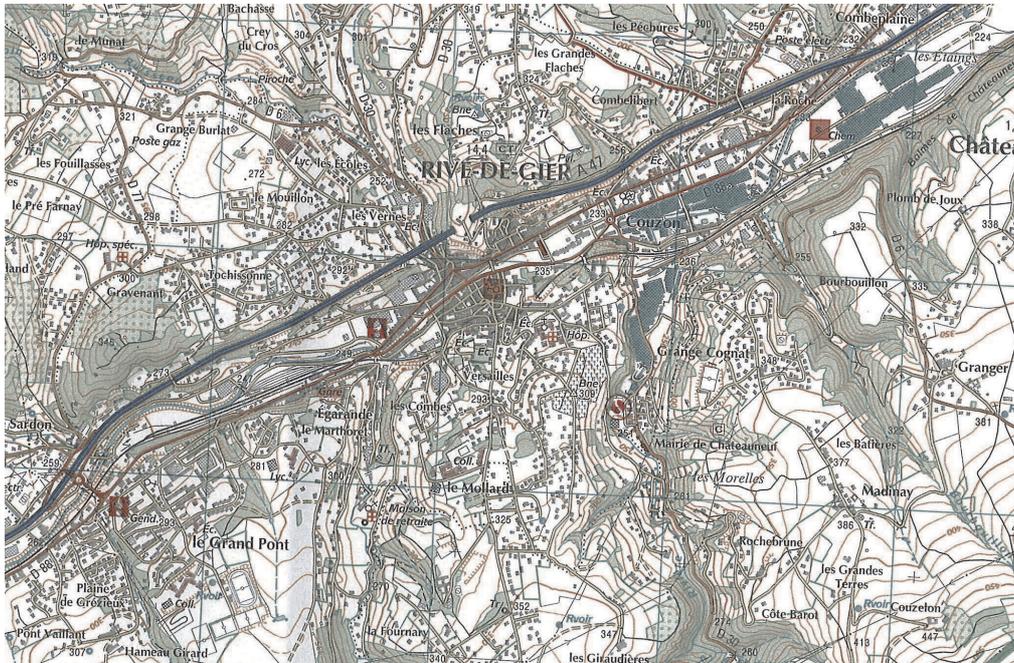


L'EXPERIENCE ESTHETIQUE DE L'AUTOROUTE A47 ENTRE RIVE-DE-GIER ET SAINT-ETIENNE



par

**Olivier BALAY
et Martine LEROUX**

avec

Jean-Luc BARDYN

Septembre 2006

*Etude subventionnée par la DDE 42
(Responsable Olivier Frérot)*

CENTRE DE RECHERCHE SUR L'ESPACE SONORE ET L'ENVIRONNEMENT URBAIN
CRESSON, UMR CNRS 1563
Ecole d'Architecture de Grenoble
60 Avenue de Constantine, F 38036, GRENOBLE Cedex 2

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
<u>CHAPITRE I : FAIRE APPEL A LA MEMOIRE</u>	10
I.1/ RAPPEL DE LA METHODE ET DES ATTENDUS	
I.2/ SYNTHESE SUR LES TROIS TERRAINS RETENUS (PERCEPTION DES EXPERTS).	10
I.2.1/ Séquence Rive de Gier	10
I.2.2/ Séquence Lorette	12
I.2.3/ Séquence La Varizelle / La Chabure / Terrenoire	13
<u>CHAPITRE II : FAIRE APPEL A LA PERCEPTION</u>	15
II.1/ LA PERCEPTION EMBARQUEE SUR L'AUTOROUTE	17
II.1.1/ Séquence Rive-de-Gier : l'autoroute à flan de coteau en balcon sur la ville	17
II.1.2/ Séquence Lorette : l'autoroute dans le fond de la vallée	23
II.1.3/ Séquence « La Varizelle – La Chabure – Terrenoire » : l'autoroute dans une pente champêtre.	27
II.2/ LES PERCEPTIONS DEPUIS L'HABITAT PAVILLONNAIRE	35
II.2.1/ Rive-de-Gier : vivre dans un pavillon en bordure de l'autoroute (absence d'écran acoustique)	35
II.2.2/ La Varizelle : vivre dans un pavillon derrière un écran acoustique autoroutier	39
II.2.3/ La varizelle : vivre dans un pavillon au dessus de l'autoroute	43
II.3/ LES PERCEPTIONS DEPUIS L'HABITAT URBAIN	51
II.3.1/ Rive-de-Gier : vivre en ville dans un logement situé sous le viaduc	51
II.3.2/ Terrenoire : vivre dans un logement en ville sous le viaduc	54
II.3.3/ Lorette : vivre en ville autour d'une place à proximité de l'autoroute	58
II.3.4/ Lorette : vivre en ville dans une « tour » de logements peu distante de l'autoroute	64
II.3.5/ Rive-de-Gier : vivre en ville en contrebas de l'A47.	67
II.3.6/ Rive-de-Gier : vivre en ville sur un coteau éloigné de l'autoroute.	71
II.3.7/ Terrenoire : vivre en ville protégé de l'autoroute par l'environnement construit	72

II.4/ SYNTHESE SUR LES TROIS TERRAINS RETENUS (PERCEPTION DES USAGERS)	75
<u>CHAPITRE III : FAIRE APPEL A L'INTERPRETATION</u>	80
III.1/ L'EXPERIENCE SENSIBLE DU SITE DEPUIS L'AUTOMOBILE	80
III.1.1/ Le déplacement (sur l'autoroute)	80
III.1.2/ Vues proches et lointaines	85
III.1.3/ Traversée d'un territoire	88
III.2/ L'EXPERIENCE SENSIBLE DU SITE DEPUIS L'HABITAT	90
III.2.1/ Le corpus des entretiens auprès des habitants	90
III.2.2/ La perception des facteurs d'ambiance	92
III.2.3/ « Vivre avec l'autoroute »	99
III.3/ CONCLUSIONS DES ENTRETIENS	104
CONCLUSION	106
<u>Annexe 1</u> : Compte rendu, classé par terrain, de la réunion réputationnelle	110
<u>Annexe 2</u> : Synthèse des propos tenus lors des séances d'écoute et de regard réactivés	119
<u>Annexe 3</u> : Liste des vidéos et fragments sonores	131
<u>Annexe 4</u> : Liste des interviewés	132
<u>Annexe 5</u>. Mesures acoustiques Leq 3 minutes réalisées à différentes heures	133
<u>Annexe 6</u> : repérage cartographique des prises de vue, des prises de sons et des entretiens.	134

L'EXPERIENCE ESTHETIQUE DE L'AUTOROUTE A47 ENTRE GIVORS ET SAINT-ETIENNE

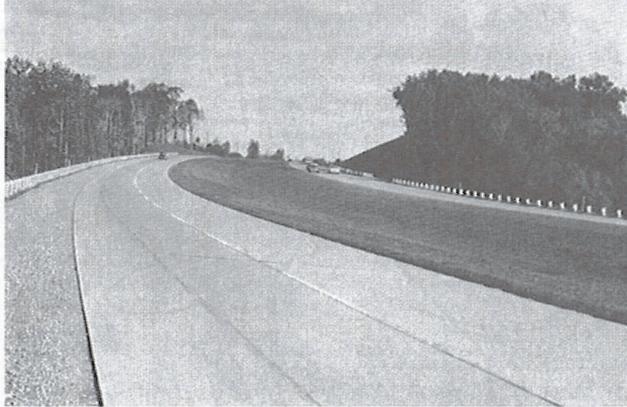
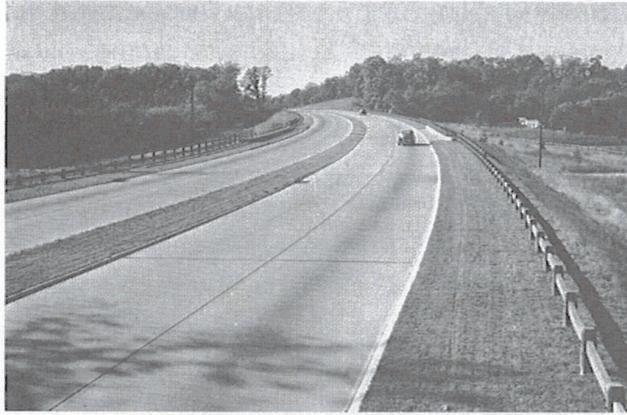


INTRODUCTION

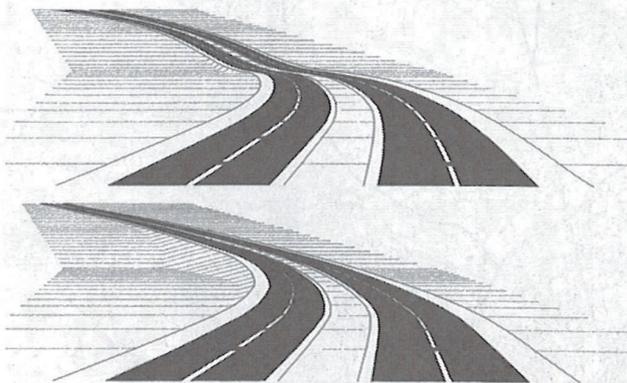
Préambule

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

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



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



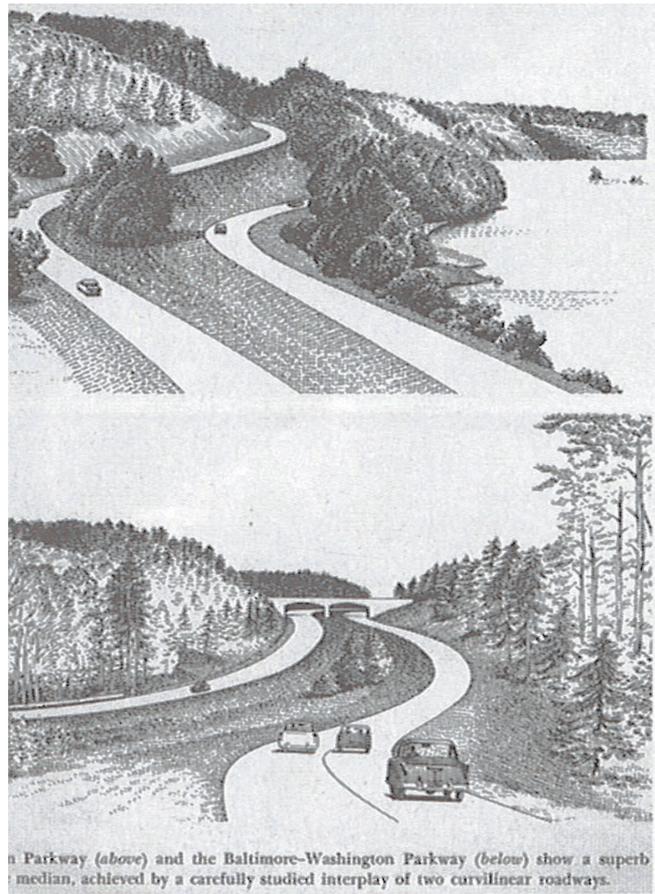
(Above) Short sag on long horizontal curve; (below) long sag on long horizontal curve.



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



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



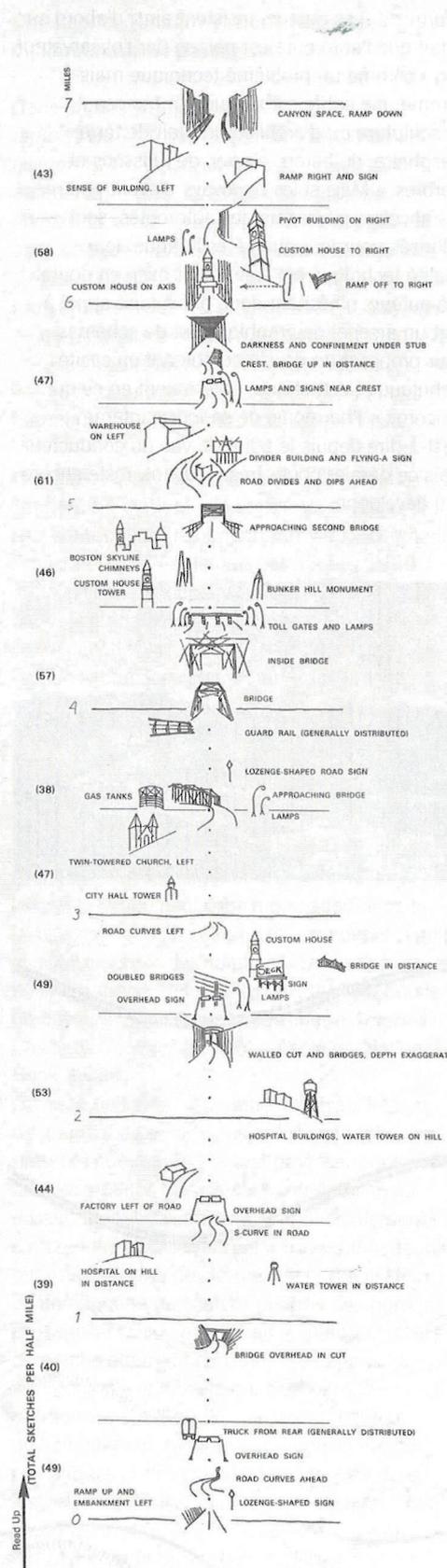
Plus tard, Kevin Lynch et Donald Appleyard proposent, dans *The view from the road* (1964), une approche plus expérimentale, où l'autoroute est « présentée comme une nouvelle expérience spatiale » ayant un fort potentiel pour « clarifier et renforcer l'image que le conducteur se fait de son environnement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

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

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

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

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



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

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

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

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

Questions

Quel est le potentiel esthétique de l'A 47 que les habitants et les usagers de l'autoroute perçoivent *in situ* ? Par quels processus à partir des formes construites saisies à un moment donné (conditions météorologiques, temporalité, accessibilité

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

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

depuis tel chemin...), la dimension esthétique émerge-t-elle chez eux ? Quelles en sont les orientations ? Nous supposons que pour les habitants qui ont assisté à l'élaboration de la coupure de « leur » paysage, des résistances tiennent à distance cette possible expérience esthétique. Comment lever leurs représentations ? C'est un des enjeux de l'étude.

Nous chercherons à savoir ensuite comment ce potentiel esthétique qu'il s'agira de formaliser peut rencontrer et stimuler les préoccupations esthétiques de l'expert, qu'il soit un concepteur ou un designer.

Hypothèse : l'étude des contextualités sensibles

Premièrement, nous pensons que l'imaginaire du concepteur d'un site autoroutier (ou celui de son designer) peut rencontrer l'expérience esthétique de celui qui « voyage » ou qui habite ce site sur le territoire engendré par « les flux divers » qui le traversent. Plus exactement, nous croyons que le domaine du confort⁵ et celui d'ambiance⁶ qui convoquent l'action de l'expert et celle de l'usager semblent des objets fort pertinents pour définir autrement la culture de l'aménageur.

Deuxièmement, nous disons qu'un même « lieu » peut correspondre à différents « paysages ». Ce qui peut être un espace insignifiant perçu depuis une autoroute recèle des marques, des repères pour celui qui l'habite, qui l'observe, qui l'écoute depuis une situation proche ou lointaine. Le concepteur ne peut donc plus seulement imaginer des aménagements à partir du seul point de vue du conducteur, mais aussi à partir de l'expérience des habitants situés à proximité ou à distance du lieu d'intervention. Dans ce cadre, nous pensons que l'étude des contextualités sensibles est primordiale dès lors qu'on souhaite pour ces « paysages » un surcroît de bien être et de sens pour tous ceux qui les vivent différemment selon la situation dans laquelle ils se trouvent. Ceux-ci sont-ils sensibles à des signes hérités du paysage préexistant (par exemple l'industrialisation du XIXème siècle), à la topographie, aux cheminements et aux traversées ? Quelles sont les conditions visuelles ou sonores qui les marquent ou qui les ont sensibilisés à un moment donné ? Nous faisons l'hypothèse que ce recensement révélateur des champs de perception proches, lointains et embarqués sur la route permettra d'engager une nouvelle réflexion sur le développement esthétique de l'autoroute dans son site.

Objectifs

D'où ces deux objectifs que nous nous donnons :

- 1/ sélectionner trois ou quatre terrains reconnus pour leur capacité à offrir réellement ou potentiellement des « paysages » différents depuis des situations plurielles,
- 2/ élaborer des éléments de connaissance sur l'expérience sensible de ces situations, depuis l'autoroute A 47 quand on est dans la voiture et passager, et depuis le site « habité » en distinguant dans ce second cas les situations proches, les situations lointaines, ainsi que des positions paysagères différentes, par exemple « au-dessus » ou « en dessous » de l'autoroute, dans un site industriel ou dans la nature, etc.

Ces deux phases permettront de saisir comment le designer peut « regarder à nouveau » le site, en faisant l'hypothèse que son travail artistique, architectural ou

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

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

paysager pourra exercer une influence déterminante s'il s'approche des expériences sensibles déjà offertes aux usagers de l'infrastructure et du site.

Objet de l'enquête : la perception sonore et visuelle en période diurne.

Méthode

- Faire appel à la mémoire :

Une communauté d'experts du site (des personnes ressources connaissant bien le site et/ou l'habitant) a été identifiée par la DDE de la Loire (cf. Actes de la rencontre du 10 décembre 2003 « *Démarche Art, paysage et stratégie de territoire dans les vallées du Gier et de l'Ondaine* »). Chacun des membres de l'équipe rassemblée a expérimenté individuellement un certain nombre de positions qu'il avait jugé intéressantes (réputation des situations). Il les a décrites lors d'une réunion de synthèse.

Attendu : la sélection de trois séquences représentatives des sites et du tracé de l'A47 entre Givors et Saint-Étienne et leur description.

- Faire appel à la perception :

Mise en route d'une enquête sur la perception sensible du paysage et de l'architecture locale : qu'est ce que voient et entendent les gens dans les situations repérées dans la première phase, quand ils sont embarqués ou situés en différents endroits sur site ?
Objectif : la description des configurations spatiales et des phénomènes repérés par les usagers ordinaires dans chacune de ces configurations et le classement des informations recueillies pour la réalisation d'un SIG à multiples usages.

- Faire appel à l'interprétation : en repérant les éléments les plus significatifs de l'expérience sensible vécue à proximité, à distance ou embarquée sur l'autoroute ; en désignant quelques concepts ou notions opératoires capables de fonder une intervention artistique, architecturale et sociale dans le paysage local.

D'où le plan du document en trois chapitres

Le chapitre 1 fait état d'une représentation experte (sur trois séquences paysagères représentatives de l'expérience sensible de l'A47) des ambiances sonores et visuelles à proximité de l'autoroute, à distance de l'autoroute et en situation embarquée sur l'autoroute.

Le chapitre 2 présente, sous forme de fiches descriptives, les paroles relatives au vécu des ambiances de la vallée et du trajet autoroutier.

Le chapitre 3 analyse les expériences vécues et la conclusion propose quelques pistes de conception imaginées à partir de ces expériences d'usage.

CHAPITRE I : FAIRE APPEL A LA MEMOIRE

I.1/ RAPPEL DE LA METHODE ET DES ATTENDUS

Une communauté d'experts du site (des personnes ressources connaissant bien le site et/ou l'habitant) a été identifiée par la DDE de la Loire (cf. Actes de la rencontre du 10 décembre 2003 « *Démarche Art, paysage et stratégie de territoire dans les vallées du Gier et de l'Ondaine* »). Cette communauté a expérimenté individuellement un certain nombre de positions qu'elle avait jugé intéressantes (réputation des situations) et les a décrites lors d'une réunion de synthèse.

Attendu : la sélection de trois séquences représentatives des sites et du tracé de l'A47 entre Givors et Saint-Étienne et leur description.

Question posée aux participants : après avoir précisé les objectifs de notre réunion, nous avons invité chacun des membres à raconter son parcours sur l'autoroute et à sélectionner des séquences en motivant son choix.

Les personnes ressources réunies : Jean-Dominique Secondi (Art Public Contemporain), Philippe Peyre (Musée de la mine), Lee et André Bosc (étudiants master Design ERBASE), Dominique Caprio (Architecte, enseignant), Anne Coste (Ecole d'Architecture de St-Etienne), Martine Leroux et Olivier Balaÿ (CRESSON), Caroline Prospéro (DDE 42), Caroline Aubert (DDE 42), Tristan Guilloux (DDE 42), Olivier Frérot (DDE 42), Gueric Péré (paysagiste ILEX).

I.2/ SYNTHESE SUR LES TROIS TERRAINS RETENUS (PERCEPTION DES EXPERTS).

Un DVD résumant l'enquête experte sur les trois terrains retenus (prises de sons, vidéo) est joint au présent document. La liste des vidéos et fragments sonores, les résultats des mesures acoustiques et le repérage cartographique des prises de vue et des prises de sons sont rassemblés en annexe.

I.2.1/ Séquence Rive de Gier

Aujourd'hui : l'autoroute en balcon sur la vallée imprègne et domine les ambiances locales. C'est une séquence illustrative des traces de la volonté « progressiste » de la société, que ce soit celle des industriels du XIX^{ème} siècle ou celle des techniciens de la voirie du XX^e siècle. Représentative de l'autoroute A 47 (sa topographie) et bien connue de tout le monde, cette séquence a été choisie parce qu'elle illustre, pour ceux qui voisinent l'A47, l'obligation de vivre avec l'autoroute, voir un mode de vie écrasé par la présence de l'autoroute. Dit autrement : ici, les habitants doivent faire avec.

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute.

L'espace : L'autoroute en balcon. On sent la topographie. On voit l'habitat proche, à côté et en dessous. On a le sentiment d'un franchissement de col, que l'autoroute prend de la hauteur.

Vidéo 6. Ce document illustre la perception embarquée dans un véhicule : l'ascension en balcon sur la ville (le filtrage végétal, l'ouverture, le tunnel). Il existe une fracture climatique. C'est un moment oxygénant. Enfin, cette séquence montre des toitures, beaucoup de toitures, c'est-à-dire des surfaces potentiellement porteuses d'un nouveau message esthétique (des couleurs dans le gris ambiant par exemple)

Le sensible : l'autoroute est dominatrice : elle domine tout en restant proche du fond de vallée industrielle, de l'habitat et de la ville en dessous.

Vidéo 7 Ce film réalisé dans le sens de la descente vers Givors montre comment l'autoroute domine les jardins et les toits. A gauche en descendant, les habitats sont de qualité et les jardins sont entretenus.

Le social : L'automobiliste est pris en défaut d'être là. Il se demande comment les situations dans lesquelles il se trouve ont été rendues possible tellement elles lui paraissent incongrues, voir inconvenantes. Il est surpris de passer si près des jardins particuliers comme au-dessus de la ville. Cette proximité et cette mise en balcon questionnent, paraissent paradoxales. Les espaces interstitiels semblent abandonnés. Pourrait-on créer un premier plan visuel moins aléatoire et capable de générer un sentiment de distance plus respectable ?

Vidéo 8 La séquence révèle comment l'autoroute est extrêmement proche du voisinage habité (immeubles de logements sociaux) et semble subir l'autoroute. Cette séquence montre le patchwork des limites, des clôtures, de l'herbe prise dans le minéral...

Le vécu quand on est à côté de l'autoroute.

L'espace : une arche qui fait toiture au-dessus de la ville. Autant l'arc que dessine le viaduc est très repérable depuis le lointain, autant il n'y a pas (ou peu) de perception intermédiaire. A proximité, c'est par surprise, d'un coup, que la construction de l'arche s'impose à la vue. Sous cette arche, la lumière (ombrée) est surprenante et l'acoustique grandiose (réverbération, écho). C'est un lieu sensible assez magique, unique en tout cas, qui peut attirer celui qui aime l'espace public à l'abandon ou le fragment de ville écrasé par l'architecture d'un ouvrage d'art.

Vidéo 1 Elle montre comment le viaduc construit, dans la perception, une toiture avant le ciel. Dessous, on voit la rue, le végétal. Dans les rues, la société est fugitive.

Fragment sonore 08 Il montre que des formes de vie sont possibles sous le viaduc : il y a moins de bruit pour celui qui vit en dessous de l'autoroute que pour celui qui vit en bordure (cf. fragment sonore 09 et 10).

Le sensible : l'autoroute coulisse dans les ambiances locales. De loin, on a le sentiment que les voitures glissent sur le viaduc (visuellement). Auditivement, l'autoroute est distancée mais toujours présente, jamais silencieuse.

Vidéo 5 Cette première séquence visuelle montre les véhicules qui glissent en suspension dans l'air.

Vidéo 4 Cette seconde séquence montre les véhicules qui coulisent derrière les constructions et le végétal.

Fragment sonore 11 Cet enregistrement sonore fait état de la rumeur lointaine mais toujours présente parmi les bruits familiers (sons naturels, ferroviaires et campanaires).

Le social : l'autoroute serait un voisin subi ou gommé. Comment peut-on habiter en effet sous le viaduc ou tout près de l'autoroute (on se pose la même question pour les populations voisines d'un aéroport) ? Comment peut-on passer sous le viaduc, d'un côté à l'autre de la vallée ?

Vidéo 3 Ce film illustre comment et où les riverains habitant à proximité de l'autoroute se rencontrent.

Fragment sonore 10 Ce fragment sonore illustre le ronflement autoroutier perpétuel

Vidéo 2 De drôles de petits passages sous ou sur l'autoroute relie la ville vers les hameaux voisins. Ce film montre comment l'autoroute s'impose dans la progression pédestre des habitants : coupure de la pente naturelle, générant un effet de mur et créant les passages en tunnel ou en passerelle, mais aussi coupure sensible (visuelle et acoustique).

Fragment sonore 09 L'enregistrement sonore chemin de Tochissonne à proximité du poulailler illustre la présence (paradoxe) des jardins domestiques situés devant l'autoroute et la lutte sonore du poulailler pour se faire entendre.

I.2.2/ Séquence Lorette

Aujourd'hui : l'autoroute implantée dans le creux de la vallée passe à côté des ambiances locales sans les écraser. C'est une séquence « culturaliste » mais fragile qui reflète un mode de vie possible au niveau du sol à côté de l'autoroute.

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute

L'espace : l'autoroute traverse un fouillis urbain. Dans le fond de vallée, des bâtiments d'activités différentes défilent. La lumière du soir accentue la présence des couleurs sur les façades. Un coloriste y trouverait sans doute une palette pour accentuer l'esthétique du patchwork ambiant.

Vidéo 12 Cette séquence filmée entre La Grand-Croix et Le Grand Pont illustre l'accentuation des couleurs le soir (à comparer avec **Vidéo 13** tournée en milieu de journée.)

Le sensible : Le défilement. La sensation de fouillis (habitats et industries) domine, et ceci d'autant plus avec la vitesse de défilement. Les zones de branchements avec le monde local sont nombreuses. Cf. **Vidéo 12**

Le social : L'automobiliste est spectateur du fond de vallée. En premier plan défilent des bâtiments d'activités tertiaires, en second plan les immeubles d'habitations. Cf. **Vidéo 13**

Le vécu quand on est à côté de l'autoroute

L'espace : îlotages successifs dans le creux de la vallée. Le site Adèle Bourdon (place Neyrand) est comme une île au fond de la vallée. C'est un hameau constitué de petits plateaux cernés entre voies ferrées et autoroute, légèrement au dessus du fond de vallée mais en partie en dessous de l'autoroute (ce qui fait que l'autoroute est visible mais moins bruyante qu'on pourrait le croire).

Le sensible : L'autoroute passe à côté des ambiances locales.

Au niveau du sol : visuellement, l'observateur semble à l'écart, à distance réelle (ou imaginaire) de l'autoroute. Au niveau auditif, le filtrage des fréquences aiguës et l'absorption phonique du sol très mouvementé contribuent aussi à construire une sensation distancée de l'autoroute. De plus, les frottements des pieds sur le sol ainsi que les sons naturels et campanaires sont très audibles dans le fond sonore routier. On ne se sent pas devant un mur sonore.

Illustrations de ce potentiel : **Vidéo 9** pour le sentiment de mise à distance, **Fragment sonore 05** pour l'audibilité des sons locaux.

Si on s'intéresse aux situations d'habitats en hauteur, le sentiment est très différent : le défilement des véhicules de transport attire le regard, celui du visiteur comme celui de l'occupant. En revanche le bruit est continu : l'autoroute ronfle sans arrêt.

Illustrations de ces états de fait (peu modifiables à priori) : **Vidéo 11** et **Fragment sonore 07**

Le social : l'autoroute serait un voisin incertain, parfois distancé mais l'acceptation de ce voisinage est fragile. Des coins de vie possibles (ou réels) sont envisageables (surtout pour les enfants). Les espaces publics du site Adèle Bourdon pourraient redevenir ceux d'un village si l'architecture des logements proposait une articulation avec le sol actuel (R+2 maxi).

Illustrations de ce potentiel de vie locale : **Vidéo 10** et **Fragment sonore 06**

I.2.3/ Séquence La Varizelle / La Chabure / Terrenoire

Aujourd'hui : L'autoroute prend une pente champêtre. C'est une séquence « naturaliste » qui semble permettre des modes de vie à proximité. Les ambiances locales sont audibles malgré la rumeur du bruit de transport.

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute.

L'espace : L'autoroute est champêtre : il donne à voir des villages et des lotissements (groupements de maisons repérables), il ouvre des perspectives sur des monticules lointains, des jardins ouvriers, de grandes bâtisses visibles. On n'est plus dans de la continuité urbaine. On a quitté la vallée industrielle. Tout le long de la pente, la nature est présente et parfois cultivée. Mais le lieu est un peu ambivalent (proximité des arrières plans de bâtiments industriels et de cuves) ; il ne reflète pas l'identité de la vallée.

Vidéo 19

Le sensible : l'ouverture. Cette séquence autoroutière bénéficie d'une lumière naturelle beaucoup plus généreuse que dans les séquences précédentes. L'angle de vue sur le paysage est agrandi et frontal. Ici le regard bénéficie d'une profondeur de champ, d'une ouverture sur la nature, sur des vues lointaines.

Vidéo 19

Le social : Pour l'automobiliste, c'est une séquence d'ajustement de la vitesse et de la trajectoire. Ce qui lui est donné à voir reflète une autoroute classique qui traverse la campagne (à défaut des premiers plans). En début et fin de parcours, la ville est pourtant juste derrière (La Varizelle) ou juste en dessous (Terrenoire) : ce regard sur l'urbanité est étonnant parce que rare depuis une autoroute.

Le vécu quand on est à côté de l'autoroute.

L'espace : Ce secteur présente plusieurs configurations proxémiques.

De loin, il est formé de *plateaux bosselés adossés aux collines* sur lesquelles prennent place des maisons.

Vidéo 16 : Le cadre campagnard domine sur le secteur routier qui est presque invisible.

A proximité existent *des places de villages* derrière les écrans acoustiques et sous le double viaduc. Ces places sont appropriées par les populations locales.

Vidéo 14 Cette vidéo tournée sur la place centrale de Terrenoire, sous le double viaduc autoroutier, illustre l'appropriation de la place par la population locale.

Vidéo 17 Ce petit film tourné à La Varizelle illustre la situation d'un lotissement en bordure d'autoroute qui a été protégé par un écran acoustique.

Le sensible : Effet de gommage : l'autoroute semble effacée derrière les ambiances locales.

Fragment sonore 03. Cet enregistrement sonore permet de saisir l'ambiance champêtre locale (sons animaliers, promenade dominicale) dans le hameau de La Chabure. On entend l'autoroute (avec pleins de petites variations sonores du fait de la pente) mais on ne la voit pas, où on la cherche. L'oreille est attirée par les sons naturels. L'autoroute est acceptée, ou en tout cas acceptable.

Fragment sonore 01 Ce fragment sonore enregistré sous le double viaduc permet de saisir les conditions sonores pour la discussion et le rôle dynamique des émergences acoustiques : il n'y a jamais de pause assez longue pour apprécier un calme relatif.

Fragment sonore 04 La séquence sonore illustre les conditions de vie dans un lotissement construit derrière un écran acoustique, à vingt mètres environ. Ici la pause sonore n'existe pas, sauf vers quatre heures le matin en hiver, jamais l'été.

Le social : population frontalière : l'autoroute est une limite, une frontière dont on s'accommode quand on circule ou quand on cherche à la traverser.

Vidéo 18 La séquence visuelle reflète ce propos. « *On peut atteindre la Varizelle par un échangeur ; quand on sort de l'autoroute, ça grimpe un peu et puis ça redescend, ça dépend d'où on vient, on traverse l'autoroute si on vient de Saint-Etienne ; on sort, on a un rond-point de type rond-point commercial et on passe par-dessus l'autoroute, on redescend et on plonge, on a une école sur la gauche, et sur la droite on a une place de village avec deux ou trois marronniers.* »

C'est un secteur, comme le long de la D36, où l'on fait du vélo, où on marche à pied, où l'on cultive son jardin.

Vidéo 15 A La Chabure, sur la pente versant vers l'autoroute, les jardiniers s'activent.

Comme on peut s'en rendre compte en lisant (en annexe 1) les propos tenus *in extenso* par les participants, les résultats de cette réunion « réputationnelle » sont fructueux, tant du point de vue des éléments de connaissance récoltés que du point de vue des pistes données pour la réalisation des prises de sons et des vidéos sur les terrains sélectionnés (les fragments sonores et les supports filmés indiqués en référence dans la synthèse précédente ont été effectués à partir de ces conclusions, pour les illustrer mais aussi pour apporter des éléments complémentaires sur les perceptions proches et lointaines que nos interlocuteurs connaissaient moins.)

Partant de ces synthèses et de la réalisation des supports visuels et sonores, la seconde phase de l'étude a pu démarrer, à savoir l'enquête sur la perception sensible et l'architecture locale : qu'est ce que voient et entendent les gens sur les trois terrains repérés, quand ils sont embarqués, situés à proximité ou à distance de l'A47 ?

CHAPITRE II : FAIRE APPEL A LA PERCEPTION

Introduction :

Dans le prolongement de la réunion des experts, une fois effectuée la sélection des trois séquences représentatives des sites de la A47, il était possible d'organiser l'enquête sur la perception sensible auprès des habitants d'une part, et des passagers embarqués en voiture d'autre part.

Rappel des objectifs :

- mieux connaître les conditions de la réception sensible de l'autoroute dans son contexte,
- décrire les configurations spatiales et les phénomènes repérés par les usagers ordinaires dans chacune de ces configurations,
- et classer les informations recueillies pour la réalisation d'un SIG à multiples usages.

Nous avons effectué sept entretiens en voiture au cours d'un aller-retour Rive-de-Gier/Saint-Etienne. Les personnes qui ont pris la place du passager et se sont prêtées à l'exercice du parcours commenté faisaient partie du réseau de connaissance des enquêteurs ou des personnes ressources de l'Ecole d'architecture de Saint-Etienne.

Pour la sélection des habitants, les trois séquences retenues après la réunion d'experts (Rive-de-Gier, Lorette et Terrenoire-Chabure-Varizelle) ont constitué la base de notre recherche et, pour chacune d'elles, nous avons tenu compte des deux situations proche et lointaine. Afin d'éviter les discours privilégiant les représentations sociales au détriment de la perception, nous avons préféré un mode de recrutement pragmatique au recours à des associations de riverains. C'est au cours de nos investigations de terrain que nous avons sollicité des habitants pour un entretien en fonction de la position de leur habitation par rapport à l'autoroute. Bien souvent, nos appareils d'observations (appareils photos, vidéo, sonomètre) ont suscité la curiosité et permis d'engager la conversation avec des personnes qui ont accepté de prendre rendez-vous avec nous pour nous parler de leur perception environnementale. Nous avons interviewé 17 personnes. [Voir la liste des personnes interviewées en annexe]

Après une brève présentation de l'objet de l'étude [le vécu des ambiances de la vallée du Gier], nous demandions à nos interlocuteurs « embarqués » de décrire ce qu'ils percevaient au cours du trajet et aux habitants de décrire les ambiances au domicile. Dans ce second cas, nous soumettions également aux personnes interviewées plusieurs fragments sonores et séquences vidéo afin de les faire réagir aux ambiances locales.

La méthode de classement des informations recueillies (issu du contenu des enquêtes) est la suivante :

- pour rendre compte de la perception embarquée, les informations sont classées selon les trois séquences repérées précédemment, à savoir une séquence où l'autoroute passe à flanc de coteau en balcon sur la ville de Rive de Gier, une séquence où l'A47 traverse dans le fond de la vallée les communes de Lorette et La Grand-Croix, et une séquence où l'autoroute grimpe dans une zone champêtre entre La Varizelle et Terrenoire, avant l'arrivée sur Saint-Etienne. Pour chacun de ces trois secteurs, on décrira : les ambiances traversées (ce que les utilisateurs de l'autoroute voient) avec les points de rupture (par exemple les sentiments liés à la topographie, les ouvertures visuelles sur le lointain, le regard sur les abords construits et le végétal), les points de vue offerts sur les espaces intermédiaires entre les abords et le lointain, les marqueurs

visuels du territoire traversé (bâtiments, ouvrages d'art...) et le sentiment de sécurité durant le parcours.

- Pour rendre compte des perceptions depuis les habitations situées à proximité et à distance de l'autoroute, le mode de lecture proposé est le classement des informations selon les typologies d'habitat et l'implantation (proche ou lointaine) par rapport à l'autoroute. Deux typologies d'habitat sont retenues : l'habitat en zone pavillonnaire et l'immeuble d'appartements en zone urbaine.

A partir des entretiens, nous parvenons ainsi à 11 situations ; la crédibilité des propos d'un ou deux habitants (trois à Lorette) par fichier tient justement à la référence aux différents paramètres contextuels ; elle tient aussi à la comparabilité des vécus facilitée par les réactions à l'écoute et au regard réactivés (chaque fragment sonore et chaque séquence vidéo ont été soumis à plusieurs personnes). Cette comparabilité fera l'objet de l'analyse dans le troisième chapitre.

On décrira en zone pavillonnaire :

- La perception depuis un pavillon situé en bordure de l'autoroute sans protection acoustique (Chemin de Tochissonne et Chemin du Puits Saint-jean à RDG)
- La perception depuis un pavillon situé en bordure de l'autoroute derrière une protection acoustique (La Varizelle)
- la perception depuis un pavillon dominant l'autoroute depuis un petit coteau (La Varizelle)
- la perception depuis un pavillon situé à mi-hauteur d'un grand coteau dominant l'autoroute sur les monts du Pilat (Chemin de La Chabure)

On décrira en zone urbaine :

- la perception depuis un immeuble de logements situé en bordure de l'autoroute autour d'une place publique (place Neyrand à Lorette)
- la perception depuis des logements situés sous les viaducs de RDG et Terrenoire.
- la perception depuis des logements situés en contrebas de l'autoroute (rue du 1^{er} mai à RDG, route départementale D 36 à Terrenoire)
- la perception à distance de l'autoroute depuis un coteau urbanisé (Clos Durozeil à RDG) et depuis le haut d'immeubles « tour ou barre » élevés (Le Grand Pont).

Pour appréhender chacune de ces configurations, le lecteur aura accès aux propos tenus sur l'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants (fragments sonores), sur le regard porté sur l'autoroute et le paysage visuel environnant (vidéos), et aux propos qui concernent chacun de ces sens y compris les odeurs (quand elles ont été signalées). Seront aussi évoquées les activités microsociales des occupants (l'usage des fenêtres, des espaces collectifs - jardins privatifs, place publique, etc. ainsi que les déplacements dans le secteur)

La présentation qui suit reprend les éléments annoncés. Elle est volontairement constituée de fragments d'entretiens « bruts », à peine réécrits pour en améliorer la lecture. Le classement thématique rend compte du corpus qui pourrait être conceptualisé par la suite et permet une lecture comparative des perceptions selon les séquences autoroutières et les deux typologies d'habitats rencontrées sur le site. Cette forme de rendu a permis de réaliser des fichiers pour la base de données SIG envisagée dans le cadre de la recherche AAP à laquelle ce travail est attaché (fichiers informatiques répertoriés sur un DVD en annexe).

Le chapitre suivant offrira une lecture plus interprétative des propos tenus et quelques propositions opératoires pour la suite.

II.1/ LA PERCEPTION EMBARQUEE SUR L'AUTOROUTE

II.1.1/ Séquence Rive-de-Gier : l'autoroute à flanc de coteau en balcon sur la ville

Les enquêtés sont sensibles à la pente montant à flanc de coteau et qui offre une vue latéralisée sur Rive de Gier. L'ambiance du lieu est caractérisée :

- par la proximité de l'habitat qui choque, pose question et génère un sentiment de gêne.
- par la dominante de couleur grise qui y règne (toitures, pollution industrielle...)
- par l'emmêlement du tracé avec les constructions voisines
- par des abords végétalisés un peu fouillis qui ne déplaisent pas
- par des ouvertures visuelles, appréciées parce qu'elles permettent de voir la ville de haut et de regarder le paysage lointain
- par des vues intermédiaires qui donnent le sentiment d'un territoire abandonné
- par un marqueur patrimonial fort, la cheminée des Etains, objet de points de vue contrastés sur la nature de son rôle dans le paysage actuel et futur
- par un sentiment de dangerosité (glissières, rétrécissement, entrées-sorties)

1/ Ambiances traversées

Le tunnel et le viaduc aux yeux d'une habitante d'un village tranquille

Alors là ce tunnel il est moche il fait peur, BOUH. Je ne le trouve pas très joli, au niveau esthétique on a l'impression qu'on rentre dans un four ! Tous ces pauvres gens là, c'est tagué, là, c'est vraiment « moche-de-chez-moche », on n'a pas envie d'habiter ici, on a envie de fuir. D'ailleurs quand on est arrivés ici, on a dit « on n'habitera jamais ici ! » ! [rire] Chaque fois qu'on passe sur cette route, on dit « on n'habitera jamais ici ! ». Parce que vivre en dessous, là, ah non ! Ce n'est pas possible, de faire un truc pareil ! *C'est trop triste. C'est toujours cette tristesse dans ce patrimoine, ce béton, ces maisons grises*, voilà. C'est très important la verdure, ça colore la vie quand même.

« Ils disent que c'est une ville très très vilaine »

On dit souvent... les gens qui voient Rive-de-Gier de l'autoroute, qui ne connaissent pas la ville, qui passent entre Lyon et Saint-Etienne, ils disent que *c'est une ville très très vilaine à regarder d'ici, que c'est vraiment vilain, que c'est noir, que c'est une ville qui ne donne pas envie de s'arrêter pour... prendre un sandwich ou... C'est souvent la réflexion que j'ai quand je dis que je suis de Rive-de-Gier, « ah la ville noire... ! »*

Indices d'une ville post-industrielle

[Après la sortie 11 en direction de Saint-Etienne] Là on commence à percevoir une ville. Une grande ? Une moyenne ? On va le savoir bientôt. On ne voit pas d'usine. Ah si ça y est, ça commence. *On se doute qu'on va rentrer dans une ville qui est ou qui a été industrielle. On voit que ça a été industriel et que ça a fermé petit à petit. C'est vrai, tous ces tas de pierre, c'est moche, vivement que ça pousse, la verdure. Ce n'est pas très joli, mais enfin bon...*

Quelques séquences en direction de Saint-Etienne

[Chemin St-Jean] Côté campagne ici, c'est mieux. *A droite, on s'échappe vers la campagne, là à gauche, c'est la ville. [...]* Là à nouveau la campagne de ce côté, qui commence à être bien urbanisée aussi. Et puis là, la ville on la voit moins que quand on est dans l'autre sens.

Tiens, un vol ! De quoi ? Des martinets ? C'était vraiment en formation, comme les canards sauvages. Il est vite passé là.

Un espace « emmêlé »

Sur la droite [après le tunnel en direction de Givors], on retrouve *un espace très construit, très emmêlé, de maisons, d'usines, d'églises, et au-dessus de végétation et de cultures.*

2/ Points de rupture

La pente : après la Madeleine, « on va attaquer sérieusement l'entrée sur Rive-de-Gier »

[Sortie 11] Là c'est la sortie que j'utilise régulièrement. Elle est... normale. Jusque là, ça va bien. C'est l'autre portion [qui va commencer] quand *on va attaquer sérieusement l'entrée sur Rive-de-Gier.*

Le paysage se latéralise durant la montée Rive-de-Gier

Jusque-là ça va, maintenant ça va se gêner. Regardez à gauche, vous avez la ligne haute tension, des stocks de mâchefer ou je ne sais pas quoi, ce n'est pas forcément beau, moi je n'apprécie pas.

3/ La topographie locale et le tracé de l'autoroute

Se sentir enfermé et écrasé [avant le tunnel en direction de Saint-Etienne]

Cette autoroute est assez enfermée. C'est *l'effet d'être un peu encaissé sur la droite par la petite colline* qui est très proche, et puis le dégagement qui est sur la gauche, on aperçoit une église... Et toujours sur la droite la proximité, *on se sent un peu écrasé par les maisons, les arbres.*

En direction de Saint-Etienne, « ça monte »

Ça monte ! [On passe sous tunnel] Rien à dire, il est court, ça va, on ne s'en rend pas trop compte, il passe vite fait.

4/ Une proximité de l'habitat qui choque, qui pose question

Les habitations

Identification avec les habitants qui vivent le long de l'autoroute

Là il y a ces gens qui donnent sur l'autoroute. ® Mon père est né là-dedans [immeubles de l'OPAC]. Je plains vraiment les gens qui habitent ici. *Je me doute que la nuisance sonore* doit avoir un effet sur leur moral. Je pense que ça doit être très pénible d'avoir un bruit incessant à-côté de chez soi, dans sa chambre.

Questions sur le vécu des « gens »

Là toute cette partie je ne sais pas trop la perception de l'autoroute qu'ont les gens ici. Mais je pense qu'au quartier de la Roche par exemple, ce n'est pas tous les jours marrant. Le quartier de la Roche. Les gens ne doivent pas être super heureux. On se demande toujours, « mais comment les gens vivent dans un espace comme ça, si proche de l'autoroute ? »

Les deux immeubles toujours cités en exemple

Et on en arrive à ces deux immeubles que personnellement je préférerais voir démolir. Regardez, c'est extrêmement gênant, *on voit qu'il y a des doubles fenêtres,*

l'immeuble est crasseux, il ne peut pas être autrement que crasseux, vu la poussière, et on ne peut qu'avoir une pensée pour les gens qui habitent là.

Des immeubles qu'il faut protéger du bruit

Ouh la la, on commence à voir des immeubles, quelle horreur ! Là on va rentrer dans ce qu'il y a de plus moche. Une autoroute qui passe au pied des immeubles, moi ça me choque, parce que je plains ces pauvres gens qui ont la nuisance de l'autoroute. Là je n'aime pas. Là, on a abusé... *Qu'on longe des maisons, moi ça me choque, je ne trouve pas ça très sympa. On devrait les protéger quand même, avec des murs anti-bruit, je ne sais pas, quelque chose*

Les abords végétalisés un peu fouillis ne déplaisent pas

Des arbres pour masquer l'autoroute aux habitants

[Depuis la sortie 12 vers la Madeleine] c'est assez naturel comme cadre, finalement on est proche de la nature, il y a peu de constructions autour de l'autoroute sur cette partie-là. Alors, est-ce que c'est *pour que les gens de la ville ne voient pas l'autoroute ?*

Des acacias pour masquer la ville aux passagers

[Vision filtrée par arbres à droite, direction Givorsd] Ça me plaît, les arbres sont des arbres sauvages, ce sont des acacias, ce ne sont pas des arbres que j'apprécie, sinon *ça masque un peu la misère, parce que franchement Rive-de-Gier, vivre dessus, on peut rêver mieux quand même. Donc à mon avis autant le cacher.*

Impression de « fouillis » végétal

Là je le trouve banal [le végétal], il n'y a rien de particulier. Ce n'est pas des trucs bien rangés, bien taillés. [...] [vers la Roche] Les abords, *ça ne me déplaît pas que ce soit un peu le fouillis comme ça. Les choses bien plantées comme ça, géométriquement, trop tirées au cordeau, ce n'est pas ce que j'apprécie le plus.*

En direction de Givors, après le tunnel

Tiens sur la gauche, il y a des petits terrassements, je n'avais pas remarqué de l'autre sens.

Là il y a une partie où il y a quand même *une présence plus de végétation et de pierre, que je n'avais pas remarquée de l'autre sens, mais c'est vrai qu'il y a plus de pierre, avec ces murs un peu terrasse, ces murs de grosse pierre, la roche.*

5/ Les ouvertures visuelles permettent de voir la ville de haut et de regarder le paysage lointain

Le paysage familial et lointain

[Après le viaduc, en direction de Saint-Etienne] Là du coup c'est beaucoup plus dégagé sur le Pilat [rire], on a une super-vue sur le Pilat de ce côté-là. Mes parents habitent ici, moi j'allais prendre l'autoroute aux Sardons souvent, il y a une descente qui vient de l'hôpital et qui rejoint le Sardon. Et c'est vrai que quand on va prendre l'autoroute on avait directement la vue sur le Pilat en descendant, sur le Crêt de l'Éillon.

Paysage habité et vallonné

Après [le tunnel] il y a ce dégagement de vue. Voilà, ces plaines, et toutes ces petites maisons, c'est très habité, c'est vallonné, c'est assez joli, il y a des cyprès là sur la gauche qui marquent un peu le paysage. Et puis cette ouverture au loin. *Toutes ces collines les unes derrière les autres.*

Rive-de-Gier et Terrenoire

La vue sur Rive-de-Gier, c'est comme sur Terrenoire, elle est ce qu'elle est, on ne peut rien changer.

Depuis le viaduc, point de vue sur Rive-de-Gier

[...] Et puis il y a un magnifique point de vue sur Rive-de-Gier ! [Rire]

® [Ironie ?] Ah non non, non non... À moitié... Mais j'aime bien ma ville, j'aime beaucoup Rive-de-Gier. *C'est joli de voir d'en haut.* A Rive-de-Gier, c'est une impression, c'est peut-être parce que j'y habite, j'ai l'impression que depuis le viaduc on voit que c'est une petite ville, avec son petit centre, et puis ses trucs qui s'étendent, ses différents périmètres. Tandis que là on voit que ce n'est pas une ville à part entière, c'est plutôt des barres d'immeubles, des petites maisons en lotissement, c'est une extension d'une plus grande ville.

Un petit coup d'oeil sur les toits de la ville

[Qu'est-ce que vous regardez quand vous conduisez ?] Toujours je donne un petit coup d'œil sur la ville là, quand on passe sur le viaduc, mais en fait je n'y passe pas souvent, mais en fait systématiquement je regarde la ville vue d'en haut. Et je regarde toujours... notre immeuble, qui se trouve là-bas quelque part derrière les arbres. On voit le haut de l'immeuble. Et j'aime bien les toits de ce côté, la vue sur les toits c'est pas mal. Là la ville nous est un peu cachée par les arbres...

6/ Des vues intermédiaires sur un territoire abandonné

En direction de Saint-Etienne : on voit mieux la cheminée

Il n'y a pas une grande différence entre un côté et l'autre, au niveau paysage. Si, *il y a une différence quand on va passer à ce niveau-là, on voit l'usine, toujours pareil. Mais la cheminée on la voit peut-être plus.*

Une vue familière

Puis la cheminée. *La cheminée c'est là où je bosse.* ® Je vais travailler à midi ici, en poste midi-8h. C'est pour ça qu'on était un peu pressés ce matin. Donc, à chaque fois que je passe, forcément je jette un petit coup d'œil à mon usine ! [rire]

Un regard distancié

[Visuel] Sur la gauche, des usines avec une petite tour, une cheminée qui est assez rigolote. Il y a beaucoup de verticales, avec les pylônes électriques. *Ce côté très industriel, industriels, avec les tuyaux qui vont dans tous les sens.* Un petit Beaubourg dans les tuyaux ! [rire] C'est référence parisienne ! Et puis toute la végétation de la colline qui est derrière [à gauche]. Et puis il y a un cimetière aussi qui est dans le fond, qui est intéressant. [...] Après il y a ce dégagement sur les deux petites collines, avec toujours le cimetière, avec une perspective de vue qui part sur la gauche.

L'usine Arcelor : « On dirait que c'est abandonné »

Et puis il y a cette usine [Arcelor à gauche]. C'est vraiment laid, c'est vraiment vilain. [En quoi ?] Je ne sais pas, ce côté que ce soit gris, que ce soit vieilli. *On dirait que c'est abandonné.* [Encore en activité ?] Oui. Je crois que le sol est très pollué à cet endroit-là.

Une succession d'éléments peu agréables

Voilà un mur non crépi à droite, ça ne ressemble à rien. Là ces murs... vous avez du mâchefer, du parpaing, un peu de tout, une barrière complètement cassée, cette usine à gauche complètement... moche, elle fait sale, regardez ces stockages, la fumée

[Arcelor]. Sur la droite vous avez des acacias... L'acacia pour moi, pour les Stéphanois, c'est ce qu'on trouve sur les crassiers, les terrils, et ce n'est pas un arbre de qualité. Pour moi il représente la poussière.

Une image paradoxale

et puis cette maison, qui est toute couverte de vigne vierge. Toujours le rêve des maisons couvertes de vigne vierge, mais là elle est encerclée de l'usine et de l'autoroute.

7/ Les marqueurs du territoire

La cheminée signale l'entrée dans la ville

Là il y a la grande cheminée des Étains à Rive-de-Gier, qu'on voit, qui *signale l'entrée dans la ville*, quand on arrive de Givors.

La cheminée : mémoire de la ville et patrimoine industriel

Déjà rien que la cheminée des Étains, c'est un monument historique. Moi je suis dans l'industrie, ça m'accroche, et c'était en son temps la cheminée la plus haute d'Europe. *Elle fait partie de Rive-de-Gier*, c'est comme la tour Eiffel à Paris. C'est un peu l'image de la ville. C'est vrai qu'on la voit de loin. D'ailleurs *elle fait partie du patrimoine industriel*. [Abords, limites] En fait ils ont tombé tout ce qu'il y a autour de la cheminée, il ne reste plus que la cheminée qui est comme ça toute seule. Je la regarde avec nostalgie ! Il ne faut pas la démolir !

