

Contrepoint, projets urbains - Lausanne (CH)
BlueOfficeArchitecture - Bellinzona (CH)
BazarUrbain - Grenoble (F)
Conseil Ingénierie Acoustique - Marseille (F)
Les Eclairagistes Associés - Lyon (F)

Tome 1

runninghami

dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire

étude pour l'élaboration d'un concept design de protection anti-bruit

mars - avril 2006

A47-RN88-A72 et COSE

Runninghami
Étude pour l'élaboration d'un concept design de protections
anti-bruit pour les voies rapides du Sud-Loire

Tome 1
Rugosité, latéralité, sinuosité
Dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire

avril 06

Ce document constitue le tome 1 du rapport final de la tranche ferme de l'étude précitée
menée pour le compte de la DDE 42
Marché public de prestations intellectuelles 05353
Référence STI/BRUIT/MCM/PB/05/281

Tome 1

Dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire

Rugosité, latéralité, sinuosité

1. Parcours embarqués – Perceptions d'automobilistes
2. Cartes mentales – Représentations de riverains
3. Au fil de la route – Une journée avec une patrouille de la DDE
4. L'autoroute carte en main – Enjeux communaux pour des élus ou décideurs
5. Rugosité, latéralité, sinuosité – Éléments de synthèse pour le projet

Tome 2

Dossier de présentation du concept design

Le pli et la plasticité

1. Analyse – Relecture du territoire
2. Prospective – Structuration du territoire
3. Conception – Le pli et la plasticité
4. Illustration – Neuf situations typiques
5. Modélisation – Représentation paramétrique du dispositif

Tome 3

Dossier de définition technique d'une opération type

Adaptabilité, simplicité, efficacité

1. Matériaux et procédés de fabrication
2. Acoustique
3. Statique
4. Lumières
5. Estimation

Composition de l'équipe

Pascal Amphoux

Contrepoint, Projets urbains (Lausanne, Suisse)
Conception générale et coordination de l'équipe

architecture et paysage

Filippo Brogini

BlueOffice Architecture (Bellinzona, Suisse)
Conception formelle, structural design
avec les contributions de :

Pablo Tantardini

Alberto Ulisse

Emma Radaelli

et les apports techniques de :

Ing. Andrea Pedretti, Airlight ltd. (Biasca, Suisse) modélisation

Ing. Olimpio Pini, Pini & Associati (Lugano, Suisse) structure

architecture et génie civil

Pierre-Yves Nadeau

Conseil Ingenierie Acoustique (Marseille)

Conception acoustique, simulation, cartographie sonore

acoustique et informatique

Nicolas Tixier, Jean-Michel Roux *économie sociale et politique territoriale*

BazarUrbain, collectif interdisciplinaire (Grenoble)

Maîtrise d'usage, récit du lieu,

avec la contribution de :

Aurore Bonnet

Laurent Fachard

Les Éclairagistes Associés (Lyon)

Conception lumière, éclairage et sécurité

ergonomie visuelle et éclairagisme

Adresse du mandataire principal

Pascal Amphoux
Contrepoint, Projets urbains
2, av. de l'Église Anglaise
CH 1006 Lausanne
Pascal.Amphoux@freesurf.ch

TITRE

RUNNINGHAMI



Runninghami, c'est d'abord une **référence emblématique**, *Running Fence*, œuvre fameuse de Christo qui lança dans les années 70 un mur de toile de 40 km sur 5.5 m dans le paysage californien. Cette œuvre évoque, tant par sa matérialité que par son échelle, l'intention esthétique et le sens du projet : révéler les aspérités d'un paysage inaperçu (celui de la vallée du Gier et d'un territoire passé), établir une unité entre des écrans discontinus (plus de 20 ans de constructions hétérogènes), révéler la fragilité paradoxale d'une limite continue (exprimer la légèreté possible d'un écran acoustique).

Runninghami, c'est ensuite un clin d'œil à l'art des *origami*, l'art du pliage japonais, qui nous sert ici de **référence technique et constructive**. Cet art est celui du pli, c'est-à-dire celui du dépliement et du resserrement, de la progression et de la présentation, du retournement et de la surprise. C'est aussi dans un autre registre une manière d'évoquer l'industrie locale du ruban et de la passementerie, sans oublier celle, si l'usage de la tôle pliée se révèle performante, de la métallurgie et de la tradition minière – une manière d'ourler le ruban autoroutier autant que la nature du territoire stéphanois.

Runninghami, c'est enfin un nom qui rime avec celui d'un chorégraphe de renom, Merce *Cunningham*, dont l'art de danser dans l'espace se mue en art de faire danser l'espace. La **référence** est cette fois plus purement **perceptive et dynamique**, puisque le concept-design des protections acoustiques projetées repose autant sur la perception du mouvement autoroutier dans le territoire habité que sur celle, inverse, de la perception en mouvement du paysage traversé.

HYPOTHESE DE TRAVAIL

DE LA PROTECTION ACOUSTIQUE A LA REQUALIFICATION SONORE DU TERRITOIRE

La question de l'esthétique des écrans anti-bruit est classique et régulièrement maltraitée car elle repose sur une ambiguïté fondamentale, que la mission qui nous a été confiée par la DDE Loire oblige à lever.

D'un côté, on améliore l'environnement sonore, même si l'on sait que l'ouvrage n'est pas d'une efficacité radicale (on "abaisse" les niveaux en dessous de "valeurs limites" mais on ne les supprime pas) ; de l'autre on se culpabilise de détériorer le paysage, et l'on fait tout pour rendre les parois aussi invisibles que possible (hauteurs limitées, matériaux transparents, ...). On n'est "ni pour ni contre, bien au contraire". On oppose systématiquement deux dimensions, le bruit au confort, le visuel au sonore, le fonctionnel à l'esthétique, ... et la demande de traiter *esthétiquement* une solution qui soit *acoustiquement* acceptable (ou inversement) tourne rapidement au dilemme. Comment en sortir ?

D'une part, il faut refuser de mettre en concurrence les deux dimensions : repartir certes d'une **approche esthétique de design** comme il est demandé (et par exemple étudier la perception du paysage en mouvement pour l'automobiliste), mais *pour requalifier le paysage sonore traversé*, c'est-à-dire pour restituer des espaces sonores contrastés, d'animation, de calme ou de silence – et non seulement pour compenser la nuisance environnementale.

D'autre part, il faut réintroduire la troisième dimension, sociale, trop souvent oubliée : repartir d'une **approche anthropologique du vécu** (et il faut de fait également étudier la représentation de l'ouvrage pour les habitants alentour), mais *pour requalifier des milieux sonores vivants (urbains ou ruraux)*, c'est-à-dire pour rendre possible des usages, des fonctions ou des aménagements nouveaux – et non seulement pour réparer les dommages subis par les riverains.

ENJEU PARADOXAL

QU'UN ECRAN PUISSE SERVIR A AUTRE CHOSE QU'A CE A QUOI IL SERT

A la thématique de la lutte contre le bruit, s'ajoute la problématique de la requalification du territoire. D'où l'attitude que nous essayons de promouvoir : « "Assainissons" l'environnement, mais requalifions les milieux et réinventons le paysage ». Ou plus précisément : « Apprenons à faire de ces pratiques environnementales émergentes des instruments de requalification des milieux sociaux et des paysages sensibles ». Et exigeons par exemple qu'une protection acoustique puisse servir à autre chose qu'à ce à quoi elle sert : à rendre possible des usages nouveaux ou anciens dans les espace publics alentour, à rendre probable des développements urbains sur ses rives (qui fassent écrans

passifs) et à saisir l'occasion de développer une véritable esthétique du mouvement – enjeu que l'on peut tenir pour majeur dans une ***culture de la mobilité*** dont on annonce dès maintenant la domination.

PRESENTATION DE LA CHARTE

TROIS DOSSIERS DE REFERENCE POUR FONDER UNE OPERATION SINGULIERE

Conformément à la commande, l'étude a été menée en trois temps, qui font les trois dossiers de ce rapport et qui composent les trois niveaux de la charte design sonore entre lesquels le concepteur devra naviguer pour recontextualiser, dans le temps et dans l'espace, chaque projet concret et singulier.

- Le dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire (*Tome 1, format A4, intitulé "Rugosité, latéralité, sinuosité"*) restitue et synthétise le contenu de ***l'approche territoriale***. Cette approche a consisté à collecter et croiser, selon des méthodes éprouvées par l'équipe d'enquêteurs, les récits de quatre types d'acteurs (automobilistes, patrouilleurs, riverains et décideurs) sur l'autoroute et les territoires traversés.
- Le dossier de présentation du concept design (*Tome 2, format A3, intitulé "Le pli et la plasticité"*), restitue et synthétise la forme de ***l'approche typologique***. Cette approche a consisté à énoncer un principe morphogénétique invariant, le pli, et à étudier toutes les possibilités de variations formelles que ce dispositif permet de déployer pour s'adapter aux situations contextuelles les plus différentes (adaptation aux contraintes acoustiques de l'environnement, aux formes topologiques de la rive ou des abords, et aux perceptions "signalétiques" de l'automobiliste en mouvement).
- Le dossier de définition technique d'une opération type (*Tome 3, format A4, intitulé "Adaptabilité, simplicité, efficacité"*) réunit ***les études techniques*** et les recommandations pratiques permettant de passer du concept à la réalisation. Matériaux et procédés de fabrication, performances acoustiques, structure et statique, conception lumière et estimations fournissent les bases à partir desquelles développer des avant-projets *in situ*.

En résumé, la démarche proposée consiste à faire de la "charte design sonore" un répertoire de solutions techniques, esthétiques et financières qui soit en puissance un outil de négociation opératoire par rapport à des ambitions territoriales plus larges.

Le tome 1 ne donne naturellement aucune recette. Mais il constitue un document de base en la matière pour poser des questions pertinentes, aborder des acteurs territoriaux, inciter ceux-ci à penser des projets en cours ou aménagements complémentaires par rapport à la pose d'un écran acoustique, bref, un instrument de travail pour les inciter à user pleinement de la *plasticité* du système proposé, c'est-à-dire, comme le montre le tome 2, sa capacité à être modulé et adapté en fonction des aménagements locaux ou micro-locaux que les riverains souhaiteraient réaliser.

Si une telle logique de négociation avec les acteurs territoriaux échoue, une solution sera toujours *applicable* sur le territoire propre de la voirie considérée pour répondre aux objectifs acoustiques et visuels de la DDE (les tomes 2 et 3 en fournissent les conditions). Mais si elle débouche, elle aura *impliqué* d'autres acteurs, d'autres échelles, d'autres interventions, et *fait d'un système de protection acoustique le catalyseur de stratégies beaucoup plus complexes de requalification de l'environnement et de restructuration du paysage dans l'espace et dans le temps.*

C'est à ce prix que l'on peut espérer, comme le demandait le texte de l'appel d'offres, « remettre les usagers et les riverains au centre du processus de conception », sans condamner par ailleurs l'autonomie de la démarche de conception et l'unité formelle d'une « autoroute-design ».

Rugosité, latéralité, sinuosité

Dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire

Présentation du Tome 1

L'approche territoriale qui est relatée dans ce dossier a consisté, par la mise en œuvre de techniques d'analyse pluridisciplinaires de la perception et du récit des lieux, à identifier des représentations territoriales et des situations distinctes le long du tracé de l'autoroute et des voies rapides du Sud-Loire. Le but de cette approche est d'énoncer un ensemble d'enjeux environnementaux, sociaux et/ou paysagers (qui renvoient notamment et respectivement aux conditions acoustiques, aux acteurs concernés, aux vues ou éléments remarquables du paysage). Ce sont ces enjeux qui sont susceptibles de motiver le choix d'un dispositif, d'une modalité ou d'une stratégie de développement d'un projet de protection acoustique à mener, aujourd'hui ou demain, dans le cadre de la « charte design sonore », sur une portion ou une autre du tracé.

Cette approche territoriale a consisté à collecter, selon des méthodes éprouvées par l'équipe de BazarUrbain, les « récits » de plusieurs types d'acteurs, dont les discours se réfèrent de façon dominante à des objets et échelles de référence contrastés :

- des usagers de la route (automobilistes)
- des professionnels de la route (subdivision « autoroute » de la DDE)
- des responsables du territoire (élus, services techniques, associations)
- des experts du territoire (ingénieurs, universitaires, urbanistes, etc.)

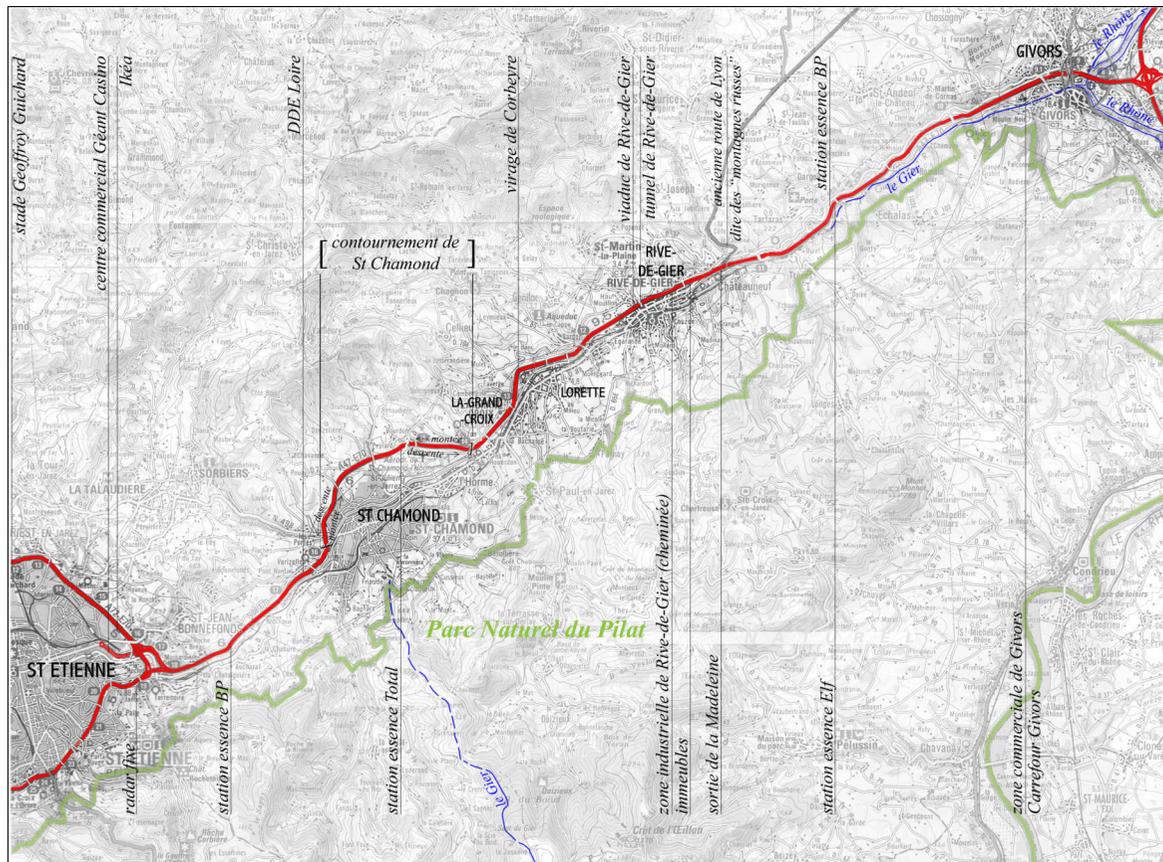
Acteurs concernés	Méthode de récit	Objet	Échelle
Automobilistes	24 « cartes mentales » et 6 « parcours embarqués »	Le grand paysage	Les vallées
Élus, services techniques, associations	9 entretiens et/ou visites guidées	La ville	Les communes
Subdivision « autoroute » DDE	1 journée de suivi sur le terrain	L'équipement	Les rives
Experts	5 demi-journées de réunion (études et projets en débat)	Le contexte	Le territoire

Le contenu des réunions d'experts a été consigné "en temps réel" et remis à l'ensemble des participants peu après la tenue des tables rondes organisées à la DDE avant le début du mandat ("Études en débats" et "Projets en débats", "Réunions techniques"). Ces séances ont permis de créer un minimum de culture commune autour du territoire investi entre l'ensemble de l'équipe de concepteurs et les mandataires. Le collectif des personnes sollicitées, en interne ou en externe, était issu de milieux très différents (techniciens, chercheurs, personnalités institutionnelles). Il constitue par ailleurs un premier relais pour le développement du processus de réalisation des projets à venir.

Ce document relate donc et développe les résultats des enquêtes réalisées auprès des trois autres types d'acteurs, usagers de l'autoroute, professionnels de la route et élus. Il s'articule en quatre parties qui reprennent et synthétisent les apports de chacune des méthodes : les parcours embarqués, les cartes mentales, la journée de suivi de terrain d'un chef d'exploitation DDE et les entretiens avec les responsables du territoire.

1 - Parcours embarqués – Perceptions d'automobilistes

A47 – RN88 – Décembre 2005 – Janvier 2006



La méthode du parcours embarqué consiste à accompagner un automobiliste sur un trajet défini. Pour cette étude, le trajet était la portion de l'A47/RN88 entre Saint-Étienne et Givors. Le conducteur est invité à commenter son parcours, à exprimer sa perception.

Cette perception sensible apparaît à travers l'énonciation de repères, c'est-à-dire de lieux, d'éléments de l'environnement routier (infrastructures, équipements...) et/ou du paysage, du temps (dimension temporelle), de ressentis physiques dans la conduite, d'événements et d'anecdotes. Tout au long du parcours, les propos du conducteur sont enregistrés en même temps que sont prises des photographies du moment.

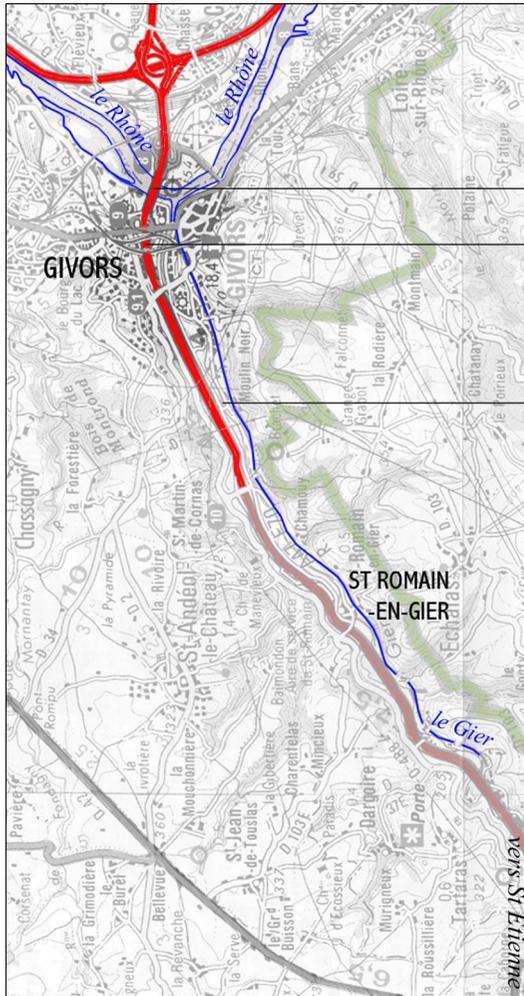
Six parcours ont été réalisés, trois dans le sens Saint-Étienne/Givors et trois dans l'autre, à chaque fois avec des personnes différentes, à des heures et dates différentes (cf. tableau des parcourants).

Ces expériences de perception de l'autoroute sont restituées sous la forme de « textes polyglottes ». Après avoir retranscrit l'enregistrement de chacun des parcours, les paroles recueillies ont été analysées et croisées, tout en respectant le sens du trajet et son point d'avancement. C'est ainsi que se composent les « parcours polyglottes » qui sont présentés dans les pages suivantes. La lecture de ces parcours repose sur le relevé d'expressions remarquables, sur la mise en relation du texte avec les photographies et le pointage sur une carte.

Les parcourants

Sens	Usager	Sexe	Age	Profession	Déplacements		Lieu de départ	Lieu d'arrivée	Date	Horaire de départ
					Fréquence	Motif				
Givors > Saint-Étienne	1	Couple	60 ans	Retraités	1 fois tous les 3 mois	Famille	Romans (26)	Saint-Étienne	12/12/2005	9h30
Givors > Saint-Étienne	2	M	35 ans	Employé de banque	tous les jours	Travail	Brignais (69)	Saint-Étienne	14/12/2005	8h00
Saint-Étienne > Givors	3	M	40-50 ans	Commercial	tous les jours	Travail	Saint-Étienne	Lyon (69)	16/12/2005	19h00
Givors > Saint-Étienne	4	F	30 ans	Sans	1 fois par semaine	Loisirs, famille	Lyon (69)	Saint-Étienne	14/01/2006	10h00
Saint-Étienne > Givors	5	M	30-35 ans	Avocat	1 fois par semaine	Travail, famille	Saint-Étienne	Lyon (69)	14/01/2006	16h00
Saint-Étienne > Givors	6	M	30-35 ans	Avocat	2 fois par semaine	Travail	Saint-Étienne	Lyon (69)	20/01/2006	7h00

Parcours polyglotte - Givors > Saint-Étienne



Sur le pont de Givors

Là on arrive à un endroit que je crains un peu, parce que il y a ceux qui arrivent de l'autoroute qui doivent s'insérer et c'est très court pour accélérer (10h30). **Par contre j'aime bien traverser le Rhône et regarder.**

Généralement je roule souvent sur la voie de gauche pour éviter les gens qui veulent entrer. C'est vrai que c'est une portion qui est assez dangereuse.

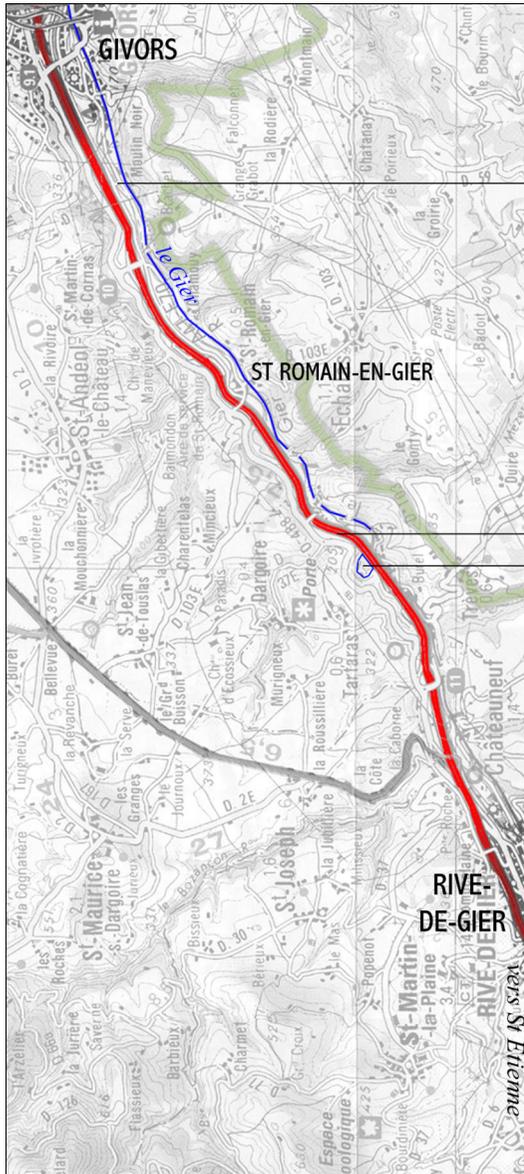
Après on a un peu l'impression d'entrer dans un couloir. On a l'impression que les voies sont moins larges. C'est toujours curieux de voir des autoroutes qui passent dans des zones urbaines comme ça.

