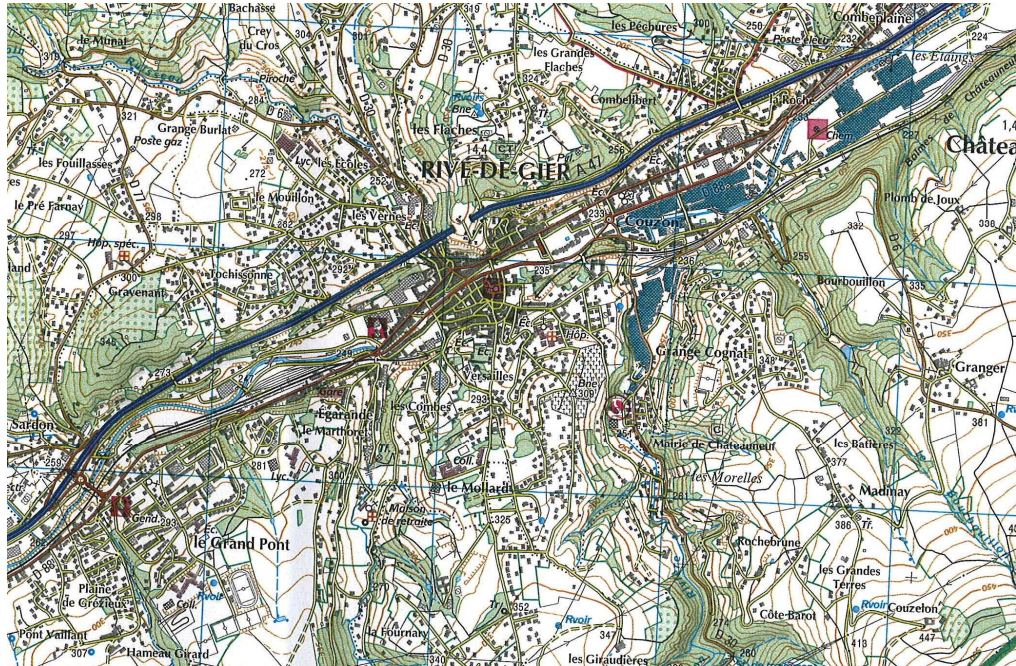
Etude prospective des activités péri-urbaines pouvant contribuer à la mise en valeur écologique, paysagère et environnementale des limites de l'agglomération valentinoise. Télés Développement, DDE Drôme, 1991

Participation aux recherches de Augoyard J.-F. (2003) *L'expérience esthétique ordinaire de l'architecture*.

Cresson, ministère de la recherche

Courriel : leroux.ma@grenoble.archi.fr

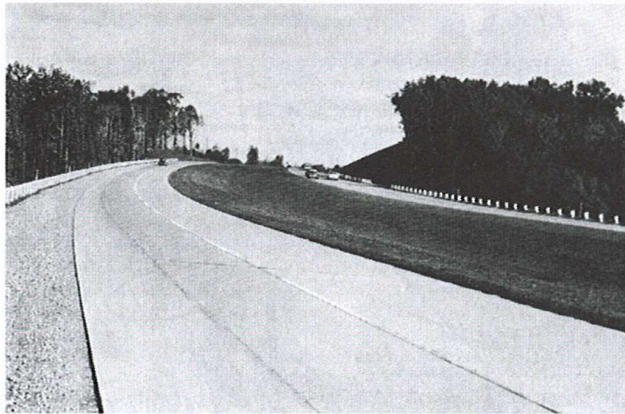
L'approche esthétique de l'Autoroute A 47 au regard de l'expérience sensible ordinaire des usagers.



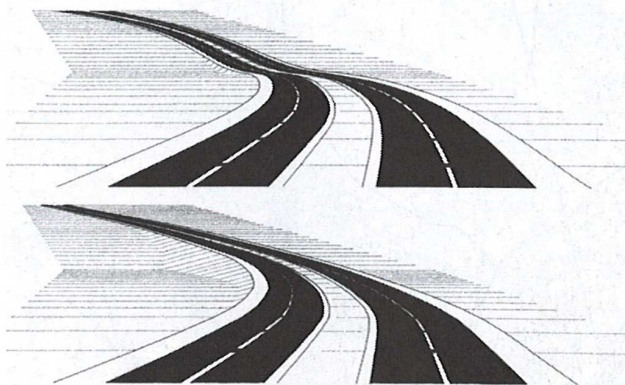
Préambule

Comment peut-on « regarder » autrement l'A47 ? Le développement esthétique d'un paysage autoroutier dans son site peut-il être pensé à partir de l'expérience des ambiances vécues depuis des situations multiples, par exemple une situation lointaine, une situation proche, et une situation embarquée dans la voiture ?