La cheminée a une valeur aux yeux des habitants

On se doute qu'il y avait une grande usine, c'est presque une cheminée qui est une des plus hautes, de France ou d'Europe, je ne sais plus. C'est du patrimoine on va dire. Elle ne marche plus, pourquoi ne pas la garder après tout, ça rappelle le passé, mais il faut quand même garder un petit peu de patrimoine, il ne faut pas tout raser hein. [Ça représente quelque chose ?] Oui, *pour les gens d'ici, ça doit représenter quelque chose. Moi je ne suis pas originaire d'ici, donc ça ne me touche pas.*

Signaler le patrimoine

[un habitant de Rive-de-Gier] [La grande cheminée ?] Eh ben ? C'est moche ? Ils disent que c'est la plus grande d'Europe... ® [Intérêt pour vous ?] Non. Pour moi, non, parce que déjà *ils ne mettent aucun renseignement dessus. Ils devraient indiquer déjà... en plus on la voit de l'autoroute, donc ils pourraient mettre un panneau avec une flèche...* [Intérêt d'indiquer le patrimoine] Il faudrait que ce soit plus organisé, plus attrayant déjà. [...] mettre un petit circuit, oui ça serait intéressant, qu'ils expliquent, ou même qu'ils mettent à disposition des brochures aussi. Moi franchement ça fait 4 ans que j'habite là, on m'a toujours dit que Rive-de-Gier c'était une ville de mineurs, mais j'ai rien vu de ça, j'ai vu aucun document qui me dise l'histoire de Rive-de-Gier

La cheminée ne représente plus rien

[habitante de Rive-de-Gier] elle n'a aucun intérêt ! Oui, ça montre qu'à l'époque c'était une vallée industrielle, c'était la région où il y avait le 1^{er} chemin de fer de France, c'était là. Mais maintenant il n'y a plus rien, maintenant c'est nul. Si, ce qu'on peut dire, c'est qu'il faut aller dans le Pilat, qu'il y a des stations familiales de sports d'hiver, qu'on n'est pas loin de la montagne, pas loin de la mer. Au point de vue campagne aussi il y a des choses... Mais dire que la région est splendide, non, *maintenant il n'y a plus rien, maintenant c'est une vallée dortoir pratiquement*. La ville a beaucoup évolué, elle est beaucoup plus propre, on essaye de la... mais il n'y a rien. Touristiquement il n'y a rien faire.

Question sur « le patrimoine industriel de Rive-de-Gier »

[Un habitant de Rive-de-Gier] [Depuis l'autoroute, quel « patrimoine » mettre en avant de Rive-de-Gier ?] Je ne sais pas ! « [Patrimoine] industriel », c'est ce qui me vient à l'esprit, mais en même temps je me dis « arrêtons de parler du passé ! », parce que le passé minier a été complètement enlevé, c'était trop noir, il ne faut plus en parler, les élus n'en parlent plus depuis... même ceux de Saint-Etienne. *Dans la mémoire collective je dis que ce n'est pas simple de dire « le patrimoine industriel de Rive-de-Gier »*, parce que ça n'évoque que du passé négatif, très négatif quand même ; beaucoup d'entreprises ont fermé, il y a eu les accidents miniers [...]. Parler de patrimoine, c'est dur sur Rive-de-Gier, très dur.

Evasion potentielle : le parc zoologique

Là, « prochaine sortie : parc zoologique ». C'est vrai que je n'ai jamais emmené mes enfants dans ce petit parc. S'il y avait des photos ou des choses comme ça, ça donnerait peut-être plus envie de s'arrêter et d'aller voir.

Alors ça j'ai toujours remarqué cette petite montée là, cette petite route de campagne, qui monte en haut, et j'ai toujours imaginé que ça allait au parc zoologique, mais finalement je ne sais pas, je NSP pourquoi ! [rire]. Elle m'a tjs intriguée, cette petite route qui monte, qui descend, ® [... le long], qui [longe], qui est très étroite. Je me suis toujours demandée où ça allait !

8/ L'aménagement et la sécurité

Danger entre la sortie du Sardon et la Madeleine

Cette partie d'autoroute, c'est celle que j'aime le moins, entre la sortie du Sardon et la Madeleine, *je la trouve assez dangereuse au niveau sécurité*, les voies ne sont pas larges, ça tourne pas mal, il y a un tunnel là-bas où il y a souvent des accidents. Quand je m'étais retrouvée pendant 3 h _ pour faire 10 km, c'était à cause d'un accident là-bas encore. C'est très régulièrement bouchons.

Remarques critiques sur l'aménagement avant le tunnel (direction Saint-Etienne)

Un truc très dangereux là : il y a un *gabion qui n'est pas protégé* : si vous sortez de la route, vous pouvez vous le prendre de plein fouet. [galets emprisonnés dans des cages en grillage, sert de mur de soutènement] *Absence de voie de sécurité* [à la sortie de St-Jean], ici il en existe une, mais elle est plus qu'étroite, elle fait à peine 2m. Encore une fois, *regardez l'état des glissières...* Là on voit des éclairages, je ne me rappelle plus si c'est éclairé la nuit ou pas. On dirait que ça a été mis de manière provisoire.

Le viaduc serait dangereux

On dit toujours « le viaduc est trop étroit, le pont n'est pas éclairé, pas assez large... ». Bon si on roule en rapport, il y a toujours moyen de passer sans « se casser la gueule » comme on dit.

Un exemple d'entrée d'autoroute dangereuse

Là il y a une super-entrée d'autoroute ! Une entrée d'autoroute très dangereuse, par exemple [entrée n° 12]. [Entrées d'autoroute sur l'A47 ?] *Elles sont très dangereuses, très courtes* [bis], il y a beaucoup d'accidents sur les entrées d'autoroute. Elle est vraiment très courte, celle-là et prendre cette bretelle ce n'est pas toujours facile. Là c'est relativement tranquille, il n'y a pas trop de monde.

Appréhension pour accéder à l'autoroute

[Un habitant de Lorette] La bretelle vers Givors, je connais très bien, je ne peux pas dire que j'ai peur, mais les gosses... j'ai pourtant un fils qui fait des kilomètres, et puis mon gendre qui en fait encore plus que lui des fois, qui fait des 200-300 km comme ça, ben la bretelle là ils l'appréhendent. [...] Elle est très courte. Là c'est

souvent que ça s'accroche. Les _ du temps ce sont des accidents matériels. Les gars qui passent qui repassent ça ralentit, n'importe quoi. Et puis les autres qui veulent prendre l'autoroute, ils sont pressés aussi, ils s'engagent. Alors ça fait un machin, et puis PATALA et puis BOUM ! [rire]

La sortie 12, objet de critiques récurrentes

Regardez la longueur de la bretelle d'entrée là, franchement ! Si vous n'avez pas une Ferrari ce n'est pas la peine ! Comme il y a beaucoup de circulation, je le sais je le fais souvent, je me mets à gauche et je laisse passer les gens, mais tout le monde ne le connaît pas.

Des ronds-points préjudiciables à l'entrée et à la sortie de l'autoroute

De toute façon nos sorties d'autoroute comme Lorette et Rive-de-Gier elles sont très mal faites. On sort tous et on rentre tous au même endroit. ® Là il y en a une qui est flagrante, tout à l'heure quand vous allez prendre la sortie Rive-de-Gier, je crois que c'est la 12 aussi : on rentre et on sort tous au même endroit. ® Il y a un carrefour giratoire, mais on arrive tous au même point, et quand vous voulez prendre l'autoroute c'est cauchemardesque, vous n'avez pas une voie qui vous amène sur l'autoroute, il y en a qui arrivent à droite à gauche, vous coupez... ® Il n'y a pas une logique de rentrée sur l'autoroute. Il y a ceux qui sortent, ceux qui vont y aller, il y a ceux qui arrivent d'en face... enfin il n'y a pas un sens... ® [Bouchons ?] Ah oui, bien sûr, il y a les flics même de tps en tps puisque vous n'arrivez pas à circuler, la priorité... Il y a ceux qui arrivent de l'autoroute qui arrivent de la droite qui sortent qui veulent aller sur Rive-de-Gier, mais vous vous voulez aller sur l'autoroute, donc il faut attendre que tout le monde passe, ils sont prioritaires, vous ne passez jamais, donc vous bouchonnez tout le monde en amont, et puis personne n'avance. Ou alors il faut être là à une heure creuse.

11.1.2/ Séquence Lorette : l'autoroute dans le fond de la vallée

Dans le fond de la vallée, les enquêtés ont le sentiment qu'ils échappent à une urbanité toute proche, cachée ou dévalorisée par les constructions industrielles nouvelles ou anciennes. L'ambiance du lieu est caractérisée :

- par la succession de constructions (des « boîtes ») qui évoquent la banlieue, la zone industrielle, voire commerciale, d'une envergure modeste,
- par l'homogénéité du territoire (pas de rupture)
- par l'absence d'ouvertures visuelles ou d'échappées. Les écrans acoustiques sont fortement décriés,
- par des vues intermédiaires qui rendent curieux (les pavillons, la place Neyrand) même si elles sont dévalorisées ou cachées par le premier plan,
- par un patrimoine construit faible, dévalorisant, et un patrimoine naturel (le Gier et la montagne dans le virage sous Faverges) fort mais maltraité,
- par le sentiment d'une chaussée bruyante, aux glissières rouillées, aux passerelles délabrées.

1/ Les ambiances traversées

Sortie de ville

Là on rentre un peu plus dans une infrastructure construite [bas de la descente de Rive-de-Gier], avec une sorte de sortie [sortie 12 Lorette]. *C'est une approche de banlieue*, une entrée qui est assez... Là on retrouve des arrivées de banlieues, des passages de villes.

Ça ressemble à une zone commerciale

Ce qui change, on se retrouve dans un endroit plus... *ça ressemble plus à un centre commercial, il y a les zones industrielles*, c'est ça, c'est ce qui change, surtout sur la gauche. Là du coup il y a des barrières, mais il y a moins d'arbres.

Ironie

[...] et *on va rentrer dans la zone... magnifique* aussi, de la zone industrielle moderne, contemporaine ! [rire], qui a ces panneaux d'affichage... enfin publicitaires. Les préfabriqués...

C'est la séquence « la plus vilaine » du parcours [direction Givors]

[Portion actuelle sur Lorette ?] *C'est la pire, c'est vraiment la plus vilaine*. Déjà l'autoroute est très dégradée. [Plus vilaine dans quel sens ?] Je ne sais pas comment le décrire. C'est l'arrivée avec les immeubles en face de nous, l'arrivée dans Rive-de-Gier... on voit déjà... les murs ne sont pas entretenus du tout. Là il y a le Gier juste derrière. Il n'y a aucun écran anti-bruit. Donc on doit être sur la partie Lorette.

Une amélioration

[Un habitant de Lorette] [Image de Lorette depuis l'autoroute ?] *Pour ceux qui n'habitent pas là, ça fait triste cette région. Mais moi qui suis né dans le coin, moi je vois l'amélioration* qu'il y a eu par rapport. Parce que les gens doivent dire « p0uh, c'est pas chouette, dans ce coin »... A cause de tout ce qui est implanté au bord de l'autoroute. C'est encastré dans la vie urbaine, l'autoroute.

2/ La topographie locale et le tracé de l'autoroute

Le virage de Lorette

Il passe mieux maintenant, avant il était bizarre ce virage, il tourne une 1^e fois, une ligne droite, et puis il tourne une 2^e fois, donc il y avait beaucoup d'accidents et ils l'ont refait. Elle est quand même plus agréable à rouler qu'il y a quelque mois, où c'était quand même assez dangereux.

La montagne qui jouerait un rôle d'écran

[Là, ni mur ni écran...] Mais il y a la montagne qui joue ce rôle d'écran. C'est plutôt agréable [virage de Lorette]

3/ Un environnement construit digne d'une banlieue

Zones industrielles

La descente sur Lorette :

On a une vue... quelconque. On commence à voir les panneaux publicitaires, je ne trouve pas ça joli. Là en bas c'est des vieilles sociétés, on se demande si c'est en ruine, si c'est en activité. C'est triste, c'est noir, c'est le charbon peut-être. Il y a des complexes, je ne sais pas ce que c'est, c'est une salle [l'Écluse], il y a de tout. Mais après il y a de tout et de rien.

Des arbres plutôt que des « boîtes à sardines »

Je préfère voir les arbres plutôt que tous ces... je ne sais pas comment on appelle ça... ce n'est pas des préfabriqués. [C'est des petites usines...] Voilà, ces boîtes tout en tôle, je trouve ça vraiment pas beau, avec leurs drapeaux et leurs panneaux criards de partout. [Préférez voir du vert ?] Oui, ou alors du bâtiment qui a une allure architecturale. C'est vrai que là *cet enchaînement d'entrepôts comme ça métalliques, ces moellons*, c'est vraiment... C'est l'accumulation, l'accumulation vraiment des trucs les uns à côté des autres.[...] Ce n'est pas très agréable à l'œil, c'est sûr, mais on

est contraints d'accepter, ils ne nous demandent pas notre avis avant de construire leurs boîtes à sardines.

L'entreprise de portail s'affiche jour et nuit

Il y a les portails... [...] Ça c'est le pire truc je crois, c'est *cette boîte de portails, c'est vraiment moche. Et puis la nuit ils ont un truc qui éclaire vraiment très fort*, et on croirait un gyrophare... je ne sais pas si c'est clignotant ou pas...

Un ancien site industriel

Là c'est tout un ancien site industriel... enfin une ancienne zone industrielle qui est maintenant éclatée, qui était une seule avant je crois. [...] Avec toutes les boîtes là derrière, enfin les nouvelles et les anciennes, qui commencent de plus en plus à se mélanger, vu qu'il y en a de moins en moins d'anciennes ! [rire] Ils ont rasé un côté de Mavilor.

Une logique d'aménagement des abords autoroutiers

Je pense que c'est peut-être le meilleur endroit pour mettre des bâtiments en tôle, pour mettre des bâtiments pas très esthétiques, mais qui ont plus un rôle fonctionnel. C'est peut-être le meilleur endroit pour les mettre. En plus personne ne vit vraiment dedans, ils y viennent pour travailler, souvent c'est bruyant dans leur usine, donc... pourquoi pas, *c'est peut-être le meilleur endroit pour placer ces entreprises*. Et en plus ça fait une espèce de tampon entre les gens qui y habitent et l'autoroute, ça fait une espèce de petite barrière qui empêche l'accès... parce que c'est vrai que les enfants pourraient venir jouer dans ces prés-là, et il n'y a pas de grillage.

Pas d'enjeux esthétiques sur les autoroutes par rapport à la « campagne »

[Un habitant de Lorette] Mais l'autoroute c'est fait pour aller vite, se rendre sur des lieux, le travail, les vacances rapidement. Donc il ne faut pas qu'on s'attende... moi je pardonne aux gens qui s'implantent à-côté, les petites industries. Par contre, où je trouverais plus triste, c'est dans la campagne, une petite route secondaire, où on voit des déchetteries, des choses comme ça.

Des écrans acoustiques « vraiment moches »

On voit des murs qui ressemblent à n'importe quoi. Regardez, regardez, là il y a des bouts de ferraille, c'est lamentable. Là un mur en pierre. C'est vraiment moche. Là ici c'est complètement un mur en pierre [Cobena].

4/ Des ouvertures visuelles

5/ Des vues intermédiaires qui dévalorisent ou cachent l'urbanité locale

Rive-de-Gier -> Saint-Etienne

Paysage avec maisons

Moi ça me fait plaisir de voir les arbres, même là avec les graphes *je trouve que c'est chouette, avec les petites maisons au-dessus, les petits jardins en étage* [...] Il y a le château là-bas aussi qui est assez ancien, j'ai vu des photos de sa construction, ça date du début du [20^e] siècle.

Un petit village

Là on retrouve un peu sur la gauche un petit clocher, ça peut évoquer un peu un petit village, avec la végétation, plutôt sympathique. Bien que je ne sais pas s'il y a le marché derrière...

Saint-Etienne -> Rive-de-Gier

Vue partielle sur Lorette

[Impressions à hauteur de Lorette] Du coup on ne voit pas la ville. Lorette c'est déjà petit. Quand on passe juste à côté comme ça, on ne voit pas la ville comme elle est faite. Elle est faite tout en longueur, cette ville. C'est vrai que là il y a la petite place de l'église, le vieux centre, mais finalement tout ce qui est commerces, etc., c'est tout sur la longueur, de l'autoroute on ne peut pas vraiment le voir. [...] *Le fait d'être à niveau finalement on voit moins bien la ville.*

Une ville quelconque

Là il y a beaucoup de végétation, c'est assez vert, on a vue sur Lorette tout le long, *c'est une ville quelconque*, on a envie de passer, mais ça c'est normal, c'est partout pareil. Et puis de toute façon ils ne nous disent pas qu'il y a Lorette, ou qu'il y a un truc à voir, ça ne donne pas envie de s'arrêter.

Ce n'est pas beau, mais c'est plus authentique que le reste

Là ce n'est pas beau, là, tout ça. On est habitués, ça fait partie du paysage. Mais c'est vrai que *c'est resté un peu... plus authentique que le reste.*

Une succession de bâtiments qui évoque le siècle passé

Sur la gauche là maintenant, je trouve ça complètement catastrophique, là ces bâtiments, alors qu'on pourrait mettre en valeur, il y a une espèce de tunnel, je ne sais pas... et encore on dirait les restes d'une écluse, il devait y avoir un tunnel et une écluse ! Cet immeuble derrière, Besnière-Perrin, c'est atroce. Là ce n'est pas très chouette, cette exposition de portails sur l'autoroute. Vous voyez, ce hangar, moche [chaudronnerie] On est rentrés dans un autre siècle, on a l'impression d'être au début du siècle. Depuis Arcelor, on voit des bâtiments qui sont quand même très très moches.

Le Gier

On a le Gier à droite qui a été légèrement dévié pour pouvoir refaire la partie d'autoroute. Il n'est jamais très loin.

On voit le Gier un bref instant

Là on va longer le Gier, *à un moment donné on le voit, il est juste là derrière*, on le voit un bref instant ici, TAC, voilà. [manque d'eau ?] Il peut y en avoir beaucoup, mais il y a un régime un peu... S'il pleut pendant 3-4 jours il monte rapidement.

6/ Les marqueurs du territoire

Indices d'activités

[Les entreprises au bord de l'autoroute] Ça donne l'impression qu'il y a une activité professionnelle, maintenant est-ce que c'est une très grande région ? Non, ça ne le dit pas, on ne voit pas des grosses usines Rhône-Poulenc, des choses comme ça. On voit que ce n'est pas une ville morte, qu'il y a quand même des sociétés, donc ça doit bien travailler.

Mise en lumière des abords

Tout ce qui est côté Lorette, les anciennes usines en fait, ça ça serait possible à mettre en valeur, c'est-à-dire justement en faisant quelque chose peut-être à cet endroit-là au niveau de la verdure, des espaces verts, et avec des éclairages par exemple la nuit, des choses comme ça, mettre en valeur cette architecture industrielle, [...] depuis l'autoroute, par exemple des mises en lumière, il y a des endroits, mais ça nécessite quand même de tomber tous les trucs moches qu'il y a devant, ce n'est pas forcément facile comme ça. De jour c'est peut-être moins facile aussi, mais de nuit en éclairage je pense qu'il y a des choses à faire.

Projet pédagogique autour du Gier

Sur la rivière, c'est sûr qu'il y aura un travail à faire avec les écoles. Ils le font un petit peu, mais ce n'est pas généralisé du tout. Mais je suis sûr qu'il y aurait beaucoup de gamins qui s'amuseraient à aller nettoyer le tour du Gier, et que ça apprendrait certaines valeurs et un certain respect de la nature.

7/ L'aménagement et la sécurité

Une autoroute dangereuse

Ce n'est pas vraiment entretenu, ou pas vraiment optimisé pour que ce soit un endroit sécurisé. Si on tombe en panne ici, on ne peut pas s'arrêter, on ne peut pas sortir de la voiture.

Indice sonore du revêtement routier

L'autoroute est bruyante, c'est le goudron ! Là on ne s'entend plus. ® [Y êtes vous sensible en conduisant ?] Quand vous écoutez la radio, oui ! [rire], ou que vous discutez, on ne s'entend plus, c'est dommage.

Le mur de soutènement et le caniveau central

Le mur de soutènement sur la droite n'est quand même pas terrible, on peut tomber dedans, un type à moto peut faire [un accident]. Là, le caniveau au milieu a été traité différemment. Lorsqu'il pleut, l'eau se ramène à gauche, et ça peut générer des grosses flaques. En plus, si on va vite ici, on n'a pas de visibilité, on est obligé de ralentir parce qu'on ne sait pas ce qui nous attend 30m plus loin [niveau sortie]

Une passerelle dégradée [pont piéton vers Bollotte].

Là il y a une passerelle pour les piétons qui est moche de chez moche, en béton, en ferraille, tagué, qui ne ressemble à rien. C'est pour traverser, c'est bien, mais moi je ne voudrais pas la prendre, honnêtement. Les gens peuvent aller sur l'autoroute, vous avez vu ? Là, ils peuvent enjamber. [après la sortie 12 en direction de Saint-Etienne]

Un autre regard sur la passerelle [pont piéton vers Bollotte].

Bon il y a ce pont-là que j'aime bien, je ne sais pas pourquoi. C'est le côté rouillé, ou c'est peut-être le côté ancienne industrie, parce que ça relie bien peut-être avec l'ancienne industrie, je ne sais pas

II.1.3/ Séquence « La Varizelle – La Chabure – Terrenoire » : l'autoroute dans une pente champêtre.

L'autoroute traverse un secteur campagnard et un peu chaotique qui correspond aux attentes de l'automobiliste en matière de sécurité. L'ambiance du lieu est caractérisée :

- une proximité végétale efficace mais des écrans acoustiques qui posent un problème esthétique,
- le sentiment d'un dégagement des vues, d'échappements visuels (les monts du Pilat semblent tout proches)
- par des vues intermédiaires campagnardes (collines) mais un peu « polluées » par les premiers plans (décharges, citernes...),
- par un patrimoine de jardins ouvriers, par un condensé de l'évolution des constructions de la vallée (château, hameaux, barres, bâtiments industriels rares mais visibles)
- par un sentiment de tranquillité pour le conducteur, sauf à l'embranchement final au niveau de Terrenoire.

1/ Les ambiances traversées

De Rive-de-Gier vers Saint-Etienne

La campagne a changé [Début de la côte de la Varizelle]

Encore pas mal de végétation, mais *ce n'est pas l'aspect campagne de tout à l'heure*, tout à l'heure il y avait vraiment cet aspect campagne, puisqu'on ne voyait pas de construit. Là ça fait plus... cultivé, petits villages... Et de nouveau on retrouve sur la droite cet aspect un peu écrasant... ou en hauteur avec soit la végétation soit la colline.

« Un condensé de l'évolution »

Et puis sur la gauche, tiens il y a un petit château, un ancien château ou une maison de maître, voilà, qui surplombe en bas à droite des grandes barres d'immeubles à 6-7 niveaux. Le contraste est... enfin on a l'impression de voir l'histoire. Les petites maisons, le château, les barres, et puis on pourrait imaginer la zone commerciale en bas. *Un condensé de l'évolution.*

Traverser la campagne

Là on est dans la campagne, c'est la verdure [bis], on est bien là, j'aime bien là. Et puis c'est d'un beau vert, les couleurs sont belles, vert jaune rouge.

Les entrées de ville se ressemblent

Finalement ça ressemble assez à Rive-de-Gier, cette entrée-là, ça ressemble un peu aussi à Saint-Chamond, c'est un peu le même contexte. Là on se croirait un peu à Saint-Chamond avant le contournement, l'autoroute qui rentre dans la ville, un peu en surplombant. On découvre la ville. Je suppose qu'il y a les mêmes inconvénients pour tous ces gens qui habitent là.

Ça fait banlieue

[Beaulieu] *Là, il y a beaucoup de bâtiments. Ça fait très banlieue là.* D'ailleurs ils ont tombé la muraille de Chine ! Un bâtiment qui s'appelle la muraille de Chine ! Il était étroit, très haut, très long. Ils l'ont tombé justement dans le cadre des réaménagements des banlieues, il y a 2-3 ans. Un bâtiment qui ressemblait à ce bâtiment bleu, mais beaucoup plus long, qui était de l'autre côté de l'autoroute, un peu symétrique de celui-ci, en plus grand encore.

De Saint-Etienne vers Rive-de-Gier

Terrenoire : une partie chaotique

Alors là c'est vraiment une partie très chaotique, cette arrivée en chantier sur le viaduc [Terrenoire]. Et puis c'est là où on retrouve cet enchevêtrement, ces usines, ces maisons, ces maisons de maître, ce cimetière, des parties cultivées, ça fait très... très embrouillé.

Ambiance poussiéreuse

Sur la droite, on a Terrenoire, qui est une « ville ouvrière » comme on dit, donc avec des maisons un peu sombres, un peu moches, souvent faites en mâchefer, donc *c'est sombre, c'est poussiéreux aussi. Il y a cette ambiance poussiéreuse qui revient assez fréquemment tout au long de l'autoroute.*

« Ça m'inspire moins, de ce sens-là, c'est plus uniforme »

Là on passe une partie qui fait très autoroute, une autoroute qu'on pourrait trouver à Paris en allant vers... Saint-Germain, Versailles... il n'y a rien de particulier.

[...] [Avant la Varizelle] *L'effet de l'autre sens est plus agréable, par cet effet d'ouverture de paysage. Là c'est plus uniforme.* [« Uniforme »] Il n'y a pas de

surprise. [Les ouvertures ?] Oui. Ce que j'aime bien, ce sont les ouvertures et les dégagements de vue, d'un seul coup quand le regard peut se porter au loin. Là du coup c'est plus uniforme.

2/ Des points de ruptures

Rive-de-Gier -> Saint-Etienne

C'est plus tranquille

[La Varizelle vers Saint-Etienne] Après, à partir de là, *il me semble qu'après c'est plus tranquille jusqu'à Saint-Etienne*. Ça change beaucoup de ce qu'on appelle justement la vallée du Gier, qui est avant [qu'on quitte à Saint-Chamond].

Là, à part une station-essence, c'est plus tranquille.

Retrouver la vallée

[Après le contournement] *Là, on se retrouve à nouveau dans la vallée, mais par contre pas industrielle*, là c'est vert, c'est très vert, c'est la campagne, on est directement... en prise directe avec la campagne. Mais on est plus en bas, moins en hauteur.

Approcher d'une grande ville

Là on sent qu'on approche plus d'une gde ville, avec au loin des grands immeubles, des tours. On retrouve les panneaux d'autoroute, les éclairages surtout. *Ce qui fait vraiment le contraste avec les petites parties de campagne* qu'on a traversées, on pouvait s'imaginer à la campagne.[...] Avec des orientations différentes, une ouverture de vallée, on peut partir sur la droite, on peut aller sur la gauche, enfin on approche, on a l'impression, de la ville.

Saint-Etienne -> Rive-de-Gier

Ouf ! On quitte la ville [De la sortie Baulieu vers le viaduc]

Il y a quand même de la végétation, mais les habitations sont toutes proches, à peine 100m. On va redescendre. *Ah il y a des collines en face. Ouf, ça y est, on quitte la ville !* [C'est agréable...] Oui, même s'il y a les lumières ce n'est pas grave... les réverbères, mais on voit autre chose que du béton. Là c'est agréable à l'œil. Les arbres ne sont pas trop loin, c'est agréable pour la vue. Les habitations sont loin à droite. C'est vallonné, c'est vert, tout va bien.

3/ Un tracé d'autoroute confortable, sécurisé, agréable, banal en fait.

Nœud autoroutier

Là on va arriver dans une grande agglomération. *Là ça va être le nœud autoroutier. Encore ce n'est pas trop mal fait là*. Voilà, ils nous ont mis des jolis lampadaires, bon tout à fait... banals. Et puis on va arriver sur Saint-Etienne gentiment.

Séparation et confusion des voies

On a une séparation des autoroutes, on arrive à Saint-Etienne. On va passer sur un pont. Là on a le sentiment un peu de passer sur des trucs qui se croisent dans tous les sens. ® Ça passe dessous, à-côté, dessus... Ça fume ! [rire]

Après le contournement de Saint-Chamond, c'est plus large

Après, l'environnement a plutôt été bien vu. Là on respire, puisqu'on a 3 voies. c'est ouvert, c'est dégagé, c'est propre, on se sent plutôt bien. Précédemment c'était 2 voies, c'était crasseux, poussiéreux, l'environnement n'est pas beau, donc on ne se sent pas bien. Là, vous voyez, c'est bien fait [sous ligne haute tension, mur anti-bruit

végétalisé] Magnifique, il y a des genêts là. Il ne me semble pas que jusqu'à Saint-Etienne maintenant on ait de points trop critiquables.

Bretelles d'accès à l'autoroute nombreuses et trop courtes [Terrenoire]

Cette partie là ça commence bien, et puis il y a des entrées et des sorties après tous les 500m, là c'est pareil [que Rive-de-Gier], surtout *pour les entrées, c'est des distances très courtes de voie d'insertion, et c'est très très dangereux aux heures de grosse circulation*. Même là on voit que ça roule, il n'y a pas non plus beaucoup de monde, et en même temps c'est tout de suite très tassé, très condensé. Là on passe vraiment autour de la ville, en serpentant comme ça.

En arrivant à Saint-Etienne

Des panneaux on n'en voit pas trop ici. Là c'est jeu de piste après. C'est ça que je reproche, c'est pour ça qu'on ne vient jamais sur Saint-Etienne, c'est à cause de la signalisation, on ne sait pas où on va. Moi je me perds, on ne sait pas où on va. *Le viaduc je le trouve très dangereux*, il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence, moi je ne suis pas bien du tt là. C'est triste, on ne se sent pas du tout en sécurité, protégé, et puis il y a des immeubles juste à-côté. Moi ça me choque.

Inquiétude en arrivant sur le viaduc

Là ce n'est pas très beau. Là non plus il ne faut pas crever, pas tomber en panne. Quand on pense au nombre de véhicules qui passent par heure, *forcément il y en a un qui va tomber en panne, donc forcément il y aura un bouchon, et forcément il y aura un accident, surtout s'il pleut*.

[Avez tout ça en tête quand vous conduisez ?] Oui, mais moi je ne suis pas un inquiet de nature, donc ça ne me perturbe pas, mais je sais qu'il y a des gens ça les perturbe. Moi je roule beaucoup, alors je n'y pense pas honnêtement. Mais on constate quand même en route qu'un véhicule peut tomber en panne brutalement, vous êtes là, donc vous bloquez la file, ben c'est l'accident assuré. Je sais que si ça m'arrivait je laisse la voiture et je m'en vais.

Sur le viaduc : attention radar

Attention à la limitation de vitesse là, parce qu'ils en prennent plus d'un ! [en direction de Rive-de-Gier] Là on y fait attention, parce qu'en plus il y a un radar. Là on sait qu'on sort d'une zone à 110 et on rentre dans une zone à 80, donc on peut se laisser prendre facilement.

L'autoroute est agréable [après le viaduc de Terrenoire vers Rive-de-Gier]

Là c'est agréable. [Sensation d'ouverture à partir d'où dans ce sens ?] Une fois qu'on est sorti sur l'échangeur. Parce que sur le viaduc de Terrenoire on se sent à l'étroit aussi. [Va jusqu'où ?] Jusqu'à ce qu'elle revienne à 2 voies ! [rire] Par exemple ici, je ne vois pas ce qu'on peut rajouter. On peut rajouter des détails, mais *elle est tout à fait convenable, large, il y a la bande d'arrêt d'urgence, les murs en niveau sécurité sont bien traités*. Même l'îlot central on sent que... ça va... on ne peut pas demander la lune. Large, bretelle de sortie de la station service, les gens ont le temps, on peut rectifier, c'est bien. [Tronçon « modèle », référence ?] Oui, la qualité du revêtement est bonne pour l'instant, parce qu'elle est relativement récente, bien qu'on voie quand même que sur la file de droite, où les camions passent plus souvent [orniérage]. Alors quand il pleut !, mais c'est le propre de toutes les chaussées.

Tendance à accélérer

Là [en allant sur Saint-Chamond], généralement quand je conduis et que j'arrive ici, *j'ai envie d'accélérer vraiment, parce que là justement c'est beaucoup plus large, le revêtement est meilleur*, je ne sais pas, *et puis ça descend* comme ça, ça donne envie... Quelque fois je me prends à 140 ici, je me dis « Holà, calme-toi ! » [rire]

La nuit [avant Saint-Chamond]

Là ce qui est marrant, c'est que *les lampadaires s'arrêtent juste ici, et après on arrive en plein noir*. Juste ici il n'y a plus de lampadaires. Et pour l'avoir fait pendant une semaine où j'étais très fatiguée tous les soirs, je travaillais sur un festival de musique et je rentrais tous les soirs à 2h du matin, j'étais vraiment crevée, et vraiment je n'étais pas bien sur cette portion là quand ce n'est plus éclairé. Je sortais à Saint-Chamond-centre, je traversais le centre de Saint-Chamond pour ne pas prendre le contournement, tellement j'étais fatiguée, que je n'étais pas sûre de moi. Sinon bon il n'y a pas de souci, quand on est en bonne forme. Et je n'ai pas peur sur la route sinon.

4/ Une proximité végétale efficace mais des écrans acoustiques qui posent un problème esthétique

Proximité végétale

Effet de masque

[Arrivée sur SE] Là ça va, parce que les immeubles sont cachés par les grands sapins, ça ne choque pas, et puis eux sont encaissés, et puis on ne les voit pas trop. Ce n'est pas le pire là ! [rire] Le pire...je ne sais pas si on va le voir, [c'est] en prenant et en allant sur Clermont

Un ruban végétal assez sauvage, tampon avec les habitations [vers Saint-Etienne]

[Qualités du végétal] *C'est assez sauvage*. Ça a l'air vraiment d'être des endroits qui ne sont pas souvent entretenus, ou alors qui sont laissés à libre croissance.® [Bon principe ?] Oui, c'est plutôt pas mal [...] *ça fait une barrière, une espèce de tampon avec les habitations*, c'est une sorte de ruban végétal qui sépare l'autoroute.

Ecrans acoustiques

Succession d'écrans

[Depuis la Varizelle vers Saint-Etienne] *Les murs anti-bruit sont tristes, sales*, ça ne ressemble à rien, il y en a des hauts, des bas. Là on change 50m plus loin, c'est tout tagué, c'est vert, c'est en bois, ça n'a ni queue ni tête. C'est très moche, ça gâche ce qu'il y a de l'autre côté. Là on a un côté gauche avec des feuillus, c'est très bien. *Il y a des murs tagués*, on ne sait pas ce que c'est. Ils ont mis des bâches pour nous mettre de la verdure ? On ne sait pas. [...] *Là ils ont fait un effort de recouvrir leurs murs avec de la végétation*. Eh bien moi je trouve ça joli, c'est un effort, il faut continuer. Les murs anti-bruit à l'entrée de Saint-Etienne, c'est bien moche, ce n'est pas assez haut, ça protège d'on ne sait quoi, *ils sont en bois, c'est décoloré dans les verts*.

C'est très bien protégé ici [La Varizelle]

C'est très bien protégé ici pour le bruit, je n'avais pas fait attention sur l'aller, mais vraiment tout le long, entre la montagne de terre ou alors les gros murs qu'ils ont mis, vraiment là cet endroit-là... l'autoroute est enfermée...

Des murs « marrants », « pas beaux » [la Varizelle]

Là il y a un mur [anti-bruit] aussi [en bois] C'est du bois, tiens, c'est assez marrant ! Du bois un peu vert. ® [Tags] Ça fait partie un peu maintenant... [du paysage] Ces murs, je n'aime pas du tout, ils ne sont pas beaux [murs avec colonnes]

Murs anti-bruit végétalisés

Tiens il y a un mur anti-bruit qui commence à être complètement *camouflé de végétation*, que je n'avais pas du tout repéré à l'aller, qu'on aperçoit là par ces alvéoles en béton.

Les tags

Les murs anti-bruit là... les tags sont assez uniformisés à la couleur du fond de la palissade, donc ça passe à peu près. [Tags esthétiques parfois ?] « Esthétiques » il y en a certains qui le sont, d'autres qui ne sont pas beaux du tout. Dans le tag, il y a des gens qui font des choses bien, d'autres qui font n'importe quoi.

5/ Des ouvertures visuelles

Rive-de-Gier -> Saint-Etienne

Un changement de paysage [après contournement vers Saint-Etienne]

C'est moins haut ici, et le fait qu'il n'y a pas beaucoup de constructions, il y a un petit peu d'habitat, mais très peu, et puis à *perte de vue des arbres et de la verdure, et des champs*. Quelques fils électriques quand même ! Et là c'est vert des deux côtés.

Le Pilat enneigé

Lorsqu'on vient de Lyon, souvent on voit la neige lorsqu'on arrive ici, *les collines au-dessus de Saint-Etienne sont enneigées*. C'est très plaisant.

Saint-Etienne-> Rive-de-Gier

Les vues sur le Pilat depuis l'autoroute

[Vous jetez un coup d'œil sur le Pilat quand vous conduisez ?] Oui, mais c'est vrai que quand on est ici ce n'est pas facile de regarder. En pleine droite, oui. C'est plus facile dans l'autre sens, à gauche, on a juste qu'à tourner un peu la tête. Dans ce sens-là c'est moins facile. *Il me semble que je le vois plus dans l'autre sens, que j'y fais plus attention dans l'autre sens*. Là c'est vrai qu'il y a un beau dégagement sur le Pilat, qu'on ne voit pas dans l'autre sens, puisqu'il est derrière.

Vue sur le terminal de la gare Terrenoire

Là on a le terminal de la gare de Terrenoire, effectivement on pourrait peut-être le cacher. Personnellement ça ne me choque pas, parce que l'activité fait partie aussi du paysage.

« L'autoroute est plus belle à Rive-de-Gier »

Je trouve que l'autoroute est beaucoup plus belle qu'ici à Terrenoire. Là on est près de la vallée, des montagnes. *La vue est beaucoup plus dégagée, plus lointaine [à Rive-de-Gier]*.

Terrenoire depuis le viaduc : « extension d'une plus grande ville »

Rive-de-Gier, c'est une impression, c'est peut-être parce que j'y habite, j'ai l'impression que depuis le viaduc on voit que c'est une petite ville, avec son petit centre, et puis ses trucs qui s'étendent, ses différents périmètres. Tandis que là *on voit que ce n'est pas une ville à part entière*, c'est plutôt des barres d'immeubles, des petites maisons en lotissement, *c'est une extension d'une plus grande ville*.

Vue partielle sur la ville depuis le viaduc de Terrenoire

Là on domine, pareil [que Rive-de-Gier], on se retrouve un peu dans le même milieu industriel. Quand on passe sur le viaduc de Rive-de-Gier, on a la vue d'en haut. Là on a la vue sur un petit bout de... quelques maisons, plus des usines.

Vue peu attractive

[Sur le viaduc Terrenoire] Là-bas sur la gauche, *au fond de la vallée*, je ne sais pas on dirait un hôpital non ?, avec un bâtiment avec... ou une maison de retraite ? Et puis là on retrouve ce côté un peu encaissé, toujours sur la droite, de ces maisons là qui

surplombent. *Toute cette partie-là ça n'a pas beaucoup de charme* [passage entre deux murs], parce qu'il y a ce béton qui vieillit, ces espèces de ponts vraiment...

6/ Des vues intermédiaires

Rive-de-Gier -> Saint-Etienne

La colline qui fait barrière

[Après contournement] C'est différent, on a l'impression que ce n'est pas les mêmes cultures. C'est un peu plus haut, *il y a moins de dégagement de profondeur là, il y a tout de suite la colline là qui fait barrière*. Ça fait la vallée et la colline.

Le Pilat est plus proche

Le Pilat stéphanois est de plus en plus proche. Vraiment là on a l'impression que c'est à côté. Et vu que là il y a des arbres

Réserves de gas-oil

Là vous avez des réserves de... de gas-oil, de produits pétroliers [à gauche], ce n'est pas très très très beau, mais enfin on a ça à Feyzin [aussi].

Saint-Etienne -> Rive-deGier

Paysage confus

C'est encore très emmêlé tout ça sur la gauche, les petites maisons, les panneaux, les ouvertures, le cimetière à droite, on a l'impression que tout est un peu dans tous les sens. Ce n'est pas uniforme, on ne peut pas se projeter dans un univers, comme par exemple tout à l'heure « c'est la campagne » ou « la moyenne montagne ». Là c'est un peu l'évolution de la ville... [Plus loin] Là il y a une ouverture sur le paysage [La Chabure], mais pas très intéressante je trouve. [Pourquoi ?] Cet enchevêtrement de tout, cette décharge de voitures, cette décharge de pierres...

Des jardins ouvriers : c'est poétique et décalé

Tiens, il y a des jardins ouvriers sur la droite [Terrenoire]. J'aime bien, c'est toujours très poétique, c'est un petit espace imaginaire. C'est un peu décalé, c'est marrant parce que ça fait un petit îlot de... [d'activités] jardinières au milieu des immeubles, c'est bien, ça ! Il faut préserver ça, mais c'est difficile peut-être...

Paysage habité banal

[Les petites maisons de la Varizelle t'inspirent quoi ?] Ben justement ça ne m'inspire rien, parce que j'ai l'impression que ça pourrait être une route qui arrive dans le Midi, là on voit des platanes avec ces zones très construites d'habitations individuelles, rien de particulier.

Le nouveau Leclerc

Il y a Leclerc, *le nouveau Leclerc là-haut*, qui domine tout pour qu'on le voit bien. Là, voilà, tous ces panneaux, moi vraiment ça me sort par les yeux, j'ai beaucoup de mal, je trouve ça très criard...

Le bâtiment de la DDE

Là c'est la DDE. Ah je n'avais pas vu le panneau « DDE » tout à l'heure ! *C'est très moche !* Ah ben qu'ils nous mettent des arbres pour cacher leur béton, franchement c'est BOF.

Un autre point de vue sur le bâtiment de la DDE

Là c'est la DDE je crois, c'est bien fait. *Ça ne me choque pas, on est dans une autoroute presqu'urbaine*, on n'est pas au milieu de la Lozère non plus.

7/ Les marqueurs du territoire

Saint-Etienne – une ville méconnue

Mais, on arrive sur Saint-Etienne, on ne sait pas ce qu'il y a. C'est une ancienne manufacture d'armes, *il y a un musée, des armes*, il y a encore un *magasin Manufrance*, mettre tout ça en valeur, parce que c'est vrai on tombe en déconfiture. Les gens partent de Saint-Etienne. J'espère qu'avec les rénovations les gens vont revenir, mais il n'y a plus personne à Saint-Etienne ! C'est sûr qu'il y a plein de choses à signaler [ter], on n'est pas une ville morte. Saint-Etienne, c'est très peu connu, les gens ont une image fautive de Saint-Etienne, c'est une « ville noire », c'est ça quand on parle de Saint-Etienne. Je pense que maintenant elle va être belle, parce qu'ils s'en donnent les moyens, ça a été tout rénové, on n'a plus les mines, elles sont toutes fermées. Tout ce qu'ils rénovent, ça reste quand même un peu blanc, c'est joli, le centre-ville de Saint-Etienne est beau. Déjà, *on a le musée de la Mine*, on a des trucs comme ça à voir, on a la sphère... tout ça à signaler, on a la Loire, on a le barrage de Granjean, on a Saint-Victor, la plage de Saint-Etienne... C'est beau... enfin « c'est beau »... enfin pour notre région c'est beau, c'est joli, on a *les châteaux de Saint-Victor sur Loire* à visiter, on a tout plein de trucs. Après, aller dans la plaine, le parc du Pilat... Bon je suis chauvine un peu ! [rire]

Patrimoine autour de Saint-Etienne

C'est vrai qu'on l'a toujours vue, mais c'est vrai qu'elle fait partie aussi du patrimoine. Pourquoi pas ? C'est vrai que toutes ces anciennes chaudronneries, avec ces grandes cheminées, tout ça, tout le long, toute la vallée de l'Ondaine. On a le ruisseau, le Furan qui descend, c'est pas mal, il y a des endroits c'est pas vilain, c'est tout à faire ça aussi, c'est joli, il y a des beaux endroits. On a toutes les soieries le long, je ne sais pas si ça descend jusqu'à Rive-de-Gier, à Saint-Chamond on avait les soieries, les teintureries, qui se servaient de l'eau du Furan pour alimenter leurs machines.

Indices d'urbanisation de la vallée

Là par exemple on voit bien sur cette colline, c'est des maisons assez récentes, construites il y a assez peu de temps [au-dessus de la Varizelle], ça on le voit bien quand on va à Saint-Etienne, mais qu'on prend l'autre côté, Saint-Jean Bonnefonds, c'est une ville où il y avait un tout petit centre, c'était un tout petit village, et c'est une ville qui n'est faite que de lotissements en fait, à côté de Saint-Etienne, parce qu'il y a une entrée de l'autoroute. Justement l'autoroute ça amène beaucoup ça aussi, il y a beaucoup de gens de Lyon par ex qui viennent s'installer de plus en plus dans la vallée du Gier, parce que finalement ce n'est pas si loin de Lyon, ils mettent autant de temps à faire leur trajet d'ici qu'à Lyon même se déplacer. Donc du coup ça a pour résultat d'augmenter un peu les loyers dans le coin, mais surtout d'avoir de plus en plus de *constructions comme ça, super éclatées, super disparates, pas du tout en accord avec le paysage je trouve*. Et de partout, de partout.

Une urbanisation moindre que vers Génilac

Ça se construit, mais pas tant que ça. C'est que quand on regarde autour de Rive-de-Gier côté monts du Lyonnais, Génilac, tout ça, c'est énormément construit. Là non, pas tant que ça. Regardez, on a les bois-là qui sont tout de suite là. *Quelques maisons effectivement*, mais bon...

II.2/ LES PERCEPTIONS DEPUIS L'HABITAT PAVILLONNAIRE

Quatre situations pavillonnaires ont été approchées : une en bordure d'autoroute sans écran, une en bordure d'autoroute avec écran, une au dessus de l'autoroute sur un coteau proche ; la dernière situation rend compte de la perception à distance de l'autoroute sur un coteau champêtre.

II.2.1/ Rive-de-Gier : vivre dans un pavillon en bordure de l'autoroute (absence d'écran acoustique)

1/ Préambule

Nous évoquons ici les pavillons situés majoritairement en bordure de l'autoroute à Rive de Gier, sur le coteau Nord de l'A47. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Les maisons et leurs jardins sont exposés directement sur l'autoroute située au sud (pas d'écran acoustique). L'espace extérieur (jardin) est peu appropriable même côté coteau quand la maison protège du bruit.

L'écoute : le bruit routier qui est un véritable mur sonore. Les variations tiennent aux signatures acoustiques des camions et des motos et aux périodes d'encombrement (les bouchons routiers).

Le regard : la circulation des véhicules passe en continu à l'arrière plan des jardins. La présence visuelle est moins prégnante que la présence auditive, mais le regard s'échappe volontiers vers le paysage lointain (monts du Pilat) situé au delà de l'autoroute.

Mémoire : Le sentiment dominant est une surdose de bruit et un trafic en augmentation. L'effet de silence généré par un « arrêt surprise » de la circulation, une fois, est fortement ancré dans la mémoire sonore (cf. ci-dessous). Le souvenir d'une possibilité de franchissement de l'autoroute, au moment de sa construction, est aussi valorisé.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

Quitter un appartement en ville pour une maison avec un jardin

Nous sommes là depuis peu. *J'ai acheté la maison pour quitter le centre de la ville et pour que les enfants puissent jouer, mais elle trop proche de l'autoroute.*

On a acheté la maison il y a 25 ans. On l'a achetée parce que c'était un coup de cœur, c'était une maison en pierre à retaper. Il y avait beaucoup moins de circulation, peut-être trois fois moins. Disons que ça serait à refaire, je ne le referais pas, connaissant ce qu'elle [sa femme] connaît maintenant...

Question sur les motivations d'une jeune voisine qui a racheté la maison de son enfance à côté de l'autoroute

Ils ont habité là... 18-19 ans, eh bien c'est leur fille qui leur a rachetée. Elle la connaissait, la maison. Eh bien bizarrement elle l'a rachetée. [...] Et elle est vraiment... en bordure-bordure. On allait chez eux souvent. Quand on était dans la cuisine, le camion passe les vitres tremblent et on ne peut pas parler. [...] Je pense aussi qu'elle avait l'espérance du mur.

Les ambiances et la vie à proximité de l'autoroute

1/ le rôle de la situation géographique et topographique

La façade du côté campagne

Automatiquement, il y a *un petit peu moins de bruit, bien que ça se réverbère un peu sur la colline.*

Se trouver au-dessus de l'autoroute

Un mur anti-bruit je ne sais pas si nous ça nous ferait grand-chose, parce qu'on est en hauteur par rapport à l'autoroute. Nous, à notre niveau, nous aurions *plus de bruit que les gens d'en dessous, parce qu'ils sont un peu plus bas que l'autoroute.* Donc je pense que s'ils nous font un mur anti-bruit, le bruit ça sera plus haut après, mais ils sont plus loin au-dessus... Et puis ça a tendance à renvoyer sur la ville.

2/ Le rôle de l'espace construit

Les bienfaits supposés d'un mur anti-bruit

C'est évident qu'un mur anti-bruit, c'est ce qu'il nous faudrait. On a une grande longueur, et puis c'est vrai qu'on était au départ du collectif, si ça joue on n'en sait rien, mais ils ont construit un mur là un peu plus loin aux Castors, mais nous on reste à la traîne. C'est vrai qu'on a une bonne longueur. J'espère que ça se fera un jour, mais pour le moment ça ne se fait pas.

[...] pour notre jeune voisine [qui habite en dessous à la hauteur de l'autoroute], c'est sûr que le jour où il y a un mur... justement j'en discutais avec son père qui était allé voir des murs... il m'a dit « vraiment quand on est derrière le mur », comme ils seraient eux, « on n'entendrait plus rien ». *« Un mur anti-bruit, c'est quand même quelque chose ».*

« J'avais mon frère qui habitait au-dessus de l'autoroute, juste au-dessus...[...] De toute façon, ceux qui sont de l'autre côté, vous savez mon frère... enfin maintenant il n'y est plus, et sa maison a été vendue. Mais pendant des années on leur a promis de mettre un mur, eh bien le mur ça fait 45 ans, et il n'est pas toujours venu !

Le jardin

On a fait une piscine [devant], c'est très bien, en plein soleil, parce qu'on est plein sud ici. Quand on fait la fête, évidemment on ne l'entend pas ; quand on est nombreux, on est souvent nombreux, donc ça passe. Mais *si vous voulez aller l'après-midi tranquille vous faire bronzer ou lire un truc, il y a toujours ce truc derrière. Moi je ne le supporte plus* [bis].

3/ L'usage des fenêtres

Le calme avec du double vitrage phonique

La DDE nous a changé les fenêtres, avec du double vitrage phonique, ça a baissé nettement, très nettement. Mais c'est vrai que, dès qu'arrivent les beaux jours... [...] Disons qu'en hiver, même dans les chambres, c'est vraiment impeccable. *On n'entend plus rien, mais dès qu'on ouvre les fenêtres, il est bien évident que...*

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

- sur l'autoroute

Perception visuelle/perception sonore

[Vue des voitures] Ah non ça ne me dérange pas vraiment. D'abord la vue, on a quand même des arbustes devant... La vue finalement c'est moins gênant. C'est un peu en

contrebas, donc on ne les voit pas. Et puis, *on n'est pas toujours en train de regarder l'autoroute*. Tandis que *le bruit, vous pouvez vous tourner dans n'importe quel sens, vous l'avez*.

« Ils » coupent souvent les acacias

[Végétation. Arbres qui cachent un peu l'autoroute?] Un petit peu, mais enfin rien du tout. Toujours pareil : les acacias ils les coupent souvent [...] *Ici les arbres ne cachent rien et parfois on a l'impression que les voitures arrivent sur nous*.

- sur le paysage environnant

Le Pilat au-dessus du flot des voitures

Si on avait un mur anti-bruit déjà on ne verrait plus l'autoroute, ce qui serait déjà pas mal. *On a quand même une très belle vue sur le Pilat, qui est gâchée par ce flot de voitures devant, sans parler du bruit déjà, esthétiquement*.

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

- de l'autoroute

Rythmicité du son du train et continuité du son de l'autoroute

On fait la différence avec là où on a habité au début, au dessus de la voie de chemin de fer en ville, dans une tour. C'est vrai que quand le train passe c'est très gênant, on n'entend plus la télé, il y a vraiment du bruit pendant qu'il passe, mais après c'est fini. Alors qu'*ici c'est continu. L'autoroute, le gros désavantage, c'est que c'est sans arrêt, sans arrêt, sans arrêt*.

On entend la voiture arriver, passer et s'en aller

Ce n'est pas régulier, c'est plus ou moins fort selon les voitures qui passent, selon les camions, selon les motos, donc ce n'est pas la même intensité. On entend la voiture arriver, passer et s'en aller.

La signature sonore des camions et des motos

Il y a pire que les camions : c'est les motos. Les motos, c'est horrible. C'est ce qu'il y a de pire, parce que c'est un bruit très très sourd...et on l'entend longtemps. Bizarrement les camions font des vibrations, mais la moto c'est le bruit, surtout les grosses motos Harley Davidson, alors là c'est épouvantable !

- l'autoroute : un donneur sonore de temps

Une connaissance précise du rythme de la circulation

[Selon les heures] Il y a beaucoup plus de monde évidemment à partir de 17h, de 17 à 19h, parce que c'est la sortie..., et puis il y a plein de gens qui l'empruntent. Le matin c'est de 7 à 9h. [...] Mais après, justement, vous avez plus de camions, enfin on entend plus les camions, moins de voitures. Dans la nuit de samedi à dimanche, évidemment les camions ne roulent pas, ça se connaît. [...] Le dimanche c'est beaucoup plus calme quand même. Sauf quand c'est le dimanche de Pâques, de la Fête des Mères, la Toussaint... Et quand il fait très beau...

Le calme des ralentissements : accident, travaux...

Il y a des bouchons pratiquement tous les jours, à partir de 5h30, il suffit qu'il y ait un accrochage ! Et je ne vous parle pas quand ils ont retapé le viaduc ! C'était tous les soirs, tous les soirs. Ah là il y avait moins de bruit, parce qu'ils faisaient la queue ! [éclat de rire] C'était vraiment à touche-touche !

6/ S'habituer au bruit

J'arrive à m'y faire

Moi ça me gêne moins [que ma femme], parce qu'en général dehors je bricole toujours, *j'arrive à faire un peu abstraction du bruit, je l'entends moins*. Je sais que j'arrive à m'y faire, ça ne me gêne pas trop, j'arrive même à faire la sieste dehors. Mais ma femme a beaucoup de mal.

Impossibilité de s'habituer

La maison très bien, mais *l'autoroute, moi je n'ai jamais pu m'y habituer*. [L'autoroute dans votre vie ?] C'est vraiment... pour moi c'est un très très gros problème.

7/ Désagréments

Les abords de l'autoroute

Ah la la les saletés... Les gens jettent n'importe quoi. [Secteur entretenu ?] Jamais ! De temps en temps ils viennent couper les acacias, les arbres, mais c'est tout. Là où il y en a beaucoup, c'est quand on monte un peu plus haut, il y a un grillage là, où il y a la route qui monte. Là, entre le grillage et l'autoroute il y a une bande de terre, c'est dégueulasse-dégueulasse, il y a n'importe quoi, des papiers, des cannettes, n'importe quoi [bis].

Accumulation de nuisances

C'est invivable, il y a le bruit et la saleté le long de l'autoroute, des rats dans le jardin. Le bord de l'autoroute n'est pas entretenu.

