

PAYSAGES D'ENTRÉE DANS LA MÉTROPOLE FRANCILIENNE

LA MISE EN EXERGUE D'UN TERRITOIRE IDENTITAIRE : L'A1



JUIN 2016

1.14.017

ISBN 97827371 1991 0



www.iau-idf.fr

IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* IledeFrance

PAYSAGES D'ENTRÉE DANS LA MÉTROPOLE FRANCILIENNE

LA MISE EN EXERGUE D'UN TERRITOIRE
IDENTITAIRE : L'AUTOROUTE A1

Juin 2016

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général par interim : Fouad Awada

Département Urbanisme, Aménagement et Territoires : Anca Duguet, directrice par interim

Étude réalisée par Adélaïde Bardon (chef de projet), Teodora Nikolova, Frédérique Prédali, Amélie Rousseau, Pauline Zeiger, Camille Mourier

Avec la collaboration de Xavier Opigez (films)

Cartographie réalisée par Laurie Gobled

N° d'ordonnancement : 01.14.017

Crédit photo de couverture : Adélaïde Bardon

Sommaire

Introduction	5
1.Diagnostic	6
1.1.Le récit du territoire traversé	6
1.1.1 Histoire de la route	6
1.1.2 Un territoire d'entrée dans la métropole.....	7
1.1.3 Un territoire riche en patrimoine naturel et bâti	8
1.1.4 Les formes d'habitat qui marquent le territoire.....	10
1.1.5 Les mutations économiques qui transforment le territoire	11
1.1.6 Un territoire de projets	12
1.2 La perception du paysage existant	15
1.2.1 La perception du paysage tout au long du parcours	15
1.2.2 Les grandes vues et les grands repères	15
1.2.3 Les fermetures.....	18
1.3. Une organisation en quatre séquences	19
1.3.1 La séquence 1 : agricole	20
1.3.2 La séquence 2 : aéroportuaire	22
1.3.3 La séquence 3 : économique	24
1.3.4 La séquence 4 : urbaine	26
2.Enjeux	29
2.1 L'enjeu majeur : mettre en scène l'axe	29
2.2 Les autres enjeux	29
2.3 Les déclinaisons par séquence	30
3.Benchmark international.....	32
3.1 Le traitement lumineux des chaussées	32
3.1.1 Changement d'ambiance lors de la conduite nocturne sur voie rapide (Pays-Bas).....	32
3.1.2 Des pistes cyclables étoilées	33
3.2 Le traitement scénographique des tunnels routiers	33
3.2.1 Lyon, un tunnel dans le cœur urbain totalement repensé.....	33
3.2.2 Alger, installation lumineuse dans le Tunnel des Facultés	35
3.2.3 Marseille, l'œuvre collective du Tunnel des Ex-Voto	36
3.3 Les projections pour embellir la nuit.....	36
3.3.1 Grenoble, Les façades imaginaires.....	36
3.3.2 Rio de Janeiro, <i>Arcos da Lapa</i>	37
3.4 Les totems	38
4.Recommandations	39
4.1 Objectif commun des recommandations	39
4.2 Les grands types de recommandations	39
4.3 Les recommandations localisées	39
4.3.1 Le long de l'axe.....	40

4.3.2 Les éléments emblématiques / marquants du territoire	41
5.Zooms de proposition	51
5.1 Zoom A Le clocher de Vémars.....	52
5.2 Zoom B Les cèdres	53
5.3 Zoom C La butte au Berger.....	54
5.4 Zoom D Ikéa.....	55
5.5 Zoom E Ségro - La Poste.....	57
5.6 Zoom F Le parc Georges Valbon.....	58
5.7 Zoom G Les murs et abords.....	60
5.8 Zoom H Le viaduc	61
Annexes	63

Introduction

Objet de l'étude

Cette étude s'inscrit dans le cadre d'un travail entrepris par l'IAU depuis 2014 sur la perception du paysage depuis les axes ferrés et routiers, et l'appréhension des entrées de la métropole francilienne et de l'agglomération du Grand Paris par les usagers et les touristes. Le présent rapport porte sur l'autoroute A1. Il vient étayer une des cinq grandes idées mises en avant par le Club des paysagistes franciliens pour le Sdrif 2013 : « grands axes, qui structurent le paysage urbain et rural ». La section étudiée s'étend depuis la limite régionale (péage de Survilliers) jusqu'à Paris en passant par Roissy.

La volonté d'aller le plus vite possible vers sa destination n'est pas le seul aspect que revêt un déplacement ; celui-ci peut être rendu qualitatif (regarder, apprécier les alentours, rêver) et vécu comme une expérience plus ou moins agréable. La destination, l'identité du territoire traversé peuvent être donnés à voir.

Les partenaires

L'étude est suivie et attendue par différents partenaires :

- l'Agence des Espaces Verts (AEV) de la Région Île-de-France, qui est à l'origine de la commande, s'intéresse à la valorisation des paysages franciliens, et souhaite tirer des enseignements de cette étude pour améliorer l'insertion paysagère des autres grandes entrées ferrées et routières de la Région Ile-de-France.
- L'EPA Plaine de France, qui cherche à valoriser le territoire nord parisien, s'intéresse plus particulièrement au rôle et à l'apport de la Plaine de France dans la métropole parisienne.

Une étude pour sensibiliser et agir

Au-delà du secteur étudié, l'objectif de ce travail est de tirer des enseignements qui pourront s'appliquer à l'ensemble des entrées franciliennes. A partir de l'étude de ce secteur, une méthode d'analyse du paysage a été définie, qui pourra par la suite être appliquée ailleurs et qui a déjà été appliqué sur l'axe du RER B Nord dont l'étude est en cours de parution.

Cette étude se veut d'abord être un outil de sensibilisation ; elle devrait permettre à l'AEV et à l'EPA Plaine de France de développer un argumentaire pour leur travail de terrain, et de mener une action pédagogique auprès des collectivités et des acteurs privés qui participent au paysage visible depuis l'autoroute. L'étude développe aussi des propositions susceptibles d'intéresser de nombreux autres acteurs (DIRIF, CD, CAUE, Région, Société du Grand Paris, PA (ADP), collectivités, etc.) concernés par l'axe routier de l'A1.

Deux films, l'un de Survilliers à Paris, et l'autre de Paris à Survilliers, sont parallèlement mis en ligne sur le site de l'IAU. Ils mettent en lumière dans leur contexte les intentions et recommandations de l'étude.

1. Diagnostic

1.1. Le récit du territoire traversé

Ce territoire trouve toute son importance dans le fonctionnement de la métropole. Cependant, ses richesses ne sont pas immédiatement perceptibles, ni depuis l'autoroute, ni parfois même à travers le regard de ses habitants ou usagers. Il est donc important de retracer le récit du territoire traversé et de révéler ce qu'on ne voit pas forcément afin de dévoiler ce territoire.

1.1.1 Histoire de la route

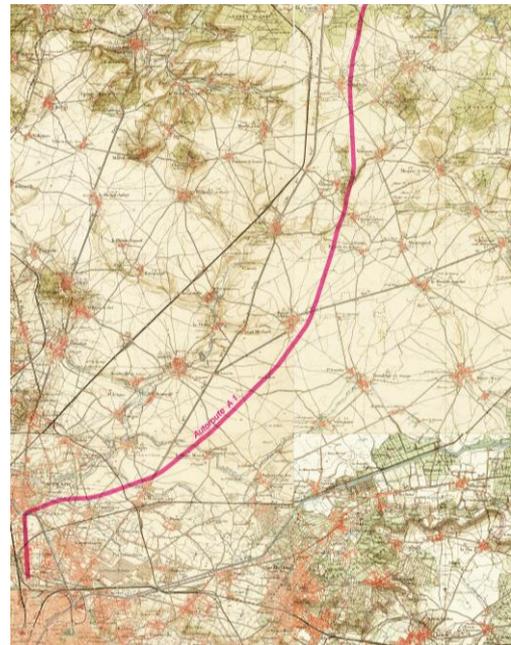
L'autoroute A1, réalisée entre 1960 et 1967 sur la portion qui nous intéresse, a été pensée dès le premier document de planification, le plan Prost de 1934, afin de relever les défis de la révolution automobile et de permettre la liaison entre Paris et Lille.

Si l'autoroute suit d'abord le tracé d'une ancienne route royale entre Paris et Saint-Denis, au-delà, son tracé a été créé de toutes pièces. L'autoroute longe la route de Paris à Senlis, qui a joué un rôle important (route des Valois et route du pain).

Traversant la plaine de France, ancien grenier à céréales de la capitale, elle a été, de ce fait, marquée par une histoire principalement rurale. Le territoire a peu à peu muté au cours du 20^{ème} siècle, pour accueillir des fonctions d'abord industrielles, puis résidentielles et tertiaires. Les paysages traversés ont de plus considérablement évolué depuis la création de l'autoroute et ont pu perdre leur lisibilité d'origine. Toutefois, ils sont les témoins de cet empilement d'histoires, de l'histoire d'une métropole qui se construit, et peuvent se lire à travers le récit que l'on en fait.



Carte des chasses



Carte de la France 1900

1.1.2 Un territoire d'entrée de métropole

Porte d'entrée majeure de la métropole, l'autoroute A1 est empruntée par des usagers très nombreux et divers. Axe au fonctionnement multiscalaire, elle accueille les habitants et actifs du territoire, les travailleurs venus de Paris, de l'Oise et du nord de la France, des voyageurs venus du nord de l'Europe, et du monde entier ayant atterri à l'aéroport Paris-CDG ou au Bourget.

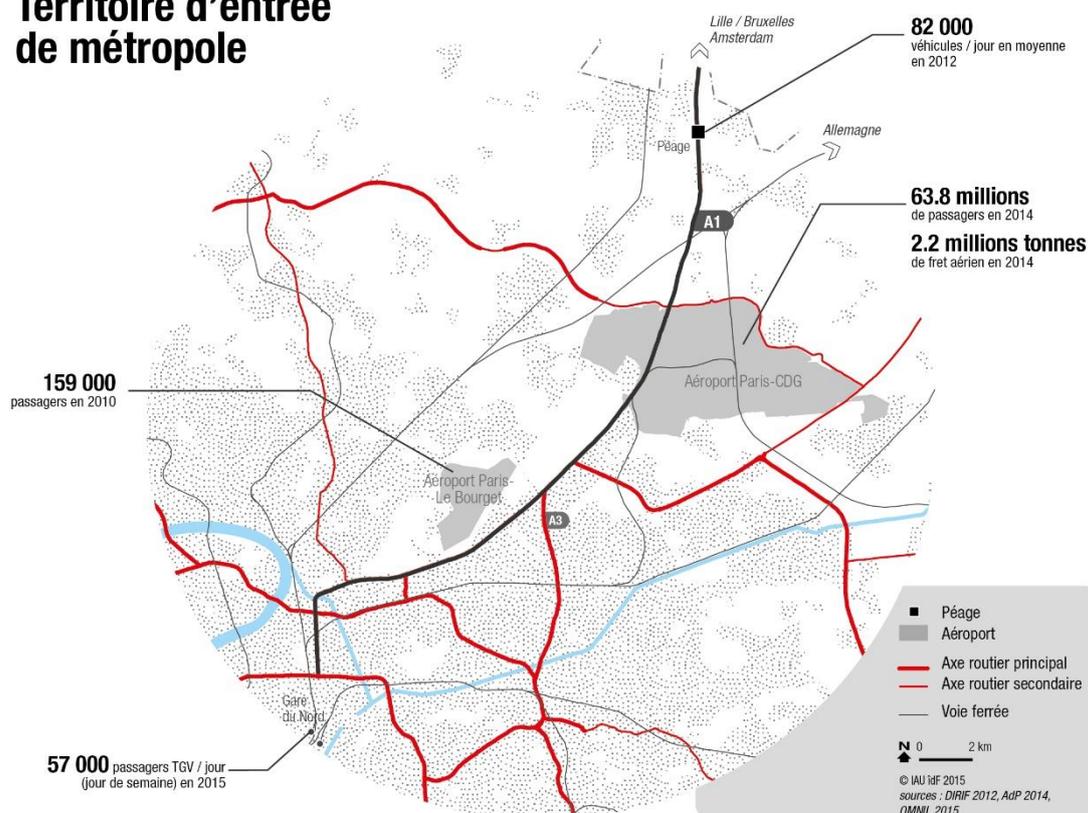
Le passage du péage de Survilliers marque l'entrée dans la région. 82 000 véhicules entrent chaque jour en Ile-de-France par ce péage¹.

Elle assure également une fonction logistique forte : les marchandises provenant à la fois du nord de l'Europe par la route, et du monde transitant par le système cargo de Paris-CDG. En effet, en 2014, 2.2 millions de tonnes de fret aérien ont transité par Paris-CDG².

Plus largement, le territoire comporte d'autres portes d'entrée métropolitaines que les aéroports de Paris-CDG et du Bourget. Il a donc une fonction d'accueil capitale à toutes les échelles.

Le parcours le long de l'A1 à destination de Paris offre des vues sur le lointain. Celles-ci révèlent la géographie francilienne et les reliefs de la Région (plaine de France, butte d'Ecouen, buttes du Parisis) et les silhouettes urbaines de Paris, La Défense, la banlieue lointaine (tour télé de Romainville). Ces vues annoncent l'entrée dans la métropole.

Territoire d'entrée de métropole



¹ Source : DIRIF 2012

² Source : AdP 2014

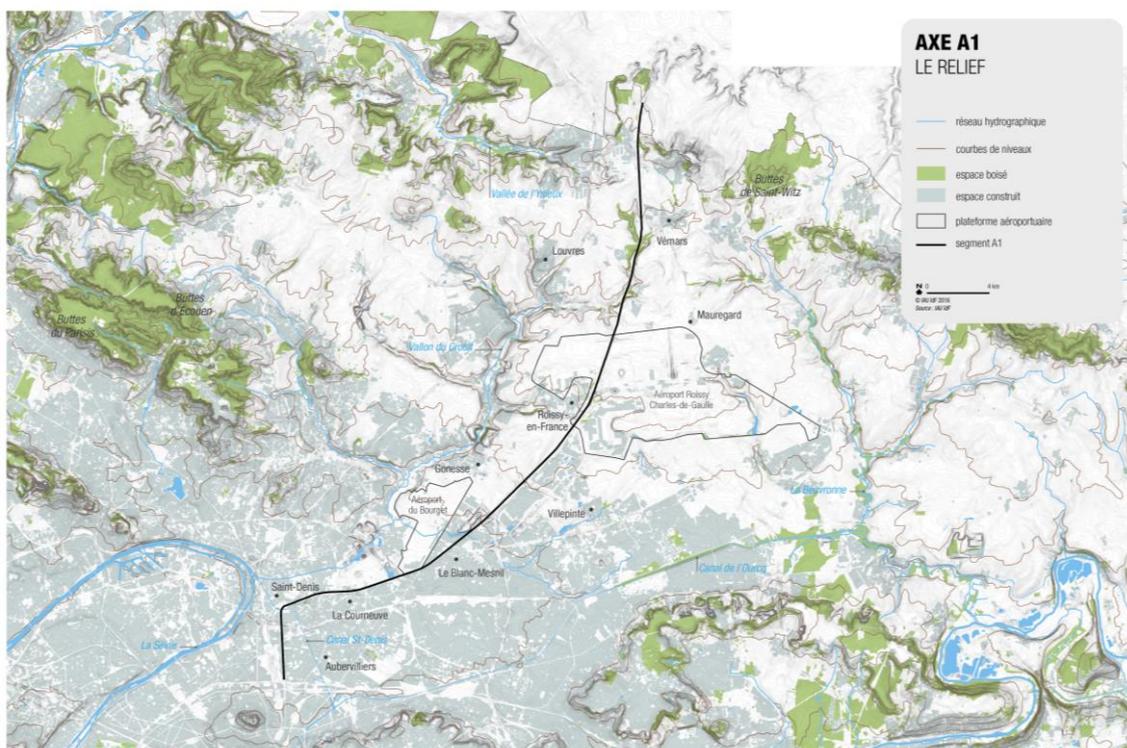
1.1.3 Un territoire riche en patrimoine naturel et bâti

Le patrimoine naturel se retrouve de plusieurs manières sur le territoire. Celui-ci est d'une part reconnu pour sa grande richesse agricole, marquée par la plaine de France et celle, anciennement maraîchère, de la Plaine Saint-Denis. D'autre part, la géographie est visible et marque le paysage... Même si le patrimoine naturel mériterait d'être davantage révélé.

L'agriculture se répartit selon deux sections le long de l'axe :

- le nord de l'autoroute est marqué par la grande culture céréalière, révélant ainsi la richesse de son sol limoneux. Cette activité témoigne du rôle passé qu'a tenu la Plaine de France comme grenier à blé de Paris : dès le Moyen-Âge, en effet, la plaine céréalière de Gonesse a alimenté Paris en pain grâce à une boulangerie foraine. La route entre les deux villes, qui prend les dénominations d'ex-RN2, ex-RN 17 et RD 317 selon les sections, a alors revêtu une importance particulière de transport de denrées sur laquelle, deux fois par semaine, les boulangers se rendaient à Paris, transportant du pain jusqu'à la capitale.
- La section à l'entrée de Paris est aujourd'hui plus difficilement lisible, mais a marqué historiquement ce territoire : la Plaine Saint-Denis. Progressivement disparue avec la progression de l'urbanisation, elle était pourtant, au 19^{ème} siècle, la plus vaste plaine légumière d'Europe et permettait l'alimentation de Paris. L'ensemble du territoire, traversé par des rus, explique aussi son histoire maraîchère : c'est le cas autour de Saint-Denis avec les rus de Croult et de la vieille mer ou encore autour de Roissy-en-France, grâce au ru de Vauderhand.

