

*Concevoir une charte
design d'écran
acoustique pour une
autoroute peut être
l'occasion de se mettre à
l'écoute d'un territoire,
de ses habitants et de
ses usagers.*

ÉCOUTER LE TERRITOIRE

par JEAN-MICHEL ROUX

L'A47

La région industrielle de Saint-Étienne est reliée à ses débouchés naturels de Lyon et du Midi par le Gier, une vallée encaissée des rebords orientaux du Massif central. L'A47, la plus vieille, la plus usitée et la plus dégradée des autoroutes de France¹ s'y fraie difficilement un passage. Arrivée après les routes, le chemin de fer et l'urbanisation, elle longe, contourne, enjambe et tranche parfois bourgs et usines qui s'étalent en fond de vallée. Ce territoire en pleine recomposition économique et sociale cherche à se construire une nouvelle image. Dans ce contexte, la Direction Départementale de l'Équipement (DDE), administration déconcentrée de l'État, alors en charge de la gestion et de l'exploitation de l'autoroute, a souhaité lancer en 2005 un appel d'offre pour la rédaction d'une charte de design de ses futurs écrans anti-bruit. Ce « marché public de prestations intellectuelles » exigeait à la fois une ambition de qualité esthétique

et une implication des citoyens. L'équipe lauréate a formulé l'hypothèse qu'il était possible de concevoir des écrans à partir d'une approche anthropologique du vécu et des représentations de l'autoroute par ses usagers et par les riverains du territoire qu'elle traverse².

Les outils et méthodes de l'écoute

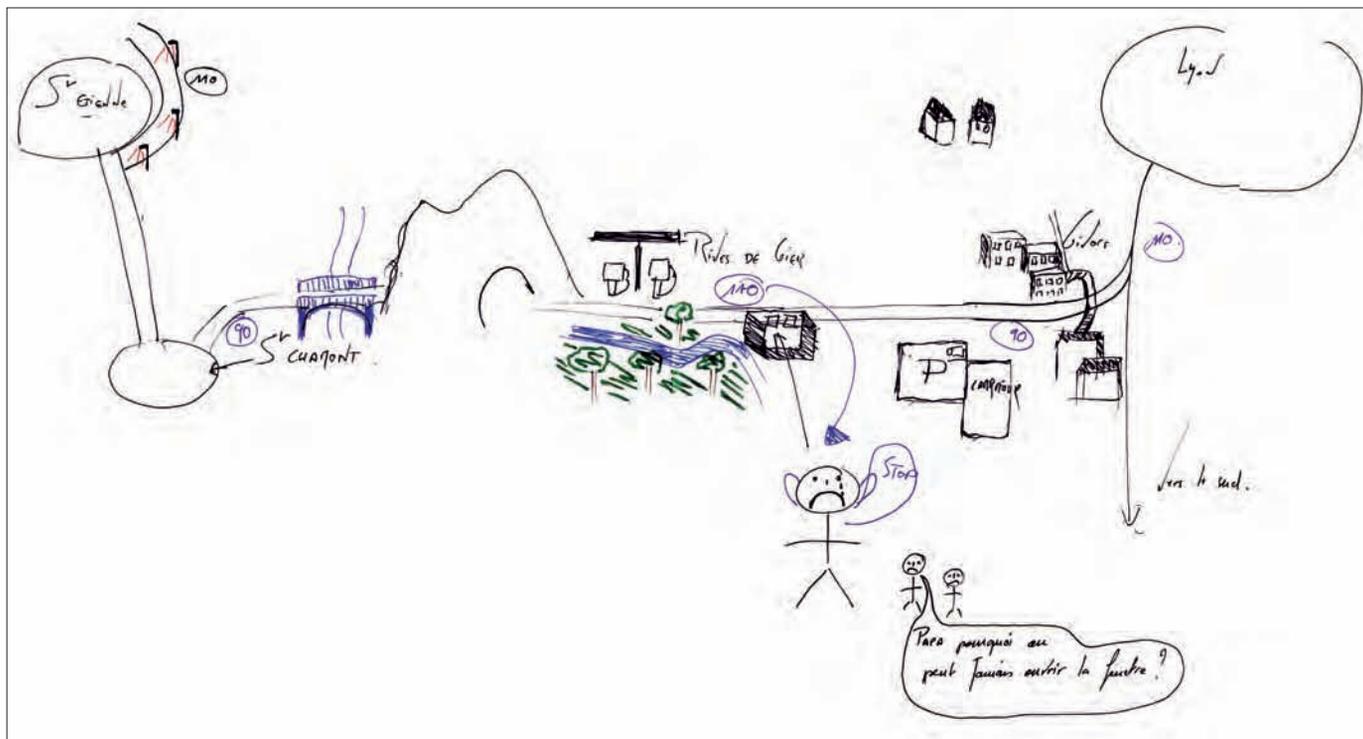
L'approche territoriale a consisté, par la mise en oeuvre de techniques d'analyse pluridisciplinaires de la perception et du récit des lieux, à identifier des représentations territoriales et des situations distinctes le long du tracé de l'autoroute³. Le but