On voit que c'est une vieille autoroute parce que tout ce qu'il y a autour c'est pas entretenu, c'est pas comme les autres autoroutes classiques quoi.

Zone commerciale de Givors

Après la sortie de Givors y a plein de boutiques, ça donne envie d'acheter, ça donne des idées. On se dit qu'il faudrait venir faire un tour. **Ça égaye un peu le paysage. On se demande toujours comment on va dans les centres commerciaux là.** On les voit tout le long mais on ne sait pas comment on y va.





Après, une fois qu'on est sorti de la zone commerciale de Givors, c'est beaucoup plus monotone, c'est tout droit jusqu'à ce qu'on arrive à ce qu'on appelle les montagnes russes.

Les gens qui font cette portion de route tous les jours doivent voir plus d'inconvénients que nous qui la faisons tous les trois mois. C'est bizarre que ce soit considéré comme une autoroute, parce que les autoroutes sont toujours grillagées tout le long. Elle est plus considérée comme une voie express qu'une autoroute finalement. Elle doit être limitée à 110 tout le long il me semble. Et oui (*dépassement d'un panneau de limitation à 110*).

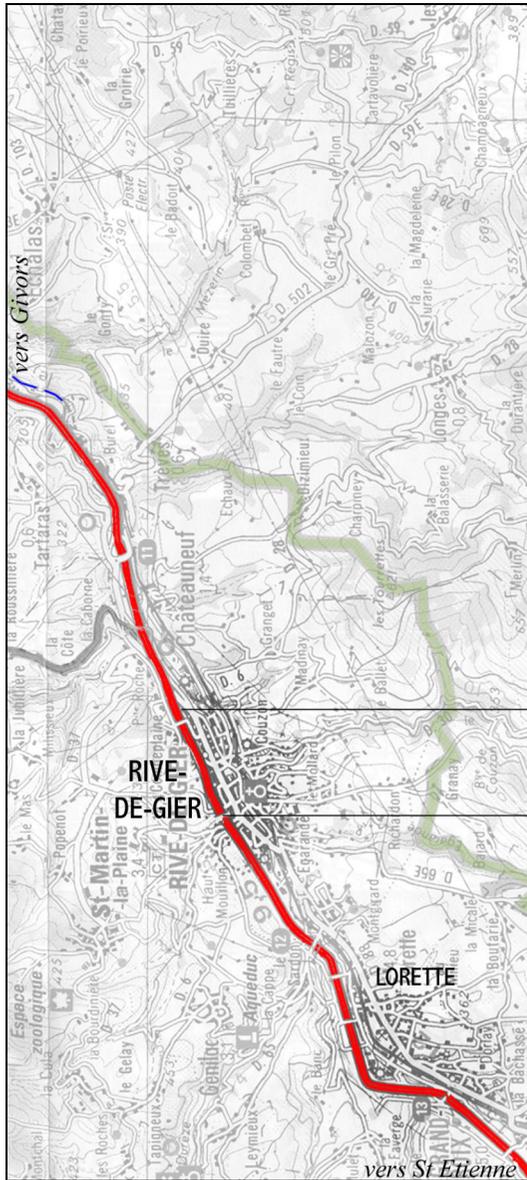
On arrive à la station BP, c'est un point de repère. Juste après on sait qu'il y a les gendarmes qui s'y mettent quand on est habitué.

Ce que j'aime bien regarder c'est l'étang, parfois on y voit des pêcheurs, mais là c'est l'hiver donc...

Sur les autoroutes récentes, maintenant ils mettent beaucoup plus de végétation au centre, c'est mieux, c'est plus agréable que ces barrières de sécurité, mais bon, ici c'est quand même très étroit. **Quand tu vois ces glissières, c'est pas entretenu, c'est tout tombé.** C'est une portion de route toute droite, y a pas trop de virages. Y a les arbres le long, bon en hiver c'est pas là que c'est le mieux.

C'est récent ça. La bande de roulement est plus silencieuse et puis c'est un mur entre les deux voies. L'autre jour en face, c'est vrai il pleuvait, j'osais pas rouler sur la bande de gauche quand on était dans la partie avec juste la glissière de





sécurité, tu as pas cette coupure de l'autre voie en face, ça c'est pénible avec les phares, surtout par temps de pluie.

Arrivée à Rive-de-Gier

On a eu toutes les misères sur cette autoroute : il y a eu la rivière qui a été en crue donc l'autoroute a été bouchée et la voie ferrée était impraticable. Depuis un an et demi on a eu tous les travaux possibles et imaginables.

Actuellement on passe dans une zone drôlement habitée. **Regarde ces grands bâtiments au bord de l'autoroute ! C'est rare quand même de voir des grands bâtiments au bord d'une route importante.**



Il y a quand même des habitations là, c'est un patelin important là.

On va arriver au tunnel de Rive-de-Gier. On a eu droit aux travaux du tunnel, ça a duré huit dix mois, ça a été infernal parce que tous les matins, tous les soirs, il fallait trouver une solution pour contourner ça.

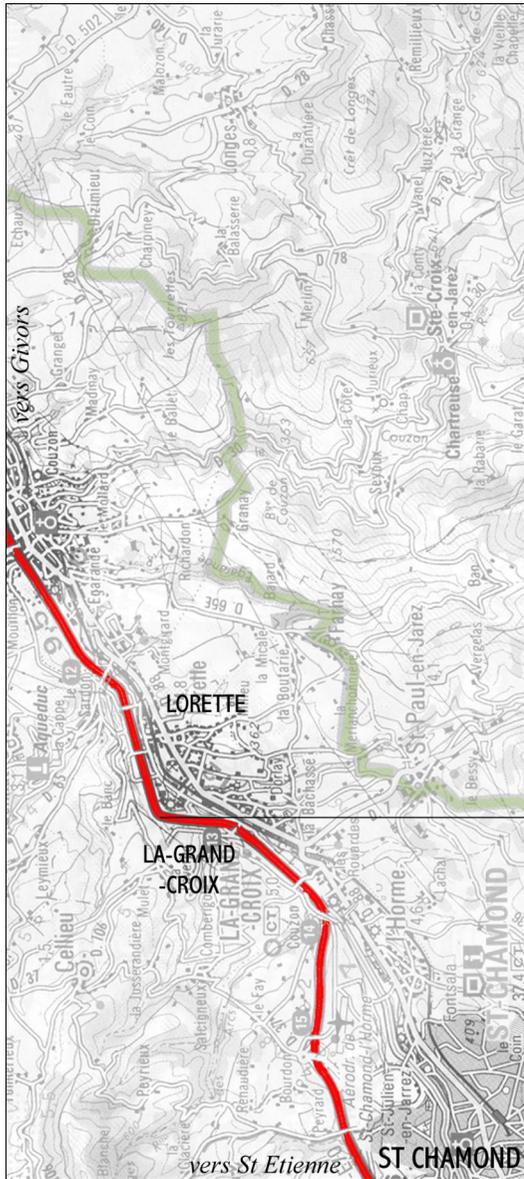


C'est vrai que au fur et à mesure, on les voit bien les travaux parce que à chaque fois on est bloqué.

Ils ont fait un mur anti-bruit là, ça fait trois ans, quatre ans à peu près, c'est horrible, d'ailleurs c'est déjà tout tagué.



Après quand on a passé Rive-de-Gier y a ce qu'on appelle les montagnes russes chez nous. J'aime bien conduire sur cette portion là.



Lorette et le virage de Corbeyre

On arrive à Lorette. Là c'est une entrée très dangereuse. Elle est terrible celle-là, y a souvent des accidents. **Là y a des poids lourds (9h30). Jusqu'à Saint-Étienne c'est toujours assez fourni comme circulation (8h30).**

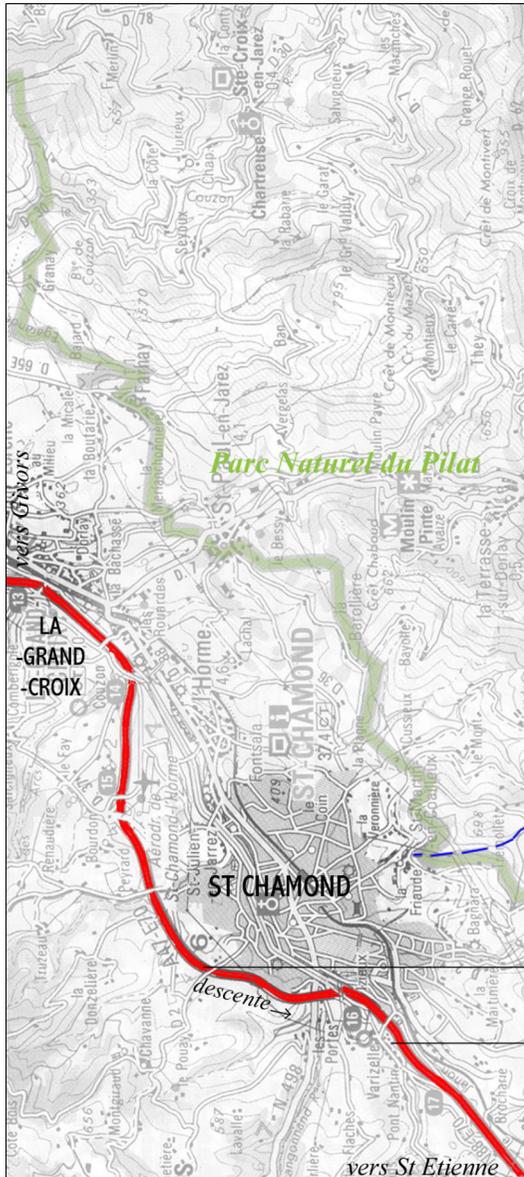
On arrive presque à la hauteur de La-Grand-Croix. Ah, ça change les bandes de roulement quand elles sont plus neuves, c'est moins bruyant. **Ce grand virage était source de beaucoup d'accidents, ils l'ont sécurisé.** Toute cette partie là ils ont refait le bitume et c'est vrai qu'on voit la différence. Ce qui est bien c'est quand ils mettent le parapet comme ça, parce que les glissières les trois-quarts sont abîmées, rouillées, on se demande ce qu'elles protègent. **Là ils ont fait ce mur anti-bruit qui est horrible, c'est le même que l'autre de toute façon. Il y a des murs, on dirait de la brique mais c'est peut être du bois.**

Pour moi, la vallée du Gier elle est vraiment pas belle. Y a rien qui est mis en valeur, c'est surtout des industries lourdes, c'est vraiment une zone de circulation. **Y a quand même beaucoup beaucoup de zones industrielles et commerciales au bord de cette route. Là déjà les murs de protection anti-bruit sont beaucoup plus hauts.**

Arrivée à Saint-Chamond

On va arriver à la hauteur de Saint-Chamond. Avec le contournement de Saint-Chamond, on est passé à trois voies donc au niveau du trafic ça va mieux.





Là on passe en trois voies.

Là on repasse à deux voies. Y a des tronçons plus étroits.

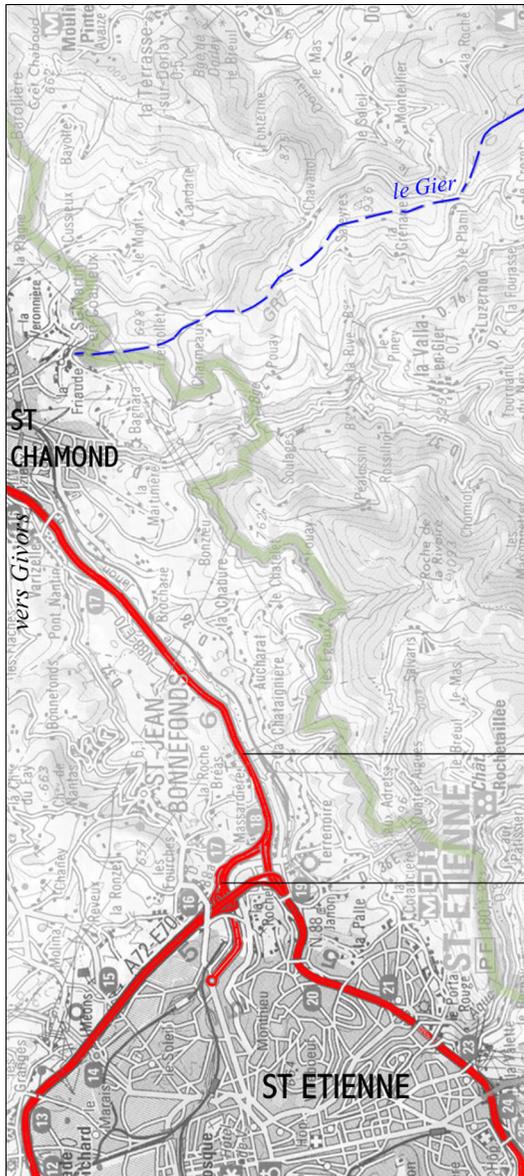
On a l'impression d'être sur une autoroute plus récente là. Y a plus d'espace c'est pour ça. Depuis qu'il y a plus de contrôles, notamment des radars sur cette autoroute, déjà les gens roulent moins vite, donc y a moins d'accidents. Souvent ils se mettent par là nos amis (*de l'autre côté, dans la descente*), on le sait (*rire*), à force de passer.

Là c'est des protections en bois, mais qui font aussi un peu délabrées. C'est la couleur. On a l'impression que c'est du bricolage. Là aussi ils ont fait un mur avec du bois, c'est tout esquiné. C'est vrai que le bois ça peut paraître sympa comme ça, mais moi je trouve que ça vieillit mal.

Là on va attaquer une descente de 5%. **C'est la descente sur Saint-Chamond.** L'hiver là il peut y avoir du verglas, il faut faire attention. **Autour on a un paysage de montagne qui est bien agréable.** Dès qu'on a un peu plus d'espace tout autour, ça fait une autoroute plus moderne. C'est très joli. Là en plus le long de la route y a le Parc du Pilat, y a pas d'habitation à proximité. Mais avant Saint-Chamond, la vallée du Gier c'est la partie la moins sympa. **Là aussi ils sont passés à trois voies, ça fait quelques années déjà. C'est vrai qu'au niveau trafic ça va mieux.** Le plus gros du flux il est entre Saint-Chamond et Saint-Étienne, après y a moins de monde sur la route.

Alors là (*bâtiments DDE Loire le long de l'autoroute*) ils taguent, ils remettent un coup de peinture, ils taguent, ils remettent un coup de peinture, c'est un grand classique.





Là c'est le coin préféré des flics.
C'est déjà plus dense là [la circulation] entre Saint-Chamond et Saint-Étienne (9h00).

Là on a un mur, tu as une alternance, avec des bandes de ciment et de verre. En fait, y a pas d'homogénéité dans les trucs anti-bruit, y a de tout. Y a du bois, des parpaings, du vitrage, des murs bétonnés. On est à 11 Km de Saint-Étienne.
On entre encore dans une zone habitée. Alors là aussi avec des grands murs. Avec de temps en temps une petite vitre pour regarder derrière (rire). C'est un peu plus moderne quand même, c'est plus stylisé disons. On sait pas pourquoi y en a un là comme ça tout seul, y a une habitation peut-être derrière.

Arrivée à Saint-Étienne

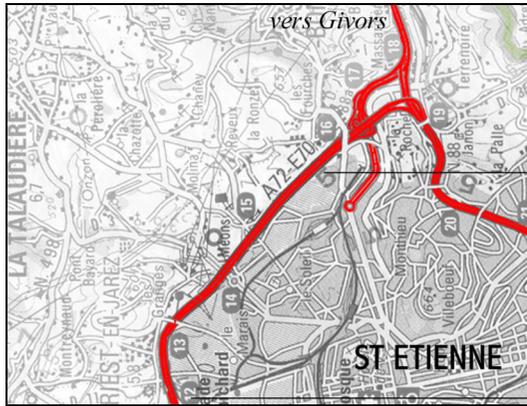
Là on sent qu'on s'approche de Saint-Étienne, on retrouve encore des zones industrielles et commerciales.

On arrive complètement dans la ville là. Y a plein de ponts. On arrive sur Saint-Étienne.

Là le matin c'est bouché direction Clermont, toute cette partie pour rattraper le périph'.

Moi j'aime bien cette autoroute, maintenant je la fais à l'habitude. Quand elle est la plus dangereuse, c'est quand il y a les grands départs parce qu'elle est quand même sinueuse, **ceux qui n'ont pas l'habitude de la prendre et bien, ils sont parfois étonnés par certains virages.** Sur cette partie là ça va mais, sur la partie Saint-Chamond - Rive-de-Gier, c'est là où c'est délicat.



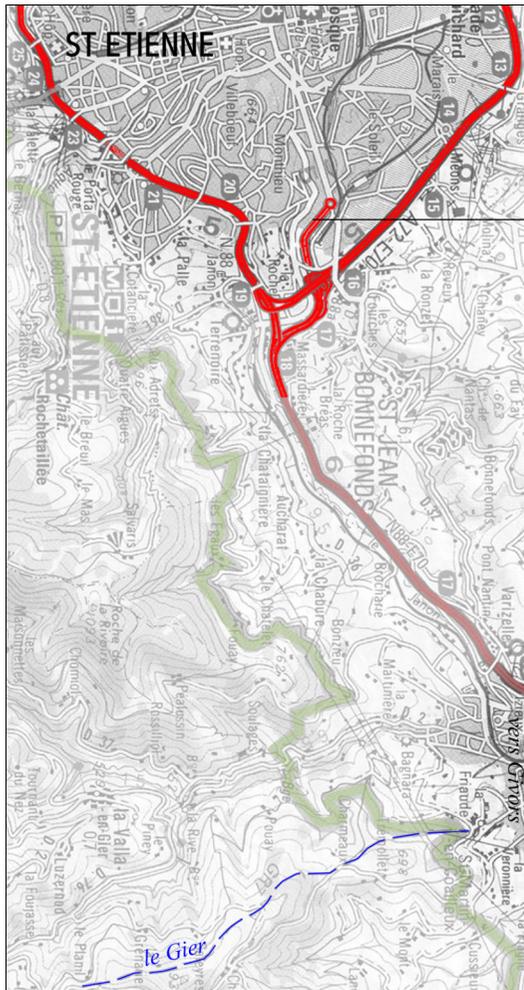


Quand il y avait les travaux d'Ikea, parce que Ikea vient juste d'ouvrir, **c'était tout bouché** parce que les gens regardaient les travaux (*rire*), c'était super agréable ! (*ironie*).

Voilà quand même la vue sur le stade Geoffroy Guichard, et on sort de l'autoroute.



Parcours polyglotte - Saint-Étienne > Givors



Départ de Saint-Étienne

Bon aujourd'hui je passe par l'autoroute mais normalement le vendredi j'évite (19h00). Je ne me plains pas car je suis dans le bon sens. **Le plus dur c'est pour les Stéphanois qui vont travailler sur Lyon.** C'est quand même 75 000 véhicules/jour sur cette portion d'autoroute, c'est énorme. Et les camions, les camions, les camions, les camions. Dans la journée il m'arrive de refaire le voyage, donc **j'ai pu constater qu'à toute heure, y a vraiment pas d'heure où on peut dire que c'est facile,** sauf après 10h00 du soir. On a l'impression que c'est à jet continu.

En réalité aujourd'hui **une personne qui fait l'aller retour entre Saint-Étienne et Lyon rencontre à peu près aucune difficulté jusqu'à l'arrivée de Givors.**

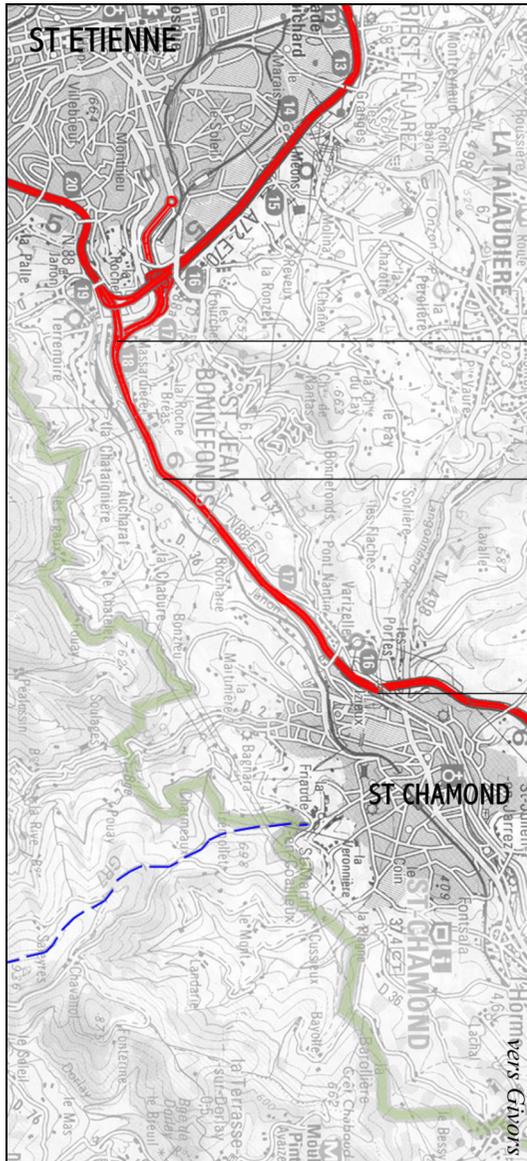
Je ne sais pas où en est l'interrogation sur cette nouvelle autoroute dont ils nous parlent depuis une dizaine d'années qui contournera et qui atterrira à Saint-Étienne Nord.

Entrée sur l'autoroute

Pour moi l'autoroute commence ici. C'est une entrée devant le Géant Casino.

Il faut faire très attention, parce que l'autoroute depuis Saint-Étienne jusqu'à Lyon est à 110





km/h. Quand même parfois on peut dépasser un peu.