L'espace rural autour de Roissy est structuré par le parcellaire agricole, par des éléments tels que des arbres ou des bosquets isolés ou encore par des linéaires (alignements hauts, bas, haies...). Ces derniers ont toute leur importance dans le paysage le long de l'autoroute.



La géographie du territoire se caractérise, quant à elle, par l'existence d'un relief et d'une hydrographie qui restent à valoriser. La plaine de France n'est pas plate : des cours d'eau y ont creusé des vallées dans lesquelles la plupart des villages d'origine sont venus se nicher. Au loin, les reliefs constituent de grands repères géographiques, notamment les buttes de Saint-Witz, la butte d'Écouen et les buttes du Parisis. Ces dernières (Cormeilles, Sannois, Châtaigniers et Orgemont), sont alignées selon un axe Nord-Ouest/Sud-Est. Elles s'étendent entre la vallée de la Seine et la plaine de Montmorency. Le socle géographique davantage mis en valeur pourrait participer à l'attractivité du territoire.

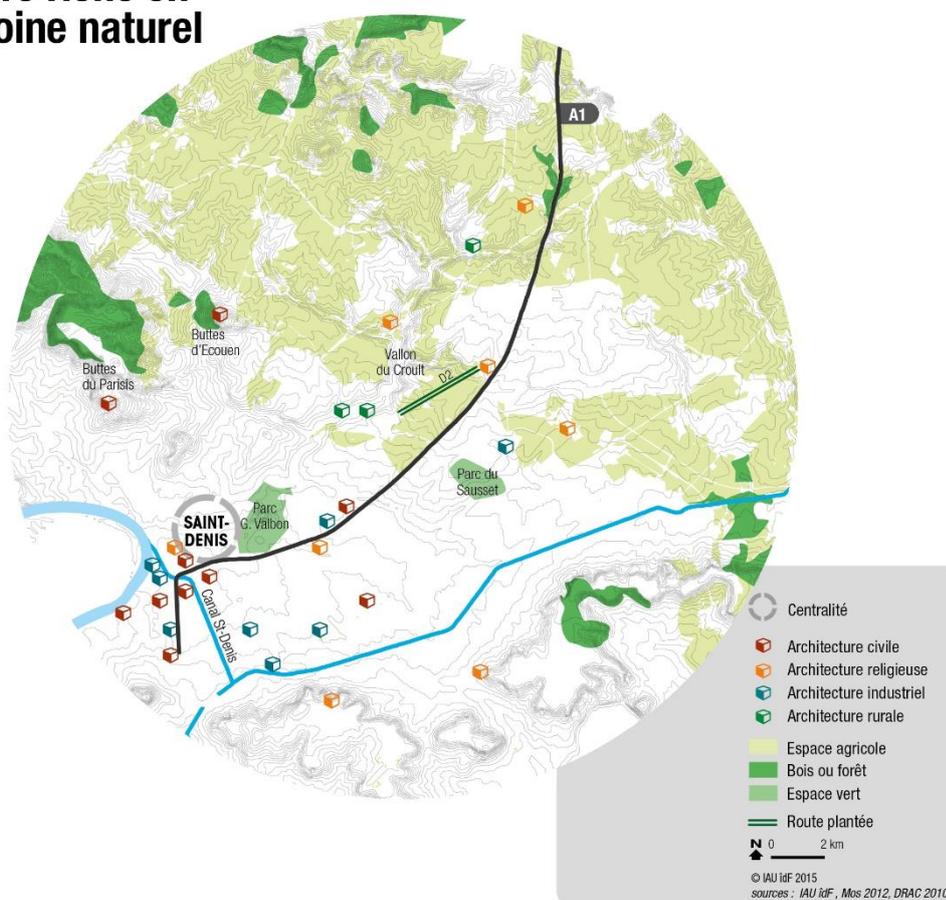
Cette activité agricole et maraîchère a participé à l'essor de la capitale, en lui fournissant une grande part de son alimentation. Elle a façonné des centralités historiques et laissé des témoignages bâtis importants, souvent peu perceptibles depuis l'autoroute, mais qui caractérisent néanmoins le territoire. Ainsi, au nord, la plaine céréalière a façonné une organisation particulière des villages. Le parcours sur ce tronçon de l'autoroute rend en effet bien compte d'une répartition homogène des communes dans l'espace. Pour maximiser les rendements, un système de finage était mis en place, correspondant à la masse cultivable (champs et bois) pour un seul et même village et parcourable à pied par un paysan.

Au sud, le territoire plus urbain est marqué par Saint-Denis, ancienne ville royale, dont témoigne encore sa basilique. Malheureusement, cette dernière n'est que peu visible depuis l'autoroute depuis la construction d'un bâtiment qui obstrue la vue vers ce superbe repère historique. Saint-Denis a toujours été un passage obligatoire dans le trajet depuis Paris vers le Nord de l'Europe, ce qui explique une partie de son développement économique. L'A1 emprunte d'ailleurs une partie de l'ancienne route royale de Saint-Denis (N1) avant d'emprunter un tracé composé de toutes pièces.

Certains éléments de patrimoine bâti marquent le territoire et sont protégés : on y retrouve principalement des monuments religieux, outre la Basilique de Saint-Denis, quelques édifices industriels (anciens ateliers de la SNCF, Dock des Alcools, usine Christofle...), militaires (fort de l'Est) ou ruraux, comme des fermes à Louvres ou à Luzarches.

Le canal Saint-Denis et les grands espaces verts comme le parc de la Courneuve (G. Valbon) ou le parc du Sausset sont invisibles ou peu visibles depuis l'axe, et marquent pourtant le territoire par leur histoire, leur superficie et leur rôle social et écologique.

Territoire riche en patrimoine naturel et bâti



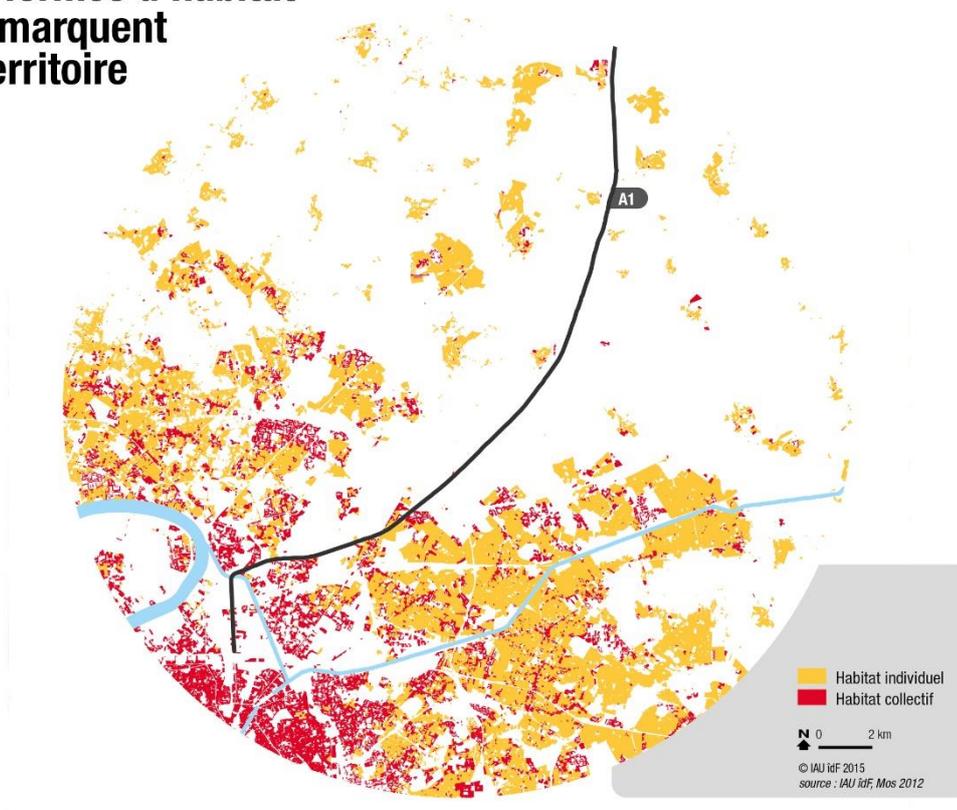
1.1.4 Les formes d'habitat qui marquent le territoire

Des formes d'habitat diversifiées marquent le territoire : le trajet raconte une certaine histoire de l'habitat et de la banlieue qui s'est principalement urbanisée, en-dehors des villes et villages déjà existants, à partir du 20^{ème} siècle.

Si au nord de l'autoroute, un habitat individuel resserré se retrouve dans les tissus villageois, l'habitat se densifie peu à peu en approchant de Paris et marque l'entrée dans la banlieue. De l'habitat collectif apparaît. Des formes identifiables se distinguent depuis l'autoroute, celles des grands ensembles que l'usager voit bien au niveau de La Courneuve, où se sont implantés les 4000. Issus de la politique du logement des années 1960, ces immeubles sont aussi un marqueur du territoire et leur histoire va de l'appel de l'Abbé Pierre à l'hiver 1954, à leur construction grâce aux chemins de grue, à celle de leur dégradation depuis les années 1980 et enfin celle de la « politique de la ville » peu à peu mise en place à partir des années 1970 (démolition / reconstruction de logements). Ces différents quartiers sont aujourd'hui particulièrement marqués par le chômage des jeunes et la paupérisation. Outre les grands ensembles, d'autres formes d'habitat collectif sont venues mailler le territoire, notamment des programmes récents qui requalifient le territoire, comme le quartier Cristino Garcia à Saint-Denis.

L'habitat pavillonnaire est une autre mutation de la politique du logement. A la fin des années 1960, les grands ensembles commencent en effet à être critiqués. Les politiques, promoteurs ou banques soutiennent l'industrie pavillonnaire. Un concours est ainsi lancé en 1969 par le Ministre Chalandon pour définir des modèles de maison aux prix régulés (préfabrication industrielle, maisons sur catalogue). Cette politique a été renforcée en 1977 avec la mise en place de l'aide à la personne plutôt qu'à la pierre qui a favorisé la construction de formes d'habitat individuel.

Les formes d'habitat qui marquent le territoire



1.1.5 Les mutations économiques qui transforment le territoire

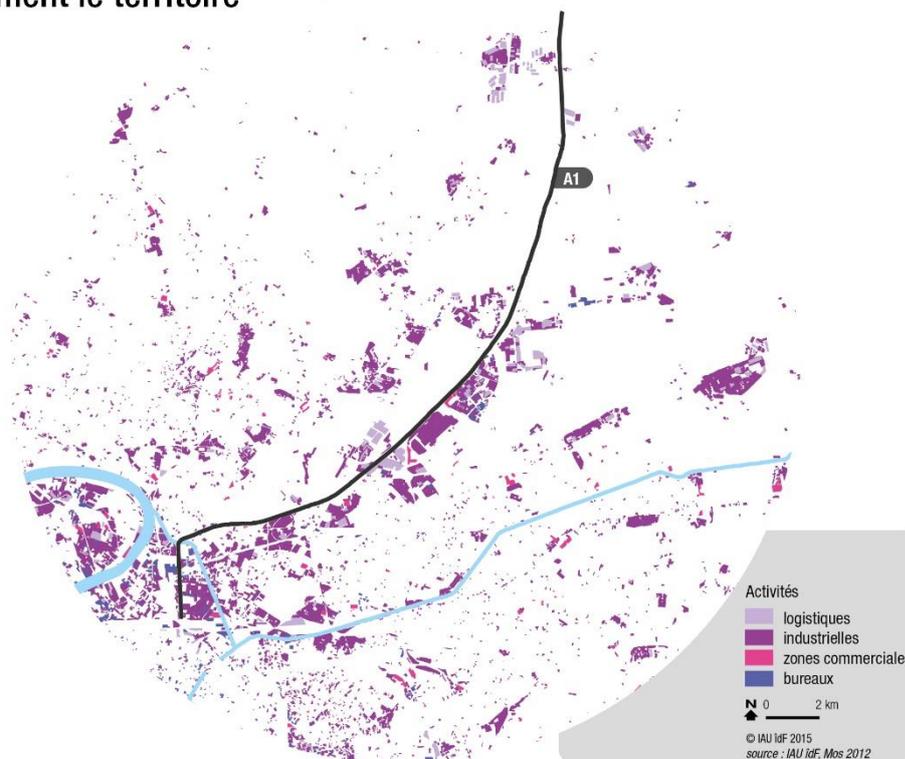
Le territoire traversé par l'A1 en Ile-de-France a une vocation économique marquée. Alors qu'il s'agissait d'un territoire de production maraîchère et agricole, avec des terres fertiles, le développement de l'industrie au milieu du 19^{ème} siècle a modifié profondément le secteur. Les industries polluantes sont rejetées en dehors de Paris, là où il n'y a pas d'habitat et où le foncier est peu cher, grâce au décret impérial du 15 octobre 1810 permettant aux maires de localiser la manufacture en-dehors des zones d'habitat. De nombreuses industries polluantes et / ou dangereuses s'établissent alors autour de Pantin, d'Aubervilliers et de La Courneuve.

De nombreuses emprises industrielles se sont alors implantées en Seine-Saint-Denis, notamment le long des axes de transports routiers, ferrés (usines Mecano, PSA, etc.) et des voies d'eau, et sur les emprises *non aedificandi* autour de Paris.

L'ouverture de l'aéroport du Bourget, aéroport civil dans un premier temps, en 1919, où s'est installé Air France en 1933, a amorcé la vocation aéroportuaire du secteur. Celui de Roissy, planifié dès les années 1930 et créé en 1964 (inauguré seulement en 1974), conforte cette vocation. Il mène au renforcement de la spécialisation du territoire dans de nouvelles activités logistiques (Garonor³, La Poste, Segro, TNT), et plus récemment, de services et de commerces (O'Parinor, Vente privée, etc.).

Depuis quelques années, ce territoire est devenu le lieu de nombreuses mutations économiques, en lien avec l'évolution des modes de production de l'économie. Portées à la fois par l'attractivité du territoire, et particulièrement de l'aéroport Paris-CDG et de l'axe autoroutier, mais aussi par le phénomène d'éloignement du cœur d'agglomération d'activités préalablement situées en zone dense, motivé notamment par la hausse des prix du foncier, de nouvelles activités s'implantent à proximité. La tertiarisation et la diversification des activités économiques (SFR, Vente Privée, etc.) refaçonnent le territoire.

Les mutations économiques transforment le territoire



³ Pôle décidé par Marcel Diebolt en 1961 avec la volonté d'éviter que les poids lourds entrent dans la capitale.

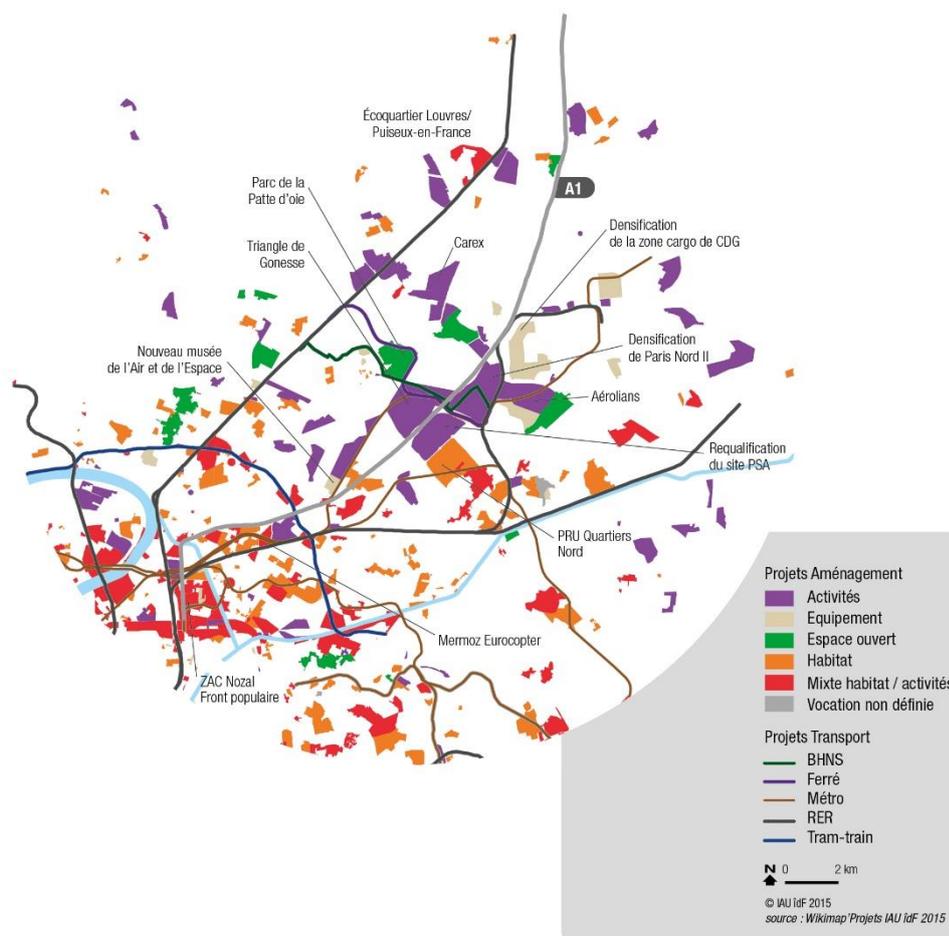
1.1.6 Un territoire de projets

De nombreux projets d'aménagement sont en cours ou à l'étude à proximité de l'A1, qu'ils soient des projets urbains en extension ou en recyclage (densification de Paris Nord 2, évolution du site PSA, Triangle de Gonesse, etc.), ou des projets de transports d'envergure locale, ou métropolitaine (contournement routier de la plate-forme de l'aéroport CDG, Grand Paris Express, raccordement de la Francilienne etc.). Ils montrent à la fois le dynamisme et l'attractivité du territoire et sont des leviers d'actions, de nouveaux éléments du paysage francilien, et ne doivent pas être des freins à la valorisation du paysage.