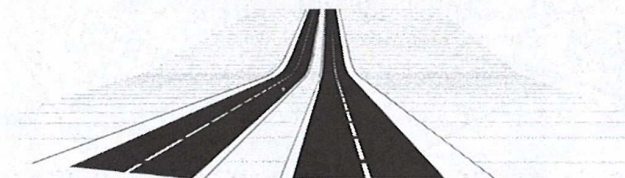
Ces questions ne sont peut-être pas nouvelles, mais elles ne semblent jamais avoir été abordées à partir des phénomènes sonores et visuels vécus depuis ces trois situations. En faisant un petit retour sur l'histoire de la prise en compte de la perception dans la conception autoroutière, on remarque en effet que c'est le regard, indépendamment du sens auditif, et notamment l'expérience visuelle offerte au conducteur, qui a été l'attention des concepteurs ou des analystes. C'est d'abord par des graphiques illustrant les effets de la vitesse et les effets de la géométrie du tracé sur la perception, dans l'ouvrage *Man-Made America* (1949) rédigé par le paysagiste d'origine canadienne Christopher Tunnard et son étudiant Boris Pushkarev, que l'approche formelle de l'autoroute est envisagée.



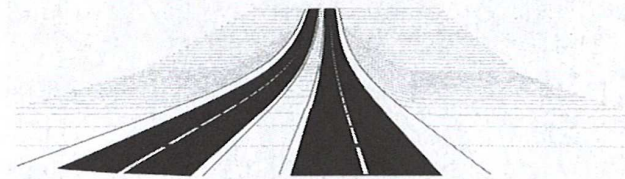
Horizontal curvature combined with vertical curvature of similar length. Examples of helical three-dimensional curves on a parkway and a freeway.



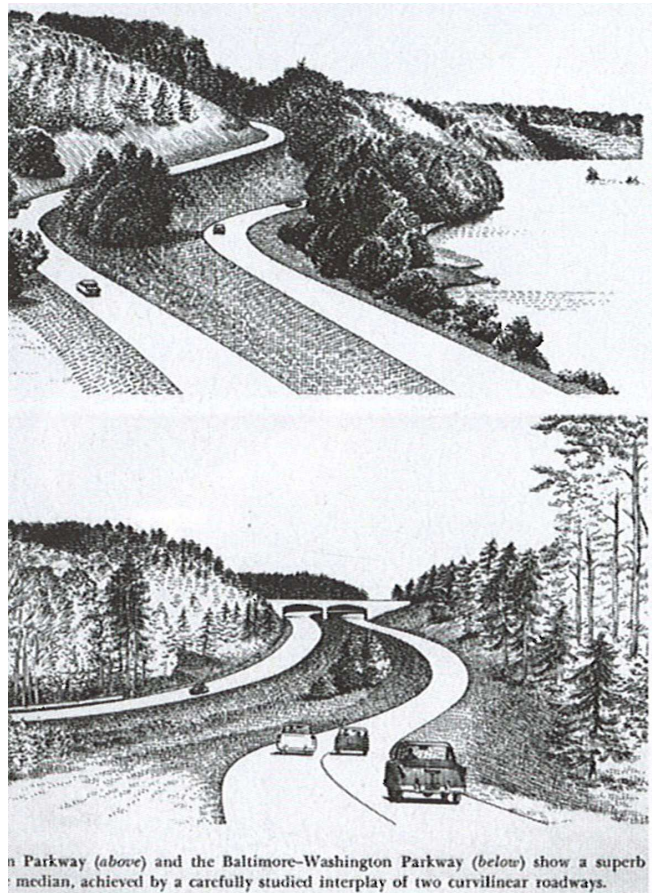
(Above) Short sag on long horizontal curve; (below) long sag on long horizontal curve.



Transition of a 2% downgrade to a 3% upgrade effected by the minimum curve for 70 mph. The curve is 700 feet long, vertical radius about 14,000 feet.



Transition of a 2% downgrade to a 3% upgrade effected by a liberal curve 3,000 feet long, vertical radius about 60,000 feet.