Nous sommes à Monthieu et y a **jamais personne à Monthieu (7h00, il fait nuit).** C'est pas du tout un point névralgique de l'autoroute.

Ça (panneau publicitaire indiquant l'heure et la température extérieure), ça fait des années que c'est là, et ça m'arrive encore de regarder la température. C'est comme quand j'étais gosse. y en a un autre plus loin pareil.

Là on est sur Saint-Étienne Terrenoire. Donc là 3 voies. C'est un réseau qui est plutôt très bien adapté au flux de circulation.

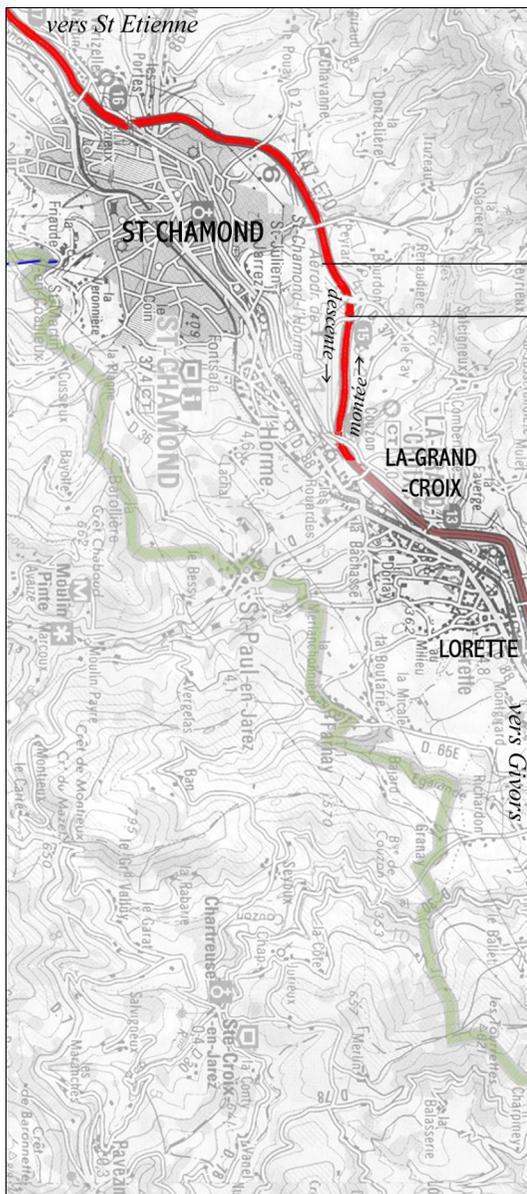
La station service, qui avant était une station Mobile et qui est maintenant une station BP.

Contournement de Saint-Chamond

Ça c'est la déviation de Saint-Chamond qui a été faite il y a une dizaine d'années, ça a quand même soulagé. En tant qu'habitant de la vallée du Gier, **le contournement de Saint-Chamond est quand même un bien fait pour l'humanité.** Alors ça monte donc dès qu'il y a un peu de neige, les camions se mettent en travers.

On passe à deux voies et en bas de la descente on repasse à 3 voies. **Regardez ce qui arrive sur Saint-Étienne.** En principe c'est l'endroit où on est le plus détendu, mais y a un piège au bout, on est sur 3 voies en sachant que la dernière voie à droite rentre dans Saint-Chamond.





Là quand on connaît il faut vraiment anticiper si on suit un camion car c'est sûr qu'il va se déboîter sur la gauche, donc il faut se mettre sur la voie la plus à gauche. Quelqu'un qui ne connaît pas, il ne peut pas anticiper.

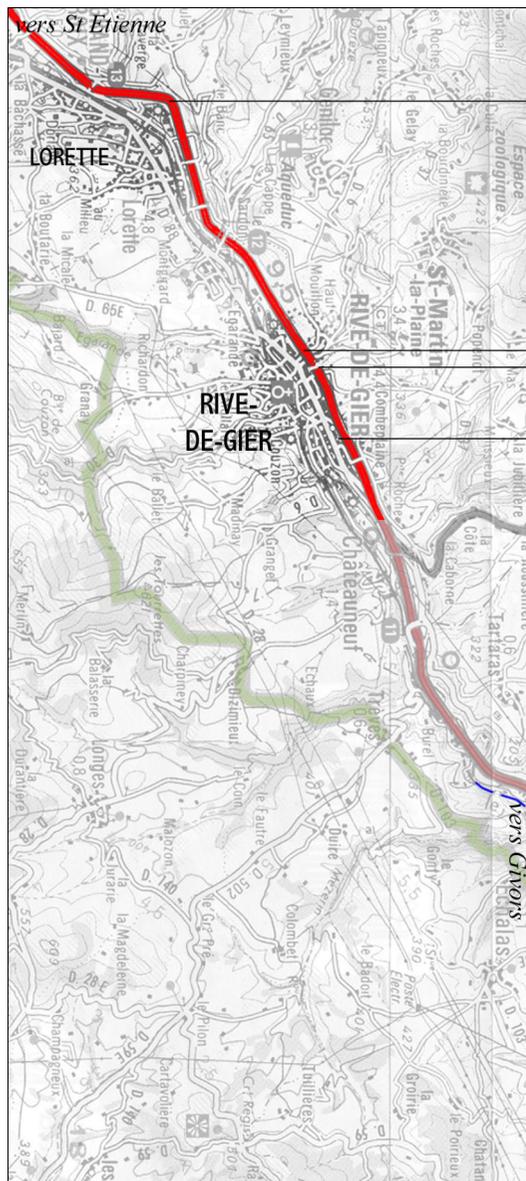
La station Total, c'est pas une simple petite station service comme l'autre station de tout à l'heure, c'est une aire d'autoroute, y a vraiment de l'espace, c'est un endroit pour s'arrêter. Après on redescend dans la vallée et la cette portion elle est très dangereuse. Voilà, les joies du vendredi ! C'est infernal. Il pleut. Il y a 5% de pente et avec deux trois virages. Y a un radar mobile là de temps en temps. Il y a parfois les flics dans la descente. Quand tu vois des personnes freiner dans cette descente sans raison valable, tu te dis ils sont peut être là.

Le contournement de Saint-Chamond est relativement sinueux au moins dans ses descentes et franchement moi je dirais que c'est plutôt agréable à prendre. Dans l'autre sens en général j'aime bien faire la montée un peu vite, mais là la descente je laisse glisser, par contre j'aime bien couper (trajectoire en prenant l'intérieur des virages) quand c'est possible, qu'il n'y a pas trop de circulation.

Voilà c'est la fin de la déviation qui permet d'éviter Saint-Chamond. Maintenant qu'ils ont fait le contournement de Saint-Chamond c'est quand même très bien, on a gagné dix minutes avec ce nouveau tronçon.

Ensuite pareil, 3 voies et puis on revient à 2. Vous voyez l'urbanisation tout le long qui s'est développée.





Virage de Corbeyre

Alors là y a un gros repère qui arrive. Ce virage avant il était beaucoup plus mauvais, y avait sur ce pont des panneaux de limitation à 80 qui clignotaient pour signaler qu'on était au-delà de la vitesse. **Ça c'était la portion la plus dangereuse, le virage de Corbeyre, il était beaucoup plus en angle droit.** C'est un gros repère pour moi parce que j'ai explosé un pneu dans ce virage avec une Talbot 120, sympa ! J'ai changé mon pneu dans ce virage, c'est pas le meilleur endroit mais bon...

Je n'ai pas spécialement de points de repère quand je conduis, d'abord parce que je la fait tous les jours donc y a forcément une habitude qui rend un repérage sans intérêt, sans importance, je suis le véhicule qui me précède et de nuit je dois suivre les lumières si vous voulez et me repérer par rapport à ça, essayer de conserver mes distances de sécurité, mais à part ça...

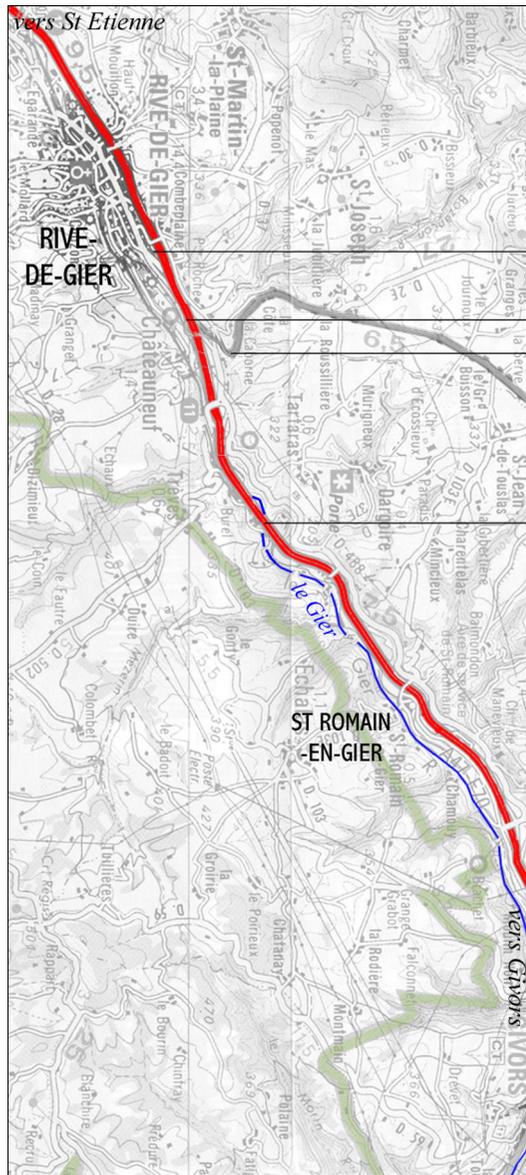
Rive-de-Gier

La ville de Rive-de-Gier. **On passe carrément sur les hauteurs de la ville.** Sortie du tunnel en virage. **Ce virage dans ce sens là est très agréable à prendre.**

Ça aussi c'est un point de repère (*la cheminée d'une usine*), j'ai toujours un regard sur elle en fait.

Là on est au-dessus de Rive-de-Gier et on arrive sur le viaduc. Non en fait on l'avait passé le pont. Vous voyez que j'ai des bons repères (*rire*) ! Donc on sort de Rive-de-Gier.





Là si vous tombez en panne, c'est une partie où il n'y a pas du tout de bas-côté donc hop, vous bloquez une file.

Vous avez des habitations très très proches. A chaque fois je me dis : comment les gens font pour vivre ici (le long de l'autoroute, immeuble aux roches à Rive-de-Gier) ?



La Madeleine

On a ce qu'on appelle la sortie de la Madeleine où là, comment dire, c'est la fin de l'urbanisation. Parfois on prend cette route quand ça bouchonne. **C'est l'ancienne route de Lyon.**



Là on va passer quelques kilomètres où on va suivre la vallée du Gier.

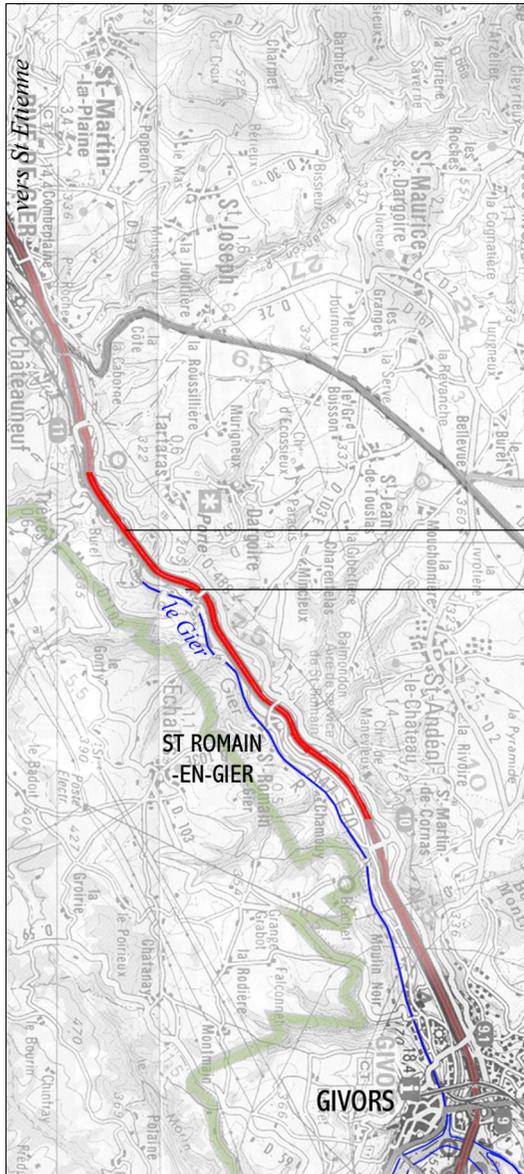
Passage dans le département du Rhône

On arrive dans le département du Rhône. **On passe dans le Rhône, c'est pas un repère en soit, avant ce qui était un vrai repère c'était le panneau de limitation de vitesse, maintenant c'est à 110 tout le long, mais avant on passait à 130 Km/h exactement là.**



On coupe plusieurs fois le Gier donc il y a des ponts. Popom, popom, ça aussi c'est un repère quand on passe un pont.

Progressivement ils sont en train de remplacer toutes les barrières de sécurité en alu, enfin en métal, par du béton.



Là on est vraiment dans la vallée, c'est un peu encaissé, et y a pas d'habitations.

St-Romain-en-Gier

Cette partie d'autoroute a été consolidée lorsqu'il y a eu les grandes pluies parce qu'une partie a été emportée par le Gier. Cet endroit là avait été complètement emporté lorsque le Gier avait débordé.

Une station d'essence (*Elf*). **Sur cette autoroute, sur on va dire 50 Km, il y a quand même trois stations d'essence, de ce point de vue là elle est bien équipée.** La station service, c'est un repère mais je ne prends jamais d'essence sur cette autoroute.

On arrive à St Romain-en-Gier. A St Romain-en-Gier y a jamais de trafic non plus (*7h30*). **Ce qui est assez curieux finalement c'est que le flux d'automobiles n'est pas en tant que tel un repère, ni la condition de ce que au niveau de Givors ce sera fluide ou "bouchonneux".**

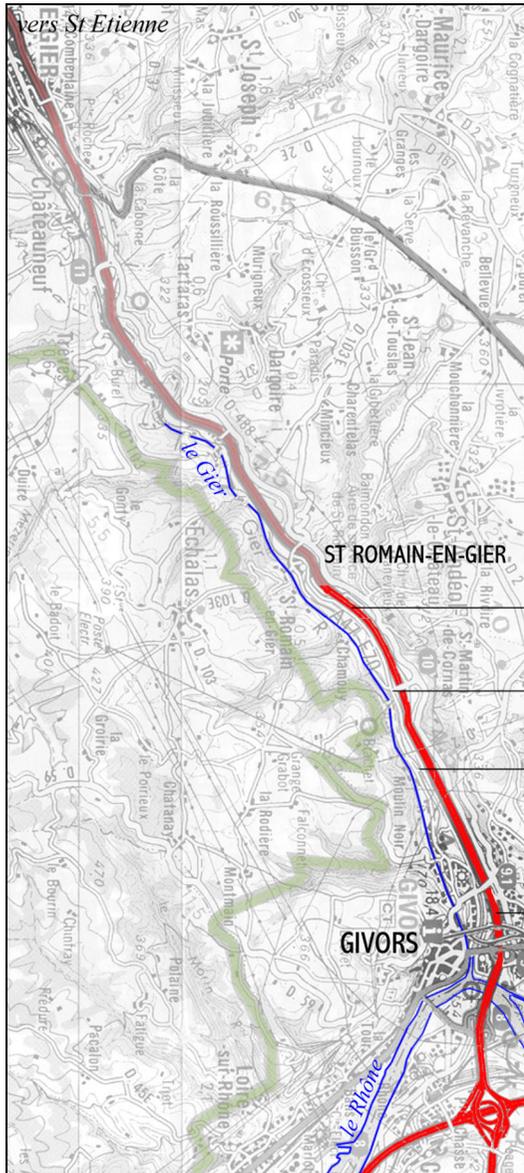
Compte tenu du caractère "serpenteux", je sais pas si ça se dit, de la route, on peut pas se rendre compte en réalité si oui ou non on va être pris dans le bouchon de Givors.

Alors là par exemple **on peut dire qu'il y a beaucoup de flux. En réalité c'est des camions donc tu peux pas savoir.**

Zone commerciale de Givors

Si, j'ai un point de repère en réalité, c'est le virage qui est juste avant Givors, qui est pour moi le déclencheur.





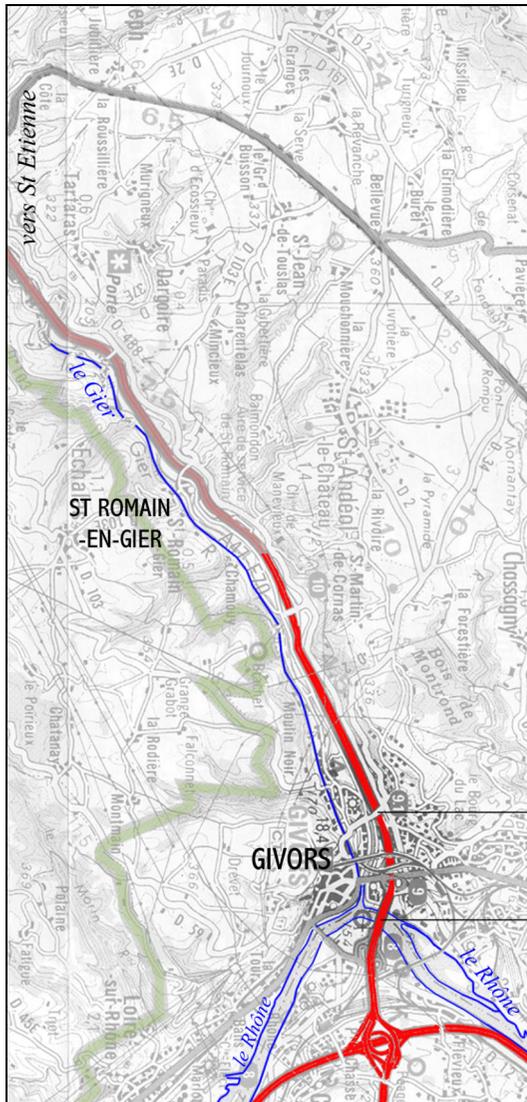
Est-ce que je sors de l'autoroute ? C'est une méthode à laquelle sont rompus toutes les personnes qui font ce trajet, **c'est-à-dire que quand on arrive à ce virage là qui précède la zone commerciale de Givors, on prend ou non le risque de sortir de l'autoroute.** Y a une espèce de jeu, entre guillemets, qui s'installe de quitta ou double, parfois ça peut être double, parce que le feu qui est à l'extrémité de la zone commerciale peut vous faire perdre un temps monumental. Alors là le cas échéant vous avez des impressions extrêmement désagréables si vous regardez les petits camarades qui ne sont pas sortis de l'autoroute et qui finalement roulent plus vite que vous.

Donc là on arrive à la sortie fabuleuse du centre commercial de Givors. **Aujourd'hui je parierai sur le fait qu'il ne faut pas sortir. Parce qu'en réalité ça me semble ralenti par les camions, pas par un flux de voitures important.**

Alors là (zone commerciale de Givors), là je trouve ça lamentable et désolant, et quand je les vois tous arrêtés comme ça (bouchon sur les parkings un samedi après-midi vers 17h00) ça me fait plaisir ! Ça mériterait quand même un éclairage sur cette portion d'autoroute (19h30). Vous avez toutes les enseignes commerciales, les voitures qui viennent en face des deux côtés.

Là le suspens ne dure pas longtemps... voilà... le verdict va arriver... ça roule bien ! La route précisément peut vous rendre à ce moment là complètement hystérique, parce que tu te le dis tous les matins : est-ce que je sors ou pas, la révélation elle ne vient que 100 m après, dans le virage.





En réalité le pendant de la surprise du virage de Givors c'est que, quand ça roule bien comme ça, y a une espèce de dimension euphorique qui est géniale qui s'installe dans votre voiture.

Givors et son pont

C'est la partie à mon avis, avec l'entrée de Saint-Chamond où il faut bien prendre la bonne voie, c'est la partie la plus dangereuse de l'autoroute, c'est à l'endroit où elle se rétrécit qu'il y a l'entrée de tous les gens qui viennent du centre commercial. Cette portion est limitée à 90. Y a absolument pas de bas-côté. Et là c'est où il y a le plus de tôles froissées.

Le pont qui traverse le Rhône. Bien sûr pas de bas-côté. Le Rhône est un repère, dans les deux sens. **Quand je passe au dessus du Rhône je pense à ma mère qui est très angoissée à chaque fois qu'elle passe au dessus du Rhône.**

Moi je vous cache pas que **l'incertitude du trafic c'est pas une sinécure.** Même si elle est bien entretenue, même si tout ce qu'on veut, il n'en reste pas moins que **le caractère aléatoire du temps de parcours est insupportable.**

Dans les deux sens c'est un ruban sans fin. Elle est sinueuse, mal éclairée, les sorties et les entrées ne sont pas aux normes des autoroutes classiques, pas de bas-côté. Il faut que tout se passe bien.

Si on me montre une photo des arbres sur le côté, je ne saurai pas où c'est, par contre on me fait voir un bout d'asphalte, je saurai dire où c'est.



La « carte mentale » est une méthode utilisée pour comprendre la représentation que des usagers ou habitants ont d'un lieu et les significations qu'ils lui attribuent. L'exercice consistait ici à faire représenter l'autoroute entre Saint-Étienne et Givors à l'aide d'un dessin, d'une carte, d'un plan ou d'un schéma. Chacun pouvait choisir d'y représenter ce qu'il voit quotidiennement depuis son véhicule, les expériences qu'il a eu sur la route, des anecdotes, des souvenirs ou images auxquels l'A47 fait penser, etc. Le rendu espéré n'est pas un dessin réaliste mais la vision personnelle et de fait synthétique de l'A47 par ses usagers.

Le support de la carte doit être simple et identique pour tout le monde. Il a pris la forme d'une feuille de papier A4 blanche. Au recto les usagers dessinaient et exprimaient leur vision de l'autoroute et au verso nous indiquions leur âge, sexe, profession, lieu de vie, lieu de travail, fréquence et motifs de déplacements ainsi que la date du dessin. Vingt-quatre cartes ont été réalisées entre novembre 2005 et janvier 2006¹.

La synthèse dégage des thèmes récurrents (p. ex. la dimension technique de la route) qui sont ensuite déclinés en fonction d'échelles et d'objets construits :

- Les vallées/le ruban routier,
- Les villes/les rives,
- Les parcelles/les habitations.