Il est plus que nécessaire d'intégrer l'approche paysagère et patrimoniale en amont des projets, et d'évaluer les conséquences de ces projets sur les paysages, les vues et l'image du territoire traversé.

La Wiki'Map'Projets de l'IAU⁴ permet d'avoir une vue d'ensemble des projets à l'œuvre sur le territoire, de les localiser, et facilite l'identification des acteurs concernés. En raison de la taille et de la gouvernance complexe du territoire traversé, les acteurs à associer sont nombreux : communes, EPCI, départements, institutions métropolitaines, EPA Plaine de France, etc. Les acteurs privés, comme les gestionnaires de parcs d'activités ou Aéroports de Paris font également partie des acteurs stratégiques concernés.

Territoire de projets



⁴ Outil interactif, développé par l'IAU, permettant de géolocaliser les projets ; <http://carto.iau-idf.fr/webapps/projets/>

1.2 La perception du paysage existant

1.2.1 La perception du paysage tout au long du parcours

Comme pour tout déplacement sur une autoroute, les automobilistes évoluent dans un environnement dédié au trafic routier, adapté à la vitesse et hostile aux modes actifs. François Maspéro parle de « l'autoroute infernale » lorsqu'il décrit l'A1 dans son roman *Les Passagers du Roissy Express*⁵.

« Et les gens où sont-ils ? Presque pas d'êtres humains visibles. Des voitures, oui. Voitures qui filent serrées sur l'autoroute franchissant le canal Saint Denis. Voitures rangées à perte de vue sur les parkings des gares. Voitures neuves entassées sur les quelques trains de marchandises en attente au bout d'une voie. Trouver un visage ? Les fenêtres des grands ensembles sont trop éloignées pour être discernées. Plus proches, les rues sont désertes. » F. Maspéro, Les passagers du Roissy Express

Les automobilistes sont coupés des habitants du territoire, souvent séparés par des murs anti-bruit ou des tunnels. Du fait de ce manque de présence humaine lié au caractère autoroutier de l'axe, l'ambiance générale peut sembler assez souvent sinistre, notamment durant les heures sombres et par temps de pluie. Une ambiance générale peu amène est pourtant contraire à la notion d'accueil de visiteurs, ce qui devrait être l'un des attributs de cette entrée dans la métropole parisienne.

Si l'on se place du côté de l'habitant en parcourant certains tronçons de la partie urbaine à pied, le sentiment d'hostilité de l'infrastructure est encore exacerbé avec l'effet de coupure, la vitesse, le bruit de la circulation, les délaissés et le manque d'entretien le long des voies.

La caractéristique des autoroutes radiales franciliennes est d'aboutir aux portes de Paris. Sur le tronçon urbain de l'A1, l'automobiliste est pris dans une circulation dense, et perçoit beaucoup de bruit, tandis que sur le tronçon éloigné de la zone urbaine, il le traverse à grande vitesse.

« Quelle triste route, la nuit, que cette route de Flandre, qui ne devient belle qu'en atteignant la zone des forêts. » Gérard de Nerval (1852), cité par F. Maspéro

Les premières impressions d'un passager sur l'A1 ne reflètent pas l'identité ni la richesse du territoire traversé puisqu'autour de l'axe, un espace urbain pauvre jouxte des territoires économiques majeurs pour la région.

L'ensemble du parcours est ponctué de fermetures qui frustrent le regard, soit parce que le véhicule se retrouve sur une voie encaissée ou bordée de murs anti-bruit, soit par la présence de tunnels.

Un observateur attentif peut cependant remarquer, tout au long du parcours, les ouvertures sur le paysage avec des vues rapprochées et lointaines sur le cœur de la métropole comme sur de grandes étendues agricoles, ou encore noter la présence de repères (d'intensités différentes : certains sont visibles tout au long du trajet, d'autres sont plus ponctuels, géographiques ou bâtis, etc.). C'est sur ces éléments que l'étude s'accroche pour améliorer le parcours.

1.2.2 Les grandes vues et les grands repères

Les photos présentées ci-dessous illustrent les différents types de vue que l'on a depuis l'A1 et leur grande diversité (l'ensemble des planches de photos et de repère est en annexe). Certaines vues sont rapprochées et traitent des abords immédiats de l'axe, tandis que dans d'autres situations, le regard s'évade vers le lointain ou s'accroche à un repère. De plus, le trajet est une entrée progressive dans la métropole et les vues passent de rurales à urbaines, au fur et à mesure de l'arrivée vers Paris. Les repères pointés dans l'étude, dont certains sont représentés ci-dessous (les numéros renvoient à la carte des repères, page suivante), sont divers. Il peut s'agir de patrimoine industriel, comme le Dock des Alcools, mais aussi de grands équipements comme le stade de France, des éléments de patrimoine historique ou arborés, ou encore des bâtiments ayant une vocation économique.

⁵ *Les passagers du Roissy Express*, de François Maspéro, Editions du Seuil, 1990



11 – Vers Paris, triangle de Gonesse – Tour Eiffel et Sacré Cœur
Crédits image : IAU idF



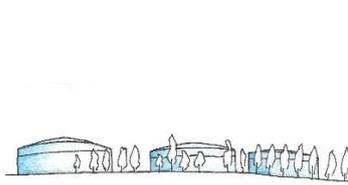
20 – Point de vue obstrué sur la basilique Saint-Denis
Crédits image : IAU idF



29/31 – Tours qui marquent l'entrée vers Paris
Crédits image : IAU idF



36 - Vue sur la butte du Parisis
Crédits image : IAU idF



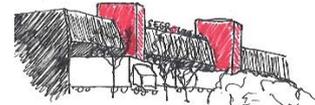
7- Réservoirs d'hydrocarbures



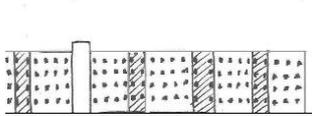
8 – Tour de contrôle



10 – Cèdre du Liban



19 – Plateforme logistique Segro



21 – Logement : les 4000



23 – Basilique de Saint-Denis

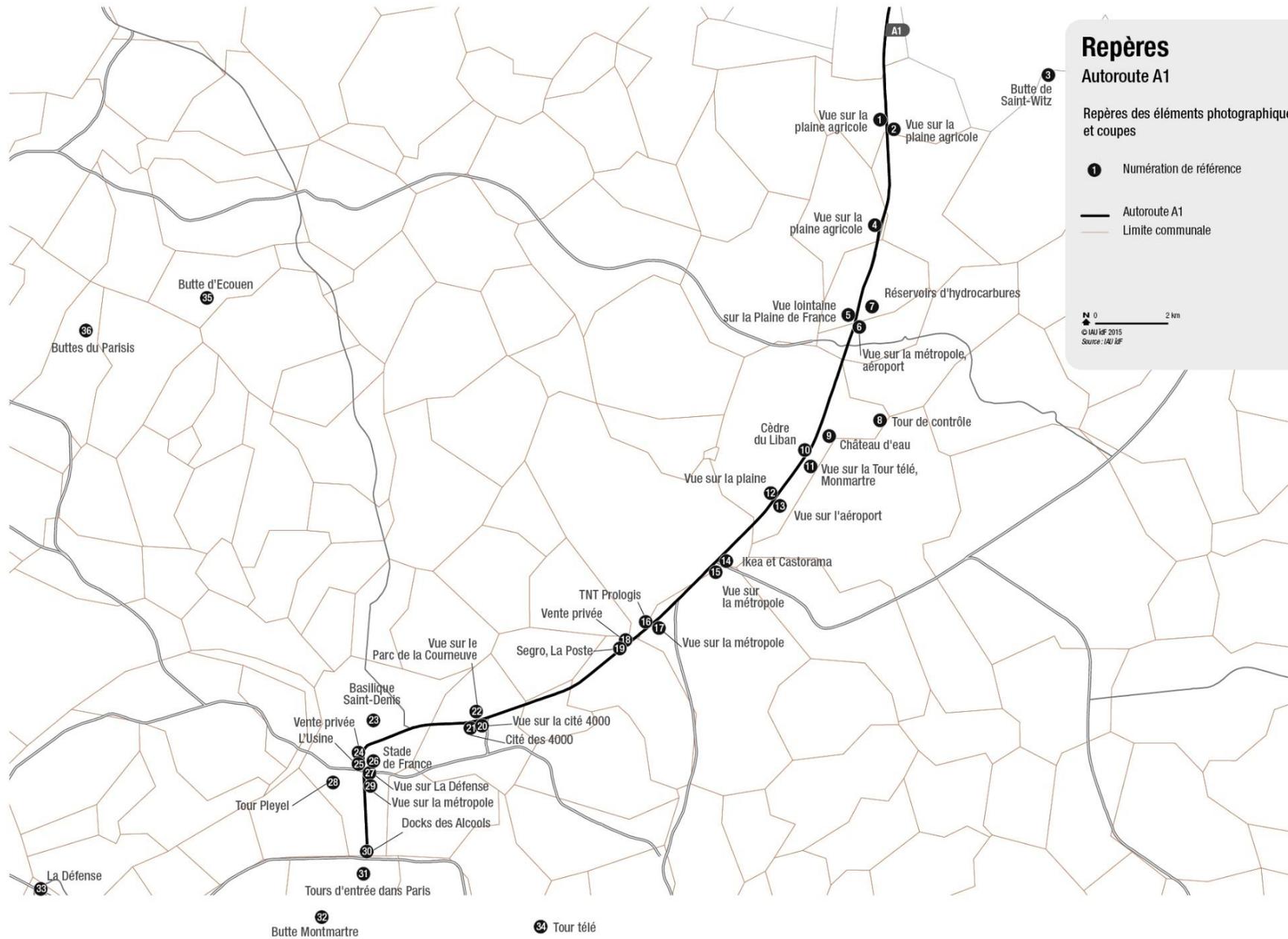


26 – Stade de France



30 – Dock des Alcools

NB : La numérotation des illustrations et des repères sur la carte correspond à celle de l'annexe dédiée aux visuels en fin de document.



1.2.3 Les fermetures

Comme le montre le schéma ci-dessous, le parcours est caractérisé par de nombreuses fermetures, et est traversé par un grand nombre de franchissements. Ces nombreuses fermetures rendent d'autant plus précieuse la présence d'ouvertures, et le passage d'une fermeture à une ouverture est toujours un moment important du parcours. Ce sont des sites sur lesquels il convient d'être attentif, et un soin particulier doit être apporté au traitement des bas-côtés de la route après une fermeture.

Contre toute attente, la partie urbaine du trajet n'est pas la plus fermée ; en effet, depuis le viaduc de Saint-Denis, la vue est ouverte sur le lointain, et les embouteillages laissent souvent le temps au conducteur de profiter du panorama.

Les fermetures sont d'une grande hétérogénéité, ce qui nuit à l'harmonie du trajet. Les tunnels sont à chaque fois uniques en leur genre, de même que les murs anti-bruit et les ponts. Autre type de fermeture, les talus, qui sont plantés de manière hétérogène également. Le tout manque de cohérence et perd l'usager. Les ressentis et les ambiances sont variées, souvent assez tristes et l'ensemble paraît sale. Pourtant certains tunnels, au Bourget et à Roissy, laissent entrer la lumière du jour, ce qui est plaisant pour le voyageur. D'autres, comme le tunnel du Landy, sont particulièrement étouffants, d'autant plus qu'on peut y rester coincé longtemps lorsque le trafic est perturbé. Quant aux murs anti-bruit, ils sont de toutes sortes et quasi systématiquement tagués.

Les fermetures peuvent devenir le support de propositions spécifiques : mise en lumière, amélioration des matériaux, expositions, etc. Cela sera développé dans la partie Recommandations de ce rapport.



Tunnel qui suit le mur anti-bruit du Bourget

Crédits image : IAU îdF



Murs anti-bruit du Bourget

Crédits image : IAU îdF



Franchissement après le Fort de l'Est à St-Denis

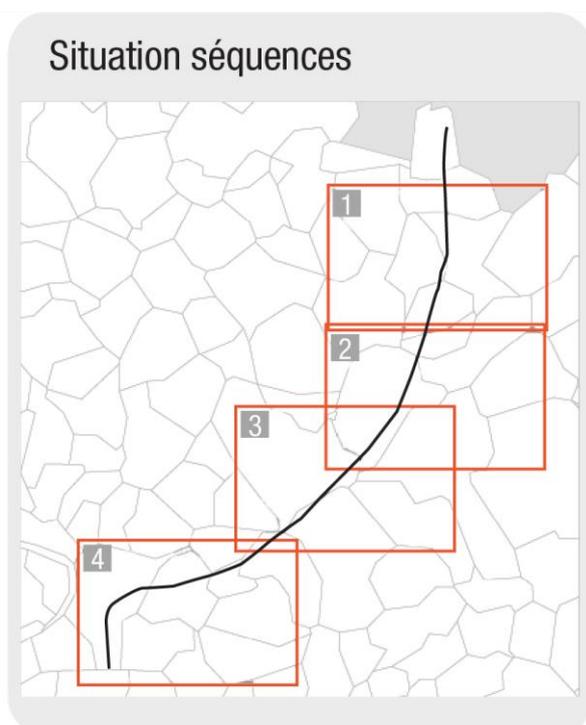
Crédits image : IAU îdF

1.3. Une organisation en quatre séquences

Le voyage le long de l'autoroute A1 offre donc plusieurs entrées successives dans la métropole : une première entrée régionale par le péage de Survilliers, une seconde et une troisième par les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget. Ces différentes entrées révèlent des paysages diversifiés et contrastés qui s'expriment selon des grandes séquences et qui sont des reflets de la diversité francilienne. Quatre grandes séquences ont ainsi été identifiées le long du parcours de Survilliers à Paris :

- **Une séquence rurale**, du péage à l'aéroport, qui met en lumière les terres agricoles de la Plaine de France et donne un aperçu des entités villageoises de la région ;
- **Une séquence aéroportuaire** marquée par l'importance de la plateforme de Roissy-Charles de Gaulle, cependant assez peu visible dans le paysage ;
- **Une séquence économique** où se situent de grandes activités secondaires et tertiaires, notamment des activités logistiques et commerciales, qui apparaissent comme une succession de bâtiments plus ou moins qualifiés aux abords directs de l'A1 ;
- **Enfin, une séquence urbaine**, véritable entrée dans la métropole qui comprend elle-même des paysages diversifiés et pourrait être divisée en sous-séquences entre le parc Valbon, le viaduc de Saint-Denis, le tunnel du Landy...

Le choix de ces différentes séquences a été pris pour révéler les richesses du territoire traversé et sur lesquelles des recommandations de nature différentes doivent être prises.