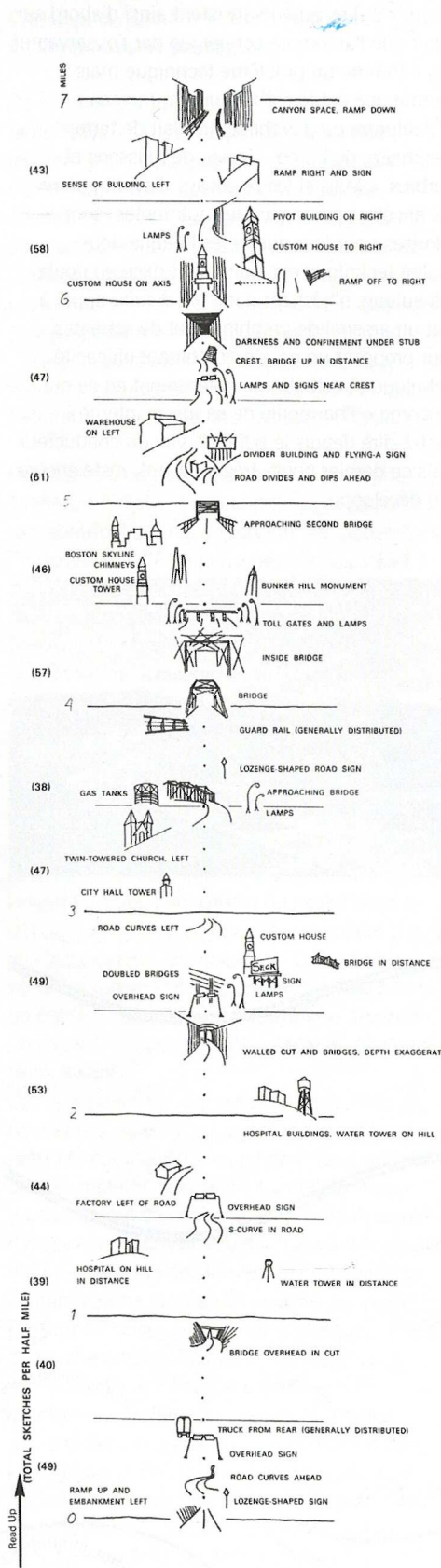
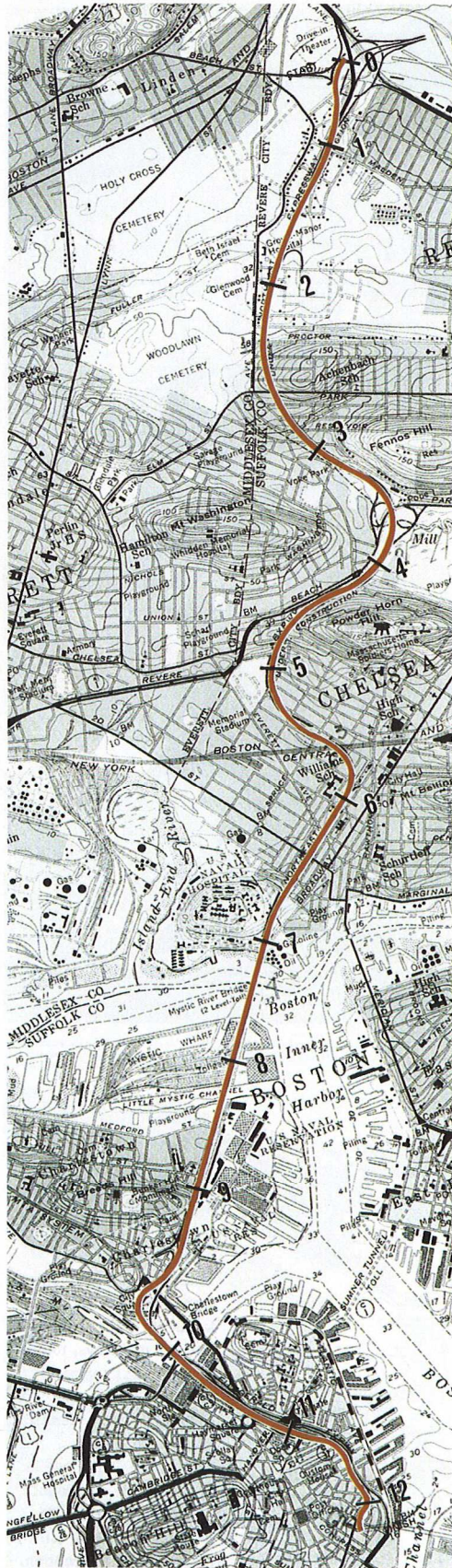
Plus tard, Kevin Lynch et Donald Appleyard proposent, dans *The view from the road* (1964), une approche plus expérimentale, où l'autoroute est « présentée comme une nouvelle expérience spatiale » ayant un fort potentiel pour « clarifier et renforcer l'image que le conducteur se fait de son environnement ». Ici, donc, le point de vue du conducteur reste encore dominant¹.

C'est toujours le cas dans le *Learning from Las Vegas* de Scott Brown et Venturi (1972)². Selon ces auteurs l'autoroute et l'urbanisation commerciales deviennent des éléments incontournables de la nouvelle ville telle qu'elle est imaginée entre 1950 et 1970.

Aujourd'hui, dans les relevés photographiques de la DATAR ou quand on parle de l'autoroute dans les médias, c'est pour évoquer les différents points de vue offerts sur les ouvrages d'art (infrastructures, tours, échangeurs...). Serait-ce que le concepteur est conduit à composer les transformations ou aménagements depuis la seule perception visuelle, isolant du même coup les autres réceptions sensibles ?

¹ Nous citons l'article de Clément Orillard in AMC n° 161, mai 2006, p. 105, annonçant un texte à paraître dans : Claude Prélorenzo, *La métropole des infrastructures*, éd. Picard. Les illustrations sont issues de ce numéro d'AMC.

² Cf. leur théorie pour une architecture vernaculaire « drive in », celle des fast-foods, des motels et des stations-service qui voulait rénover l'architecture savante mais aussi l'image de la ville construite.



Nous pensons que dans le vécu quotidien, il n'en est pas ainsi. Tous les sens sont convoqués. La vue ne peut donc pas rester souveraine dans l'esthétique paysagère³. Il faut que les concepteurs s'interrogent autrement.