La pollution par les poussières

Et ici, ce dont on parle très très peu, *c'est de la pollution par les poussières*. Là je vois, il faut faire la poussière tous les jours, c'est incroyable. On ne la fait pas pendant 3 jours sur les meubles, vous avez la couche ! C'est dingue !

8/ Déplacements

Quelques avantages

Elle a aussi quand même l'avantage, c'est d'être à côté du centre-ville, de descendre faire ses courses, il y a quand même un certain avantage. *Les enfants aussi allaient à l'école à pied*. Et puis, l'avantage d'ici, c'est qu'on est très vite en campagne quand même. Moi je fais du vélo. Avec l'A45, de ce côté-là ça deviendra un petit peu moins bien.

9/ La mémoire du lieu

Un « silence » révélateur

On s'y habitue, mais l'année où j'ai rejointé toutes les pierres de ma maison, *c'est l'année où il y a eu la grande grève des routiers, tout était bloqué, il n'y avait plus de passage sur l'autoroute*. Et puis j'ai été sur mon échafaudage et je me suis dit « j'entends des gosses jouer, est-ce qu'ils ont lâché un car de gosses sur l'autoroute ? ». Non, en fait c'était l'école primaire qui est en dessous de l'autoroute que j'entendais, je ne l'avais jamais entendue avant. C'est là que je me suis dit « ça fait quand même du bruit, puisque maintenant j'arrive à entendre les enfants ».

Changements depuis leur arrivée

Vraiment c'est infernal. Et puis nous ça fait 24 ans qu'on est là, *je trouve que ça a pratiquement triplé, c'est incroyable le nombre de voitures. Là où ça a beaucoup changé, c'est le jour et la nuit*. Au début on était là, de minuit à 4h du matin, c'était relativement calme. Maintenant, au contraire même, tous les camions c'est à cette heure-là qu'ils passent.

Il y avait moins de circulation

Ça fait 25 ans qu'on est là. Moi ça fait même plus longtemps, puisque mes parents habitaient à 300m d'ici, j'ai vu l'autoroute se construire. [Quand ?] Fin années 50-début années 60, je ne sais pas exactement.

Une fréquence élevée d'accidents

Bizarrement, en montant, là, il y a des accidents, alors qu'on n'en a pas l'impression [de danger] [...] *Elle est saturée, on a des accidents pratiquement tous les... un peu moins ces temps-ci, mais à une époque, deux fois par jour il y avait des accidents.* Moi je téléphone aux flics assez souvent... la dernière fois c'était un camion avec des voitures derrière [transport de voitures], ben le camion allait trop vite, je l'ai vu, un bruit comme ça bizarre, le camion il s'est couché avec toutes les voitures. Elles ont failli descendre en dessous. S'il n'y avait pas eu les arbres, elles étaient toutes dans le chemin en-dessous !

L'autoroute terrain de jeu

[Un habitant de Rive-deGier, entretien « perception embarquée », en passant devant les immeubles de l'OPAC après le tunnel vers Givors] Mon père est né là-dedans. Il y a vécu une petite dizaine d'années aussi, c'était juste à la construction de l'autoroute en fait, il a vu l'autoroute se construire d'ici. [Vous a raconté] Ils ont vu l'autoroute se créer. Donc au début c'était un terrain de jeu pour eux, mais finalement ça s'est vite arrêté, il y a eu des grillages qui empêchaient l'accès. Et je suppose que ça a séparé l'accès d'un côté et de l'autre de la ville.

10/ Les commodités de l'A47

L'autoroute « c'est pratique »

C'est évident que l'autoroute, c'est très pratique, il n'y a pas de mystère. Moi je la prends tout le temps, je travaille sur Lyon. Et on va beaucoup ou à Marseille ou en Touraine. Quand on allait en Touraine c'était 7-8h, maintenant en 4h on y est... On n'est pas comme certaines gens qui ne veulent pas d'autoroute, mais qui les empruntent. Nous on sait très bien qu'il faut des autoroutes. Il y a ceux qui pour l'A45 ne veulent absolument pas d'autoroute. Alors moi à ces gens-là je leur dis « Ne prenez jamais les autoroutes ! ».

II.2.2/ La Varizelle : vivre dans un pavillon derrière un écran acoustique autoroutier

1/ Préambule

Nous nous intéressons ici aux pavillons situés en bordure de l'autoroute et derrière un écran acoustique sur la commune de La Varizelle. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Les maisons et leurs jardins sont protégés de l'autoroute par un écran acoustique. Cette première protection est parfois redoublée par la protection d'une maison voisine. L'espace extérieur (jardin) est approprié et fortement valorisé : en fait, les gens qui se sont installés si près de l'autoroute ont choisi le jardin et la vie en maison plutôt que le confort acoustique.

L'écoute : le bruit routier tolérable le jour dans le jardin est un enfer la nuit. Les habitants ne peuvent pas dormir fenêtres ouvertes. De jour, les sons du voisinage proche sont audibles mais atténués par l'intensité acoustique de l'autoroute. Globalement, les habitants sont sensibles aux variations sonores de l'autoroute, même les moindres. Ils vivent avec. On pourrait dire qu'ils y vivent dedans, c'est-à-dire

comme dans un aquarium (cf. les propos sur le fragment d'ambiance sonore écouté lors des séances d'écoutes réactivées, annexe 2).

Le regard : la circulation des véhicules circulant sur l'autoroute est invisible (sauf le haut des camions). Le paysage visible est celui du jardin ou de la cour, avec une grande perméabilité visuelle sur le voisinage. En fait, le petit paysage visuel donné est partagé avec le voisinage proche.

Mémoire : la place avec son bureau de tabac, située à proximité depuis longtemps, est un point de rencontre bruyant, mais un point de rencontre tout de même. Le lieu des accidents, toujours le même sur l'autoroute, est un endroit (et aussi un moment) mémorable.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

On pouvait s'installer dans une maison plutôt que dans un appartement

« Ce sont des maisons HLM ici, c'est l'OPAC. On paie le même prix que dans un logement sur Izieux en appartement HLM. C'est vrai qu'on a ce confort qu'en appartement vous n'avez pas. » [Gros soupir] On est arrivés ici, on ne connaissait pas du tout la Varizelle à l'époque. C'était en septembre 1986, nous habitions en plein centre ville, sur Izieux, qui est 2km d'ici. On a eu cette opportunité de venir ici, c'était des logements à loyer modéré, avec un petit extérieur. C'est vrai qu'en 86 il n'y avait pas toutes ces nuisances, l'autoroute en 86 bon ça faisait du bruit, mais sans plus [bis]. Donc nous on s'est dit finalement « pourquoi pas ? ». Mais plus ça vient dans le temps, plus il y a du bruit, surtout en heure de pointe. ® Le matin et le soir surtout. Je ne sais pas si vous avez remarqué, l'autre jour quand vous avez pris rendez-vous vous avez vu le bruit que ça faisait ? On entendait... sans arrêt... Maintenant avec la conjoncture actuelle... les gens... chez nous je vois il y a 4 véhicules ! les gens maintenant sont appelés à se déplacer en voiture, eh ben la voie express... ou comme vous dites l'A47... il y a énormément de monde, des camions... « Nous sommes venus en 1986 parce qu'il y avait un petit espace extérieur, on ne voulait pas le centre ville c'est bien mais il y a des nuisances, pareil. On avait des enfants, on s'est dit « bon ben on va vivre... » On est venu quand même malgré le bruit, pour un petit peu de confort. Dès qu'il y a un rayon de soleil, la semaine dernière il faisait très beau, je ne sais pas si vous avez remarqué quand vous êtes venu, mais on était dehors ! [Alors que] quand il fait froid on est calfeutrés ! [rire] (...)

Les ambiances et la vie à côté de l'autoroute

1/ Le rôle de la situation géographique ou topographique

Nous on est dans la cuvette, donc à la limite... On n'a pas trop de soucis, mais il y a des gens où le bruit remonte vraiment, dans les lotissements un petit peu plus haut à la limite je ne sais pas comment ils font... ® [Pire plus haut ?] Bien sûr, et les gens me le disent. Si vous avez l'occasion de prendre votre voiture, vous allez vous promener, vous arrêter, eh bien vous allez voir comme vous entendez l'autoroute, mieux qu'ici ! Mieux que dans la cuvette, par ce que nous en fait on est un petit peu dans la cuvette. Alors je ne sais pas si c'est ce mur antibruit qui fait que...

2/ Le rôle de l'espace construit

L'accès au jardin est fortement valorisé « Il y a énormément de monde qui vient à la maison ! parce que cet extérieur-là, malgré les nuisances, les gens viennent. Mais ce n'est pas / aux nuisances, ils s'en foutent des nuisances, ils ne regardent pas. Ils vont à la campagne, ils sont bien à la campagne, mais quand ils viennent [+]. Même pour 20 m2 extérieur, les gens viennent. ® [Voisins aussi souvent dehors !] Ah oui ! Dès qu'il y a un rayon de soleil... la semaine dernière les filles étaient en vacances, on mangeait à l'extérieur. Dès qu'il y a un rayon de soleil, allez hop on est dehors,

malgré le bruit. Mais le WE c'est plus calme quand même, c'est beaucoup plus calme que la semaine. Et puis on le ressent bien de toute façon le lundi matin, c'est « allez, il y a du monde, c'est parti, c'est parti.

L'habitat individuel groupé « On entend parler en fait, c'est mitoyen donc... Ça ne gêne pas.

Amarre sonore « Il n'y a pas de clocher chez nous à la Varizelle ! Mais la nuit on arrive à l'entendre. ® [Lequel ?] Celui d'Izieux, mais ça dépend du vent je pense.

3/ L'usage des fenêtres

« On ne peut pas vivre les fenêtres fermées, c'est impossible ![x3]. On a un petit extérieur, on ne va pas vivre cloîtrés dans la maison. » « Tout est ouvert, dès qu'il y a un rayon de soleil on ouvre [bis], et le bruit... ben [on fait avec]. Même l'été... à l'étage... on vit avec la fenêtre ouverte, on ne peut pas rester fermé, ce n'est pas possible [bis].

« La nuit c'est très embêtant, on n'entend que ça. Je crois qu'on supporte de moins en moins le bruit en vieillissant, je le perçois comme ça. Cette nuit, on n'a pas dormi, je ne sais pas, très mal dormi. Je ne vous dis pas l'été ! ® [Fenêtres ouvertes...] On ne peut pas dormir fenêtre ouverte (...) quand on dort on entend ce brouhaha-là, on n'a pas un sommeil réparateur, personnellement j'en ai de moins en moins.

« Je ne sais pas si vous aurez remarqué, mais quand c'est fermé on n'entend pas trop, on n'entend rien en fait. Mais quand c'est ouvert, à partir de 5h du matin, vous entendez des camions, du passage... » Moments de pointe C'est beaucoup le matin [x5], à partir de 5h du matin quand les fenêtres sont ouvertes je dis bien. »

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

« On la voit un tout petit peu, non on ne la voit même pas en fait, on ne voit que les camions passer, le haut du camion.

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

« Ca dépend comment le vent tourne en fait... on entend plus de bruit. L'autre jour, le bruit on entendait beaucoup l'autoroute, RON-RON.

« Quand il y a un ralentissement, il n'y a plus de bruit... « Je vous assure que qd vous vous promenez, vous entendez MOUONN MOUONN, vous vous dites « ce n'est pas possible, ce n'est pas vrai... »

L'autoroute : un donneur sonore de temps

« Ça dépend des heures de pointe. Moi je travaille par poste, à 5h du matin il n'y a personne, l'accès est facile. Si vous partez à 13h l'accès est très facile, mais à 13h30 par ex il y a du monde, le soir à 17h il y a du monde, à 14h aussi, il y a énormément de monde [x3]. ® [A augmenté depuis 1986...] Ah oui !

6/ S'habituer au bruit

« Il vaut mieux avoir une autoroute qu'un aérodrome ! Il vaut mieux, pour la paix des oreilles ! [rire]

« L'autoroute, il n'y a pas trop de bruit, on l'entend, on vit avec en fait, on s'est habitué à ce bruit, on s'habitue en fait. On prend l'habitude de ce bruit en fait. « Il ne nous gêne pas... », je pense que si, ça doit nous gêner de toute façon (...)

« Si je vous disais que de plus en plus on parle de partir justement à la campagne, de s'éloigner, le bruit, les gens... Ça fait bizarre, alors je me dis que... On a des amis qui sont venus justement qui habitent à Longes (?) Je reparle toujours de Longes, je ne sais pas si vous connaissez, c'est au-dessus de Rive-de-Gier, c'est vrai que c'est le paradis. Quand on part la journée, on est bien, on relâche complètement, on est vraiment TRÈS bien quoi. Quand vous arrivez à la réalité 10' après, vous redescendez, vous prenez l'autoroute, vous vous dites « Hop c'est bon, on reprend notre vie... » Et c'est vrai qu'on se demande si on ne va pas justement aller un petit peu plus haut parce que... voilà...

8/ Les odeurs

« On nous a mis le Mac'Do il y a qq années. Quelquefois on sent la friture ! [rire]

9/ Déplacements

C'est un circuit : « Pour aller sur SE, vous tournez à votre gauche, vous prenez le feu, vous prenez toute la route de la Varizelle, puis la voie d'autoroute. ® [Ah il y a un embranchement...] oui, qui est relativement facile. (...) Pour aller à Leclerc, vous passez sur le pont, tournez à droite, passez sur le pont, prenez le rond-point et vous montez directement à Leclerc (...) Déjà moi sur le pont je n'aime pas, parce qu'il y a énormément de camions, de voitures, j'ai toujours cette appréhension du bruit quand on passe dessus. Il y a énormément de camions, de voitures, ça a vraiment changé depuis 1986. Par ex les gens qui viennent de SE, ils vont à Leclerc ou autre, quand ils veulent remonter sur Saint-Etienne ils passent obligatoirement devant, vers le feu, et ils reprennent l'autoroute, donc *c'est un circuit*, c'est comme ça en fait, il y a énormément de monde. Il n'y a que le WE où on peut éventuellement être tranquille, parce qu'il y a moins de monde. Sinon, la semaine c'est les camions, il y a énormément de bruit.

« Je suis allée promener mon chien, il y a énormément de monde, il faut faire très attention parce qu'il y a du monde. (...) On est... là-bas derrière ® [Exact... Illustre un parcours...] L'autoroute est juste là derrière... là. Et qd vous passez là-dessous, sous l'autoroute, OH YAYA, ce bruit ! À pied je n'aime pas. ® [Le faites à pied aussi ?] Oui, bien sûr, parce que je pars à Saint-Chamond à pied.

10/ La mémoire du lieu

La place du bureau de tabac

« *Dans les années 70, ma sœur habitait sur la place de la Varizelle, à-côté du bureau de tabac, au dernier étage.* Ils ont vécu là pendant 10 ans. Eh ben ils ne pouvait pas vivre les fenêtres ouvertes, mon beau-frère ne supportait pas l'autoroute, il ne dormait pas la nuit, et c'était dans les années 70. Donc il y avait déjà ce problème de nuisance.

L'accident

« *Quand ça pète des moments si c'est en heure de pointe c'est bouché pendant des heures (...)* Vous entendez pas ex les pompiers, vous vous dites « ça y est, il y a un accident sur l'autoroute ! », parce que l'accident est toujours au même endroit [bis] sous le pont. Il y a eu beaucoup d'accidents là, il y en a toujours d'ailleurs, parce que c'est la bretelle qui monte sur Gentialon, et vous avez la sortie Saint-Chamond, les gens ne connaissent pas, souvent ils arrivent et POUUUUUUM.

11/ Les commodités de l'A47

Même près de l'A47 on est à la campagne

« *Moi de mon travail je suis à 5', l'Autoroute je la prends, je ressors je suis à 5' de mon travail.* C'est vrai qu'on est à la campagne.

« Ce qu'il y a, cette autoroute est très pratique, mais elle est très dangereuse.

« *C'est les filles qui ne veulent pas partir,* parce qu'en fait elles ont toutes *les commodités.* Ce qu'il y a aussi ici, c'est que toutes ces commodités-là c'est vrai que ça nous arrange un petit peu.

12/ La santé

On voit que les gens sont sur les nerfs « J'ai une amie qui habite à Longes (?), c'est la campagne, on entend les oiseaux, eh ben les gens sont moins stressés, alors que là c'est vrai qu'il y a du stress [bis]. Je vois les gens ici... on s'entend bien, mais on voit que les gens sont sur les nerfs.

« [Avec le bruit] On est plus énervé. Il n'y a pas de mystère vous vivez à la campagne vous êtes beaucoup plus serein, beaucoup plus décontracté, beaucoup plus cool. Là il y a toujours cette tension.

® [Pollution par l'autoroute] Oui. J'ai développé des allergies, il y en a de plus en plus, ma fille est asthmatique, moi mon médecin m'a dit qu'il faut qu'on parte de la Varizelle parce que c'était pollué. Je vous le dis, mon médecin me l'a dit ! « Oui mais je vais aller où, moi ? »

II.2.3/ La varizelle : vivre dans un pavillon au dessus de l'autoroute

1/ Préambule

Nous nous intéressons ici aux pavillons situés sur le coteau de l'autoroute, c'est-à-dire un peu au dessus de celui-ci. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Les maisons et leurs jardins sont exposés directement sur l'autoroute située en contrebas. Elles sont donc construites à flanc de coteau. L'autoroute possède à cet endroit un écran acoustique.

L'écoute : le bruit routier qui est un véritable mur sonore à l'étage. Il est en revanche beaucoup moins présent au rez-de-chaussée des maisons. Les variations tiennent aux signatures acoustiques des motos et des camions qui passent, aux périodes d'encombrement (les bouchons routiers). L'envie de quitter le lieu apparaît clairement.

Le regard : la circulation des véhicules est vue comme un flux incessant. Les conditions du regard sur les monts du Pilat et la campagne sont fortement mises en avant.

Mémoire : Le sentiment dominant est une surdose de bruit et un trafic en augmentation. La mémoire du lieu, autrefois campagnard et aujourd'hui toujours labouré (cf. le discours sur les odeurs), accentue ce sentiment de surexposition. Le souvenir des possibilités de franchissement en direction du coteau d'en face, ainsi que de l'autoroute au moment de sa construction, sont toujours vivaces.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

C'est une maison que mon mari a avec sa grand mère qu'il a voulu garder, qu'on a rénovée, et maintenant on est là.

« Personnellement je préférerais habiter à St-Martin chez ma maman là-haut dans un petit village, et ne pas avoir l'autoroute. Là je viens de chez une amie, elle veut déménager, vendre sa maison, je lui dis « mais tu es folle ! » [alors qu'] elle n'a pas un seul bruit ! [dans le coin de St-Martin] « qu'est-ce que tu veux aller vendre ta maison ? » elle me dit « toutes celles que je suis aller visiter c'était au bord de l'autoroute ».

Même à-côté de l'autoroute c'est cher. ® [Et les gens achètent ?] Ben oui.

« Il y avait des milliers d'ouvriers dans le temps, dans toute la vallée. Toutes les usines se sont fermées, donc maintenant les gens sont partis. Il y en a qui reviennent un peu. ® [Pour la retraite ?] Non, qui font construire parce qu'ils étaient en ville, par exemple Lyon ou tout ça, ils n'en peuvent plus, ils reviennent, avec l'autoroute Lyon ce n'est pas très loin, 1/2h-3/4h. ® [Construisent où ?] Ils achètent.... les terrains les maisons c'est hors de prix là maintenant. ® [Près de l'autoroute ?] Dans toute la région. De toute façon maintenant l'immobilier est hors de prix. *Même à-côté de l'autoroute c'est cher.* ® [Et les gens achètent ?] Ben oui.

Les ambiances et la vie à distance de l'autoroute

1/ Le rôle de la situation géographique ou topographique

Les effets secondaires de l'écran anti-bruit

« Depuis qu'ils ont fait le mur anti-bruit, c'est bien pour les gens qui habitent DANS la Varizelle, qui sont EN-DESSOUS de l'autoroute. Mais si vous regardez de chez moi, d'un côté le mur anti-bruit il a une certaine hauteur, et de l'autre côté il est bien plus haut. Donc ça impacte et ça renvoie sur chez nous. ® Il repart en direction des hauteurs de la Varizelle. *Donc depuis qu'ils ont fait le mur, on entend mieux l'autoroute !* [rire] Nous, étant au-dessus, on entend mieux l'autoroute ! Il n'y a pas très longtemps qu'il y est... il y a eu des travaux... je ne pourrais pas vous dire exactement... ça ne fait pas 10 ans, ça doit faire 5-6 ans. ® [Avez senti une différence ?] Non, aucune. Parce qu'il y a de plus en plus de véhicules, donc on ne sent pas de différence.

2/ Le rôle de l'espace construit

L'importance du Rez-de-chaussée

« Quand je suis en bas, et quand je monte, ça n'a rien à voir [x2]. En bas, je n'entends rien [x2], tandis qu'en haut j'entends.

« Je disais que depuis qu'ils ont fait le mur anti-bruit on entendait mieux l'autoroute. Oui, le mur anti-bruit ça ne nous a pas [changé grand chose ?]. Au contraire, *ça fait boomerang*. Par contre il y a la végétation quand même, les arbres, les feuilles ça amortit un peu. [Écran] de notre côté est [plus bas que celui d'en face]. Donc ça fait TRIC POF et ça renvoie. Donc en dessous, le lotissement qui est en bas, ils doivent certainement entendre du bruit, mais moins que nous.

3/ L'usage des fenêtres

Le plus dur c'est l'été, quand il y a les vacances, quand il faut dormir les fenêtres ouvertes parce qu'il fait chaud, et que ça circule jour et nuit

« Nous, en cette période, on a les fenêtres fermées, mais juillet août... [—], dans la chambre du haut... La pièce en bas où je couche, sur l'autoroute, je n'entends pratiquement pas [en sous-sol]. Mais dans la pièce du haut, elle ne peut pas dormir la fenêtre ouverte. Quand on a rénové la maison, on a mis du double vitrage. On a fait mettre du double vitrage de partout. « Je couche dans la chambre du haut, j'ai une fenêtre qui donne de là et une autre de là.

« Nous il y a plus de passage... ça dépend les périodes... c'est tt le tps... Quand c'est les vacances c'est jour et nuit ! Quand c'est l'hiver la nuit c'est un peu plus calme. A partir du mois de juillet ça circule la nuit ! A partir de juin juillet. Même les motos. Alors les motos GRINGNANNNNNNNNN ! [elle imite longuement] Voilà ce qu'on entend ! Les motos c'est affreux ! [rire] [bis] En plus elles roulent encore plus vite que les voitures, en plus la nuit ils doivent s'en donner à cœur joie, c'est plein gaz ! (...) *Mais le plus dur c'est l'été, quand il y a les vacances, quand il faut dormir les fenêtres ouvertes parce qu'il fait chaud, et que ça circule jour et nuit*

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

« On dirait un flux qui descend. Là-haut on voit vraiment tous les dimanche les voitures qui descendent, et l'hiver tous les feux montants et descendants on les voit, ça circule là. Mais bon, ça fait partie du paysage, on s'est habitué.

« Nous on est contents de nos montagnes ! [bis] Là il y a mon témoin [il va à la fenêtre], là-haut ça s'appelle Fontchevret, quand il y a un [nuage ???] qui traîne, je sais qu'il va [pleuvoir]. De ce côté c'est fermé parce que là-bas on a emménagé plein de meubles de ma fille, qui est en réparation. Sinon on a le Pilat... On voit le Pilat, on a une jolie vue.

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

Ça ferait comme une rivière qui coule. « Toute la nuit vous entendez ces bruits de pneus ; pour peu que le goudron soit chaud, ça a... un autre bruit. ® je ne sais pas comment expliquer ce bruit. *Ça ferait comme une rivière qui coule.* Mamie, quand elle fait la sieste ici, elle dit « on dirait qu'il y a la rivière qui coule » ! C'est le bruit du goudron avec les camions. Les camions il en passe là, PFUIII ! C'est affreux. (...) Une année on avait loué en Savoie, on était *juste au-dessus du torrent*, eh ben le torrent ça fait du bruit ! Le torrent c'est pire.

Une espèce de sifflement

« L'autoroute c'est plus ZIIIII... Ça fait rivière, ça fait VOUUUUVUUUU... La route en contre bas c'est plus BOUBOULOUM... On entend mieux ronfler en bas, les moteurs on les entend mieux. L'autoroute c'est plus les pneus. Les moteurs, mais avec le pneu... Une espèce de sifflement...

- L'autoroute : un donneur sonore du temps

Le réveil matin

« À 5h du matin vous les entendez, les camions, parce que c'est l'heure où ils s'en vont, où ils démarrent, des entreprises... Il y a le service technique qui est là-haut. Ils passent tous avec leur camion entre 5 et 6h du matin. Là vous êtes réveillé.

« Si c'est le matin à 5h c'est des camions, les cars passent aussi en bas, ils desservent, ils prennent les scolaires, et c'est à partir de 6.30h-7h le matin. Les camions les cars c'est ce qui fait le plus de bruit. Après c'est les voitures aussi. Le matin de bonne heure, c'est plus la route d'en-bas que l'autoroute, parce que c'est l'heure où les gens s'en vont pour travailler. Après, 10.00h du matin ou au milieu de l'après-midi, la route est peut-être un peu plus calme en bas. Comme de partout il doit y avoir des heures de pointe et des heures un peu plus calmes.

8/ S'habituer au bruit

Quand on part en vacances et qu'on revient... on ne supporte pas... On vient du Gers, on entend rien... si la nature, les bruits de la nature. Mais quand on revient là OHHH [horreur], on dit « ce n'est pas possible », et après on s'y habitue. Mais au retour on dit « oh la la ». Il faut 15 jours à peu près pour se réadapter au bruit. Moi je suis né là et je m'y acclimate.

« Ce n'est pas un malheur. Même si on n'est pas super bien, on est quand même bien.

On n'est pas super bien par rapport à d'autres qui ont la tranquillité, mais on est quand même encore mieux que si on était en ville. On a quand même une belle vue, [du vert] ! ® [Le bruit capte-t-il tout le temps l'attention ?] Non, on n'y pense pas toute la journée non plus, on vit avec, *parce que si on y pensait tt le tps ça nous saoulerait.* *Donc on s'évade ailleurs. On s'habitue, on s'accoutume.* On n'y prend même pas garde. Si si, si on veut écouter quelque chose et que la porte est ouverte et que *je veux écouter quelque chose à la télévision, je pousse la porte.* Parce que j'ai vraiment des problèmes d'oreille !

9/ Les odeurs

Les labours

« Depuis que le gars a monté sa stabulation, on a les odeurs ! On a un paysan qui s'est monté là-haut, quand il met du truc dans les prés, je ne vous dis pas pendant 2 jours ! Il y a de quoi ne pas sortir... Mais bon, c'est ça la campagne ! [rire]

10/ La chaleur

® [Vivez beaucoup dehors l'été ?] Oui, on a un grand parasol, on mange dehors. Mais là il fait très chaud quand même l'été, parce que c'est en plein sud. Sinon, quand il fait très chaud, on ouvre toute la nuit, courants d'air, et quand le matin on se lève on ferme tout dès qu'il y a le soleil, et on vit dans le noir. Quand on monte à 40° passés... Mais ça c'est quand il y a la canicule, on n'est pas bien quand il fait chaud. On est dedans, avec le ventilateur au derrière ! [rire] Lui n'aime pas, mais moi j'ai le ventilateur !

11/ La mémoire du lieu

Avant, ici, c'était vraiment la campagne, il y avait des jardins. Enfin les jardins ça ne faisait pas bien joli, parce qu'il y avait des cabanes. Mais chacun y trouvait son compte. Le gars qui faisait pousser ses salades, il avait sa vieille cabane, elle était rafistolée comme il pouvait. Ce n'était pas très joli, ces cabanes rafistolées... qui faisaient des petits bouts de jardin... [jardins ouvriers]. Maintenant il y a des jardins ouvriers plus haut, mais ils ont tous la même cabane ...avec le même tonneau pour récupérer l'eau... Tandis [qu'en face] c'était chacun sa petite cabane comme il voulait. Il y en a qui y mangeaient. Ils y passaient toutes leurs vacances, c'était leur lieu de vacances, quand il faisait beau ils allaient au jardin, ils portaient le casse-croûte...

On entendait moins, avant il n'y avait quand même pas le trafic qu'il y a actuellement. [Vous qui êtes né ici, étapes du changement de l'environnement] Le problème, c'était de traverser la nationale. *Maintenant ça sature, c'est fou, c'est fou, c'est fou.* Déjà l'A45 ça désengorgerait l'A47, parce que là ça sature hein, les 3 voies saturent en heure pointe.

L'accident ! Ah oui, oui. Les samedi et dimanche matin, les gens qui rentrent de boîte, moi j'entends à 4-5h du matin... GNANGGGGBIMMMM ! Boum ! Ça me fait sauter de mon lit, j'ouvre la fenêtre je vois les clignotants en face. S'il n'y a qu'une voiture qui fume, je descends et j'appelle les flics, je dis « il vient d'y avoir un accident au niveau de la Varizelle, arrivez dépêchez-vous, parce qu'il n'y a pas de voiture qui circule ». Par contre quand je vois des voitures qui s'arrêtent, parce que maintenant tout le monde a un portable, je ne dis rien. En plus si ce n'est pas grave et que je les appelle, après la personne risque d'avoir une prime parce que..., maintenant ça me gêne. *Par contre une fois je n'ai pas appelé, la personne était décédée. Alors je me dis « si tu avais appelé tout de suite, peut-être ... qu'elle ne serait pas morte... », je m'étais culpabilisée, parce qu'en plus c'était un jeune. C'est toujours en face, parce que je pense que les gens vont peut-être aussi vite, et ils sont surpris, et quand il pleut c'est mortel.*

12/ Les commodités de l'A47

Si on veut dégager les villes, on est obligé d'avoir des autoroutes. Les autoroutes maintenant. Il faut bien comprendre que si on a des voitures on est obligé d'avoir des autoroutes, sinon on est obligé de tous marcher à pied hein ! Et de tout centrer sur la ville (...) Et pour le travail, maintenant les gens ne travaillent plus à-côté de chez eux, on est obligé d'avoir une route assez rapide pour aller au travail. Ma fille qui va habiter dans la plaine elle a 48 km et elle travaille à Saint-Chamond, donc tous les jours elle va se faire l'A47. Elle est contente de l'autoroute... Elle habite à 3-4 minutes de l'autoroute, et à 2-3 minutes de la sortie à Saint-Chamond. Donc c'est pratique.

13/ Les déplacements

La bifurcation

« Souvent vous avez les *camions qui ne sont pas dans la bonne file*, le gars met son clignotant, déboîte, et ceux qui arrivent derrière... [accident]. Mais entre le pont de l'autoroute là et ici, c'est très souvent que ça pète.

« Le seul problème, c'est quand on arrive à la bretelle qui va sur la route du Puy et sur Clermont. C'est très, très mal foutu. Il faudrait *que la bifurcation prenne bien plus bas*. Parce que là-haut c'est pareil que quand on arrive dans Saint-Chamond, les gens voient trop tard qu'ils ne sont pas dans la bonne direction, donc ils coupent.

La conduite

« Il y a des personnes qui n'aiment pas conduire sur l'autoroute, moi j'aime bien. Par contre j'ai des amies qui ne prendront jamais l'autoroute parce ce qu'elles ont tellement peur de doubler les camions, *elles stressent de doubler les camions, elles resteront*

derrière. Et les camions qui ne sont pas sur la bonne file, qui veulent aller sur Lyon, qui s'en aperçoivent, ils déboîtent. À ce niveau-là, à partir d'ici c'est mal fait.

La signalétique

« C'est vrai, quand on est sur l'autoroute et qu'on trouve des panneaux qui nous indiquent à regarder quelque chose, c'est agréable, parce qu'on y porte les yeux. Une fois, on revenait du Gers par l'autoroute, on est passés vers Clermont [ont vu panneau pour « Mont d'or » on a dit « tiens, on a le temps, si on allait y faire un tour ? », parce qu'il y avait une belle pancarte. ® [Ça donnait envie de sortir] pour voir des choses. Ça coupait la route. Parce qu'on a une belle région, il y a des choses intéressantes à voir.

14/ La santé

« Si on entendait un petit peu moins l'autoroute, ça serait plus agréable, mais on le supporte. Ça fait de la pollution aussi. La pollution on ne s'en aperçoit pas, on la respire. Après être mariés, on avait fait une haie en bas et une autre en haut du jardin : ça a tout crevé ! On avait mis des arbres fruitiers en espalier, il reste deux arbres, les autres ont tous crevé.

II.4/ La Chabure : vivre à distance de l'autoroute dans un pavillon en zone rurale

1/ Préambule

Nous nous intéressons ici aux pavillons situés à distance de l'autoroute, à mi-coteau en site campagnard. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Les maisons et leurs jardins, tournés sur l'A47, sont situés à mi-pente au dessus de l'autoroute. De nombreux jardins familiaux jalonnent le flanc du coteau. On est comme à la campagne mais les pavillons s'installent de plus en plus.

L'écoute : L'autoroute, dominateur sonore du temps quotidien, saoule plus ou moins l'oreille selon les heures. Les sons de la nature et des animaux de ferme donnent un ton de paysage rural mais l'autoroute ronronne.

Le regard : le regard descend la pente vers le bas de la vallée et le coteau d'en face. La végétation et les mouvements du sol masquent en grande partie le regard sur l'autoroute.

Mémoire : Les traversées de l'autoroute en chantier, les klaxons des jardiniers arrivant dans les jardins familiaux, les petits avions, la présence animalière et les anciennes fermes sont les principaux éléments mémorisés.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

Mon mari habitait là autrefois. C'est la campagne.

« Mon mari est natif d'ici, ses parents avaient des vaches, ils habitaient la ferme dessous, donc il n'a pas quitté son quartier, lui. Maintenant il a quitté tout ça... on en a gardé deux pour le plaisir... Je me suis habituée très vite ici, *de toute façon c'est quand même calme, c'est la campagne.*

Les ambiances et la vie à distance de l'autoroute

1/ Le rôle de la situation géographique ou topographique

C'est la campagne. La topographie des vallons rend la marche difficile mais organise des zones sonores différenciées.

« Je trouve qu'il n'y a pas trop de plat ici, c'est ce qui me désole ici. En poussette, aller se promener avec la poussette, c'est dur. Mais l'autoroute, on l'entend moins ici

(en hauteur sur ce plateau) qu'en bas, où on est *encore* plus proche, où on le domine sans rien en dessous pour être protégé, ce qui fait qu'on a le bruit encore plus... on le perçoit davantage. Il y a le pré, le chemin de fer et l'autoroute, il n'y a vraiment rien, aucune barrière. Alors qu'ici, il y a quand même la bâtisse en bas, et puis on est un petit peu plus éloigné.

2/ Le rôle de l'espace construit

Le regroupement des jardins familiaux, en plusieurs endroits sur ce versant de l'A47, attire le regard et l'oreille.

« Ah ils y sont toute la journée ! Il y a beaucoup de retraités je suppose, il y en a qui passent toute la journée, à 6h du matin... des fois je me lève à 6.15h, à 6.30 il y en a déjà un, là ! [rire] ® [Où leurs voitures ?] Il y a un parking en bas, une entrée qui est fermée, ne rentre pas qui veut, c'est fermé, alors est-ce qu'ils ont un code... ne sais pas comment ça s'ouvre. Mon mari en connaît certains. Moi je ne les connais pas. (...) Bien sûr, je les vois travailler, là. ® [Met du mouvement +] Ah oui, si si ça j'aime bien. Je ne les connais pas, mais... je ne connais personne dans le coin d'ailleurs, c'est ce qui est un peu désastreux.

3/ L'usage des fenêtres

Fenêtres ouvertes on entend l'autoroute ! Fenêtres fermées, il n'y a rien qui gêne.

« (On entend) l'autoroute c'est vrai, le samedi et le dimanche soir, les rentrées, et les départs en vacances, la nuit surtout l'été quand c'est ouvert, c'est pénible, mais bon. [Vous dormez fenêtres ouvertes l'été ?] Moi oui. Mon mari ça ne le dérangerait pas de fermer, mais moi je ne peux pas. (On entend) « les oiseaux [+], quoiqu'à la limite quelquefois il y a trop de moineaux, on est envahi de moineaux, mais c'est une horreur quand il fait chaud, ah, c'est une horreur comme ça peut piailler ! ® L'AM quand il fait chaud, aux environs de midi. Des fois quand il fait trop chaud ils se calment. Mais il y a des moments... d'ailleurs on les entend là... Je vais rouvrir.

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

Des « fenêtres » paysagères permettent de le voir.

« J'ai juste un *point précis* où on voit... Ou *de ce côté*.

On la regarde pour s'informer de l'état de la circulation.

Qd ma fille doit partir, des fois elle attend, il ne faut pas partir à 8h, il faut partir avant, ou bien après, et si elle voit que ça bouchonne, elle dit « bon, ce n'est pas la peine, j'attends une heure ». Je regarde si vraiment ça bouchonne, mais bon...

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

L'autoroute, dominateur sonore du temps, fait un ronronnement plus ou moins fort selon les heures

(Une habitante de La Chabure) « L'hiver ça va, puisqu'on est dedans, ça ne passe pas quand même les doubles vitrages, mais l'été là, surtout les samedis et les dimanches soir, les départs en vacances, enfin les soirées : ça n'arrête pas. On n'est pas à côté, mais on l'entend. C'est un ronronnement tout simplement, *plus fort selon les heures*, tout simplement. Je ne peux pas discerner si c'est voiture, camion... [Bruit qui disparaît parfois ?] ? Dans le creux de l'après midi si ça circule moins, c'est tout. [Comment vivez ce rythme sonore ?] ? Ben on ne peut pas faire autrement, nous ! Ce n'est pas que ça me plaît, mais que voulez-vous faire ? Je préférerais plus de calme.

(Un habitant installé sur la place de Terrenoire) « Je suis allé livré des clients qui sont beaucoup plus loin de l'Autoroute que moi et quand ils ouvraient une fenêtre on se retrouvait vraiment avec le *brouhaha de l'Autoroute*, qui est impressionnant, parce que vous le prenez en pleine face alors que vous êtes à 2-3 km de lui. On retrouve ce phénomène en remontant [vers le Château] et à La Chabure. *On a beau être beaucoup plus décalé de l'Autoroute que chez-moi, on prend quand même beaucoup plus de Bruit.*

(Une habitante de Terreneoire) « J'ai une amie qui habite à Ocharra, elle est face à l'autoroute chez elle. On voit bien l'autoroute, et elle me disait qu'elle entendait, mais pareil, pareil que tout le monde, ils s'habituent au bruit. Une fois je lui ai demandé « ça ne te gêne pas, l'autoroute en face ? » [rire gêné]. Elle est loin, quand même, *de ce flot, enfin de cette nuisance sonore, constamment des voitures*. Elle me dit « on s'habitue, au début ça me gênait, et puis on ne l'entend plus ».

(Une habitante de La Varizelle) « On a des amis qui habitent route de la Chabure, je peux vous assurer qu'on l'entend mieux qu'ici. ® [Endroit] Là où il y a l'école maternelle. C'est des copains à nous qui ont un chalet [en bois gris], ils ont 4 enfants. Au départ ils avaient du terrain. Vous entendiez l'*Autoroute*, vous vous disiez « ce n'est pas possible, le train, l'*Autoroute*, ce n'est pas vrai », et pourtant ils sont loin ! Je trouve qu'il y a plus de nuisances qu'ici (à La Varizelle). On entend vraiment. ® [Dépend peut-être du vent] Oui. ® [Ils le disent aussi ?] Non, ils n'en parlent même pas, on n'en a jamais parlé, mais moi je le remarque [x2]

- L'autoroute : un donneur sonore de temps

« *S'il y a un accident*, on entend Police Secours, on la voit de là. ® [Allez voir quand sirènes pompiers ambulances ?] Si vraiment j'entends et que c'est l'heure que je ne fais rien,

6/ S'habituer au bruit

Le bruit est soulant

« *Ca saoule*. « À la limite on envisageait presque d'habiter la ferme, de la refaire, mais c'est encore plus proche, et ça saoule, c'est soulant, le bruit. ® [Quoi insupportable ?] Ben le fond sonore qu'il y a, les oiseaux ça va, on entend des gens qui parlent, c'est parfait, il y a des petits. Ca, ça va, les oiseaux il n'y a pas de problème. Mais ce *ronnement* de bruits, de moteurs, de je ne sais pas... [L'intensité et la fréquence] Oui. Quand on est vers les vaches, vers les poules, il y a des moments j'y resterais plus facilement, mais je suis gênée par ça. S'il fait très beau, je resterais bien là-bas à regarder les poules, *mais au bout d'un moment ça me saoule* ! Suivant les enfants que je garde, les horaires où ils sont là, quand j'y vais à 16.30h ou 17h, justement, parce que les trains passent un petit peu plus, ils sont un peu plus fréquents à cette heure-là... les enfants ça les amuse, ils aiment bien voir passer les trains, moi ça ne me dérange pas. Mais c'est l'heure d'affluence aussi sur l'autoroute ! [rire], et c'est vrai que sur le petit chemin qui est en bas, s'il passe un train et qu'il y a du bruit sur l'autoroute, ça devient intense. ® [Distance autoroute depuis le petit chemin] C'est pas loin, à vol d'oiseau 50-100m, ce n'est pas loin... Et la voie ferrée est à-côté, il n'y a qu'à l'enjamber, il n'y a pas de grillage, elle est à 2m, donc je suis très proche.

7/ Les déplacements

L'absence de trottoir

Le coin me plaît beaucoup ici. C'est vrai *qu'on est entre l'autoroute et la route (de desserte)* là. La route est énormément passagère, il y a de plus en plus de monde, c'est terrible. Là aussi le soir, POUHHH. Il faudrait 1 mètre de passage pour marcher vers l'école de la Chabure, je ne prends que des petits parce que je n'ai pas du tout envie d'aller à l'école de la Chabure qui est à 500m, je pourrais le faire à pied s'il y avait un passage. Mais les gens roulent trop vite, enfin certains. Ce n'est pas possible.

8/ La mémoire du lieu

Les traversées de l'autoroute, les klaxons et les petits avions

« Autrefois *mon mari allait dans les champs en face*, il traversait l'autoroute... parce qu'elle n'y était pas. Après je crois qu'ils sont passés par dessous. Il y avait même une sortie ou une entrée d'autoroute là, et ils l'ont bouchée. ® Il y a quelques années déjà.

« *Il y a les jardiniers qui klaxonnent*. Des fois ils me font suer, parce que selon les petits que j'ai, il y en a qui pleurent ! ® [Klaxon pourquoi ?] Pour se dire bonjour ! Ah

oui oui ! Je sais quand ils arrivent les jardiniers, ou quand ils passent, ou quand il y en a un qui parle.

« Il y a quelques avions de l'aérodrome qui passent quand il fait très beau, qui tournent, qui sont plus gênants peut-être encore que l'autoroute, heureusement qu'il n'y en a pas trop. Parce que ça c'est pénible. *Ceux qui sont proches des aérodromes, des aéroports, ils ne doivent pas être à la noce non plus.*

9/ Les commodités de l'A47

J'aime bien, on est à-côté... à proximité de Saint-Chamond, ce n'est pas loin, Saint-Etienne aussi, malgré QUE je n'y mets pas les pieds ! Ca me va bien. En 5 minutes je suis à Saint-Chamond (...) Je préférerais vivre à la lisière d'un bois, mais il y a l'inconvénient aussi : on est plus loin...

10/ Rouler sur l'autoroute

Je n'aime pas garder l'autoroute tout le long

« Je ne sors pas beaucoup. ® [Plus ds un sens ?] C'est à peu près équivalent. Je vais sur Lyon uniquement souvent jusqu'à la plaine, je sors à Saint-Martin-la-Plaine pour rejoindre Sainte-Foy-lès-Lyon pour aller voir ma mère, parce que *je n'aime pas garder l'autoroute tout le long*, parce que je trouve qu'on risque plus d'être coincé... En principe c'est des heures creuses, j'ai rarement des problèmes. (...) C'est vrai qu'il m'est arrivé de garder la petite route, passer par Lorette, la Grand-Croix, tt ça, ça m'arrive aussi. Quelquefois. (Sinon, l'autoroute) je trouve ça très pratique s'il n'y avait pas autant d'imprudents et autant d'excès de vitesse.

J'ai PEUR sur l'autoroute

« c'est ma hantise. Je trouve ça superbe, mais les gens sont fous ! Ils ne font pas attention. ® [Toutes les autoroutes] Oui, notamment l'A7. ® [L'A47 par rapport aux autres] Elle est aussi très fréquentée et beaucoup, beaucoup de monde. Les gens roulent vite aussi. Les gens sont énervés, constamment. C'est malheureux. Mais à-côté de ça il y en a de très calmes (des autoroutes). Quand on arrive du côté de Clermont, là-bas, ah c'est le pied, là c'est le pied. Celle qui va aussi... je la prenais des fois de Bourgoin pour aller au ski, ou celle sur Genève, ça c'est des autoroutes extra. ® [En quel sens ?] Il n'y a personne ! [rire]

Regarder les Monts du Pilat

[Monts du Pilat vus sur l'autoroute ?] On les voit si on arrive depuis Clermont on passe Saint-Etienne, on les voit beaucoup mieux (que dans l'autre sens)

En allant vers Givors, on voit la ville, le mouvement, la ville, les bouchons. « Il y a beaucoup d'usines, c'est l'industrie, c'est le travail, on ne peut pas l'empêcher, au contraire, pourvu qu'il y en ait encore ! [rire] C'est plutôt un bien. ® [Améliorations de l'autoroute et des abords] À part les aires... il n'y en a pas beaucoup, ÇA MANQUE d'aires de repos bien aménagées.

II.3/ LES PERCEPTIONS DEPUIS L'HABITAT URBAIN

Sept situations d'habitat en ville ont été étudiées : deux situations de vie sous viaduc, une situation d'habitat à proximité de l'A47 autour d'une place public, deux situations de vie à distance de l'autoroute (une en contrebas, une sur un coteau), une configuration d'habitat en immeuble élevé à faible distance de l'A47 et une situation dans la ville totalement protégée de l'autoroute.

II.3.1/ Rive-de-Gier : vivre en ville dans un logement situé sous le viaduc

1/ Préambule

Nous nous intéressons ici aux logements situés sous une curiosité architecturale, l'arche du viaduc de l'autoroute à Rive de Gier. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Les maisons sont bâties le long de deux rues qui passent sous le viaduc. On vit donc sous l'arche.

L'écoute : le bruit routier sous le viaduc est nettement amorti. Les variations sont audibles. La réverbération des sons locaux (jeu d'enfant dans la rue par exemple) est majestueuse. Elle amplifie parfois un peu trop les activités humaines.

Le regard : la présence visuelle du viaduc est prégnante pour le visiteur, beaucoup moins pour l'habitué des lieux qui ne marche jamais en regardant, en l'air, le tracé de la voûte. La présence d'habitations dans un tel endroit surprend, étonne, choque même.

Mémoire : Le sentiment dominant est la peur des chutes d'objets tombant du ciel. Les interviewés mettent aussi beaucoup en avant le souvenir des claquements produits par les passages des véhicules sur les joints de dilatation du viaduc, qui ont été traités depuis.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

Il faut être né ici

Mais ici à Rive-de-Gier, il faut je crois être né ici pour dire « le viaduc c'est notre histoire, ça fait partie de notre histoire ». Je pense que ceux qui vivent là c'est parce qu'ils y ont toujours vécu. Et ceux qui viendraient y habiter, c'est vraiment pour des raisons... X... alors là je n'en sais rien. C'est vrai que sous un viaduc, sous un pont, sous... ce n'est pas des endroits qui sont très très recherchés, parce que d'abord il y a des problèmes de luminosité, de pollution...

Les ambiances et la vie à proximité de l'autoroute

1/ le rôle de la situation géographique et topographique

Subir le viaduc

Je dirais que Rive-de-Gier subit quand même beaucoup le viaduc, l'autoroute, et *la vallée est quand même au bord de l'autoroute, donc les nuisances liées elles sont là aussi*. Ça partage la ville en 2. Le mauvais côté, c'est que quand il y a un gros accident sur l'autoroute, le centre de Rive-de-Gier est complètement asphyxié...

2/ Le rôle de l'espace construit

Le viaduc depuis la ville : une curiosité

[Une habitante de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée] Et je sais que par exemple les gens que je connais et qui habitent un peu aux quatre coins de la France, quand ils viennent à Rive-de-Gier et qu'ils voient le viaduc d'en bas, ça leur fait vraiment tout bizarre. Nous on a grandi avec, nous voilà... je ne sais plus comment on l'appelait quand j'étais gamine... mais c'est ce pont en rose et vert, on l'a tout le temps vu comme ça. Et quand les gens viennent, c'est vachement bizarre, ça leur paraît bizarre d'avoir l'autoroute comme ça qui passe au-dessus de la ville.

La crainte des chutes de matériaux

Des barrières plus hautes depuis les travaux

Ils ont ré élevé aussi de chaque côté les barrières de sécurité, qui étaient à 1m ils les ont mises à 3. C'est vrai qu'on n'a plus rien qui tombe dans la cour, nous depuis aussi.

Peur de la chute d'un camion

[Un habitant de Clos Durozeil] [...] désolé quand même : s'il y a un camion qui percute et qui sort... moi je ne veux pas qu'un camion tombe sur les bâtiments qu'il y a en bas...

Peur de l'écroulement du viaduc

[Un habitant de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée] S'il tient le coup déjà, s'il ne tombe pas, c'est bien, c'est bien qu'ils aient fait des travaux, c'est déjà ça ! [rires]

3/ L'usage des fenêtres

Fenêtres fermées, le jour et la nuit

[Entendez les bruits de l'autoroute depuis chez vous, fenêtres fermées ?] Non, si je suis là, si c'est tout fermé, non. Et le soir, quand tout le monde dort, on l'entend un peu.

Depuis la rénovation

Depuis que la rénovation est faite, et qu'ils ont enlevé 6 joints de chaussée je crois, il n'y en a plus qu'un à chaque bout, d'entrée et de sortie. *Ça a amélioré la vie, l'ambiance... même ici chez nous l'ambiance de travail, parce qu'on ne pouvait pas laisser ouvert une fenêtre plus de 20'*. Ce matin c'était ouvert, là on a refermé [pour la chaleur]. On n'a plus cette impression de dire « PFUIII »,

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

On ne fait pas attention

[Un habitant de Lorette] C'est vrai que *si on passe dessous on n'y fait pas attention* parce qu'on ne voit même pas, il suffit de lever la tête.

C'est triste de voir des maisons sous le viaduc

[Une habitante de la « campagne », entretien « perception embarquée »] [Viaduc vu d'ici dans la ville] C'est très moche, c'est toujours pareil, il ne ressemble à rien, il y a une maison à étages qui est juste au bord. *Je trouve ça... triste, c'est bruyant*, je plains les gens, je n'arrive pas à comprendre pourquoi ils sont autorisés à faire des choses pareilles. Comme au-dessus de Millau, ça doit être hyper moche. À Nantua aussi vous avez un énorme viaduc, c'est horrible, ce béton. C'est triste, ces vieilles habitations qui datent du siècle dernier.

Le viaduc, repère visuel

C'est un point de repère quand on arrive à Rive-de-Gier. *On dit « on passe sous le viaduc » par exemple, « tu repères le viaduc et tu sais à peu près que les quartiers sont de chaque côté », on parle comme ça. [...] le pont, le viaduc, il fait partie intégrante de la vie des gens.*

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

Une amélioration depuis les travaux

Je dis maintenant effectivement qu'ils ont enlevé tous les joints de chaussée, dessous nous franchement on ne sent plus rien, on n'écoute plus rien. Même un camion de 30 tonnes qui passe sur le viaduc, *maintenant il n'y a plus ce bruit sonore comme dans les trains, et ça c'est quand même un atout majeur de la rénovation.*

Environnement sonore

[Entendez-vous d'autres sons ?] Les voitures dans la rue de la République. [Gens qui discutent sur le trottoir rue Baldero ?] Ils discutent pour les chiens ici, oh la l, c'est une catastrophe

6/ S'habituer au bruit

« Vivre avec le viaduc »

Les gens, même si vous rencontrez des voisins là en face, je ne suis pas sûr qu'ils vous disent « le viaduc c'est notre gêne quotidienne », c'est tellement intégré à leur vie maintenant, à un tel point qu'ils vous diront « ben oui, il est là, on vit avec », mais sans autre critique.

[Sentiment à Rive-de-Gier de vivre « en dessous de l'autoroute » ?] Je ne crois pas, non, *on vit avec le viaduc. Ce que j'exprime, c'est ce que j'entends aussi. On ne vit pas en dessous de l'autoroute.* C'est tellement intégré dans l'histoire des gens, Rive-de-Gier c'est comme ça quoi...

« Se sentir bien »

[Comment vous vivez dans le lieu ?] Bien, on se sent bien ici.

7/ Désagréments

Pollution par la poussière

[Un habitant de Lorette] J'imagine que sur les toitures à 10m de chaque côté des extrémités d'un viaduc ça doit être pollué d'une force monumentale, parce que quand on voit le roulement qu'il y a, tout ce qui sort des pneus de voitures, et puis tout ce que les camions triment, ça *ça dégringole en permanence, ça fait un brouillard permanent qui doit retomber en petites particules*, j'imagine que les toits en dessous des viaducs de chaque côté ça doit être un truc monstrueux.

8/ Déplacements

« Le viaduc est maudit quand »...

Quand il y a un gros accident sur l'autoroute ; *le centre de Rive-de-Gier est complètement asphyxié pendant la journée, quand ils dévient tout sur le centre ville.* Maintenant, avec les travaux qu'ils font [en ce moment dans le centre], on n'ose même pas y penser. Le jour où ça va être détourné vers le centre ville, je ne sais pas comment ils vont faire.

Modes alternatifs

Je suis en train de prendre de moins en moins ma voiture et de plus en plus le train, parce que sur Lyon on avance 10 fois plus facilement en se servant du métro, des bus et de tout le reste. Pourquoi prendre une voiture ! [rire]

9/ La mémoire du lieu

Mémoire sonore : avant les travaux

[Avant les travaux] *c'était très très audible.* C'était beaucoup quand les camions passaient, ils faisaient BROBOUM-BROBOUM-BROBOUM. Même les fenêtres

fermées ici c'était vraiment PFOUUU en permanence le bruit des camions et des voitures qui passaient... Avant, c'était OU la fraîcheur OU le bruit, on se disait « bon, on ouvre », et on n'a plus cette démarche d'esprit de dire « PFUUIII, attendons-nous... », pas au « pire », mais bon, « au bruit » !

C'était déjà très bruyant dans mon enfance

[Un habitant de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] J'ai vécu sous le pont de l'autoroute [de Rive-de-Gier]. *Mes parents avaient une maison là pendant mes 10 premières années. Je me souviens que c'était très bruyant comme ambiance*, et ils avaient vraiment peur que j'aie près de l'autoroute. Je me souviens, il y avait des grands grillages que mon père essayait tout le temps de maintenir bien propre [rire].