était 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 étaient 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 sur une portion ou une autre du tracé.

Les « récits » de plusieurs types d'acteurs, dont les discours se réfèrent de façon dominante à des objets et échelles de référence contrastés, ont été collectés.

Acteurs concernés	Méthode de récit	Objet	Échelle
Automobilistes	6 « parcours embarqués » et 24 « cartes mentales »	Le territoire	La vallée
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	La chaussée et ses rives



Carte mentale.

Les « parcours embarqués »

La méthode du parcours embarqué a consisté à accompagner un automobiliste sur un trajet défini. Le conducteur était invité à commenter son expérience quotidienne et ses souvenirs de la route.

Cette perception sensible apparaissait 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 étaient enregistrés en même temps qu'étaient prises des photographies du lieu. 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 sont élaborés des « parcours polyglottes » dont la composition reposait sur le relevé d'expressions re-

marquables, sur la mise en relation du texte avec les photographies et le pointage sur une carte.

Les « cartes mentales »

Il s'agit d'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 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'était pas un dessin réaliste mais la vision personnelle et de fait synthétique de l'autoroute par ses usagers.

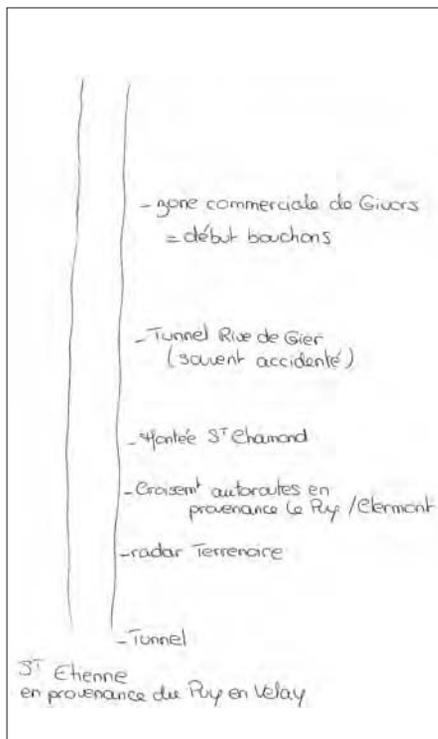
« Au fil de la route »

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 d'une voie rapide. Nous avons suivi ici un chef d'équipe de la subdivision autoroute. Parti pour faire un simple état des lieux de la route et suivre les chantiers en cours (élagage des arbres), il a été amené à intervenir à deux reprises pour secourir des véhicules en panne... L'enquêteur enregistrerait la discussion menée à bâton rompu sur le travail quotidien et prenait des photos des lieux en question.

L'autoroute « carte en mains »

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 pour leur qualité d'experts du territoire. L'objet de la discussion était de nous présenter la vie d'une commune riveraine de



En haut, carte mentale;
à droite, une équipe de la DDE au travail.