¹ L'exercice a aussi été proposé aux internautes sur le site de la DDE (cf. www.hyronnelle.net). On peut y lire les commentaires déposés.

Les cartographes

Usager	Sexe	Age	Profession	Lieu		Déplacement		L'entretien	
				de vie	de travail	Fréquence	Motifs	Lieu	Date
1	M	26	Serveur	St-Héand	St-Galmier	1 x mois	balade	St-Héand	5/11/2005
2	M	60	Gérant de société	St-Héand	Saint-Étienne	1 x semaine	travail (clients) et achats familiaux à Lyon	St-Héand	5/11/2005
3	M	41	Dirigeant d'entreprises	St-Héand	Saint-Étienne principalement	1 x semaine compte tenu de la situation du trafic mais sinon cela devrait être 4 x semaine	professionnels la semaine (Lyon) et familiaux les week-ends (A7)	St-Héand	5/11/2005
4	M	28	Interne en chirurgie	Lyon (69)	Lyon Sud (69)	2 x mois	week-end en famille	Lézigneux	6/11/2005
5	F	21	Étudiante	Lyon (69) et Lézigneux	Lyon (69)	entre 1 x mois et 2 x mois	trajet ville d'étude/domicile des parents	Lézigneux	6/11/2005
6	M	36	Dirigeant d'entreprise	Aix-en-Provence (13)	Marseille (13)	1 x an	trajet pour visiter de la famille	St-Héand	1/12/2005
7	M	38	Programmeur commande numérique	Saint-Étienne	Vénissieux (69)	2 x jour, 5 jour x semaine	travail	Saint-Étienne	12/12/2005
8	M	38	Accessoiriste Opéra	Saint-Étienne	Saint-Étienne	1 x semaine	travail	Saint-Étienne	12/12/2005
9	M	42	Étudiant (ex-chauffeur de poids lourds)	Saint-Étienne	Brignais (69)	tous les jours	travail	Saint-Étienne	12/12/2005
10	M	60	Conseiller en assurance	Saint-Étienne	Saint-Étienne	1 x mois	déplacements syndicaux	Saint-Étienne	12/12/2005
11	F	35	En formation	St Jean de Touslas (69)	sud-ouest de Lyon (69)	tous les jours pendant 1 mois	formation	Saint-Étienne	14/12/2005
12	F	27	Employé de banque	Saint-Étienne	Tassin (69)	tous les jours	travail	Saint-Étienne	14/12/2005
13	F	25	Sans profession	Saint-Étienne	-	1 x semaine	famille	Saint-Étienne	14/12/2005
14	M	31	Étudiant	Saint-Étienne	Saint-Étienne	2 x semaine	études	Saint-Étienne	14/12/2005
15	M	38	Commercial	Villeurbanne (69)	Givors et environs	2 x semaine	professionnel	Givors (69)	13/01/2006
16	M	31	Commerçant	Saint-Chamond	Saint-Chamond	1 x tous les 15 jours	courses familiales	Saint-Chamond	13/01/2006
17	M	38	Commercial	Cellieu	Région PACA	6 à 8 x semaine	professionnel et privé.	Saint-Chamond	13/01/2006
18	F	40	Aide soignante	Saint-Chamond	Saint-Chamond	3 à 4 x semaine	privé (loisirs)	Saint-Chamond	13/01/2006
19	F	28	Aide soignante	Grand-Croix	Saint-Chamond	2 x semaine	privé et courses	Saint-Chamond	13/01/2006
20	M	34	Artisan	Saint-Chamond	France	2 à 3 x semaine	professionnel et privé.	Saint-Chamond	13/01/2006
21	M	35	École d'aide soignant	Saint-Chamond	Givors (69)	3 x mois	professionnel et privé.	Saint-Chamond	13/01/2006
22	M	31	Sans profession	Saint-Chamond	-	7 à 8 x semaine	courses familiales	Saint-Chamond	13/01/2006
23	M	36	Électricien	Saint-Chamond	Région Rhône-Alpes	?	professionnel	Saint-Chamond	13/01/2006
24	M	25	Paysagiste	Saint-Chamond	Lyon (69)	2 x jour et 5 x semaine	professionnel	Saint-Chamond	13/01/2006

Synthèse

La dimension technique de la route est au cœur des représentations

Vallées/ruban routier

Les ouvrages d'art marquent fortement le territoire. Ils fonctionnent comme des « échelles » beaucoup plus que les villes traversées. On passe le viaduc de Terrenoire, le viaduc et le tunnel de Rive-de-Gier (un duo indissociable), le pont du Rhône.

La vitesse et ses dispositifs techniques de limitation sont cruciaux : on connaît la limitation particulière (de 90 à 110) même si on sait que les impératifs professionnels obligent à s'en affranchir.

Le mauvais état de la chaussée, son entretien déficient et les travaux permanents rendent le trajet périlleux. On ne regarde pas le paysage mais on reste concentré sur la route, sa vitesse, les autres véhicules, les trous, les obstacles imprévus etc.

On dessine assez naturellement les deux sens de circulation pour signifier qu'il y a un aller et un retour. Pour beaucoup, il manque d'ailleurs une voie et la saturation du trafic rend l'A45 nécessaire pour certains (les entrepreneurs).

Villes/rives

Les stations services marquent aussi le parcours. On sait les nommer avec précision.

Il faut se méfier des radars fixes et mobiles (radars fixes de la Terrasse, de Terrenoire, radar mobile près de la station service).

La bifurcation de Saint-Étienne et le contournement de Saint-Chamond sont redoutés pour les risques d'accident, Givors et l'embranchement avec l'A7 pour ses bouchons.

Seules certaines portions sont éclairées (vers Saint-Étienne).

Des zones commerciales marqueurs de territoire

Vallées/ruban routier

Qu'on les identifie comme inesthétiques ou comme quelque chose de positif, les zones commerciales marquent le territoire.

La rive, une vitrine commerciale pour entreprise

Des objets construits emblématiques

L'A47 relie Saint-Étienne à Lyon et à l'A7

L'A47 et la RN88 traversent Givors et Saint-Étienne

Villes/rives

Les entrées de ville sont identifiées par leur zone commerciale : Saint-Étienne par celle de Monthieu (Géant Casino et Ikéa), Saint-Chamond par celle de la Varizelle (Leclerc, Mc Donald et Tridome) et Givors par son supermarché Carrefour. Ikéa, qui se situe en contrebas de la voie, s'inscrit déjà fortement dans le paysage (ouvert depuis six mois lors de l'enquête).

Villes/rives

S'il y a une absence complète de référence au patrimoine industriel des vallées, la rive sert de vitrine commerciale à nombre d'entreprises : Ascométal, les usines de la Perronière à Grand-Croix-Lorette (Buffalo Grill, Concessionnaire Renault, Formule 1) ou Dussurgey à Tartaras. La Ville de Lorette l'a compris: elle a implanté sa halle des sports sur la rive de l'A47.

Vallées/ruban routier

Le Stade Geoffroy-Guichard de Saint-Étienne est un marqueur du paysage de la vallée du Furan. Il signifie l'entrée dans la ville et ce dans les deux sens.

Parcelles/habitations

Moins charismatique, la barre de logements de Rive-de-Gier qui domine l'A47 est emblématique de cette autoroute urbaine. Elle suscite la compassion.

Vallées/ruban routier

Le choix des bornes de l'étude (Saint-Étienne/Givors) n'est pas jugé pertinent tant le parcours normal est le trajet de Saint-Étienne à Lyon et l'A7.

Villes/rives

L'A47 et la RN88 traversent, sectionnent, lacèrent les deux villes de Givors et Saint-Étienne. C'est l'image de la tranchée. La ville était là avant, à ces endroits.

***Les autres villes et villages
traversés sont absents***

Vallées/ruban routier

A l'exception de Saint-Étienne, les autres villes et villages sont soit complètement ignorés (St-Jean-Bonnefonds, L'Horme, Genilac, Chateaufort, Tartaras, Dargoire, Trèves), soit ils ne représentent que des panneaux au bord de l'autoroute qui ponctuent le chemin (Saint-Chamond, Grand-Croix, Lorette, Rive-de-Gier, St-Romain-en-Gier, Givors). Même l'orthographe des communes est souvent aléatoire : « St-Chamont », « Rives de Gier » ou « Givord »...

***Les second et troisième plans
sont absents***

Vallées/ruban routier

La vue se limite à la rive, parfois aux abords, rarement au grand paysage. Le Parc du Pilat et les Monts du Lyonnais sont absents des discours.

Villes/rives

Le Gier n'apparaît à l'automobiliste que par séquences très courtes (localisées entre Rive-de-Gier et Givors) ou lorsqu'il déborde, emporte la route et se rappelle à nous...

Le grand paysage absent, les « espaces verts » décrits sont ceux de la rive (peupleraie de Tartaras, étang de la Bricotte ou jardins ouvriers de Rive-de-Gier) et apparaissent comme ternes : « *la forêt est toute grise* »...

Une autoroute de montagne ?

Vallées/ruban routier

Les vallées du Gier et du Furan sont marquées par un climat plus défavorable que les régions alentours (Auvergne ou Dauphiné) : « *quand on rentre du ski, au soleil, on arrive dans la grisaille vers Grand Croix, Lorette, Rive-de-Gier... et on sait qu'on est rentré !* »

Villes/rives

La sinuosité et le relief marquent le parcours même s'ils ne sont jamais traduits avec un souci de réalisme. On monte et on descend à Saint-Chamond, on prend le virage de Corbeyre, on rentre dans la cuvette de Givors.

***L'absence du
patrimoine et du séquençage
du parcours***

Vallées/ruban routier

Deux éléments brillent par leur absence dans les cartes mentales des usagers : le patrimoine et le séquençage du parcours.

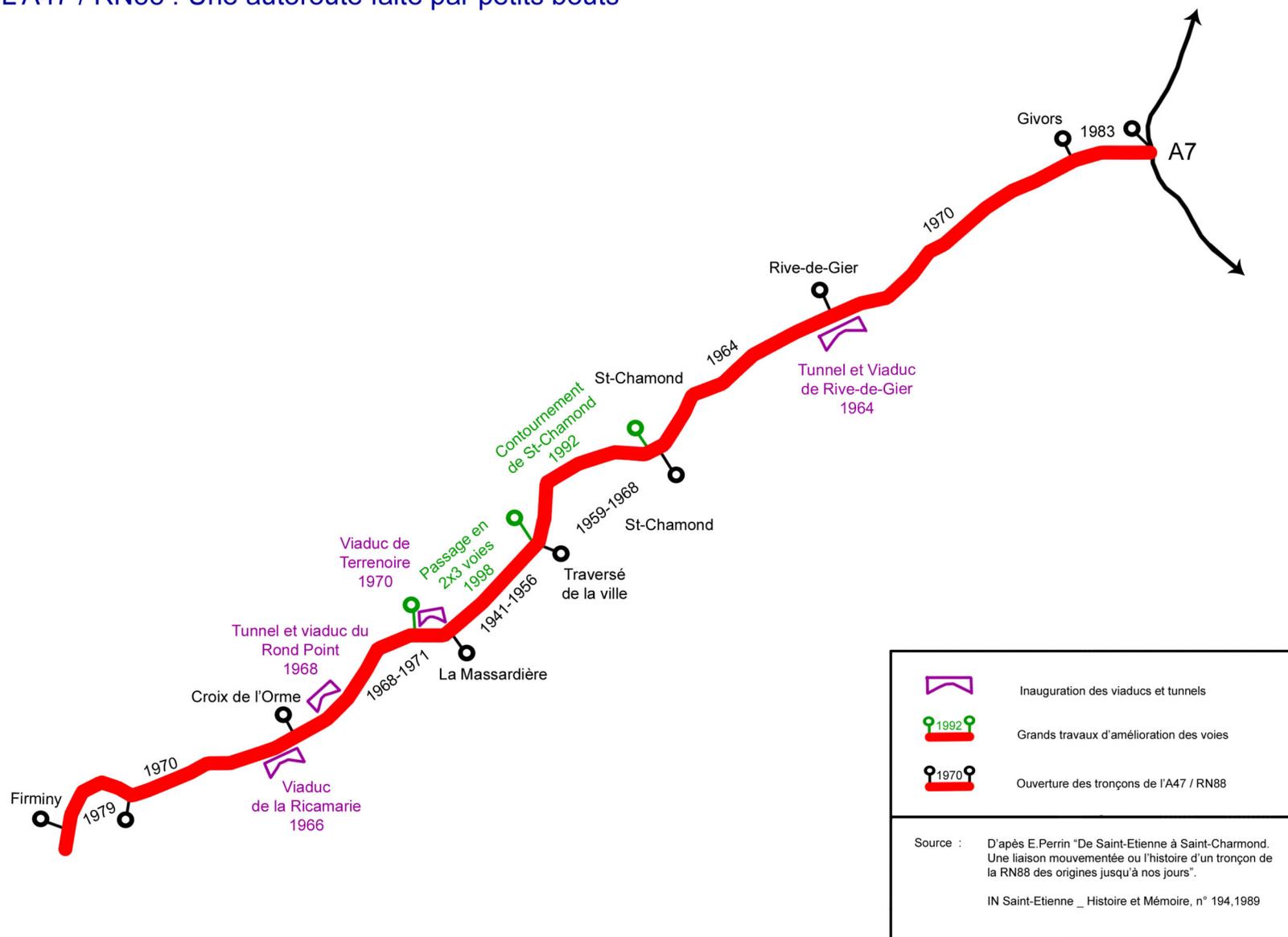
Les sites industriels à vocation patrimoniale sont très peu présents dans les regards qu'ont les usagers sur le territoire. Seule la cheminée des Etaings, par son caractère monumentale, marque les esprits et annonce l'entrée ou la sortie de Rive-de-Gier. L'intérêt qu'ont les « acteurs-experts » pour les friches industrielles et leur reconquête ne semble pas être partagé par les usagers de l'A47.

De même, la vision de l'autoroute que mettent en avant les « acteurs-experts », découpée en séquences, ne transparait pas dans les cartes mentales. Pour les usagers, l'A47 forme une unité de parcours de Givors à Saint-Étienne. Au contraire, les « experts », du fait de leur sensibilité professionnelle, détectent des séquences de construction (des années 40 à aujourd'hui comme sur la carte ci-dessous), de classement (route nationale ou autoroute) ou de paysages qui ne sont pas visibles pour les usagers.

Par exemple, voici le séquençage patrimonial et paysager proposé par le Conservateur du Musée de la Mine de Saint-Étienne, Philippe Peyre (sens Lyon/Saint-Étienne) :

- 1- Franchissement de la berge gauche du Rhône : « *on voit la fente, on arrive vers un ailleurs* »,
- 2- Première séquence de Givors : « *le port pétrolier, le chemin de fer, les zones industrielles* »,
- 3- Deuxième séquence de Givors : « *le centre commercial : catastrophe!* »,
- 4- Grande zone jusqu'à l'entrée de Rive-de-Gier : « *une autoroute dans un état désastreux à l'instar de son paysage proche. Un étang, une station d'autoroute, sentiment d'ailleurs...* »,
- 5- Deuxième porte d'entrée du territoire : « *l'aciérie des Etaings entre urbain et périurbain* »,
- 6- Séquence jusqu'à Saint-Chamond : « *avec quelques échappés sur Rive-de-Gier, petite église à Lorette, une partie de vide, une respiration qui fait du bien après les boîtes à chaussures...* »,
- 7- En sortant de Saint-Chamond : « *descente du contournement, on a une vue sur le grand paysage, ouverture sur le Pilat. Grand sentiment d'ouverture* »,
- 8- Avant d'arriver à Saint-Étienne : « *séquence verte, pas d'implantation de l'industrie. L'autoroute est droite, élargie, roulante* »,
- 9- Nœud de Terrenoire : « *on est dans Saint-Étienne mais on ne le sent pas. Il y a souvent du brouillard dans ce secteur. Dans l'autre sens, on quitte Saint-Étienne au croisement des deux roades* ».

L'A47 / RN88 : Une autoroute faite par petits bouts



3 - Au fil de la route – Une journée avec une patrouille de la DDE

A47 – RN88 – Janvier 2006

*4 janvier 2006, temps froid [-2°
à 7h30], le brouillard se lève
avec le jour.*

Départ et arrivée : subdivision
autoroute de Saint-Chamond
(La Varizelle)

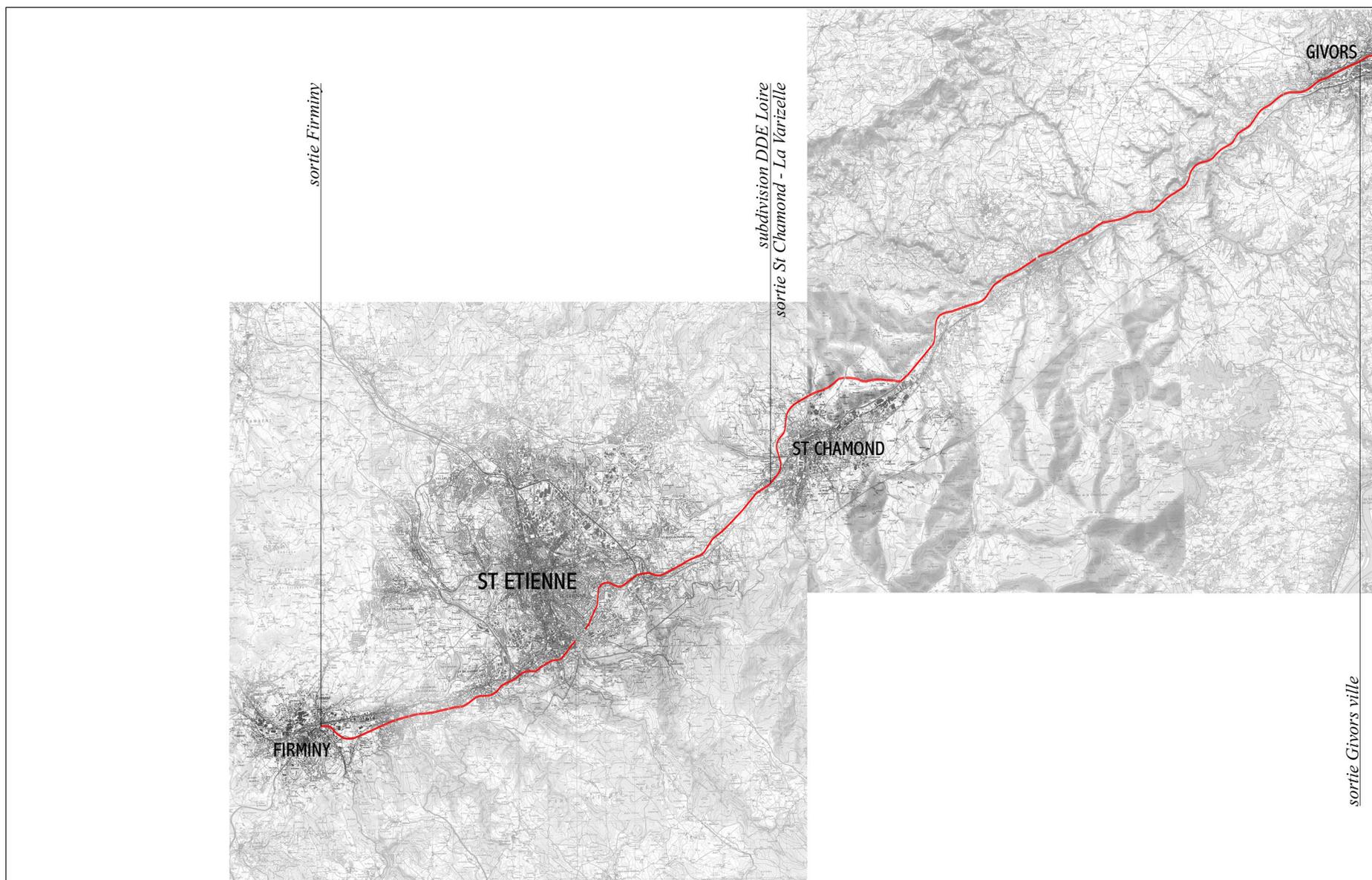
Parcourant : Bernard
Chambeyron, chef d'équipe



La méthode consistait à suivre une équipe de la DDE sur le terrain afin de prendre conscience du travail quotidien des hommes chargés de l'exploitation et de l'entretien des voies rapides du sud de la Loire. Nous avons suivi ici un chef d'équipe de la subdivision autoroute de Saint-Chamond. Parti pour faire un simple état des lieux de la route et suivre les chantiers en cours (élagage des arbres), le chef d'équipe a été amené cependant à intervenir à deux reprises pour secourir des véhicules en panne.

L'enquêteur enregistrait la discussion menée à bâton rompu sur le travail quotidien et prenait des photos. Le sujet de celles-ci pouvait être sollicité par le parcourant.

Le parcours



Synthèse

Avant le départ

On attend que le brouillard se lève. Il est facteur d'accident. La subdivision regrette que la période de l'année ne se prête pas davantage à l'exercice : *« il n'y a guère que les tailles d'arbres sur rive et les opérations de salage en janvier... »*

Le PISER (Protection Intervention Sécurité Entretien Rapide)

Le PISER est le « patrouilleur » des équipes de la DDE, celles qui assurent l'exploitation comme celles qui s'occupent de l'entretien.



La chaussée

Le récit sur la chaussée se focalise sur la dimension événementielle : les bouchons, les accidents, la vitesse et ses dispositifs de contrôle, les intempéries.

Les bouchons

Provoqués par la circulation trop importante ou par un événement (accident, travaux, intempéries, etc.), les bouchons surviennent presque quotidiennement.

Véritable « événement », le match de football au stade Geoffroy Guichard provoque des bouchons dès 16h30 pour un coup d'envoi en soirée. Il génère de l'exceptionnel lorsqu'il devient confrontation avec Lyon (le *derby*).





Les cars de supporteurs lyonnais doivent être « stockés » sur l'ancienne autoroute de Saint-Chamond (RD 288) avant d'être escortés en convoi par les CRS.

Une route accidentogène

En l'espace d'une heure, deux véhicules en panne seront secourus... à chaque fois des bouchons se sont formés.

Le patrouilleur intervient en prévenant les secours (CRS et dépanneuse), en signalant le problème au dépôt et en sécurisant les lieux : message lumineux sur le PISER, pose de quilles et évacuation du poids lourd gênant sur la sortie la plus proche.

La crainte de l'accident est présente à l'esprit de ceux qui interviennent sur la chaussée en permanence.

« Il ne faut jamais s'habituer au danger, celui qui le fait il est cuit! La première pensée qu'on doit avoir en sortant du PISER c'est de regarder si ses lacets sont bien attachés... »

Toute la traversée de Saint-Étienne est dangereuse. La crainte de l'accident chimique est particulièrement redouté.