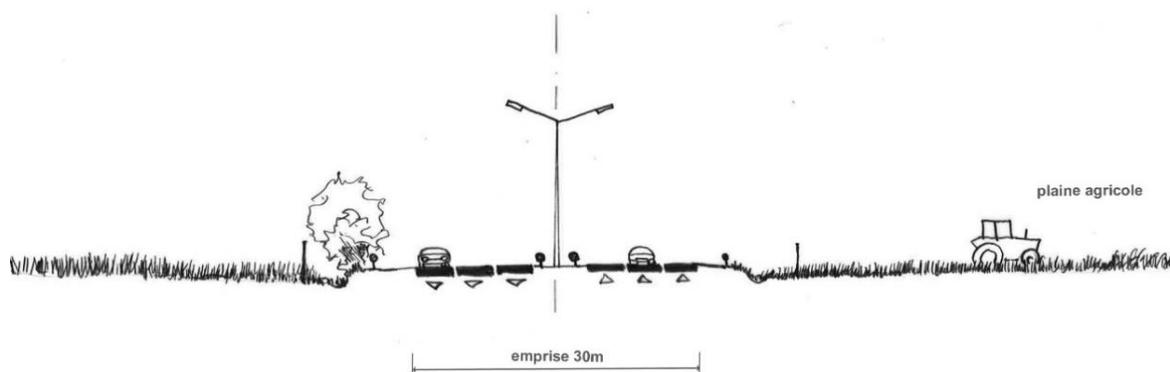
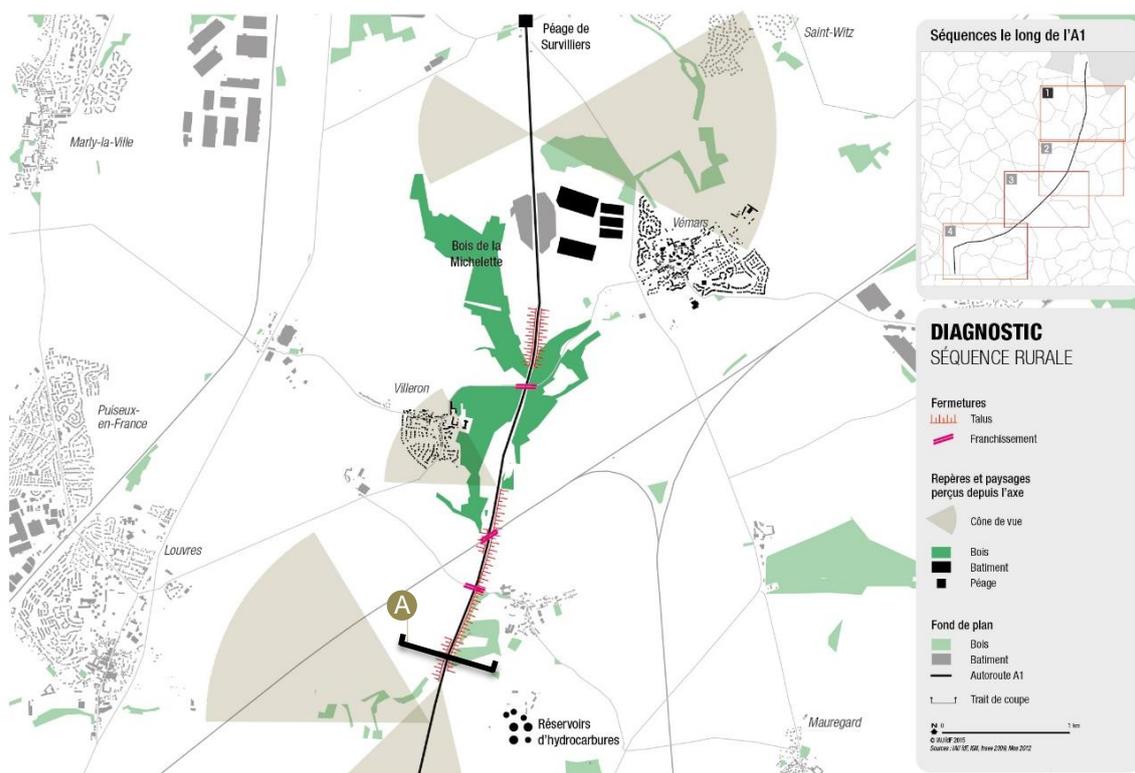


Carte de situation des séquences

Source : IAU îdF

1.3.1 Séquence 1 : rurale

La séquence rurale marque l'entrée dans la Région, par le péage. Allant de Survilliers à Roissy, elle révèle les franges de l'Île-de-France. Le parcours offre des vues lointaines sur un paysage rural emblématique. Le finage agricole a présidé à l'organisation spatiale des villages, encore visible à travers les clochers qui se dressent de-ci de-là. Mais une place importante est également occupée par des développements plus récents comme des zones pavillonnaires qui sont venues se greffer aux villages ou des zones d'activités dont l'emprise est marquante dans le paysage.



Coupe A
Crédits image : T.N

Au nord de l'aéroport Paris-CDG, le cadre de vie paraît préservé et est situé en-dehors de la zone de bruit, ce qui contribue à son aspect rural. Le parcours permet d'ouvrir le regard vers la plaine agricole, mais aussi vers les buttes. Il offre des vues lointaines de part et d'autre de la route. La traversée de la forêt de la Michelette est une sous-séquence agréable et marquante puisqu'il s'agit du seul espace naturel traversé le long du parcours. La séquence se conclut avec l'arrivée sur les réservoirs d'hydrocarbures, objets incongrus, ronds et bleus, dans un paysage encore rural. Cette section se caractérise aussi par la vue qui s'ouvre vers la plateforme aéroportuaire dont les tours de contrôle se voient nettement et qui annoncent la séquence aéroportuaire.

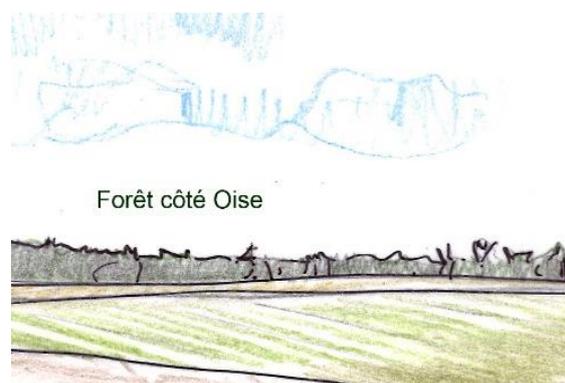
Cette section a toute son importance puisque, outre son rôle de porte d'entrée pour les visiteurs, elle est également traversée quotidiennement par de nombreux travailleurs de Paris-Charles-de-Gaulle qui résident pour une partie dans l'Oise et effectuent chaque jour cette migration pendulaire. Elle est également empruntée à la période des grandes vacances par des milliers d'européens du Nord, estivant dans notre pays.

Le parcours de cette séquence rurale révèle la nature du territoire traversé, ce qui n'est pas nécessairement vrai pour toutes les séquences. Il est à noter que les vues et les espaces agricoles sont à préserver et à souligner.



Vue sur la plaine agricole

Crédits image : A.B



Vue lointaine sur les buttes

Crédits image : A.B



Vue sur la plaine agricole

Crédits image : IAU idF

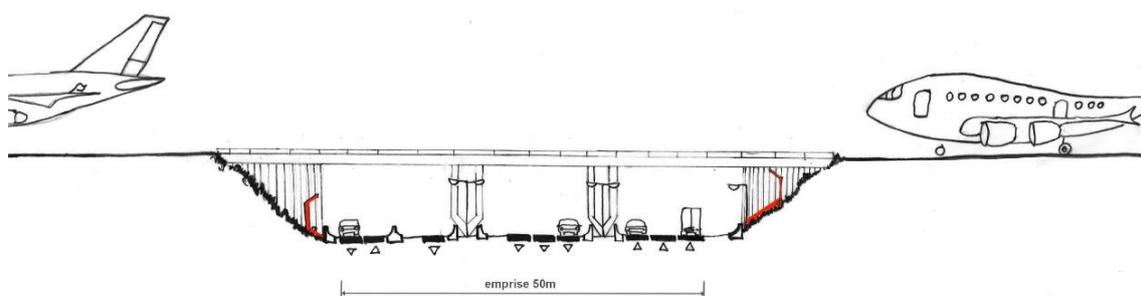
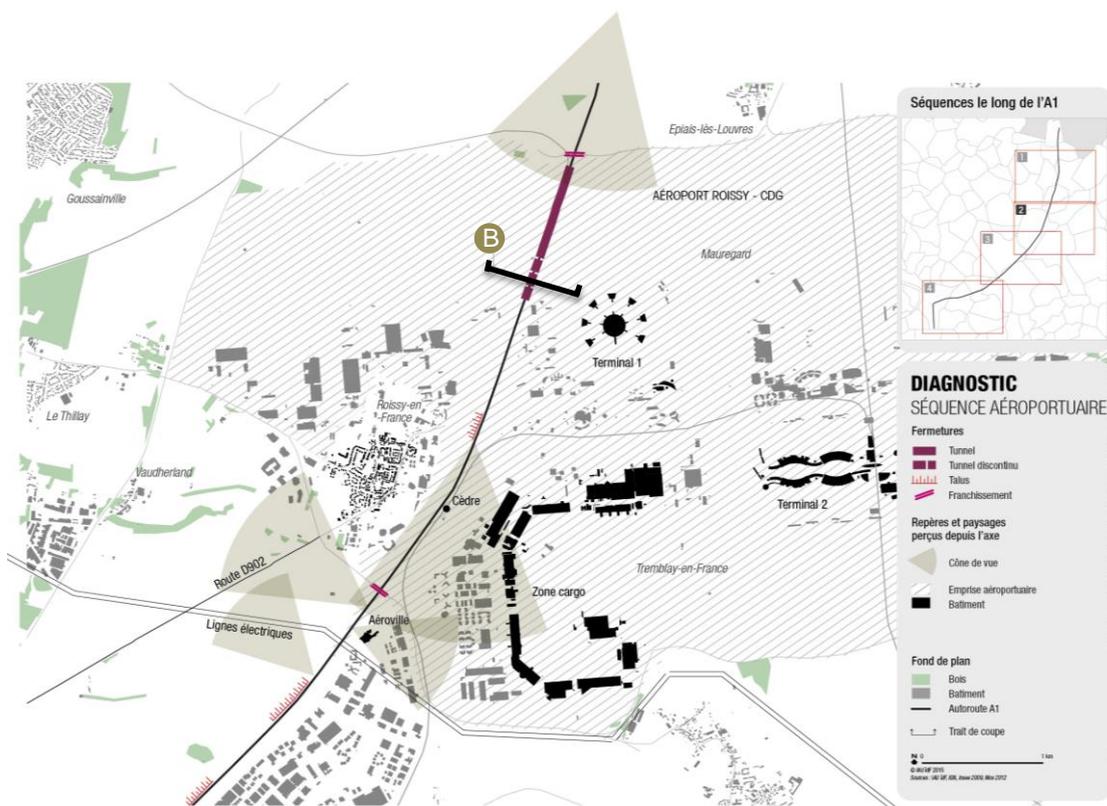


Aire de Chennevières

Crédits image : IAU idF

1.3.2 Séquence 2 : aéroportuaire

La séquence aéroportuaire est une seconde porte d'entrée, internationale cette fois-ci, permise par l'arrivée depuis les airs grâce à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. La séquence offre des vues lointaines sur Paris et ses environs (le Sacré Cœur, La Défense), au niveau de Roissy où la route, épousant le relief, offre une vue en hauteur. Mais la fonction aéroportuaire est *a contrario* peu visible, à moins qu'un avion ne décolle juste sous nos yeux ! De la même manière, la zone de fret n'est que peu perceptible.



Coupe B
Crédits image : T.N

La séquence apparaît comme étant assez fermée. Au niveau des pistes, des tunnels ajourés et de bonne qualité entravent la vue mais laissent filtrer la lumière. Plus loin, ce sont des arbres de bonne facture qui sont plantés de part et d'autre mais qui ne laissent de vue ni sur Roissy-en-France, ni sur les activités logistiques. Un grand nombre de franchissements viennent également obstruer le regard et contribuer à une sensation d'enfermement. Au contraire, lorsque la vue se dégage au niveau des grands cèdres, elle s'ouvre en fait à un large faisceau routier, imposant et très présent dans la perception que l'on a du trajet. De nouveaux projets sont toutefois venus s'implanter le long de l'autoroute et utilisent l'axe comme une vitrine commerciale, permettant de la requalifier. C'est par exemple le cas d'Aéroville que l'on aperçoit depuis l'A1.

L'aéroport gagnerait à être davantage mis en scène. Les espaces ouverts qui le caractérisent sont à préserver.



Vue sur la séquence aéroportuaire depuis le nord

Crédits image : A.B

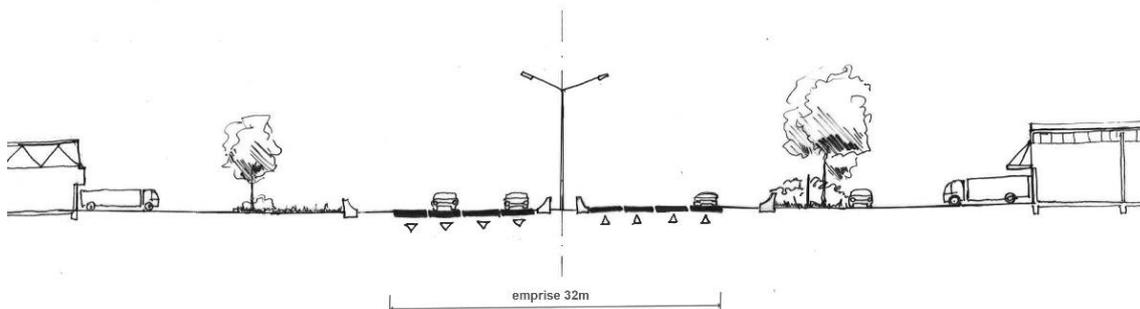
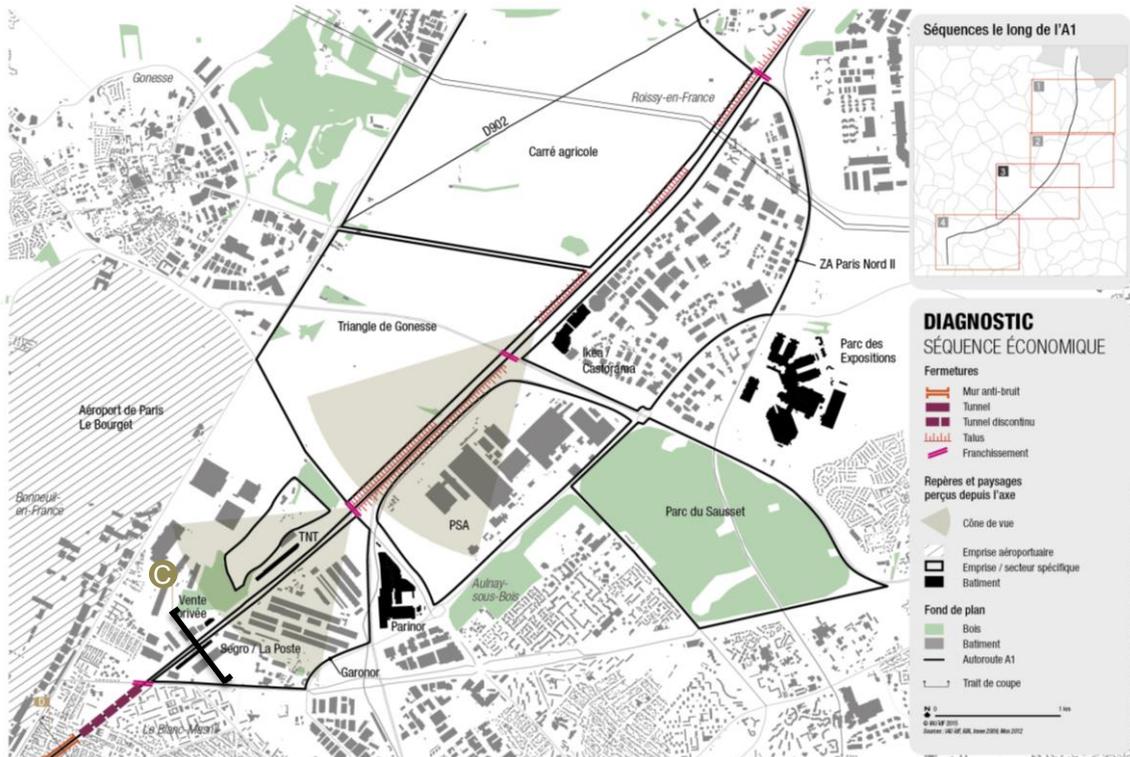


Butte d'accueil à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Crédits image : IAU idF

1.3.3 Séquence 3 : économique

La troisième séquence est qualifiée d'économique car le parcours donne à voir les différentes fonctions économiques du territoire traversé : les activités logistiques, commerciales et agricoles. De ce point de vue, cette séquence révèle assez bien l'identité du territoire traversé. La vocation agricole du territoire est encore visible à l'ouest de l'axe (plaine agricole avec des vues lointaines). Au sud de la plateforme aéroportuaire et à l'est de l'A1, de nombreux projets sur les emprises agricoles actuelles, et qui constituent des sols très fertiles (néoluvisols), interrogent, notamment en termes d'impact sur le paysage.



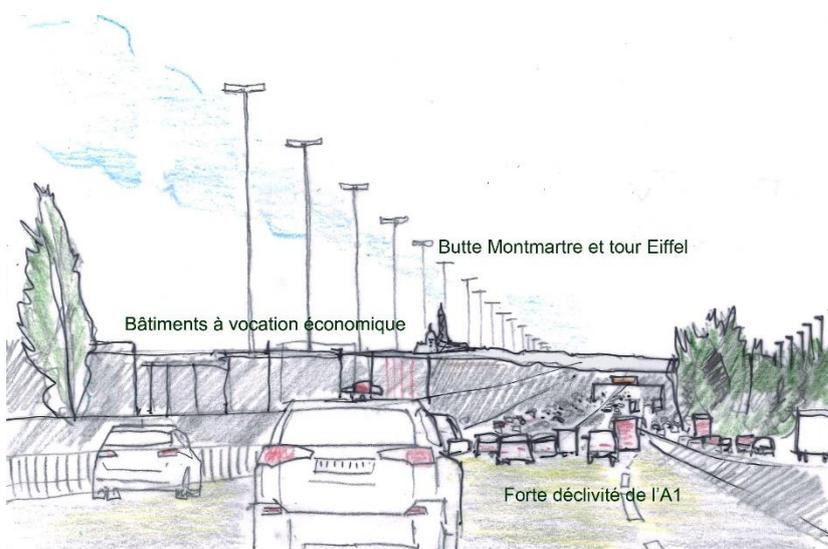
coupe C
Crédits image : T.N

Cette séquence offre des vues vers le lointain : les buttes du Parisis et la métropole. Elle offre également des vues sur la métropole plus précises. Progressivement, la silhouette de Paris se dessine. La vue sur la butte de Montmartre et la Tour Eiffel unique sur le parcours, serait à encadrer.

Plusieurs époques de développement économique (industriel, tertiaire) marquent la séquence. A l'est de l'axe, de grandes emprises économiques sont issues de plusieurs générations.