Chute d'objets pendant les travaux

Le viaduc, pendant 18 mois pendant lesquels il a été rénové, ça a été un peu l'enfer pour nous. *On a tout connu, le jet de peinture sur les voitures, les pierres qui tombaient dans la cour... pas des rochers, mais quand même des bons cailloux*. Alors avec un centre de loisirs enfants qui fonctionne tous les mercredis et les vacances scolaires, ce n'était pas mal quand même. On a même reçu des plateaux de bois, qui sont tombés de l'échafaudage. On a vécu un certain nombre de choses quand même... ! [rire] Quand ils nettoyaient le viaduc sous haute pression, il y a quand même là aussi le toit du centre social qui a pas mal pris l'eau. Les descentes d'eau aussi, il a fallu tout refaire... [...]

Moins de bruit sur l'autoroute pendant les travaux

[Un habitant de Saint-Jean] Je ne vous parle pas quand ils ont retapé le viaduc ! C'était tous les soirs tous les soirs. *Ah là il y avait moins de bruit, parce qu'ils faisaient la queue !* [éclat de rire] C'était vraiment à touche-touche.

Les embouteillages dans Rive-de-Gier pendant les travaux

[Une habitante de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] Il y a eu beaucoup de travaux aussi sur l'autopont, sur le viaduc de Rive-de-Gier. Il y a deux ans *c'était à Rive-de-Gier le défilé continu, c'était l'autoroute dans la ville*, donc c'était super sympa ! Et puis ça arrive encore régulièrement, dès qu'il y a un problème l'autoroute est détournée dans la ville. Donc c'est un peu compliqué.

Pendant les travaux, l'effet des torches la nuit !

[Une habitante de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] C'était magnifique des fois, *quand on arrivait de St-Joseph par la route de St-Martin la Plaine, on voyait des torches énormes la nuit*, parce qu'ils bossaient la nuit, je pense que c'était d'énormes fers à souder avec lesquels ils travaillaient, ça faisait vraiment des éclairages... en arrivant de la route là-bas, de St-Martin, ça faisait vraiment un effet incroyable, super chouette.

10/ Les commodités de l'A47

Autoroute bénite ou maudite

Quand je vais à Lyon et qu'il n'y a pas trop de circulation, je me dis « heureusement qu'elle existe », ça c'est clair. Le jour où il y a des bouchons à Givors, de Givors jusqu'à Lyon, on la maudit !

II.3.2/ Terrenoire : vivre dans un logement en ville sous le viaduc

1/ Préambule

Nous faisons ici état de la perception des ambiances depuis les logements situés autour d'une place publique sous le double viaduc de Terrenoire. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : L'autoroute traverse dans les airs un site en forme de cuvette, empruntant un double viaduc. Dessous, une place publique aménagée, arborée, entourée de magasins, de moyennes surfaces commerçantes et de cafés, semble un peu étriqué, cernée. A Rive-de-Gier, les habitations étaient situées sous le viaduc. A Terrenoire, l'implantation est différente puisque les logements sont toujours en vue décalée sur les viaducs.

L'écoute : Il y a de la profondeur acoustique dans l'écoute du bourdonnement local, mais l'absence de variations, la régularité, se sont installées dans le lieu, tel un bourdon régulier qui « enfle et désenfle », engendrant monotonie et lassitude, voire fatigue. Plus concrètement, l'autoroute fait le bruit de fond ; au premier plan auditif, les sons des activités urbaines ainsi que ceux de la circulation locale sont audibles. Les rares, très rares arrêts du transit autoroutier (1^{er} janvier) permettent de saisir la qualité des sons locaux perdus dans la masse phonique des transports.

Le regard : Il se porte principalement sur la place et les piles du double viaduc. Dans ce site en cuvette, la vue est un peu limitée, bouchée. D'où cette expression d'un habitant : « *C'est comme quelqu'un qui habite juste au pied de la montagne : il voit la forêt qui est devant lui, il ne voit pas les neiges qui sont au-dessus.* »

Mémoire : Le « dessous » : premièrement, ce qui est au-dessous du sol est mémorisé, puisque le site est au dessus des mines, puisque la place est au dessus des galeries minières, mais, deuxièmement, le fait d'être en dessous de l'autoroute est prégnant. Ce n'est quand même pas habituel de se trouver dans une situation pareille.

2/ Synthèse des entretiens

Les ambiances et la vie à proximité de l'autoroute

1/ Le rôle de la situation géographique ou topographique

C'est un site en forme de cuvette traversé en son milieu par un double viaduc. Dessous, on est moins exposé au bruit routier.

« *Le viaduc à Terrenoire, il est en plein dans Terrenoire, il traverse [le site], que vous veniez d'un côté ou de l'autre il est au milieu. L'autoroute y est pour quelque chose, puisque c'est surtout le fait qu'on est dans une cuvette, donc on récupère... En plein été, quand la vue est bien dégagée, vous montez sur les hauteurs, et il y a effectivement une brume qui traîne sur le quartier de Terrenoire. ® [Et pas ailleurs ?] Non. Quand on arrive à Terrenoire on descend de Saint-Etienne, on descend pour aller à Terrenoire.*

« *Mais même en pleine journée, je dirais que le fait d'être complètement SOUS l'Autoroute on est moins exposé au bruit je pense, parce que le bruit a plus tendance à rester à hauteur de la phase d'émission. On est quelque part protégés parce que on est vraiment en dessous, là on est protégés par la route en elle-même, certainement, donc la nuisance sonore est plus palpable quand on s'éloigne du viaduc*

2/ Le rôle de l'espace construit

C'est une place

« *De temps en temps il y a des gens qui jouent à la pétanque, des rassemblements, enfin des jeunes qui se rassemblent. Il n'y a pas 200 personnes sur la place. ® [Fêtes] Il y a quelques fêtes... il doit y avoir un vide grenier, la fête du Quartier au mois de juin, et puis voilà ça s'arrête là. ® [Point focal de Terrenoire où ?] Là où il y a le plus de monde qui se rassemble, qui se retrouve, c'est ici.*

« C'est comme quelqu'un qui habite juste au pied de la montagne : il voit la forêt qui est devant lui, il ne voit pas les neiges qui sont au-dessus. On a un manque de recul par rapport au viaduc, on est tellement collés au viaduc qu'on en voit les pieds, mais on ne voit pas ce qu'il y a dessus.

3/ L'usage des fenêtres

On ouvre les fenêtres l'été.

« ® [Vous fermez les fenêtres ?] Ah non, non, non, on ne va pas s'enfermer à cause de la poussière, c'est un fait qu'il y a une quantité de... enfin on appelle ça de la poussière, mais ce n'est pas de la poussière ménagère, c'est un dépôt noirâtre... je n'ai jamais vu autant de poussière dans une maison. [Et par rapport au son ? Trop bruyant l'été ?] Non. On [ouvre les fenêtres]. (...) C'est quand je regarde la télé et que les fenêtres sont ouvertes, à un moment s'il y a du calme à la télé, je dis « tiens c'est vrai on entend le train ».

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

On ne voit pas le viaduc mais les piles en béton du pont

« *Les piles en béton* : On est vraiment juste en dessous. À partir du moment où on est juste en dessous, c'est un effort... enfin on ne lève pas la tête pour regarder le ciel en permanence, en plus *ce qu'on en voit ce n'est pas le viaduc, c'est les piliers* plus que le... c'est le support plus que ce qui est supporté en lui-même. C'est les 2 piliers énormes qu'on voit en permanence.

« Le pont, ils sont en train de le rénover, je ne sais pas ce qu'ils font, mais je pense qu'ils rénovent les barrières en haut, j'ai vu qu'il y avait des échafaudages. Mais c'est vrai qu'il serait déjà peint, même une seule couleur, ou 2-3 couleurs... [+] *Mais du béton ça reste du béton.*

« Sur la place ce n'est pas beau franchement ! [rire] au point de vue esthétique ! ® Ah ben non, ce n'est pas beau, ce grand pont ! Vous l'avez vu ? Ce n'est pas joli franchement. Il devrait être aménagé... Un vulgaire pont en béton... ® [« Améliorer le viaduc »] Moi je le trouve tellement vilain, ce pont ! [rire] Je me suis toujours dit « pourquoi ils ne font pas une peinture sur les piles », on a 2 piles à Terrenoire. Déjà ça serait décoré, ça ferait une ambiance. Et puis même le dessous pourquoi pas. Ils feraient une fresque, quelque chose comme ça, je trouve que ce serait génial. Mais bon [rire], au point de vue du coût, je ne pense pas que ça doit être quand même... [possible].

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

Effet sonore de bourdon : C'est un bruit de fond permanent, comme un bourdonnement qui enfle et qui désenfle selon le vent, mais sans une note plus haute que l'autre.

« C'est ça, complètement, ce bruit sourd et permanent *sans une note plus haute que l'autre* je dirais. (...) C'est un bruit permanent, qui ne s'arrête jamais, *qui enfle qui désenfle suivant la force du vent*, etc.

« La voie qu'on entend le plus, c'est la voie qui descend, c'est une voie de décélération, c'est Firminy Lyon. Tout le monde décélère, on passe d'un endroit où on était à 80-90 pour arriver à un embranchement, qui tourne encore en plus, on arrive à 40... enfin les camions doivent arriver à 40-50 dedans, donc *ils sont sur le frein moteur*, ce n'est pas le bruit d'un camion qui est en puissance, comme ceux qui dans l'autre sens montent. Quand on se met de l'autre côté du viaduc, eux oui par contre là on les entend.

Des pauses acoustiques remarquables

De rares pauses acoustiques prennent parfois place dans le bourdonnement local. « On s'étonne plutôt des jours comme le 1^{er} janvier où il n'y a pas de circulation quand on sort dehors, on découvre d'autres bruits beaucoup plus naturels, le bruit des oiseaux, des choses qu'on n'entendait plus... Le matin du 1^{er} janvier c'est vraiment un moment privilégié, parce qu'il n'y a personne sur les autoroutes, vraiment personne, vous entendez UNE voiture, c'est à dire vous n'entendez plus la circulation, quand il y a UNE voiture qui passe ça vous « tilte » parce que vous entendez le bruit de LA voiture et non plus un Bruit de fond que vous avez appris à ignorer. En contrepartie vous entendez les petits oiseaux qui passent, le train qui passe juste là en dessous,

parce qu'on a le tunnel qui rentre dans Saint-Etienne. ® C'est la ligne Lyon Saint-Etienne qui passe là. Donc des tas de petits bruits qu'on apprend à ignorer, qu'on découvre comme ça bizarrement.

« *Il couvre les autres sons* : « Le seul moment où personnellement j'entends les trains, c'est la nuit quand il n'y a plus un bruit de circulation, là on se dit « *TIENS, c'est vrai qu'il y a une voie ferrée* ». Mais dans la journée jamais vous n'entendez un train. Pourtant dieu sait qu'il y en a ! Les autres bruits sont complètement couverts par la circulation.

6/ S'habituer au bruit

L'oreille s'accoutume du bourdonnement et cherche les sons positifs

« L'homme a cette particularité de s'adapter à son environnement, quoi qu'il se passe. Vous allez en boîte de nuit, vous avez 120 dB, si vraiment vous êtes fatigué vous dormirez malgré le son, vous arrivez à en faire abstraction. Je dirai que c'est une qualité de sommeil qui est moindre, on récupère moins facilement, mais de toute façon on est BIEN obligé de [faire avec].

« *On a toujours des Bruits de circulation locaux qui couvrent le Bruit effectif de l'Autoroute*. Mais de toute façon l'Autoroute reste un bruit de fond plus qu'un bruit fort ponctuel, *c'est toujours un bourdonnement*. D'ailleurs c'est quelque chose qu'on a du mal à identifier même quand on vit avec. Mais on est plus gêné par le bruit d'une voiture qui passe sous la fenêtre, qu'on entend parce qu'on a le visuel, on a la relation de cause à effet, tandis qu'un bruit qui est je dirais permanent et presque régulier, du fait de l'éloignement et qu'il y a sans arrêt du passage, donc le bruit est permanent, *c'est ce qui fait qu'on arrive à l'éliminer de son environnement positif*. (...) Vu qu'à partir du moment où on admet que l'autoroute c'est un bien... un mal pour un bien, à partir de là, les solutions sont à prendre en compte AVANT les tracés des autoroutes, et pas après. Qu'est-ce que vous voulez faire sur une autoroute qui est à la limite de la saturation sur 2 voies sur 50 km ?

7/ Les déplacements

Les habitants n'imaginent même pas passer dessous.

« Quand on est en dessous du viaduc de Terrenoire, *on ne fait pas bien attention*. Il faudrait demander ça à quelqu'un qui arrive, parce que nous on l'a toujours vu, alors *on ne s' imagine même pas passer dessous*. Je l'ai toujours vu là...

8/ La mémoire du lieu

Ca a toujours été noir « La rue qui monte sur Saint-Etienne elle est noire bien sûr parce qu'il y a le pont, les maisons sont noires parce qu'il y a le pont, c'est les échappements, les trucs comme ça, mais *ça a toujours été noir*, Terrenoire c'est Terrenoire. ® [Le nom renvoie à l'histoire] des mines, du charbon, de l'époque. Et puis on avait beaucoup de chaudronnerie aussi à Terrenoire. Il y en a toujours, juste à côté du pont d'ailleurs. C'était une petite ville bien industrielle, on avait pas mal de petites usines. Donc tout ça n'arrange pas. Et puis anciennement les mines. *Ici c'est le plateau des Forges*, c'est [l'historique] minier de Saint-Etienne. Ici on est SUR les mines littéralement, en dessous c'est les *mines de charbon de Saint-Etienne*. Il y a des entrées des puits de mines qui ne sont pas très loin qui ont été murées, qui ne sont pas loin du tout.

Le « Patrimoine industriel » il n'y a pas de quoi s'extasier devant

Pour la [culture de la mémoire] oui, mais je ne pense pas que ce soit un passé très glorieux non plus, comment ont été les conditions de travail qui régnaient dans ces endroits-là, c'est quand même comme on dit « d'une autre siècle ». (...) L'identité minière elle est là, on ne peut pas nier, mais dire que c'est quelque chose... qui a été valorisant, oui, pour un petit nombre de personnes qui se sont engraisées sur les autres, oui, c'est un fait... Dire que ça fait partie du Patrimoine industriel certes, mais

voilà... *le mot c'est « industriel », il n'y a pas de quoi s'extasier devant et dire « ah la la c'est beau, venez voir ».*

Accidents : Oui, j'ai eu des camions qui sont [sortis de la route], d'un virage qui est un peu plus bas, le virage là à Saint-Etienne, juste là, à 100 m de là il y a des gens qui se sont retrouvés avec un poids lourd dans leur jardin ! [rire] On rigole comme ça, mais sur le coup ils ont beaucoup moins rigolé. ® C'est le chauffeur qui s'était endormi et qui est allé tout droit, ou... je ne sais plus ce qui s'était passé, enfin le camion avait atterri chez les gens. Ils sont en contrebas, donc... J'ai entendu parler des clients, qui m'ont raconté qu'il y avait un semi qui avait enjambé le viaduc qui s'était retrouvé avec la cabine dans le vide, mais ça doit faire des années des années... C'est arrivé une fois.

9/ Les commodités de l'A47

Vu qu'on a les entrées-sorties qui sont juste au pied, c'est quand même un avantage, nous quand on a besoin d'aller à Lyon on fait 1,5 km on est sur l'autoroute, 1/2h après on y est. Il y a des avantages aussi.

10/ La santé

L'autoroute, c'est plus un point de détail qu'autre chose. ® Ce n'est pas l'autoroute en elle-même, c'est dérivé. C'est par exemple le fait d'avoir des problèmes respiratoires presque en permanence. J'ai ma moitié qui par exemple fait 3 à 4 sinusites dans l'année depuis qu'on est là, alors qu'avant...

II.3.3/ Lorette : vivre en ville autour d'une place à proximité de l'autoroute

1/ Préambule

Les logements qui entourent la Place Neyrand sur la commune de Lorette sont disposés en U ouvert sur l'A47. Cette composition urbaine absurde du point de vue acoustique rend très bruyante l'autoroute dans les étages des logements, mais le rez-de-chaussée reste relativement confortable du fait de la présence de multiples petits mouvements de sols et du fossé du Gier. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Les logements donnant sur l'espace public (une place d'église et un petit parking) sont exposés directement sur l'autoroute (pas d'écran acoustique). Le jardin ou la cour est situé derrière. Il est protégé du bruit et approprié.

L'écoute : le bruit routier est un ronronnement permanent qui se marie parfois avec le bruissement du vent dans les arbres. Il y a, au niveau du sol, une rare concordance sonore avec l'identité spatiale locale (mouvements sur la place, bruissements, oiseaux, cloches).

Le regard : la circulation des véhicules passe en continu devant la place. Pourtant les habitants n'ont pas envie d'en être cachés. La vue sur la colline végétale d'en face n'est pas vraiment valorisée mais doit participer de ce sentiment.

Mémoire : C'était un ancien quartier vivant, avec un bar et une épicerie. L'autoroute, en terre pendant sa construction, était un terrain de foot. Dans le souvenir, le chantier semble avoir supprimé de nombreuses connexions pédestres avec la colline d'en face.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

Une habitante qui a toujours vécu dans le quartier

On est depuis 1965 dans cette maison. [Avant ?] On était vers Champion [de Lorette]. Enfin Champion n'existait pas, on était dans une maison. [Donc vous êtes rapprochée de l'autoroute?] Un peu, oui, la maison où on était... mais j'étais petite... elle était un petit peu plus loin.

Un habitant installé professionnellement

Je suis né là. Donc j'ai navigué pas mal de temps ici, mais je me suis absenté pour les études. [...] Je suis revenu ici il y a une quarantaine d'années professionnellement parlant pour prendre la succession d'un établissement de productions florales qui avait été créé par mon grand-père tout de suite après la guerre de 14.

Un autre habitant installé à Lorette depuis longtemps

Je suis depuis 13 ans dans cet appartement. Ça faisait 25-27 ans que j'étais là-haut, dans le grand bâtiment qu'ils sont en train de rénover.

Rester à proximité de l'autoroute

[...] on ne s'en faisait pas une montagne comme on s'en fait maintenant par rapport aux constructions d'autoroute, ce qui fait que moi j'ai connu des gens qui ont considéré qu'ils pouvaient rester au bord de l'autoroute et qui ont reculé leur maison de 100m à vrai dire, mais qui ont préféré quand même garder leur terrain, alors qu'il y en a d'autres on leur a démoli leur maison, ils sont partis habiter ailleurs, on n'en parle plus. Ça c'est assez caractéristique, parce que maintenant on ne s'amuserait plus à dire « on va vous rebâtir votre maison à 50m du bord de l'autoroute », les gens ont plutôt tendance à vouloir s'en aller.

Les enfants préféreraient la campagne !

C'est sûr que moi mes gamins qui viennent là, ils ont tendance à dire « la maison du grand-père on s'en fout ! on préférerait habiter à la campagne », alors que nous... ça c'est fait comme ça, c'est vrai, mais sans se « mettre le couteau sous la gorge » comme on dit, il y a des choses qui ont existé et puis on a vécu comme ça, donc on le trouve presque naturel.

Les ambiances et la vie à proximité de l'autoroute

1/ Le rôle de la situation géographique et topographique

La topographie génère un effet résonance sur la face nord de la commune, et renvoie le bruit de l'A47 au-delà des montagnes.

Il faut reconnaître que, surtout dans cette zone-là, parce qu'il y a la montagne de l'autre côté de l'autoroute, on a un effet bruit beaucoup plus important parce qu'*il y a une résonance contre la montagne* qu'on appelle le crêt Cocu, qui s'appelle en réalité le crêt de la Chèvre [...] A partir de cette zone-là il y a une partie montagne assez importante jusqu'à l'entrée de Rive-de-Gier, où elle redevient un petit peu plus basse. Donc *il y a un effet résonance surtout dans ce secteur, qui est très perçu par les personnes qui habitent la commune, sur la face exposée au nord en somme*. D'ailleurs quand on est dans les campagnes à cette zone-là, mettons à vol d'oiseau à 3 ou 4 km, on entend le bruissement de l'autoroute qui remonte par dessus la montagne. Et par contre, dès qu'on cherche à écouter la zone où le vallonnement est moins important, eh bien il disparaît.

2/ Le rôle de l'espace construit

C'est dans la cour, protégée du bruit par les bâtiments, que l'on s'installe volontiers
L'été on se met dehors, et puis là [cour derrière] on peut recevoir. [L'autoroute] ça ne me dérange pas.

La place Neyrand

Sur la place on entend l'autoroute. Autrement à part ça c'est calme, on est tranquilles et il y a le train qui passe juste au-dessus, mais on ne l'entend pas.

Le maraîchage au bord de l'autoroute

Je l'ai fait, et *je le fais encore maintenant, mais bon on est un peu écolo, on lave bien*, et puis on n'est quand même pas trop près-trop près. Mais si on se rapproche plus, on n'a pas envie de le faire. Un jardin au bord de l'autoroute s'il n'est pas au moins à 100m.

Un effet de masque acoustique au sol

L'autoroute, il y a des moments souvent je l'entends presque moins d'ici [jardins] que de chez moi [domicile, un peu plus haut], parce que le bruit monte, *il y a un peu des arbres, un peu l'école, un peu l'église, il y a un peu des choses qui font un peu écran ici*, mais on l'entend quand même. Il suffit de faire 4m, si on a moins d'écran... Parce que ce qu'on entend ici, on ne l'entend pas pareil à 4m plus loin, parce qu'on n'a plus les écrans ouverts, ni l'école. C'est-à-dire que si vous vous mettez ici, vous enregistrez, vous n'aurez pas la même chose que dès que vous êtes contre l'église là, donc à 5-6m, ce n'est pas du tout pareil parce qu'on perd un écran, et il est important l'écran, 2 étages de l'école ça coupe quand même pas mal !

Etre au bord de l'autoroute

J'ai un collègue qui a un toit qui dépasse là-bas, lui *il est carrément contre l'autoroute*, alors il a un écran d'arbustes un peu comme j'ai là devant, lui il a juste la rivière et l'autoroute. Je me mets à sa place, si ça avait été la maison de mon père, je me serais tiré, même que ce soit la maison de mon père. D'ailleurs la ville doit la lui racheter, parce que c'est vrai que c'est moins marrant en bordure d'autoroute. Là, famille ou pas famille, il n'y a pas photo.

3/ L'usage des fenêtres

Fenêtres fermées, on n'entend pratiquement pas

En été c'est ouvert ; là pendant toute la semaine ça a été ouvert parce qu'il ne faisait pas froid. [L'autoroute n'a pas d'importance par rapport à l'ouverture des fenêtres ?] Non. *Bon on l'entend un peu plus quand c'est ouvert*, parce que là *avec le double vitrage vous voyez on ne l'entend pratiquement pas*.

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

On ne voit pas tellement l'autoroute (...)

Comme on est placés là, on n'est pas au dessus nous, donc on ne le voit pas tellement, c'est quand même assez planqué, c'est camouflé, on ne le voit pas tellement. *Quand on est au bord de l'autoroute, on ne voit rien*.

(...) pourtant parfois il fait passer le temps

[...] là, ne plus voir les voitures je serais embêtée. Parce qu'il y a des moments, *quand je ne sais pas quoi faire, je me mets à la fenêtre, je regarde passer les voitures*. C'est peut-être bête, mais enfin bon... Même à des moments quand on est à table, on a tendance à regarder.

Ce n'est pas très agréable, mais avec un écran acoustique ce serait pire

L'autoroute ne gêne pas trop. Visuellement *ce n'est pas très agréable de voir des voitures qui se courent les unes après les autres*. ® [Mettre un mur pour ne plus les voir ?] *Ah non, certainement pas mettre un mur, ça ferait quoi, avec un mur ? Je suis emmuré déjà ici...* [...] Ce qu'on a bien l'habitude de voir, c'est souvent les accidents qui arrivent. Alors on voit souvent passer les ambulances.

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

Un ronronnement, un bruissement permanent

Pour le locataire, qui lui n'est pas d'ici, il habite là depuis 5 ou 6 ans, il y a quand même un bruit qui vient de l'autoroute, alors que nous on n'y fait pas attention. Mais c'est vrai que de ce bruit-là on pourrait s'en passer, c'est un ronronnement permanent. Du reste, à partir du moment où on n'entend plus l'autoroute, c'est-à-dire quand il y a un accident ou que les voies sont arrêtées complètement, on n'entend plus le bruit de l'autoroute, et c'est là qu'on dit « tiens, il y a l'autoroute ! », puisqu'on n'entend plus *ce fameux bruit de bruissement ou de ronflement permanent*, ce qui fait que ah !, on se

retrouve à la campagne presque, pour ainsi dire, et on pourrait presque écouter à ce moment-là couler le Gier, qui est très voisin.

Les arbres : une illusion « d'écran » acoustique ; le vent, une illusion de campagne.

L'été c'est sûr on aime bien être en terrasse ou autre, et ce genre d'endroit à 20-30m de l'autoroute c'est à bannir !, il n'y a pas d'histoire [bis] ! Du reste il [voisin au bord de l'autoroute] a laissé beaucoup de végétation se développer, *l'été où les fenêtres sont un peu ouvertes, où c'est un peu plus ouvert, on entend un petit peu moins parce que la végétation est assez importante*, mais ça ne fait pas beaucoup [bis], je pense que c'est une idée qu'on se fait, et c'est visuel aussi parce qu'on a un peu de vert on a l'impression d'être à la campagne, mais le bruit il y est, la pollution elle y est pareil...

L'autoroute : un donneur sonore de temps

Accumulation le week-end

[...] On regarde l'autoroute... on se dit « tiens, il y a beaucoup de circulation » parce qu'on voit les phares loin, ou bien c'est la fin ou le début de week-end, donc il y a une accumulation...

6/ S'habituer au bruit

Le train avant, l'autoroute aujourd'hui

[...] [Autoroute] *on n'y fait pas attention*. Nous on était habitués, aussi bien par rapport à la voie de chemin de fer qu'on avait à l'époque, on avait plus de bruit que par l'autoroute parce que les trains étaient très bruyants. Depuis qu'ils ont refait les voies c'est vrai maintenant on n'entend pratiquement plus les trains, enfin ça ne fait pas tellement longtemps, il n'y a que 2 ou 3 ans qu'elles ont été refaites complètement. Là *on entend pratiquement maintenant beaucoup plus l'autoroute que le train*.

On s'habitue à tout

Moi l'autoroute ne m'apporte absolument rien du tout. Le bruit, je ne le sens pas, parce qu'il y a du double vitrage ici et tout, mais enfin même sans double vitrage on n'entend pas beaucoup. Il y a le train qui passe juste au-dessus, on ne l'entend pas. Moi j'ai habité en haut là-bas, j'étais attendant au train pratiquement. Ben c'est une habitude. *Oh on s'habitue à tout, quoi qu'il en soit*.

« L'autoroute est plus supportable » que les jeunes qui jouent au foot

Les jeunes jouent au foot dans la rue, et contre le mur de la maison ! Alors quand c'est la journée, ça passe. Mais quand c'est le soir, de 20h30 jusqu'à 23h, et qu'ils s'amusent à tirer dans les panneaux, alors là... [...] Comme je vous dis : l'autoroute, elle est encore plus supportable qu'eux.

7/ Désagréments

L'autoroute a dispersé les nuages porteurs de pluie

Dans cette zone ici précisément, précisément, qui se trouve entre 2 collines, la colline de Lorette la ville, et la colline Verte, qui est en espace vert, dans le fameux virage de Lorette, on avait il y a une cinquantaine d'années des précipitations au niveau de l'hygrométrie, à savoir qu'avant l'autoroute on savait qu'un nuage qui venait d'un secteur X apportait de la pluie dans la vallée [...] maintenant un nuage qui vient de ce qu'on appelait le crêt de la Dame n'est plus systématiquement porteur d'eau pour le secteur, il se déchire davantage. Et ça on l'a attribué au dégagement de toutes ces combustions qui s'élèvent et qui ont *un effet disperseur au niveau du nuage*. Ça reste à confirmer, mais moi je l'ai remarqué [bis], parce que j'ai vécu quand même 35 ans ici en production, et c'est vrai qu'il peut pleuvoir à Grand-Croix qu'il ne pleuvra pas ici, ça va se disperser disons.

Poussière d'autoroute

Quand on travaille nous en espaces verts en bordure d'autoroute... je ne parle pas de l'autoroute elle-même... on est très pollués au niveau de la poussière. On revient plein de poussière, *c'est très très très très salissant*. [Type de poussière] Poussière de route,

qui reste dans les pneus, et puis qui se promène avec la pollution, avec un peu de terre, avec un peu de tout ça, tout mélangé..

L'usine Bernière-Perrin

Il y a l'usine là, celle-là elle m'emmerde, l'usine Bernière-Perrin là [fonds de cuves]. Ce n'est pas le boulot [martèlement qui gêne, mais]. Ils pourraient faire une route qui puisse passer par derrière, au lieu d'emmerder toujours le monde ici. Supposez... 20, 30 camions, par jour, qui passent. Vous voyez des camions de 30, 40 tonnes qui passent, c'est tous les jours. Alors toutes les fois, alors il y en a qui s'égarer, alors pour la vue... ça c'est désagréable.

[Poussière] Ah il y en a, mais ce n'est pas de la poussière d'autoroute, c'est de la poussière de Bernière-Perrin.

Dépôt d'hydrocarbures

Quand on voit la poussière dans ces chéneaux là..., le poussier qui est déposé. Là c'est des déchets de végétaux et tout ça, mais le poussier qui est déposé dans les chéneaux [...] Et on a des dépôts, voyez les verres [de la serre], la vitrerie on la voit [bis]. Elle est très, très sale. On a un dépôt de... mais *c'est des dépôts d'hydrocarbures et ça, ça vient de l'autoroute* [bis], beaucoup plus maintenant que de la voie, mais à l'époque on incriminait beaucoup la voie ferrée !

8/ Déplacements

Passer de l'autre côté de l'autoroute

[Comment faites-vous pour aller de l'autre côté ?] *On monte jusqu'à la passerelle un peu plus haut*, on passe par dessus le pont de l'autoroute et on descend là-bas.

[Avez déjà emprunté la petite passerelle ?] Oui, souvent, mais maintenant [ils l'ont supprimée], je ne sais pas pourquoi. Les gens qui habitent de l'autre côté qui sont à pied, sont obligés d'aller jusqu'à là-haut... C'est vrai qu'elle coupait bien. Rien que les parents qui amènent leurs enfants à l'école à pied.

Une nouvelle bretelle d'autoroute

Je sais qu'ils devaient faire une entrée d'autoroute là... pour les camions qui vont dans les usines, pour qu'ils n'aient pas à remonter jusqu'à Grand-Croix. Nous, s'ils font une entrée d'autoroute là, ça nous arrangera pour aller sur Givors. Sinon le plus souvent on remonte sur Saint-Etienne, donc on est obligés d'aller jusqu'à Grand-Croix.

Utilité de la route qui longe l'autoroute

[Une habitante de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] Là-bas c'est la route que je prends quand je rentre en vélo, je passe par là derrière, je longe vraiment l'autoroute puisqu'il y a vachement moins de voitures qui longent l'autoroute que sur l'autoroute ou la nationale derrière.

Le virage de Corbières aujourd'hui

Maintenant c'est vrai, le virage de Corbières c'est bien, donc l'anecdote principale maintenant c'est de dire « *on peut aller un petit peu plus en sécurité à Saint-Etienne par l'autoroute*, tout au moins dans la zone fatale, qui est la Madeleine, donc l'entrée de Rive-de-Gier, jusqu'au contournement, donc la zone qui a été refaite complètement. C'est un secteur qui est relativement court, mais qui était hyper dangereux.

Depuis la modification du virage, « ça circule plus avec plus de fluidité »

On avait le problème des accidents fréquents ! On disait « ah, tiens, c'est encore bouché ! », « ah, c'est encore bouché ! », et puis on entendait tout de suite après ou l'hélicoptère ou les CRS... enfin la police, les camions de dépannage et tout ça. Et ça, ça a été un refrain, un refrain pas quotidien mais presque, pendant des années, ça c'est monumental. Alors que maintenant ça circule plus « fluidement », ça se véhicule mieux...

La zone la plus encombrée sur l'autoroute

C'est vrai que si on regarde entre Saint-Etienne et Givors, *la zone qui reste quand même malgré tout la plus encombrée et la plus dangereuse, c'est la zone de Lorette*

entre le contournement qui est fait maintenant à partir de l'entrée de Saint-Chamond, et la fin de Rive-de-Gier, où après l'autoroute sur Givors est relativement... correcte, bien que souvent à Givors maintenant ça s'étrangle au niveau des ponts du chemin de fer du Rhône, ça remonte pas mal souvent en zone commerciale de Givors, parce que justement il y a un peu d'accumulation, c'est toujours pareil...

Hypothèse du fret ferroviaire

S'ils voulaient vraiment faire du fret ferroviaire pour virer un peu les camions de l'autoroute, je pense qu'on est dans des zones où il n'y a pas assez de longueur, on a 1/4 h d'autoroute entre Saint-Etienne et Givors, donc là ce n'est pas possible, parce qu'il y a énormément de distribution entre Lyon et Givors. Pour moi le fret ferroviaire c'est pour des grandes distances, pour 400-500km, ça paraît logique.

9/ La mémoire du lieu

Souvenirs autour de la construction de l'autoroute

L'autoroute avait été faite en 1956 ou 57 là dans le secteur [...] On pouvait se permettre à l'époque, je l'ai fait moi, de partir en voiture ou à pied sur l'autoroute à l'époque où il n'y avait que de la terre, pour se rendre compte un petit peu de ce qui se faisait au niveau des infrastructures, notamment la couverture du Gier, et les ponts qui allaient disparaître les ponts qui allaient rester, les voies qui allaient apparaître les voies qui allaient rester. Donc des choses qu'on ne peut plus approcher maintenant.

L'autoroute construite en partie sur l'ancien canal

Là il y a un secteur de rivière qui est resté. Le reste [de l'autoroute], ça s'est bâti un peu sur l'ancien canal, c'était déjà une voie déserte qui avait été comblée plus ou moins dans cette zone-là et qui servait de terrain de foot grosso modo, mais qui était un petit peu à l'abandon en fait. Il y avait encore la rivière... qui y est toujours bien entendu, plus ou moins cachée selon les endroits. Mais disons que la grande partie de l'autoroute ici c'était quand même déjà une zone qui était plus ou moins... vide, puisqu'il y avait le canal qui était comblé, donc une zone assez longue, droite, presque prête à être transformée en route.

Evolution de l'environnement proche de l'autoroute

La maison où on était... mais j'étais petite... elle était un petit peu plus loin. Mais on avait le passage à niveau... enfin les trains devant la maison pratiquement. C'était un passage à niveau... à porte [pour les piétons]. [Et l'autoroute quand vous êtes arrivée ici ?] *Il y avait des habitations en face, donc on ne la voyait pas. Là où il y a le grand terrain, c'étaient des maisons. Il y en avait une assez grande, avec des garages, une plus petite, et plus haut il y avait une usine. [Puis les maisons ont été rasées], et on a vu l'autoroute, mais sans plus, le bruit ça n'a pas trop changé.*

Les déplacements routiers et autoroutiers

Nous, ceux qui étaient ici, on allait voir passer les voitures sur l'autoroute, c'était quelque chose quand même d'un petit peu exceptionnel, ça déviait en somme les circulations qui étaient sur la route nationale, où il n'y allait plus rester que les cars, et puis ceux qui naviguent pour leurs besoins personnels pour aller à leur habitation. Mais le gros du trafic, que ce soit un peu les camions, parce qu'il y en avait quand même déjà un peu à l'époque, et puis les transferts entre Lyon et Saint-Etienne, puisque c'était ça la base, c'était Lyon- Saint-Etienne... mais à l'époque l'autoroute n'allait que jusqu'à Rive-de-Gier, parce que la zone de Rive-de-Gier de la Madeleine à Givors a été faite bien après, dans les années 70. Je pense qu'au départ ils pensaient quand même déjà à sécuriser, ils viraient tout ce qui était zone urbaine... En fait la zone autoroutière s'arrêtait à la Madeleine, et après on reprenait l'ancienne route, soit si on avait envie d'aller à Givors par la route qui existe toujours le long du Gier, mais qui est très contournée au niveau des virages, ou par le plateau de Mornant qui était une route beaucoup plus droite, qui permettait disons de filer un peu plus vite si on avait à aller à Lyon.

Le quartier avant

C'était vivant avant ici dans le quartier. Il y avait une épicerie, un bar... ® Juste à côté. Tout l'immeuble à-côté c'était un bar. En haut, tout à fait en haut, là haut le grand bâtiment, là où ils sont en train de rénover, là c'était une épicerie. [Quand ? Années 90 ?] Oh même bien avant ! Dans les années 80. Ça s'est arrêté pratiquement en 85 à peu près. Après, ça a tout été n'importe comment...

Les accidents dans le virage de Corbières

On était très connus pour être les détenteurs du record au niveau des accidents du virage de Corbières, puisque c'est le fameux virage qui a été refait, les travaux ont duré 2 ou 3 ans pour arriver à arrondir un peu le virage vers l'amont. C'est vrai que maintenant... moi j'en parle avec des collègues qui font des livraisons sur Saint-Etienne et autre, ils me disent « maintenant quand on va à Saint-Etienne pour faire des livraisons, on a un peu moins l'appréhension de Corbières, parce que souvent on y a passé des matinées ou des après-midi entières bloquées par un accident ».

[Donc « record national » de Corbières ?] Je le pense. Malgré les feux... enfin ce qu'ils avaient pu mettre comme signalisation aux portiques pour indiquer le ralentissement, il y avait une telle forme dans ce virage que les accidents étaient fréquents... mais « fréquents » je dis bien 1 fois ou 2 fois par jour, ou X fois par semaine.

[Fréquence accidents aujourd'hui ?] C'est pratiquement toutes les semaines, tous les 15 jours.

10/ Les commodités de l'A47

Ambivalence

Disons que nous on a toujours vécu avec, donc on n'y fait pas attention. Mais on est toujours à être un peu à cheval en se disant « bon, l'autoroute ça fait du bruit machin tout ça », mais on est les premiers à demander une déviation, si on en avait la possibilité, pour y être tout de suite dessus, pour l'utiliser... donc... Ça reste un petit peu le caractère de chacun.

II.3.4/ Lorette : vivre en ville dans une « tour » de logements peu distante de l'autoroute

1/ Préambule

Les personnes interrogées habitent dans les étages élevés d'immeubles situés à proximité de la départementale 88. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Spatialement, l'autoroute en fond de vallée est légèrement dominée par la route départementale qui elle-même est dominée par la petite colline de « Le Grand Pont » où se situent nos habitants.

L'écoute : Du point de vue de l'écoute, la départementale située en contrebas des immeubles amène dans les appartements des bruits en premier plan auditif, devant celui de l'autoroute. Ces derniers entendent donc la rumeur continue de l'autoroute mais aussi d'autres sons routiers, l'ensemble générant une matière sonore routière mais discontinue.

Le regard : Ici, les vues sur l'autoroute en fond de vallée et sur les paysages lointains sont formidables d'animation et de mouvement. On aime regarder ces animations distancées.

Mémoire : Celle d'un quartier plus conviviale autrefois.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l’emménagement

Des raisons professionnelles d’installation et le choix du quartier ensuite

J’ai été dans la gendarmerie. Au début nous habitons en ville de Rive-de-Gier. Après 68, il a été décidé d’installer un groupe de gendarmerie mobile dans le quartier du Grand-Pont qui se construisait à ce moment-là. Au mois de décembre 1969, la gendarmerie était installée dans le quartier. *Lorsque j’ai pris ma retraite, je suis resté au Grand-Pont, trouvant que j’étais très bien.*

Les ambiances et la vie à proximité de l’autoroute

1/ le rôle de la situation géographique et topographique

Chemin de fer et autoroute

Ici, on a *la voie du chemin de fer dessous*, c’est Lyon-Saint-Etienne et *vous avez l’autoroute A47 qui passe derrière*. Donc les nuisances c’est tout ça [il ouvre la fenêtre], c’est les camions.

Plaisir de regarder les montagnes

[Paysage devant chez vous] Il est bien. Mais *je regarde plutôt le haut, les montagnes quand c’est enneigé et tout*. Mais je n’ai pas à me plaindre. Je ne vois pas d’usines... Il y a les arbres...

2/ Le rôle de l’espace construit

La présence de la départementale 88 entre l’autoroute et le logement : Une proximité potentiellement bruyante

Nous on a la 88, mais elle est quand même à l’extérieur, *elle est dans le bas, elle est là-dessous*, on n’y fait pas attention.

Le fait qu’il y a *un rond-point de sortie d’autoroute, qui est un petit peu le carrefour des véhicules de sécurité*, je veux dire les pompiers, les SAMU, la police, donc on entend tout ça, les cornes constamment dans la nuit, l’été c’est dingue, que ce soit un accident ou bien des vols... la police avec leurs trucs. En plus on a le quartier du Grand-Pont à-côté, c’est un petit peu... je ne veux pas dire que c’est une zone, parce qu’on me traiterait de raciste, mais c’est un petit peu le côté mal famé de Rive-de-Gier. Alors pour tout ça les flics sont souvent là [carrefour], et ils font du bruit. Et puis les camions bien entendu.

3/ L’usage des fenêtres

Impossible d’ouvrir les portes du balcon

Quand je rentre, je rentre le soir. Et l’été j’aimerais bien boire mon petit « Ricard » sur le balcon. Eh ben non, je ne peux pas, je ne suis pas bien dans ma tête, le bruit, *je ne peux pas regarder la télévision, écouter la chaîne avec la porte ouverte, où alors il faut la mettre à tue-tête, et ce n’est pas l’ambiance qu’il faut*. Mais enfin disons que ce n’est pas pour ça que je changerais d’appartement, je n’en suis pas à ce niveau.

4/ Le regard porté sur l’autoroute et sur le paysage visuel environnant

Un point de vue et une belle vue depuis Grand-Pont

J’ai un point de vue vraiment... surtout aussi *il y a un point de vue chemin de fer, route normale, autoroute, et l’environnement tout autour*. Là nous sommes à

l'extérieur de la ville, on est un peu dans la verdure ! [rire] tout autour, on voit les monts du Jarez là, le mont Pilat... Au fond ce sont les monts du Lyonnais.

J'ai l'habitude de regarder l'autoroute et le rond-point

Tous les matins je me lève très tôt, tous les matins, *je regarde l'autoroute au moins 5 ou 10' !* [rire] [ça vous manquerait ?] Ah oui. Et puis, regardez, *on a le rond-point là.* Alors là, je m'amuse c'est le soir et le matin, parce que pour dégager le rond-point ça fait la queue maintenant sur la 88, vers les 18h et tout ce rond-point...[rire].

Indice visuel des accidents

[Endroits où vous voyez le plus d'accidents ?] *Je vois les accidents de Corbières au viaduc, là ça fait des queues interminables.*

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

Un roulement, un ronronnement

[Lui] Moi, l'autoroute, souvent je me mets sur le balcon [Grand-Pont], *j'entends un roulement*, un roulement et puis c'est tout. [Elle] *un ronronnement, ce n'est pas gênant.* [Lui] Par contre ma fille, alors elle, elle ferme la porte... Il y en a qui se plaignent que ça fait du bruit ! Les gens « oh c'est infernal ! »

Le bruit. Je ne la vois pas souvent. Je la vois, mais je ne regarde pas. Mais c'est le bruit lancinant, lancinant, lancinant.

Un son discontinu

Là c'est plus discontinu qu'autre chose, parce qu'il y a la route là.

- L'autoroute donneur sonore du temps

La fréquentation de l'autoroute est un indice sonore

La circulation, c'est dingue. Le matin je me lève très tôt, *je vois par exemple à partir de 6.30h, 6.15h jusqu'à 8h, c'est une suite dans les deux sens*, Lyon-Saint-Etienne et Saint-Etienne-Lyon !

6/ S'habituer au bruit

Un principe d'adaptation

[Elle] Moi ça ne me gêne pas, je me trouve bien [bis] On ne fait pas attention au bruit de l'autoroute

[Lui] Moi j'ai une impression : *où on vit, on s'adapte*

Bruit de l'autoroute, camions...« Comme de tout, on s'y fait »

[Présence de l'autoroute pour vous] Des camions, il en passe quand même devant, il y a quand même la zone industrielle de Lorette, de Grand-Croix, et ils passent par là. *Mais comme de tout on s'y fait.*

Impossibilité de s'habituer au bruit continu de l'autoroute

Le train c'est vrai qu'on n'y fait pas très attention. On n'y fait moins attention qu'au bruit de l'autoroute, parce qu'il est toujours continu. Et justement *d'habitude on dit « on s'y habitue à un bruit continu ».* Eh bien pas moi. Peut-être que c'est le fait que je sois « de passage » comme on dit.

7/ Déplacements

Usages

On prend l'autoroute quand on est pressés, quand on a hâte, sinon c'est les petites routes.

Les accès à l'autoroute

Il y a eu des travaux mais il y a encore des rectifications à faire, *la bretelle pour aller sur Lyon est très très dangereuse*, la sortie du rond-point qu'on prend là, ça pète encore souvent. [...] [Pour améliorer l'autoroute ?] Élargir. Et refaire la bretelle d'ici pour aller sur Givors. Parce que quand on sort de l'autre côté quand on vient de Givors pour venir là, ça va très bien. Mais là ça pète...

« L'autoroute A47 est devenue carrément désuète »

Deux voies à Givors, on y passe 1h si on tombe dans le mauvais coin. ® [L'A47] c'est les bouchons. Moi dans ma tête quand on parle de l'A47, c'est Saint-Etienne, l'entrée sur Saint-Etienne, et l'entrée sur Givors, la grande banlieue de Lyon, alors là c'est la catastrophe. Si on part à 7.30h du matin, on est cuit, il faut partir à 6h pour passer Givors. C'est comme Fourvière. À une certaine heure c'est catastrophique, le soir c'est catastrophique...

Autres modes de déplacements

Ce que je ne comprends pas, *on a quand même des trains là, je crois 72 ou 74 trains par jour*, eh bien les gens prennent encore leur voiture pour aller à Lyon.

8/ La mémoire du lieu

Le Grand-Pont était résidentiel

C'était résidentiel le Grand-Pont au départ. Tout se construisait, les écoles, le collège, à droite et à gauche, il y avait du personnel enseignant. [Ambiance quartier ?] On avait une vie très active dans le quartier. C'était à cette époque très tranquille, il n'y avait pas comme maintenant ! Ça a changé. Il y avait de très bonnes relations avec les civils [entre gendarmerie et civils] et tout, c'était une vie tout à fait normale...

On parle toujours de l'A45 !

Quand je suis arrivé à la brigade de Rive-de-Gier, on parlait déjà de construction d'une deuxième autoroute, qui allait passer par Saint-Joseph et tout. Et c'est tout tombé à l'eau ça ! *Et on parle toujours de l'A45 !* [rire] Quoique l'A45... ! Moi j'ai vu le 1^{er} projet hein, qui passait avant le bord de Saint-Joseph. Il y avait un [gars] de la police, qui avait construit une villa il y avait 2 ans, sa villa sautait ! Je lui avais dit « tu en referas une autre ! ». Eh ben l'autoroute n'est pas faite, lui il est mort, et sa villa existe toujours.

II.3.5/ Rive-de-Gier : vivre en ville en contrebas de l'A47.

1/ Préambule

Nous nous intéressons ici aux logements situés dans la ville de Rive de Gier en contrebas de l'autoroute. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

Situation en contrebas de l'autoroute

L'espace : les logements sont situés en contrebas de l'autoroute en pied de coteau. Les entrées se font côté rue.

L'écoute : en contrebas, on entend moins l'autoroute et on peut dormir fenêtres ouvertes. Le bruit de fond est « toléré ». Il est perméable, c'est-à-dire qu'il permet d'entendre les bruits de l'environnement proche (oiseaux, enfants à l'école).

Le regard : la circulation des véhicules, qui passe au dessus, est regardée au travers du paysage végétal qui tapisse le flanc du coteau.

Mémoire : les accidents autoroutiers au sortir du tunnel sont remarquables.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l’emménagement

Parcours professionnel/résidentiel

[Habitant de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] [N’avez pas quitté la ville de votre enfance...] Si, je l’ai quittée, puis *le travail a fait que j’y suis revenu*, mais j’ai perdu le travail, donc je suis un peu coincé ici pour l’instant ! [rire]. Mais c’est vrai que c’est une ville où j’ai mes habitudes, tous mes amis, toute ma famille sont ici.

Les ambiances et la vie à proximité de l’autoroute

1/ le rôle de la situation géographique et topographique

En contrebas on entend moins l’autoroute

[Une habitante de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] Mes parents habitent juste derrière, là, là par contre on l’entend beaucoup. Enfin pas juste derrière les palissades ici, mais sur le quartier du Mouillon. On va voir la rue qui monte ici. C’est la rue des Roches qui monte, et *ils habitent derrière la butte une belle maison avec un grand jardin, mais on entend beaucoup plus l’autoroute que dans mon appartement en bas*. Moi où j’habite, là en plein centre, l’autoroute ne me gêne absolument pas.

2/ Le rôle de l’espace construit

Le bruit autoroutier se propage entre les façades de la ville

J’ai un premier immeuble devant chez moi qui cache les bruits directs de la rue, et mon deuxième immeuble derrière qui surplombe un peu les toits, et là j’ai le brouhaha de cette autoroute tout le temps. C’est la seule route qui est vraiment présente de chez moi, c’est ce passage du pont en fait, le pont le fait qu’il soit en hauteur, le vent ramène...

3/ L’usage des fenêtres

L’été, on peut dormir fenêtres ouvertes

Nous franchement honnêtement je ne peux pas vous dire qu’on se plaint pour le bruit de l’autoroute. Certainement que quand nous aurons nos fenêtres de changées, ce sera mieux, mais *l’été quand on dort les fenêtres ouvertes, il faut s’adapter. Les premières nuits...* Mais ça s’arrête à quelle heure ? À minuit... et puis on dort aussi de toute façon.

L’autoroute fait moins de bruit que la rue

[Vous entendez quoi en ouvrant les fenêtres ?] Je vous dirais que, comme je vous disais l’autre jour, *on n’y fait plus attention, parce qu’on en a pris l’habitude*. Et puis étant donné qu’on n’y est pas toujours, même quand on se couche le soir on n’entend rien. Et encore on n’a pas des doubles vitrages hein. De ce côté il y a double vitrage maintenant, ça nous a bien évité du bruit, on a même mieux du bruit par là [rue du 1^{er} mai] que de ce côté [autoroute]. Sur la route, et avec les camions qui passent encore, et les voitures, il y a beaucoup, beaucoup de circulation là.

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

Trop de camions

Les camions... un jour j'ai pris le temps de regarder combien il y en avait, *il y en avait 18 qui se suivaient*, c'était impossible qu'une voiture se mette entre 2 camions. Et une fois il y a un transporteur de voitures qui s'est couché juste en face...

L'autoroute attire l'oeil

L'été, il y a les arbres. L'hiver ce qu'on voit, c'est circuler les camions, les camions c'est infernal. ® [Concrètement vous voyez quoi] On voit les voitures qui passent. La voie montante on ne la voit pas, que la voie descendante. On aimerait bien que ce soit caché, on en a assez de la voir l'hiver. Là ils ont mis des acacias. [...] maintenant il y a beaucoup de feuilles, mais c'est l'hiver que c'est clairsemé, et on voit tout ce qui se passe. [Donc vous observez l'autoroute depuis chez vous...] Oui oui. Quand il n'y a pas d'arbres, pas de feuilles, oui ça arrive. Je ne mettrais pas ma chaise devant ma fenêtre pour regarder, mais je regarde quand même. Je ne sais pas si c'est une distraction, mais *c'est une chose qui attire l'œil...*

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

La neige amortit les bruits

Ça fait cotonneux un peu, la neige, ça amortit beaucoup les bruits.

Le calme engendré par les accidents

Quand il y a un accident, on l'entend. Quand ça s'est calmé, quand c'est au ralenti.

Des pauses

[...] il faut bien se dire que sur cet axe là on a vraiment des pauses où il n'y a rien. Et puis ce n'est pas une autoroute de toute façon, c'est une voie rapide. [« Pauses » ?] Ben oui, *il y a des pauses. Par exemple à minuit il n'y a plus rien, on n'entend plus rien.* [ça veut dire que vous entendez le silence qui s'installe ?] Oui oui.

Les sons entendus au logement

Le bruit de l'autoroute... Il y a les oiseaux ! C'est drôlement agréable ; et l'école, les récréations...

- L'autoroute donneur sonore du temps

Beaucoup de camions le lundi matin et le vendredi soir

Le lundi peut-être, quand je fais mon ménage, c'est tout ouvert, il y a beaucoup de camions, on entend plus. Le vendredi soir, ça rentre, les camions rentrent, ceux qui vont sur Paris ou... Clermont... Roanne...

6/ S'habituer au bruit

Etre obligés de s'habituer

Non, nous on ne peut pas dire qu'on soit vraiment gênés par l'autoroute. [Donc on peut vivre avec...] Ben oui, mais *on est bien obligés de toute façon ! On était devant le fait accompli*, ils ont construit l'autoroute, qu'est-ce qu'il fallait faire ?

Habitude des plus âgés

On a un bruit dans notre vie, mais on n'y fait plus attention. *Je pense qu'on s'habitue. Ma fille par contre elle ne s'habitue pas au bruit par contre, non.* Elle me dit « moi qui étais en ville avant, je ne pourrais pas dormir la nuit [ici] ».

L'habitude au bruit routier manque pendant les vacances

C'est quand je vais chez A., ils ont une maison qui est toute seule au milieu d'un parc, il n'y a pas de route nationale, ils sont isolés, il n'y a vraiment pas de bruit, il n'y a rien, rien. Et quand on y allait au début, moi ça me gênait énormément parce que je

n'aime pas être enfermée [...] quand j'arrivais chez eux au début j'étais mal parce qu'il y avait un trop gros silence. Et puis maintenant je m'y suis habituée, comme au reste.

Le bruit : c'est une habitude, presque une sécurité

Quand je repars dans ma campagne, de juin à septembre, les premiers jours j'ai du mal à dormir parce que je n'entends rien ! [...] Le bruit pour moi, c'est... pas rassurant, mais tout est en place. C'est presque une sécurité !

7/ Désagréments

« Pollution » de l'air

[Un habitant de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] La nuisance sonore c'en est une aussi. Mais la pollution, *c'est sûr que l'air doit avoir du mal à se renouveler dans la vallée*, avec tous les gaz d'échappement qui s'y déversent toute la journée. [Vous percevez ça de chez vous ?] Oui, par forte température ça se voit bien, l'air est gris... enfin on voit bien que c'est assombri par quelque chose qui n'est pas naturel.