La vitesse et ses dispositifs de contrôle

La vitesse est crainte par l'employé de la DDE qui n'oublie pas cependant qu'il est aussi usager occasionnel... La localisation des radars fixes et mobiles n'est pas décidée en accord avec les équipes de la DDE... Quand il y a un accident sur un secteur sans bande d'arrêt d'urgence, les équipes attendent l'intervention de la Police pour sécuriser leur intervention : *« sans gyrophare bleu les gens roulent trop vite... »*



Les intempéries

On ne sale qu'en présence de neige. Le sel sur une route gelée est déconseillé car il fait « remonter » l'eau. Sur route très froide (à partir de -5°) on lui préfère la saumure, un mélange d'eau et de sel qui « attaque » plus vite et ramène alors « la chaussée au noir ».

La rive

La rive est composée selon les endroits d'une série plus ou moins importante de dispositifs techniques et de strates :

- une BAU (Bande d'Arrêt d'Urgence),
- un éventuel « caniveau fente » ou rigole pour les eaux de pluie,
- une glissière de sécurité, soit en acier, soit en béton armé,
- un éventuel mur antibruit,
- des panneaux de signalisation,
- des bornes d'appel téléphonique,
- un dispositif de collecte des eaux (canal, bassin, rivière),
- un talus,
- un grillage ou haie qui marque la limite du domaine de la DDE.



La rive immédiate

La rive immédiate est constituée par des glissières en acier ou en béton bordant une BAU... lorsque cette dernière existe, ce qui n'est pas toujours le cas. En l'absence de BAU, la glissière seule marque la rive. Elle doit parfois supporter des murs anti-bruit ou des grillages marquant la fin de l'emprise de la chaussée. Elle est alors extrêmement dangereuse car le mur ou le grillage empêche toute mise à l'abri de l'utilisateur ou des équipes au travail...



Le pire de la rive immédiate: l'absence de BAU couplée à un mur/grillage « guillotine »

Les ouvrages d'art (pont, viaduc, tunnel) sont souvent à l'origine de la réduction ou de l'absence des BAU.

En l'absence de BAU, le mur anti-bruit est une véritable « guillotine »: il n'offre aucune échappatoire en cas d'accident pour l'utilisateur ou les équipes: « les gars ne peuvent pas sauter. Ils hésitent à faire l'entretien des murs là où il n'y a pas de BAU ».



La glissière acier et la glissière béton armé

La préférence semblerait aller vers la glissière béton armé car elle casse moins souvent que l'acier et donc se change moins souvent. Elle présenterait moins de risque en cas d'accident (les pieux des glissières acier sont redoutés). Les véhicules traversent moins les terre-pleins centraux mais auraient tendance à se renverser sur la chaussée en se mettant sur le toit.



Des dispositifs de sécurité insécures...

Ci-contre, le panneau annonçant des travaux empêche de lire la limitation de vitesse à 90. Un radar mobile placé peu après en profite parfois...

Les bornes d'appel sont parfois mises en bordure de BAU sans aucune protection pour l'utilisateur.



Le chantier de la fibre optique

L'A47 est en plein chantier d'installation de la fibre optique sur ses rives pour les futurs panneaux à message variable.

Le chantier progresse de nuit seulement pour éviter les bouchons.

Il transforme progressivement la route en voirie urbaine en accueillant ainsi un réseau enterré.



La « belle rive »

C'est n'est que lorsqu'il y a une BAU que la rive prend toute sa mesure. Une « belle rive » c'est une BAU suffisante pour un PISER ou un camion accidenté, une glissière franchissable et un talus ouvert et profond.

La DDE entretient la route depuis la chaussée jusqu'au grillage. Les équipes ont donc besoin d'un minimum de profondeur de rive, d'un accès facilité et sécurisé à celle-ci (depuis la chaussée ou depuis le « territoire ») pour les hommes et les moyens mécanisés.



Même sur l'aménagement exemplaire du virage de Corbeyre, il a fallu que les équipes fassent « remonter » leurs besoins car « ceux qui créent ne pensent pas à ceux qui entretiennent ensuite »...

Exemples de murs anti-bruit assurant la sécurité de l'utilisateur

Les équipes ne sont pas contre les murs anti-bruit (« c'est bien pour les riverains ») mais il faut impérativement prendre en compte les usagers de la route (utilisateurs, DDE, pompiers, policiers). Ils ne doivent s'établir qu'en présence préalable d'une BAU (« sans ça il y a aucune échappatoire ») et en prévoyant des "espaces tampon" entre la glissière et ceux-ci (comme ci-contre ou avec des chicanes de stockage de véhicules cf. schéma).

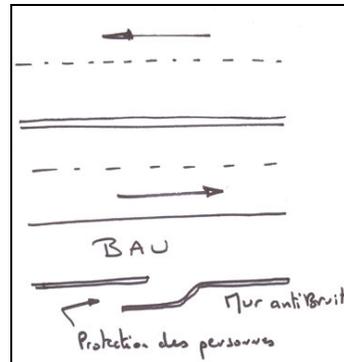


Schéma de mur anti-bruit proposé par M. Chambeyron.



La végétation de la rive

Il n'y a pas de politique paysagère globale. Les arbres présents sont plutôt des primocolonisateurs qui s'adaptent aux maigres sols et à l'absence d'eau. Le plus courant est l'acacia qui a pour défaut de pousser rapidement et d'être cassant. Les branches des arbres coupés sont évacuées vers les dépôts tandis que les branchages sont broyés et laissés sur place.

On ne peut pas mettre trop d'arbres sur la rive pour des questions de visibilité et d'entretien. Le bosquet est plus dur d'entretien que le talus en « herbe à vache ». Cette herbe, qui tient la sécheresse, est préférable aux meilleurs gazons... Le genêt, arbuste local qui résiste bien à la sécheresse et fleurit de jaune les talus, est aussi une essence appréciée par le jardinier amateur...

La mauvaise herbe reine du talus est la renouée du Japon ou polygone bambou. Elle pousse très vite et nécessite 2 à 3 coupes par an. Haute, elle réduit la visibilité de l'utilisateur. Fonctionnant par bulbe, elle se répand « *comme une traînée de poudre* ». L'interdiction de certains désherbants limite considérablement les moyens de lutte contre sa propagation.

Comme on ne met plus de désherbant (sauf en terre-plein central) pour des raisons de coût et d'écologie, les herbes repoussent plus vite et captent les poussières.



Le délaissé de chaussée

Les rares délaissés en bord de voie (comme ici sur le tracé corrigé du virage de Corbeyre à Lorette) sont des espaces précieux. Ils permettent de garer en sécurité leurs véhicules ou servent de stockage en cas d'accident ou de neige avec des poids-lourds bloqués (dégagement de la voie pour la circulation).



© La Tribune, 3-XII-2003



© DDE 42, 3-XII-2003



© DDE 42, 3-XII-2003

Le paysage

Le territoire est le plus souvent absent du discours du technicien : il ne l'entretient pas et sa sécurité quotidienne lui interdit les postures méditatives... Il n'apparaît qu'épisodiquement et le plus souvent sous la forme de l'événement (p. ex. l'irruption du Gier en cas de crue).

Les eaux de ruissellement

L'eau des chaussées va actuellement directement dans les rivières (Janon et Gier) ou l'étang de la Bricotte en passant à travers un système de vannes. Celles-ci permettent en cas de nécessité (p. ex. un accident chimique) de détourner le flux vers des bassins de stockage en cours de réalisation.

Le Gier

Peu visible depuis une voiture, il se présente aux yeux des équipes en patrouilleur (véhicule surélevé).

Le Gier est une rivière en cours de normalisation écologique. Depuis l'installation de la station d'épuration de Tartaras, les poissons ont été réintroduits et des hérons y ont élu domicile. Leur consommation est cependant rigoureusement interdite...

Rives de la chaussée et rives du Gier se confondent souvent aux points de pincement. Quand le Gier déborde, il emporte à l'occasion les deux comme en 2003...



Les déchets

La liste des déchets trouvables relève de l'inventaire « à la Prévert » : des seringues de drogués, des bouteilles en verre cassées, des bouteilles en plastique avec l'urine des chauffeurs routiers pressés, des animaux morts (chiens, chats ou harde de sangliers), etc.

Les bêtes sauvages sont nombreuses sur la route car elle n'est pas complètement grillagée comme l'est une autoroute.

Quant à la présence d'un McDonald, elle entraîne systématiquement un surplus de travail pour les équipes...

Les déchets sont mis en benne au dépôt en attendant le passage d'une société d'enlèvement des ordures ménagères. Les animaux sont mis au congélateur. Les tatouages sont signalés à la CRS mais permettent rarement de rendre les corps aux propriétaires. Ils finissent le plus souvent dans un équarrissage de l'Ain.

Les déchets se ramassent à la main et la DDE ne possède pas de balayage mécanisé. Quand un prestataire extérieur intervient, c'est de nuit pour ne pas provoquer de bouchon.

Les équipes ont conscience de la saleté de la chaussée mais concèdent que l'exploitation (signalisation et sécurité) prédomine sur l'entretien.



Le tag

Le tag est la phobie des équipes d'entretien. Il génère du travail (repeinte) et des risques lors de son effacement.

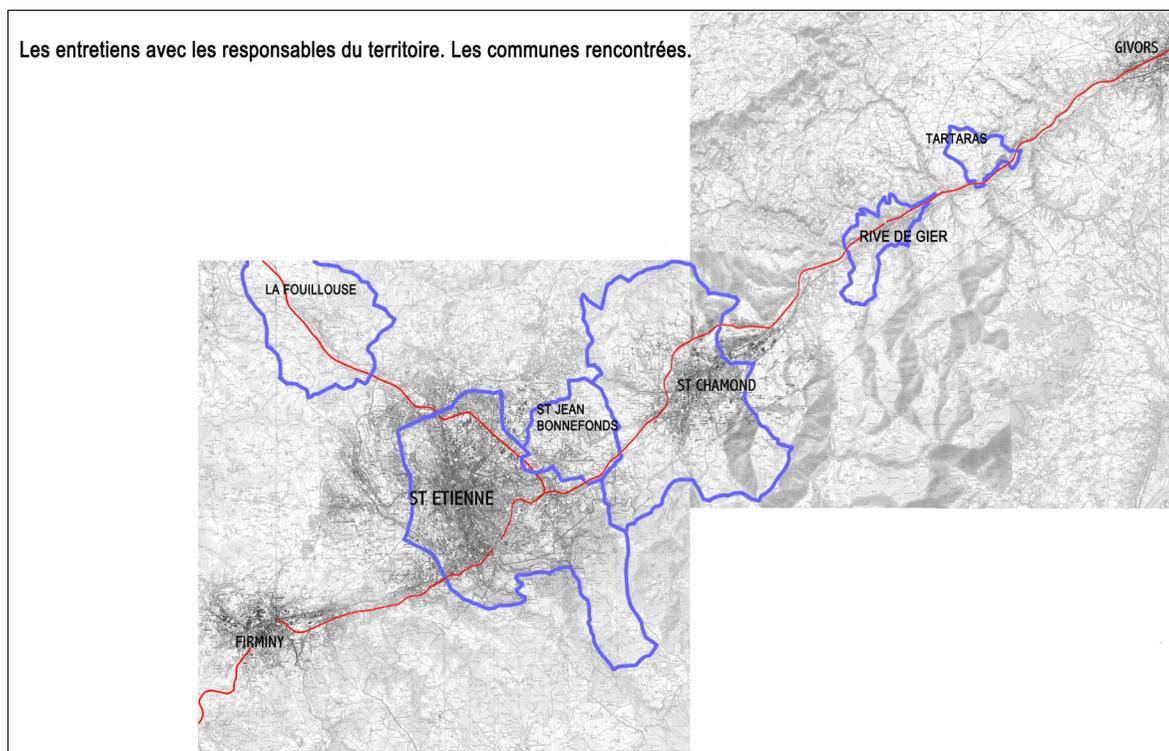
Ce sont les équipes en charge des ouvrages d'art qui s'en occupent et non pas celles chargées de l'entretien général.

Recouvrir un tag nécessite une peinture spéciale pour ne pas altérer la qualité phonique de l'écran. Le coût du tag est exorbitant, particulièrement pour les panneaux de signalisation.

C'est l'amertume des agents devant le plaisir à gâcher le travail des hommes... et devant les insultes proférées à leur encontre (cf. illustration).

4 - L'autoroute carte en main – Enjeux communaux pour des élus ou décideurs

A47 – RN88 – Décembre 2005 – Janvier 2006



L'objectif était de rencontrer une série de responsables du territoire. Ceux-ci, élus et techniciens municipaux des communes riveraines ou responsables d'associations de défense du cadre de vie ou du patrimoine, ont été repérés par la DDE pour leur qualité d'experts du territoire. Le sujet de la discussion était de nous présenter la vie d'une commune riveraine de l'autoroute. Que représente la route ? Quelles sont ses images ? Quelles sont ses nuisances et avantages ? etc.

L'entretien se déroulait pour les élus et techniciens municipaux en mairie et autour d'un plan de la commune. Un calque était posé sur le plan et la consigne était pour l'enquêté de représenter graphiquement ce qu'il disait. Selon l'aisance graphique de l'enquêté il s'agissait parfois d'un plan dessiné « à deux mains » (avec l'enquêteur). Pour les associations, l'entretien se déroulait sur le terrain et prenait la forme d'une « visite guidées » des rives de la route par les habitants. Un appareil photo était confié aux parcourants, à charge pour eux de photographier ce qui était signifiant.

Un entretien particulier a été rajouté. Il a consisté dans la lecture d'un article historique portant sur la RN88.

La RN 88 dans l'histoire

Éric PERRIN, historien, Iguérande (association de promotion du patrimoine culturel, naturel et historique régional). Article : « De Saint-Étienne à Saint-Chamond. Une liaison mouvementée ou l'histoire d'un tronçon de la RN88 des origines jusqu'à nos jours », *Saint-Étienne. Histoire et Mémoire* n°194, 1999, pp. 5-64.

Un axe de passage ancestral

Vallées/ruban routier

Le territoire des vallées du sud de la Loire a toujours été un lieu de passage (seuil géographique) entre les fleuves de la Loire et du Rhône.

A la facilité géographique est adjointe une difficulté topographique : l'étroitesse de la vallée.

Le passé a reconnu à cet axe une vocation nationale (chemin de pèlerinage Lyon/Le Puy) et le présent cherche à lui définir un avenir international dans la sphère d'attraction de l'imposante métropole lyonnaise.

Saint-Étienne est alors à l'écart de cette voie.

Communes/villes

La toponymie conserve les traces de la vocation de passage des vallées, la configuration de la route et le type de transport choisi (p. ex. le Champ-du-Geai, i.e. le « champ du gué », la Mulatière, le Pont de l'âne).

Une voie de passage pour l'industrie (XVe-XXe siècles)

Vallées/ruban routier

Le trafic augmente au XVe siècle avec le développement économique de Lyon au contact de l'Italie (soie, foire, banque). La proto-industrie se développe en conséquence dans les vallées du Gier, du Furan et de l'Ondaine.

En 1702, le chemin de Lyon à Saint-Étienne est classé « route royale ». Plusieurs milliers de bœufs, chevaux et mulets apportent en Jarez et Forez les fers, aciers et flottes de soies, en Velay les fils de lin. Du Puy partent planches de pin et dentelles. Saint-Étienne, Saint-Chamond et Rive-de-Gier envoient à Lyon armes, quincailleries, rubans et charbon.

Elle devient rapidement la route la plus fréquentée et la « plus défoncée de France ». La succession des projets d'amélioration commence alors...

Communes/villes

Du XVe et XVIe siècle date le développement économique de Saint-Étienne et le détournement du chemin du Puy vers ses murs.

Parcelles/habitations

Au XVIIIe siècle, naît l'administration des Ponts. Elle révolutionne les rapports au territoire avec la fin des péages locaux, des corvées en nature pour les riverains et le principe de tracer les routes au plus droit, ce qui bouleverse les parcellaires ruraux et entraîne les premières expropriations.

Le canal, le train, et le tramway des voies concurrentes et complémentaires de la route

Vallées/ruban routier

En 1745, un projet de canal entre la Loire et le Rhône est mis à l'étude. Il ne sera réalisé qu'entre Rive-de-Gier (puis Grand-Croix) et Givors à partir de 1780. Il est rapidement concurrencé par le train.

La ligne Saint-Étienne-Lyon est la deuxième voie de chemin de fer française (1833-1834).

De 1884 à 1937, un tramway relie Saint-Étienne à Saint-Chamond en bordure de route.

La RN88

Vallées/ruban routier

La route prend le nom de RN 88 en 1824 (ex-route impériale 106)

La RN88 est déjà au XIXe dans un état dramatique : « *un amas sans ordre de boue et de cailloux...* »

La RN88 voit son trafic doubler régulièrement comme entre 1856 et 1882.

Parcelles/habitations

Tout le XIXe siècle est fait de projets d'amélioration et de déviation de la route.

Ils sont souvent portés par les industriels et abandonnés devant les craintes des riverains de perdre la valeur de leurs terres et fonds de commerce.

L'A47, première autoroute française ou une simple voie à caractère autoroutier ?

Vallées/ruban routier

En 1935 apparaît le premier projet d'autoroute (une « autostrade à péage » entre Lyon et Saint-Étienne). La route Firminy/Rive-de-Gier est déclarée d'utilité publique par Vichy en 1941.

Commencée en 1941, seulement entre Saint-Étienne et Saint-Chamond, agrandie très progressivement, la nouvelle route prend l'aspect d'une autoroute sans en avoir le statut.

Construite avec des déchets usiniers (brique, scories, ciments) la nouvelle route ne possède pas de fondations solides.

L'autoroute gagne son nom en 1962 pour une fraction de son parcours.

Elle est construite et ouverte petits bouts par petits bouts.

Communes/villes

La crise économique de l'Après-guerre fait prendre conscience aux Stéphanois de leur enclavement : le projet routier devient une priorité.

Parcelles/habitations

Entre 1954 et 1957, l'autoroute en construction accueille des courses automobiles « sur circuit fermé ».

Quatre grands ouvrages d'art la marque :

- le Viaduc de Rive-de-Gier (1964)
- le Viaduc de la Ricamarie (1966)
- le Viaduc du Rond-point (1968)
- le Viaduc de Terrenoire (1970)



Le viaduc de Rive-de-Gier



Le viaduc de Terrenoire

L'A45, serpent de mer de l'aménagement local

Vallées/ruban routier

Le projet de doubler l'A47 par une autoroute A45 qui irait du nord de Saint-Étienne au sud de Lyon date du SDAU de 1969-1976.

Communes/villes - Parcelles/habitations

Le projet est toujours à l'étude mais bute devant la nécessité de le faire à péage et l'opposition des communes et populations riveraines potentielles dans les Monts du Lyonnais...

Commune de Tartaras

Gérard MANET, Maire de Tartaras et Vice-président de Saint-Étienne Métropole (Habitat, Politique de la Ville et Plan Lumière). Entretien autour d'un plan de la commune, 07-12-2005, en mairie.

Une attente d'aménagement de l'A47 et de sa rive

Communes/villes

Le village, en surplomb, est peu touché par le bruit, sauf par vent de sud.
Un hameau riverain est soumis au bruit sans protection.

Parcelles/habitations

En attente que les quartiers ruraux soient aussi protégés par des écrans.
En attente d'un revêtement silencieux.
En attente de protections phoniques sur le mode du remblai/déblai et si possible végétalisées.
En attente d'une interdiction de doubler pour les poids lourd aux heures de pointe.



Un hameau enclavé

Des territoires enclavés entre Loire et Rhône

Vallées/ruban routier

Quand l'A47 était sous le contrôle de deux compagnies de CRS, les glissières étaient peintes en vert ou en bleu/rouge pour savoir qui devait intervenir...
Les anciens habitants sont traditionnellement tournés vers Saint-Étienne tandis que les nouveaux venus regardent plutôt vers Lyon.

Communes/villes

Le Gier marque traditionnellement la limite de la ville et la frontière Loire/Rhône. La suppression de plusieurs méandres par le tracé de la voie ferrée et le tracé de l'A47 font que la commune a plusieurs fractions de territoire enclavées entre le Gier, l'A47 et la voie ferrée.

La ville constitue avec Dargoire une enclave ligérienne en territoire rhodanien. Héritage de la Révolution française (1793) et de l'histoire minière. Elle tient à son identité ligérienne.

En conséquence, l'A47 change dans le secteur à 11 reprises de département (42/69).



La peupleraie

Parcelles/habitations

Les parcelles enclavées sont des délaissés: un hameau, une gare désaffectée, une station d'épuration et une décharge.

Les parcelles côté village sont actives: des entreprises agro-alimentaires et de transport, une peupleraie pour l'industrie, un projet de réhabilitation du canal, un projet de zone de loisir.



Le Gier

Des vestiges du canal

Vallées/ruban routier

Le remorquage des bateaux se faisait à dos de mulet ou d'homme...

Communes/villes

La commune possède les derniers vestiges du canal non recouverts par l'A47 (tunnel et écluses).