Le dynamisme économique est à affirmer dans cette séquence. Si certains bâtis récents témoignent de l'engouement des investisseurs pour cet axe, d'autres secteurs ne donnent pas encore à voir leur mutation tels que le Triangle de Gonesse, le site PSA-Aulnay et Paris Nord II (en cours de requalification). Un travail sur la qualité architecturale et l'intégration paysagère de ces projets sera à mener avec les maîtres d'ouvrage.

Des talus ferment les vues, parfois à bon escient, parfois sur des paysages agricoles qui pourraient être mis en valeur.



Vue sur Montmartre et la Tour Eiffel

Crédits image : A.B.



La logistique aux abords de l'A1

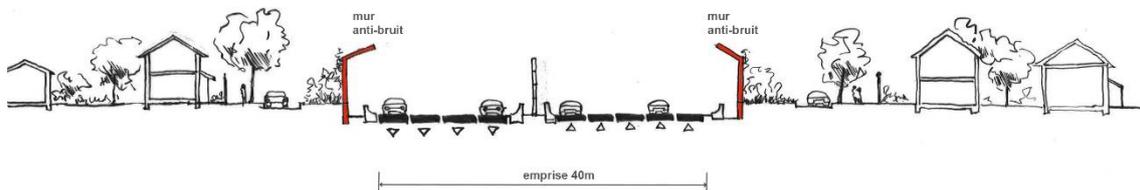
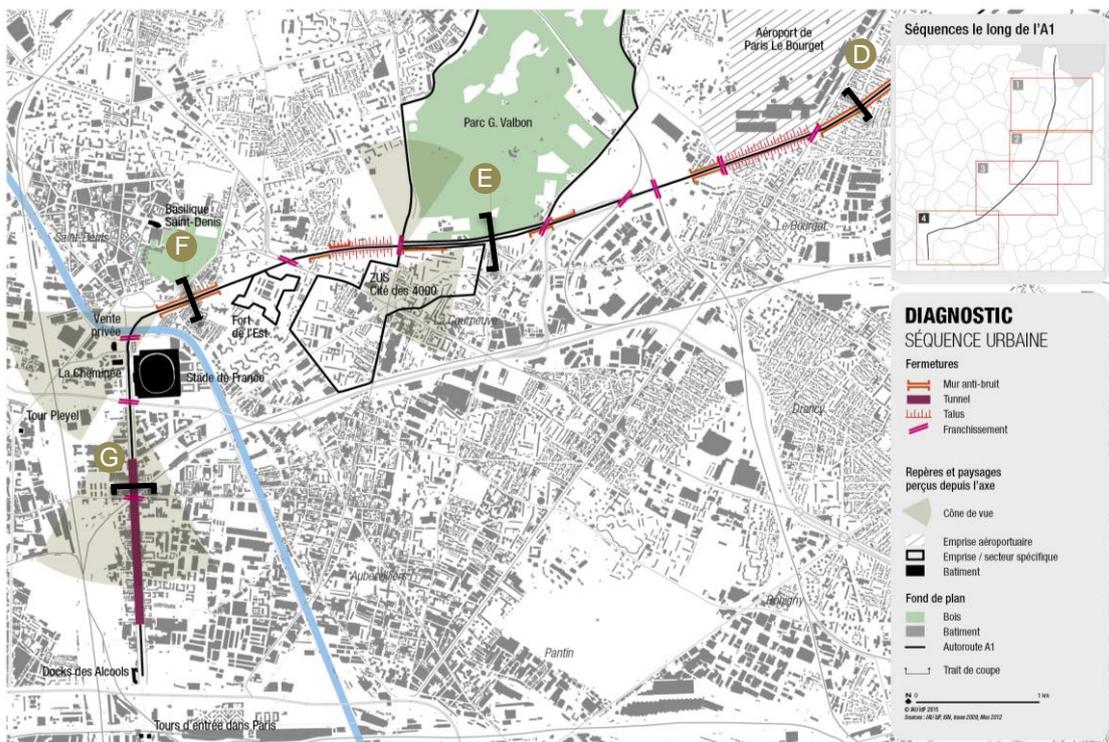
Crédits image : IAU îdF

1.3.4 Séquence 4 : urbaine

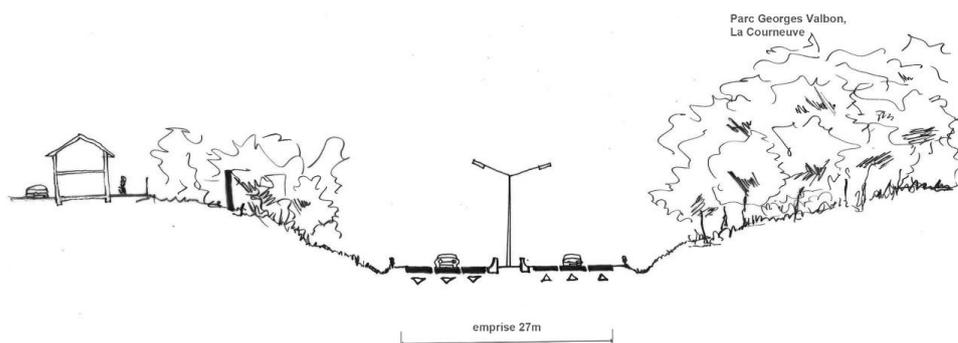
Aux portes de Paris, la séquence urbaine marque l'entrée physique dans Paris. Elle regroupe des ambiances variées : vues ouvertes, tunnels, zone dense.

Elle peut être divisée en 4 sous-séquences :

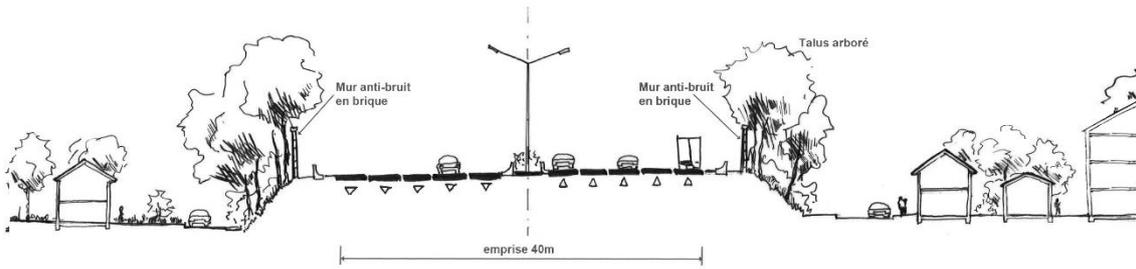
- la traversée du Bourget et de La Courneuve ;
- l'arrivée sur le viaduc de Saint-Denis ;
- la descente dans le tunnel du Landy ;
- la sortie du tunnel et l'entrée dans Paris par le périphérique ouest ou est, ou par la porte de la Chapelle.



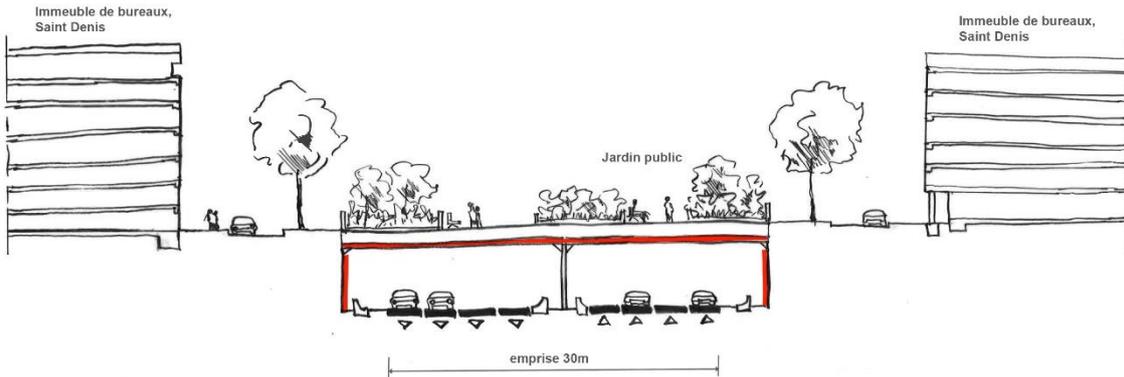
Coupe D



Coupe E

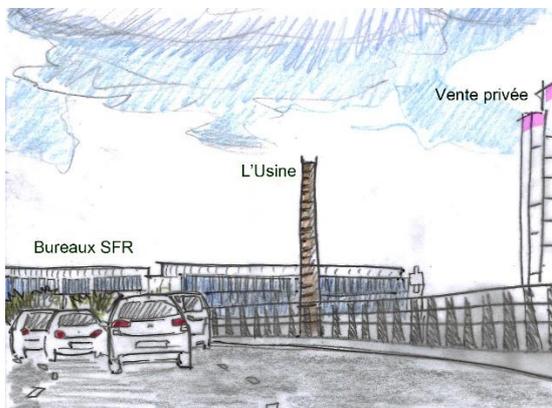


Coupe F



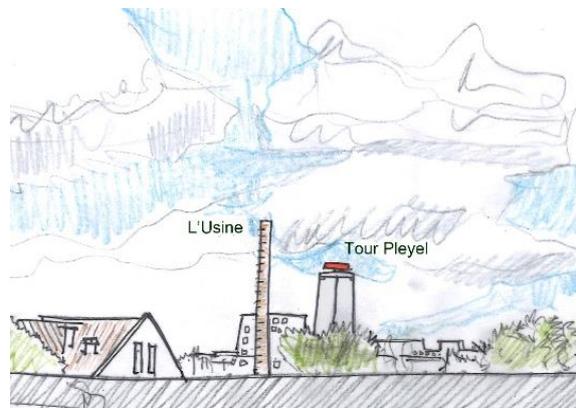
Coupe G

Crédits image : T.N



Viaduc de Saint-Denis, vue vers les repères

Crédits image : A.B



Viaduc de Saint-Denis, vue vers les repères

Crédits image : A.B



Vue sur l'habitat

Crédits image : IAU idF



Murs anti-bruit, graffitis et habitat

Crédits image : IAU idF

Tout comme la séquence précédente (économique), la gestion des bas-côtés de la route pose question, et l'axe est assez dégradé.

Cette séquence urbaine est marquée par de grands équipements métropolitains tels que le stade de France, le canal Saint-Denis, l'aéroport du Bourget ou le parc Georges Valbon, les deux derniers étant aujourd'hui invisibles depuis l'autoroute. Pourtant, leur importance est considérable pour le territoire : le Bourget regroupe l'aéroport d'affaire, le salon et le musée, et représente à nouveau une entrée régionale. Quant au parc Georges Valbon, sa dimension est inédite par rapport à sa proximité avec Paris, et sa richesse écologique très reconnue.

Dans cette séquence sont également présents des éléments de patrimoine industriel et ferroviaire, et des tissus très bâtis (pavillonnaire et grands ensembles, mais également petit collectif) dont on perçoit peu la nature.

Le conducteur traverse la plaine Saint-Denis, quartier qui s'est beaucoup transformé depuis la construction du Stade de France en 1998 et la couverture partielle de l'autoroute. La plaine a profité de cette dynamique de transformation et accueille les sièges de grandes entreprises, et des logements collectifs de qualité. L'A1 est donc aussi la vitrine d'un territoire qui a muté et qui est devenu l'un des plus dynamiques du Grand Paris.

Enfin, la séquence offre une grande diversité de vues sur l'habitat, le patrimoine industriel, le tertiaire et un grand nombre de repères (stade de France, Vente privée, l'Usine, La Défense, la tour Eiffel, la butte Montmartre, la tour Pleyel, la tour TDF de Romainville). Les principaux repères sont visibles depuis le viaduc au-dessus de Saint-Denis. Les mises en lumière du canal et de certains bâtiments sont intéressantes pour les trajets de nuit. Pour profiter de toutes ses richesses, le regard doit être cadré et les abords doivent être soignés.

Pour conclure, la séquence urbaine montre une ville riche de son histoire et de ses évolutions. Un travail est nécessaire pour que le parcours dévoile la richesse patrimoniale du territoire traversé et son évolution récente. C'est également la séquence qui a le plus besoin d'intervention en matière d'entretien.

Conclusion

Le diagnostic présente les grands marqueurs du territoire, puis la perception que l'on a du paysage depuis l'axe. Les cartes des séquences regroupent les éléments perçus et racontés.

On ne se rend pas bien compte du territoire traversé, sauf à quelques endroits, à travers certaines vues assez fugaces (La Défense, le Sacré Cœur). La séquence agricole est visible au début, et la vocation économique du territoire se voit. Mais on ne comprend pas suffisamment que l'A1 est une porte d'entrée régionale, nationale, et internationale de la métropole.

Certaines implantations révèlent les qualités du territoire et sa grande accessibilité. C'est un territoire attractif. Mais le trajet ne reflète pas la richesse du territoire traversé. Par exemple, l'aéroport du Bourget n'est pas visible depuis l'autoroute. Tout est encore possible !

2. Enjeux

Du péage de Surveilliers aux portes de Paris, les paysages perçus depuis l'axe sont divers et riches, mais aussi abîmés...

Aujourd'hui, le parcours de l'A1, trop peu qualitatif, ne révèle pas les richesses et les fonctions du territoire traversé. Le trajet alterne cônes de vue, parfois peu valorisés, et fermetures, souvent dégradées par le temps ou les incivilités (entretien insuffisant, graffitis, ordures...).

Le diagnostic, au travers de quatre grandes séquences, a mis en avant les éléments sur lesquels s'accrocher pour faire évoluer le parcours : grands repères métropolitains, espaces agricoles de qualité, dynamisme économique, ouverture internationale, quartiers urbains en évolution...

La mise en scène des paysages autour de l'axe permettra de révéler ce territoire d'entrée dans la métropole riche et varié, reflet de la diversité francilienne.

Les enjeux s'entendent à plusieurs échelles du fait du rôle de cet axe, à la fois de desserte du territoire proche mais aussi comme porte d'entrée métropolitaine pour les voyageurs internationaux et nationaux, les poids lourds, les travailleurs, etc. Cet axe a une vocation multi-scalaire et impose d'envisager les enjeux aux échelles locale, régionale, nationale, et internationale.

Deux grands types d'enjeux ont été identifiés :

Des enjeux génériques, présents sur la totalité de l'axe avec comme objectif commun de donner de la cohérence et de l'unité.

Des enjeux localisés, liés aux abords de l'axe (immédiats ou plus lointains) : ouvertures, fermetures, requalification du bâti, insertion des projets.

2.1 L'enjeu majeur : mettre en scène l'axe

Le diagnostic tiré de l'étude du terrain amène un premier constat majeur : il est capital de mettre l'autoroute A1 en scène pour lui donner une unité tout au long de son parcours francilien et pour qu'elle soit le support du message d'entrée dans la région parisienne, métropole internationale qui s'appuie sur une grande richesse historique et un dynamisme économique, tout en offrant un cadre de vie de qualité à ses habitants.

Il s'agit à la fois de donner de la cohérence à cet axe dans la perception des usagers, et de révéler le territoire traversé. La cohérence de l'axe peut s'obtenir en traitant les abords de la voirie (végétaux, matériaux utilisés, terre-plein central, éclairage, entretien et lutte anti-tags), tandis que les pourtours de l'axe doivent essentiellement être dégagés pour donner à voir les paysages et les lieux, les vues encadrées.

L'ensemble des recommandations est au service de ce premier enjeu.

2.2 Les autres enjeux

- **Se repérer dans le territoire** : rendre plus visibles les grands repères bâtis et paysagers afin de mieux comprendre où l'on se situe sur le territoire.
- **Révéler le paysage en travaillant les ouvertures** : préserver les espaces ouverts, maintenir et mettre en valeur les vues vers ces espaces.
- **Animer les fermetures** : régler les problèmes d'hétérogénéité, de monotonie et de dégradation des fermetures.
- **Accompagner l'insertion des projets** : veiller à ce que les futurs projets ne dénaturent pas les paysages emblématiques traversés.

2.3 Les déclinaisons par séquence

Séquence 1 rurale : un cadre de vie dominé par l'activité agricole à préserver

La séquence rurale marque l'entrée dans la Région, par le péage. Allant de Survilliers à Roissy, elle révèle les franges de l'Île-de-France. Le parcours offre des vues lointaines sur un paysage rural emblématique. Le finage agricole a organisé la répartition entre les villages, encore visible à travers les clochers qui se dressent de-ci de-là.

→Les vues proches et lointaines, les espaces ouverts et la vocation agricole sont à préserver et à souligner.

Séquence 2 aéroportuaire : la traversée de l'aéroport à valoriser

Porte d'entrée internationale de la métropole, la séquence aéroportuaire offre des vues lointaines sur Paris et ses environs (le Sacré Cœur, La Défense). La fonction aéroportuaire est peu visible, mais il se peut toutefois qu'un avion décolle juste sous nos yeux !

→L'aéroport et son activité gagneraient à être mis en scène et les espaces ouverts à la vue qui les caractérisent sont à préserver.

Séquence 3 économique : le dynamisme du territoire à révéler

Le parcours donne à voir les différentes fonctions économiques du territoire traversé : les activités logistiques, commerciales et agricoles. Il offre également des vues sur la métropole plus précises. Progressivement, la silhouette de Paris se dessine.

→Le dynamisme économique est à affirmer dans cette séquence, pour révéler les différentes fonctions économiques qui la composent. L'intégration des projets (Triangle de Gonesse, PSA-Aulnay) pose des questions de grand paysage dans cette séquence.