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'enquête de représenter graphiquement ce qu'il disait. Pour les associations, l'entretien se déroulait sur le terrain et prenait la forme d'une « visite guidée » des

rives de la route. Un appareil photo était confié aux « parcourants », à charge pour eux de photographier ce qui était significatif.

L'intérêt de l'écoute du territoire et de ses acteurs pour le projet

Le premier constat que nous pouvons tirer de cette étude est qu'une approche anthropologique du grand territoire est possible à partir de méthodes qualitatives. Une saturation ou redondance des informations est obtenue avec un nombre relativement limité d'enquêtés⁴. L'écoute du territoire a nourri, au même titre que



À gauche et dans la page suivante,
photos faites par les parcourants.

l'analyse paysagère (relief, hydrographie, corridors écologiques et étude de l'urbanisation) et les études techniques (structure, modélisation, matériaux, conception acoustique, lumière, éclairage et sécurité), l'élaboration du concept de design.

L'apport des usagers et riverains peut sembler de prime abord relativement modeste. Ces derniers se concentrent en effet prioritairement sur le proche, le concret et le technique au détriment du lointain, de l'imaginaire ou du sensible. Rares étaient les références au paysage, au patrimoine industriel, aux villes traversées, à l'alternance des séquences dans le tracé. La dimension technique de la route était par contre au coeur des représentations (état de la chaussée, variations des limites de vitesse, emplacement des radars, etc.). Ils nous ont exprimé l'idée que l'A47 est un espace et un temps de conduite technique. C'est une route nécessitant toute l'attention du conducteur, une route où la vitesse est restreinte et le temps de trajet incertain, une route enfin perméable à tout ce qui l'entoure au contraire d'une autoroute aux normes. L'A47 est une route rugueuse où l'on pilote plus que l'on ne conduit et où la connaissance du réseau, y compris secondaire, semble primordiale à qui veut optimiser son temps de parcours



et assurer sa sécurité.

Les usagers nous ont montré que l'état désastreux de la chaussée et de sa rive (par exemple absence de bande d'arrêt d'urgence) oblige à se concentrer sur le très proche (à droite, à gauche, devant, derrière !) et cela au détriment du paysage. Les rares repères latéraux qui marquent le trajet se réduisent de fait aux enseignes commerciales, au stade de football et aux ouvrages d'art (viaducs et tunnels). « Si on me montre une photo des arbres sur le côté, je ne saurais pas où c'est, par contre on

me fait voir un bout d'asphalte, je saurais dire où c'est » nous a dit ainsi un des automobilistes...

L'enquête sur les usages a permis de comprendre les possibles du territoire à une petite échelle qui va du dispositif de voirie à la compréhension des nécessaires liens entre quartiers en passant par l'aménagement de micro-lieux. La journée avec la subdivision a ainsi permis d'écarter les solutions techniques d'installation des murs directement sur les glissières. Les hommes de terrain surnomment ces dispositifs les « murs guillotines » car, ne permettant pas de se mettre rapidement à l'abri, ils n'offrent qu'un temps de vie limité à l'automobiliste naufragé sur le bord de la chaussée... L'enquête a aussi permis d'identifier le potentiel sous-exploité des stations services en tant qu'espace collectif si ce n'est public et comme lieu de l'interface avec le territoire. Une porte dans le mur et la station devient alors supérette de quartier ou arrêt de bus...

Le second constat est que la « maîtrise d'usage » du territoire qu'ont habitants et automobilistes permet de relativiser le regard des deux autres maîtrises⁵. Elle démonte ainsi les assertions les plus courantes des grands acteurs du territoire (élus et chambres consulaires). Non, l'A47



n'est pas une autoroute aussi saturée et accidentogène que l'on veut bien le dire. Son trafic est peu fluide aux heures de pointe là où la chaussée se rétrécit et où il n'existe pas de voie de délestage. Le moindre accident entraîne alors des bouchons considérables ce qui fait dire que « Saint-Étienne est situé entre 40 minutes et 4 heures de Lyon ». En dehors de ces « accidents de parcours », la circulation est acceptable et on conseille alors à l'enquêteur d'aller plutôt à Lyon ou Grenoble pour voir ce que signifient des bouchons quotidiens et systématiques...