Cette interrogation en rejoint aussi une autre posée par l'aménagement urbain contemporain : celle du partage des supports de signification. Tout aménagement, même le plus pauvre, peut être porteur de sens et toute réalisation, même la plus complexe, peut-être parcourue machinalement. Par exemple, un concepteur peut relever des détails qu'il jugera intéressants pour décrire le lieu et construire son projet, mais ces détails peuvent être insignifiants pour d'autres personnes. Ainsi le sens est personnel et ne s'articule plus sur des marques spatiales et sensibles reconnues collectivement.

Nous pensons alors que la réflexion sur le développement « esthétique » d'une infrastructure dans son site ne peut être isolée ni du contexte construit, environnemental et paysagé dans lequel elle se trouve, ni de l'expérience plurisensorielle des utilisateurs et des usagers qui la bordent. Plus précisément, cette réflexion peut être conduite à partir de l'expérience sensible du lieu. Mais qu'entend-on par là ?

Pour imaginer le développement esthétique d'une infrastructure à partir de l'expérience qu'elle offre ordinairement dans le vécu (et non pas seulement à partir de l'expérience ou de la compétence de l'expert de l'espace), on partira d'une première idée : reconnaître que l'utilisateur a une expérience sensible des formes urbaines ou architecturales et, seconde idée, que l'ordinaire d'un paysage construit « [...] est de droit, aussi esthétique que ce qui est réputé artistique et désigné comme tel »⁴. Ainsi, selon les travaux de Jean-François Augoyard qui envisage de trouver des liens entre l'expérience sensible de l'architecte (ou de l'expert de l'espace en général) et celle de l'utilisateur de l'espace construit (en vue de les rapprocher), ces deux expériences ne peuvent pas être exactement opératoires si elles sont abordées, d'après lui, selon deux points de vue convenus aujourd'hui : d'une part, il existe une réception « savante » des espaces pratiquée par une population avertie (celle des hommes de l'art et des spécialistes des aménagements d'une haute technicité) ; d'autre part, il existe une réception « fonctionnelle » émanant d'une population plus banale qui apprécie les aménagements d'abord par leur fonction ou le gain de temps qu'ils permettent et à travers les représentations collectives stéréotypées. L'expérience esthétique ne peut pas être abordée non plus comme une attitude qui cultive ce qui est réputé artistique et désigné comme tel (face à l'intervention d'un artiste par exemple). Il propose une autre voie, où l'expérience esthétique est pensée comme une pratique plutôt qu'une réception « fonctionnelle », comme « une perception » plutôt qu'une « représentation élaborée » : « Nous prenons la dimension esthétique ordinaire comme l'opération non nécessairement cultivée par laquelle perceptions et conduites construisent une sensibilité aux formes architecturales qui déborde la fonction et l'usage. (...) Nous cherchons à savoir comment la perception et les conduites construisent une dimension esthétique du divers sensible architectural. » Dans ce cadre, le potentiel esthétique de l'A 47 concerne toutes les perceptions, ce qui nous intéresse pour cette recherche.

L'étude des contextualités sensibles

Premièrement, nous pensons que l'imaginaire du concepteur d'un site autoroutier (ou celui de son designer) peut rencontrer l'expérience esthétique de celui qui « voyage » ou qui habite, sur le territoire engendré par « les flux divers » qui traversent un site.

³ Nous faisons ici directement référence à un article de Jean-François Augoyard « La vue est-elle souveraine dans l'esthétique paysagère » *Le Débat* n° 65, Paris 1991, p. 51-59.

⁴ Jean-François Augoyard, *L'expérience esthétique ordinaire de l'architecture*, CRESSON, Grenoble, 2003

Plus exactement, nous croyons que le domaine du confort⁵ et celui d'ambiance⁶ qui convoquent l'action de l'expert et celle de l'usager semblent des objets fort pertinents pour définir autrement la culture de l'aménageur.

Deuxièmement, nous disons qu'un même « lieu » peut correspondre à différents « paysages ». Ce qui peut être un espace insignifiant perçu depuis une autoroute recèle des marques, des repères pour celui qui l'habite, qui l'observe, qui l'écoute depuis une situation proche ou lointaine. Le concepteur ne peut donc plus seulement imaginer des aménagements à partir du seul point de vue du conducteur, mais aussi à partir de l'expérience des habitants situés à proximité ou à distance du lieu d'intervention. Dans ce cadre, nous pensons que l'étude des contextualités sensibles est primordiale dès lors qu'on souhaite pour ces « paysages » un surcroît de bien être et de sens pour tous ceux qui les vivent différemment selon la situation dans laquelle ils se trouvent.

Questions pour l'aménageur

Quel est le potentiel esthétique de l'A 47 que les habitants et les usagers de l'autoroute perçoivent *in situ* ? Par quels processus partant des formes construites saisies à un moment donné (conditions météorologiques, temporalité, accessibilité depuis tel chemin...), la dimension esthétique émerge-t-elle chez eux ? Quelles orientations en tirer pour l'aménagement ?

Pour répondre à ces questions initiales, l'entreprise de description de la perception sensible de l'autoroute dans son site que nous avons construite ouvre quelques options d'aménagement en tenant compte des trois situations perceptives étudiées. Partant des propos des habitants qui ont assisté à l'élaboration de la coupure de « leur » paysage par l'autoroute, l'expérience du vécu résidentiel et du vécu de l'automobiliste renvoie l'aménageur à des réflexions prenant en compte les facteurs d'ambiance. C'était l'un des enjeux de l'étude que de les révéler pour nourrir quelques concepts ou notions opératoires capables de fonder une intervention artistique, architecturale et sociale dans le paysage local.