8/ Déplacements

Depuis l'autoroute, on voit le toit de la maison

L'autoroute... on passait parfois par là pour voir notre maison justement. Eh ben il faut s'arrêter pour la voir, parce que où elle est, comme elle est située, *elle est en dessous, elle n'est pas tellement loin quand même, mais c'est en dessous, on ne voit que les toits.*

Habitudes

Nous, on sort quand on vient de Saint-Chamond ou de Saint-Etienne, on sort vers l'abattoir de Rive-de-Gier, on traverse toute la ville de Rive-de-Gier, ou alors on continue, on passe sur le viaduc, et puis on sort à la Madeleine, il n'y a pas d'autre sortie de toute façon.

Passer par l'ancienne route pour éviter les bouchons

Ça nous arrive souvent d'ailleurs de prendre l'ancienne route. *On la prend tout le temps parce qu'il y a des bouchons entre Givors et Rive-de-Gier.* Elle a été bien refaite. Elle est plus accidentée entre Rive-de-Gier et Saint-Etienne, je trouve.

Aller à Saint-Chamond en train et en vélo

[Une habitante de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] *Je travaille à Saint-Chamond, mais j'y vais en train et vélo systématiquement*, sauf grosse flemme, où là je prends le camion de mon ami ! Mais là ce n'est pas terrible. La dernière fois que j'ai pris le camion j'ai mis 3 heures et demi pour revenir de Saint-Chamond, donc ça m'a calmée ! Il y avait un gros bouchon énorme. Par contre je le prends régulièrement pour aller à Saint-Etienne, à Lyon. Mais je l'ai eu pris plus avant que maintenant.

9/ La mémoire du lieu

Un jour il n'y avait pas de bruit, c'était la grève des camionneurs

Si, une fois j'ai été réveillé, parce qu'il n'y avait pas le bruit, c'est le jour où il y avait la grève des camionneurs, il y a des années là...

Événement remarquable

Une fois il y a un transporteur de voitures qui s'est couché juste en face... [Lui] Toutes les voitures sont tombées dans le ravin. Ça a fait un bruit ! ça a duré ! [Lui] L'autoroute est limitée à 110, mais ça roule plutôt à 130-150 que 110 ! [Pas que les camions qui roulent vite]

Les travaux sur le viaduc : c'était une nuisance sonore horrible

Là il y a eu des travaux pendant un an et demi sur ce pont. C'était une nuisance sonore terrible. J'habite à une centaine de mètres par là-bas à vol d'oiseau, *c'était une nuisance sonore impressionnante*, ils travaillaient beaucoup la nuit pour ne pas trop perturber le trafic, et ils découpaient au jet d'eau les joints du pont, ça faisait un vacarme étourdissant. Il y a eu pas mal de plaintes, et apparemment pas mal d'accidents aussi, de chutes de [matériaux] sur les maisons en dessous. Mais enfin bon je suppose que c'est normal qu'ils fassent rénover.

10/ Les commodités de l'A47

Le sens pratique

Il ne faut pas se plaindre, il en faut des autoroutes de toute façon, parce qu'on ne pourrait plus circuler.

Ambivalence

[Un habitant de Rive-de-Gier, entretien « perception embarquée »] Je comprends la facilité d'avoir l'autoroute à portée de chez soi, mais en même temps je suis gêné par le bruit que ça procure, même par la pollution que ça amène dans la ville.

II.3.6/ Rive-de-Gier : vivre en ville sur un coteau éloigné de l'autoroute.

1/ Préambule

Nous nous intéressons ici aux logements situés dans la ville de Rive de Gier, sur le coteau Sud de l'A47 (Clos Durozeil). La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

Situation en coteau

L'espace : les logements sont situés sur le coteau et font face à l'autoroute.

L'écoute : le bruit routier n'est pas écouté. C'est un bruit de fond, dans lequel émergent facilement les sons provenant de la ville (cloches, trains, accélérations de moteurs dans les rues voisines...)

Le regard : la circulation des véhicules, qui passe en continu dans le paysage vu, n'est pas vraiment regardée.

Mémoire : pas d'indications particulières.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

On n'avait pas le choix

[Ici depuis] 2 ans. On a visité, on nous avait prévenu qu'il y avait le train, ça ne nous a pas gêné, parce qu'*on n'avait pas le choix non plus, on ne nous proposait que ça, on a dit « d'accord »*. C'est vrai que c'est un peu ennuyeux quand on regarde la télé et qu'il y a un train qui passe, mais on s'y habitue.

Les ambiances et la vie à proximité de l'autoroute

1/ le rôle de la situation géographique et topographique

Depuis le coteau [le Clos Durozeil] on a une belle vue sur Rive-de-Gier

Moi j'ai une belle vue, une vue sur tout Rive-de-Gier, j'ai tout ce qu'il faut. Je n'ai pas trop à me plaindre. [...] [Vue surplombante ?] Ah oui, en fait je vois de la Madeleine jusqu'aux bâtiments du Grand Pont à l'opposé. Pour moi c'est important, je viens de la campagne, mes parents avaient 1ha de terrain, donc j'avais une superbe vue.

2/ Le rôle de l'espace construit

3/ L'usage des fenêtres

[Fenêtre ouverte] Oui. *L'autoroute, je n'entends presque rien déjà. Par contre je la vois, mais ça ne fait rien.* Moi c'est plutôt par rapport au train. Il ne faut pas avoir la loggia ouverte. [Vous voyez les voitures ?] A vrai dire, je ne les regarde pas du tout. En fait on voit un peu, mais pas énormément non plus. Ce n'est pas un truc qui me passionne non plus, de regarder passer les voitures ! [rire]

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

[Vous regardez l'autoroute ?] Oui, je la regarde souvent. *Par exemple avant de partir je regarde si l'autoroute est bouchée,* je le vois, alors je prends l'autoroute ou [non].

5/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

Un bruit de fond que je tolère

[Finalement l'A47 dans votre vie ?] Par rapport à où j'habite, elle ne me pose pas de problème, ce n'est pas mon premier problème. Même à vrai dire *ça fait juste un bruit de fond que je tolère*

La ligne de chemin de fer est enterrée

[Une habitante, entretien « perception embarquée »] Le train est enterré en fait derrière Rive-de-Gier, il est pas mal enterré, *on l'entend très peu finalement, à part à l'entrée et aux sorties des tunnels* [depuis le Mouillon]

Ecoute réactivée : Le fond sonore me fait penser à des vagues. « Ce n'était pas le bruit d'une autoroute, franchement je ne croyais pas que c'étaient des voitures qui faisaient ça en fait, je pensais que c'était le bruit de l'eau.

La nuit, l'autoroute est plus calme

[Nuit] On n'entend rien ! *A vrai dire je sais que je n'entends rien, mais je n'ai pas ouvert non plus la fenêtre pour savoir...* C'est entre 1h et 6h du matin que ça va, qu'on n'entend presque rien par rapport aux voitures. Des fois c'est clair qu'on entend, surtout qu'il y a le rond-point qui est en bas, des gars qui font le dérapage la nuit. ® Le rond-point vers les pompiers, juste en bas là. Là on entend. Mais l'autoroute la nuit je sais que je n'entends plus de bruit, en période scolaire on va dire, vers les 22-23h. Par contre pendant les vacances ça y va ! Là c'est affreux. En ce moment il y a des bouchons sur l'autoroute, ça commence !

II.3.7/ Terrenoire : vivre en ville protégé de l'autoroute par l'environnement construit

1/ Préambule

Nous nous intéressons ici aux maisons de ville et logements situés en contrebas et à distance de l'autoroute. La lecture attentive des entretiens permet de retenir les principaux aspects du vécu. Nous résumons en quatre points la situation.

L'espace : Les logements sont relativement distanciés de l'autoroute qui les domine et protégés du bruit direct par la configuration urbaine qui les entoure (immeubles en hauteur, rues continues...)

L'écoute : L'autoroute est audible quand la circulation ou l'animation alentour du logement est calme. Sinon c'est l'environnement sonore du lieu qui domine.

Le regard : il se porte sur le voisinage proche ou lointain, selon la situation.

Mémoire : le chantier de la construction.

2/ Synthèse des entretiens

Les raisons de l'emménagement

« C'est une maison de famille »

Les ambiances et la vie à distance de l'autoroute

1/ Le rôle de la situation géographique ou topographique

Une maison de famille dans la ville, proche du viaduc mais protégée par les constructions environnantes.

« C'est agréable comme environnement. On est bien. (...) C'est vrai que ceux qui sont plus dans le centre de Terrenoire, ils ont le pont de l'autoroute au-dessus, mais [pas nous]. Je n'arrive pas à trouver les mots, parce que je trouve ça bien, voilà, j'ai un bon environnement, il est bien.

En contre bas et à distance de l'A47] c'est très, très rare qu'on entende l'autoroute. La cloche (de l'église de Terrenoire) on l'entend vraiment quand le temps est calme. Oui, l'église ! [Gros rire], l'église de Terrenoire. ® C'est un truc qui est agréable, j'aime bien, entendre une église comme ça sonner. C'est dommage, nous on ne l'entend rarement ici ! J'arrive à l'entendre le dimanche à l'heure de la messe parce qu'on y fait peut-être plus attention. Autrement non. C'est vrai qu'on n'entend pas grand chose ici ! [Grand rire]

2/ Le rôle de l'espace construit

On a un grand jardin

« C'est un grand espace [plein sud] par rapport à la route. On est en pleine campagne tout en étant à la ville ! [rire]

3/ L'usage des fenêtres

Les nuits sont tranquilles

« Nous on n'entend rien, les chambres sont de ce côté. Ma fille disait qu'elle entendait un peu de l'autre côté, mais ce n'est pas bruyant la nuit. On n'a pas une grosse circulation la nuit, ça arrête. On n'est pas sur un grand axe, on n'est pas près de l'autoroute, on ne l'entend pas. Même le train, on n'entend pas le train. ® La ligne est entre l'autoroute et ici, elle est juste là en bas.

4/ Le regard porté sur l'autoroute et sur le paysage visuel environnant

Changement avec la présence végétale. « On ouvre les fenêtres de l'autre côté, on voit l'autoroute. Moins l'été parce que les arbres sont feuillus, l'hiver on la voit un peu plus. Elle est là elle est là ! On l'a toujours vue pratiquement, puisque j'ai des souvenirs... mais j'étais petite quand ils l'ont faite.

- L'autoroute repère visuel

« Quand il y a des accidents, moi je le vois par ce qu'il y a des gyrophares sur l'autoroute, mais c'est tout.

6/ L'écoute du son de l'autoroute et des autres sons environnants

« Quand il y a un environnement proche calme et clair, on l'entend, mais c'est très, très rare [2 fois]. « Au point de vue son, tout ça, c'est vrai qu'on n'entend pas

l'autoroute, c'est vrai qu'on a l'autoroute juste en face de l'autre côté, on ne l'entend pas du tout, c'est vrai qu'on est quand même éloignés, éloignés sans être éloignés. Au point de vue son, on n'a pas de bruit.

7/ La mémoire du lieu

Les anciens trajets et le chantier

Quand on la faisait, cette autoroute, qu'il y avait les travaux là en face. Ca remonte à vieux, cette autoroute. Si, il me semble qu'elle a toujours été là. J'ai des souvenirs, mais c'est vraiment vieux. Moi j'habitais la Pérotière, un bâtiment qui était un peu plus haut. De là on voit bien l'autoroute qui monte de Saint-Chamond. Donc j'ai des souvenirs comme ça, où on voyait des travaux de l'autoroute, mais j'étais petite. Elle a toujours été là, cette autoroute, pour nous. « C'est vrai qu'avant qu'il y ait l'autoroute on traversait tout ça, Lorette, Grand-Croix, RDG, Givors.

8/ Les commodités de l'A47

[L'A47] qd elle a été conçue, c'était pour désenclaver un peu, et puis maintenant ce n'est plus pareil, il y a plus de voitures, plus de... [La A47] Elle rend bien service, si on ne l'avait pas... C'est vrai qu'elle désenclave un peu. C'est bien. Mais ils devraient en faire une autre... Il y avait un projet d'ailleurs, qui passait je ne sais pas où, mais c'est le parc du Pilat, donc ils ne veulent pas y toucher [Tout ça est dit assez faiblement], ils ne veulent l'abîmer, ils préfèrent [rire] abîmer les oreilles des [gens] !

II.4/ SYNTHÈSE SUR LES TROIS TERRAINS RETENUS (PERCEPTION DES USAGERS).

II.4.1/ Séquence Rive de Gier

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute.

L'autoroute à flanc de coteau et en balcon sur la ville.

Les enquêtés sont sensibles à la pente montant à flanc de coteau et qui offre une vue latéralisée sur Rive de Gier. L'ambiance du lieu est caractérisée :

- par la proximité de l'habitat qui choque, pose question et génère un sentiment de gêne. **(Vidéo 7)**
- par la dominante de couleur grise qui y règne (toitures, pollution industrielle...)
- par l'emmêlement du tracé avec les constructions voisines
- par des abords végétalisés un peu fouillis qui ne déplaisent pas
- par des ouvertures visuelles, appréciées parce qu'elles permettent de voir la ville de haut et de regarder le paysage lointain, **(Vidéo 6)**
- par des vues intermédiaires qui donne le sentiment d'un territoire abandonné **(Vidéo 8)**
- par un marqueur patrimonial fort, la cheminée des Etains, objet de points de vue contrastés sur la nature de son rôle dans le paysage actuel et futur
- par un sentiment de dangerosité (glissières, rétrécissement, entrées-sorties)

Le vécu quand on est à côté de l'autoroute.

Rive-de-Gier : vivre dans un pavillon en bordure de l'autoroute (absence d'écran acoustique).

L'espace : Les maisons et leurs jardins sont exposés directement sur l'autoroute située au sud (pas d'écran acoustique). L'espace extérieur (jardin) est peu appropriable même côté coteau quand la maison protège du bruit. **(Vidéo 3)**

L'écoute : le bruit routier qui est un véritable mur sonore. Les variations tiennent aux signatures acoustiques des motos (c'est dire la quantité de camions qui passent) et aux périodes d'encombrement (les bouchons routiers). **(Sons 9 et 10)**

Le regard : la circulation des véhicules passe en continu à l'arrière plan des jardins. La présence visuelle est moins prégnante que la présence auditive, mais le regard s'échappe volontiers vers le paysage lointain (monts du Pilat) situé au delà de l'autoroute.

Mémoire : Le sentiment dominant est une surdose de bruit et un trafic en augmentation. L'effet de silence généré par un « arrêt surprise » de la circulation, une fois, est fortement ancré dans la mémoire sonore (cf. ci-dessous). Le souvenir d'une possibilité de franchissement de l'autoroute, au moment de sa construction, est aussi valorisé. (à comparer aux conditions d'aujourd'hui, **Vidéo 2**)

Rive-de-Gier : vivre en ville dans un logement situé sous le viaduc

L'espace : Les maisons sont bâties le long de deux rues qui passent sous le viaduc. On vit donc sous l'arche. **(Vidéo 1)**

L'écoute : le bruit routier sous le viaduc est nettement amorti. Les variations sont audibles. La réverbération des sons locaux (jeu d'enfant dans la rue par exemple) est majestueuse. Elle amplifie parfois un peu trop les activités humaines. **(Sons 08)**

Le regard : la présence visuelle du viaduc est prégnante pour le visiteur, beaucoup moins pour l'habitué des lieux qui ne marche jamais en regardant, en l'air, le tracé de la voûte. La présence d'habitations dans un tel endroit surprend, étonne, choque même.

Mémoire : Le sentiment dominant est la peur des chutes d'objets tombant du ciel. Les interviewés mettent aussi beaucoup en avant le souvenir des claquements produits par les passages des véhicules sur les joints de dilatation du viaduc, qui ont été traités depuis.

Rive-de-Gier : vivre en ville en contrebas de l'A47 (Situation en contrebas de l'autoroute.)

L'espace : les logements sont situés en contrebas de l'autoroute en pied de coteau. Les entrées se font côté rue.

L'écoute : en contrebas, on entend moins l'autoroute et on peut dormir fenêtres ouvertes. Le bruit de fond est « toléré ». Il est perméable, c'est-à-dire qu'il permet d'entendre les bruits de l'environnement proche (oiseaux, enfants à l'école).

Le regard : la circulation des véhicules, qui passe au dessus, est regardée au travers du paysage végétal qui tapisse le flanc du coteau.

Mémoire : les accidents autoroutiers au sortir du tunnel sont remarquables.

Rive-de-Gier : vivre en ville sur un coteau éloigné de l'autoroute (Situation en coteau)

L'espace : les logements sont situés sur le coteau et font face à l'autoroute (**Vidéo 5**).

L'écoute : le bruit routier n'est pas écouté. C'est un bruit de fond, dans lequel émergent facilement les sons provenant de la ville (cloches, trains, accélérations de moteurs dans les rues voisines...) (**Sons 11**)

Le regard : la circulation des véhicules, qui passe en continu dans le paysage, n'est pas vraiment regardée. (**Vidéo 4**)

Mémoire : pas d'indications particulières.

II.4.2/ Séquence Lorette

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute :

l'autoroute dans le fond de la vallée (Vidéo 12)

Dans le fond de la vallée, les enquêtés ont le sentiment qu'ils échappent à une urbanité toute proche, cachée ou dévalorisée par les constructions industrielles nouvelles ou anciennes. L'ambiance du lieu est caractérisée :

- par la succession de constructions (des « boîtes ») qui évoquent la banlieue, la zone industrielle, voir commerciale, d'une envergure modeste, (**Vidéo 13**)
- par l'homogénéité du territoire (pas de rupture)
- par l'absence d'ouvertures visuelles ou d'échappées. Les écrans acoustiques sont fortement décriés,
- par des vues intermédiaires qui rendent curieux (les pavillons, la place Neyrand) même si elles sont dévalorisées ou cachées par le premier plan,
- par un patrimoine construit faible, dévalorisant, et un patrimoine naturel (le Gier et la montagne dans le virage sous Faverges) fort mais maltraité,
- par le sentiment d'une chaussée bruyante, aux glissières rouillées, aux passerelles délabrées.

Le vécu quand on est à côté de l'autoroute

Lorette : vivre en ville autour d'une place à proximité de l'autoroute

L'espace : Les logements donnant sur l'espace public (une place d'église et un petit parking) sont exposés directement sur l'autoroute (pas d'écran acoustique). Le jardin ou la cour est situé derrière. Il est protégé du bruit et approprié. (**Vidéo 9**)

L'écoute : le bruit routier est un ronronnement permanent qui se marie parfois avec le bruissement du vent dans les arbres. Il y a, au niveau du sol, une rare concordance sonore avec l'identité spatiale locale (mouvements sur la place, bruissement, oiseaux, cloches...) (**Sons 05**)

Le regard : la circulation des véhicules passe en continu devant la place. Pourtant les habitants n'ont pas envie d'en être cachés. La vue sur la colline végétale d'en face n'est pas vraiment valorisée mais doit participer à ce sentiment.

Mémoire : C'était un ancien quartier vivant, avec un bar et une épicerie. L'autoroute, en terre pendant sa construction, était un terrain de foot (**Vidéo 10, Sons 06**). Dans le souvenir, le chantier semble avoir supprimé de nombreuses connexions pédestres avec la colline d'en face.

Lorette : vivre en ville dans une « tour » de logements peu distante de l'autoroute

L'espace : Spatialement, l'autoroute en fond de vallée est légèrement dominée par la route départementale qui elle-même est dominée par la petite colline de « Le Grand Pont » où se situent nos habitants.

L'écoute : Du point de vue de l'écoute, la départementale située en contrebas des immeubles amène dans les appartements des bruits en premier plan auditif, devant l'autoroute. Ces derniers entendent donc la rumeur continue de l'autoroute mais aussi d'autres sons routiers, l'ensemble générant une matière sonore routière mais discontinue. Depuis les immeubles les plus hauts, c'est la rumeur continue de l'autoroute qui domine. (**Sons 07**)

Le regard : Ici, les vues sur l'autoroute en fond de vallée et sur les paysages lointains sont formidables d'animation et de mouvement. On aime regarder ces animations distancées. (**Vidéo 11**)

Mémoire : Celle d'un quartier plus convivial autrefois.

II.4.3/ Séquence « La Varizelle / La Chabure / Terrenoire »

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute.

L'autoroute dans une pente champêtre. (Vidéo 19)

L'autoroute traverse un secteur campagnard et un peu chaotique qui correspond aux attentes de l'automobiliste en matière de sécurité. L'ambiance du lieu est caractérisée :

- une proximité végétale efficace mais des écrans acoustiques qui posent un problème esthétique,
- le sentiment d'un dégagement des vues, d'échappements visuels (les monts du Pilat semblent tout proches)
- par des vues intermédiaires campagnardes (collines) mais un peu « polluées » par les premiers plans (décharges, citernes...),
- par un patrimoine de jardins ouvriers, par un condensé de l'évolution des constructions de la vallée (château, hameaux, barres, bâtiments industriels rares mais visibles)
- par un sentiment de tranquillité pour le conducteur, sauf à l'embranchement final au niveau de Terrenoire.

Le vécu quand on est à côté de l'autoroute.

La Varizelle : vivre dans un pavillon derrière un écran acoustique autoroutier (Vidéo 17)

L'espace : Les maisons et leurs jardins sont protégés de l'autoroute par un écran acoustique. Cette première protection est parfois redoublée par la protection d'une maison voisine. L'espace extérieur (jardin) est approprié et fortement valorisé : en

fait, les gens qui se sont installés si près de l'autoroute ont choisi le jardin et la vie en maison plutôt que le confort acoustique.

L'écoute : le bruit routier tolérable le jour dans le jardin est un enfer la nuit. Les habitants ne peuvent pas dormir fenêtres ouvertes. De jour, les sons du voisinage proche sont audibles mais atténués par l'intensité acoustique de l'autoroute. Globalement, les habitants sont sensibles aux variations sonores de l'autoroute, même les moindres. Ils vivent avec. On pourrait dire qu'ils y vivent dedans, c'est-à-dire comme dans un aquarium (cf. les propos sur le fragment d'ambiance sonore écouté lors des séances d'écoutes réactivées, annexe 2). **(Sons 04)**

Le regard : la circulation des véhicules circulant sur l'autoroute est invisible (sauf le haut des camions). Le paysage visible est celui du jardin ou de la cour, avec une grande perméabilité visuelle sur le voisinage. En fait, le petit paysage visuel donné est partagé avec le voisinage proche.

Mémoire : la place avec son bureau de tabac, située à proximité depuis longtemps, est un point de rencontre bruyant, mais un point de rencontre tout de même. Le lieu des accidents, toujours le même sur l'autoroute, est un endroit (et aussi un moment) mémorable.

La varizelle : vivre dans un pavillon au dessus de l'autoroute

L'espace : Les maisons et leurs jardins sont exposés directement sur l'autoroute située en contrebas. Elles sont donc construites à flanc de coteau. L'autoroute possède à cet endroit un écran acoustique.

L'écoute : le bruit routier qui est un véritable mur sonore à l'étage. Il est en revanche beaucoup moins présent au rez-de-chaussée des maisons. Les variations tiennent aux signatures acoustiques des motos et des camions qui passent, aux périodes d'encombrement (les bouchons routiers). L'envie de quitter le lieu apparaît clairement.

Le regard : la circulation des véhicules est vue comme un flux incessant. Les conditions du regard sur les monts du Pilat et la campagne sont fortement mises en avant.

Mémoire : Le sentiment dominant est une surdose de bruit et un trafic en augmentation. La mémoire du lieu, autrefois campagnard et aujourd'hui toujours labouré (cf. le discours sur les odeurs), accentue ce sentiment de surexposition. Le souvenir des possibilités de franchissement en direction du coteau d'en face, ainsi que de l'autoroute au moment de sa construction, sont toujours vivaces.

Terrenoire : vivre dans un logement en ville sous le viaduc (Vidéo 14)

L'espace : L'autoroute traverse dans les airs un site en forme de cuvette, empruntant un double viaduc. Dessous, une place publique aménagée, arborée, entourée de magasins, de moyennes surfaces commerçantes et de cafés, semble un peu étriqué, cernée. A Rive de Gier, les habitations étaient situées sous le viaduc. A Terrenoire, l'implantation est différente puisque les logements sont toujours en vue décalée sur les viaducs.

L'écoute : Il y a de la profondeur acoustique dans l'écoute du bourdonnement local, mais l'absence de variations, la régularité, se sont installées dans le lieu, tel un bourdon régulier qui « enfle et désefle », engendrant monotonie et lassitude, voire fatigue. Plus concrètement, l'autoroute fait le bruit de fond ; au premier plan auditif, les sons des activités urbaines ainsi que ceux de la circulation locale sont audibles. Les rares, très rares arrêts du transit autoroutier (1^{er} janvier) permettent de saisir la qualité des sons locaux perdus dans la masse phonique des transports. **(Sons 01)**

Le regard : Il se porte principalement sur la place et les piles du double viaduc. Dans ce site en cuvette, la vue est un peu limitée, bouchée. D'où cette expression d'un habitant : « *C'est comme quelqu'un qui habite juste au pied de la montagne : il voit la forêt qui est devant lui, il ne voit pas les neiges qui sont au-dessus.* »

Mémoire : Le « dessous » : premièrement, ce qui est au-dessous du sol est mémorisé, puisque le site est au dessus des mines, puisque la place est au dessus des galeries minières, mais, deuxièmement, le fait d'être en dessous de l'autoroute est aussi prégnant. Ce n'est quand même pas habituel de se trouver dans une situation pareille.

Terrenoire : vivre en ville protégé de l'autoroute par l'environnement construit

L'espace : Les logements sont relativement distanciés de l'autoroute qui les domine et protégés du bruit direct par la configuration urbaine qui les entoure (immeubles en hauteur, rues continues...)

L'écoute : L'autoroute est audible quand la circulation ou l'animation à l'entour du logement est calme. Sinon c'est l'environnement sonore du lieu qui domine.

Le regard : il se porte sur le voisinage proche ou lointain, selon la situation

Mémoire : le chantier de la construction.

La Chabure : vivre à distance de l'autoroute dans un pavillon en zone rurale (**Vidéo 15, Sons 02**)

L'espace : Les maisons et leurs jardins, tournés sur l'A47, sont situés à mi-pente au dessus de l'autoroute. De nombreux jardins familiaux jalonnent le flanc du coteau. On est comme à la campagne mais les pavillons s'installent de plus en plus.

L'écoute : L'autoroute, dominateur sonore du temps quotidien, saoule plus ou moins l'oreille selon les heures. Les sons de la nature et des animaux de ferme donnent un ton de paysage rural mais l'autoroute ronronne. (**Sons 03**)

Le regard : le regard descend la pente vers le bas de la vallée et le coteau d'en face. La végétation et les mouvements du sol masquent en grande partie le regard sur l'autoroute. (**Vidéo 16**)

Mémoire : Les traversées de l'autoroute en chantier, les klaxons des jardiniers arrivant dans les jardins familiaux, les petits avions, la présence animalière et les anciennes fermes sont les principaux éléments mémorisés.

CHAPITRE III : FAIRE APPEL A L'INTERPRETATION

INTRODUCTION

Le chapitre II donne accès à de nombreux fragments significatifs du discours des personnes interviewées. Il s'agit maintenant de quitter ces résultats à la première personne et de mettre en perspective les propos, au-delà de leur organisation par fichiers successifs, afin de dégager les composantes de la dimension sensible telle qu'elle est vécue. Qu'est-ce qui dans l'expérience sensible est prioritaire, acceptable, apprécié ? Comment se manifeste ici la dimension esthétique ? Et, d'un point de vue prospectif, quels sont les facteurs susceptibles d'être aménagés pour éveiller et développer cette dimension esthétique ?

III.1/ L'EXPERIENCE SENSIBLE DU SITE DEPUIS L'AUTOMOBILE

Nous avons effectué sept entretiens au cours d'un aller-retour Rive-de-Gier / Saint-Etienne, auprès de personnes qui ont pris la place du passager et ont accepté de commenter leur perception en mouvement. L'analyse qui suit tient compte également du discours des habitants concernant leur expérience et leurs représentations de l'autoroute.

III.1.1/ Le déplacement (sur l'autoroute)

C'est la dynamique du déplacement qui nous intéresse ici : comment ça se passe ? Quelles sont les remarques relatives au mouvement généré par la conduite et freiné ou encouragé aussi bien par les ambiances locales que par la matérialité de l'autoroute ?

I/ L'expérience de l'autoroute

Sur autoroute, l'expérience du conducteur au volant de sa voiture est ainsi décrite : « Orientant son regard droit devant, le conducteur adapte en permanence sa conduite au tracé qu'il découvre au fur et à mesure. Jamais le proche n'est regardé : le proche, c'est ce qui a été aperçu au loin – un virage par exemple – et qui a déjà été pris en compte dans la conduite, c'est ce que la normalisation du tracé réduit à une anticipation en train de se produire. Pas plus que le proche, l'à-côté ne fait l'objet d'une quelconque observation. [...] L'espace découvert au cours de l'expérience autoroutière est comme une sorte de trouée vers l'avant, dont les bords fuiraient inexorablement. La perception générale du cadre extérieur est modelée par cette orientation frontale : les éléments très lointains apparaissent presque immobiles, formant le fond de décor, les éléments distants se présentent selon des vues changeantes, tandis que les éléments situés à proximité de la voie sont animés d'un vif mouvement. »⁷

Nous verrons que la fluidité de l'avancée telle que décrite rencontre sur l'A47 des freins, voire des obstacles.

Une attention soutenue

Conduire sur la A47 exige une attention, voire une concentration, que les autres autoroutes ne requièrent pas. Le sentiment du danger que ressentent fortement les usagers occasionnels (les habitants de Lyon et quelques habitants de la vallée) rend la conduite peu agréable : on n'est pas à l'aise sur la A47 :

⁷ Marc Desportes. *Paysages en mouvement*. Gallimard, coll. Bibliothèque illustrée des Histoires, 2005, p. 312

- moi quand je conduis, comme je ne suis pas très à l'aise dans les virages, je suis accrochée à ma route. Elle est dangereuse et il y a trop de virages, trop de camions, pas assez de voies⁸
- on ne fait pas le trajet jusqu'à Saint-Etienne avec plaisir, disent les habitants de Lyon ; alors qu'après, vers l'Auvergne, il n'y a plus personne, l'environnement est beau, on est tranquille, on n'est pas stressé...

Plusieurs de nos interlocuteurs disent avoir peur et lors du trajet pour la perception embarquée, nos passagers invités à regarder autour d'eux ne pouvaient s'empêcher d'observer le trafic ; l'un d'eux reconnaît que :

Et même là, quand c'est vous qui conduisez, je regarde tout aussi ! [rire], je regarde surtout les voitures !

Le sentiment de danger est confirmé par les accidents que toutes les personnes interviewées mentionnent.

Pour les habitués qui disent connaître par cœur l'autoroute, le degré de vigilance dépend des variations du trafic au cours de la journée :

Sinon, tout dépend si c'est les heures de pointe, si ça roule beaucoup. Je vais chercher mes petits-enfants [...] donc on monte à Saint-Etienne, c'est 18h le soir. Là on est plus attentionnés à la conduite, les camions... ça roule sur deux voies... Donc ON EST ATTENTIONNÉS. Ça roule très près en plus le soir.

Conduire dans une circulation très dense caractérise en effet l'expérience de l'A47. Les dangers inhérents à ce facteur sont accrus par la vitesse, le déboîtement imprévisible des autres voitures mais surtout des camions, nous dit-on :

- je n'aime pas cette autoroute ! [bis] En plus ils conduisent comme des pieds dessus, alors... Il y en a... ça déboîte devant on ne sait pas pourquoi. Je ne l'aime pas.

- on sent qu'il y a des habitués de cette autoroute qui la connaissent par cœur et qui vont à toute vitesse. Donc je ne suis jamais très rassurée ici. Tu as l'impression que les gens te boostent, parce que si tu roules à 130, derrière ils te mettent la pression, ça tourne beaucoup...

- ce qui est un peu stressant quand on est usager : aux heures de pointes, les gens roulent à 110 sur l'autoroute presque, roue dans roue, c'est un flot incessant, et je comprends qu'il y ait des accidents.

Les registres sensibles de la conduite sur la A47

Le visuel est le registre le plus important bien évidemment, mais il apporte des informations complexes et changeantes sur l'espace qui jouent sur un ressenti qu'on peut qualifier de kinesthésique – même si le mouvement passe ici par l'automobile.

Le visuel se limite à l'autoroute pour le conducteur et, pour les passagers selon leur degré d'inquiétude, à la route elle-même et/ou aux paysages environnants. Le principe applicable à toutes les autoroutes est ici renforcé :

Une autoroute, c'est pour se déplacer, c'est pour faire de la route ; le paysage, on n'a pas trop le temps de le regarder, la vigilance ne permet pas ici de regarder trop à droite ou à gauche... La sécurité. C'est ce qu'on recherche sur une autoroute.

« Comme dans une chaussure étroite », cette expression rend compte de la sensation d'étroitesse de la A47 et d'encaissement du parcours. L'élargissement de la voie après le contournement de Saint-Chamond et les ouvertures paysagères atténuent momentanément cette impression mais le viaduc de Terrenoire la sollicite à nouveau :

⁸ Les caractères en italiques dans ce chapitre reprennent des bribes de discours, des expressions, des personnes interviewées.

On se sent comme dans une chaussure étroite, surtout entre la Madeleine et Saint-Etienne. ® [Réel ou imaginaire ?] Je ne sais pas. Ça doit être surtout au niveau de la voie de dégagement...

Des sensations qui relèvent quasiment de la sensori-motricité accompagnent le mouvement – monter / descendre / tourner. L'expression en rend compte directement :

- *on monte-on redescend- on monte-on redescend un peu en tournant [contournement de Saint-Chamond], alors que le reste c'est quand même rectiligne, la vallée...*
- *là, on va attaquer la grande montée, donc on va s'éloigner de la ville...[contournement de Saint-Chamond]*
- *on va attaquer sérieusement (montée Rive-de-Gier avant le tunnel).*

Le confort tactile et sonore du au traitement de la chaussée (rapport pneu/chaussée) sur quelques tronçons est perçu par quelques-uns :

- [dans descente sur Lorette] Ils ont refait l'autoroute, elle est quand même plus agréable à rouler qu'il y a quelques mois, où c'était quand même assez dangereux*
- un habitant parlera du confort de la route sur le tronçon entre Rive-de-Gier et Givors qui a été refait suite à l'inondation du Gier.

Lors des trajets, c'est sur relance que la perception sonore est mentionnée parfois.

« Ce n'est pas une autoroute »

Circuler sur cette voie ne donne pas le sentiment d'être sur une autoroute mais sur une route. D'ailleurs, plusieurs habitants préfèrent parler d'une voie rapide plutôt que d'une autoroute ; et paradoxalement, disent-ils, le tronçon entre la Varizelle et Saint-Etienne a le statut de voie expresse alors qu'il ressemble plus à une autoroute (trois voies, dégagement...) que l'A47. Voie saturée, circulation trop dense, tracé sinueux dans une zone urbanisée, topographie complexe, étroitesse, sont les facteurs fréquemment associés à cette perception / représentation de l'A47 :

- *On est sur un tracé autoroutier et on dirait qu'on est sur une nationale, voire une départementale, tellement elle tourne, elle monte, elle descend...Elle est déjà trop près des agglomérations...*
- *Souvent les autoroutes sont au milieu de nulle part, en rase campagne, souvent on ne voit pas toutes ces maisons, tous ces villages autour. Là c'est vrai c'est une autoroute, on dirait qu'elle est très peuplée, qu'il y a vraiment beaucoup de gens qui habitent autour.*

Si toute infrastructure, par nature, sert à relier deux points, c'est bien ce critère fonctionnel qui est mis en avant ici et les finalités ordinaires de déplacement contribuent à la banalisation de l'A47. Les habitants ne prennent pas cette autoroute pour se promener ! Pour les lyonnais qui se dirigent vers Clermont, c'est un tronçon à franchir au plus vite et oublié avec soulagement une fois parvenus sur l'autoroute A72.

2/ Les ambiances traversées

Ambiance post-industrielle

Les ambiances évoquées pour rendre compte du trajet, et ce quel que soit le voyageur, sont *tristesse, pauvreté, sombre, gris, noir, poussiéreux, crasseux...* Ces termes ne sont pas métaphoriques dans la mesure où ils traduisent la sensation visuelle directe et ils le deviennent par extension en évoquant la tonalité affective. Nous sommes bien dans la vallée post-industrielle du Gier et Rive-de-Gier, relayée par Saint-Etienne au terme de notre parcours, donne le ton. C'est en contrepoint, dans un effort d'objectivité, que la présence de la végétation et des collines est rappelée globalement à la fin des entretiens ; nos interlocuteurs parlent alors du plaisir de quitter la ville qu'ils ont éprouvé de temps à autre, selon la succession des tronçons.

Pendant le parcours, les passagers expriment cette impression dominante et rémanente d'ambiance post-industrielle et en même temps notent une succession, trop rapide pour une autoroute, de moments contrastés entre paysage naturel / champêtre et paysage industriel / urbain :

[contournement de Saint-Chamond, direction Saint-Etienne] *Là c'est un petit îlot de nature d'un seul coup, on pourrait se croire un peu à la montagne, dans un imaginaire de moyenne montagne, comme si on partait dans une campagne de moyenne montagne. Après on retombe dans des univers plus industriels, et puis des univers d'approche de banlieue. C'est très diversifié. Toujours ces ouvertures là. C'est très fermé, et puis d'un seul coup ça s'ouvre, avec une petite perspective de vue...*

Étapes du parcours – points de rupture

Plusieurs personnes et en particulier ceux qui viennent de Lyon trouvent agréable, parce que naturel, le tronçon entre Saint-Romain en Gier et Rive-de-Gier. La Madeleine marque le début de la séquence industrielle dont les indices repérés sont la ligne haute tension, des stocks de mâchefer, des usines, la cheminée... On entre dans la ville, dans cette partie que l'une des personnes interviewées appelle *la conurbation de la vallée* qui s'étend sur une dizaine de kilomètres jusqu'à Saint-Chamond - *c'est tout bout-à-bout, tout collé*. Et ceci correspond, dans la direction de Saint-Etienne, à la sensation de montée.

La sortie de Saint-Chamond jusqu'à Saint-Etienne, *en longeant la Chabure et Terrenoire encadré de verdure*, est plus ouverte sur les monts du Pilat et du Lyonnais, *la campagne est cultivée, habitée. C'est plus tranquille que ce qui précède.*

Le contournement de Saint-Chamond constitue une parenthèse, une échappée en pleine campagne, décrite comme telle par les passagers. Curieusement, cette séquence fortement appréciée ne rompt pas la représentation qu'on a de la continuité du parcours, de la dominante urbaine ou en tout cas habitée. Elle représente comme un morceau de territoire encore préservé, *plus vide* que les autres.

L'expression des ambiances le long des trois séquences retenues (cf. II.1) témoigne d'une perception nuancée de la part des personnes interviewées :

- Rive-de-Gier : entrée dans un univers urbain triste, dans un territoire abandonné,
- Lorette : sortie de ville, approche de banlieue, zone commerciale dont la référence régionale reste quand même Givors,
- Varizelle-Chabure-Terrenoire : campagne cultivée, habitée.

3/ Les conditions matérielles

Comme le dit fort bien un des passagers, conditions de circulation, ambiances et bien-être sont étroitement associés :

Les conditions dans lesquelles on circule font que l'on aime ou que l'on n'aime pas des portions de route... enfin « que l'on aime... ». Là [après le contournement de Saint-Chamond] on a 3 voies, c'est ouvert, c'est dégagé, c'est propre, on se sent plutôt bien. Précédemment c'était 2 voies, c'était crasseux, poussiéreux, l'environnement n'est pas beau, donc on ne se sent pas bien...

On peut dire qu'il y a accumulation des différents éléments matériels qui jouent sur la conduite et le sentiment d'insécurité des automobilistes.

Echelle

Le sentiment que l'A47 n'est pas une autoroute renvoie d'abord à son étroitesse. Les passagers se sentent à l'étroit sur cette autoroute qui comporte le plus souvent deux

voies et dont l'absence de bande d'arrêt d'urgence sur une grande partie réduit d'autant la largeur de l'infrastructure. Le viaduc de Terrenoire moins large que celui de Rive-de-Gier accroît le sentiment d'insécurité. Enfin, l'inscription de l'autoroute dans un territoire encaissé caractérise une distance significative du trajet effectué.

On arrive dans le contournement de Saint-Chamond. Comme il est tout à fait récent, ça date d'une dizaine d'années, c'est plutôt mieux que ce que l'on vient de faire.

® [Gain de qualité ?] *Oui, on se sent mieux.* ® *Déjà on va passer à 3 voies, avec une voie de sécurité convenable il me semble sur le côté. On se sent moins à l'étroit.*

Topographie complexe

Le tracé de l'autoroute est sinueux, tortueux – *ça tourne pas mal*, disent les passagers – et, comme le remarque un interlocuteur, *les lignes droites sont assez rares*, ce qui contrarie la vitesse à laquelle on est supposé rouler sur une autoroute. La correction du virage de Lorette est d'ailleurs signalée et appréciée :

Là ce virage [Lorette] a été rectifié et c'est très bien. Je vous parlais des accidents lorsqu'il pleuvait, alors celui-ci c'était sûr, il y en avait toujours un, depuis qu'il a été adouci c'est mieux.

La topographie vallonnée est à l'origine des montées et descentes successives. Elle comporte également par nature des viaducs qui laissent entrevoir une complexité, voire confusion, de routes, cela ressemble à des *nœuds autoroutiers* au milieu d'un tissu souvent urbanisé :

On a une séparation des autoroutes, on arrive à Saint-Etienne. On va passer sur un pont. Là, on a le sentiment de passer sur des trucs qui se croisent dans tous les sens, ça passe dessous, à côté, dessus, ça fume !

Latéralité en montant et frontalité en descendant sont suggérées dans les discours plutôt que clairement explicitées ; ainsi, signaler des échappées visuelles de temps à autre sur la gauche par exemple (ce qui est fréquent dans la montée) est une manière indirecte d'indiquer une trop grande proximité du coteau à droite. Ces caractéristiques, en particulier la latéralité, font dire parfois que l'autoroute est assez *enfermée* :

[avant le tunnel en direction de Saint-Etienne] *C'est l'effet d'être un peu encaissé sur la droite par la petite colline qui est très proche, et puis le dégagement qui est sur la gauche, on aperçoit une église... Et toujours sur la droite la proximité, on se sent un peu écrasé par les maisons, les arbres.*

Aménagement et sécurité

L'appréciation et le jugement d'une habitante résumant assez bien l'état actuel de l'aménagement autoroutier :

Si je venais pour la première fois, je dirais « c'est pas chouette », « mais c'est quoi cette autoroute ? ». En tant qu'habituée, c'est difficile, parce qu'on l'a toujours vue, c'est comme ça. Ce n'est pas joli, les abords ne sont pas faits, il y a des endroits ça laisse à désirer quand même, c'est les vieilles barrières de sécurité, il faut le dire, ça serait tout à rénover à mon avis, tout le long.

Des bretelles d'accès et de sortie trop courtes, dont celles du Sardon (n°12) constituent un leitmotiv des entretiens ;

- *Il faut aller très vite en fait pour entrer sur l'autoroute,*

- *Si vous n'avez pas une Ferrari ce n'est pas la peine !*

Inversement, les bretelles de sortie peuvent engendrer des ralentissements et... des accidents. Les giratoires aménagés, celui du Sardon par exemple (sortie dans le sens Givors), sont peu efficaces et ne facilitent pas nécessairement la fluidité du trafic. A propos du Sardon, on signalera que de l'autre côté, la sortie crée la surprise pour ceux qui ne connaissent pas : ils quittent l'autoroute et arrivent à trop vive allure dans une

rue bordée de cafés. Ce qui montre bien que l'autoroute est en liaison avec des petits centres urbains, mais également qu'un aménagement plus sécuritaire est à prévoir.

Dans le même ordre d'idée, le problème des bifurcations est signalé :

Le seul problème, c'est quand on arrive à la bretelle qui va sur la route du Puy et sur Clermont. C'est très très mal foutu. Il faudrait que la bifurcation prenne bien plus bas. Parce que là-haut c'est pareil que quand on arrive dans Saint-Chamond, les gens voient trop tard qu'ils ne sont pas dans la bonne direction, donc ils coupent...

Plusieurs éléments d'aménagement en relation directe avec la sécurité sont remarqués et critiqués par les passagers. Les glissières centrales ou sur les bas-côtés de l'autoroute, *toutes rouillées, toutes cabossées*, suggèrent la vétusté et éveillent des images d'accidents – camions, risques particuliers pour les motards. La préférence va au mur en béton, plus efficace :

L'îlot central, encore une fois... personnellement je préfère la présence d'un mur en béton, parce qu'on sait bien que s'il y a un camion de l'autre côté qui sort de la route, il vous arrive dessus.

L'absence de bande d'arrêt d'urgence est remarquée fréquemment ; *les petits morceaux* entrevus dans leur discontinuité sont bienvenus mais apparaissent sans conséquence.

Les ponts qui s'offrent à la vue frontalement constituent un autre indice visuel de la vétusté de l'aménagement autoroutier remarqué par quelques-uns : *ils sont laids avec leur aspect vieillot, rouillé ou béton.*

L'aménagement d'aires de repos avec toilettes est souhaité.

Enfin, la rupture d'éclairage avant Saint-Chamond [depuis Saint-Etienne, en direction de Givors] est mentionnée et peut avoir une incidence sur les pratiques :

Là ce qui est marrant, c'est que les lampadaires s'arrêtent juste ici, et après on arrive en plein noir. Juste ici il n'y a plus de lampadaires. Et pour l'avoir fait pendant une semaine où j'étais très fatiguée tous les soirs [...] je sortais à Saint-Chamond-centre, je traversais le centre de Saint-Chamond pour ne pas prendre le contournement, tellement j'étais fatiguée, que je n'étais pas sûre de moi. Sinon bon il n'y a pas de souci, quand on est en bonne forme.

III.1.2/ Vues proches et lointaines

Comment la perception, visuelle essentiellement, organise-t-elle ce que le regard découvre dans la mobilité, sachant que la priorité est donnée à la route ? Configurations spatiales en mouvement et appréciation des facteurs d'ambiance permettent de saisir la réception de l'environnement autoroutier.

1/ Les abords autoroutiers

Une proximité perturbatrice : la proximité des habitations

La proximité des habitations – le passage devant les immeubles de la Roche en particulier – suscite des réactions assez vives. Une autoroute n'a pas à *traverser une ville*, à *rentrer dans une ville*, disent nos interlocuteurs les plus radicaux. Ils sont satisfaits de la construction du contournement de Saint-Chamond. Ils plaignent les habitants des pavillons entre aperçus derrière un écran mais ne savent que dire en découvrant les immeubles aux façades ternes et poussiéreuses qui surplombent ou jouxtent l'autoroute. Compassion coupable, sentiment de voyeurisme, questions sur la perception des habitants, cette situation ne laisse pas indifférent.

Contre cette situation :

- séparer l'autoroute visuellement de ses abords trop urbanisés par un ruban végétal est toujours valorisé :

J'aime bien qu'on soit encadrés par les arbres, je préfère

- protéger les riverains par des écrans acoustiques est un principe accepté, revendiqué parfois :

Une autoroute qui passe au pied des immeubles, moi ça me choque [...] On devrait les protéger quand même, avec des murs anti bruit, je ne sais pas, quelque chose...

Les écrans aperçus le long de l'A47 font l'objet de critiques vives⁹.

Une proximité controversée : les zones industrielles et commerciales et les tags

En ce qui concerne les entreprises et plus globalement les zones industrielles et commerciales, le principe de leur installation au bord de l'autoroute est admis ; elles peuvent même *faire tampon entre l'autoroute et les habitations*. Ensuite, les critères esthétique et cognitif sont discutés. Qu'aperçoit-on lorsqu'on passe à la hauteur de ces entreprises, à Lorette notamment ?

- Là, en bas, c'est des vieilles sociétés, on se demande si c'est en ruine

- Il y a des complexes, on ne sait pas ce que c'est, c'est une salle, il y a de tout [l'Écluse]. Mais après il y a de tout et de rien.

La présence des panneaux publicitaires est en revanche remise en question par certains.

Les tags que l'on voit sur les écrans acoustiques ou les piles des ponts suscitent :

- des avis raisonnés et modérés qui se veulent bienveillants : le degré esthétique décidera de la qualité et de la reconnaissance de tel tag, nous dit-on :

Les murs anti-bruit, pour faire des tags c'est super... mais un tag, quand il est joli, s'il n'est pas qu'une simple signature, je n'ai rien contre

- un rejet qui associe tag et saleté des surfaces sur lesquelles ils sont dessinés :

Des écrans, on ne sait pas de quand ça date, c'est moche, c'est tagué et ça ne ressemble à rien.

- et une approche sociologique des graphes :

[...] je pense que les gens qui font des graphes, quelque part symbolisent aussi une colère de dire « c'est vraiment vilain, ces choses » [les écrans], je pense. Ce n'est pas juste pour eux une page d'expression, à mon avis c'est quelque chose qu'ils trouvent vilain, sur lequel ils se disent « pourquoi pas écrire là-dessus ».

Leur valeur esthétique est décidément problématique et la commande publique de tags n'est pas forcément bienvenue :

Ces tags qui ont dû être commandés, parce que là ce n'est pas des gars qui sont venus à la sauvage, ça, ça a été fait [sur mur bois niveau sortie Saint-Chamond] Je n'apprécie pas, mais je ne veux pas m'étendre là-dessus. Je crois qu'il ne faut pas essayer absolument de décorer les choses.

Une proximité valorisée : les abords végétaux

Aucun passager « embarqué » ne commente l'effet de filtrage engendré par le mouvement lorsque nous longeons des alignements d'arbres.

Les abords végétaux sont appréciés mais les espèces comme l'aspect du végétal nuancent une perception favorable. Les talus végétalisés ont remplacé le mâchefer pour un habitant de Lyon originaire de Saint-Etienne, mais ils contribuent à la tristesse de la vallée lorsqu'ils sont à l'abandon, nous dit-il. Il n'est pas le seul à formuler une demande d'entretien de ces talus :

⁹ Voir le travail mené parallèlement sur les écrans de l'A47 par Amphoux P. et al.

On n'aura jamais sur une autoroute des super-trucs, ce n'est pas possible avec la pollution. Mais au moins avoir de la verdure, et que ce soit entretenu. Pas qu'on ait des arbres en train de crever. ® [Là elle est entretenue ?] ? Actuellement ça manque d'entretien. Il faudrait aussi qu'ils coupent l'herbe.

Toutefois, cette demande est ambiguë parce qu'un aspect sauvage ou des « arbres sauvages » (acacias signalés après le tunnel vers Givors) plaisent parfois comme s'ils manifestaient la présence et la force de la nature à côté de l'autoroute :

[vers la Roche] Les abords, ça ne me déplaît pas que ce soit un peu le fouillis comme ça. Les choses bien plantées comme ça, géométriquement, trop tirées au cordeau, ce n'est pas ce que j'apprécie le plus.

Les remarques positives sur les écrans avec les genêts en fleur au moment de l'enquête participent de ce goût pour le végétal, et privilégient le naturel contre l'artifice technique ou le matériau brut.

2/ Des ouvertures visuelles

Le lointain familial

Les ouvertures qui ponctuent le parcours représentent des respirations lorsque la topographie est resserrée :

-[Glissières un peu hautes en béton] Là il y a un talus, on ne voit rien, c'est vrai qu'on ne voit rien. Mais quand la vue se dégage c'est toujours plus agréable pour moi. J'aime bien cette vue sur le Pilat qu'on a à notre gauche.

A la fin du parcours, (la Chabure et arrivée sur Saint-Etienne), les ouvertures donnent sur le lointain vallonné et montagneux : Monts du Lyonnais et Mont Pilat qui permettent de porter le regard plus loin. C'est surtout le Mont Pilat qui est mentionné. Il fait partie de la vie des usagers-habitants et constitue, outre une belle vue familière, un indicateur météorologique ; le Pilat enneigé est mentionné à plusieurs reprises :

- lorsqu'on vient de Lyon, souvent on voit la neige lorsqu'on arrive ici, les collines au-dessus de Saint-Etienne sont enneigées. C'est très plaisant.

- cet hiver je regardais la neige où elle en était, parce que ça fait partie des choses que j'aime. Je vais me promener l'hiver en ski au Pilat.

Nos interlocuteurs ne parlent pas de la beauté du Mont Pilat – un seul passager parlera d'un « beau panorama » ; les paysages vallonnés offrent *une jolie vue*. Leur expression à propos du Pilat et des autres vues lointaines, empreinte d'une tonalité affective, manifeste le plaisir de regarder les paysages familiers de leur territoire :

- [vers sommet contournement et descente] Là on a une autre vue. Tout à l'heure on voyait beaucoup le Pilat. Là maintenant on voit le côté Valfleury, le côté monts du Lyonnais. C'est un peu le même paysage, c'est les bois et les petits hameaux... plus clairsemés peut-être là, pas très habités ici.

- [Sortie Terrenoire vers Givors] Là on vient de quitter le viaduc, donc on a vue sur nos collines, la verdure.

Vues depuis les viaducs

La vue des villes depuis les viaducs prête à plusieurs appréciations : les habitants de Rive-de-Gier par exemple aiment *jeter un coup d'œil* sur leur ville, plutôt du côté de leur maison. Ils découvrent avec émotion une urbanité qui révèle les toits de la ville :

-j'aime bien ma ville, j'aime beaucoup Rive-de-Gier. C'est joli de voir d'en haut. A Rive-de-Gier, c'est une impression, c'est peut-être parce que j'y habite, j'ai l'impression que depuis le viaduc on voit que c'est une petite ville, avec son petit centre, et puis ses trucs qui s'étendent, ses différents périmètres.

- j'aime bien les toits de ce côté, la vue sur les toits c'est pas mal. Là la ville nous est un peu cachée par les arbres...

Depuis le viaduc de Terrenoire, la vue sur la ville montre un paysage moins homogène et plus emmêlé.

En revanche, pour ceux qui ne vivent pas dans la vallée, la vue sur les villes depuis les viaducs suggère des conditions de vie qui ne leur semblent pas acceptables eu égard aux nuisances.

3/ Les vues intermédiaires

Les signes de l'activité industrielle

Parmi les quelques cheminées repérables le long du parcours et qui donnent de la verticalité au paysage, celle des Etains annonce le début de la séquence industrielle ; elle appartient au passé et à ce titre engendre de la nostalgie chez certains ; sa valeur patrimoniale est discutée (voir ci-dessous). Quant à l'usine en activités Arcelor [au moment de l'enquête] et aux dépôts de mâchefer, ils offrent une vue à la fois terne et laborieuse ; mais il est difficile d'évaluer précisément si on ne connaît pas la région quelle est l'actualité de ces implantations. Le territoire semble abandonné, disent certains.