L'écluse du canal

La valse des voies et modes de transport

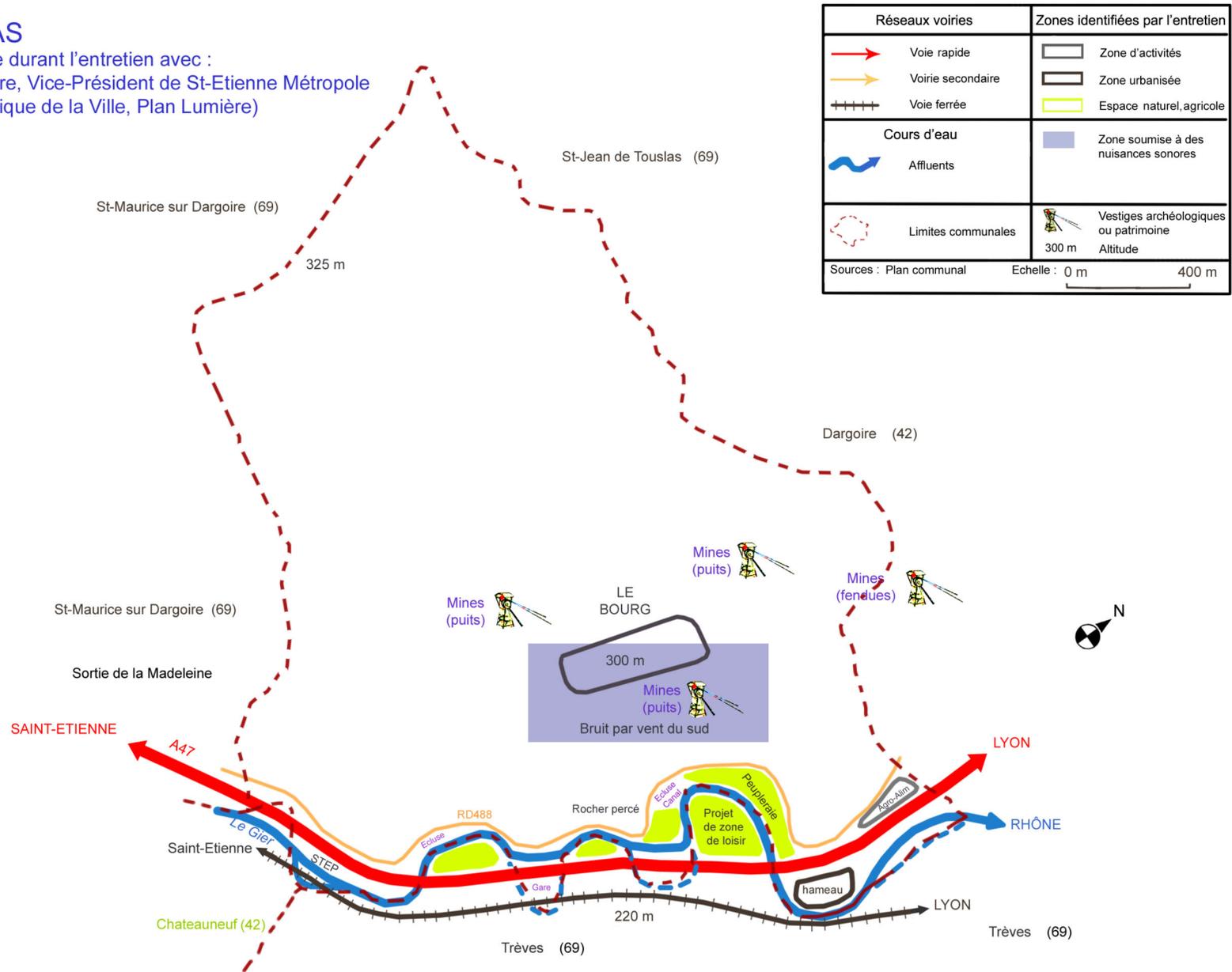
Vallées/ruban routier

L'histoire de la vallée du Gier est celle des relations industrielles entre Loire et Rhône. Elle se traduit par une succession de voies et de mode de transport, les uns chassant les autres:

- la RN88/les mulets
- le canal/les péniches
- la voie ferrée/le train
- l'A47/les camions
- l'A45 ?

TARTARAS

Carte réalisée durant l'entretien avec :
G.Manet, Maire, Vice-Président de St-Etienne Métropole
(Habitat, Politique de la Ville, Plan Lumière)



Commune de Rive-de-Gier

Bruno GERENTES, Directeur Général des Services de la Ville. Entretien autour d'un plan de la commune, 21-11-2005, en mairie.

Une double influence : une qualité de vie mais des nuisances sonores et de circulation

Des collines riveraines qui subissent les nuisances en toute connaissance de cause

Économie, un effet à double tranchant : une éviction des commerces du centre et un vecteur de croissance industrielle et démographique

Vallées/ruban routier

L'A47 place la ville à 30 min. de Lyon et 30 à 40 min de Saint-Étienne : beaucoup de gens vivent ici et travaillent à Lyon.

Communes/villes

Nuisance des bouchons : lorsque l'A47 bouchonne, la sortie de Rive est la seule échappatoire. Les bouchons se reportent alors dans la ville elle-même.

Parcelles/habitations

Nuisance sonore pour les maisons riveraines des Flaches et des Vernes mais peu sur l'immeuble surplombant l'A47 (déjà isolé).

Les travaux d'amélioration du viaduc (joint et revêtement) ont considérablement amélioré la situation pour les riverains et ceux d'en dessous. Il n'y a plus les « *tatoum tatoum* ».

Parcelles/habitations

Les collines riveraines continuent de se lotir au plus proche de la voie : il y aurait un phénomène d'accoutumance et l'acceptation de la contrainte par les « *fervents de la voiture* » et de l'A47.

Vallées/ruban routier

La facilité d'aller à Givors et ses grandes surfaces entraîne une « éviction » des commerces du centre-ville.

Communes/villes

L'A47 amène la fibre optique à Rive-de-Gier et avec elle la possibilité d'être une ville pilote du « turbo ADSL ». Elle sera un bénéfice offert par l'A47 aux habitants et aux entreprises.

L'A47 amène indirectement une population nouvelle en ville et entraîne une hausse de populations et des prix de l'immobilier : de plus en plus de gens (des Lyonnais ?) achètent à Mornant et environs (Monts du Lyonnais). Ils entraînent



L'emblématique barre de Rive-de-Gier

une hausse du foncier et le rabattement des ruraux sur Rive-de-Gier...

Parcelles/habitations

La commune termine sa phase de mutation économique. « *Elle a mangé son pain noir* ».

L'A47 amène du dynamisme économique à deux grandes zones économiques situées en position de riveraines.

L'A47 fait partie du paysage de la ville

Vallées/ruban routier

Le viaduc date de 1964, l'A47 a toujours été là de mémoire d'homme. « *Quand bien même il y a de la gêne, c'est aussi de l'histoire, de la mémoire* ».

Aujourd'hui on peut accepter 60 à 70 000 véhicules jour mais il n'en faut pas plus.



Le viaduc



Le tunnel

La ville ne fait pas partie du paysage depuis l'A47

Vallées/ruban routier

On ne voit pas la ville depuis l'A47 : « *on peut passer sans savoir que Rive-de-Gier existe, à une exception, la barre des Roches, mais on ne sait pas que c'est à Rive. [...] Ça imprime les cerveaux reptiliens qu'il y a Rive-de-Gier, mais bon... On voit le Grand Pont, un peu les tours de l'église, mais c'est tout* ».

Communes/villes

Le fait de n'être pas visible n'est pas mal perçu : « *on vient à Rive-de-Gier quand on a à y faire* ».

Ceux du centre-ville ne l'entendent pas, sauf par jour de grand vent et sinon il est plutôt bien intégré dans le paysage.



La ville depuis le viaduc

La crainte permanente de l'accident

Parcelles/habitations

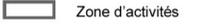
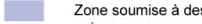
La véritable crainte c'est l'accident chimique d'un camion. Plus on est près et plus la crainte augmente.

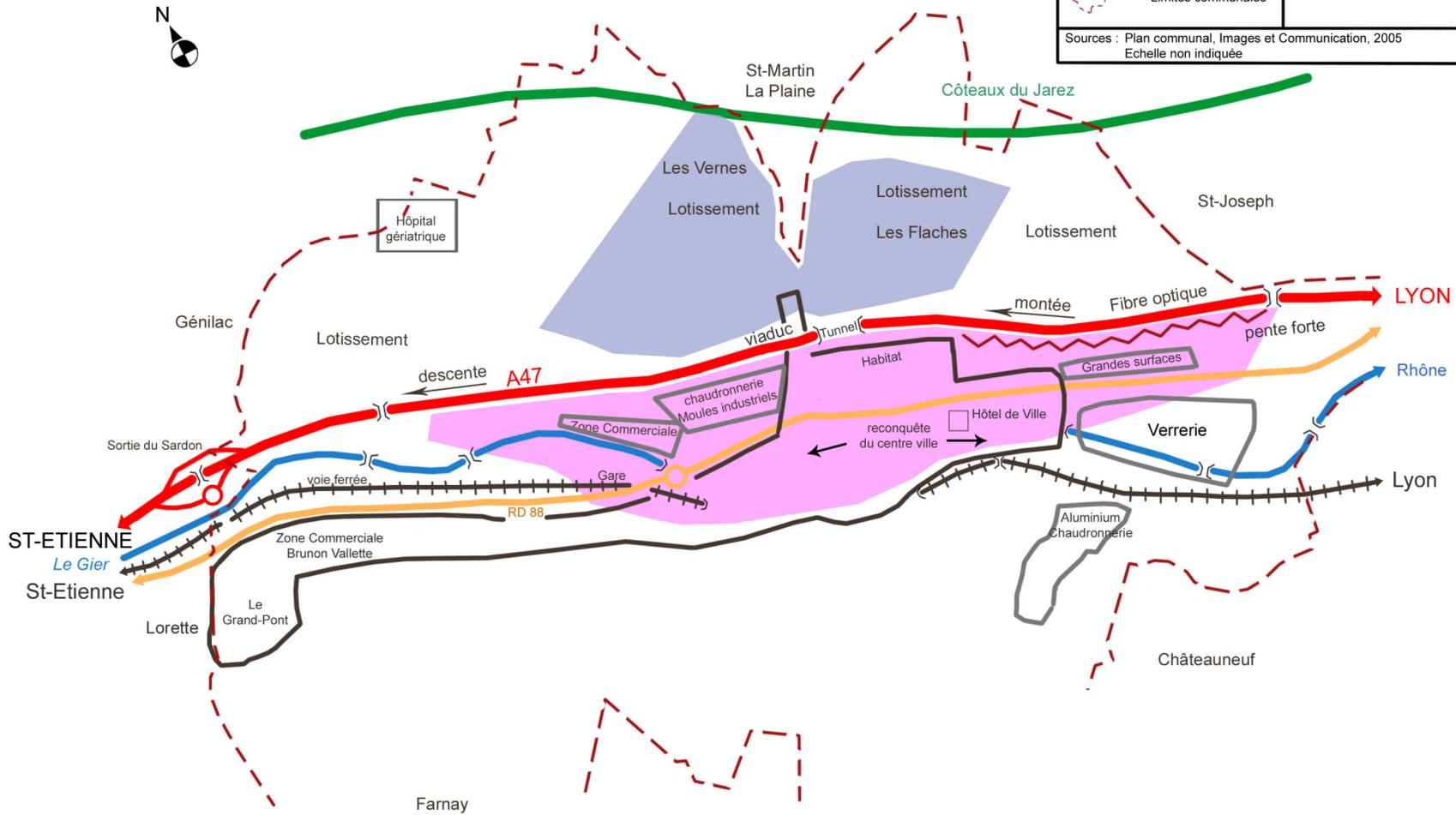
Terreur de la chute par dessus le viaduc sur les maisons.

Chutes de pierres et de matériaux du viaduc sur les maisons en dessous.

RIVE-DE-GIER

Carte réalisée durant l'entretien avec :
B. Gerentes, Directeur général des Services (Ville de Rive-de-Gier)

Réseaux voiries		Zones identifiées par l'entretien	
	Voie rapide		Zone d'activités
	Voie secondaire		Zone urbanisée
	Voie ferrée		Espace naturel, agricole
Cours d'eau			Affluents
	Limites communales		Zone soumise à des nuisances sonores
			Zone de calme
Sources : Plan communal, Images et Communication, 2005 Echelle non indiquée			



Commune de Saint-Chamond

Corinne BESSON, Responsable de l'Urbanisme à la Ville. Entretien autour d'un plan de la commune, 07-12-2005, en mairie.

L'A47/A45: un mal pour un bien

Vallées/ruban routier

L'autoroute est indispensable à l'économie locale qui est en lien à part égale entre Lyon et Saint-Étienne.

La Ville est donc pour une amélioration de l'existant et la création de l'A45 (faciliter les déplacements et assurer un gain de temps).

Il convient juste de veiller à l'insertion paysagère et au respect de la qualité de vie.



Le site de Saint-Chamond

L'avenir de l'A47 avec l'A45: une autoroute locale

Vallées/ruban routier

L'A45 ne fera pas de l'A47 un "boulevard urbain": c'est une perspective incertaine et à très long terme. Il aura toujours autant de trafic entre Saint-Étienne et Lyon, mais il sera plus local. Le maintien certain du trafic des VL implique de ne pas sous-dimensionner les écrans acoustiques à venir...

Communes/villes

L'A45 passerait sur le territoire communal (hameau de Chavanne). Il comporterait un des deux points de raccordement avec l'A47 : le « *barreau de Saint-Chamond* » (sur la commune de L'Horme).

Un contournement de la ville par l'A47 très positif

Vallées/ruban routier

L'image de la ville dans l'inconscient collectif s'est modifiée (ville noire, bouchons, autopont) avec le contournement de 1992. Il a considérablement amélioré la qualité de vie : « *ça a donné de l'air...* »

Communes/villes

L'A47 coupait la ville en deux (tracé et autopont). La récupération de l'ancienne

voie a permis une reconquête urbaine du centre-ville. « *L'ancienne A47, c'est la ville maintenant* ».

L'ancienne voie est désormais un "boulevard urbain" bordé d'équipements publics (médiathèque, cinéma, maison des Arts, rénovation urbaine du quartier Saint-Ennemond).

Parcelles/habitations

La ville se refait sur elle-même et attire raisonnablement de nouveaux habitants (opportunités foncières dans l'existant, développement des co-propriétés nouvelles) même si l'arrivée des "Lyonnais" tant annoncée ne se fait pas vraiment sentir...

Des points noirs encore existants

Une ville qui termine sa mutation économique dans la douleur

Communes/villes

L'augmentation considérable du trafic depuis 5 ans entraînent le maintien de "points noirs" : la Varizelle, les Viaures, la Chabure.

Communes/villes

La ville termine sa mutation industrielle dans la douleur: « *on n'a pas le choix, il faut qu'on se relève [...] mais ça se fait dans la douleur...* ».

L'industrie lourde (métallurgie, armement, verrerie) a cédé la place à des PMI-PME intéressées par la localisation rhônalpine et les opportunités foncières. Toutes les zones économiques sont aujourd'hui remplies.

Reste à solder pour 2006 la fin du GIAT et ses 500 emplois...

Parcelles/habitations

Stelytec est la seule ZI de l'A47 née de la route (contournement). Longue à démarrer, elle est aujourd'hui complète économiquement et « *jolie avec une certaine qualité architecturale. C'est la nouvelle vision de l'économie locale qui sort de l'image salissante, noire, grise...* »

Entreprises agro-alimentaire, de matériel pour l'industrie, d'étanchéité, câblerie, tissu, etc.

Une nature en reconquête

Vallées/ruban routier

Le Parc Naturel du Pilat, aux portes de la ville est un vecteur de changement



La vue sur le Pilat depuis le contournement



Le GIAT industries

d'image de la Ville et a servi à commercialiser Stelytec.

Communes/villes

Le Gier qui arrive dans la vallée ici est depuis longtemps presque entièrement couvert même si existent des projets pour le redécouvrir à St-Julien et organiser une "promenade".

Roland TREMOUILHAC, Président de l'ADEFOC (Association de DEFense de la qualité de vie dans l'Ouest St-Chamonais). Parcours commenté à pied et en voiture, 03-12-2005, sur le terrain.

L'A47, une nécessité économique

Vallées/ruban routier

C'est la crise économique dans la Loire qui oblige à aller travailler tous les jours à Lyon. Ce n'est pas un choix de vie.

La voiture s'impose par la faiblesse de la qualité de service du train

Vallées/ruban routier

Le voyage en train reste plus long et moins fiable que la voiture en dépit de tous les problèmes de l'A47:

- le trajet domicile-gare est long,
- les trains manquent à partir de 19h00,
- les deux gares lyonnaises sont mal reliées (quand on rate un train, on ne peut pas aller chercher l'autre gare),
- les TCL sont lents.

De plus, tout espoir d'amélioration du temps de parcours du train est vain (la ligne, trop ancienne, suit les courbes des collines et ne peut plus être améliorée).

L'A47, le salaire de la peur

Vallées/ruban routier

C'est une autoroute dangereuse: « *on roule avec un pistolet sur la tempe* ».

Le danger c'est:

- les poids lourds
- les "touristes" (ceux qui ne connaissent pas la voie et peuvent avoir "une

seconde d'inattention"),

- la nuit,

- les pentes et les descentes, sources d'accélération et ralentissement.

- l'absence de BAU. « y'a des passages où il vaut mieux pas tomber en panne ou crever [...] il vaut mieux rouler avec un pneu crevé que de perdre la vie... ».

En conséquence, on ne regarde pas le paysage mais la voiture de devant et celle de derrière.

Le passage en 2x3 voies de la section Saint-Chamond/Saint-Étienne: un bouleversement de la vie des riverains

Vallées/ruban routier

Les travaux ont entraîné la suppression des nombreuses entrées-sorties marginales et la coupure des passages sous la chaussée. Avant on accédait à l'A47 en 2 min depuis la Chabure, aujourd'hui en 15 min... Les deux côtés de la vallée ne communiquent plus. Avantage par contre, la Chabure n'est plus un "itinéraire bis".

La 2x3 voies devait se traduire par de véritables échangeurs: il manque toujours une sortie à la Varizelle depuis Saint-Étienne.

La "voie de désenclavement" (longe l'A47 côté St-Jean-Bonnefonds) est devenue pour les initiés un itinéraire bis en cas de bouchon. Problème: non entretenue et sous dimensionnée, elle n'est pas adaptée à la vitesse de ses usagers "illégitimes".

Communes/villes

Les "Cars Rouges" (desserte interurbaine en car) s'arrêtaient sur la BAU et irriguaient le territoire. Aujourd'hui, ils passent sur la voie de désenclavement (arrêts aléatoires et non mentionnés). Les populations s'y retrouvent enclavées et contraintes à la voiture...

La suppression des entrées-sorties a entraîné la mort d'un célèbre relais routier: la Maison Rouge.

Parcelles/habitations

La "voie de désenclavement", en surplomb de l'A47 est dangereuse car son sol est instable.



Chemin de la Chabure



Une ancienne route de franchissement réduite à un passage piéton

La “voie de désenclavement” fait un effet d’écho avec son mur de soutènement en béton pour les habitants de la Chabure.

A cela s’ajoute une diffusion du bruit plus forte qu’avant les travaux car l’A47 a été surélevé d’un ou deux mètres. Seul le remplacement récent des glissières acier par les glissières béton a un peu amélioré les choses...

La DDE, un partenaire de confiance malgré tout

Vallées/ruban routier

La DDE est jugée favorablement. Elle est consciente des problèmes et fait son possible pour les améliorer.

Parcelles/habitations

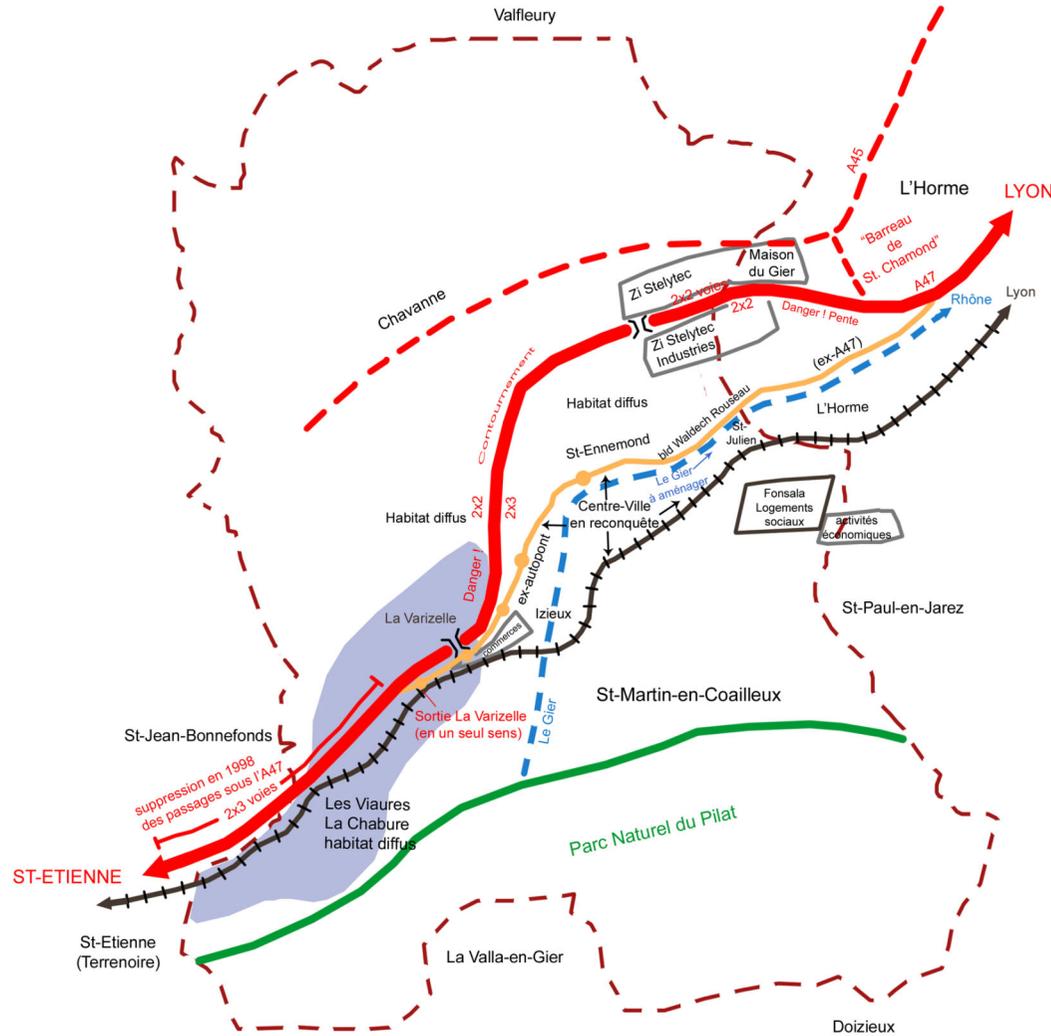
Au rayon des satisfactions, l’amélioration du virage de Corbeyre (tracé et revêtement anti-bruit).

SAINT-CHAMOND

Carte réalisée durant l'entretien avec :

C. Besson, Responsable du Service de l'Urbanisme (Ville de St-Chamond)

R. Trémouilhac, Pdt de l'ADEFOC (Association de Défense de la qualité de vie dans l'ouest St-Chamonais)



Réseaux voiries		Zones identifiées par l'entretien	
	Voie rapide		Zone d'activités
	Voierie secondaire		Zone urbanisée
	Voie ferrée		Espace naturel, agricole
Cours d'eau		Zone soumise à des nuisances sonores	
	Affluents		
	Limites communales		
Sources : Plan de St-Chamond avec nomenclature des rues Echelle non indiquée			



Commune de Saint-Jean-Bonnefonds

Jacques FRECENON, Maire et Vice-président de Saint-Étienne Métropole (Aménagement / Territoire). 06-12-2005, en mairie.

Un refus citoyen du nymbisme

Vallées/ruban routier

Même si « *moins on voit l'autoroute et mieux on se porte* », le maire accepte le passage de deux autoroutes sur son territoire et se résigne à celui du futur A45 car il faut bien que la route passe quelque part.

Reconnaît que la route est nécessaire au développement du territoire ligérien (un double accès autoroutier).