Dans cette séquence également, d'autres enjeux ressortent : les vues sont à valoriser et à créer, le traitement des façades des zones d'activités et logistiques est importante et un travail sur les plantations et les talus est à définir.

Séquence 4 urbaine : une richesse urbaine et patrimoniale à dévoiler

Aux portes de Paris, la séquence urbaine marque l'entrée physique dans Paris. Cette séquence regroupe des ambiances variées : vues ouvertes, tunnels, zone dense.

Elle est marquée par de grands équipements métropolitains (stade de France, parc G. Valbon), de nombreux éléments patrimoniaux, de l'habitat collectif et des projets de renouvellement urbains.

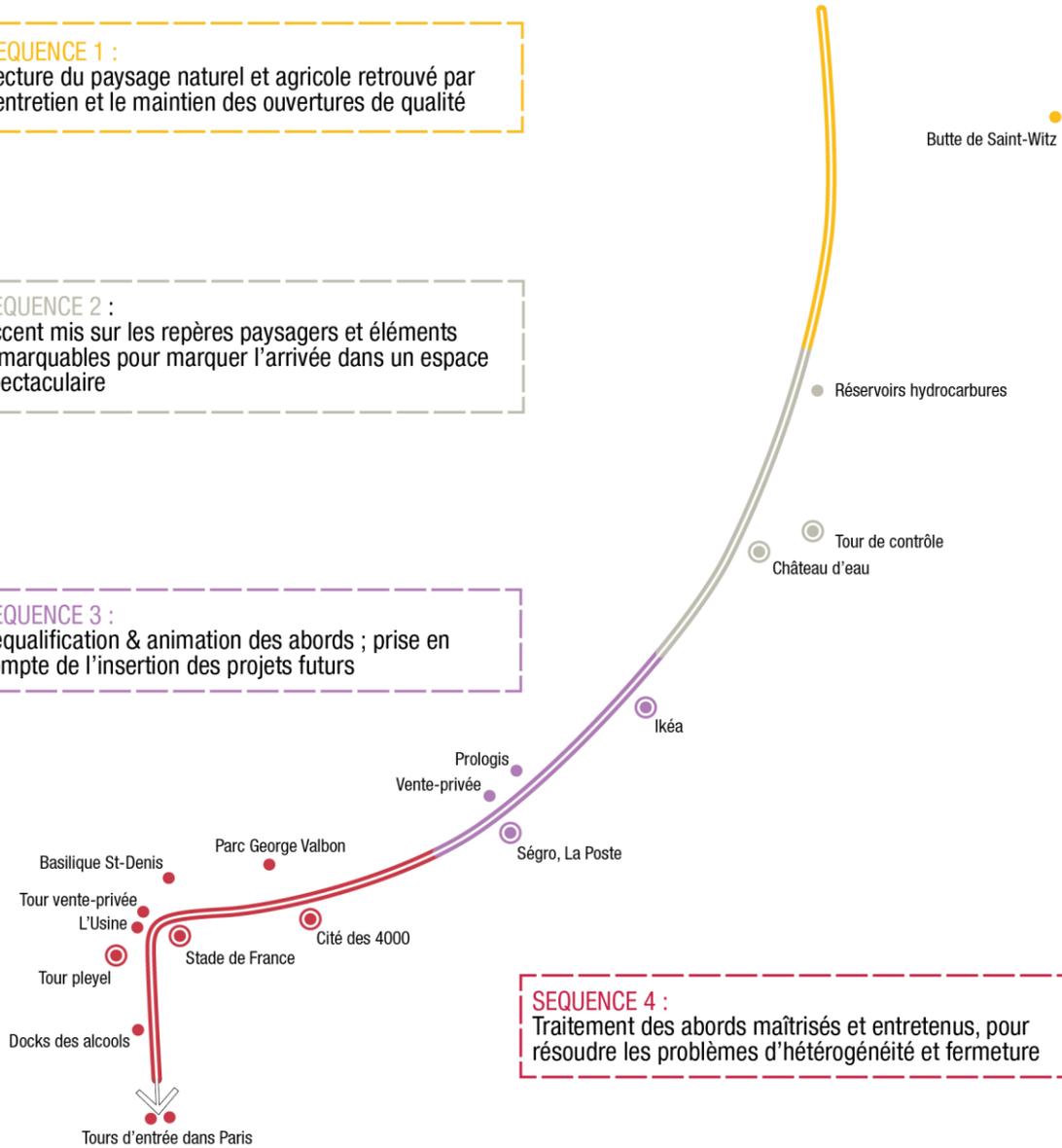
→Le parcours doit mieux révéler la richesse patrimoniale du territoire traversé et son évolution récente (depuis un demi-siècle). Une attention particulière doit être portée à l'entretien des abords immédiats, le patrimoine est à valoriser et à dévoiler aux automobilistes, et les nombreuses fermetures (tunnels, murs anti-bruit, franchissements) doivent être améliorées.

SEQUENCE 1 :
Lecture du paysage naturel et agricole retrouvé par l'entretien et le maintien des ouvertures de qualité

SEQUENCE 2 :
Accent mis sur les repères paysagers et éléments remarquables pour marquer l'arrivée dans un espace spectaculaire

SEQUENCE 3 :
Requalification & animation des abords ; prise en compte de l'insertion des projets futurs

SEQUENCE 4 :
Traitement des abords maîtrisés et entretenus, pour résoudre les problèmes d'hétérogénéité et fermeture



L'A1: du territoire à la ville-capitale histoire d'une entrée progressive

0 2 km
© IAU idF 2016
sources : IAU idF

Elément remarquables du parcours Repères dans le paysage

- Marquants
- ⊙ Très marquants

Un axe homogène et mis en scène

⇒ Par un traitement décliné
pour chaque séquences

Une identité paysagère propre à chaque séquence

- Séquence 1, agricole
- Séquence 2, aéroportuaire
- Séquence 3, économique
- Séquence 4, urbaine

3. Benchmark international

L'A1 est un axe autoroutier, mais elle est aussi située en partie en milieu urbain dense, entrée de métropole et de la capitale, Paris.

Ce sujet d'étude a nécessité une recherche benchmark orientée vers des thèmes connexes tels que le traitement de l'éclairage, le traitement des entrées de ville (la signalétique, les totems originaux, le traitement des zones d'activité, le rôle de la publicité), le cas des tunnels, des murs anti-bruit, la mise en valeur du patrimoine, etc. Ces thèmes ont aussi fait l'objet d'une recherche d'images de référence utilisées pour les recommandations.

3.1 Le traitement lumineux des chaussées

Pour mettre en valeur l'infrastructure routière, souvent omniprésente à la vue des passagers d'un véhicule sur l'A1, l'un des moyens serait une mise en lumière. En dehors des éclairages traditionnels, des procédés innovants pourraient radicalement changer le voyage sur l'A1, en soulignant l'axe (effet graphique) et en mettant en valeur certaines vues (prolongement du regard).

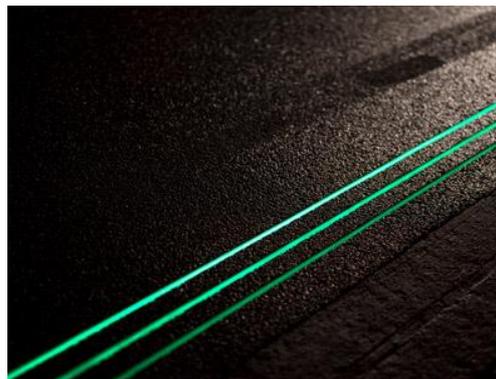
Le designer néerlandais Daan Roosegaarde travaille sur le concept de routes intelligentes, interactives et durables. Deux projets basés sur les LED à énergie solaire et à la peinture photoluminescente qu'il a développés ont été récemment mis en œuvre aux Pays-Bas.

L'effet esthétique, voire poétique, opère mais ce n'est pas là le seul avantage de ces créations.

3.1.1 Changement d'ambiance lors de la conduite nocturne sur voie rapide (Pays-Bas)

Le projet pilote nommé "Glowing Lines" utilise la peinture photoluminescente pour souligner les bords de la chaussée d'une voie rapide non éclairée. Ce mélange de technologie et de design a été testé et amélioré plusieurs fois, avant sa mise en œuvre en octobre 2013 sur une section de la route express N329 située à Oss, considérée à maturité. <https://www.studio Roosegaarde.net/project/smart-highway/>

Les lignes scintillantes se rechargent le jour avec la lumière solaire, et réfléchissent l'énergie engrangée pendant 10 heures la nuit. Le paysage offert par la route donne une expérience de lumière tout en informant du contour de la chaussée. Le gain en visibilité et sécurité est immédiat.



Exemple de bandes lumineuses *Glowing Lines*,
Source : Studio Roosegaarde

L'objectif n'est pas d'être à la pointe de la technologie mais de changer les représentations mentales. Le designer a travaillé au départ en partenariat avec la branche Infrastructure du groupe de construction Heijmans, en auto-commande. Ce projet pilote fait désormais partie d'une réflexion sur les routes mêlant éclairage, énergie et signalétique réagissant avec le trafic en temps réel.

Les prochaines étapes seraient de réaliser des routes permettant la recharge des véhicules électriques et qui alerteraient les conducteurs des conditions météo telles que le vent et la température de la chaussée (verglacée). Le projet Smart Highway a remporté le prix de 'Best Future Concept' au Dutch Design Awards 2012 et est le vainqueur de l'INDEX Award 2013. Le projet va être décliné pour le barrage emblématique de 'Afsluitdijk' (32 km de long) à la demande du ministère des infrastructures du pays.

3.1.2 Des pistes cyclables étoilées

Inaugurée en novembre 2013 à Nuenen près d'Eindhoven, cette piste cyclable est inspirée du célèbre tableau « nuit étoilée » de Van Gogh. Elle relie deux moulins distants d'un kilomètre. Elle fait partie d'un circuit cyclable du Nord Brabant où est né et a grandi l'artiste (335 km de pistes).

C'est une commande de la Province de Brabant et de la ville d'Eindhoven, conçu par Daan Roosegaarde en partenariat avec Heijmans.



Un tapis d'étoiles phosphorescentes pour piste cyclable

Source : Studio Roosegaarde

Vivre une expérience inédite : le designer a mis à profit ses recherches sur les routes intelligentes, et qualifie ses créations de techno-poésie. Sa volonté a bien été de créer un lieu où chacun vit une nouvelle expérience originale :

"I wanted to create a place that people will experience in a special way, the technical combined with experience, that's what techno-poetry means to me"⁶...

Un projet autosuffisant : la piste lumineuse n'a pas besoin d'apport d'énergie autre que celle du soleil.

3.2 Le traitement scénographique des tunnels routiers

De nombreux tunnels ponctuent le voyage sur l'A1. Leur traversée peut être vécue comme anxiogène.

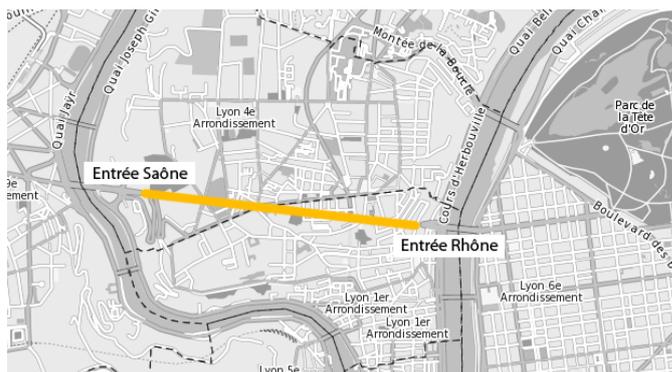
Avec le vieillissement des ouvrages, les villes ont engagé des réflexions sur le traitement des tunnels pour les rendre plus agréables à traverser, souvent à l'occasion de modernisation et de mise aux normes de sécurité. Le cas du tunnel de la Croix Rousse à Lyon est détaillé, puis deux autres illustrations d'installations scénographiques sont présentées (Alger, Marseille).

3.2.1 Lyon, un tunnel dans le cœur urbain totalement repensé

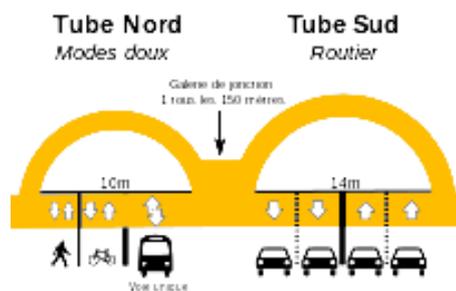
Inauguré en 1952, ce tunnel routier en 2x2 voies est alors le point de convergence de nombreuses routes nationales. Il traverse la colline de la Croix-Rousse sur 1,75 km de long. Il est fonctionnel, exclusivement emprunté par les automobilistes, et sinistre, inhospitalier pour les piétons.

Exploité par Grand Lyon Métropole, celle-ci a la charge de mettre en conformité les ouvrages souterrains avec les normes de sécurité, qui paraissent suite à l'événement tragique de 1999 dans le tunnel du Mont-Blanc. Ayant l'obligation de réaliser un tube d'évacuation parallèle, la communauté urbaine du Grand Lyon y voit l'opportunité de créer un tube dédié aux modes alternatifs à la voiture.

⁶ « J'ai voulu créer un lieu que les gens expérimenteraient d'une manière spéciale, où la technique fusionne avec l'expérimentation, c'est ce que la techno-poésie m'inspire... »



Localisation du tunnel
Crédits image : 2016 google



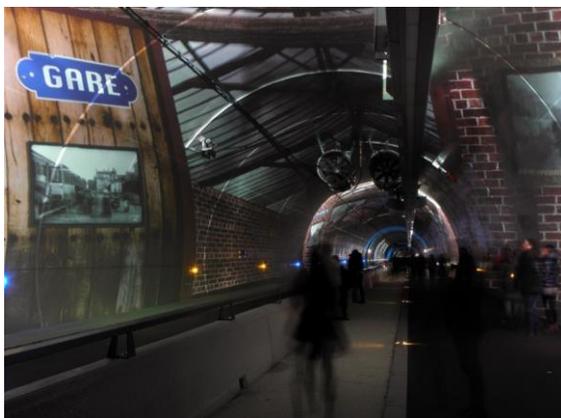
Vue en coupe du projet de tunnel
Source : site internet ville de lyon

Les travaux de rénovation sont effectués entre 2009 et 2013. Le nouveau tube à l'attention des modes actifs et bus est inauguré le 5 décembre 2013 (à la période de la Fête des Lumières).

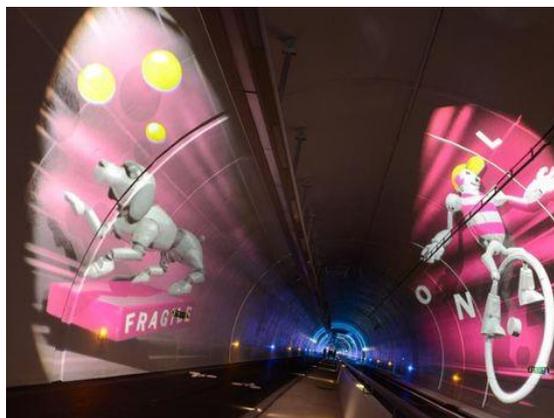
Le tunnel dédié aux modes alternatifs possède quant à lui trois voies de circulation bidirectionnelles : une voie centrale pour les piétons (1,77 mètres de large), une voie d'un côté pour les bus et une voie pour les vélos, (1 763 m, soit **une demi-heure à pied et 8 minutes à vélo**). Il a abouti par exemple à l'installation de caméras de vidéosurveillance tous les 150 mètres, ou encore à prévoir la voie pour les piétons finalement au centre du tunnel plutôt que le long d'un mur pour limiter la claustrophobie.

De même, **une mise en lumière et une ambiance musicale apaisante** sont prévues pour diminuer l'effet anxiogène. Le tunnel se métamorphose sous l'effet des projections de séquences animées sur l'ensemble des parois (7 mètres de haut) tous les jours de 5h30 à minuit (à l'aide de 72 projecteurs seulement). Douze thématiques ont été travaillées pour que les traversées racontent une histoire différente à chaque passage (sur dix segments). Ces projections ont été conçues et installées par les scénographes de l'atelier Skertzo⁷.

À son inauguration, le journal Le Monde parle d'une "traversée magique" qui "prend des allures de voyage intemporel et de déambulation magique" grâce à ces scénographies⁸.



Aménagements lumineux et vidéo (1)
Crédits image : www.alfredsmoodandmetalmusic.com



Aménagements et projections lumière (2)
Crédits image : M. Chaulet / Ville de Lyon, 2013

Au cœur du tunnel, de courtes vidéos mélangeant images de synthèse, plans filmés et dessins animés (1), évoquent, tour à tour, une parade de cirque, une séquence de hip-hop, les films des frères Lumière, une balade sur la route de la soie entre Lyon et la Chine. Soixante-douze projections et douze thématiques ponctuent la traversée⁹. Les images fixes sont déformées par un procédé d'anamorphose (2) : kaléidoscope de danseurs ou de joggeurs, forêt tropicale verdoyante, spirales de couleurs à la manière de Delaunay, girafes ou lions évoluant dans une nuit d'étoiles colorées... Le visiteur est comme enveloppé par le spectacle et ne peut s'empêcher de poursuivre son chemin pour découvrir les prochaines images.