L'expérience de l'habitant

Les entretiens montrent combien les habitants ont décidé de « vivre avec l'autoroute », essentiellement en développant l'habitude au bruit autoroutier et aux effets de la coupure de la vallée que le tracé routier génère. C'est parce qu'ils aiment la vallée avec ses qualités et ses défauts qu'ils ont, pour la plupart, pu effectuer cette adaptation ; c'est aussi parce que leur territoire propose des échappées.

⁵Le mot "confort", si l'on écoute Georges Vigarello, se réfère "à la maniabilité des objets", au "plus grand nombre de services qu'ils rendent". Mais le mot "confort" concerne aussi le travail en profondeur sur "les flux de diverses natures qui traversent le logement (flux de vie, d'énergie et d'éléments), à la maîtrise de leur circulation dans le logement" selon Michel Marié. Propos de Georges Vigarello et Michel Marié, dans *Du luxe au confort* Belin 1988, sous la direction de Jean Pierre Goubert.

⁶ « Qu'est ce qui produit concrètement une ambiance ? », se demande Jean-François Augoyard. « C'est un dispositif technique composite et lié aux formes construites », d'une part, et d'autre part « c'est une globalité perceptive rassemblant des éléments objectifs et subjectifs et représentée comme atmosphère, climat, milieu physique et humain ». Jean-François Augoyard, *Les ambiances urbaines entre technique et esthétique* in "Une décennie de Génie Urbain", Collection du CERTU N° 26, juin 2000, p. 75.



Les habitants installés dans les pavillons sont plus sensibles au bruit routier que les occupants des logements urbains, ces derniers bénéficiant de conditions d'écoute plus variées du fait de l'animation citadine⁷. Les points de vue sur le paysage lointain sont en revanche plus favorables depuis les pavillons et sont fortement valorisés. Nous pouvons aussi repérer ces autres sentiments contrastés :

- dans la ville, le vécu dépend fondamentalement de l'environnement construit autour du logement. Les constructions environnantes peuvent protéger énormément du bruit ou le diffuser par réflexions sur les façades.

La situation topographique en ville est aussi un élément fondateur des conditions environnementales du vécu : en contrebas de l'autoroute ou sous les viaducs (dès lors que ces derniers ont subi des travaux d'amélioration de la chaussée et des joints de dilatation), l'environnement sonore est supportable, voire tolérable.

⁷ Un cas particulier toutefois : les immeubles construits au bord de l'autoroute. Nous ne les avons pas étudiés parce que de nombreuses études les concernent déjà (CSTB, INRETS, CRESSON...)



Ce n'est pas du tout le cas pour les habitations situées au niveau altimétrique de l'autoroute ou pour les logements placés dans les immeubles en hauteur. On remarque toutefois que dans ces deux derniers cas les conditions du vécu sonore sont améliorées du fait de la vue offerte aux logements dans les constructions du second type, et de l'absorption acoustique liée aux irrégularités du sol (bosses, creux, murets, en terre, en herbe, en minéraux...) aux rez-de-chaussée des immeubles du premier type.

- dans les pavillons, le bruit autoroutier est un élément inconfortable, voire pénible, dans toutes les situations, proches ou lointaines. Ce sont notamment les conditions d'écoute à l'extérieur des habitations qui posent problème. Toutefois, les configurations d'habitat individuel dense créent des formes d'urbanité qui apportent des variations sonores et rendent les conditions de vie en habitation plus supportables, même si ce n'est pas toujours l'idéal, évidemment. Dans ce cadre, la présence permanente du bruit autoroutier est un élément favorable à l'amélioration des relations

de voisinage : il génère un masque acoustique au travers duquel les bruits d'un voisin seront moins émergents, et donc moins gênants.

On ne peut cependant en rester là, car les conditions de sommeil restent insupportables. Tous les habitants que nous avons rencontrés dans les pavillons comme dans les logements en ville, laissent leurs fenêtres ouvertes la nuit en périodes estivales, c'est-à-dire du mois de mai au mois de septembre. Le bruit routier est là, à l'oreille, sans arrêt. Pourrait-on instaurer un droit à l'intervalle de silence (expression qu'on emprunte à Gilles Dorflès) pour les riverains, la nuit comme à certains moments de la journée l'été ? Ce silence relatif pourrait exister, par exemple, en interdisant la circulation des camions durant des périodes horaires à définir, ou en organisant des convois groupés. Autre exemple : les moments dévoués aux repas des habitants pourraient bénéficier d'une pause instaurée pour les camionneurs qui seraient conduits à se restaurer aux sorties d'autoroute (implantations de cafés et de lieux de restauration renouvelant l'activité économique existante mais fragile aux portes des cités longeant l'A47). D'où cette première piste de réflexion pour les aménagements futures qu'on développera plus loin : transformer la sensation de la continuité sonore instaurée par la circulation sur l'A47.