Urbanité

A Lorette, le village se dérobe aux regards ; un peu terne et semblable à d'autres villages, il ne retient pas le regard. Mais si on remarque son clocher, alors il rappelle dans la vallée urbanisée à l'allure industrielle le passé rural :

Là, ce n'est pas beau, là tout ça. On est habitués, ça fait partie du paysage Mais c'est vrai que c'est resté... un peu plus authentique que le reste.

Le paysage animé

Le mont du Pilat et les vallons aperçus au loin donnent à voir des « paysages » animés, associés à des activités de type rural ; ils apparaissent tels qu'on se les représente et ont une valeur d'icône :

- l'étang à la hauteur de Saint-Romain en Gier avec ses « petits pêcheurs »,
- les vaches, indices de la présence des fermes dans la campagne (contournement de Saint-Chamond),
- les jardins familiaux qui confèrent une connotation poétique au coteau.

L'eau

L'intérêt pour le Gier, caché ou visible depuis l'autoroute, est souvent exprimé :

C'est comme quand on passe à-côté d'une rivière, par exemple le Gier, HOP on jette un coup d'œil au Gier, on dit « tiens, comment il est aujourd'hui ? ». C'est l'environnement, le Gier il était bas hier, il n'a pas plu, il y a peu de chances qu'il ait monté, mais on le regarde quand même...

Même si le Gier est un peu plus entretenu qu'auparavant, il mériterait d'être nettoyé, parce que *ça a toujours été une rivière sale.*

III.1.3/ Traversée d'un territoire

1/ La dimension esthétique : en rapport avec le sens donné au territoire

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

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

Ces deux univers se succèdent, mais c'est le premier qui l'emporte. Triste, sale, poussiéreuse, ces termes qualifient en effet l'ambiance dominante de la vallée. La

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

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

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

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

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

La question du devenir de l'environnement post-industriel de la vallée, de ce qui est reconnu comme fondateur pour l'avenir et doit être affiché est posée ; les orientations qui se décident aujourd'hui interrogent sur le sens du territoire de demain. Les observations et appréciations de nos interlocuteurs nous conduisent à envisager trois formes de temporalités dans la valorisation de l'espace autoroutier et du territoire qu'ils traversent.

2/ Temporalités

L'actualité de l'autoroute

Nous pensons avant tout aux conditions matérielles du déplacement. L'actualité relève de plusieurs registres :

- technique : amélioration des conditions de sécurité (revêtement, glissières, bande d'arrêt d'urgence...), installation d'écrans acoustiques...
- entretien de l'autoroute et de ses abords : propreté, abords végétalisés...
- esthétique : ce registre est transversal parce qu'il concerne aussi bien l'architecture d'un pont que la plantation d'arbres le long de l'autoroute, l'implantation d'entreprises ou encore la création de tags...

Le passé post-industriel

Le passé industriel de la vallée apparaît sous la forme du déclin et du vestige. Il est visible comme la cheminée, point de repère de l'entrée dans Rive-de-Gier en venant

de Givors, et moins visible comme les vestiges d'écluse. A-t-il valeur de patrimoine aux yeux des usagers de l'autoroute et aux yeux des habitants ? Faut-il alors le préserver et le mettre en valeur ? L'argumentation développée sur cette question s'est focalisée sur la cheminée des Etains. Parmi les hommes, les plus anciens la regardent avec nostalgie, certains y voient une belle et difficile construction et les autres, sans préjuger de son devenir, aimeraient que l'intérêt de ce bâtiment soit explicite. Le passé de Rive-de-Gier dont elle serait le symbole est trop lourd, trop noir, nous dit-on ; et aujourd'hui, la ville comme la vallée doivent chercher de nouvelles sources d'activités.

L'ambivalence à l'égard de ce passé trouve des éléments de réponse dans les attentes exprimées par ceux qui s'installent dans la vallée ou encore par les usagers extérieurs de l'autoroute : sans élément de connaissance, le paysage quotidien pour les premiers et autoroutier pour les seconds ne présente pas d'intérêt et les ambiances locales visuelles peuvent engendrer un mouvement de répulsion. Une habitante de Lyon nous raconte que son regard sur Saint-Etienne a changé depuis le jour où, en famille, ils sont allés visiter le musée de la mine. La seule muséographie possible, nous dira un autre interlocuteur, est l'écomusée pour *faire revivre le passé de manière vivante et ne pas plaquer des panneaux comme il y a partout...* Associé au patrimoine de la région, le Gier pourrait aussi faire l'objet de projets pédagogiques.

La mise en valeur du passé tournée vers l'autoroute passe par une signalétique à créer. A titre d'exemple, nous mentionnerons aussi l'appréciation positive relative aux bâtiments : les peintures sur les citernes de l'Institut français du pétrole à Feyzin et l'architecture lumineuse de l'usine Arkema de Pierre Bénite.

La permanence de la nature

Les collines et monts visibles depuis l'autoroute offrent promenades et calme. La vue de ces paysages invite-t-elle à sortir de l'autoroute ? Il est difficile d'imaginer au-delà des coteaux cultivés et habités les paysages de la région et en particulier ceux du Parc du Pilat. Quelques panneaux, discrets, signalent sa présence, mais nous dit-on, pourquoi ne pas mentionner le village fortifié de Sainte-Croix-en-Jarez ? De même pourquoi ne pas flécher le crêt de la Perdrix et le crêt de l'Éillon, etc. ? Suggérer l'accessibilité de la nature environnante peut ouvrir et valoriser la représentation que l'on se fait du territoire de l'A47.

III.2/ L'EXPERIENCE SENSIBLE DU SITE DEPUIS L'HABITAT

Nous n'avons pas à faire, comme dans la situation embarquée, à une perception en mouvement mais au contraire à une perception du mouvement autoroutier. Quel est le vécu des habitants ? Quelle est la place de cette infrastructure dans leur quotidien ?

III.2.1/ Le corpus des entretiens auprès des habitants

1/ Transversalité des entretiens au-delà de la situation locale

Si les entretiens relatifs à la perception embarquée se laissent facilement comparer en référence à des paysages et à des séquences bien identifiés, il n'en va pas de même pour les entretiens auprès des habitants. Le nombre de fichiers nécessaire à la mise en forme des bribes de discours (chapitre II) traduit la difficulté à appréhender de manière plus générale des propos qui renvoient à des situations locales. Il est d'ailleurs intéressant de préciser les démarches successives qui ont permis d'aboutir à l'organisation de ces situations locales. Nous avons recherché des lieux d'enquête pertinents, c'est-à-dire des zones dans lesquelles la position d'un domicile par rapport à l'autoroute répondait à nos hypothèses et aux résultats de la première partie : soit

trois séquences et pour chacune d'elles deux positions d'entretien par rapport à l'autoroute, proche et lointaine. Cette distinction que nous avons d'abord privilégiée dans la lecture et le dépouillement des entretiens s'est avérée insuffisante au vu de la topographie : un logement pouvait se trouver légèrement en dessous de l'autoroute, un pavillon derrière un écran, d'autres maisons sur le coteau, etc. En outre, plus les logements étaient distants de l'autoroute, plus leur situation était complexe dans le tissu urbain. Enfin, la distinction pavillon / habitat collectif est vite apparue comme catégorie à prendre en compte dans le répertoire des situations locales.

Mais, comme nous le disions, la comparabilité des propos offre une trame d'analyse interprétative des onze situations. Ils nous invitent à nous pencher sur le vécu des facteurs sensibles et nous interrogent sur l'expression « vivre avec l'autoroute ».

2/ Des habitants installés depuis longtemps dans la vallée

L'analyse qui suit concerne les personnes que nous avons interviewées au domicile mais également nos interlocuteurs passagers qui vivent à Rive-de-Gier.

La plupart des habitants que nous avons rencontrés ont des racines dans la vallée ; ils y sont nés ou y vivent depuis longtemps – ils ont majoritairement entre 45 et 60 ans, parfois plus. Plusieurs évoquent d'ailleurs la construction de la A47. Pourquoi nos interlocuteurs ont-ils emménagé dans la maison ou le logement qu'ils occupent aujourd'hui ? Les deux motifs d'installation dans un pavillon sont, pour les plus anciens, l'opportunité, soutenue par une volonté personnelle, d'acquérir une maison familiale ou non à proximité du lieu de leur enfance. L'autre motivation est le désir de quitter le logement en ville et d'offrir « un petit extérieur » aux enfants. Quant à l'habitat urbain, il renvoie à des raisons professionnelles : les plus vieux, nés dans une des communes ou venus s'installer il y a longtemps, se sont adaptés aux transformations de l'environnement et n'ont pas envie de le quitter [II/3.7. et II/3.8 Lorette] ; quant aux plus jeunes, qu'ils soient natifs ou non de la vallée, ils répondent à une plus grande mobilité et peuvent déménager [II. 3.6. Terrenoire et II.3.10. Rive-de-Gier].

Nous mentionnerons le fort attachement au lieu de vie et à la vallée de la plupart de nos interlocuteurs, vieux ou jeunes (nés ici pour ces derniers), qui disent y avoir leurs habitudes, leurs amis, leur famille. Un couple vivant Chemin Saint-Jean s'étonne d'ailleurs de l'attachement que manifesterait l'installation d'une jeune femme dans le pavillon de son enfance situé à quelques mètres au-dessous de chez eux au bord de l'autoroute. Parce que le problème est quand même là : aujourd'hui en fonction de quelle situation sonore décide-t-on ou non de vivre le long de la A47 ? Ceux qui nous disent vouloir rester sont certes habitués au bruit mais leur domicile est un peu plus éloigné de l'autoroute que le pavillon de cette jeune femme citée en exemple ou que celui de nos deux interlocuteurs qui ont découvert trop tard à quelles nuisances leur maison était soumise [II.2.1. Rive-de-Gier].

Faut-il alors élargir à tous les habitants de la vallée le propos relatif à la situation sous viaduc ? *Mais ici à Rive-de-Gier, il faut je crois être né ici pour dire « le viaduc c'est notre histoire, ça fait partie de notre histoire ».* Je pense que ceux qui vivent là c'est parce qu'ils y ont toujours vécu... [3.5.]. Ainsi, l'histoire personnelle serait liée à l'histoire de la vallée et à son évolution. La question de l'évolution de la population se pose donc.

Ces habitants ont-ils accepté un entretien pour se plaindre de leur situation et, nous considérant comme des médiateurs potentiels, transmettre un message aux

« autorités » ? Le discours n'est pourtant pas celui de la gêne ni de la plainte. Ces habitants parlent de l'habitude au bruit et à l'autoroute mais l'augmentation de la circulation et par conséquent du bruit met aujourd'hui à l'épreuve leur capacité de « vivre avec » l'autoroute. Pour ceux qui sont arrivés récemment, les attentes résidentielles facilitent ou non l'adaptation.

III.2.2/ La perception des facteurs d'ambiance

1/ Le facteur sonore

Les recherches et études sur la gêne due au bruit menées dans les années 80¹⁰ ont mis en évidence la difficulté à établir une corrélation entre l'intensité sonore et la gêne. Certes, autour des infrastructures très bruyantes, notamment les aéroports, le degré de corrélation peut augmenter, mais les résultats « résistent » toujours : des riverains n'expriment aucune sensibilité au bruit. Nous évoquons ici ces travaux sur la gêne parce que l'A47 soumet les habitants à une nuisance sonore qui risquait d'orienter les propos de nos interlocuteurs en ce sens. Or, le discours sur leur vécu, sans exclure les appréciations négatives, échappe globalement à l'expression de la gêne et à la plainte qui l'accompagne en général.

Le discours des personnes interviewées nous donne la possibilité de définir les caractéristiques sonores autrement qu'en terme de décibels et d'intensité. L'expression spontanée de la perception relative à sa propre situation sonore et aux fragments sonores, parfois vidéos (évocation du bruit à partir de l'image), nous invite à partir non plus des situations mais du vocabulaire de la perception. Quelles nuances introduit-il dans l'appréhension de l'environnement sonore autoroutier ? Quelles évocations et images suggèrent les sons autoroutiers ? Et *in fine*, quelle connaissance nous donne-t-il du son perçu en fonction de la localisation ?

Une connaissance fine de l'environnement sonore

Rappelons que les fragments sonores (DVD en annexe) permettent d'évaluer le dosage entre des sons de l'environnement immédiat (signal : cloche, oiseaux...) de l'autoroute (avec la distance de l'autoroute), éventuellement une route, et la réverbération paysagère (comme sous viaduc Rive-de-Gier par exemple où le son de l'autoroute est rabattu). Nos interlocuteurs se sont prêtés à l'exercice avec intérêt et, lors de l'écoute, ont en général :

- manifesté une grande réceptivité,
- repéré des sources sonores (autoroute, route, clocher...),
- évalué la distance vis-à-vis de l'autoroute,
- cherché à identifier, localiser, et ont parfois reconnu les situations
- se sont exclamés lorsqu'ils jugeaient que l'intensité était insupportable,
- comparé avec leur propre situation.

Les personnes interviewées manifestent en général une connaissance fine de leur environnement sonore, ce qui signifie sur ce territoire à la topographie complexe, une connaissance de la réception du bruit autoroutier en fonction de la situation des habitations [cf. les rubriques « le rôle de la situation géographique et topographique » et « le rôle de l'espace construit » II.2. et II.3.]. Les habitants font d'ailleurs référence, pour définir et relativiser leur propre environnement, à d'autres localisations. Ils cherchent à décrire dans le détail ce qu'ils entendent et n'hésitent pas, lorsque les mots sont insuffisants, à recourir à des imitations sonores. Les onomatopées ont été

¹⁰ Voir en particulier Lévy-Leboyer C. *Douze ans de recherche sur la gêne due au bruit*. Bilan des recherches françaises et étrangères 1976-1987. IRAP, 1990.

transcrites autant que possible comme en témoignent les bribes de discours présentées dans le chapitre II.

Signalons que les entretiens portent sur l'environnement sonore entendu dès le printemps lorsque les habitants commencent à ouvrir les fenêtres et à fréquenter le jardin lorsqu'ils en ont un. Sinon, ils disent ne pas être importunés l'hiver, les fenêtres côté autoroute étant souvent équipées de double vitrage ; en général, au cours de l'entretien, ils ouvrent une fenêtre ou nous font sortir dans le jardin pour que nous puissions évaluer le niveau sonore.

La permanence du son

La permanence du son constitue une caractéristique essentielle, considérée comme inhérente à l'autoroute et déterminante de la perception et de l'acceptabilité de la situation sonore. Voici quelques expressions qui illustrent bien cet aspect :

L'autoroute, le gros désavantage, c'est que c'est sans arrêt-sans arrêt-sans arrêt¹¹

C'est le bruit lancinant, lancinant, lancinant

Vous avez toujours ce truc derrière

Il y a toujours l'autoroute, on n'en sort pas [fragment 02 Chabure Jardins familiaux]

Ce son continu présente :

- des variations temporelles :

On n'est pas à côté, mais on l'entend. C'est un ronronnement tout simplement, plus fort selon les heures, tout simplement. Je ne peux pas discerner si c'est voiture, camion... (II.2.4. la Chabure)

- ou des variations météorologiques :

Ce bruit sourd et permanent sans une note plus haute que l'autre je dirais. (...) C'est un bruit permanent, qui ne s'arrête jamais, qui enfle qui désenfle suivant la force du vent

Bruit de fond

Ce son continu est désigné dans les entretiens comme :

- *un ronronnement* (II.2.4. Chabure et II.3.4. Grand Pont en hauteur) traduit par l'onomatopée *RON-RON* à la Varizelle derrière l'écran acoustique (II.2.2),

- *un roulement* (II.3.4. Grand-Pont en hauteur),

- *un bruissement ou ronflement permanent* (II.3.3. Lorette, situation proche),

- ou correspond à un *bourdonnement local* (II.3.2. Terrenoire sous viaduc) ;

- au Clos Durozeil, l'habitant enquêté parlera d'un *bruit de fond toléré*.

Ces termes rendent compte d'un bruit de fond plus ou moins fort dans les situations évoquées ; ce que les commentaires sur écoute réactivée confirment et explicitent soit directement, soit par des images. Les personnes interviewées entendent un *bruit continu, sourd, « dilué »* (en référence au mixage du son qui efface les signatures sonores), lorsqu'il n'est pas trop fort comme au Clos Durozeil à Rive-de-Gier (fragment 11), ou lorsqu'il s'entend comme un *bruissement ou un ronronnement* (fragment 02 Chabure) ; entendent un *bruit de fond de ronflement* lorsqu'il est amplifié par la réverbération sous le viaduc à Rive-de-Gier (fragment 08).

L'image de l'eau est souvent convoquée pour exprimer la perception sonore :

- le bruit de fond enregistré au Clos Durozeil (fragment 11) fait penser à *des vagues* ; *c'est comme si on habitait au bord de l'eau*, dira une autre personne,

¹¹ Les caractères en italiques indiquent des citations des entretiens.

- à l'écoute du fragment « Terrenoire, place sous viaduc » (01), *on a l'impression de vagues, de flux et de reflux*,
- au début du fragment « Lorette depuis Grand Pont » (07), on dirait *une retombée d'eau, une cascade*,
- enfin, le long du chemin St-Jean (fragment 10), on pourrait croire que *c'est la rivière qui coule*, comme lorsque l'autoroute est mouillée près de chez eux (II.2.3. la Varizelle, au-dessus de l'autoroute).

L'image de l'air ou du vent permet également de traduire la perception du bruit de fond autoroutier :

- le fond sonore entendu sur la place de Terrenoire évoque le vent à l'habitant du lieu et une soufflerie à une personne qui entend le fragment enregistré (01),
- à l'écoute du fragment de la place de Lorette (05) l'auditeur déclare : *c'est une forêt que vous me faites écouter là ?*
- quant au bruit de fond de Chabure entendu lors de l'écoute réactivée (fragment 02), il serait possible de le confondre avec *le vent dans les branches*. Mais, vu le contexte, *c'est plutôt un passage d'autoroute soutenu*, conclut notre interlocuteur !

L'approche détaillée que nous venons de faire montre que le discours des habitants décrivant leur propre environnement et les commentaires des fragments sonores présentent des similitudes ; ce qui confirme une hypothèse forte du CRESSON à la base des méthodologies mises au point dans le laboratoire : l'expression de la perception est en rapport direct avec le contexte. Nous observons ici que le recours à des termes et à des images relatifs au bruit de fond, dont l'intensité peut être variable, concerne de manière significative quelques situations sonores : Chabure, Lorette (surtout à proximité mais également à distance), les situations sous viaduc (Terrenoire et dans une moindre mesure Rive-de-Gier), enfin Rive-de-Gier au niveau du clos Durozeil.

Forte intensité

Qu'en est-il du vécu sonore des habitants vivant très près de l'autoroute à Rive-de-Gier (II.2.1) ou encore de la perception d'autres situations décrites comme bruyantes, en particulier la Varizelle sur le coteau (II.2.3) ? Là aussi et plus encore qu'ailleurs, le son est lancinant. Or, les riverains de l'autoroute ne parleront ni de bruit de fond, ni de ronronnement, ni même de ronflement. L'intensité est telle qu'elle constitue ce que nous avons appelé pour définir ce que les habitants décrivent : un mur sonore¹². C'est la présence physique du son qui est ici évoquée et que les vibrations ressenties lors du passage des camions rendent réelle. A l'écoute du fragment enregistré chemin Saint-Jean (10), les personnes interviewées pour rendre compte de leur perception parleront du bruit des *avions quand ils passent*.

Ce mur comporte des variations ; comme le déclare un habitant du chemin St-Jean : *Ce n'est pas régulier, c'est plus ou moins fort selon les voitures qui passent, selon les camions, selon les motos, donc ce n'est pas la même intensité. On entend la voiture arriver, passer et s'en aller.*

Les habitants peuvent mentionner le son des moteurs dans le sens de la montée (pour les camions en particulier).

¹² Cf la définition de *l'effet de mur* dans Augoyard J.-F., Torgue H. *A l'écoute de l'environnement – Répertoire des effets sonores*. Marseille : Editions parenthèses. p. 92 :

Effet composite où une intensité forte et continue donne à l'auditeur l'impression que l'ensemble des sons se matérialise face à lui sous la forme d'un mur. Cette sensation de solidification du son qui s'accompagne d'un sentiment d'impuissance et d'écrasement est facilement éprouvée dans un concert rock, par exemple, ou face à une voirie urbaine dotée de nombreuses voies et très circulante.

Le son continu dans les situations de forte intensité permet de suivre le mouvement des voitures et donne à entendre la signature sonore des véhicules, en particulier des motos et des camions fréquemment mentionnés par les habitants vivant à proximité de la A47 :

Il y a pire que les camions : c'est les motos. Les motos, c'est horrible. C'est ce qu'il y a de pire, parce que c'est un bruit très très sourd...et on l'entend longtemps.

L'émergence d'une grosse cylindrée dans un fragment soumis à écoute réactivée (09 Tochissonne à Rive-de-Gier) évoquera *le bruit d'un hélicoptère*.

Les commentaires à l'écoute des fragments sonores manifestent bien la perception de la proximité.

Nos interlocuteurs se projettent spatialement et s'imaginent :

- se trouver sur une aire d'autoroute : Lorette place Neyrand (fragment 05),
- être en panne le long de l'autoroute : Chemin St-Jean (fragment 10),
- se mettre à côté de l'autoroute : Tochissonne (fragment 09).

A l'écoute de ces trois fragments sonores, la forte intensité est associée également à une autre situation spatiale : se trouver sous un pont. Lors de l'écoute, cherchant à identifier leur localisation, les personnes interviewées pensent en effet qu'ils ont été enregistrés « sous un pont », association qui rend compte d'une plus ou moins grande réverbération du fragment. En fait, chacun connaît cette situation spatiale lorsqu'il traverse les passages sous l'autoroute ou sous la ligne de chemin de fer.

Il est également fait référence au viaduc de Rive-de-Gier (fragment 10 chemin St-Jean) et (fragment 06 Lorette foot) et cette mention mérite qu'on s'arrête d'une part sur la perception actuelle de cette situation (cf. II.3.1) et d'autre part sur la mémoire qui lui est associée. Les personnes qui vivent sous le viaduc reconnaissent que depuis la rénovation, on vit bien en dessous :

Je dis maintenant effectivement qu'ils ont enlevé tous les joints de chaussée, dessous nous franchement on ne sent plus rien, on n'écoute plus rien.

Mais le souvenir de la nuisance sonore sous le viaduc est si tenace que les personnes interviewées qui ont eu l'occasion d'aller, avant les travaux, dans les logements situés sous le viaduc, en parlent encore de manière très vive. En outre, le son du ballon qu'on entend dans le fragment ressemble pour les auditeurs au « CLAC-CLAC-CLAC » antérieur et est alors attribué aux joints du viaduc.

Autres sources sonores - des situations duales

Si l'environnement sonore des habitants que nous avons rencontrés dans les diverses situations présentées chapitre II et ci-dessus est marqué par la présence de l'autoroute (à l'exception d'une habitante de Terrenoire, départementale 36), d'autres sources sonores sont également audibles depuis les domiciles, pavillon ou logement en petit collectif. Les sons de la ville liés à la complexité du tissu urbain signent l'environnement sonore des habitations situées à distance ou sous les viaducs de Rive-de-Gier et de Terrenoire. Dans les situations de forte intensité à proximité de la A47, le bruit autoroutier masque la richesse sonore, mais lors de l'écoute réactivée, les sons du clocher voisin ou des oiseaux sont toujours repérés avec plaisir et souvent reconnus. On peut dire que les situations sonores sont alors plus ou moins duales en ce sens qu'elles permettent à l'identité sonore locale de modifier, adoucir ou parfois aggraver, la « masse » sonore qu'est le son autoroutier.

A part les pavillons situés en bordure d'autoroute, toutes les autres situations résidentielles comportent des sources sonores liées aux infrastructures routières ou SNCF. Les trains fréquents sur la ligne Lyon-Saint-Etienne sont quasiment inaudibles depuis les travaux récents menés sur les voies – seul un habitant du Clos Durozeil situé juste au-dessus de la sortie du tunnel mentionnera les trains de marchandise

comme très bruyants. Le bruit du train constitue alors pour nos interlocuteurs le moyen de préciser leur perception du son autoroutier et d'insister sur le caractère permanent, lancinant, de ce dernier en faveur du bruit du train, régulier et discontinu. En ce qui concerne les sons de la ville, ce sont les ronds-points de la ville de Rive-de-Gier (sous le clos Durozeil et près de la sortie du Sardon côté Grand-Pont) ainsi que les départementales 88 à Lorette et 32 à la Varizelle qui sont désignés comme cause de nuisances : trafics divers (circulation automobile et voitures des pompiers, de la police, ambulances) et passage de camions.

Les commentaires sur écoute réactivée désignent les indices de la ville :

- le changement de rythme de la circulation dans les fragments Terrenoire et Rive-de-Gier sous viaduc (01 et 08), et la Varizelle Glycines (04),
- mobylette et camions entendus à proximité dans le fragment Rive-de-Gier sous viaduc (01)
- les cloches entendues dans Lorette place Neyrand (05), et le Clos Durozeil (11).

D'autres fragments permettent de désigner les indices de ruralité :

- le coq dans les fragments de la Chabure Jardins familiaux et de Tochissonne (02 et 09)
- les oiseaux entendus à la Chabure (02 et 03) ainsi que la tourterelle de la place Neyrand perçue et identifiée par un habitant (05).

En ce qui concerne la Chabure, la perception juxtapose les sons de la campagne et le bruit de fond autoroutier mais la dualité sonore de ces deux univers n'empêche pas une appréciation du cadre de vie. Tandis que le gazouillement des oiseaux entendu dans les fragments de forte intensité, sans être incongru pour ceux qui sont nés dans la région, apparaît fragile. C'est l'autoroute qui l'emporte contre le local.

Un silence révélateur

Plusieurs habitants évoquent une situation extraordinaire de silence qui révèle à la fois des sons masqués à l'ordinaire et l'importance du bruit autoroutier absent à ce moment-là. Ils s'étonnent et s'inquiètent de leur habitude au bruit et écoutent :

- Lors de la grève des camionneurs, l'un d'eux prend conscience du silence : [...] *j'étais sur mon échafaudage et je me suis dit « j'entends des gosses jouer, est-ce qu'ils ont lâché un car de gosses sur l'autoroute ? ». Non, en fait c'était l'école primaire qui est en-dessous de l'autoroute que j'entendais, je ne l'avais jamais entendue avant.* (II.2.1 Rive-de-Gier à proximité)

- *Le matin du 1^{er} janvier c'est vraiment un moment privilégié, parce qu'il n'y a personne sur les autoroutes, vraiment personne, vous entendez UNE voiture, c'est-à-dire, vous n'entendez plus la circulation [...] vous entendez les petits oiseaux qui passent, le train qui passe juste là en dessous...* (II.3.2 Terrenoire sous viaduc)

Plus fréquemment, le calme soudain indique un accident ou des embouteillages comme lors des travaux de rénovation du viaduc de Rive-de-Gier et :

[...] *on se retrouve à la campagne presque, pour ainsi dire, et on pourrait presque écouter à ce moment-là couler le Gier, qui est très voisin* (II.3.3 Lorette à proximité).

2/ Le facteur visuel

La vue des voitures

Plusieurs facteurs jouent sur la vue : la topographie et l'espace construit, la distance, la végétation. Ceux qui sont en hauteur et à distance ont une vue ample sur l'autoroute, et selon les cas, la route et la ville, et au-delà sur les coteaux et les monts du Lyonnais ou du Pilat. En revanche, à proximité, la vue est plus ou moins camouflée et limitée aux voitures qui défilent, notamment à Lorette. A la Varizelle, c'est depuis l'étage d'une maison que les voitures sont visibles : derrière l'écran, *on ne voit que les camions passer, le haut du camion*, et un peu plus haut sur le coteau, depuis la fenêtre, *c'est le flux des voitures qui est aperçu*.

La vue des voitures, le plus souvent filtrée par les arbres l'été, ne dérange pas vraiment les habitants, eu égard à la perception sonore notamment pour ceux qui souffrent de l'intensité :

On n'est pas toujours en train de regarder l'autoroute. Tandis que le bruit, vous pouvez vous tourner dans n'importe quel sens, vous l'avez.

S'il est difficile d'apprécier l'intersensorialité, il est possible de dire qu'à proximité, la vue associée au sonore donne l'impression que les voitures arrivent sur les maisons, chemin Saint-Jean et Tochissonne en particulier.

Dans la plupart des cas, la vue de l'autoroute n'intéresse pas les habitants :

Visuellement, ce n'est pas très agréable de voir les voitures qui se courent les unes derrière les autres (09 Lorette place Neyrand).

Pourtant, quelques-uns reconnaissent que l'autoroute attire leur regard, exerce sur eux finalement de temps à autre une espèce de fascination et ils peuvent alors regarder défiler les voitures. Mais, c'est plutôt l'état de la circulation qui suscite l'intérêt :

- ils jettent un coup d'œil sur l'autoroute avant de l'emprunter pour déterminer quel chemin il vaudra mieux prendre,
- leur attention est attirée par les indices sonores et/ou visuels (gyrophares) des accidents,
- depuis Grand-Pont, tel habitant a l'habitude de regarder l'autoroute au moins cinq ou dix minutes tous les matins, d'autant qu'il a aussi une vue sur le rond-point,
- une habitante de la Varizelle, sur le coteau nous parle des retours de week-end, *du flux nocturne des feux montants et descendants, ça fait partie du paysage, on s'est habitué...* dit-elle.

Le passage du trop grand nombre de camions signalé du point de vue phonique, est repéré dans la séquence vidéo du chemin Saint-Jean (V4). Leur vue confirme la perception sonore et l'expérience de l'autoroute. Une habitante raconte avoir pris le temps de les compter un jour :

Il y en avait 18 qui se suivaient, c'était impossible qu'une voiture se mette entre 2 camions.

La végétation joue un rôle important. Pendant la période d'enquête en mai 2006, les arbres masquaient l'autoroute. Les habitants appréciaient la vue filtrée qu'ils pouvaient avoir depuis chez eux, dans des situations proches ou lointaines. Aimeraient-ils que l'autoroute soit cachée derrière un écran ou par un rideau d'arbres plus épais ? Les habitants qui souhaitent la construction d'un mur anti-bruit (chemin Saint-Jean et de Tochissonne) imaginent qu'il est agréable de ne plus voir les voitures mais l'habitante vivant derrière un écran acoustique que nous avons rencontrée parle

moins de la vue améliorée que de la vie en espace extérieur rendue possible par l'écran. On peut dire que la végétation est valorisée pour la vue ; les habitants, contrairement à une opinion souvent partagée, n'ont pas l'illusion du rôle de protection acoustique des arbres ; ils n'en parlent pas.

La vue des viaducs

Sous les viaducs de Terrenoire et de Rive-de-Gier, le facteur visuel concerne le viaduc lui-même et non l'autoroute. Tout d'abord, le viaduc au quotidien est oublié parce qu'on ne lève pas les yeux constamment pour le voir. D'un point de vue esthétique, par contre, les piles en béton de Terrenoire sont critiquées par les habitants ; quant au viaduc de Rive-de-Gier, repeint il y a peu, il suscite rarement la reconnaissance d'une amélioration et c'est en général sur relance, après le rappel des travaux d'embellissement, qu'une appréciation timide est exprimée. Le bâti ancien et pas réhabilité, son aspect « noir » (séquence V1 Rive-de-Gier sous viaduc), contribuent sans doute à une perception visuelle négative mais, plus fondamentalement, c'est la situation sous viaduc qui est en général perçue spontanément comme invivable par les personnes interviewées – à l'exception des deux personnes interviewées, vivant en dessous du viaduc de Rive-de-Gier, depuis les travaux. Enfin, il est intéressant de noter que l'arche du viaduc de Rive-de-Gier vue de loin en hauteur est plus appréciée par l'œil des architectes que par celui des habitants qui ne la mentionnent pas, notamment lorsqu'ils regardent la séquence vidéo enregistrée au clos Durozeil (V6 autoroute en balcon).

La vue du viaduc réveille aussi la peur de la chute que des anecdotes confortent cependant : marteau tombé lors de la construction du viaduc et lors de sa réfection récente, jet de pierres dans la cour du centre social...

Les paysages alentours

Les habitants situés sur le coteau bénéficient d'une vue sur les paysages alentours. Selon la localisation du domicile, la vue sur le Mont Pilat, les monts du Jarez, les monts du Lyonnais, ou encore la plaine, est non seulement appréciée mais elle adoucit la situation résidentielle : elle permet de lever les yeux au-dessus de l'autoroute, de s'échapper visuellement et de faire des pronostics météorologiques...

3/ Désagréments, pollutions et inquiétudes pour la santé

Ce sont quelques personnes qui vivent à proximité de l'autoroute qui signalent la poussière due au dépôt d'hydrocarbures, que l'on retrouve sur les meubles ou sur les plantes au bord de l'autoroute. A Lorette, un habitant mentionne également la poussière ainsi que le passage des camions engendrés par l'usine Bernière-Perrin. Parmi les facteurs observés, ces habitants dénoncent la saleté le long de l'autoroute et mettent en cause le manque d'entretien, en particulier de la frange entre l'autoroute et les habitations, délimitée par un grillage.

Moins objectivable, la pollution de l'air est objet d'inquiétudes :

C'est sûr que l'air doit avoir du mal à se renouveler dans la vallée, avec tous les gaz d'échappement qui s'y déversent toute la journée.

L'air gris, assombri, et le fait que des plantations meurent, en constitueraient des signes probants. La situation sous viaduc apparaît pire que les autres.

Peu d'habitants expriment leur inquiétude relative à la santé, mais ce sont là aussi ceux qui vivent à proximité attribuent certains maux à la pollution de l'air et au bruit : troubles respiratoires pour la première (sinusites et asthme) et énervement et sommeil

perturbé pour le second. Ce sont les effets insidieux de ces facteurs qui font naître les craintes :

Au point de vue même subconscient, quand on dort on entend ce brouhaha-là, on n'a pas un sommeil réparateur, personnellement j'en ai de moins en moins.

4/ Priorité du facteur sonore

A l'exception d'un habitant de Terrenoire dont la maison est éloignée de la A47, les autres perçoivent, plus ou moins, le son en provenance de l'autoroute. L'importance de la localisation apparaît dans le classement du corpus des entretiens que nous avons effectué (cf. chapitre II et début de III.2). Si vivre à proximité constitue la situation la plus menacée du point de vue sonore, un bruit de fond permanent, ronflement ou ronronnement « soûlant », peut également gêner la vie au domicile. C'est bien la priorité du facteur sonore qui s'impose ici et est réaffirmée au cours des entretiens.

Nous voudrions à cet égard lever une ambiguïté que les images et scènes à connotation naturelle, champêtre, évoquées à l'écoute des fragments sonores, peuvent induire. Entendre une rivière, le vent dans les branches, ou imaginer que le fragment a été enregistré dans un petit village dont on entend le clocher, certes avec l'autoroute à proximité, risque de minimiser une perception qui au quotidien n'est pas si bucolique. Un habitant s'étonnera d'ailleurs d'avoir pu dire spontanément, sans connaissance du lieu, que le son entendu évoquait une cascade qui coule alors que le fragment correspondait à sa propre situation. La valeur de ces images et scènes est de suggérer que les sons locaux, de la ville ou de la campagne, s'introduisent dans la perception et d'une certaine manière l'humanisent ; au-delà de la contradiction entre deux univers incompatibles, ces petits signaux sont appréciés en tant que tels.

Du point de vue perceptif, nous retiendrons également que les sons urbains liés à la circulation entendus dans certains fragments d'écoute réactivée apparaissent moins supportables que le son continu de l'autoroute aux habitants qui vivent à proximité de l'autoroute à Rive-de-Gier ou à Lorette. Y aurait-il une possible relativisation du son autoroutier ? Peut-être, mais en période nocturne, cela paraît peu probable.

Quelle que soit leur perception, dans tous les cas, il s'agit pour les habitants de « vivre avec l'autoroute », expression dont nous allons voir quelles significations elle prend et quels aspects environnementaux, au-delà du bruit, elle concerne.

III.2.3/ « Vivre avec l'autoroute »

1/ « On s'est habitué... »

Adaptation

Les habitants parlent de l'habitude au bruit, celle-ci étant favorisée par l'attachement au lieu de vie et à la vallée. L'entretien est pour eux l'occasion de traduire leur vécu au quotidien, vécu souvent ambivalent. « On est bien malgré l'autoroute », ainsi pourrait se résumer la position résidentielle de la plupart des personnes que nous avons rencontrées.

Les personnes interviewées évoquent des contraintes comme fermer les fenêtres pour écouter la télévision, regrettent de ne pouvoir se mettre sur le balcon, etc., mais globalement expriment leur adaptation¹³, ou plutôt leur obligation de s'adapter à ce

¹³ Adaptation : effet du même stimulus qui devient plus faible lorsqu'il est répété ; définition dans Lévy-Leboyer. Op. cit., p. 58

désagrément environnemental permanent qu'est le bruit de l'autoroute. Fatalisme ? Abnégation ? L'habitude ne s'acquiert pas nécessairement au fil du temps tranquillement ; elle est accompagnée d'une acceptation quasiment raisonnée de l'environnement. Toutes les personnes interviewées évoquent à un moment donné de leur discours l'obligation de s'habituer, l'absence de choix, l'apprentissage de la nuisance. Plusieurs habitants ponctuent leur discours par cette philosophie du renoncement « on s'habitue à tout ! » ; l'un d'eux, plus jeune et prêt à déménager déclare : « *La nuisance sonore, on ne l'a pas trop. [...] On apprend à vivre avec, tout simplement* ».

Dans l'ordre du discours, l'envie de se plaindre est immédiatement euphémisée ; à titre d'exemple, nous citerons cette habitante qui vit dans un pavillon situé au-dessus de l'autoroute à la Varizelle : elle nous dit ressentir *comme un mal-être*, préférer être ailleurs, et poursuit en corrigeant ses propos : *Non quand même pas. Le bruit de l'autoroute est un objet de perception (partie précédente) et d'argumentation contradictoire.* Les habitants font les comptes en quelque sorte des avantages par rapport à cet inconvénient majeur : être proche du centre ville et de la campagne, avoir une belle vue, un jardin dont on profite avec sa famille et les amis, un loyer modeste... Comme nous l'avons vu précédemment, ils relativisent ce qu'ils entendent en le comparant à d'autres situations qu'ils jugent insupportables. Enfin, le fait d'emprunter l'autoroute exige une cohérence minimale et n'autorise pas à se plaindre. Ces arguments, ces comptes, manifestent les limites de l'habitude.

Du point de vue sonore, « vivre avec l'autoroute », dans le meilleur des cas, revient à oublier le bruit dans les gestes quotidiens et lorsqu'il est entendu, c'est-à-dire rappelé à la conscience, à l'accepter peu ou prou. Sinon, il risque à terme de devenir insupportable et obsédant – deux personnes vivant à proximité de la A47 en pavillon étaient dans cet état d'esprit.

Le risque d'accoutumance¹⁴ fait partie des effets pervers de l'habitude au bruit. Si plusieurs personnes parlent de leur difficulté à s'habituer au silence de leur lieu de vacances, une seule évoque le bruit comme une enveloppe : *c'est presque une sécurité*, qui lui fait défaut lorsqu'elle quitte son domicile. Par ailleurs, au retour d'un week-end dans le calme ou des vacances, retrouver le bruit ambiant est brutal. Un couple nous dira qu'il lui faut 15 jours pour se réadapter.

Le rythme

Le rythme est une composante fondamentale de l'habitude. Plusieurs rythmes sont ici évoqués.

Le rythme des saisons tout d'abord : la comparaison à laquelle nous soumette systématiquement nos interlocuteurs est éloquente : écouter la différence entre fenêtres fermées l'hiver et fenêtres ouvertes l'été, d'autant que presque toutes sont équipées de double vitrage. De surcroît, l'été, week-ends et départs en vacances se font remarquer :

L'été, surtout les samedi et les dimanche soir, les départs en vacances, enfin les soirées : ça n'arrête pas

Tandis que pendant l'année :

Le week-end, c'est plus calme quand même, c'est beaucoup plus calme que la semaine. Et puis on le ressent bien de toute façon le lundi matin, c'est « allez, il y a du monde, c'est parti, c'est parti ».

Le vendredi soir, ça rentre, les camions rentrent, ceux qui vont sur Paris ou... Clermont... Roanne.

¹⁴ Accoutumance : un certain niveau de bruit, à cause de sa présence dans l'environnement devient indispensable. Ibid, p. 58

Le rythme quotidien de la circulation fait l'objet de commentaires lorsque les habitants parlent de l'autoroute ou de leurs usages de l'autoroute. Ils parlent facilement des heures « où il y a des bouchons », matin midi et soir, et ils disent faire très attention à l'heure à laquelle ils empruntent la A47 puisqu'à 5 minutes près elle risque d'être saturée. Mais, les heures pleines ne sont pas nécessairement les plus bruyantes à cause des ralentissements.

Qu'en est-il de l'environnement sonore en période nocturne ? Il est difficile d'évaluer le flux autoroutier la nuit. Nous avons compris que lors des périodes de vacances et les week-ends d'été et sans doute de printemps, le passage des voitures est plus important qu'à l'ordinaire. Les autres jours de la semaine, le trafic reste significatif et s'est intensifié au cours des dernières années ; selon une habitante de Rive-de-Gier dans une situation de proximité :

Là où ça a beaucoup changé, c'est le jour et la nuit. Au début qu'on était là, de minuit à 4h du matin, c'était relativement calme. Maintenant, au contraire même, tous les camions c'est à cette heure-là qu'ils passent. Il y a énormément (bis) de camions

Les difficultés d'endormissement et la nécessité de s'adapter pendant quelques jours au bruit pour dormir fenêtres ouvertes l'été, enfin la crainte de subir le *brouhaha* de l'autoroute pendant le sommeil, que signalent plusieurs personnes (la Varizelle notamment) confirment cette appréciation sonore :

Mais le plus dur c'est l'été, quand il y a les vacances, quand il faut dormir les fenêtres ouvertes parce qu'il fait chaud, et que ça circule jour et nuit.

Pourtant, une baisse d'intensité associée à la position des logements par rapport à l'autoroute explique certainement les observations optimistes d'une habitante et de sa voisine (Rive-de-Gier, en dessous de l'autoroute) :

[...] parce qu'ici l'autoroute, il faut bien se dire que sur cet axe là on a vraiment des pauses où il n'y a rien. Par exemple, à minuit il n'y a plus rien

Le jeune qui habite au Clos Durozeil parle de 22-23h pendant la période scolaire.

La mémoire des accidents

Toutes les personnes interviewées parlent des accidents et l'actualité confirme régulièrement leur mémoire : les accidents font partie intégrante de la vie à côté de l'autoroute.

Ceux qui sont à proximité craignent un mauvais temps qui en augmente les risques ; ils appellent les services de secours lorsqu'ils entendent d'abord et voient ensuite les voitures accidentées devant chez eux.

A la Varizelle : *l'accident est toujours au même endroit [bis] sous le pont ; il y a eu beaucoup d'accidents là, il y en a toujours d'ailleurs (II.3.1.)*

A Rive-de-Gier, à la hauteur du chemin St-Jean : *Bizarrement, en montant, là, il y a des accidents, alors qu'on n'en a pas l'impression [de danger] [...] Elle est saturée, on a des accidents pratiquement tous les... un peu moins ces temps-ci, mais à une époque, deux fois par jour il y avait des accidents.*

A Lorette : *On était très connus pour être les détenteurs du record au niveau des accidents du virage de Corbières, puisque c'est le fameux virage qui a été refait [...] [Fréquence accidents aujourd'hui ?] C'est pratiquement toutes les semaines, tous les 15 jours.*

Un rythme soutenu d'accrochages et parfois des accidents spectaculaires – ainsi, le camion qui transportait des voitures – maintiennent l'idée de dangerosité de l'autoroute.

2/ Effet de coupure

« Vivre avec l'autoroute », c'est aussi s'adapter à la coupure qu'elle constitue entre les deux coteaux.

Les pratiques de déplacement peuvent nous renseigner sur les effets de la séparation des communes. Or, nos interlocuteurs développent peu cet aspect qui met cependant en question l'aménagement :

- une habitante de Lorette évoque spontanément une passerelle à l'abandon et l'obligation pour les habitants de l'autre coteau de faire un détour pour accompagner leurs enfants à l'école ;
- la séquence vidéo du chemin de Tochissonne (V2) rappelle que la construction de l'infrastructure a coupé des routes, des chemins et créé des impasses ;
- une habitante de la Varizelle raconte en détail les contraintes imposées par le maillage des routes et des ponts (II.2. 2).

Un interlocuteur de Rive-de-Gier rappelle la matérialité de la coupure du territoire sur la commune : s'il est possible d'oublier le viaduc sous les arches, dans d'autres endroits de la ville de Rive-de-Gier, « le MUR » casse la ville, marque une frontière.

Le mur sonore, loin de n'avoir qu'un sens figuré, participe également à l'effet de coupure.

Cet effet visible et sonore, matériellement déterminant des pratiques, est-il plus prégnant que les discours ne le laissent supposer ?

Nous pensons que la coupure inscrite dans le territoire fait partie du contexte de vie. L'adaptation obligée a joué son rôle d'autant que l'autoroute offre des commodités. Au-delà des contraintes de déplacements, la A47 permet d'aller à Saint-Etienne et à Givors et Lyon. La coupure correspond à la linéarité de la vallée dont les pôles constituent des attracteurs forts. L'autoroute en tant qu'axe de communication accepté et apprécié compense les désagréments spatiaux désormais structurels. Pourtant, l'évolution de la circulation et le débordement du trafic sur les routes adjacentes et résidentielles, sans oublier l'impact sonore qui leur est consécutif, menacent l'adaptation des habitants.

3/ Sentiment d'un état de non retour

Saturation de l'autoroute

Les habitants constatent et répètent que l'autoroute est saturée. Ils parlent d'une évolution inéluctable des modes de vie : de plus en plus, les gens sont appelés à se déplacer en voiture et lorsqu'on habite entre Lyon et Saint-Etienne, c'est pour se rendre au travail, dans les centres commerciaux... Aucun d'eux ne peut dire si la A45 sera construite ni quel en sera le tracé.

Un contexte résidentiel en pleine évolution

L'urbanisation des coteaux remarquée par plusieurs de nos interlocuteurs (entretiens à domicile et *in situ* lors des entretiens « perception embarquée ») montre la tendance à l'installation entre Lyon et Saint-Etienne des jeunes générations qui travaillent dans l'une des deux villes (surtout l'agglomération lyonnaise) et trouvent le long de la A47 un logement ou un pavillon d'un prix abordable. Le devenir de la vallée n'est-il pas alors de se transformer en ville-dortoir ?

Les aménagements en chantier dans les communes, en particulier à Rive-de-Gier, répondent à un besoin de changement, mais des questions sont posées : concrètement sur les améliorations hypothétiques de la circulation dans Rive-de-Gier par exemple,

et plus fondamentalement sur les orientations relatives au canal ou encore à l'aménagement de certaines places (Lorette notamment), ou encore à l'embellissement du cadre de vie (ainsi, les piles de Terrenoire, le bâti de Rive-de-Gier...). Le souhait de transformation plus ou moins explicite traduit la nécessité d'actualiser la vie dans la vallée. Les difficultés économiques que traversent les communes montrent depuis longtemps que l'activité industrielle concerne davantage le passé que le présent.

Une adaptation plus difficile pour les jeunes générations à la proximité de l'autoroute ?

Les personnes interviewées vivent dans cette vallée urbanisée traversée par une autoroute avec laquelle elles ont appris à vivre et qu'elles considèrent comme une voie expresse plutôt que comme une autoroute ; si les plus anciens évoquent avec nostalgie la possibilité de traverser qu'ils ont connue avant la construction de l'autoroute, aujourd'hui chacun a ses habitudes et ne cherche pas à rétablir une situation antérieure. Les modes de vie ont inscrit dans les pratiques ce qui fait coupure. L'adaptation, qui comporte comme on l'a vu plus haut des limites, a été rendue possible par l'attachement au territoire d'origine ou progressivement choisi et accepté. Toutefois, les plus touchés par la nuisance bruit cherchent des solutions et forment des collectifs pour obtenir l'installation d'un mur anti-bruit, mais la topographie suscite des interrogations (cf. II.2.1 et II.2.3). En outre, la possibilité de s'échapper dans la campagne alentour ou plus loin de temps à autre est corrélative du « vivre avec l'autoroute ». Quelle peut être l'adaptation des nouvelles générations aux différentes situations résidentielles et au son autoroutier ?

Les jeunes par exemple veulent-ils rester ou non ? Les exemples de jeunes adultes – rencontrés ou cités par les personnes interviewées – qui reviennent ou restent dans la vallée témoignent de l'attachement à leurs racines, du plaisir de s'installer à proximité des parents et amis, de la possibilité de vivre mieux ici qu'à Lyon notamment en fonction de leurs salaires. Ceux-là supportent des situations résidentielles et sonores diverses. Mais, d'une part plusieurs personnes nous ont parlé de leurs enfants encore à la maison qui ne supportent pas le bruit de l'autoroute et d'autre part, le père de famille rencontré à Tochissonne ainsi que des cas cités en exemple au cours des entretiens posent question sur l'adaptation potentielle des futurs résidents. Le jeune qui habite au Clos Durozeil, peu gêné par le bruit de fond qu'il entend, déclare ainsi avoir quitté un domicile à Grand-Pont à cause du bruit, se souvient vivement du bruit entendu sous le viaduc de Rive-de-Gier, et parle d'amis qui, comme notre interlocuteur de Tochissonne, se sont installés dans une maison à côté de l'autoroute et ont découvert que c'était invivable, mais ajoute-t-il, « ils sont coincés ».

Comme le rappelle fort justement l'un de nos interlocuteurs de Lorette [situation de proximité], l'approche n'est plus la même aujourd'hui qu'il y a 40 ans : *on ne s'en faisait pas une montagne comme on s'en fait maintenant par rapport aux constructions d'autoroute [...] C'est sûr que moi mes gamins qui viennent là, ils ont tendance à dire « la maison du grand-père on s'en fout ! on préférerait habiter à la campagne », alors que nous... ça c'est fait comme ça, c'est vrai, mais sans se « mettre le couteau sous la gorge » comme on dit, il y a des choses qui ont existé et puis on a vécu comme ça, donc on le trouve presque naturel.*

La tendance à l'urbanisation exige alors des précautions, des limites, des mises en garde, sinon dans quelques années, les riverains de l'autoroute A47 rejoindront ces populations péri urbaines vivant dans le compromis et l'insatisfaction environnementale.

Dimension esthétique du vécu des habitants

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

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

Considérons maintenant l'exemple de cette habitante de la Varizelle dont la maison et le jardin bénéficient de l'écran acoustique. Elle raconte le plaisir de déjeuner dans le jardin et les repas amicaux le week-end : *ce n'est pas par rapport aux nuisances, ils [les amis] s'en foutent des nuisances, ils ne regardent pas. Ils sont à la campagne...*, dit-elle. On peut penser que cet espace extérieur, en dépit de sa position par rapport à l'autoroute, et les différents facteurs d'ambiance – comme le premier rayon de soleil au printemps, la présence même de ce jardin qui a constitué une motivation de l'installation, et sans doute la configuration particulière derrière l'écran qui contribue, semble-t-il à une convivialité de voisinage... – favorisent « l'expérience esthétique ordinaire » liée au cadre de vie¹⁵.

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

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

III.3/ CONCLUSIONS DES ENTRETIENS

Les entretiens « embarqués » effectués pendant un aller-retour Rive-de-Gier / Saint-Etienne mais également ceux effectués auprès des habitants décrivent une autoroute dangereuse et saturée qui oblige à une attention soutenue d'autant qu'un nombre excessif de camions la fréquente. Sa faible largeur et sa morphologie spatiale soumettent les usagers à un sentiment d'encaissement, voire d'enfermement. La topographie assez tourmentée complique le tracé de l'A47 : virages, montées et descentes et parfois frontalité qui fait obstacle à l'anticipation.

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

¹⁵ Expression calquée sur le titre d'une recherche menée par J.-F. Augoyard. *L'expérience esthétique ordinaire de l'architecture*. Grenoble : CRESSON, 2003

Nous avons vu par ailleurs que les habitants avaient décidé de « vivre avec l'autoroute » essentiellement en développant l'habitude au bruit autoroutier et aux effets de la coupure au sens spatial du terme. C'est parce qu'ils aiment la vallée avec ses qualités et ses défauts qu'ils ont, pour la plupart, pu effectuer cette adaptation ; c'est aussi parce que leur territoire propose des échappées.

Pour rendre compte du vécu de l'automobiliste et du vécu résidentiel dans ce contexte, nous proposons deux relations de type spatial :

- Linéarité / densité : aujourd'hui, l'autoroute rencontre de part et d'autre un habitat plus ou moins dense dont la clôture est cette ligne sinueuse autoroutière. Le territoire qui vit à proximité de l'infrastructure dont l'identité est au passé risque de laisser l'A47 déterminer son paysage et son sens : la voie de circulation aura alors pour fonction locale de desservir une ville dortoir.

- Linéarité / transversalité : élargir, donner de l'air, maintenir et développer les échanges entre les deux versants et pourquoi pas entre l'autoroute et les communes, telles pourraient être les ambitions de la transversalité qui vise les espaces habités et naturels.

CONCLUSION

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

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

Qu'apparaît-il dans notre enquête : qu'au regard des ambiances, la sensation de la coupure visuelle et sonore engendrée par la A47 est devenue une habitude. Les habitants se sont adaptés aussi parce que le site propose des avantages, des échappées comme on l'a dit. De même, l'autoroute à proximité est commode et offre encore des créneaux de départ rapide.

Mais la saturation est déjà sensible. Améliorer le seul esthétique de l'autoroute (sa voirie, ses abords, ses bandes d'arrêts d'urgence, sa végétalisation ou même mettre de l'argent dans les écrans) ne serait pas forcément bien compris. Mis à part les situations délicates (les expositions sonores des villas notamment), porter une attention esthétique au seul aménagement autoroutier serait une erreur, au sens où il renforcerait, dans la perception des usagers, le sentiment que seul l'autoroute compte, qu'il détermine lui seul le territoire à venir. L'expérience sonore actuelle et l'attractivité visuelle liée aux mouvements des véhicules n'ont pas besoin d'être amplifiées : elles sont déjà là, saturant la perception.

Une autre voie déjà évoquée s'offre alors : pour éviter la belle voie de circulation qui traverserait une ville dortoir (cf. III.3), le développement d'un aménagement qui vise les échanges entre des deux versants serait souhaitable.

Transformer le sentiment de coupure en un sentiment de couture.