⁷ <http://www.skertzo.fr/portfolio/tube-modes-doux/>

⁸ Présentations en vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=W9sZXbnFDCI> Episode 1 « Dans le tube » par Skertzo et <https://www.youtube.com/watch?v=qkOsrflHV2E> Episode 5, celui de l'inauguration

⁹ D'après Le Monde, La traversée magique du « Tube », 01/12/2014

Le projet a été entièrement financé par la Communauté urbaine de Lyon (apport de crédits de la BEI). Le coût du projet est intégré dans le contrat de conception-réalisation confié à un groupement, il est donc difficile de quantifier le surcoût du projet lié à la création de la galerie de sécurité et à l'animation (compris entre 80 et 120 millions d'euros). Le dispositif d'animation visuelle et lumineuse (conception comprise) aurait coûté 4,5 millions d'euros. L'électricité 100% renouvelable est fournie par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR).

« 3 500 personnes, dont 60 % de cyclistes, empruntent le tunnel chaque jour de semaine ; et ils sont 5 000 le week-end. Une fréquentation qui dépasse les prévisions du Grand Lyon. Cela crée inévitablement des "conflits d'usage", petits incidents pas bien graves mais exaspérants : frôlements inopinés, freinages brusques, coups de sonnette comminatoires. »¹⁰.

Victime de son succès... Certains utilisateurs souhaiteraient que le tube devienne entièrement réservé aux modes actifs et que les bus empruntent le tunnel routier, quitte à supprimer une voie aux voitures.

3.2.2 Alger, installation lumineuse dans le Tunnel des Facultés

L'installation lumineuse a été réalisée en 2003 à l'initiative de la ville dans le Tunnel des Facultés en plein cœur d'Alger. Ce tunnel construit dans les années 1940 est emprunté par des véhicules aussi bien que par des piétons. Greffée sur le réseau d'éclairage public, l'installation se voulait pérenne.

Pour cette œuvre baptisée *Répliques*, Philippe Mouillon a fait appel à plusieurs artistes qui ont réinterprété les jeux d'ombres et de lumières de l'architecture arabe. Une nouvelle scène apparaît chaque heure.



Tunnel des facultés, 2003

Source : <http://lelaboratoire.net> (Sculpture urbaine)



Tunnel des facultés, 2003

Source : <http://lelaboratoire.net> (Sculpture urbaine)

¹⁰ transports.blog.lemonde.fr/2014/12/07/lyon-le-succes-ambigu-du-tunnel-pour-cyclistes-et-pietons-sous-la-croix-rousse/

3.2.3 Marseille, l'œuvre collective du Tunnel des Ex-Voto

« EX-VOTO est une curiosité d'échelle urbaine proposée par Maryvonne Arnaud et Philippe Mouillon, et réalisée en collectant les vœux d'habitants de Marseille, au fil des rencontres. Cette proposition s'inscrit dans le programme "Quartiers Créatifs" conçu et porté par Marseille-Provence 2013 avec le soutien financier de la Fondation Logirem, de Logirem, de la Caisse des Dépôts et Consignations, du Fonds Européen de Développement Régional, de Marseille Provence Métropole et de la ville de Marseille. Une production de Marseille-Provence 2013 ». <http://lelaboratoire.net>



Photo d'EX-VOTO, 2013

Source : <http://lelaboratoire.net>

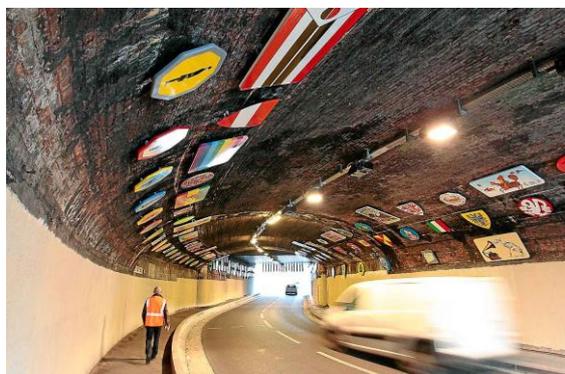


Photo actuelle du tunnel

Source : <http://www.20minutes.fr/marseille> (12/09/2014)

3.3 Les projections pour embellir la nuit

La mise en lumière des parois des franchissements de l'A1 (ou de certaines façades ou murs à proximité immédiate des flux routiers) fait partie des propositions envisageables pour rendre l'A1 plus accueillante en traversée nocturne.

Les projections sur un support mettent en valeur aussi bien le support, qu'elles donnent à voir le paysage autour ou en creux ; elles peuvent aussi être porteuses de messages (sur l'ouverture au monde, le brassage culturel...) et donner de l'épaisseur à l'identité locale. Les deux exemples montrés ici (à Rio de Janeiro et Grenoble) ont été trouvés sur le site du Laboratoire, spécialisé en sculpture urbaine.

3.3.1 Grenoble, Les façades imaginaires

En 1989, la Cathédrale de Grenoble se retrouve transformée la nuit par des projections artistiques grandeur nature sur les 600 m² de ses façades. Les 150 artistes qui ont participé au projet viennent du monde entier, avec des cultures parfois très éloignées de cette Cathédrale. L'idée du scénographe urbain, Philippe Mouillon, était de croiser la notion d'identité locale et les imaginaires de différents points de la planète pour « *bousculer nos certitudes* ».



La mise en valeur d'un édifice religieux

Source : <http://lelaboratoire.net/facades-imaginaires/>

« Chacun des artistes est invité à interpréter cette surface originale avec sa propre culture de l'espace, à l'enrichir, la détourner ou la renverser. Cette interprétation est d'emblée incertaine car les artistes associés au projet vivent plus ou moins éloignés du site, dans un paradigme spatial et symbolique parfois radicalement différent de cette cathédrale située en Europe occidentale, ou encore dans une proximité bien réelle mais si évidente qu'elle en demeure non interprétée... »

« Nous sommes en 1989, le mot mondialisation n'est pas encore en usage, mais le changement d'échelle de nos repères territoriaux se fait déjà perceptible. »¹¹

3.3.2 Rio de Janeiro, Arcos da Lapa

Arcos da Lapa est un aqueduc bâti en 1720 situé dans un lieu central de Rio de Janeiro. « Cet aqueduc traverse la ville historique, une ville inquiétante, rebelle, étrangère au tourisme, surtout à la nuit tombée. »

« Pour les habitants de Rio, le site est familier et semble avoir toujours été là. De n'y prêter peut-être plus attention, le lieu est devenu hors la vue, un champ hors champ du quotidien. » <http://lelaboratoire.net>

Le scénographe Philippe Mouillon a fait appel à 150 artistes plasticiens du monde entier pour transformer le regard sur ce site. Ces artistes ont été sélectionnés en coordination avec douze critiques d'art spécialistes d'art contemporain par région du monde. C'est ainsi qu'en novembre 1996, l'aqueduc est paré d'éclairages successifs sur un linéaire de 450 mètres (150 éclairages au total).



La mise en valeur d'un aqueduc oublié

Source : <http://lelaboratoire.net/arcos-da-lapa/>

« Le viaduc, obstacle à la vue, troue l'obscurité et devient support de vision. L'écran qui cache durant le jour, donne à voir dans l'obscurité de la nuit. « Arcos da Lapa » est devenu un écran et un écrin insolites qui sautent aux yeux. Un écran sur lequel apparaissent des paysages, des horizons inconnus qui viennent à notre rencontre »

« D'une certaine façon, la ville traverse aussi l'aqueduc, apparaissant et disparaissant entre chacune des arches de pierre, rendant le monument presque impalpable. » <http://lelaboratoire.net>

¹¹ Source : <http://lelaboratoire.net/facades-imaginaires/>

3.4 Les totems

Les symboles artistiques ou non le long des routes peuvent entrer dans le patrimoine culturel et identitaire, comme c'est le cas de ces emblématiques taureaux le long des routes espagnoles.

Ce traitement plus ponctuel que ceux des autres thèmes présentés précédemment n'en est pas moins intéressant ; ils scandent l'espace et animent le voyage, les passagers les guettent, les habitants y sont attachés.



Les silhouettes géantes de taureaux (Espagne)

Source : <http://www.turismocabanillasdelasierra.es/rutatoro.html>

Ces silhouettes surgissent parfois le long des autoroutes espagnoles, à la fois menaçantes et divertissantes pour les voyageurs. Elles marquent l'identité du territoire où sont présents les éleveurs de taureaux et les ferias, identitaires de l'Espagne.



<http://de.wikipedia.org/wiki/Osborne-Stier>

Ces totems trouvent leur origine avec la marque Osborne qui crée une campagne publicitaire pour un alcool et appose à partir de 1958, des silhouettes de bois de quatre mètres de haut stratégiquement. Ces silhouettes passent ensuite à sept mètres d'envergure et sont faites de métal pour résister aux conditions météorologiques. En 1962, les lois sur la publicité ayant été modifiées, les taureaux vont atteindre jusqu'à quatorze mètres de haut.

En juillet 1988, la publicité au bord des routes est interdite en dehors des localités. Les taureaux restent, seul le nom de la marque en blanc sur les silhouettes est effacé. En 1994, le ministère espagnol des routes décide du retrait de tous les taureaux, mais de nombreuses voix s'élèvent pour préserver ces symboles les plus connus d'Espagne. En décembre 1997, l'« *intérêt esthétique et culturel* » des taureaux Osborne est reconnu par le Tribunal suprême d'Espagne, qui rend son verdict en faveur de leur maintien.

Aujourd'hui, plus de quatre-vingt-dix taureaux Osborne sont répartis sur le territoire espagnol, de façon inégale. Une grande partie d'entre eux accompagnent les voyageurs sur l'autoroute du soleil qui mène à Cadix. L'Andalousie en compte dix à elle seule, et les a enregistrés dans son patrimoine comme « *bien culturel* » dès 1994.

Le taureau Osborne est toujours le logo de la marque, il ne peut être utilisé à des fins commerciales sans autorisation préalable du groupe.



<http://www.mediathèque.cat/envolees/?p=218>

En opposition au taureau, symbole de l'Espagne, l'âne catalan est devenu le symbole non officiel de la volonté d'indépendance de la Catalogne. L'un des taureaux situé en Catalogne a été transformé en âne en 2007 par des nationalistes catalans.

4. Recommandations

4.1 Objectif commun des recommandations

Le travail de diagnostic et d'identification des enjeux autour de la partie francilienne de l'autoroute A1 a permis de proposer des recommandations, que les acteurs pourront mettre en œuvre pour valoriser l'axe. L'objectif des recommandations est, dans un premier temps, de pointer les actions prioritaires le long de l'axe et sur ses abords immédiats. En effet, ces mesures sont un préalable indispensable pour assurer une amélioration de la perception immédiate de l'axe. Pour cela, ce dernier a fait l'objet d'une analyse filaire tout au long du parcours.

Mais les recommandations visent essentiellement un objectif commun ambitieux : permettre aux usagers de percevoir l'entrée progressive dans la Région, dans l'agglomération, et enfin dans la ville-capitale.

Pour cela, l'idée est de raconter une histoire du territoire, des franges de l'Île-de-France aux portes de Paris, de donner une unité au parcours et aux perceptions le long de celui-ci. Dans ce récit, nous souhaitons associer non seulement le territoire traversé, mais aussi les vues plus lointaines pour agrandir la focale et faire le lien avec le reste de la région et le cœur d'agglomération. L'axe est donc conçu comme support pour révéler le territoire.

Les recommandations, déclinées par séquence, ont été formulées en lien avec les enjeux identifiés à l'issue du diagnostic :

- Donner à voir l'identité du territoire traversé ;
- Se repérer dans le territoire ;
- Révéler le paysage en travaillant les ouvertures ;
- Animer les fermetures ;
- Accompagner l'insertion des projets.

4.2 Appropriation pour la mise en œuvre

Ces recommandations n'ont de sens que si elles mènent à une mise en œuvre concrète. Elles sont donc pensées dans des temporalités et des budgets divers. Pour une réalisation effective, il est indispensable d'associer les acteurs locaux, aussi bien publics que privés (comme les gestionnaires de zones d'activités) dès l'amont. Dans le cas de l'accompagnement des projets, cela signifie qu'il faudrait prendre en compte le paysage et les vues dès la conception, par exemple.

4.3 Les recommandations localisées

Des recommandations sont présentées tout au long du parcours. Les cartes les précisent séquence par séquence.

Ces recommandations se répartissent en deux catégories :

1. « Le long de l'axe » rassemble les recommandations ayant trait à l'axe lui-même.
2. « Les éléments emblématiques / marquants du territoire » concerne les territoires qui jouxtent l'axe et leur valorisation.

4.3.1 Le long de l'axe

Un grand nombre de recommandations concerne l'axe lui-même (en vert clair sur les cartes : à requalifier). De nombreuses portions ont besoin d'être requalifiées, améliorées ou entretenues. Cela concerne plusieurs éléments de natures différentes : **la végétation, les talus, les parois des murs anti-bruit ou des tunnels, les ponts**. Par endroit, la végétation existe mais doit être étoffée ; à d'autres endroits, des plantations sont à maintenir ; ailleurs, il est possible de planter. Des essences forestières sont préconisées dans la partie rurale, de grands arbres d'alignement dans la partie économique, notamment le long de la ZA Paris Nord 2, où des plantations hautes, régulières et assez espacées permettraient de mettre en valeur la partie commerciale du territoire, et la rendre moins minérale. Avant l'entrée du tunnel du Bourget, un alignement de part et d'autre de la route peut venir magnifier l'axe et valoriser le territoire. Dans la partie urbaine, des plantations sont également prévues. Certains sites pourront être plantés d'essences arbustives basses et touffues ne demandant pas trop d'entretien.



Abords de la rocade bordelaise,
Crédits image : Atelier Pena Paysage



Crédits image : Atelier Pena Paysage



Crédits image : Atelier Pena Paysage



Crédits image : Atelier Pena Paysage

Les matériaux des parois et murs anti-bruit le long de l'axe sont assez disparates, et de nombreux ponts sont à requalifier pour donner une homogénéité tout au long du parcours. Pour améliorer ces **franchissements**, plusieurs actions peuvent être entreprises : repeindre, entretenir les bas-côtés, les utiliser comme supports de *street art* ou d'expositions (par exemple une photographie sur chaque pont, pour raconter une histoire au fur et à mesure). Il est primordial de trouver des solutions pour éviter les tags. **Les gabions**, connus pour leurs qualités esthétiques, acoustiques et les différents usages possibles qu'ils permettent à titre de murs antibruit, sont une réponse possible au traitement des abords tout en servant de support à la végétation ou comme paroi décourageant les graffitis. Les gabions sont des cages en acier remplies de blocs de pierres, comme le montre la photo ci-dessous :



Mur antibruit en gabions au sommet de la butte existante

Crédits image : DIRIF



Murs antibruits couverts de panneaux solaires

Source : <http://www.photovoltaique.info/Murs-anti-bruit-photovoltaiques.html>

Utilisés initialement sur les abords autoroutiers, les gabions sont aujourd'hui largement détournés de leur usage initial par les concepteurs de jardin ou en bordure de voies urbaines. Les gabions peuvent ainsi être utilisés pour couvrir les parois internes des franchissements pour éviter les dégradations et éclaircir la grisaille des parois actuelles, aussi bien que de servir de murs antibruit, ou de supports à la végétation sur les parois des parties encaissées du parcours, ou encore comme muret pour masquer l'autoroute ou les bas-côtés. De ce fait, ils gagneraient à être utilisés tout au long du parcours pour créer une unité et une continuité visuelle, harmonieuse, rompant avec la grisaille et durable.

Non représenté sur les cartes des recommandations, **le terre-plein central** est à requalifier sur l'ensemble des séquences économique et urbaine, et de manière plus ponctuelle sur les autres séquences. En effet, sujets aux dégradations et aux jets d'ordures, les terres-plein, très minéraux, sont pour l'heure peu qualifiés et renvoient une image négative de l'autoroute. Pour ce faire, il convient de les végétaliser en partie (avec des essences demandant peu d'entretien), ou encore de les peindre pour créer une ligne graphique qui accompagne le regard.

Sur certaines portions de la route, il est recommandé de **supprimer la végétation** et parfois d'aplanir les talus, afin d'ouvrir la vue sur le paysage (en vert foncé sur les cartes : à enlever). Par exemple à la hauteur du parc Georges Valbon, nous proposons d'enlever des arbres pour ouvrir la vue par des « fenêtres » sur le parc. Les panneaux publicitaires sont également concernés par cette action, ainsi que le panneau abîmé situé à la hauteur de la Cité des 4000 et qui indique la basilique Saint-Denis qu'on ne voit plus.

Sur certains sites, une **signalétique** peut être installée. Il peut s'agir de panneaux mettant en avant les éléments historiques majeurs, comme l'organisation en finage des villages ou un ensemble de bâtiments industriels anciens. Ce peut être également un panneau indiquant les sites marquants des alentours comme l'aéroport du Bourget ou les pistes de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle.

Les actions proposées sur l'axe ont pour but de rendre le parcours plus propre et accueillant mais aussi de trouver une homogénéité, un fil conducteur. Le travail sur les abords immédiats est particulièrement important sur les séquences économiques et urbaines (3 et 4), actuellement dévalorisées.

4.3.2 Les éléments emblématiques / marquants du territoire

La deuxième partie de la légende rassemble les recommandations proposées sur les territoires plus lointains, traversés par l'autoroute.

Les vues existantes mises en avant dans le diagnostic sont à maintenir (elles apparaissent en beige sur les cartes).