La relation qu'entretiennent les habitants avec leur environnement laisse-t-elle place à une dimension esthétique ? Le facteur sonore et la coupure visuelle et spatiale entre les deux coteaux ne freinent-ils pas le plaisir possible inhérent à une situation résidentielle ?

Les paysages alentours pour ceux qui vivent sur les coteaux peuvent être considérés comme des « offrandes » esthétiques. Mais celles-ci prennent ici une valeur particulière : les paysages sont certes appréciés pour eux-mêmes mais aussi dans une logique de compensation ; c'est en levant les yeux au-dessus de l'autoroute que les habitants les découvrent.

Considérons maintenant l'exemple de cette habitante de la Varizelle dont la maison et le jardin bénéficient de l'écran acoustique. Elle raconte le plaisir de déjeuner dans le jardin et les repas amicaux le week-end : *ce n'est pas par rapport aux nuisances, ils [les amis] s'en foutent des nuisances, ils ne regardent pas. Ils sont à la campagne...*, dit-elle. On peut penser que cet espace extérieur, en dépit de sa position par rapport à l'autoroute, et les différents facteurs d'ambiance – comme le premier rayon de soleil au printemps, la présence même de ce jardin qui a constitué une motivation de l'installation, et sans doute la configuration particulière derrière l'écran qui contribue, semble-t-il à une convivialité de voisinage... – favorisent « l'expérience esthétique ordinaire » liée au cadre de vie⁸.

L'exemple d'un habitant qui aime regarder la circulation de l'autoroute depuis Grand-Pont peut aussi s'apparenter à une expérience esthétique ; au-delà de l'habitude, son intérêt pour les mouvements du trafic n'est-il pas lié aussi au plaisir de découvrir une géométrie moderne d'infrastructures depuis une position dominante ?

Mais, cette dimension esthétique est limitée. Le « malgré l'autoroute » oublié dans le vécu reste constitutif d'une situation qui ne peut jamais être revendiquée, recherchée comme telle. On peut se demander alors si l'adaptation relativement heureuse de certains habitants ne tient pas à la volonté et aux ressorts propres de chacun. Or, dans la vallée, les habitants les plus touchés par la nuisance sont fatigués.

L'expérience du conducteur

Les entretiens « embarqués » effectués pendant un aller-retour Rive-de-Gier / Saint-Etienne décrivent une autoroute dangereuse et saturée qui oblige à une attention

⁸ Expression calquée sur le titre d'une recherche menée par J.-F. Augoyard. *L'expérience esthétique ordinaire de l'architecture*. Grenoble : CRESSON, 2003

soutenue d'autant qu'un nombre excessif de camions la fréquente. Sa faible largeur et sa morphologie spatiale soumettent les usagers à un sentiment d'encaissement, voire d'enfermement. La topographie assez tourmentée complique le tracé de l'A47 : les virages, les montées et les descentes, parfois même la frontalité du paysage, font obstacle à toute velléité ou tentative d'observation du cadre géographique et des espaces construits.

De surcroît, la traversée de zones habitées assez denses contredit les images que l'on a d'une autoroute et la proximité de l'habitat choque tous les usagers (experts et passagers « embarqués » qu'ils habitent ou non dans les communes riveraines). Les signes visibles du passé post-industriel de la vallée du Gier et de Saint-Etienne (au présent, l'usine Arcelor est en activité) dont la cheminée des Etains est le symbole patrimonial manifestent un déclin que d'autres orientations économiques ne pallient pas aujourd'hui. Les qualificatifs des ambiances rencontrées reflètent le paysage terne qu'offrent les vues intermédiaires.

L'analyse des commentaires recueillis lors des entretiens « embarqués » met en évidence la perception de deux univers qui côtoient l'autoroute :

- le premier urbain-industriel,
- le second rural-naturel.

Ces deux univers se succèdent, mais c'est le premier qui l'emporte. Triste, sale, poussiéreuse, ces termes qualifient en effet l'ambiance dominante de la vallée. La partie consacrée au déplacement montre que l'autoroute elle-même, vétuste, trop étroite pour ce type d'infrastructure, ne dément pas le paysage post-industriel. Mode de transport du XX^e siècle, elle ne peut affirmer la modernité et se trouve reléguée au passé, à l'image du territoire qu'elle traverse. La campagne environnante et les paysages vallonnés, la vue lointaine sur le Mont Pilat, sont des échappées visuelles : le long du parcours, le passager n'a pas le temps de s'installer dans l'ambiance rurale-naturelle, le rythme des séquences « avec vues » est trop bref dans le paysage urbanisé, il offre des *petits moments*.

La dimension esthétique se trouve manifestement du côté de la nature : elle ne prend pas la forme du jugement esthétique radical (expression du beau) mais plutôt du plaisir de la vue sur les monts, sur les collines arrondies, et du plaisir de découvrir une campagne modelée par l'homme. Pour les habitants usagers de l'autoroute, les échappées visuelles indiquent qu'à côté de l'autoroute on peut rechercher la campagne et la nature et elles leur rappellent l'usage agréable de leur environnement.