Traiter le bruit routier d'une part et d'autre part transformer les entrées-sorties d'autoroute en adéquation avec le sentiment d'urbanité qui est présent dans la vallée, peuvent être considérés comme les deux éléments incontournables de l'aménagement futur de la vallée. D'où ces pistes de réflexion : transformer la sensation de la continuité sonore instaurée par la circulation sur l'A47 et renforcer la perception de l'urbanité en bordure de l'autoroute. Parmi les propositions qui suivent, certaines apparaîtront naïves ou utopiques ; elles ont pour but de contribuer à la réflexion d'actualité sur la gestion sonore urbaine et péri urbaine.

Rappelons qu'il ne s'agit pas d'envisager ici un traitement seulement visuel de la césure autoroutière : du point de vue du sensible, il s'agit de transformer une coupure territoriale en une couture reliant des lieux séparés, notamment une relation auditive entre les deux rives du vallon. Comment en effet gérer les enjeux sonores que ce travail lève et qui touchent toutes les échelles de la vallée ?

Nous pouvons conclure des chapitres précédents que les habitants installés dans les pavillons sont plus sensibles au bruit routier que les occupants des logements urbains, ces derniers bénéficiant de conditions d'écoute plus variées du fait de l'animation citadine¹⁶. Les points de vue sur le paysage lointain sont en revanche plus favorables depuis les pavillons et sont fortement valorisés. Nous pouvons aussi repérer ces autres sentiments contrastés :

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

La situation topographique en ville est aussi un élément fondateur : en contrebas de l'autoroute ou sous les viaducs (dès lors que ces derniers ont subi des travaux d'amélioration de la chaussée et des joints de dilatation), l'environnement sonore est supportable, voire tolérable. Ce n'est pas du tout le cas pour les habitations situées au niveau altimétrique de l'autoroute ou pour les logements placés dans les immeubles en hauteur. On remarque toutefois que dans ces deux derniers cas les conditions du vécu sonore sont améliorées du fait de la vue offerte aux logements dans les constructions du second type, et de l'absorption acoustique liée aux irrégularités du sol (bosses, creux, murets, en terre, en herbe, en minéraux...) aux rez-de-chaussée des immeubles du premier type.

- dans les pavillons, le bruit autoroutier est un élément inconfortable, voire pénible, dans toutes les situations, proches ou lointaines comme on l'a lu. Ce sont notamment les conditions d'écoute à l'extérieur des habitations qui posent problème. Il apparaît donc que la gestion foncière des terrains soit corrigée, que la densification de l'habitat individuel soit favorisée : l'habitat individuel dense crée des formes d'urbanité qui apportent des variations sonores et rendent les conditions de vie en habitation plus supportables, même si ce n'est pas toujours l'idéal, évidemment. Dans ce futur cadre, la présence permanente du bruit autoroutier sera un élément favorable à l'amélioration des relations de voisinage : il génère un masque acoustique au travers duquel les bruits d'un voisin seront moins émergents, et donc moins gênants (cf. l'étude de la situation du pavillon derrière écran).

On ne peut cependant en rester là, car les conditions de sommeil restent insupportables. Tous les habitants que nous avons rencontrés dans ces pavillons mais aussi dans les logements laissent leurs fenêtres ouvertes la nuit en périodes estivales, c'est-à-dire du mois de mai au mois de septembre. Il faudrait donc gérer les conditions de circulation sur l'autoroute autrement en instaurant un droit à l'intervalle de silence pour les riverains, la nuit comme à certains moments de la journée l'été. Ce silence relatif peut exister, par exemple, en interdisant la circulation des camions durant des périodes horaires à définir, ou en organisant des convois groupés. Autre exemple : les moments dévoués aux repas des habitants pourraient bénéficier d'une pause instaurée pour les camionneurs qui seraient conduits à se restaurer aux sorties d'autoroute (implantations de cafés et de lieux de restauration renouvelant l'activité économique existante mais fragile aux portes des cités longeant l'A47).

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

- de pauses acoustiques (ou de silence) face au ronronnement perpétuel de l'autoroute, et particulièrement pour les périodes estivales. Les conditions d'installation de ces

¹⁶ Un cas particulier toutefois : les immeubles construits au bord de l'autoroute. Nous ne les avons pas étudiés parce que de nombreuses études les concernent déjà (CSTB, INRETS, CRESSON...)

« silences » pourraient être testées : alternance jour/nuit, alternance période de ralentissement/vitesse des automobilistes, alternance de période de passage des camions... Evidemment, ce projet conforterait les situations proches de l'A47.

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

- de zones de liaison ordinaire (c'est-à-dire non exceptionnelle) d'un côté à l'autre de la vallée pour redonner vie à ces franchissements dont les anciens avaient l'habitude (les passages au-dessus et sous l'autoroute, en liens avec les entrées sorties d'autoroute par exemple, mais pas uniquement). Du point de vue de l'automobiliste, ces projets viseraient à donner une image active de l'urbanité locale. Il faut renverser en effet le sentiment de la traversée d'un territoire abîmé et qui a subi les transformations économiques, l'implantation des voies de transport et la saturation de la circulation. Ainsi, les zones de sortie urbaine de l'autoroute pourraient être réaménagées, telles les placettes accueillant des cafés des routiers (comme à la sortie « Le Sardon » ou la place du café-tabac à La Varizelle), ou encore créées (un « Bagdag café » à Lorette, place Neyrand devant l'église...)

- d'un cahier des charges architecturales et paysagères :

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

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

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

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

apparaître et disparaître des véhicules. Pour l'automobiliste, ce traitement générera des effets d'ouverture et de filtrage visuel.

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

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

- pour favoriser, parallèlement à l'amélioration de l'autoroute dans ce paysage un peu vieillissant, la création structurante d'une architecture contemporaine et artistique d'un ou des ponts et passerelles par exemple, création qui serait comme une échappée temporelle.

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

Annexe 1

Compte rendu, classé par terrain, de la réunion réputationnelle

1/ Givors : l'autoroute au dessus du Rhône.

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute

« Sur l'autoroute, il y a d'autres sentiments, [que l'incertitude] quand c'est plus tranquille, quand il y a une belle lumière. C'est cette notion de séquences avec cette transition entre la vallée du Rhône, quand on arrive du sud de la vallée du Rhône, surtout quand on vient de Lyon, quand on a quitté le fleuve, il y a une belle séquence à la Mulatière avec le port autonome, on se tape la chimie c'est moins rigolo, on arrive à cette espèce de no man's land qui est cette articulation entre les deux autoroutes sur la rive gauche et là on prend ce pont autoroutier et là on mesure la puissance du fleuve et on se rend compte qu'on va rentrer dans un autre univers ; on se dit tiens « on va arriver », on ne sait jamais combien de temps on va mettre. »

« L'entrée de Givors, quand on franchit le Rhône, a une sacrée force. Il y a le vieux Givors sur la gauche. Le pont fait parti de la séquence. »

« L'ouverture, c'est quand je ne suis plus dans la vallée que je le sens, par exemple quand j'arrive sur le Rhône, la lumière est plus claire. On voit arriver l'échappée. »

« Dans le sens Saint Etienne Lyon, quand on arrive à Givors, on arrive dans un entonnoir, on passe sous un pont, il y a ces immeubles très beaux, la grande caserne de verrerie est très présente et devient symbolique de la relation entre habitat et autoroute. »

Dans le sens Lyon Saint Etienne On se dit « tiens on rentre dans autre chose », c'est une espèce de fente ; ça commence mal... »

Synthèse dans le sens Lyon Saint Etienne.

L'espace : du Grand Pont sur le Rhône vers un trou de souris, la « fente » sous un pont routier.

Le sensible : « La puissance du fleuve ». Belle lumière.

Le social : A cet endroit là, on sait qu'on démarre l'autoroute vers Saint Etienne.

Synthèse dans le sens Saint Etienne Lyon :

L'espace : A la sortie de l'entonnoir, l'échappée sur le Rhône.

Le sensible : ouverture : « la lumière est plus claire ».

Le social : Avant l'entonnoir : proximité de l'habitat. Juste après l'entonnoir, on sait qu'on échappe de l'autoroute.

2/ Givors : l'autoroute le long du centre commercial.

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute

« Arrivée sur Givors : l'enjeu est important avec zone commerciale (un ancien site industriel sur Givors) sur la droite en venant de Saint Etienne ; je ne sais pas s'il faut y faire quelque chose, en tout cas c'est forcément compliqué. »

« Je me rappelle d'une longue sortie de ville après Givors, très « clinquante ». L'autoroute n'est pas centrale. On est dans une zone commerciale. On est dans le syndrome des entrées-sorties de ville ». »

Synthèse

L'espace : une longue ligne de bâtiments - enseignes commerciales. « L'autoroute n'est pas centrale ».

Le sensible : « syndrome des entrées-sorties de ville ».

Le social : La zone commerciale est « clinquante ».

3/ Vers Saint Romain en Gier, l'autoroute entre vraiment dans la vallée du Gier, dans une cote rocheuse et sauvage.

3.1/ Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute

« Avant, séquence urbaine de Givors, pas de détail ! Après, bout de nature plus paisible qui est plus tranquille et agréable ».

« Et puis d'un coup : le rocher, l'effleurement de la roche, des saules pleureurs en fleur. On est dans une cote boisée, sauvage. Ce n'est pas encore la vallée industrielle. »

« Entre Rive-de-Gier et l'arrivée sur Givors, l'autoroute n'est pas trop dégueulasse. On ne peut pas faire grand-chose, vallée plus encaissée. »

« La partie la plus agréable à visiter, c'est la partie de St-Romain en Gier ; quand on passe, c'est un festival, parce ce qu'on monte petit à petit. On est dans la nature, on prend conscience qu'on va s'enfoncer dans la montagne ; on a le relief qui est présent par les collines qui émergent, le début des monts du Pilat et puis ces boucles du Gier qu'on traverse sans cesse et qui fait qu'on a des abrupts rocaillieux. On voit à un moment des murs de soutènement en pierre et on se dit que l'autoroute est ancienne pcq c'est un bel appareillage en pierre et on découvre que c'est des ruines d'une écluse pcq'on était sur le canal qui menait de Rive-de-Gier à Givors. (...) Etonnant, cet extrait d'essence de paysage naturel pris en tenaille entre deux secteurs qu'on pourrait qualifier de moins positifs, si on considère que positif = naturel, négatif = boîte à chaussures ou industrie. »

« Entre Rive de Gier et Givors, c'est paisible, naturelle. Si on veut rendre plus agréable cette autoroute, on pourrait renforcer cette qualité pour que ça fonctionne mieux par rapport à des enchaînements qui sont plus difficiles avant ou après.

Synthèse

L'espace : entrée dans la vallée par un passage étroit, un défilé en forme de gorge. Une « côtière rocheuse et boisée », des abrupts rocaillieux, les « boucles » du cours d'eau.

Le sensible : on monte petit à petit, on s'enfonce dans la montagne. Affleurement de la roche, fleurs.

Le social : on est dans une nature paisible.

3.2/ Le vécu quand on est à côté l'autoroute

Saint Romain en Gier.

- Mais il y a moins de monde qui l'habite. Mais ça concerne celui qui est embarqué sur l'autoroute. »

« Il y a des animaux dans ce secteur. »

« L'ancienne route suit ici la vallée mais un cran au-dessus. Il y a des murs de six à huit mètres de haut, à l'écart du rétrécissement pour se protéger des inondations. Mais aller se promener au bord du Gier, c'est quasiment inaccessible. Il faut savoir où passer. Aujourd'hui, la route est dangereuse. On s'y promène peu. C'est agréable au bruit de roulement près. »

Synthèse

L'espace : un fond de vallée peu accessible.

Le sensible : une nature à part de l'autoroute, que l'autoroute semble avoir préservé, sauf pour le bruit.

Le social : Caractère sauvage, même s'il est habité. Peu de gens s'y promènent. On rencontre des animaux.

4/ Montée sur Rive de Gier et traversée du viaduc : l'autoroute en balcon sur la vallée.

4.1/ Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute.

Châteauneuf, avant le tunnel.

« La cheminée en brique de Châteauneuf ; une des plus hautes d'Europe, on la visite. »

« Le moment où le paysage s'ouvre, c'est quand on arrive sur les grandes usines de Châteauneuf, quand on vient de St-Etienne. »

« On approche de Rive-de-Gier depuis Lyon et on rentre dans des séquences où l'habitat est plus présent ; on attaque la grimpe avant le tunnel et on a ces barres qui sont à ras l'autoroute et je trouve ça choquant et après, on approche du viaduc et là aussi il y a de l'habitat proche de l'autoroute ; il y a même de nouvelles constructions ; ce qui est paradoxal. »

« Les gens le savent, le maire de Lorette habite près de l'autoroute il y a des gens qui arrivent à vivre avec l'autoroute. »

« Il y a un nouveau franchissement, quand on arrive sur Rive-de-Gier avec Arcelor, la première usine avec sa grande cheminée. On était dans une séquence plutôt nature, rocheuse, etc. et puis on commence à monter vers Rive de Gier. La première fois je me suis demandé où était Rive-de-Gier ; on a un sentiment d'évitement de la ville, on monte et on a un sentiment de très grande échelle de paysage, c'est agréable, on saisit bien le Pilat avec cet habitat et puis il y a le tunnel qui annonce le pont ; on ne se rend même pas compte qu'on est sur un pont. »

« Quand j'arrive à Rive de Gier, c'est absolument choquant de voir les façades à 50 cm de l'autoroute.

(Quelqu'un) : Tout à fait, il y a même une petite maison dont les fenêtres donnent dans l'axe de l'autoroute, à la sortie du tunnel de Rive de Gier. »

« A Rive de Gier, on est sur le viaduc. Avant, on a compris l'ère industrielle. Mais l'autoroute a pris de la hauteur. On n'est plus dans le bas de la côtière, mais au dessus. L'autoroute est en balcon. On a du recul sur le

Pilat. Panorama vertigineux. C'est oxygénant. Pour l'autoroute, Rive de Gier est un petit col. C'est un endroit où on sent la topographie. »

Le tunnel

« Tunnel de Rive-de-Gier avant le viaduc est le seuil de changement de climat entre la vallée du Rhône et St-Etienne. Gens de St-Etienne, et Rive-de-Gier = le petit Nice. Quand on arrive de Lyon et qu'il y a de la neige à St-Etienne, le changement se produit à la sortie du tunnel. On doit changer de niveau. Fracture climatique. »

« Le changement de climat est intéressant, pas forcément au niveau du tunnel mais dans les parages ; plutôt en aval de St-Chamond ; avant d'attaquer la déviation de St-Chamond. Ce qui est rigolo, dans l'épisode neigeux de la semaine dernière (semaine du 20 novembre 2005), il n'y avait pas de neige sur St-Etienne et neige à Lyon ! Ce qui est très rare. »

Le viaduc.

« Le viaduc de Rive-de-Gier, quand on est dessus, on peut passer sans s'en apercevoir. »

Synthèse

L'espace : L'autoroute en balcon sur la ville. La cheminée est un repère d'entrée dans la vallée industrielle, puis ouverture progressive en balcon sur la vallée et le grand paysage (Pilat dans un sens, monts du Lyonnais dans l'autre) et sur la ville en dessous.

Le sensible : Les espaces interstitiels secrètent l'ambiance. Rythme par les filtrage à gauche en montant. Sentiment d'un franchissement de col ; l'autoroute a pris de la hauteur ; fracture climatique, moment oxygénant. On sent la topographie. On sent l'habitat.

Le social : L'automobiliste surpris d'être dans les jardins comme au-dessus de la ville. L'habitat est au ras de l'autoroute. Cette proximité questionne, paraît paradoxale, et ceci d'autant plus que des chantiers sont en cours.

4.2/ Le vécu quand on est à côté de l'autoroute.

« Ce rapport de la ville au viaduc, les gens qui habitent là, c'est quelque chose de frappant.. »

« Les gens préfèrent emprunter les qq passages sous l'autoroute et font tout ça à pied. C'est étroit, c'est des chemins ; il y a certainement des aménagements à faire pour faciliter la circulation. »

« Le problème de Rive de Gier, c'est que c'est une ville qui a perdu son rapport à l'eau. Le problème c'est le petit commerce qu'il faut entretenir. Il y a un très gros enjeu, mais l'autoroute ne la concerne pas.

- Dans le paysage lointain, il y a l'arche. Avant l'autoroute épouse totalement la géographie. On a les deux voies qui sont décalées.

- Il ne brutalise pas beaucoup.

- Quand on arrive des monts du Lyonnais, on passe sous le viaduc, mais il n'y a pas le choix. Après, il y a un lotissement. Quand on est de l'autre côté, on est pris dans un tissu urbain assez serré. Quand je suis allé de ce côté pour photographier l'autoroute, on ne la sent pas. On l'entend un peu mais pas excessivement.

- Ce viaduc n'est pas une horreur. C'est un arc qui passe au dessus. C'est un ouvrage d'art. Rive de Gier vit sur lui-même.

- Le viaduc restera toujours comme une brutalisation qui a eut lieu. Elle est faite. [Les gens] vivent avec.

- Le viaduc est tout en tension, il est très présent. Il y a toutes les petites maisons sur trois niveaux. Ce n'est pas neutre.

- Il y a eu déqualification du bâti. En dessous une partie des îlots tombe en ruine. On va en détruire une partie.

- C'est un viaduc latéral par rapport à la vallée. Ce n'est pas comme Terrenoire, qui coupe l'axe de la vallée. Cela n'a pas le même impact psychologique.

- On a fait disparaître les effets de battements et les problèmes d'étanchéité. Habiter sous le viaduc ? Des gens s'y sentent bien. Une vieille dame pense même que c'est une architecture romaine, que le viaduc a toujours été là. »

Synthèse

L'espace : L'autoroute en arche et « en haut ». Le tracé est discret. L'arc que dessine le viaduc est repérable depuis le lointain. Il est vécu comme une arche sous laquelle on passe depuis le très proche. Il n'y a pas (ou peu) de perception intermédiaire.

Le sensible : L'autoroute coulisse dans les ambiances locales. Sentiment que l'autoroute coulisse dans le paysage et que les voitures glissent sur le viaduc.

Le social : Comment peut-on habiter sous le viaduc ? Comment peut-on passer sous le viaduc, d'un côté à l'autre de la vallée ? Sentiment d'espaces publics à l'abandon.

5/ Descente sous Génilac vers le Sardon et Lorette : l'autoroute adossée dans le creux de la vallée.

5.1/ Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute

« Puis on redescend sur Génilac. On est revenu dans le fond, accolé au Gier, et la nature est là. »

« On redescend, là on est sur de la boîte à chaussures (des immeubles) et il y a un petit moment plus paisible et rigolo qui est Lorette, avec nouvelles clôtures ? Ça, c'est un peu dégradé. »

« Il y a, surtout concentré entre l'entrée de Rive-de-Gier et La Grand-Croix (jusqu'au démarrage de la déviation de St-Chamond), un territoire industriel XIX^{ème} et XX^{ème} vécu négativement par la majorité des gens et il faudrait inverser ce vécu. »

« On voit la ville dans le creux ; approche de l'occupation humaine assez sympa ». »

« Quand on arrive dans les séquences plus urbanisées, on sent que plein de monde vient se brancher sur l'autoroute, à Rive-de-Gier et St-Chamond la circulation est de plus en plus dense et il y a plus d'échanges entre l'autoroute et le territoire environnant. En ça, ça diffère d'une autoroute classique, plus d'interactions. »

« Je crois que c'est vraiment cette dimension très machin dans lequel tout s'empile, cette espèce de couloir qui en fait cas particulier. D'autres expériences : peut-être du côté de Liège. »

« La séquence qui me paraît la plus intéressante, c'est celle qui est la plus urbanisée. Mais elle est longue, entre Rive de Gier et le bas de la descente de Saint-Chamond. Et elle est un peu « fouillis ». Quand on la prend d'un point de vue technique, ce n'est pas si fouillis que ça ; mais c'a va tellement vite qu'on a l'impression de fouillis. Est-ce que cette sensation de fouillis existe dans les deux sens ?

(Quelqu'un) : Oui,

(Un autre) : Il me semble aussi.

Je pense qu'il y a une notion de fouillis à cet endroit. Je voudrai revenir pour l'expliquer à des choses qui ont été dites précédemment. Ce qui me semble amener ce fouillis, c'est la cohabitation d'activités : habitats, industries, et des conflits énormes entre le Gier (qui s'étend comme il peut dans tous les sens), la voie de chemin de fer (qui emprunte un circuit qui est impossible) et quand le Gier déborde, c'est la voie de chemin de fer et l'autoroute aussi partiellement vers Givors. Il y a peu d'endroits où une telle cohabitation prend place, entre Saint-Chamond et Rive de Gier. C'a se dégage un peu en arrivant sur Givors. »

« Le virage de Corbeyre (virage de Lorette), on vient de finir les travaux. Les gens savent encore pourquoi on a tapé dans la falaise et qu'on a voulu éviter la zone industrielle très active (c'est Pinay qui avait imposé cette zone dans les années soixante) si on ne prend pas en compte cette mémoire, on ne comprend pas pourquoi c'est accepté et pourquoi les gens vivent tout près. Aujourd'hui, est ce qu'on peut redire ce rapport de force et à la fois l'adoucir et l'expliquer. C'est cela qui est très difficile. On est en train de changer d'époque, fondamentalement, et notre autoroute elle est là, avec cette violence qui était accepté. C'a a été une violence quand même, je n'en doute pas, à l'époque. »

« C'est un secteur qui cumule de l'habitat en pied, en hauteur. Dans le secteur du Grand Pont, il y a du recul. C'est un quartier d'habitat social classé en GPV. Il y a de la diversité : ambiances successives en fond de vallée.

- Le virage de Corbeyre fait séquence entre deux séquences.

« Un endroit qui m'a toujours frappé, c'est Lorette ; un marchand de portails, avec portails de toutes les couleurs, moches, et puis cette volonté, depuis quelques temps, est écrit sur un équipement public « Ville de Lorette... » Ça interpelle une ville qui veut communiquer et on se demande quel est le message. Mais est-ce que ce n'est pas négatif comme image ? »

« On est face à ce bâtiment que je trouve moche qui est ce nouvel équipement public ; il y a marqué *Ville de Lorette* et le slogan est intéressant par l'inversion qu'il a faite : *Ville d'avenir et de traditions*, c'est plutôt la logique inverse *traditions et avenir* ; on est stupéfait de voir construit un bâtiment pareil, quand on voit au fond une grande halle dans laquelle, probablement, le même équipement serait bien rentré.

« Virage de la mort qui a été gommé ; nombreux accidents quand on venait de Lyon, sur les contreforts et il a été gommé parce qu'inondation du Gier ; le Gier a été canalisé et autoroute élargie. »

Synthèse

L'espace : dans la ville bigarrée du fond de la vallée. Dans le fond de vallée adossée à la colline, les activités différentes s'empilent. Macao.

Le sensible : *Le défilement*. Sensation de fouillis (habitats et industries) et ceci d'autant plus avec la vitesse de défilement. Zone de branchements avec le monde local.

Le social : *L'automobiliste en spectateur du fond de vallée*. Habitat en pied d'autoroute et sur les hauteurs en s'éloignant.

5.2/ Le vécu quand on est à côté de l'autoroute

La D 88, une ville rue.

« Quand on regarde comment cela s'est développé, c'est le long de la route nationale de l'époque que l'habitat s'est installé, et entre l'Herme, Lorette et la Grand-Croix, la seule manière de différencier les communes vient des lampadaires. Sinon, c'est indifférencié. »

« En dehors de l'autoroute, l'enchaînement des 3 communes m'interpelle, je ne sais pas dans quel ordre : Lorette, La Grand-Croix, L'Horme ? Sentiment de ville-rue. »

Site Adèle Bourdon, dans le virage de Corbeyre.

« Toute la portion dont je parlais mais principalement sur Lorette, autour du site Adèle Bourdon tu as la place, l'église, l'autoroute juste en bas ; on a les mêmes questionnements : comment on fait pour vivre à côté d'une autoroute pareille ? »

« Lorette, ça m'intéresse aussi, parce ce qu'on est en belvédère sur l'autoroute, les deux, la ville est en belvédère sur l'autoroute et l'autoroute est en belvédère depuis la ville. Puis sur la place du village, endroit intéressant, avec le Gier qui est dans un état épouvantable. Pas la qualité de l'eau, mais la qualité du lit de la rivière ; l'espace de mise en distance entre l'autoroute et la ville n'est pas traité ; c'est vraiment très moche. »

« - Il y a un enjeu à cet endroit là. Il y a une envie municipale, de créer une vie à cet endroit là. Il y a l'idée d'un petit centre de village.

- L'ancien cœur de village se donne aujourd'hui à voir comme une ville fantôme. C'est le seul endroit où la ville se donne à voir.

- Il n'est pas juste au bord de la route. Il est comme en balcon.

- Il y a le canal entre.

- C'est un vrai faux cœur de village là où il y a l'église. L'industriel d'à côté a construit l'église et les logements, juste à côté de leur ancienne fonderie. Mais la nature a repris le dessus. »

« C'est un lieu différent. L'accès, depuis les petites routes, au secteur du virage de Lorette est difficile. »

« Autre perception qui vient de mon métier : à pied ou en bagnole sur les petites routes. Cette autoroute, on la percute le plus souvent par le bruit, mais en même temps on sent qu'elle est à côté, très présente dans certains coins, dans le secteur Lorette on se retrouve avec des petits coins qui sont très campagne à son contact même, en pied du mont Lyonnais ; mais il y a plein d'endroits, on l'entend mais on la sent inaccessible, ça donne un rapport un peu étrange, comme s'il y avait une autre vie à côté et on le ressent d'autant plus que quand on veut se mettre sur l'autoroute, la plupart des bretelles sont tellement bien tracées, parce qu'il n'y a pas la place, alors il y a des panneaux autoroute, ça fait passer par des endroits impossibles, ce n'est pas négatif de dire ça, et puis on tombe dessus, on a 40 mètres pour accélérer un bon coup, et on rentre dedans, il y a un flot de bagnoles, la transition est difficile. En tant que piéton, c'est logique qu'on ne puisse la suivre ; on a ce bruit un peu permanent, on a cette vallée un peu éclatée. Les seuls vrais centres urbains : Rive-de-Gier et St-Chamond, où on n'entend pas l'autoroute parce qu'elle est au-dessus. Bon, il me semble qu'il y a un écart plus fort que ce que je peux ressentir dans la banlieue de Lyon ou de Paris. »

La Grand-Croix, le pont de Chavillon : l'autoroute canalisée dans le creux de la vallée.

« La Grand-Croix, c'est une transition. On va attaquer la déviation de la vallée. »

« A Grand-Croix : pont de Chavillon, caché par des murs antibruit, pont de bois, première ligne de chemin de fer de la planète ! // en Angleterre ! Ligne entre la Mulatière (St-Etienne) qui servait à transporter le charbon ; reste une arche sur un ruisseau dans un état de délabrement avancé ; élément à valeur historique ».

« Le pont de Chavillon s'est effondré. Mais il y a beaucoup de choses à raconter à partir du site de Chavillon. Ainsi, Marc Seguin faisait marcher ses premières locomotives sur cette ligne ; son buste est à St-Etienne sur la droite quand on sort de la gare. »

« Chavillon : site intéressant, situé à proximité de l'autoroute et à proximité du restau Buffalo Grill et du Formule 1. Pas mal de choses sur réseau / patrimoine, par exemple l'intérêt historique, architectural, et aussi trame du projet de construction du pont. Le centre d'études sur patrimoine industriel avait entamé une procédure de classement pour le reconstruire ; mais les propriétaires, Buffalo Grill et mairie de Grand-Croix ne voulaient pas faire classer le pont... Yves Perret archi et enseignant à Ecole d'archi a proposé de faire projet. Pour l'instant étude donc pour reconstruire le pont ».

Synthèse

L'espace : îlotages dans le bas de la vallée. Site Adèle Bourdon est comme un îlot, comme une île au fond de la vallée. C'est un plateau, cerné, légèrement au dessus du fond de vallée mais en partie en dessous de l'autoroute (ce qui fait que l'autoroute est à peine visible et peu audible).

D88 : un long plateau au-dessus de l'autoroute. Ce dernier est encaissé, on ne l'entend pratiquement pas, on le voit très partiellement.

Le sensible : L'autoroute vit à côté des ambiances locales. Sentiment d'écart, de mise à distance réelle avec l'autoroute, distance sonore (filtrage des aigus et absorption du sol) et semi occultation visuelle sur le site Adèle Bourdon (en tout cas à hauteur de piéton) comme le long de la D88.

Le social : Robinson Crusoe. Des coins de vie possibles (ou réels) sont envisageables. Dans le virage de Lorette, le site Adèle Bourdon pourrait redevenir un village. Les villes rues le long de la D88 vivent aussi à l'écart.

6/ La déviation de Saint Chamond : l'autoroute tourne le dos à la vallée

Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute

« C'est assez tranquille, on est dans la nature, on voit plus le grand territoire qui est plutôt sympa ».

« La déviation de St-Chamond, c'est pareil, on évite quelque part, il y a ces changements d'échelle, dans l'autre sens aussi. »

« Le contournement de Saint-Chamond n'est pas non plus spécifique à l'interaction entre l'autoroute et la vallée. »

« Ici l'autoroute ressemble à celle de Clermont. On n'a plus la perception de la vallée. Je me souviens de Stélytec (zone d'implantations industrielles récentes), à côté de Peyrard. Il y a un point haut, une station d'essence, la maison du Gier... Entre La Grand-Croix et Peyrard, on monte de façon franche et directe. On suit un petit vallon et on arrive à niveau. On pense découvrir la vue mais non : « putains » de murs anti-bruit. C'est frustrant pour l'automobiliste. Alors que depuis cette zone, et notamment depuis Stélytec, quand on la contourne, il y a des vergers, et des vues sur les collines de Saint-Chamond. On est en balcon. »

« Le sentiment d'ouverture m'est donné, dans le sens Lyon Saint Etienne, au début de la descente du contournement. A la Varizelle, c'est de nouveau l'enfermement on est de nouveau dans la vallée. »

Synthèse

L'espace : La déviation. La déviation de Saint Chamond est vraiment vécue comme une déviation : changements d'échelle, changement de paysage, on monte dans une autre vallée.

Le sensible : *Le sentiment du relief*. Un creux, une montée, une bosse, une descente : on a la sensation nette du passage dans un creux, puis d'une montée franche et directe, jusqu'en haut, puis d'un basculement dans la descente. Ce n'est plus la vallée du Gier. On n'est plus dans l'identité de l'A47. On retrouve le paysage commun d'une autoroute classique.

Le social : *L'automobiliste frustré*. Car en haut du « col » la vue est bouchée (et pourtant le panorama est très beau juste à côté)

7/ De la Varizelle à Terrenoire : l'autoroute en pente douce.

7.1/ Le vécu quand on est embarqué sur l'autoroute.

« Là, on quitte la vallée du Gier. Le Gier monte dans le Pilat, il ne va pas plus loin que Saint-Chamond. Saint Chamond est à l'articulation entre le Gier et Rive de Gier, et dans l'articulation entre le vrai passage de la Loire le moins pentu et le plus commode pour les charrois qui remontent par la vallée du Langonand. L'axe historique de la circulation est là. C'est au XIXème que la circulation bascule vers Saint Etienne. Si bien qu'il n'y a pas véritablement de route de fond de vallée entre Saint-Chamond et Terrenoire. »

« En montant vers Saint Etienne : un paysage naturel derrière de chaotiques constructions. »

« On va arriver vers la ville, et là, c'est clairement tout le système d'embranchement ; dans l'autre sens, on a le sentiment de la descente, on passe son temps à descendre, c'est dans l'autre sens qu'on percute un peu mieux les monts du Lyonnais qui sont dans le grand paysage un autre type de notion, c'est plus doux, pas le même vert, c'est autre chose. »

« Le long de Chabure, la vallée n'est plus vraiment très franche. J'ai un sentiment moins clair. C'est un peu un mitage, des arrières d'entreprises un peu sales : c'est confus. Arrivé en haut, c'est l'angoisse : surtout ne pas se tromper dans les orientations de voies. »

« L'arrivée sur Saint Etienne a été retapée, il y a quelques années ; les protections acoustiques sur versant nord sont plutôt réussies avec des plantations qui descendent. Difficulté avec les tags. »

« En arrivant sur Saint Etienne, on a une profondeur, avant le viaduc de Terrenoire : on a un premier plan très présent et puis une profondeur, on a le regard qui porte [au loin], on a le château à gauche, au sud [ancienne maison de maître, côté Pilat]. »

« Là, on est dans du grand paysage plus que dans autre chose. L'autre endroit que je comparerai à cette séquence (entre la Varizelle et Terrenoire) c'est l'entrée de Givors, qui est autre chose, mais il y a un enchaînement de lignes ferroviaires, à chaque fois sur des ponts, qui est redoutable. »

« Dans les trois secteurs, s'il y en a un où on ne voit pas l'autoroute mais où on l'entend, c'est intéressant. Il peut y avoir là un contre-pied profitable. Les gens peuvent avoir un avis sur quelque chose qu'ils ne voient pas. »

« Le secteur avant l'arrivée de Saint Etienne ne ressemble pas à l'autoroute A 47. C'est un tronçon plus classique. Il fait tronçon d'autoroute classique. Il ne ressemble pas vraiment à ce qu'est cette autoroute.

-quelqu'un parlait de la lumière

- Ce n'est pas le tronçon qui parle le mieux de l'autoroute. Moi, je ne suis pas chaud.

- Tu sais pourquoi c'est un secteur peu perçu, c'est parce que c'est une séquence d'ajustement au niveau des vitesses. T'es tellement occupé à gérer ta conduite et ta vitesse que tu ne perçois rien du tout.

- Il n'y a pas de route juste à côté [c'est faux]. Il n'est pas dans la configuration propre à l'A47. Il est classique par rapport à d'autres cas autoroutiers, mais pas par rapport à cette autoroute. »
« Ce secteur dont on parle est un tronçon d'ouverture. »

Le viaduc de Terrenoire.

« Le viaduc de Terrenoire, beaucoup plus quand on passe dessus, on a une image plus négative ; je ne sais pas pourquoi, autant Rive-de-Gier, ça semble vivable, autant Terrenoire, on se dit, comment on peut habiter là-dessous. »

Le « col » de Terrenoire, Maugara : panorama lumineux sur Saint Etienne.

« Quand je remonte de Lyon sur St-Etienne, là, le site est assez extraordinaire car on a des horizons, des perspectives ; là, pour le coup, l'autoroute est en belvédère sur la ville, mais il y a aussi toutes les collines. »

« On a une première perception de St-Etienne et souvent une lumière, parce qu'il y a à St-Etienne des lumières extraordinaires... »

« Quand on débouche de Terrenoire et quand on a passé l'échangeur qui mène à St-Jean-Bonnefonds et permet de rentrer dans St-Etienne, qui mène aussi vers Chateaufort, ouverture du paysage extraordinaire. »

« Plus loin, quand on a passé le tunnel et qu'on a pris la déviation de St-Etienne, on est en position presque d'avion ; on a toutes les séquences de visualisation de la ville, les reliefs, dynamique, c'est intéressant. La ville se décrit en longueur, en fond les crassiers, le relief de Monthieu, on voit jusqu'aux Panthères (???) Rouges », on voit même le débouché sur la plaine du Forez, environ à 300 m au-dessus de la ville, non : 100m. »

« (...) incertitude sur le temps qu'on va rencontrer même si avec l'expérience je sais que, s'il y a du brouillard, c'est du côté de Terrenoire. »

« Une fois qu'on a passé Terrenoire et qu'on va vers Clermont-Ferrand, la route est en belvédère. On lit un peu Saint Etienne, qui est une ville très difficile à lire, avec ses collines. C'est un très beau site qui a de gros enjeux aussi. »

« Il y a un travelling sur la ville. C'est vraiment dynamique. C'a ne se photographie pas. »

Synthèse

L'espace : L'autoroute champêtre. C'est une séquence champêtre. Villages (groupements de maisons repérables : on n'est plus dans de la continuité urbaine), perspectives sur des monticules lointains, jardins ouvriers, grandes bâtisses visibles. L'occupation du sol est différente. On a quitté la vallée industrielle. La nature est cultivée.

Le sensible : La pente. Elle génère la profondeur de champ, l'ouverture. Le fouillis du premier plan est à soustraire.

Le social : Pour l'automobiliste, séquence d'ajustement de la vitesse et de la trajectoire (avec leurs effets sonores).

7.2/ Le vécu quand on est à côté de l'autoroute.

La varizelle : un bourg encaissé

« Après, la Varizelle : on arrive dans le fond assez bêtement. Il y a souvent des bouchons routiers. »

« On retrouve une séquence de fond de vallée avant Terrenoire, une séquence un peu campagne pas trop construite avec ces « murs tags » du côté de la DDE. »

« - La varizelle, c'est un secteur qui s'ouvre énormément. C'est la rupture qui est intéressante.

- Au bout de la descente. Mais il y a plein de murs anti-bruit. C'est fermé sur la droite. C'est un nœud un peu ambigu la Varizelle ».

« Le Village de la Varizelle : village de gaulois avec une école, une petite place juste derrière l'autoroute, où il y a un marchand de journaux et d'autres commerces, pas très loin un garage et pas très loin, une maison de maître dont le fond du jardin donne sur le mur anti-bruit, il y a aussi un portail qui donne sur le mur anti-bruit qui donne sur l'autoroute. Sorte de village gaulois derrière l'autoroute, on ne sait pas trop comment ça fonctionne ; il serait intéressant de s'y intéresser, comment les gens vivent ce lieu ? L'autoroute est-elle transparente parce que cachée par les murs anti-bruit ? Juste de l'autre côté de l'autoroute, début de la zone commerciale, c'est un tout autre univers et puis, ce qui est intéressant, il y a beaucoup de cyclistes dans le coin. Beaucoup vont dans les monts du Pilat mais beaucoup prennent ces petites routes parallèles à l'autoroute, qui ont le mérite de ne pas être trop pentues. »

« On peut atteindre la Varizelle par un échangeur ; quand on sort de l'autoroute, ça grimpe un peu et puis ça redescend, ça dépend d'où on vient, on traverse l'autoroute si on vient de St-Etienne ; on sort, on a un rond-point de type rond-point commercial et on passe par-dessus l'autoroute, on redescend et on plonge, on a une école sur la gauche, et sur la droite on a une place de village avec 2 ou 3 marronniers. »

« : Ce qui m'intéresse plus, c'est entre La Varizelle et Izieux, la partie où on est coincé entre la descente des monts du Lyonnais et l'autoroute ; et en bas, il y a marqué « Ecole », et quand on va de l'autre côté, on tombe sur une zone commerciale, on n'imagine pas, mais je crois qu'il y a un Leclerc ou Carrefour en surplomb, etc. »

« Intéressant comme situation. On a un morceau de tissu urbain qui a une certaine complexité, on le sent bien ; on ne sait pas si ça vit de façon autonome, avec l'autoroute, on a une richesse des fonctions urbaines, on n'est pas comme à l'entrée de Givors uniquement dans une zone de commerces, on n'est pas uniquement dans de l'industrie mais on a des petits équipements publics, une petite place de village, de l'artisanat, il y a un marchand de meubles. »

« L'autoroute paraît assez gommée mais de temps en temps elle re-émerge, de temps en temps on est au-dessus, de temps en temps au-dessous ; on a le mur anti-bruit mais de l'arrière. »

La D 36

« Dans cette vallée encaissée, on échappe très vite au paysage de l'autoroute, dans ce qu'il peut avoir éventuellement de négatif. Et on se trouve très rapidement en hauteur, en perception du coteau qui est en face. C'est ce qui explique qu'on vit de part et d'autre de l'autoroute, par le biais des ponts qui sont multiples, et puis il y a aussi beaucoup de petits passages sous l'autoroute, ce qui fait que la vie peut se développer facilement. J'ai eu l'occasion de faire une maison à la Chabure, heureusement la façade qui donnait sur l'autoroute était la façade nord, elle était plus fermée, j'en ai tiré parti, mais ce que je veux dire c'est que de part et d'autre de l'autoroute on peut construire des maisons individuelles sans problème. On l'entend mais on ne la voit jamais. Les orientations sont favorables par rapport au soleil. Et en plus au niveau paysager, on échappe soit du côté val fleuri, c'est très très beau, c'est différent quand on regarde le Pilat, mais c'est bien. Ce n'est pas gênant d'être au-dessus, dès lors qu'il y a un minimum de recul au niveau phonique. »

« Il y a aussi des enjeux urbains. Il y a beaucoup plus d'habitant dans le secteur côté Chabure ; on a mis une glissière en béton depuis deux ans et elle a notamment diminué le bruit. Les gens habitaient là avant l'autoroute. »

Sous le viaduc de Terrenoire, Maugara

« La place de Terrenoire accueille une ancienne mairie (Terrenoire est une ancienne commune qui est rattachée à Saint Etienne depuis 50 ans). On voit bien les coteaux du Jarez, le Pilat. Quand il fait beau, c'est vraiment beau. Viaduc au-dessus et bâtiments industriels à côté, en friches, et quelques verrues au milieu de la place. »

« La fonderie de Terrenoire : valeur nationale parce que René Martin, inventeur de la transformation de la fonte en acier, a créé des fonderies à Terrenoire ; ds la Nièvre, avait installé des fonderies pour utiliser le bois et faisait venir le charbon de St-Etienne par la Loire ; a eu l'idée d'aller au charbon et d'installer des fonderies à Terrenoire, les premières fonderies d'Europe. Début du siècle. Il faudrait voir ce qu'il reste des usines autour du Janon. »

« Les grandes halles de Martin sont par terre à Terrenoire ».

« Quand on arrive aux alentours de l'accès sur le pont de Terrenoire, bois inertes des zones industrielles, ça passe sous l'autoroute et ici zone de Maugara, c'est difficile de circuler en voiture et j'ai vu des gens circuler à pied. Si structuration de part et d'autre, peut-être que des chemins piétonniers sont à prévoir pour faire liaison entre les deux côtés de l'autoroute. Mais ça paraît étrange de voir des gens circuler à pied ».

Synthèse

L'espace : Il est formé de lieux adossés. Ils sont champêtres, villageois, et quand les situations sont extrêmes, elles paraissent naturelles : les maisons font face au coteau ; les places qui sont derrière ou dessous l'autoroute sont appropriées, animées.

Le sensible : *L'autoroute est effacée derrière les ambiances locales* : on l'entend (avec pleins de petites variations sonores du fait de la pente) mais on ne le voit pas, où on le cherche. Effet de gommage.

Le social : *Les frontaliers* : on vit à côté de l'autoroute. C'est en effet un secteur, en haut vers Maugara comme le long de Chabure, où l'on fait du vélo, où on marche à pied. Idem à Varizelle. Ce sentiment est renforcé par le fait que c'est difficile de circuler en voiture.

8/ Remarques d'ordre général.

« L'autoroute est parrainée avec le coteau. C'est très géographique. Elle compose avec la lisière de la vallée. »

« Les secteurs les plus emblématiques ?

De Rive de Gier à Lorette l'autoroute est ouverte sur la vallée. L'automobiliste est spectateur de la vallée. C'est un peu comme à Marseille quand on arrive sur la rade.

La déviation de Saint-Chamond a un tracé pas terrible.

Le secteur de la Varizelle est très incertain. Il fait un peu conurbation. Mais si je fais l'analyse de la montée, il me rappelle le secteur après Givors quand on roule vers Lyon. Il faudrait faire la partition entre « voirie urbaine » et « voirie campagnarde », où on perçoit mieux les reliefs.

S'il y avait deux sites à choisir, deux séquences ? Je retiendrai les critères suivants : on est dans la ville et encore dans la vallée. Et puis *il y a* « en haut » et « en bas ». A l'entrée de la ville de Génilac, il y a un petit bled. Là, l'autoroute ressemble à une voirie urbaine, comme à la sortie de Givors et à La Grand-Croix. Entre Rive de Gier et Lorette, c'est riche. On change de monde après le tunnel. Autres critères : les creux et les bosses, les balcons, les adossements au fond de vallée.

Il y a deux échelles de perception : les entrées et sorties de villes sont banales, alors que dans les séquences à « fenêtres » c'est mieux.

L'autoroute c'est un vecteur. Les espaces interstitiels, qu'ils soient naturels ou construits, secrètent l'ambiance. L'autoroute passe. Il faudrait qu'elle passe le plus discrètement possible dans un paysage qui est aujourd'hui abandonné. L'habitat et l'industrie n'ont pas pris en compte l'autoroute. L'entre deux ne doit pas être un non lieu. Chaque lieu doit avoir son nom. Ne pas toucher à l'autoroute. Faire une charte de voisinage. »

« Le peu d'images que j'ai de l'autoroute sont sans doute frappantes. Au préalable, je dirai que c'est un trajet que je fais beaucoup entre St Etienne et Grenoble. Autant au-delà de Givors, je sais toujours où je suis, autant entre St Etienne et Givors, je n'ai pas de repères. Je ne sais même pas si je suis avant Rive de Gier ou après. »

« J'habite St-Etienne mais ne pratique pas réellement l'autoroute ou à faible distance. La seule chose que je peux dire, c'est que je me sens très mal à l'aise sur cette autoroute, j'ai peur, je me concentre sur la route et ne fais pas attention à ce qui se passe autour ».

« Quand on a connaissance de ce qu'il y a sur le territoire, on ne l'appréhende pas de la même manière. Avant de connaître, je le trouvais moche, après, on l'appréhende autrement. »

« Quand on rentre de vacances, soit de Paris, soit de Carcassonne, on se démerde pour ne jamais rentrer par l'autoroute et la vallée du Gier. Détour par Nevers, ou le col de la République... Je ne sais pas si c'est dû à l'autoroute, par ce que cette autoroute est tellement liée avec ce qu'il y a autour. Mon impression au démarrage, et aujourd'hui encore, c'est comment faire pour y échapper ? Et pourtant j'aime bien les paysages urbains, le patrimoine industriel ; pas le même sentiment quand je contourne Nyons, Charleroi, les autoroutes belges, en France. C'est la première fois depuis longtemps que ça m'arrive. Aujourd'hui, ds mes pratiques professionnelles, je la vis toujours comme une autoroute obligée (une fois par semaine à Lyon, à Bron, pour enseigner) et dans certains cas de mes pratiques de loisirs familiales. Je n'ai pas le choix dans tous les sens du terme. Incertitude totale de cette autoroute : incertitude sur le temps qu'on va mettre, sur l'endroit où ça va bouchonner, actuellement en milieu d'après midi ça bouchonne (...) Incertitude sur jusqu'où on va trouver de la neige vers Lyon, ou à la remontée quand je vais en voir. La seule certitude c'est qu'en général, il y a 3,5° d'écart entre Givors et St-Etienne. C'est mécanique. Mais le reste, c'est l'incertitude. Incertitude sur la sécurité. Maintenant, je mets le régulateur de vitesse à 90. Dans le loisir, c'est un peu pareil, si on prend l'autoroute, c'est contraint et forcé, par exemple pour aller faire un truc tôt à Lyon le dimanche matin. D'où quelque part, le grand plaisir quand ça bouchonne tellement qu'on est obligé de sortir ; moments de ravissement [...] quand on prend le pont suspendu de chasse et on va sortir par Givors ouest parce que ça bouchonne dans un sens et hop, on va s'enfiler par l'ancienne route nationale. C'est un machin point noir ; dans un sens ou dans l'autre. Dans ma famille, ça se vit comme ça ; les enfants en sont à compter le nombre de traces de freinage de la nuit et le nombre de bagnoles dans le bas-côté ; cinq un dimanche matin ; c'est le sentiment familial, on ne se sent pas bien sur ce bazar là. »

« Il faudrait examiner la mémoire des lieux selon les gens, les personnes, les automobilistes, les riverains. Dans les années 60, cette autoroute était un bien. C'était une source de progrès. Et ceci reste dans la mémoire. Notamment pour ceux qui habitent tout près. Aujourd'hui ça nous paraît incroyable qu'on soit passé sur le canal. Mais à l'époque, c'était un grand progrès. Il faudrait comprendre pourquoi. L'autoroute a été un progrès et l'est toujours, mais c'est complexe. Sous le viaduc de Rive de Gier, les gens ne sont pas du tout mécontents d'habiter en dessous, et par rapport au viaduc de Terrenoire évoqué tout à l'heure, c'est pareil. Je ne suis pas sûr que les gens soient mécontents d'habiter en dessous, et cela, il faudrait comprendre pourquoi, même si ce n'est pas si simple d'habiter en dessous. Ces multiples perceptions dans tous les sens rendent le travail compliqué. Il faudra faire des choix, et en même temps, il faudrait le mettre en débat ce travail, mais avec qui ? Mystère. »

« Sur la question des séquences, en rapport avec l'habitat, ce qui me fascine, maintenant que je connais mieux le territoire, c'est que cette autoroute est parvenue dans un sillon déjà très encombré. Il n'était pas toute à fait plein. Il y a des secteurs qui se sont construits dans les années 1950. Mais on a l'impression que cette autoroute a fait ce qu'elle avait pu pour passer où elle pouvait. Où elle pouvait, c'est en prenant quelque part des paysages à revers de la manière dont ils se sont construits, puis ce qu'on a eut plutôt au départ un phénomène d'urbanisation qui a suivi les zones industrielles et la route de fond de vallée de l'époque. Or l'autoroute, comme le chemin de fer, passe sur les revers. Ce qu'elle fait en revanche c'est qu'elle contourne avec un soin redoutable les anciennes grandes propriétés de la très grande industrie, je pense au virage de Corbeyre (virage de Lorette). Mais dans les secteurs de l'habitat, elle est passée dedans. Alors, bon, c'est l'histoire. Mais c'est important parce que cela veut

dire que dans le paysage qu'on peut découvrir, il y a des réglages, des séquences qui se sont construites de manière plus ou moins naturelle. »

« Ce rapport de force, où la force était du côté du territoire des industriels, et la faiblesse du côté du territoire de l'habitat, l'autoroute elle le manifeste. Ce rapport de force, il est intégré dans la mentalité stéphanoise du fond de vallée, il est dedans. Aujourd'hui, l'époque a changé. Alors quand on est extérieur, on ne comprend pas. Mais les gens d'ici savent que la puissance était du côté de l'industrie, que l'autoroute s'est faufilée, et que l'habitat on s'en foutait. »

- A l'époque, c'est parce qu'ils en vivaient qu'ils l'acceptaient. Maintenant ils n'en vivent plus de l'industrie. »

- Je crois que c'est toujours accepté quand même, parce que c'est l'histoire et que cette mémoire existe, et qu'on comprend d'où vient la situation, et qu'on en veut à personne. Alors petit à petit les choses bougent ».

« L'autoroute est venue sur un site qui était structuré traditionnellement sur le Gier et la voie de chemin de fer (plutôt rive droite du Gier) pour les échanges entre Lyon et Saint-Etienne du charbon, sidérurgie, acier. L'autoroute s'est placée où elle a pu, amenant certainement un désenclavement de l'espace. Aujourd'hui, c'est une autoroute de transition. La liaison avec Clermont-Ferrand a complètement changé la donne. C'a n'a rien à voir au niveau trafic, au niveau perception, au niveau clientèle qui l'emprunte ; la circulation de transit entre Lyon, Saint-Etienne et Clermont, est très récente (à l'époque de la coupe du monde de football pour Dominique Caprio, un peu avant selon Olivier Frérot). Avant il n'y avait que du charbon. D'où ce questionnement sur cette nouvelle problématique qui nous réunit aujourd'hui. »

Remarque de Martine Leroux : « Les séquences dont nous parlons ne correspondent pas au rythme qu'on a quand on s'embarque sur l'autoroute. On cherche des séquences, mais elles ne disent rien du rythme. C'est une autre question il me semble. »

« J'ai une expérience de l'autoroute très ponctuelle et j'essaie d'analyser pourquoi moi aussi je me sens mal ; il y a une rapidité des séquences, quand on conduit bien sûr, mais aussi visuellement, il y a deux moments, au début et à la fin, on a des grandes échappées, sinon les séquences sont rapprochées, (Quelqu'un intervient) pas apaisant. Je ne suis pas sûr d'avoir cherché des signes tout le long ; on n'est pas comme sur une autoroute tranquille où on vous annonce Blois à 150km ; ça participe à cette fébrilité. Dans quel sens ? Je la trouve plus apaisante dans le sens de la descente que de la montée peut-être parce que qu'on va déboucher sur la grande plaine, le Rhône. »

« Je viens de la Corse ! On a la rapidité et la dangerosité. Peut-être les traversées du Centre et des Alpes ; pour moi, autoroute, ça signifie un long fleuve, autoroute apaisée ; ici, quelque part, ce n'est pas une autoroute, ça n'en a pas le statut, c'est trop rapide, trop dangereux ; la seule chose qui me ferait penser à une autoroute, c'est qu'il n'y a pas assez de sorties vers les villages, de système d'échangeurs assez distancés comme sur l'autoroute [traditionnelle]. »

« Je n'ai pas mon permis, j'ai donc une perception côté passager ; pour la A47, c'est intéressant de parler de séquences ; analogie avec musique ; les séquences ont différents événements. Comme d'autres, je remarque le rythme très rapide, les choses s'enchaînent rapidement ; on passe d'une séquence industrielle à un endroit naturel, on traverse de la roche et on revient sur des endroits plus urbains, à Givors, débauche de béton en mauvais état. On aurait des espèces de patterns, de motifs qui viendraient s'enchaîner. »

« Quand on est passager, on voit des changements, en fonction de la vitesse.... ? Même si le paysage est monotone, avec la vitesse.... »

La rapidité dans les séquences vient des virages. A vitesse constante, le paysage défile plus vite, ça monte et ça descend. C'est comme si on roulait à 250 km par heure sur une route toute droite. Le fait qu'on soit baladé de haut en bas, de droite à gauche, comme dans un train fantôme, cela fait « autoroute promenade », variée. Mais il y a quand même un spleen, une misère post-industrielle bien présente. La nature temporise la réalité post-industrielle. Ce n'est pas une autoroute urbaine. Elle a gardé un côté champêtre. Elle est très « paysage ». L'autoroute, c'est une enfilade de choses. Il y a un rythme. Le paysage défile plus ou moins vite en fonction du proche, du lointain, du tordu...

Je ne vois pas de différences notables selon le sens dans lequel je roule sur l'autoroute. Le côté « adossé » est très fort. L'autoroute devient lisière (par rapport à la campagne) et cadre (par rapport à la ville).