Communes/villes

Le village est bordé par l'A47 et l'A72.

Une anticipation de la route dans les documents d'urbanisme

Vallées/ruban routier

L'A47 et l'A45 sont nécessaires et ils ne favoriseront pas le mitage du territoire si les élus sont volontaires et courageux. Il existe pour cela des outils efficaces:

- les documents d'urbanisme prospectifs (Directive Territoriale d'Aménagement/DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise et SCOT Sud-Loire)
- les documents d'urbanisme réglementaires (POS et PLU).

Communes/villes

Depuis 30 ans le POS communal prend la route en compte en limitant la constructibilité de la rive pour concentrer la croissance urbaine sur l'existant de village et ses hameaux en surplomb.

Un territoire globalement de qualité

Vallées/ruban routier

La séquence de l'A47 sur laquelle est placée la commune est plutôt de bonne qualité (Terrenoire/St Jean/La Chabure).

L'étroitesse du col de Terrenoire, l'absence d'eau et de réseau d'assainissement a limité l'urbanisation.

Une exposition au bruit acceptable et acceptée

Vallées/ruban routier

30 ans de POS intelligent ont limité la construction en situation de rive.

Les travaux de 1998 (passage à la 2x3 voies) ont amélioré indirectement la situation acoustique par la construction de la voie de désenclavement (effet de mur). Le mur de soutènement fait par contre « effet tambour » pour l'autre rive (cf. entretien avec l'ADEFOC).

Communes/villes

Très peu d'habitations saint-jeandaises sont riveraines de l'A47 et seul un quartier (Les Fourches) est proche de l'A72 avec la vue mais ce n'est pas une « exposition directe-directe ».

Parcelles/habitations

Les gens sont habitués au bruit, « ils y sont de longue date, ce sont des habitants simples, pas comme les gens qui viennent, achètent et râlent »...



Le mur de soutènement de la voie de désenclavement

Un conflit sur la rive : la voie de désenclavement

Vallées/ruban routier

Les travaux de passage à la 2x3 voies ont supprimé les entrées-sorties qui existaient. La traversée de l'autoroute est donc plus dure.

Communes/villes

Les travaux de passage à la 2x3 voies ont obligé la création d'une voie de désenclavement parallèle à l'A47 pour une poignée de maisons riveraines.

La DDE voudrait en confier la gestion à la commune tout en interdisant la construction des bords. La commune accepte l'idée de non constructibilité mais refuse tout net l'obligation d'entretien d'une voie créée pour l'A47.

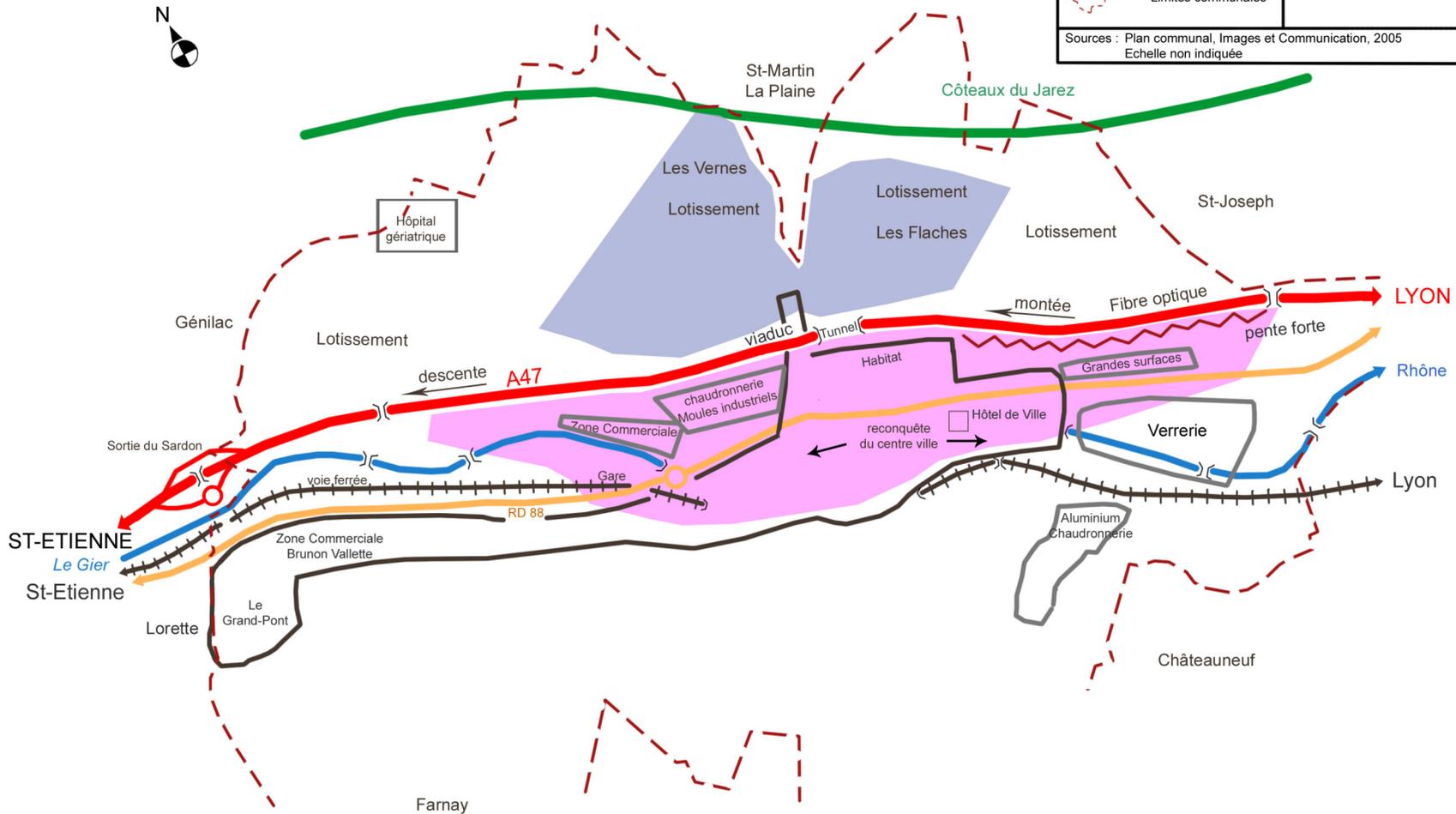


La voie de désenclavement

RIVE-DE-GIER

Carte réalisée durant l'entretien avec :
 B. Gerentes, Directeur général des Services (Ville de Rive-de-Gier)

Réseaux voiries		Zones identifiées par l'entretien	
	Voie rapide		Zone d'activités
	Voie secondaire		Zone urbanisée
	Voie ferrée		Espace naturel, agricole
Cours d'eau			Affluents
			Zone soumise à des nuisances sonores
			Zone de calme
		Limites communales	
Sources : Plan communal, Images et Communication, 2005 Echelle non indiquée			



Commune de Saint-Étienne

Agnès CHANAL, Adjointe aux Transports. Entretien autour d'un plan de la commune, 06-12-2005, en mairie.

La RN88, une 2x2 voie inadaptée à son trafic

Vallées/ruban routier

La RN88 est saturée car elle accueille plusieurs type de trafic: desserte (inter)national avec le Lyon-Toulouse, d'agglomération, de ville et de quartier.

Communes/villes

La RN 88 véhicule en conséquence une image négative de la ville.

La RN88, un avenir de boulevard urbain?

Vallées/ruban routier

Depuis la RN88 le Parc Naturel du Pilat, à 500 m. à vol d'oiseau est visuellement absent : toute la rive est construite (car la route y a été percée sur le mode de la tranchée dans les tissus urbains existants).

Communes/villes

La Ville veut faire de la RN88 un "boulevard urbain" avec carrefour à feux comme sur les quais du Rhône à Lyon.

Pour cela:

- en attente d'une limitation homogène de la vitesse pour limiter les accidents et le bruit par rapport aux voisins (demande écrite faite au Préfet).
- en attente de développer les aménagements acoustiques de la rive sur le mode du merlon de la Marandinière (« *plus urbain et plus agréable que les murs anti-bruit* »).
- en attente d'une harmonisation des murs anti-bruit.
- en attente de la réalisation du COSE.

En attendant, le centre-ville s'engorge à chaque accident sur la RN88.

Parcelles/habitations

- en attente de la réunion des deux côtés du quartier de la Rivière coupée au milieu de la place de l'église.



La tranchée...

***La Rocade Ouest, une
rocade modèle?***

Vallées/ruban routier

Autrefois accidentogène, les travaux de réduction des voies l'ont considérablement améliorée (sauf en cas de neige ou de verglas).

Voirie qui impacte peu la ville (trafic entre l'Ondaine et la Plaine du Forez).

De belle vue sur Roche-la-Molière et St-Genest-Lerpt depuis le rond-point de Dourdel.

Communes/villes

Elle ne pose pas de problème (« *ça ne remonte pas en tant qu'élu...* »).

Parcelles/habitations

Ne pose pas de problème car traverse des zones industrielles ou commerciales.

L'A72

Vallées/ruban routier

Un panorama sur la ville car elle passe en surplomb (vue sur les quartiers du Soleil ou Montreynaud).

Les écrans anti-bruit y sont plus vieux qu'ailleurs.

L'A72 est intégrée dans le SD.

Communes/villes

Le fort trafic a obligé récemment à la fermeture d'une entrée-sortie trop dangereuse techniquement.

Il n'y a pas de projet particulier (pas d'avenir en "boulevard urbain").

Elle ne génère pas d'image négative en dépit de son fort trafic.

Parcelles/habitations

Elle génère peu de plainte des habitants car il y a peu de riverains sauf à la jonction avec la RN88.

L'installation a son entrée de ville d'Ikéo et de Weiss a créé un "appel d'air" pour SEM qui a la volonté de développer ici un pôle commercial et économique dédié à la décoration et à la maison.

Noël BERLIER, Président d'ARDISO 88 (Association de Défense des Riverains Digonnière Solaure 88), accompagné par Mrs. Alain MANESSIER, Pierre LANTERMOZ et Jean-Paul DALLERY. Visite guidée, 05-12-2005, sur le terrain.

L'antériorité de la ville sur la RN88

Vallées/ruban routier

La RN88 passait avant 1969 par la ville centre et la Croix de l'Orme.

Communes/villes

« La RN88 a tué la vie de quartier à la Rivière, moins à Solaure ».

Parcelles/habitations

La RN88 s'est frayée un passage en coupant à la hache le tissu urbain existant: *« en 69 c'était tout des prés, tous les bâtiments datent d'avant l'autoroute, sauf trois villas ».* *« Il n'y avait qu'une rue, la rue de Solaure, avec des courses de vélos... ».*

Le trafic était bien moindre autrefois et *« les gens ont écouté la route, ils n'entendaient rien et ils ont acheté... mais il y avait 10 000 véhicules/jour, pas 90 000! ».*



Maison en rive de RN88

Le bruit, une nuisance devenue insupportable

Parcelles/habitations

En attente de la construction d'un mur d'écrans continus, d'un mur dont la forme courbe "enfermerait le bruit".

Plus il y a de bouchons et moins il y a de bruit mais plus il y a de bouchons et plus il y a de la pollution...

La lutte anti-bruit, un espoir déçu

Parcelles/habitations

La pose récente d'écrans anti-bruit entre Digonnière et Solaure (p. ex. immeuble le Solita, rue Lisfranc) et le changement des fenêtres n'ont pas eu les effets escomptés: *« même juste derrière le mur, le bruit est terrible! Le mur ne doit pas être efficace ».*

Les programmes récents ne gommant pas l'absence de travaux pendant 30 ans. Il leur semble que la DDE veuille faire le maximum avec le minimum de frais.

L'association se pose des questions sur la politique d'expropriation sélective pour la pose de l'écran 4...



Mur devant le Solita

La vitesse: la crainte permanente de l'accident

Vallées/ruban routier

La RN88 est une "autoroute de fait". Elle n'a donc pas de "plan risque" en cas d'accident chimique. Grande peur du camion citerne qui se renverserait dans la descente.

Parcelles/habitations

Des tas d'entrée-sortie fonctionnent encore par stop directement sur les voies de sortie ou de circulation...

Un magasin comme Thiriet n'a pas d'autre accès voiture que la voie de droite de le RN88!

La sortie pour le Col de la République (employé pour rejoindre le sud de la France) est extrêmement dangereuse car elle est dans un virage et que le panneau ne la signale que 150 m. avant : des caravanes la ratent régulièrement et font marche arrière sur la voie de droite!



Entrée de RN88 par un simple stop...

Une rive inhospitalière et pourtant vitale

Parcelles/habitations

La rive est le seul passage pour traverser le quartier (p. ex. pour les collégiens). Elle appartient d'ailleurs à la Ville (allée Léo Lagrange) mais elle prête à toutes les critiques:

- insécurité routière (la rive est en surplomb à la route par endroit)
- insécurité du passage sous la voie (pas d'éclairage, tags et incivilités)
- saleté et mauvais entretien du sol
- inondation ponctuelle du passage souterrain
- tags qui insupportent (« végétalisez les murs! »).



L'allée Léo Lagrange...



Rue en surplomb de voie

La vie qui continue, en attendant...

Parcelles/habitations

La clinique de la Digonnière a déménagée mais l'immeuble dit le "Y" (signé de l'architecte parisien Danis) va accueillir des bureaux.

L'immeuble a été construit par Lantermoz, une célèbre entreprise de BTP stéphanoise, riveraine elle-aussi et récemment achetée par Vinci.

Les maisons riveraines se vendent et s'achètent encore assez aisément même si les prix sont en-dessous du marché. Là où la nuisance est trop forte la vacance se développe mais les taxes foncières, elles, ne baissent pas...

Un lotissement de maisons mixte HLM/privé vient de sortir à Solaure. Le bruit n'y est pas un problème.

Certaines maisons sont en attente depuis des années d'une décision politique sur leur expropriation.

Le Parc du Pilat, si près et pourtant si loin...

Vallées/ruban routier

Le parc est à 500 m. de l'autoroute (des corrections de limite ont dû être faites autrefois pour en extraire des dépôts d'entreprises de construction) et pourtant il est complètement absent visuellement.

Parcelles/habitations

Un départ de randonnée (Saint-Étienne/Bellevue-Annonay via le GR 7) pour le Parc se situe sur la rive de l'autoroute...



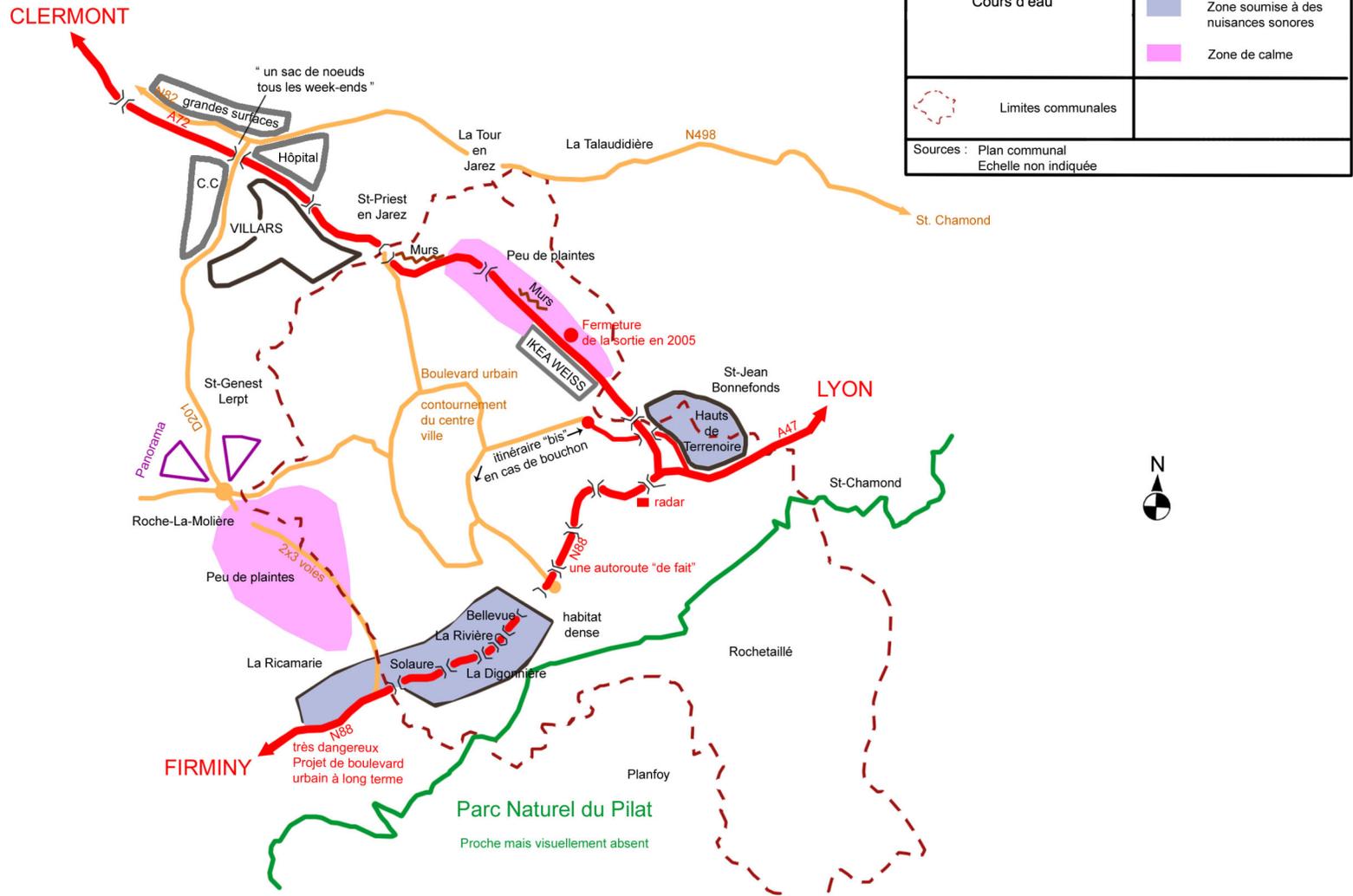
Entrée-sortie de RN88

SAINT-ETIENNE

Carte réalisée durant l'entretien avec :

A. Chanal, Adjointe aux Transports (Ville de St-Etienne)

N. Berlier, Président de l'(ARDISO 88 de Défense des Riverains Digonnière Solaure)



Commune de la Fouillouse

Gabriel VIVIEN, Premier adjoint en charge de l'Urbanisme, Vice-président de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Galmier (Urbanisme).
Entretien autour d'un plan de la commune, 21-11-2005, en mairie.

Un lieu de passage

Vallées/ruban routier

La Fouillouse est un seuil géographique entre le bassin de Saint-Étienne et la Plaine du Forez.

Communes/villes

La commune accueille successivement la première voie ferrée de France (1827), une puis deux RN et l'A72 (1970). L'A45 en projet doit aussi y passer.

Parcelles/habitations

Prévue depuis les années 70 dans le POS pour ménager une coupure verte entre Saint-Étienne et la Plaine, les réserves foncières non bâties risquent d'accueillir la future A45 (l'État y achète des terrains actuellement).

L'A72: un effet de coupure communale

Communes/villes

Voie ferrée et A72 passent au centre de la commune et la coupent en deux.

L'ancienne RN (au coeur de la ville) produit un effet d'animation.

La nouvelle RN un effet de contournement.

Parcelles/habitations

Le fond de vallée accueille les infrastructures (très bruyant), le piémont des Monts du Lyonnais le bourg (bruyant) et les collines des deux côtés agriculture et villas (calmes).

L'A72: un effet de lien métropolitain

Vallées/ruban routier

L'A72 permet une facilité d'accès à Saint-Étienne et à la Plaine.

Communes/villes

C'est une horreur pour ceux du bourg (nuisance) et une facilité pour ceux des collines (accès automobile)...

Le bruit: une nuisance à combattre par l'État

Communes/villes

L'A72 amène à la commune un grand nombre de "points noirs" et une perte de qualité de vie. Etant sacrifiée aux besoins de l'Etat, elle attend enfin de lui des travaux d'amélioration:

- limitation de la vitesse de 130 à 110 (arrêté préfectoral),
- extension des revêtements anti-bruit pour la chaussée sur tout le territoire communal (actuellement limité au centre),
- extension du programme de merlons réalisée aux frais de la commune (2 actuellement),
- installation de murs anti-bruit, sur les merlons et sur tout le territoire communal
- une insertion paysagère de la route (cacher celle-ci à la vue pour lutter contre l'effet visuel négatif).

L'A72, un plus pour l'économie

Vallées/ruban routier

Sur les communes de la Fouillouse et Andrézieux est prévu l'implantation de Sud-Forez, la 3e ZAIN (Zone d'Aménagement d'Intérêt National) de la métropole lyonnaise avec celle de l'Isle-d'Abeau et Plaine de l'Ain. 120 ha sont réservés pour de grosses entreprises donneuses d'ordre et 500 ha pour leurs sous-traitants.

Communes/villes

La Fouillouse est une commune prospère avec une petite centaine de chômeurs seulement pour 4000 habitants.