Le regard négatif porté sur la vallée traduit également un jugement de nature esthétique. Rive-de-Gier est *une ville très vilaine*, d'abord pour ceux qui ne sont pas originaires de la ville, qui ne font que passer, mais les habitants parlant de la vallée disent aussi, *ce n'est pas une belle vallée, c'est noir* :

La vallée du Gier de toute façon n'est pas une belle vallée, c'est comme ça, je crois que je ne suis pas le seul à dire ça. ® [Pourquoi ?] je ne sais pas, regardez, c'est noir. Bon ça devient un peu moins noir maintenant, avec toutes les boîtes qui ont fermé. [La vallée a été belle ?] Non, on a toujours connu une vallée assez... un peu sinistre, un peu noire, industrielle.

Mais ce qui relève du jugement esthétique et engendre quasiment un mouvement de répulsion chez les usagers extérieurs, exprime chez les natifs de la vallée, jeunes ou plus vieux, une reconnaissance de leur ville et de son passé, un attachement à leur territoire avec ses défauts et ses qualités ; et on peut dire que le lien à la vallée, au-delà de la familiarité, participe de l'expérience esthétique du cadre de vie - ici, les formes architecturale et urbaine, même vieillies, reflètent l'histoire locale et entrent dans le plaisir de vivre dans ce site. D'où cette seconde piste de travail pour les aménageurs : renforcer la perception de l'urbanité en bordure de l'autoroute.

Transformer le sentiment de coupure en un sentiment de couture.

Traiter le bruit routier d'une part et d'autre part transformer les entrées-sorties d'autoroute en adéquation avec le sentiment d'urbanité qui est présent dans la vallée, peuvent être considérés comme les deux éléments incontournables de l'aménagement futur de la vallée. Aujourd'hui, l'autoroute rencontre de part et d'autre un habitat plus ou moins dense dont la clôture est cette ligne sinueuse autoroutière. Le territoire qui vit à proximité de l'infrastructure dont l'identité est au passé risque de laisser l'A47 déterminer son paysage et son sens : la voie de circulation aurait alors pour fonction locale de desservir une ville dortoir.

Face à ce constat d'un paysage visuel et sonore « linéaire », élargir, donner de l'air, maintenir et développer les échanges entre les deux versants et pourquoi pas entre l'autoroute et les communes, telles pourraient être les ambitions d'un aménagement qui opérerait pour la transversalité. Dit autrement, le développement d'un aménagement qui viserait les échanges entre des deux versants serait plus souhaitable que la belle voie de circulation traversant une ville dortoir.



D'où notre proposition : mettre en place des procédures de consultation de concepteurs à partir d'un programme élaboré avec la DDE 42 et les communes - élus, associations d'habitants (à condition qu'elles ne soient pas obsédées par la question de la gêne) pour réfléchir à la mise en forme :

- de pauses acoustiques (ou de silence) face au ronronnement perpétuel de l'autoroute, et particulièrement pour les périodes estivales. Les conditions d'installation de ces « silences » pourraient être testées : alternance jour/nuit, alternance période de ralentissement/vitesse des automobilistes, alternance de période de passage des camions... Evidemment, ce projet conforterait les situations d'habitat proches de l'A47.

- de repères sonores lointains (à l'exemple des cloches dont les signatures sonores sont audibles à longue distance) pour créer une profondeur auditive accordée aux perspectives visuelles locales (quand elles existent) ou pour que l'oreille puisse franchir les limites de la masse phonique autoroutière (de nouvelles synecdoques auditives). On pourrait envisager l'installation de bornes sonores révélatrices du patrimoine local (en utilisant par exemple les cheminées des anciennes usines) pour « sonoriser » l'autoroute (composition axée sur les signatures sonores de la route, notamment les klaxons) et offrir de nouvelles profondeurs phoniques. Ces « fenêtres d'écoute » du lointain enrichiraient le paysage sonore local souvent pauvre et assourdi par le bruit routier. Elles seraient composées avec les pauses acoustiques de l'A47.

- de zones de liaison ordinaire (c'est-à-dire non exceptionnelle) d'un côté à l'autre de la vallée pour « urbaniser », redonner vie aux entrées / sorties d'autoroute et aux franchissements (dont les anciens avaient l'habitude quand ils empruntaient les passages au-dessus et sous l'autoroute). Du point de vue de l'automobiliste, ces projets viseraient à donner une image active de l'urbanité locale. Il faut renverser en effet le sentiment de la traversée d'un territoire abîmé et qui a subi les transformations économiques, l'implantation des voies de transport et la saturation de la circulation. Ainsi, les zones d'entrée/sortie de l'autoroute pourraient être réaménagées comme des portes urbaines ; accueillantes, telles les placettes qui sont aujourd'hui bordées par des cafés de routiers (à la sortie « Le Sardon », à La Varizelle), et qui méritent une vraie revalorisation spatiale et ambiante.