Annexe 2 : synthèse des propos tenus lors des séances d'écoute et de regard réactivés

ECOUTE REACTIVEE

01 TCV Terrenoire Place sous viaduc

Analogie avec le centre de Rive-de-Gier

C'est terrible ! [rire] *Ça me fait penser quand il y a plein de circulation en centre ville [à Rive-de-Gier] le soir entre 5 et 7, avec les travaux. J'attends de voir la fin des travaux pour voir si la fluidité de la circulation est meilleure, ce qui n'est pas gagné pour moi ! On verra ça. Et tous ces commentaires d'enfants, de jeunes là, ça me fait penser à la rue Noire là, une rue qui est dans le centre ville, en parallèle du grand axe.*

Un bruit continu avec effet de vagues

On a l'impression qu'ils sont au-dessus d'un feu. Au début sur le coup, je me suis dit « tiens, on dirait l'océan » parce que par moments on a l'impression de vagues, de flux et de reflux. ; ça fait effet de vague, puisque la voiture passe... VOUUUU ... C'est un continu. Ça fait VOUUU-VOUUU-VOUUU. On a l'impression qu'on est comme ça, entre 2 murs...

Le bruit de fond de l'autoroute ressemble au bruit d'une soufflerie

Là on dirait une soufflerie. Des gens qui parlent. Un gosse qui crie même. Là c'est un gros camion. Ce n'est peut-être pas le vent, ça, parce qu'il faudrait souffler fort là ! ® C'est une soufflerie, un ventilateur, je ne sais pas... [C'est l'autoroute] ... A première vue j'aurais dit que c'était une soufflerie. Je suis rentré dans des souffleries, ça faisait exactement le même [bruit].

« On est assis sur une place publique en plein centre-ville, où il y a beaucoup de circulation devant, des gens un peu partout, qui discutent, des enfants qui jouent. ® [Lieu, situation sonore connus ?] Oui, on en retrouve sur des places ou en centre-ville. ® [Lieu connu ?] Ici à Terrenoire ? ® [Oui...] Oui, la place de Terrenoire, tout à fait. ® [Exact...] Ah oui, c'est ça, l'autoroute au-dessus, les voitures qui passent en bas, les gens qui parlent sur la place, les enfants qui jouent, tout à fait.

02 TCV La Chabure Jardins familiaux

Permanence du bruit de fond de l'autoroute

Ce n'est pas au marché, sur la place du marché ? Je ne vois pas du tout où c'est. *C'est tranquille. Il n'y a pas un bruit de fond ? L'autoroute ! Il y a toujours un bruit de fond quand même. Ça me fait penser à la campagne, avec les coqs ! [rire] Ce n'est pas du côté de Saint-Paul ?*

Forte intensité du bruit de fond qui ne correspond pas à l'image de la Chabure

Ça c'est le train. Non, c'est un avion. ® [Autoroute...] L'autoroute ? Ben mon vieux... Si on l'entendait comme ça il y a longtemps que je serais reparti. C'est l'autoroute, vraiment ? ® [Oui, mais pas devant chez vous] Ah ! J'entends comme des grattements, CRIC-CRIC-CRIC-CRIC, je ne sais pas ce que c'est. J'entends parler. [Explications] C'est la Chabure, ça ?

Comme une rivière

« Là il y a les oiseaux, C'est assez loin de l'autoroute, mais on l'entend. C'est ce qu'on entend là [x3] C'est dans la campagne, avec l'autoroute. Il doit y avoir des gamins qui jouent pas très loin. Mais on entend les oiseaux ! *Et comme une rivière. Il n'y a pas un jardinier, ou des travaux, quelqu'un qui fait des travaux ? Ça pioche on dirait... [x3] On dirait M. X quand il fait son jardin quand on est couchés le matin de bonne heure, qui pioche, et puis l'autoroute derrière. Avec les oiseaux. Parce que notre petit voisin... il y a 95 ans, il fait son jardin en bas, il fait toutes les salades du quartier, il nous en donne en plus. Il est toujours levé de bonne heure l'été, comme moi maintenant. Il pioche le matin, on l'entend [comme dans fragment].*

La routine sonore : c'est l'autoroute qui passe.

J'entendais « un son continu, un effet continu de son. ® J'avais l'impression que c'était tout le temps des voitures qui passaient ou un train... non, pas un train, parce que ça ne peut pas être un train qui est tout le temps comme ça. Mais tout le temps en continu des voitures [x3] qui passent. Et puis des enfants un peu. J'avais l'impression qu'il y avait des travaux, des trucs comme ça.. Oui, on avait l'impression que c'étaient des travaux. *La routine : c'est l'autoroute qui passe ?*

« C'est de ce bruit là, *(ce brouhaha)* dont je vous parlais, quand j'étais chez des clients qd ils ouvraient leur fenêtre ils avaient ça. Quand c'était relativement éloigné de l'autoroute et qu'ils avaient une vue directe dessus. *C'est [humain] ! [rire] On entend en bruit de fond des gens qui... qui ne parlent pas, mais qui doivent*

communiquer, qui doivent être d'un bout à l'autre du jardin, quelque chose comme ça, qui sont en train d'hurler pour se faire comprendre.

Il faudrait m'enlever l'autoroute. Les autres bruits ne sont jamais répétitifs.

« Il y a une cour d'école ? Quelque chose que je n'arrive pas à distinguer, à part les enfants. Il y a les enfants, un bruit de fourchettes ! [Éclat de rire] L'autoroute. Des chevaux qui marchent. *Il y a toujours l'autoroute, on n'en sort pas, là !* [Rire]. S'il n'y avait pas l'autoroute ça ne me dérangerait pas. Le fond sonore de l'autoroute me gêne tout le reste. ® [Impression] *Il faudrait m'enlever l'autoroute !* [Rire] je n'arrive pas... Et ce ronronnement m'empêche de discerner le reste, de percevoir. *Quelqu'un qui pioche toute la journée, ça ne me dérange pas.* ® [Le fragment devient plus agréable] Oui, et si on m'enlève l'autoroute c'est parfait ! [Rire] Ça reste quelque chose... ce n'est jamais répétitif sans arrêt le même, donc ça ne me dérange pas.

Un bruissement auquel on peut s'habituer

Si on était à la campagne, on dirait « tiens, c'est le vent dans les branches ! », parce que le vent qui souffle très fort dans les peupliers, ça fait un peu ça. C'est sûrement un passage d'autoroute soutenu. [...] C'est un bruissement qui n'est pas trop trop, on doit pouvoir s'habituer à un bruissement comme ça, puisque c'est vrai qu'on retient bien vite un bruit de marteau qui est rajouté par dessus, ce sont des choses qu'on n'entend que de temps en temps, donc on les remarque davantage. C'est un bruissement d'autoroute, et puis les gens qui s'appellent, ils n'arrivent peut-être pas à se parler parce que ce sont 2 maisons qui sont de chaque côté, ou les personnes se trouvent de chaque côté du pont et essaient de converser. C'est logique qu'ils ne s'entendent pas très bien, c'est logique.

03 TCV chemin de La Chabure

Une ambiance de campagne

Je me verrais sur un petit chemin en promenade, au-dessus de l'autoroute dans les bois de la Chabure, puisqu'ils parlent de la Chabure, et passer dans les fermes, à-côté des fermes, et entendre le son... pas trop... de l'autoroute. ® [Là on est vraiment dans la campagne ?] Oui, mais pas trop loin d'une autoroute quand même, d'un bruit sonore.

On se croirait un peu dans un sous-marin.

« *Les oiseaux on dirait les miens.* Mais c'est quoi tout ça ? [Éclat de rire] C'est tout mélangé [rire]. Ouh la la ! [rire] A part les oiseaux, qui sont distincts, j'entends un fond, je NSP si c'est le fond de l'autoroute. *On se croirait un peu dans un sous-marin.* Pétaud heureusement que je n'entends pas ça tout le tps ! Tiens, le coq ! Un avion. Le coq ! Ah ce bruit, ce fond sonore là ! Ça me fait penser un peu à l'autoroute, mais encore plus fort que ce que moi j'entends, c'est terrible ! Moi je ne supporte pas le bruit ! [Rire]

04 TCV La Varizelle Glycines

Identification de la situation

Là il me semble que je ne suis pas très loin d'une intersection, parce qu'on entend le bruit de fond de l'autoroute, et puis on entend des bruits supérieurs, comme s'ils redémarreraient, comme s'ils changeaient de vitesse. ® Comme s'ils redémarreraient à un feu, s'ils ralentissaient autour d'un rond-point. Mais je ne le situe pas beaucoup. ® [Où ?] *Il y a l'autoroute, puis je pense qu'il y a un rond-point où les véhicules...* comme ici par exemple, dans ce style. On entend quelqu'un qui vient de loin, donc on n'est pas loin des habitations non plus.

La sensation de l'aquarium.

« C'est dans une maison où il y a des enfants. J'entends pleurer, non ?] Il y a des clochettes [x2]. Je me croirais au bord de l'étang à la pêche ! J'entends ronfler. On entend parler. On dirait une circulation... C'est assez loin, je pense. Ce n'est peut-être pas de l'autoroute, ça. C'est de la circulation de voitures. On entend causer. Il a un camion qui passait, là. Il y a des habitations à-côté. *Mais il y a peut-être un petit mur anti-bruit qui atténue.* (...) *C'était dans un appartement, non ?* C'était peut-être une voie rapide, mais ce n'était pas une autoroute. ® Une autoroute ça va plus vite, il y a plus de DJUNDJUNDJUNNN, il y a plus de passage, là il y en avait moins.

05 LO Place Neyrand

Comparaison en faveur du bruit perçu au domicile

C'est la place là-bas ? On entend déjà mieux l'autoroute que là [domicile]. Vous êtes toujours aussi loin de l'autoroute ? ® [Oui, plus] C'est marrant... On l'entend drôlement bien, on l'entend fort quand même. Je comprends pourquoi il y a des gens qui se plaignent de l'autoroute ! [Pourquoi pas vous ?] J'habiterais sur la place, peut-être que je me plaindrais de l'autoroute. *C'est vrai que ça saouïe.*

Convivialité au bord d'une autoroute dans le sud

11h, c'est l'heure de l'apéro ! [rires] *Là je me vois dans une aire d'autoroute, sous les pins parasols*, et puis je regarde passer les... enfin j'entends passer l'autoroute, et j'entends le gazouillement à-côté d'un petit village, Mornas [Vaucluse], au bord de l'autoroute. Et puis ils nous appellent pour l'apéro ! [Dans le coin] ... Je dirais bien... où il y a le Sardon, à la route de Génilac, il y a des bancs là-bas, des arbres, et puis l'autoroute passe à-côté. Voilà, un truc comme ça.

Le rôle de la réverbération sonore locale

« Je n'entends qu'un bruit de circulation. ® [Localisation / autoroute] *Sous le pont* ! [rire] ® Peut-être là ! PFOUUU ! Ah, ça c'est les motos qui passent là ! [sur la route] [rire] AHH ! Ah la la ! C'est les départs en vacances ! [rire] Ah tiens, le clocher ! Ben l'église n'est pas loin, là. MAL-HEUR ! Il y a quand même un oiseau, mais... Oh la la ! Et pourtant il y a un clocher. Ben bravo pour ceux qui habitent à côté, parce que ! [rire] Le clocher, donc ça doit être pas loin d'une commune, le clocher n'est pas loin de l'autoroute. On se croirait sous le pont là, dessous. Il m'est arrivé de passer sous le pont, si je marche un petit peu. Ah, c'est affreux, ça résonne, c'est affreux ! ® [Explications] C'est même pas sous un pont ? C'est sur une place ! Oh la la ! De tout ce que vous m'avez fait entendre, c'est celui-ci le pire (à l'oreille).

Dans un petit village ou bruit de fond (routier) on pourrait le confondre avec le bruit du vent

C'est une forêt que vous me faites écouter là, ou quoi ? Ou de la circulation... *Dans un petit village* par exemple. Oui, je croyais qu'on était en forêt, au milieu de la forêt, dans une forêt qui borde l'autoroute, à 1km.

® [Eléments qui vous donnent cette sensation] Les animaux qu'on entend, et *ce Bruit de fond qu'on pourrait confondre avec le bruit du vent*, que fait le vent dans les arbres, dans les feuilles. (...) On n'est pas à la même hauteur que l'autoroute. Plus haut ou plus bas, je ne sais pas, mais on n'est pas à la même hauteur, parce qu'on n'a pas toute la gamme, tout le spectre sonore du passage qui est là, il en manque une partie.

C'est peut-être le voisin qui ouvre son volet.

« Il y a déjà du bruit. C'est l'autoroute que j'entends. On est à combien de décibels, là ? [rire] Ahhh ! Vous avez les petits oiseaux. Ahhh, c'est incroyable le bruit ! On vit avec ça, tout le temps, tous les jours, 24/24h ? J'ai entendu des voitures. ® [Passaient comment ?] Ben relativement vite, comme ici. J'ai entendu une moto, *un bruit TACTAC, je ne sais pas ce que c'était exactement, c'est peut-être le voisin qui ouvre son volet*. Si c'est ça ici, c'est grave quand même ! [rire] Parce qu'en fait on ne se rend pas compte, on vit, on vit avec tout ça.

Reconnaissance de son milieu sonore

Là on est au bord de l'autoroute, on a des camions en apparence. *Ça me fait l'impression d'être bien au bord de l'autoroute*. Bien que « bien au bord de l'autoroute » c'est pire que ça. Là je ferme les yeux, j'ai l'impression d'être sur la place là un petit peu plus bas. Je ne sens pas d'autres bruits autour. Une circulation soutenue. Une moto. Parce qu'ils font du bruit aussi ! il ne faut pas croire... On les entend peut-être même plus quand on les rajoute sur un bruit de base de véhicules à 4 roues. Les motos sont plus bruyantes, ça c'est sûr. Et nous on les entend très très bien quand justement je suis chez moi là-haut, où on cerne pratiquement chez moi du viaduc jusqu'au virage [de Lorette]. J'ai l'impression que c'est enregistré là au bord de la route, donc à 30 ou 40m de l'autoroute à peu près. Il y avait une tourterelle dans l'enregistrement. On pourrait être ici, parce que les tourterelles j'en ai vues dans les sapins.

06 LO foot

Situation insupportable comme sous le viaduc

Il y a des gens qui habitent là-bas ? ® C'est l'enfer là ! Ah non là je ne supporterais pas ! [Impression] *ça pourrait être juste au-dessous du pont* [viaduc Rive-de-Gier], là, ça me fait penser à cet endroit, où là on entend vraiment comme ici, c'est affreux.

Une situation connue

Si vous me faites voir le football de Lorette ! [rire] Ah je connais ça, il y en a marre ! [...] d'habitude ils jouent dans la rue, et contre le mur de la maison ! Alors quand c'est la journée, ça passe. Mais quand c'est le soir, de 20h30 jusqu'à 23h, et qu'ils s'amusent à tirer dans les panneaux, alors là [...], quand ils jouent au ballon contre le mur de la maison, ce n'est pas supportable. Comme je vous dis : *l'autoroute, elle est encore plus supportable qu'eux*.

07 LO Grand Pont

Identification d'une situation résidentielle antérieure « insupportable »

C'est dans le centre. C'est près de l'autoroute, encore ! C'est vers la sortie de Rive-de-Gier. [Explication Lorette] Oui, je connais, je reconnais. J'ai habité au Grand Pont, je traînais souvent, je vois à peu près où ça a été pris. Il n'y a pas un cimetière ? *L'autoroute est là, il y a un pont, et un petit chemin, une petite rue qui longe*

l'autoroute. Là où c'est vraiment fort. C'est bruyant, c'est insupportable. ® [Aviez ce son ?] Non, parce qu'on avait le double vitrage, on n'entendait presque rien. Je suis resté 7 mois, et puis ça va... Il faut partir

Étonné que le bruit de l'autoroute puisse évoquer le bruit d'une cascade

Tout à fait au début, *on aurait dit une retombée d'eau, une cascade, le bruit de l'eau*, et dans le lointain le gazouillement des oiseaux. Et puis après, il me semblait qu'il y avait des motos, on se serait cru à-côté d'un circuit de la Châtre... Là je me voyais mieux en direction de Pierrelatte, avec la retombée d'eau sur le Rhône, et puis l'autoroute à-côté, avec les motos à la fin. [Explications] Je suis surpris, mise à part la fin où on entendait les motos [comme chez lui]...

08 RDG sous viaduc

L'ambiance de la Roche

C'est l'ambiance de la Roche, avec les gamins ! Les voitures qui passent sur l'autoroute, les bâtiments, et un city stade où les gamins jouent, crient, j'ai entendu un bruit de ballon. ® [Et le claquement...] Oui, ce passage de train ! Ben le viaduc avant, voilà ce que nous dessous on pouvait entendre, CLACLACLAC-CLACLACLAC-CLACLACLAC, c'était terrible [bruit du ballon dans le fragment].

Rappel de la situation sonore avant les travaux du viaduc

J'entends comme ici, le pont, POUMPOUM-POUMPOUM. Les personnes qui parlent et les voitures qui passent sur le pont. ® Certaines sur le pont, on peut les entendre, d'autres qui passent comme ici [en bas], et il y a des gens qui parlent. [...] *Sur la terrasse de la maison, cela s'entendait beaucoup, comme ça : BOUMBOUM BOUMBOUM BOUMBOUM...* [confusion avec ballon]

Une perception fine de l'environnement sonore

C'est un ballon, ce son, non ? j'entends un beau camion ! Ce n'est pas une autoroute : il y a une mobylette [...] C'est une nationale, ça plutôt. Ce n'est pas une autoroute. Parce qu'il y a des changements de rythme des véhicules. La reprise du camion par rapport au feu rouge, c'est ce qu'il y a de pire, c'est évident. ® Ce doit être à-côté d'une route bien passante, *puisque'il y a les changements de rythme qu'on n'a pas sur l'autoroute.*

On sent physiquement les camions

« [A Rive-de-Gier] il y a le pont qui traverse, il y a des gens qui habitent dessous, sous le viaduc. Notre fille a habité là 2 mois en-dessous !!! il y a 2-3 ans. Elle avait un appartement à Saint-Chamond, 10 y avait 101 [marches d'] escalier à monter, elle a trouvé une location pour se mettre avec un copain, c'était un ... un vieux transformateur, ils en avaient fait une habitation. C'était tout carré, plein de baies vitrées, ils avaient fait un appartement à étages dedans. C'était insolite ! C'était à voir ! Et c'était sous le viaduc de RDG. *Et on sentait quand ça passait, les camions, on l'entendait !*

Une rue principale

« Je vois la situation là dans une rue principale ou une entrée ou une sortie d'autoroute. Un trottoir avec les gamins à côté. Donc des habitations forcément ! [rire]

Un ronflement permanent

On a toujours quand même ce bruit de fond, *ce bruit de fond de ronflement*, qui est plus ou moins perceptible suivant l'endroit où on est.[...] Je pense que dessous, franchement dessous, on a un bruit moins fort que franchement contre [l'autoroute].

09 RDG Tochissonne

Evocation d'une aire de repos sur l'autoroute

Ça ce n'est pas ici, mais j'ai déjà entendu ça par contre. C'est dans le Midi, ça ! [sur une aire de repos] Vers Nîmes (Gallargues) où on est surtout en zone rurale... Ça me rappelle mes vacances dans le Midi, quand nous on s'arrête pour pique-niquer on entend ça pendant qu'on mange. On entend bien les camions...

Là c'est vraiment horrible [rire], c'est horrible d'avoir ce son tout le tps.

« Il y a l'hélico qui est passé pas loin, là, non ? Là on était encore plus près d'une autoroute ou d'une route à grande circulation, on était vraiment près là, une autoroute je pense. Un son de coq éloigné un pt peu ! [rire] ® [Effet] C'est dommage ! [rire] [bis] On aimerait n'entendre que ça ! [rire], que le coq [rire]. C'est dommage [x3], mais on n'y peut rien.

Les maisons sont vraiment à 20m de l'autoroute.

« Si, vous vous mettez à-côté de l'autoroute, on se met sous le pont à la Massardière, les maisons qui habitent là, je pense qu'ils doivent avoir ça toute la journée. Qd vous allez prendre l'autoroute à Saint-Chamond là-bas sur Lyon, vous avez le pont, la Massardière, *les maisons sont vraiment à 20m de l'autoroute*, il y a le pont, un bar qui est là, qd vous sortez en venant de Lyon... Ils ont ça toute la journée, et le coq derrière, une petite ferme. Oui, tt près de chez nous, on a tout ça ! [rire] Et dans pas mal d'endroits je pense.

10 RDG Chemin Saint-Jean

On dirait un bruit d'avion

Oh la la, c'est infernal là ! *Et ce n'est vraiment pas un bruit d'autoroute. On dirait les avions quand ils passent.*

Evocation des bruits de l'autoroute et du train

Ça c'est l'autoroute. On l'entend un peu plus que chez nous [Lorette]. Les gens doivent mieux l'entendre que nous. Il y a le train aussi, non ? ® [Non] Vous ne devez pas être loin de l'autoroute. J'ai l'impression qu'on l'entend mieux que là.

La vitesse, la vitesse des gens

« C'est des avions ça, non ? *On dirait la rivière qui coule.* Oui. C'est sur une route mouillée, ça. Ça ronfle ! Quand c'est des camions c'est un peu plus fort, quand c'est des voitures un peu moins. Ça klaxonne même. TUTUTUTTT. Ça a été pris pas très loin de l'autoroute. *La vitesse, la vitesse des gens.* Et puis les voitures ça fait du bruit aussi. Le goudron, les pneus, les klaxons, la vitesse... tout ça fait du bruit.

On est sous le train, là !

« [rire] [x2] C'est une gare ? [rire] Il doit y avoir le train, l'autoroute, il y a tout ! [éclat de rire] C'est tt réuni là ! [rire], les trains les voitures, j'entends tout là, c'est le top ! [elle s'étouffe de rire]. Ouhh quelle horreur !

En panne sur le bord de l'autoroute.

« *C'est quand tu tombes en panne sur le bord de l'autoroute, tu n'y restes pas longtemps ! On a l'impression... qu'on est en panne sur le bord de l'autoroute...* qu'on vient de crever et que ZIMZIM... Un petit peu en retrait, mais pas beaucoup.

11 RDG Clos Durozeil

Situation urbaine

Le soir de 17 à 19h, quand les voitures attendent là pour tourner sur le carrefour de la Boirie, on a un petit peu ce bruit de voitures...

Un bruit continu et régulier qui évoque le bord de l'eau

Ce n'est pas une autoroute, c'est en ville, parce qu'on entend des coups de klaxon, sur l'autoroute on klaxonne rarement ! C'est certainement le bruit de fond de l'autoroute, plus de la circulation. C'est relativement continu, et il y a de la circulation interne, avec des coups de klaxon. Ça pourrait être pris à Saint-Jean ici à-côté de l'église. ® [Ce son / à ce que vous connaissez] C'est un son assez régulier, *comme si on habitait mettons au bord de l'eau.* C'est un son continu auquel on peut s'habituer plus facilement.

Images sonores : soufflerie, cascade

J'entends un bruit, mais c'est plus fort que l'autoroute hein ! Si j'avais ce bruit toute la journée dans l'oreille ! J'entends des oiseaux. Ce n'est pas comme un bruit d'autoroute. *Ça souffle, on dirait une soufflerie.* [Voisine] *Même comme l'eau d'un torrent.*

Comme une cascade. Là j'entends comme une cloche, un clocher. On l'entend, le clocher de Saint-Jean. S'il y avait ça, je ne pourrais pas rester, si on avait ce bruit-là. C'est ce qu'ils ont au-dessus [sur le versant], certainement [bis]

Le bruit des vagues

[Pendant l'écoute] ça me fait penser au bruit là-bas, vers l'autoroute, de loin. Encore c'est un bruit sourd. Ah le clocher d'une église ! C'est ici, non ? [Après l'écoute] Mais il n'y aurait pas eu le bruit du clocher, je l'aurais pris pour autre chose, je n'aurais pas su que c'était ça en fait. [A quoi vous faisait penser ce fond sonore?] *A des vagues. Ce n'était pas le bruit d'une autoroute, franchement je ne croyais que c'étaient des voitures qui faisaient ça en fait, je pensais que c'était le bruit de l'eau.*

Préférence pour un son continu plutôt que pour les émergences sonores

Ça ressemble plus à la mienne [situation, Lorette]. Les cloches. Il y a beaucoup de bruit là. C'est l'autoroute là aussi ? Il y a autre chose. Il y a la ville. Il doit y avoir de la ville un peu, parce qu'on entend des motos, des

sifflets, je pense. [Explications] Je pense qu'ils ne doivent pas entendre beaucoup l'autoroute, ils doivent plus entendre le bruit de la ville. ® [Choix : bruit de la ville ou de l'autoroute] Ah celui de l'autoroute. ® *Ça fait moins de bruit quand même. C'est continu. [...] Le bruit de ville, on entend les motos, les camions, tout...*

REGARD REACTIVE

V1 RDG sous viaduc

Un bâti terne et dégradé

Ça ne gêne pas [la circulation sur le pont], *ce qui me gêne c'est tous ces bâtiments, qui ne sont pas beaux, qui enlaidissent la ville*, il n'y a pas de peinture, pas de couleurs, c'est du terne, ça reste terne pendant des années des années, pendant 15-20 ans ça ne bouge pas, et il n'y a jamais une rénovation tellement suivie.

Chute d'objets

Quand le viaduc s'est construit, je devais être toute petite, une fois il y avait eu un accident, *un ouvrier avait laissé tomber un marteau*, heureusement il n'y avait personne dessous, après ils avaient mis des espèces de nacelles, des filets, pour éviter que ça tombe. [...] [Le fait d'être sous l'autoroute] *C'est sûr qu'on doit penser de temps en temps « j'espère qu'il n'y en a pas un qui va sauter de là-haut »*, un camion ou une voiture. Quoiqu'il y ait peu de risque. Vraiment, pour avoir un accident là... Mais c'est sûr qu'on peut y penser : un viaduc qui passe au-dessus d'une ville, c'est dangereux. Des gens qui de la fenêtre de la voiture balancent, ça peut arriver. Une bouteille pleine en plastique qui vous tombe dessus, ça fait mal hein ! [...] Quand je passe en voiture, je ne fais pas attention, mais je ne sais pas s'il y a des grillages... pour éviter ce genre de choses.

Peur de la chute

Ce n'est pas beau [...] *Ça peut être à la merci d'un accident quelconque un jour*. Moi j'ai toujours peur... Soit disant que ça ne risque rien, mais on ne sait jamais !

Une représentation du bruit sous le viaduc

Eh bien les amis qui habitent là en fait, juste dessous, au dernier étage, et là c'est affreux. [...] c'est affreux, parce que le pont traverse. Et la rue elle monte en plus en direction de l'autoroute presque, donc *le bruit suit tout le long, c'est affreux. En plus, entre ces bâtiments, comme c'est creux et puis encerclé, le bruit reste.*

Démolir tout ça

Ça c'est le viaduc. Il n'y a rien qui a changé [...] Par rapport au viaduc, *il faudrait qu'ils démolissent tout ça, PFUIITTT, que tout ça parte, c'est vieux* [quartier dessous]. On met un parking... Ou alors faire une espèce de jardin. Puisque maintenant Rive-de-Gier c'est pratiquement Ville verte. Avant c'était la ville la plus industrialisée dans toute la région, maintenant c'est « Ville pour les touristes », c'est tout !

« Il y a beaucoup de gens qui habitent à Rive-de-Gier depuis longtemps, et qui ne voudraient pas aller ailleurs.

Dessous, carrément dessous, c'est... [-] C'est un viaduc, quoi ! [rire], qui a été fait... celui-ci je m'en rappelle... enfin je ne me rappelle pas de la date, parce que c'est mon père qui l'a inauguré, alors ! Il était chauffeur PL, et son entreprise avait été le tester. Tous les camions, les gros poids lourds chargés à bloc... il doit y avoir une photo, c'était paru sur le journal, les Grands Travaux du Forez, de SE, avaient testé le pont. Je m'en rappelle ! Ça a dû être fait en 68, quelque chose comme ça.

Couleurs C'est du béton, ce n'est pas beau, ça, franchement. Ça serait déjà peint d'une couleur... [+] ® [Il est peint] *Il est peint ? Ah bon.* ® [+ réparation des joints...] On en a entendu un petit peu tout à l'heure... ® [Mais amélioration] Oui, ils l'ont rénové, ça a été fait il n'y a pas longtemps... parce que c'était tout le temps bouché !

Viaduc / décollage / avion

« À un moment donné, je faisais des réunions à domicile et j'avais des clientes qui étaient sous le viaduc de Rive-de-Gier. Quand je regardais là-haut, je me disais « oh la la ! », je ne disais rien ! C'était des gens qui vivaient là depuis des années, la maison était construite depuis 1950-60. Donc le viaduc il y était en 60, non ? Le viaduc de Rive-de-Gier, ça fait 2 ans qu'il a été [refait] ® [Chantiers qui a duré 6 mois...] Ah non, plus, parce que ma fille allait sur Lyon tous les jours, je peux vous dire qu'elle en a ras-le-bol. Vous savez ce qu'elle m'a dit un jour ? Elle est partie l'année dernière aux Etats-Unis, c'était la 1^e fois *qu'elle prenait l'avion*, elle m'a dit « *Maman, si je pouvais, j'irais travailler en avion !* » ! [rire] Parce qu'elle se fait les trajets depuis 4-5 ans maintenant Lyon-Saint-Chamond, Écully ! Elle n'en peut plus ! [rire]

On le voit de loin

« Je ne l'ai pas bien vu, parce qu'on passe toujours dessus ! [rire] Je ne passe pas bien, mais on est passé 2-3 fois. Il est plus joli que celui de Terrenoire, il fait un plus bel effet. ® D'abord on le voit bien plus haut... Ça fait très très longtemps que je n'ai pas été dessous. Il me semble qu'à Rive-de-Gier il est bien plus haut, ça fait une architecture qui est plus loin. Peut-être que c'est une fausse idée que je me fais. Par rapport à celui de Terrenoire, on le voit plutôt sur la colline, il est plus sur la colline quand on est dans Rive-de-Gier.

V2 RDG Chemin de Tochissonne

Liaison réduite entre les deux côtés de l'autoroute

Tochissonne ! Il n'y a plus qu'un sens maintenant, avant elle était à double sens. On ne peut plus la monter. C'est comme ça qu'on aurait dû avoir notre chemin [à Saint-Jean], si le maire avait fait attention, normalement... *Notre chemin a été coupé par l'autoroute, logiquement ils auraient dû nous faire un tunnel* parce qu'il y a l'autre bout de la route de l'autre côté de l'autoroute. Donc il y a deux impasses maintenant.

Il n'y a plus qu'un sens

Avant on pouvait monter et descendre, maintenant ils ont mis une voie, même un sens interdit, on ne peut plus monter maintenant.

Evaluation de l'intensité sonore

[Ambiance par rapport à l'autoroute] *Là-bas ils sont certainement plus gênés que nous* [grand-Pont]. J'ai l'impression qu'ils ont plus de bruit.

V3 RDG Chemin Saint-Jean

Beaucoup de camions

C'est où, ça, ces murs là comme ça ? *Ouh il y en a, des camions !*

Joli paysage

Il y a l'autoroute qui est juste en face. *C'est joli quand même.*

V4 RDG Clos Durozeil

Un effet de coupure

Il y a beaucoup trop de logements sociaux, là ! C'est clair. Et puis on voit quand même un bâti dégradé là. Et puis les camions au loin, l'autoroute qui est tout à-côté. Et quand on est derrière les bâtiments, *c'est terrible ce grand mur, ce grand fossé qui casse tout de la ville*. Comme on disait une fois, c'est le « péage », la frontière... c'est le mur.

De loin et avec les arbres, on voit peu l'autoroute

On voit des bâtiments ! L'autoroute en haut. On habitait là avant de venir ici [à proximité de l'autoroute à Saint-Jean]. *C'est vrai que de loin on voit très, très peu l'autoroute, avec les arbres on la voit très peu...* et j'aime autant voir les voitures de loin, mais on n'est pas non plus sur une île déserte avec des cocotiers.

Des vues plus ou moins agréables

J'aime la vue juste en face de l'église [depuis chez lui, Clos Durozeil] *C'est moche, avec ces gros bâtiments*. Encore, si vous remarquez bien, *l'autoroute on ne la voit pas vraiment* hein, mais bon on l'entend.

A Rive-de-Gier, l'autoroute elle monte, donc on voit tout Rive-de-Gier, on est carrément en surplomb. On voit les voitures. Les gens qui sont dans les bâtiments ils doivent avoir ce son toute la journée. Mais quand vous êtes sur le viaduc, vous avez tout un tas de petites maisons qui sont là en haut, ils doivent avoir tout le son de l'autoroute, ça doit être atroce. Et puis dessous pareil, les bâtiments qui sont en dessous...

V5 RDG depuis l'hôpital

V6 RDG Autoroute en balcon

Vue des toits lorsque les arbres ne les masquent pas

Je reconnais là. C'est Rive-de-Gier, c'est le Grand-Pont, tout ça. C'est moche hein ! [...] On va voir notre maison ! Sauf s'il y a des arbres, des acacias... Les arbres, je reconnais ceux qui sont en dessous là. Et là on arrive à la Madeleine. L'autoroute... on passait parfois par là pour voir notre maison justement. Eh ben il faut

s'arrêter pour la voir, parce que où elle est, comme elle est située, elle est en-dessous, elle n'est pas tellement loin quand même, mais c'est en dessous, *on ne voit que les toits*.

Le plaisir de « tout voir »

Ce n'est pas vilain, ça fait un ensemble avec... c'est ça qui fait le charme. *C'est ce viaduc qui fait le charme. On voit tout*, on voit même la maison d'Accueil, la maison de retraite, on voit tout.

Tendance à la construction

C'est incroyable ce qu'ils ont pu construire en haut, partout [crêtes], St-Martin-la-Plaine, St-Genis...

Remplacement des glissières par des murets en béton

Ce n'est pas large. [...] [Murets en béton entre les voies] Ça ne fait pas longtemps qu'ils ont commencé d'en mettre, ça fait deux ans. *C'est très bien les glissières de sécurité, mais c'est mortel aussi pour les motards*, ça.

«Bon Rive-de-Gier on passe carrément sur la ville, c'est ça qui est désagréable, il faut regarder un peu plus loin. Rive-de-Gier, tout ça, Lorette, Grand-Croix, on passe carrément aussi, on a toutes les usines, les Charbonnages de France, ce n'est pas bien [beau ???]

Le sens Givors Saint-Etienne. est plus joli. Après Givors, on commence à voir les monts du Pilat et tout ça, on a une vue plus dégagée, plus jolie, tandis que [les usines] on les laisse derrière quand on part. [Dans l'autre sens] c'est moins joli, il n'y a pas grand chose. Je me fais peut-être des idées...

Le passage tunnel / viaduc, c'est étroit : Dès que j'ai passé le pont de Rive-de-Gier, je dis « ben ça va mieux ». Parce que ce passage là... d'ailleurs c'est étroit, je n'aime pas passer sous ce pont de Rive-de-Gier [tunnel avant viaduc], je n'aime pas [x3], je ne sais pas pourquoi, *c'est étroit*, l'autoroute est mal faite, malgré qu'ils ont fait des rénovations, ce n'était pas pour élargir le truc. Je dis « ouf j'ai passé ! ». A Rive-de-Gier, je n'aime passer sous ce pont (en fait elle parle du tunnel), moins en allant sur Givors, mais pour revenir [—]. C'est en plein virage.

Abords de l'autoroute : « Ils ne sont pas aménagés, franchement ! Il y a mieux [x2].

Passer près des maisons. « Tout le long où il y a les maisons, *il devrait y avoir des murs, des murs de son*. Je vois, à Saint-Etienne, ils en font un peu de partout, c'est déjà pas mal. Bon le conducteur il ne voit plus rien, ça c'est sûr. Mais pour les gens ça doit quand même atténuer le son. Ils en ont fait pas mal sur Givors. [Certains ± jolis ?] Oui. ® Maintenant ils les font quand même plus [jolies] qu'avant. Il y a des trucs en imitation bois, ça fait des panneaux de bois avec du verre, c'est pas mal. [...] ® [Écrans en verre] Ça ne me gêne pas [x3], parce que finalement on voit quand même derrière ce qu'il y a, c'est mieux que d'être carrément bouché, on voit au travers. C'est plus agréable de voir de l'autre côté. (...) Ils auraient déjà pu mettre des murs... je suis dans la partie, en maçonnerie, donc... on aurait fait des murs avec ces espèces de terre, c'est des maellons creux où on peut mettre de la terre qu'on enfle, ça fait des petits arcs comme ça, donc ça fait des murs qui se dégradent [en dégradé], et puis tout ça planté, qu'on ne voit plus rien, des fleurs. Ça aurait été déjà un bel accueil quand on rentre à Saint-Etienne.

V7 RDG A47 parcours friches 1

V8 RDG A47 Parcours friches 2

V9 LO Place Neyrand devant l'église

Situation sonore et visuelle difficile à supporter

Vous avez enregistré des bruits là ? *Ça doit être infernal. Déjà pour la vue, à force de voir les voitures qui défilent, ça me fatigue les yeux, moi, les voitures.*

Vue des voitures peu agréable

L'autoroute ne gêne pas trop. *Visuellement ce n'est pas très agréable* de voir des voitures qui se courent les unes après les autres. ® [Mettre un mur pour ne plus les voir ?] Ah non, certainement pas mettre un mur, ça ferait quoi, avec un mur ? Je suis emmuré déjà ici...

Des propositions d'aménagement

S'ils pouvaient aménager le tout, ça serait de *faire une sorte de parking avec le Gier, ils referaient comme une sorte de canal*, ils pourraient mettre des petites barques dessus, ou n'importe quoi, comme une sorte de guinguette disons. [Un endroit] propre, bien aménagé et tout comme il faut, et après ils pourraient faire un parking dessus, ou planter des arbres, faire quelque chose...

« C'est la réalité »

Il n'y a rien qui me frappe, parce que c'est la réalité. On perçoit des usines, des entrepôts au fond de l'autoroute là-bas, l'autoroute, les petites places. On se croirait à la descente de Lorette en face. [...] Avec la petite place, les platanes ne sont pas si grands, mais on est au bord de l'autoroute. Ça ne me choque pas du tout. [...] Ça peut rappeler pas mal de petits coins au bord du Rhône, quand il y a un village et l'autoroute qui passe à côté

V10 LO jeu de football

Le bruit du football

Ça c'est ma rue ! L'autoroute, je n'y fais plus cas [...] je ne me souviens pas d'avoir été gênée par l'autoroute. [...] Si c'était possible qu'ils donnent un endroit aux jeunes pour aller jouer, pour qu'ils fassent moins de bruit. La journée ça va, mais c'est quand le soir vous allez vous coucher vous les entendez. Il y a eu des moments où ils ont joué jusqu'à 1h-1h30 du matin !

Les maisons sont proches de l'autoroute jusqu'à Givors

C'est une voie à grande circulation derrière, à proximité des maisons. Les jeunes qui jouent là. Il y a beaucoup de circulation derrière. En plein centre. C'est l'autoroute, ça ? De toute façon, jusqu'à Givors il y a des maisons tout autour, l'autoroute est à proximité.

V11 LO A47 depuis Grand Pont

En hauteur, les gens doivent entendre davantage l'autoroute

On voit toujours bien l'autoroute. [Qu'est-ce qu'entendent les gens qui habitent là ?] Ça n'a pas grand-chose à voir [avec chez moi, à Lorette], les gens doivent mieux entendre l'autoroute que nous, vu qu'ils sont plus en hauteur.

V12 LO sur l'autoroute (version longue)

Les abords de l'autoroute manquent de végétation

[La végétation au bord de l'autoroute ?] Je trouve qu'il n'y en a pas beaucoup. Dans le virage de Lorette, je mettrais tout le long... de la terre, je travaillerais la terre et ferais des plantations de fleurs, même des petits arbres [dans le virage et en se rapprochant de Lorette].

Il faut bien que les petites industries s'implantent

C'est l'autoroute de Saint-Etienne. C'est quand on revient de Saint-Etienne, c'est la zone industrielle de Grand-Croix. J'y passe très souvent, mais je n'y fais pas attention. Ou je n'y fais plus attention. [Agréable ?] Non, ce n'est pas agréable à regarder. On sait très bien que c'est des petites industries il faut bien qu'elles s'implantent. Avant il n'y avait que des prés. ® [Les portails] Il faut bien qu'ils se fassent connaître. C'est la pub. La salle des fêtes de l'Écluse.

V13 LO sur autoroute (version courte)

La zone industrielle de Grand-Croix : une séquence représentative des autoroutes

Là c'est toute une zone industrielle. C'est ce que je vous disais, les maisons, quand on arrive à l'Horme / Grand-Croix, ça s'est beaucoup construit, ouh là la c'est épouvantable. [...] Mais ceux qui habitent au-dessus, ben oui ils doivent avoir du bruit aussi.

[Séquence représentative de l'autoroute ?] Oh oui. C'est ce qu'on voit à l'entrée des grandes villes, de partout, sur les autoroutes.

Une bonne distance entre les entreprises et les habitations

J'ai l'habitude de voir ces bâtiments. C'est vrai que ce n'est pas non plus des bâtiments qui sont trop moches, et puis c'est des entreprises, ce n'est pas pareil aussi. Encore ça va. De toute façon il faut bien que l'autoroute passe quelque part. Mais là ça va. On voit que les habitations sont un peu éloignées. Bon elles sont un peu près, mais elles ne sont pas collées non plus à l'autoroute.

Les abords de part et d'autre de l'autoroute sont différents

Il y a beaucoup d'usines dans ce quartier. Là c'est sur Grand-Croix. Ce n'est pas trop beau. Mais de l'autre côté en remontant c'est plus joli... Parce que de ce côté-ci il n'y a que des usines.

Les usines : indices d'une ville

[On masque les usines ?] C'est vrai que ce n'est pas beau, mais bon on voit les usines on sait qu'on arrive dans une ville, alors que si on avait un mur...

Passer au milieu de petites boîtes

« A Grand-Croix, Lorette, on passe carrément dans les zones industrielles. *De chaque côté, c'est des petites boîtes... C'est joli, mais ils pourraient aménager beaucoup mieux*, faire des arrêts de véhicules et puis aménager ça.

La cicatrice

Une fois que l'autoroute y est, elle y est. *Quand on a une cicatrice sur le corps*, on peut bien faire tout ce qu'on veut pour la maquiller, mais une fois qu'elle est là elle est là...

Esthétique des écrans acoustiques sur autoroute

« Pas laid. J'aime bien quand on voit à travers, on voit les maisons... plus que quand ça fait un blockhaus. Ce qui est bien au-dessus, c'est quand il y a des talus avec des arbres, comme antibruit je trouve que c'est [+]. Ce que je trouve joli... quand ils ont fait l'autoroute ce n'était pas beau, mais maintenant c'est quand on monte sur Saint-Etienne, ces murs qui sont faits pour retenir la terre ils ont fait ressortir des plantes, quand c'est tout en fleur c'est magnifique. Quand il y a toutes les fleurs jaunes qui ressortent.

V14 TCV Terrenoire place

Le viaduc « gâche la vue »

[Place agréable ?] Oui, mais ce qui gêne c'est *le pont, ça gâche un peu la vue*. [Par rapport à celui de Rive-de-Gier] À Rive-de-Gier ils l'ont rénové, donc il est plus beau... un peu... on dira qu'il est amélioré. Mais celui-là il est moche ! Il fait une grosse tache, sur le paysage ce n'est pas beau.

Le viaduc choque dans le paysage

Ça choque un peu dans le paysage. Il y a une jolie place en bas, et là ce viaduc là. [Par rapport à celui de Rive-de-Gier ?] Celui-là est moins bien que celui de Rive-de-Gier quand même, celui de Rive-de-Gier est moins vieux.

« Comme sur une [place] dans le Midi. Vous allez au Teil ou... voilà, les gens sortent quand même, discutent quand même, ne changent pas leurs habitudes [x2], (...) ils sortent quand même, ils vont faire leur tiercé, surtout à Terrenoire, ils sortent quand même, vont sur la place, vont au café quand même.

Le regard sur le viaduc

® [Fait que ce soit 2 supports de chaussée...] Moi j'ai peur ! [bis] Je me dis « oh la la, si jamais ça s'écroule ! »
® [Sentiment de fragilité...] Oui, et celui qui me [fragilise] le plus, c'est celui de Rive-de-Gier. ® [Pourquoi ?] Je ne sais pas, peut-être ces maisons en dessous. Mais ce n'est pas beau.

V15 TCV La Chabure jardins familiaux l'A47

Ça faisait sale dans le paysage

Ça, c'est les jardins, ça fait un peu sale. ® Maintenant ils les ont nettoyés, c'est plus propre. Mais passé un temps, c'était sale, *ça faisait sale dans le paysage. C'était les cabanes qu'il y avait*.

Mémoire

Il suffit qu'il fasse à peu près beau, tous les gens sortaient dehors, ils allaient dans leur jardin.

V16 TCV La Chabure en terrasse sur l'A47

V17 TCV La Varizelle lotissement Glycines

Il y avait un petit morceau de pré

« C'est là-derrrière, c'est juste ici. Eh ben ces gens-là [—] ! Ce sont toutes des personnes âgées en fait, qui sont venues dans les années 50 en fait. Les maisons datent de 1950 (... Ils ont peur des cambriolages, les gens ont peur de tout ça [bis].

« C'est là où il jouait au ballon dans le temps. *Il y avait un petit morceau de pré (+)*, et chaque fois que le ballon allait chez le père X, « c'est la dernière fois que je vous rends le ballon ! ». Je pense que dans le lotissement ils sont pas mal. Ils sont peut-être plus à l'abri de l'autoroute. Ils ont les murs maintenant anti-bruit. Oui et non. Parce que j'ai vu [le coin] inondé 2 fois, à cause du gel. Vous avez vu la dernière maison d'en bas, au bord de la rivière ? C'est monté au bord du balcon. Ils ont le bruit de la route quand même. Nous on a le bruit qui monte. Dans le creux ils ont un tout petit peu de bruit de la rivière, mais *l'autoroute ils ne doivent pas tant l'entendre, ça doit être bien atténué*.

V18 TCV La Varizelle parcours du frontalier

Ça s'est bien amélioré

[...] On est à la Varizelle... Je n'habiterais pas dans ce coin... C'est vrai que c'est la petite ville sans circulation. C'est le petit urbanisme. [...] il y a des coins de Rive-de-Gier qui sont plus minables encore. [Là un peu minable ?] Non, ça s'est bien arrangé. Si vous l'aviez connu le quartier, parce que dans le temps il y avait encore des petites industries le long, du côté Pont Nantin. Dans une région comme la nôtre, l'urbanisme si vous voulez ce n'est pas gênant. *Ça s'est bien amélioré ! Si vous aviez connu avant...*

V19 TCV Montée sur Terrenoire

Avis divergents au sujet du paysage

- Je ne trouve pas ça beau.

- Bon, c'est la montagne quand même.

- Mais là on ne peut pas dire que c'est le plus vilain. Non, ce n'est pas le plus vilain. Dans ces coins on y a tellement été quand on était jeunes, et il n'y avait pas l'autoroute. Et la Haute-Loire ça commence à sentir un petit peu la Haute-Loire, non ?

Ça c'est la campagne vallonnée

« *On est une région où c'est vallonné, on a des barrages, des rivières, des torrents.*

« On regarde, Ben oui, de toute façon vous avez... pas la campagne... mais vous avez beaucoup de verdure quand même, beaucoup de verdure. De toute façon les maisons sont au-dessus. Parce qu'à droite il n'y en a pas, mais à gauche il y en a, c'est la Chabure, la route de la Chabure.

« (Lui) *Ça c'est la campagne. (Elle) C'est une autoroute. (Les deux) C'est la campagne. Parce que vous avez autoroute de ville et autoroute de campagne. On voit passer, on voit défiler les voitures. J'ai l'impression que c'est plus la campagne là.* ® [Était comme ça avant chez vous ?] Oui, il n'y avait pas tous ces magasins, toutes ces maisons qui se sont montées en haut. Il n'y avait pas les lotissements en bas. Quand j'étais gamin, on jouait au foot, il y avait un grand pré en bas. Maintenant c'est plein de maisons. En bas c'est pareil, c'était des jardins, ils jouaient au ballon là.

« *C'est vallonné un peu, c'est joli. Là c'est la partie Saint-Etienne / Saint-Chamond, les 3 voies. On a une belle campagne autour !* [Rire] ® [Sensible à ça en passant ?] Ah ben oui, c'est plus agréable quand même d'avoir la campagne comme ça autour. Il y a des endroits qui sont bien sympas (...) *vallonnés comme ça au loin.* Quand on revient de Saint-Chamond, on voit tout le Pilat, c'est beau quand on arrive dans la descente, ces travaux qu'ils ont faits : c'est joli, c'est agréable.

Le dégagement des vues

« *Là on va arriver à voir le château de la Perotière !* [éclat de rire]

Sur viaduc de Terrenoire « Je pense aux gens qui sont dessous : comment font-ils pour vivre là ?

« Il m'arrive d'essayer de voir [dessous, Terrenoire], d'avoir le pendant de la chose, de me dire : maintenant qu'on est dessus, qu'est-ce qu'on voit de là-haut ? *En fin de compte, on ne voit pas gd chose, déjà il y a des grilles de protection et tt qui montent. On voit loin, on a une vue d'ensemble, mais vu le fait qu'on cherche nous l'endroit où on a l'habitude de vivre et tout, on ne reconnaît pas son quartier presque, on a du mal à se localiser. En fin de compte on a beaucoup plus une vue d'ensemble que du détail. On ne voit même pas Terrenoire, on voit plutôt [la Chabure], SE... Mais le quartier de Terrenoire on ne le voit pas beaucoup. On voit les immeubles [de l'autre côté], ce qu'on appelle les Hauts de Terrenoire. Ça on le voit bien. Mais le fait qu'il y ait 50 ou 60m de dénivelé ... [?]*

« *Je me dis « bonté, comment ils font pour vivre là ? ».* C'est vrai que les gens qui sont dessous... déjà que c'est pas beau... Vous vous rendez compte, les gens qui sont en dessous ? Je veux dire même pour s'entendre parler...

Annexe 3 : liste des vidéos et fragments sonores

Nota :

TCV = Terrenoire Chabure Varizelle

LO = Lorette

RDG = Rive De Gier

Vidéo terrains

Secteur rive de Gier

V1 RDG sous le viaduc

V2 RDG Chemin de Tochissonne

V3 RDG Chemin Saint-Jean

V4 RDG Clos Durozeil

V5 RDG Viaduc depuis l'hôpital

V6 RDG Autoroute en balcon

V7 RDG A47 parcours friches 1

V8 RDG A47 parcours friches 2

Secteur Lorette

V9 LO Place Neyrand devant l'église

V10 LO Jeu de Football

V11 LO A47 depuis Grand Pont

V12 LO sur l'autoroute (version longue)

V13 LO sur autoroute (version courte)

Secteur Terrenoire La Chabure La Varizelle

V14 TCV Terrenoire place

V15 TCV La Chabure jardins ouvriers sur l'A47

V16 TCV La Chabure en terrasse sur l'A47

V17 TCV La Varizelle lotissement Glycines

V18 TCV La Varizelle parcours du frontalier

V19 TCV Montée sur Terrenoire

Enregistrements sonores terrains

01 TCV Place Terrenoire

02 TCV Jardins familiaux

03 TCV Chemin de La Chabure

04 TCV Varizelle lotissement Glycines

05 LO Place Neyrand

06 LO Foot

07 LO Grand pont

08 RDG sous viaduc

09 RGG Tochissonne

10 RDG Chemin Saint Jean

11 RDG Clos Durozeil

Annexe 4 : liste des interviewés

Liste des personnes ayant effectué un parcours « perception embarquée »

- 2 F et 1 H – habitants de Lyon (dont un d'origine stéphanoise)
- 1 F et 2 H – habitants de Rive-de-Gier
- 1 habitante de Sainte-Croix en Jarez

Liste des habitants selon leur localisation

Secteur Rive de Gier : 6 habitants

- sous le viaduc : 1 H rue de la République et 1 F rue Baldeyrou
- à proximité : 1 couple chemin du Puits Saint-Jean et 1 H chemin de Tochissonne
- à distance : 1 H clos Durozeil et 1 F rue du 1^{er} Mai

Secteur Lorette : 5 habitants

- à proximité : 1 F rue Font-Flora et 2 H place Neyrand
- à distance : 1 H rue de Savoie (Le Grand Pont), et 1 H le Bretagne, plaine de Grézieu

Secteur « La Varizelle, Chabure, Terrenoire » : 6 habitants

La Varizelle

- à proximité : 1 F rue Henri Mattéa
- à distance : 1 couple rue Le Petit Bœuf

Terrenoire

- à proximité : 1 H place Vial
- à distance de l'A47 : 1 F route départementale D 36

Chabure

- à distance : 1 H chemin de Chabure et 1 F hameau La Brocharie

Annexe 5 : mesures acoustiques Leq 3 minutes réalisées à différentes heures

Nota :

TCV = Terrenoire Chabure Varizelle

LO = Lorette

RDG = Rive De Gier

01 TCV Place Terrenoire

1 mai 16 h 30 54 dB(A)Leq

1 mai 17 h. 48 dB(A)Leq

02 TCV Jardins ouvriers

1 mai 17 h.15 42 dB(A)Leq sans voiture sur la route départemental

03 TCV Chabure terrasse

1 mai 16 h. 42 dB(A)Leq

04 TCV Varizelle lotissement Glycines

2 mai 16 h. 41 dB(A)Leq, Niveau max LAM 53 dB(A)

05 LO Place Neyrand

1 mai 10 h.30 45 dB(A)Leq entre Eglise et habitations

51 dB(A)Leq en bordure de la place haute côté A47

1 mai 19 h.30 54 dB(A)Leq en bordure de la place haute côté A47

07 LO Grand pont

3 mai 15 h. 44 dB(A)Leq

4 mai 19 h. 51 dB(A)Leq

08 RDG sous viaduc :

- Carrefour rue Baldeyrou route de Génillac

1 mai 9 h. 55 dB(A)Leq , Fond sonore ambiant 40 dB(A)

C'est calme, apparitions des habitants et disparitions fugitives dans les entrées d'immeuble

- Rue Baldeyrou

2 mai 18 h. 55 dB(A)Leq avec activités humaines dans la rue

43 dB(A)Leq autoroute seul

09 RGG Tochissonne

1 mai 11 h.30 52 dB(A)Leq

10 RDG Chemin Saint Jean

2 mai 19 h. 55 dB(A)Leq. Il y a énormément de fréquences aigues, on ne s'entend pas à 6 mètres

11 RDG Clos Durozeil

1 mai 10 h. 42 dB(A)Leq

1 mai 12 h. 47 dB(A)Leq

1 mai 19 h. 48 dB(A)Leq

2 mai 19 h. 45 dB(A)Leq

Divers

RDG : Depuis appartement rue du 1^{er} mai 3^{ème} étage côté autoroute : mardi 9 mai 15 h. 52 dB(A)Leq

LO : A 10 mètres de l'axe de la voie A47 allant à Saint-Etienne, devant le 32 rue Notre Dame : 3 mai 68 dB(A)Leq, Niveau max LAM 76 dB(A).

**Annexe 6 : repérage cartographique des prises de vue,
des prises de sons et des entretiens.**