Parcelles/habitations

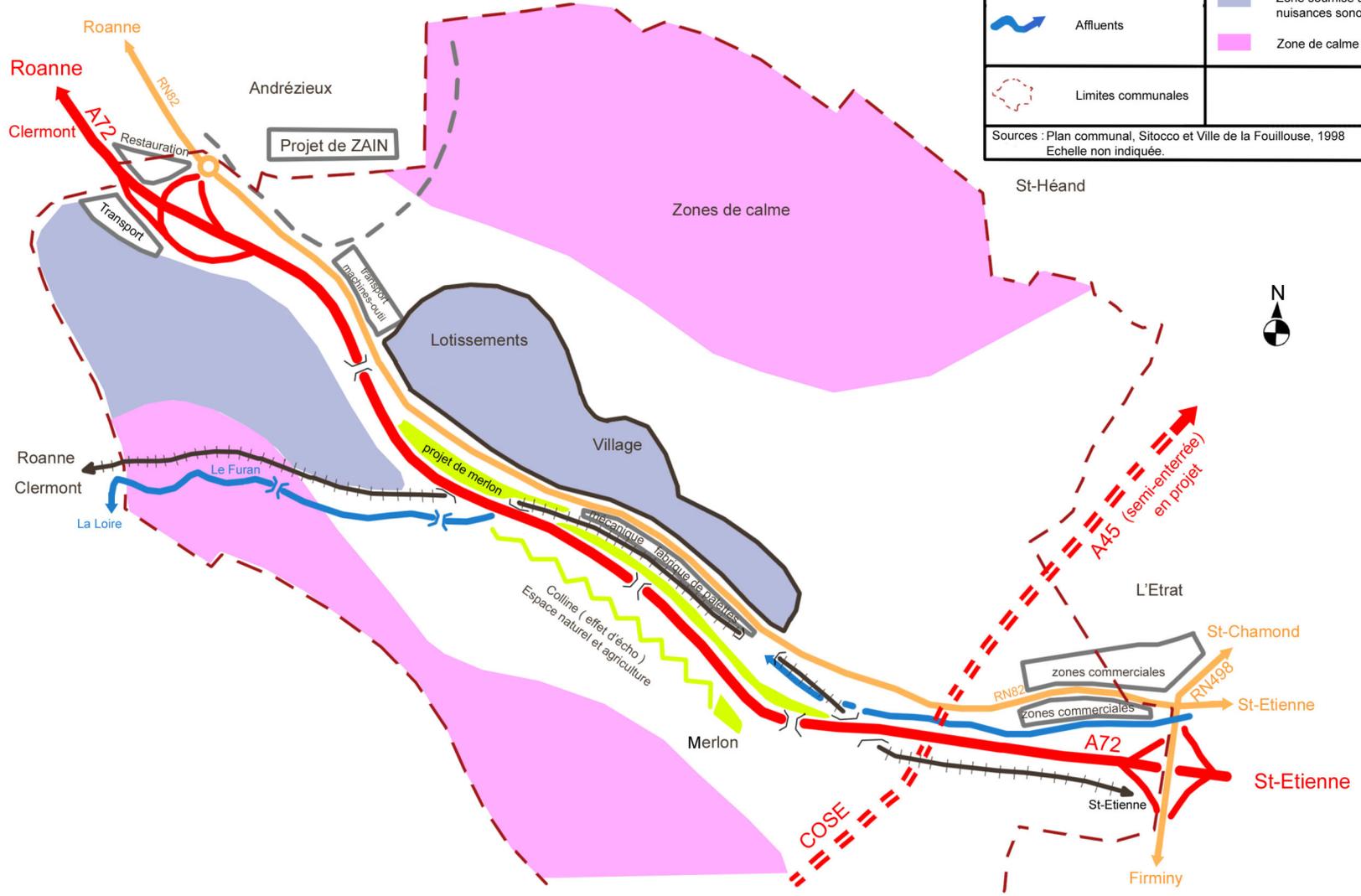
L'A72 a généré plus ou moins directement l'implantation d'un pôle restauration (Mc Donald, Atlantic Oak, etc.), un pôle commercial (La Porchère avec But, Lapeyre, etc.) et plus indirectement la présence de plusieurs transporteurs routiers en rive (Bayard et Vialon).

LA FOUILLOUSE

Carte réalisée durant l'entretien avec :
 G.Vivien / Adjoint au Maire (Urbanisme)
 Vice-Président de Communes du Pays de St-Galmier (Aménagement)

Réseaux voiries		Zones identifiées par l'entretien	
	Voie rapide		Zone d'activités
	Voie secondaire		Zone urbanisée
	Voie ferrée		Espace naturel, agricole
Cours d'eau			Zone soumise à des nuisances sonores
	Affluents		Zone de calme
	Limites communales		

Sources : Plan communal, Sitocco et Ville de la Fouillouse, 1998
 Echelle non indiquée.



5 - Rugosité, latéralité, sinuosité – Eléments de synthèse pour le projet

Rugosité, latéralité, sinuosité

Rugosité - La route, un espace et un temps de conduite technique (dimension environnementale)

Une route nécessitant toute l'attention du conducteur

L'état de la route et les conditions de circulation sont une préoccupation majeure des automobilistes qui appréhendent autant qu'ils décrivent le mauvais état de la chaussée et surtout de sa rive : des descentes et des virages dangereux, des difficultés pour doubler, des risques lors d'intempéries (la neige, le gel, la pluie et même le Gier lorsqu'il déborde), des zones de travaux, etc. La route est rugueuse, elle frotte et les véhicules s'y froissent souvent...

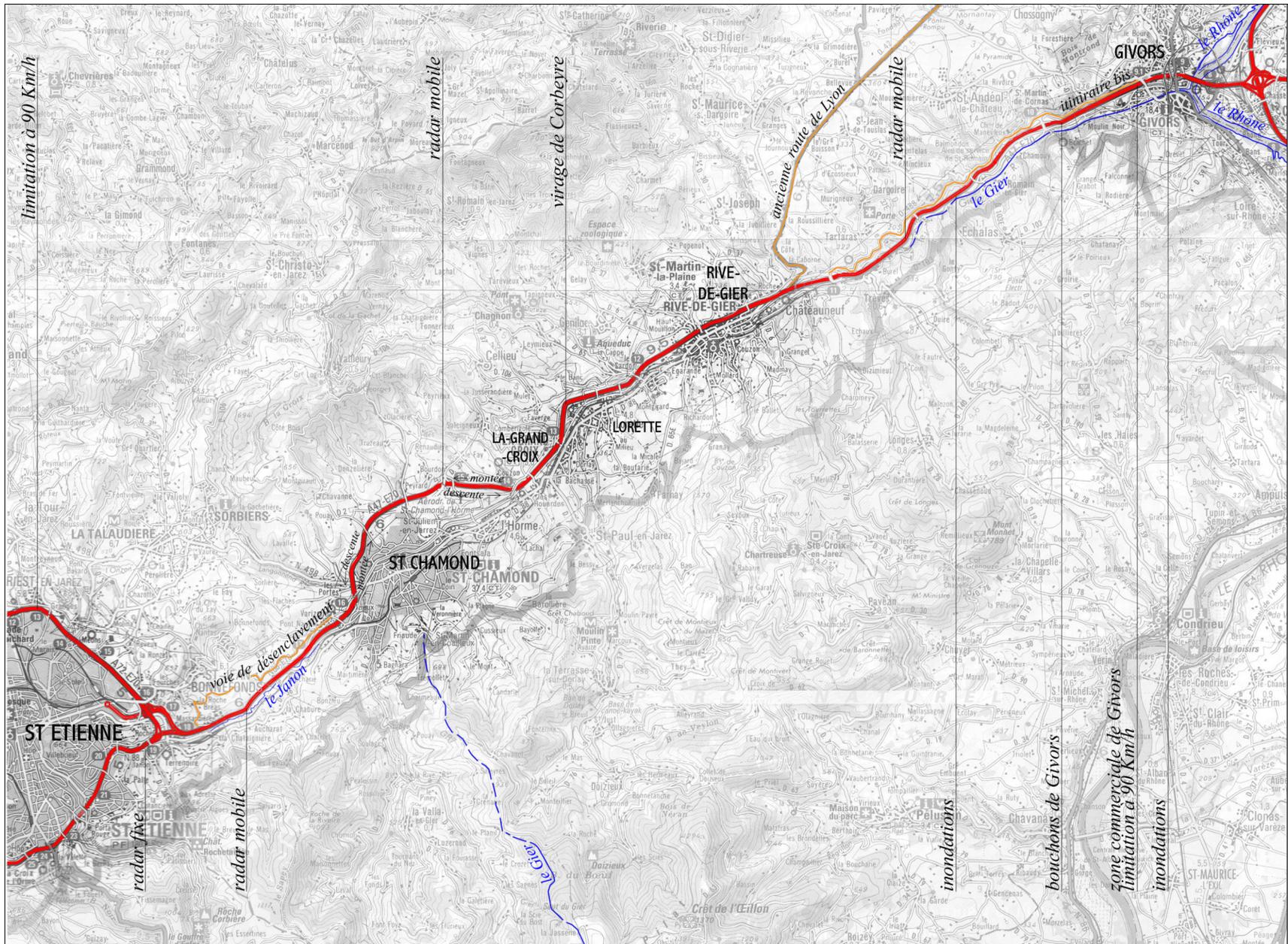
Une route où la vitesse est restreinte et le temps du trajet incertain

L'A47/RN88 apparaît comme un lieu où la vitesse, autrefois envisageable, ne l'est plus en raison de la réduction des vitesses maximales autorisées (de 130 à 110 ou 90) et de la mise en œuvre de dispositifs de contrôle automatiques ou mobiles (les radars). L'ensemble de ces « contraintes » est connu des habitués du ruban routier qui repèrent les portions « à risques ». La récurrence des bouchons, des accidents gênant la circulation, de la chaussée trop souvent en travaux, des sorties encombrées, des impossibilités de doubler, constitue une autre série de blocages à la vitesse. Le temps de parcours n'est pas fiable ce qui pose problème dans le cadre de l'économie. Saint-Étienne est, selon l'état du trafic, à « 45 min ou 4 heures de Lyon »...

Une route perméable à tout ce qui l'entoure

Appréhendée et utilisée comme une autoroute, la route reliant Saint-Étienne à Givors n'en a pas cependant toutes les caractéristiques. Ses rives ne sont pas fermées par des clôtures : hommes et bêtes peuvent y accéder... à leurs risques et périls. En secteur urbain, les gens empruntent les rives pour se déplacer dans les quartiers (p. ex. l'allée Léo Lagrange à la Rivière). La voirie n'a pas le gabarit d'une autoroute mais son trafic. La multiplicité des entrées-sorties rend la route perméable au territoire. Des stratégies de pilotage utilisent ainsi les rares possibilités de contournement des bouchons par les réseaux secondaires (p. ex. par la voie de désenclavement de St-Jean). On entre et on sort facilement de l'A47...

L'A47/RN88 est une route où l'on pilote plus que l'on ne conduit et où la connaissance du réseau semble primordiale à qui veut optimiser son temps de parcours et assurer sa sécurité.



Rugosité, **latéralité**, sinuosité

Latéralité - Marqueurs spatiaux liés au territoire (dimension médiale)

La chaussée et sa rive

L'importance du pilotage sur cette route engendre une connaissance technique très fine de la chaussée et de sa rive par les usagers. Les ouvrages d'art sont de réels marqueurs du parcours et les quatre viaducs et les deux tunnels sont systématiquement nommés. La nature de la chaussée apparaît aussi clairement dans les discours à travers les passages de deux à trois voies. Ces changements sont à chaque fois annoncés ou localisés au long du parcours. La rive, elle, est révélée par toutes les occupations relevant des limitations et contrôle de vitesse. On sait reconnaître plus facilement tel bout de goudron que tel arbre ou telle maison sur le bord de l'autoroute...

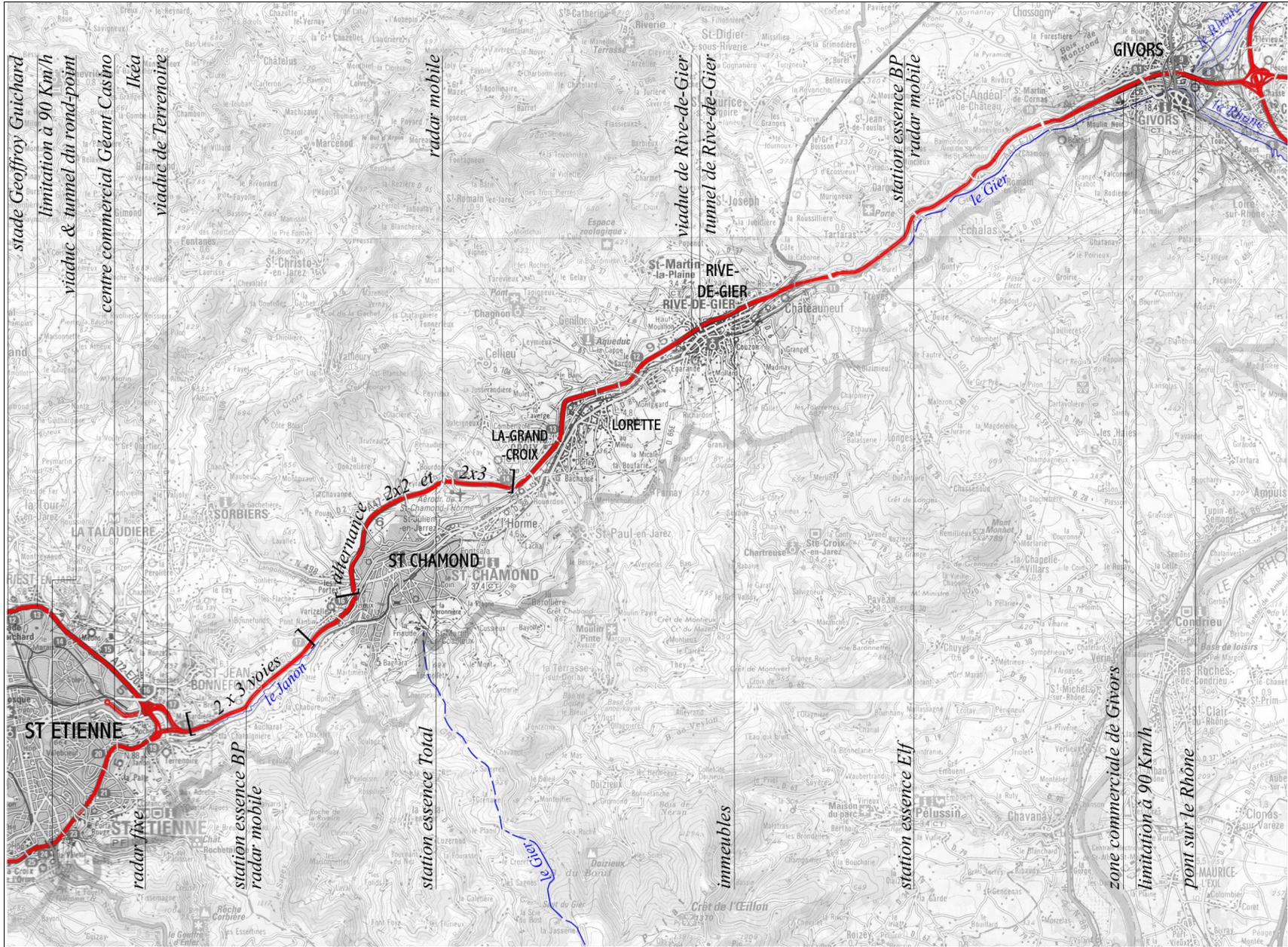
Le bord de route décrit

Le bord de route est jugé délaissé, laissant apparaître un réel manque d'entretien et des marques de vétusté. Il offre peu de possibilité pour les arrêts d'urgence, ce qui rend le voyage inquiétant. Mieux vaut rouler avec un pneu crevé que s'arrêter ! Le bord de route est jugé aussi comme étant inesthétique. Ainsi, les écrans anti-bruit apparaissent comme hétérogènes (tous traités de façon différente) et délabrés.

Les repères spatiaux

La géographie urbaine et les limites administratives ne fonctionnent pas comme des repères spatiaux. Ni les villes, ni les limites départementales n'apparaissent comme des marqueurs du territoire. On ne connaît certaines villes que par leur nom sur une sortie et la limite Loire/Rhône est placée de manière tout à fait arbitraire sur un panneau. Ce sont donc les stations services et les enseignes commerciales qui font repères pour les usagers. Les zones commerciales marquent les entrée-sortie du territoire (à Givors et Saint-Étienne) et sans a priori négatifs sur leur intérêt esthétiques. Très peu de bâtiments apparaissent comme des symboles si ce n'est le stade Geoffroy Guichard et l'immeuble de logements de Rive-de-Gier...

Au fil de cette route, l'état de la chaussée et de sa rive oblige à se concentrer sur le très proche (à droite, à gauche, devant, derrière !) et cela au détriment du paysage. Les rares repères qui marquent le trajet sont les enseignes commerciales et les ouvrages d'art.



Rugosité, latéralité, **sinuosité**

Sinuosité - Effets sensibles liés au visuel et au corporel (dimension paysagère)

Un tracé « reptilien »

Les tracés modernes d'autoroute s'éloignent des agglomérations. Tel n'est pas le cas de l'A47/RN88. Elle est intimement liée à l'urbain. Arrivée en dernier sur les lieux, bien après les villes, les usines, le chemin de fer ou le canal, tel le serpent, elle ondule en fond de vallée pour contourner les puissantes usines de Lorette (virage de Corbeyre) ou à flanc de coteau pour s'écarter des villes de Rive-de-Gier et Saint-Chamond. Tel le dragon, elle lacère parfois la ville constituée quand elle y est contrainte par le relief : Givors et les quartiers sud de Saint-Étienne sont alors sectionnés par des tranchées.

Une route sinueuse, impliquant le corps

La route de Givors à Saint-Étienne met le conducteur en contact avec le relief par le caractère sinueux de ses tracés. Elle s'adapte plus souvent au relief qu'elle ne le nie. Le corps est alors à nouveau engagé. On franchit un fleuve (le Rhône), on passe des seuils (Givors et La Fouillouse), on monte et on descend à flanc de coteau (à Rive-de-Gier), on franchit des cols (Terrenoire) et les virages vous déportent... La route est en adéquation avec sa géographie. On quitte tout bonnement la Vallée du Rhône pour entrer dans le Massif Central...

Un relief qui cadre les effets visuels

Bien que doté d'un relief de montagne, la route n'offre que peu de grandes ouvertures visuelles pour le conducteur. Les seuils (par exemple Givors) entraînent des effets d'ouverture et de fermeture selon le sens du parcours. Les vallées, étroites, n'autorisent que peu d'élargissement du champ visuel. On ne peut les obtenir que lorsque la route s'élève à flanc de coteau pour offrir des surplombs (Rive-de-Gier). Il faut attendre le contournement de Saint-Chamond (ou plutôt le « col du Pouay » !) pour voir s'ouvrir à nous le grand paysage du Pilat. Présent tout le long du parcours, les Monts du Lyonnais sont remarquablement discrets : nul ne les mentionne...

Bien que tracée dans des vallées fortement urbanisées, l'A47/RN88 est peut-être une autoroute de montagne qui ne dit pas son nom.

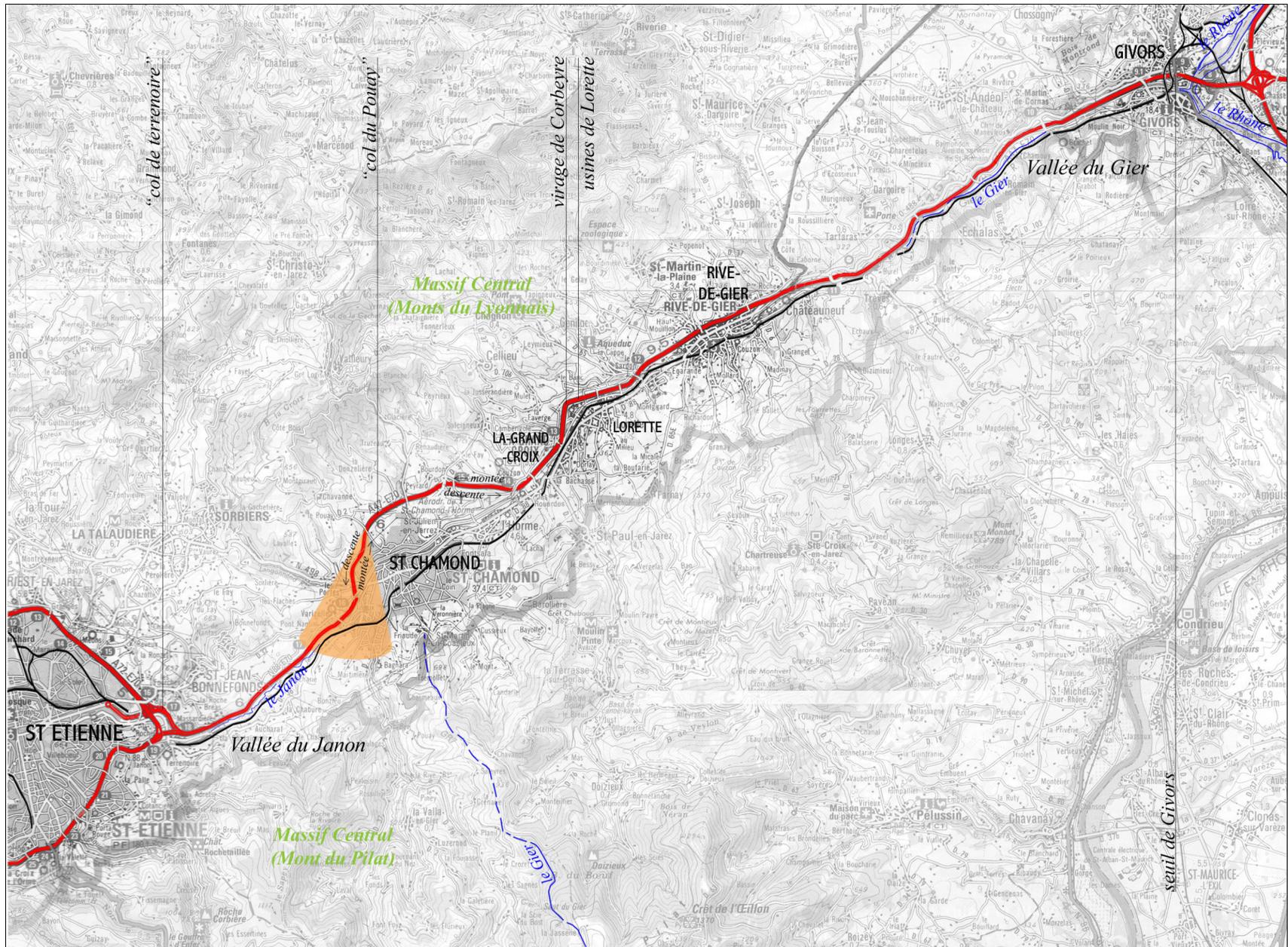


Table des matières

Tome 1 : Dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire Rugosité, latéralité, sinuosité

Sommaire	Page 2
Composition de l'équipe	Page 3
Avertissement	Page 4
Présentation du tome 1	Page 8
1 - Parcours embarqués - Perceptions d'automobilistes	Page 10
– Les parcourants	Page 11
– Parcours polyglotte Givors > St Étienne	Page 12
– Parcours polyglotte: St Étienne > Givors	Page 19
2 - Cartes mentales – Représentations de riverains	Page 27
– Les cartographes	Page 29
– Synthèse	Page 30
3 - Au fil de la route – Une journée avec une patrouille de la DDE	Page 35
– Une journée sur le terrain avec la DDE : le parcours	Page 36
– Une journée sur le terrain avec la DDE : la synthèse	Page 37
4 - L'autoroute carte en main – Enjeux communaux pour des élus ou décideurs	Page 47
– La RN88 dans l'histoire	Page 48
– Commune de Tartaras	Page 51
– Commune de Rive-de-Gier	Page 54
– Commune de Saint-Chamond	Page 58
– Commune de St-Jean-Bonnefonds	Page 64
– Commune de Saint-Étienne	Page 67
– Commune de La Fouillouse	Page 73
5 - Rugosité, latéralité, sinuosité – Eléments de synthèse pour le projet	Page 76