- d'un cahier des charges architecturales et paysagères :

- pour les pavillons, en définissant quelques recommandations simples pour créer des réserves de calme et l'aménagement « d'espaces sonores du chez soi à l'extérieur du logement » (à imposer au PLU pour les constructions nouvelles) : les jardins (valorisés par les enquêtes) seront orientés en fonction du bruit (et si possible du soleil) ; des « serres » pourraient être accolées aux habitats ou installées dans les espaces extérieurs (il existe aujourd'hui de nombreux jardins ouvriers actifs de part et d'autre de la vallée).

- pour construire une nouvelle image urbaine de la vallée (l'autoroute est déjà urbaine mais les mises en vue de cette urbanité laissent à désirer) en maintenant la vue sur le Mont Pilat ou les monts du Lyonnais. Si on en croit les interviewés, les constructions en bordure d'autoroute, de faible hauteur (éviter les immeubles élevés sauf s'ils accueillent les activités des secteurs tertiaires ou secondaires) et les irrégularités du traitement du sol sont intéressantes : les premières ne gênent pas la pénétration du regard sur les espaces intermédiaires, les secondes diminuent l'impact du bruit autoroutier dans les espaces extérieurs. Les espaces publics ou les entrées des logements obtiennent en effet une situation sonore meilleure au sol qu'en hauteur. Le traitement d'un écran acoustique de faible hauteur (1m. 10) accompagnerait la démarche.

- pour aménager des « lieux d'échappement » disponibles aux habitants de la vallée qui sont très exposés : par exemple, dans les territoires naturels voisins, ils auraient accès à la campagne, aux parcours dans les bois, au silence... Il faudrait communiquer sur cette entreprise, mais aussi la tester car les retours « à la maison » peuvent être difficiles,

- pour l'implantation du végétal, en visant une plantation plutôt sauvage en bordure ou à proximité de l'autoroute, en réservant par exemple des arbres à larges tiges dans les espaces publics placés sous l'A47 (pour filtrer le regard sur l'autoroute placé en hauteur, à l'exemple du regard porté sur le viaduc de Terrenoire). Du point de vue de la perception lointaine, le traitement paysager des abords pourrait faire

apparaître et disparaître des véhicules. Pour l'automobiliste, ce traitement générerait des effets d'ouverture et de filtrage visuels sur la vallée et les coteaux.

- pour valoriser les vues sur le lointain depuis le ruban autoroutier. On pourrait accompagner le sentiment des franchissements de cols, d'ouvertures vers la campagne lointaine, des moments oxygénants. Pour les écrans acoustiques, il faudrait valoriser ce qui permet « l'envol » du regard. Dans tous les cas, le traitement par écran des passages à proximité des pavillons doit être envisagé, mais il faudra tester la hauteur idoine et l'arrière de l'écran en fonction des situations.

- pour introduire une dimension colorée dans le paysage, par exemple sur les toitures vues depuis les viaducs et sur les façades des bâtiments industriels entre La Grand-Croix et Grand Pont.

- pour favoriser, parallèlement à l'amélioration de l'autoroute dans ce paysage un peu vieillissant, tout ce qui peut structurer visuellement l'option du réaménagement transversal de la vallée, notamment en retraitant ponts et passerelles.

- pour provoquer, enfin, l'émergence d'orientations cohérentes de mise en valeur des patrimoines post-industriel et naturel et en faciliter la faisabilité⁹.

Cette approche de l'A47 montre que la sensation de la coupure visuelle et sonore engendrée par la A47 est devenue une habitude. Les habitants se sont adaptés parce que le site propose des avantages. De même, l'autoroute à proximité est commode et offre encore des créneaux de départ rapide en direction de Lyon, de Clermont, etc. Mais du point de vue de la perception la saturation est déjà sensible. Améliorer le seul esthétique de l'autoroute (sa voirie, ses abords, ses bandes d'arrêts d'urgence, la présence végétale ou même mettre de l'argent dans les écrans) ne serait pas forcément bien compris. Mis à part les situations délicates d'expositions au bruit routier, comme celles des villas, porter une attention esthétique au seul aménagement autoroutier serait une erreur, au sens où il renforcerait, dans la perception des usagers, le sentiment que seul l'autoroute compte, qu'il détermine lui seul le territoire à venir. L'expérience sonore actuelle et l'attractivité visuelle liée aux mouvements des véhicules n'ont pas besoin d'être amplifiées : elles sont déjà là, saturant la perception.

⁹ Cet article est issu d'une recherche financée par la DDE 42 représentée par Olivier Frérot. Les auteurs en sont Olivier Balaÿ et Martine Leroux. La recherche s'intitule « L'expérience esthétique de l'autoroute A47 entre Givors et Saint-Etienne ». Elle peut être commandée au CRESSON, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble, 60 avenue de Constantine, 38100 Grenoble. Le document se présente en trois chapitres : le chapitre 1 fait état d'une représentation experte (sur trois séquences paysagères représentatives de l'expérience sensible de l'A47) des ambiances sonores et visuelles à proximité de l'autoroute, à distance de l'autoroute et en situation embarquée sur l'autoroute. Le chapitre 2 présente, sous forme de fiches descriptives, les paroles relatives au vécu des ambiances de la vallée et du trajet autoroutier. Le chapitre 3 analyse les expériences vécues et la conclusion propose quelques pistes de conception imaginées à partir de ces expériences d'usage.