Les usagers démontent aussi quelques mythes et réflexes aménageurs. Leur vision de l'esthétique peut ainsi surprendre l'expert. Les centres commerciaux ou zones industrielles qui lui apparaissent comme une « abjecte succession de boîtes de chaussure en bardage métallique » suscitent des regards pour le moins plus modérés : « toutes ces lumières la nuit, ça met de la vie sur la route ». Il en va de même du regard porté sur la nécessaire mise aux normes de la chaussée. Aucun automobiliste regrette l'amélioration des tracés ou équipements mais certains parlent quand même du plaisir qu'il peut y avoir à piloter sur la vieille autoroute au contraire des autoroutes modernes sur lesquelles ont se laisse conduire.

Du projet d'écran... au projet de territoire ?

L'enquête ne peut cependant se satisfaire des seuls usagers et habitants. Il demeure nécessaire de croiser les trois maîtrises qui toutes ont une légitimité et portent un regard différent sur le territoire en terme d'échelle, de représentation ou de vécu. L'écoute du territoire ne donne naturellement aucune recette. Mais elle constitue un outil pour poser des questions pertinentes, aborder des acteurs territoriaux, inciter ceux-ci à penser les projets territoriaux en cours par rapport à la pose d'un

écran acoustique.

Si une telle logique de participation des acteurs échoue, une solution technique sera toujours applicable sur le territoire propre de la voirie pour répondre aux objectifs acoustiques et visuels de l'écran. Mais si elle aboutit, 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 ».

Notes:

1 Inspirée des « autoroutes » mussoliniennes sa déclaration d'utilité publique date de 1940. Bien qu'elle ne soit plus aux normes d'une autoroute, elle absorbe quotidiennement jusqu'à 90 000 véhicules...

2 Le travail dont est issu cet article a été mené par l'auteur en collaboration avec Aurore Bonnet pour l'enquête de terrain et avec Nicolas Tixier et Pascal Amphoux pour l'analyse et la synthèse. Le rapport final de l'étude (Runninghami. Étude pour l'élaboration d'un concept design de protections anti-bruit pour les voies rapides du Sud-Loire, avril 2006, tome 1/3 : Rugosité, latéralité, sinuosité. Dossier d'analyse pluridisciplinaire du territoire) est consultable sur le site : http://www.design-public.net/article.php?id_article=44.

3 Les méthodes employées sont issues d'outils développés pour la recherche au sein du laboratoire CRESSON (<http://www.cresson.archi.fr/>) et ont été appliquées à l'opérationnel par BazarUrbain (<http://bazarurbain.com/>). C.f. Jean-Paul THIBAUD et Michèle GROSJEAN (dir.), L'espace urbain en méthodes, Marseille : Parenthèses, 2001.

4 En trois mois, 71 personnes ont été sollicitées dans le cadre des divers méthodes d'enquête si l'on ajoute aux usagers et riverains les 23 experts rencontrés lors de réunions thématiques sur les projets et études en cours sur le territoire et qui correspondaient à l'écoute des maîtrises d'oeuvre et d'ouvrage.

5 I.e. les maîtrises d'oeuvre et d'ouvrage. C.f. Jean-Michel ROUX, « A l'écoute des habitants », Environnement. Ambiente e Territorio in Valle d'Aosta, n°33, Aoste, 2006, pp. 20-24.

Composition de l'équipe

Pascal Amphoux
(architecture et paysage)
Filippo Broggin
(architecture et génie civil)
Pierre-Yves Nadeau
(acoustique et informatique)
Jean-Michel Roux, Nicolas Tixier
(économie sociale et politique territoriale)
Laurent Fachard
(ergonomie visuelle et éclairagisme)
Olivier Frérot
(directeur départemental)

Commanditaire

Direction Départementale de l'Équipement
(Saint-Étienne, Loire)