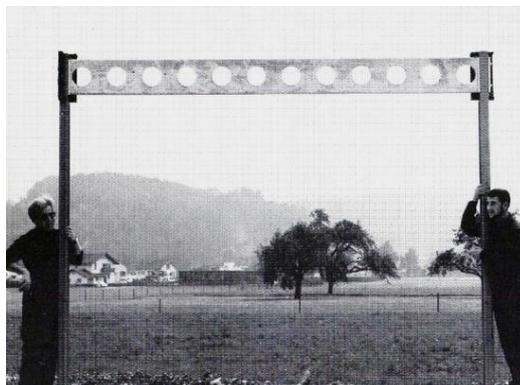
D'autres vues sont à créer :

- Sur la plaine agricole après Villeron, il convient de dégager partiellement les abords de la route pour que le regard s'ouvre sur un espace agricole de qualité, vallonné et boisé au creux des vallons. La plaine Saint-Denis n'est pas plate, et ses paysages sont de toute beauté.
- Au niveau du lieu-dit « Le buisson de Paris » et de la Butte au Berger, une ouverture de la vue sur le carré agricole au premier plan, et sur la D902 au second plan (axe ancien planté dont on aperçoit la cime des arbres) est une solution.
- Au niveau de la voie ferrée entre Le Bourget et La Courneuve (séquence 4), la vue pourrait être dégagée pour profiter de l'échappée visuelle qu'offre la voie de chemin de fer. Cela serait un moyen de rompre la monotonie des portions alentours très fermées par les tunnels, les talus et la végétation.
- L'ouverture de plusieurs percées visuelles sur le parc Georges Valbon est prévue, ce dernier étant peu perceptible à l'heure actuelle, excepté par son parking arboré, à requalifier.
- Enfin, une grande fenêtre sur la ville peut être mise en avant au niveau du viaduc qui passe au dessus du canal Saint-Denis (cf. zoom H).

La légende pointe également les éléments sur lesquels il est intéressant d'attirer le regard, en cadrant la vue par un objet, par une ouverture dans la végétation, par un panneau, etc. Il s'agit de certains repères décrits dans le diagnostic et répertoriés en annexe.



Sculpture et cadrage paysager, Voltera, Italie
Crédits image : Chrystel Martinez



Ecole d'architecture, Karlsruhe, Allemagne
Sources : site kit.edu



Sculpture et cadrage paysager, Voltera, Italie
Crédits image : © 2016 google



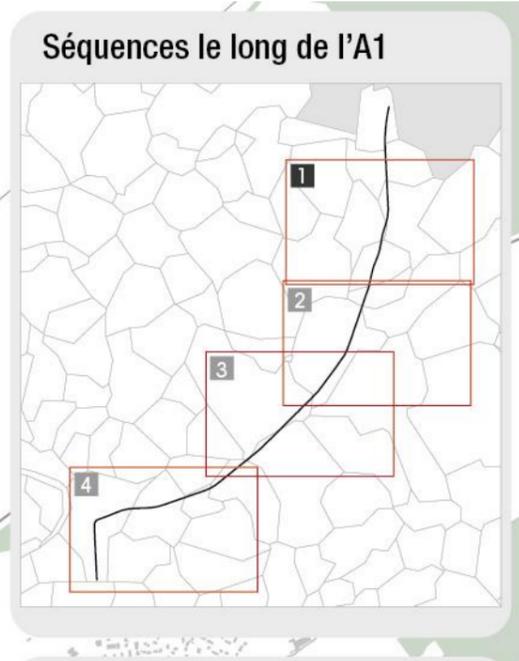
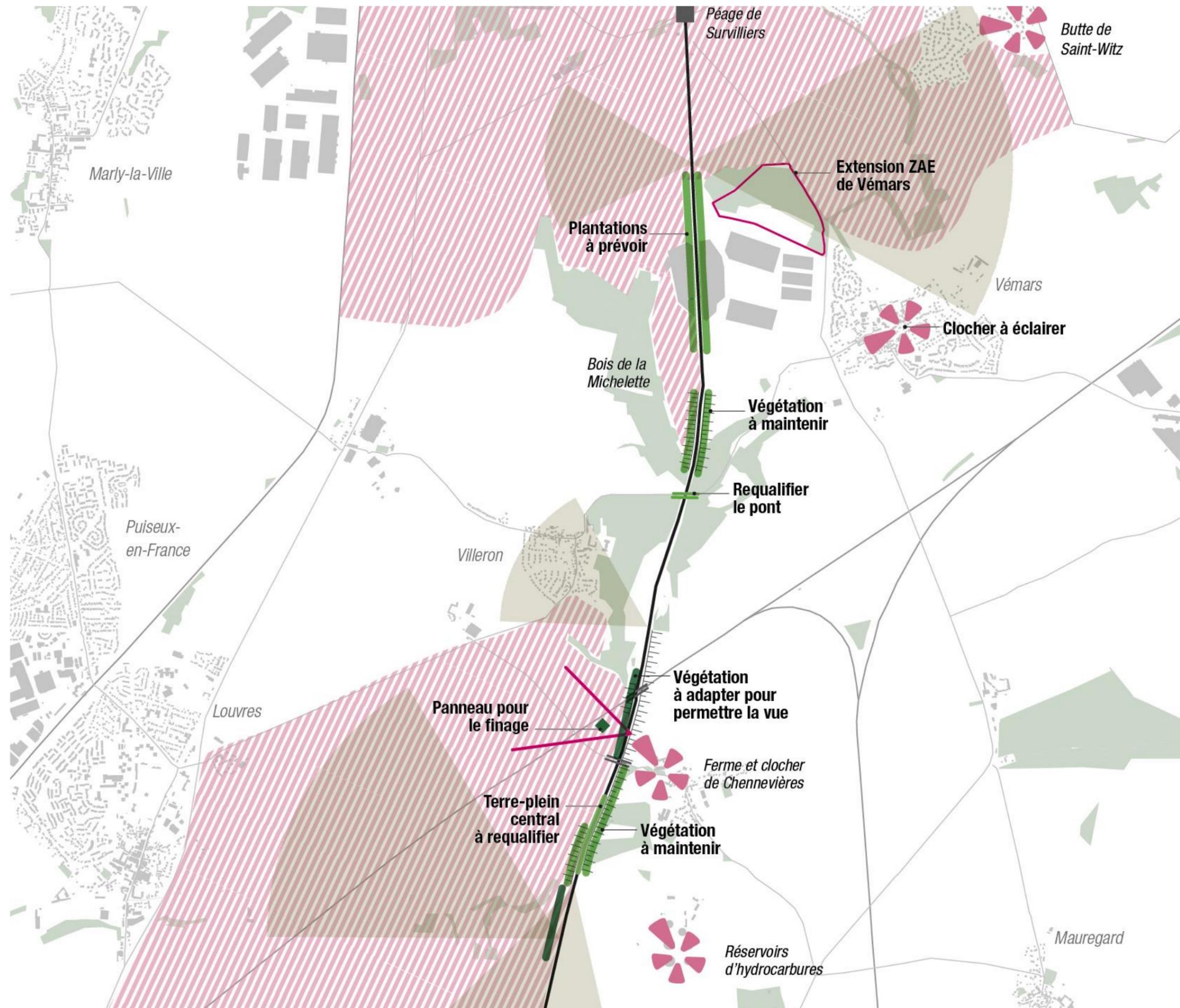
Toréro, Séville
Source : <http://sylvainetannieleblog.blogspot.fr>

Certains repères ont été choisis comme symbole de leur séquence, et font l'objet de propositions précises. Il s'agit :

- de la butte de Saint-Witz et du clocher de Vémars pour la séquence 1 agricole ; la vue pourrait être cadrée sur la butte de Saint-Witz (ou de Montmélian), et un panneau pourrait rendre compte de cette butte témoin. Le clocher de Vémars peut également être éclairé le soir. Cela permettrait de mettre en valeur les franges rurales de l'île-de-France ;
- des tours de contrôle pour la séquence 2 aéroportuaire ;
- des locaux d'activités pour la séquence 3 économique, sont mis en en valeur avec un alignement de part et d'autre de l'axe, qui rendra plus majestueuse la route et les façades qui la bordent ;
- des tours d'entrée dans Paris pour la séquence 4 urbaine, qui pourraient être rendues plus visibles de loin.

L'ensemble des recommandations présentées sur les cartes permettent de valoriser l'axe lui-même en lui « refaisant une beauté », mais aussi de le mettre en scène par la valorisation du territoire qu'il traverse. La gestion de l'axe et de ses abords est primordiale pour la réussite du projet dans le temps.

La mise en scène du territoire traversé par l'infrastructure doit servir à se repérer, à donner du sens au parcours, à ce que les usagers du quotidien apprécient la traversée, et à ce que les visiteurs découvrent un territoire attrayant. Arriver dans la métropole parisienne est un événement, le parcours doit être à la hauteur de la destination.



RECOMMANDATIONS SÉQUENCE RURALE

Le long de l'axe

- requalifier, améliorer ou entretenir (végétation, talus, parois, axe, franchissement ou terre-plein)
- entretenir les bas-côtés
- adapter ou enlever (végétation, talus, panneaux etc.)
- ajouter des éléments signalétiques

Les éléments marquants du territoire

- créer une vue
- attirer le regard, faire ressortir les symboles
- maintenir les espaces agricoles
- accompagner les projets, réhabiliter les espaces

Fond de plan

Talus	Cône de vue
Mur anti-bruit	Bois
Franchissement	Batiment
Tunnel	Autoroute A1

0 1 km
 © IAU îdF 2015
 Sources : IGN, Insee 2009, Mos 2012 IAU îdF



Séquences le long de l'A1

RECOMMANDATIONS SÉQUENCE AÉROPORTUAIRE

Le long de l'axe

- requalifier, améliorer ou entretenir (végétation, talus, parois, axe, franchissement ou terre-plein)
- entretenir les bas-côtés
- adapter ou enlever (végétation, talus, panneaux etc.)
- ajouter des éléments signalétiques

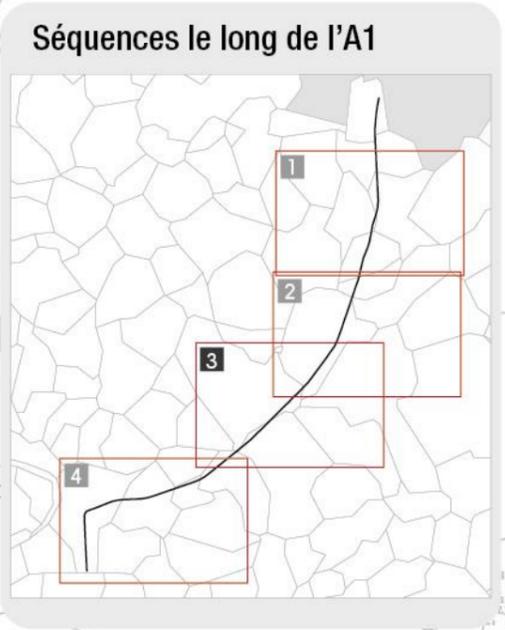
Les éléments marquants du territoire

- créer une vue
- attirer le regard, faire ressortir les symboles
- maintenir les espaces agricoles
- accompagner les projets, réhabiliter les espaces

Fond de plan

Talus	Cône de vue
Mur anti-bruit	Bois
Franchissement	Batiment
Tunnel	Autoroute A1

0 1 km
 © IAU idF 2015
 Sources : IAU idF, IGN, Insee 2009, Mos 2012



RECOMMANDATIONS

SÉQUENCE ÉCONOMIQUE

Le long de l'axe

- requalifier, améliorer ou entretenir (végétation, talus, parois, axe, franchissement ou terre-plein)
- entretenir les bas-côtés
- adapter ou enlever (végétation, talus, panneaux etc.)
- ajouter des éléments signalétiques

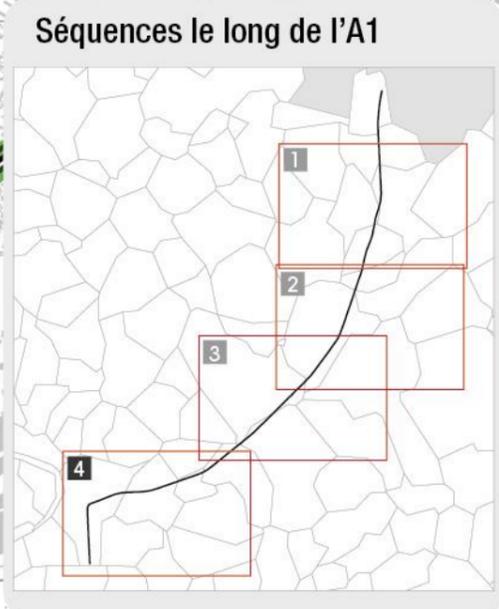
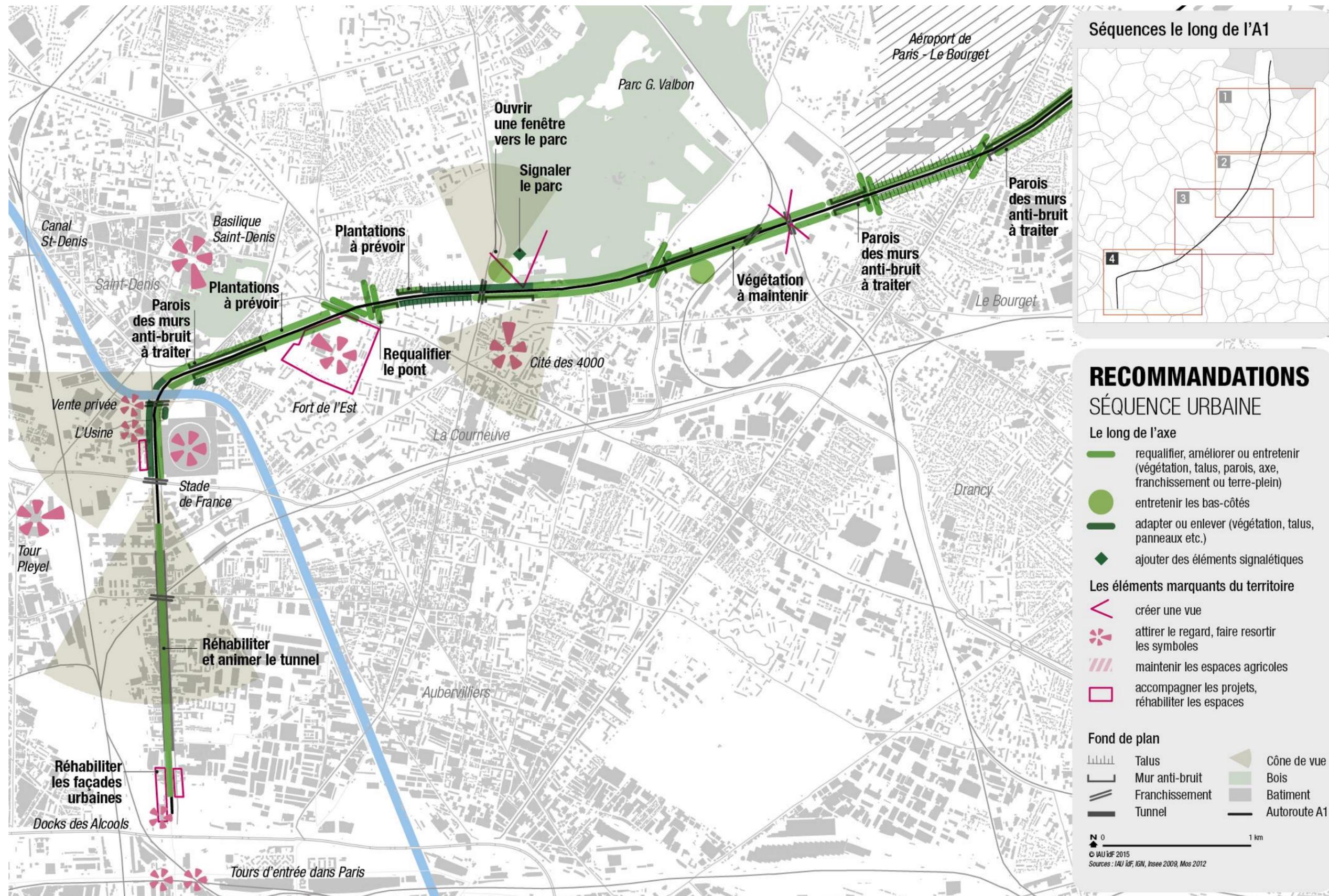
Les éléments marquants du territoire

- créer une vue
- attirer le regard, faire ressortir les symboles
- maintenir les espaces agricoles
- accompagner les projets, réhabiliter les espaces

Fond de plan

	Talus		Cône de vue
	Mur anti-bruit		Bois
	Franchissement		Batiment
	Tunnel		Autoroute A1

N 0 1 km
 © IAU idF 2015
 Sources : IAU idF, IGN, Insee 2009, Mos 2012



RECOMMANDATIONS

SÉQUENCE URBAINE

Le long de l'axe

- requalifier, améliorer ou entretenir (végétation, talus, parois, axe, franchissement ou terre-plein)
- entretenir les bas-côtés
- adapter ou enlever (végétation, talus, panneaux etc.)
- ◆ ajouter des éléments signalétiques

Les éléments marquants du territoire

- < créer une vue
- ✳ attirer le regard, faire ressortir les symboles
- /// maintenir les espaces agricoles
- accompagner les projets, réhabiliter les espaces

Fond de plan

	Talus		Cône de vue
	Mur anti-bruit		Bois
	Franchissement		Batiment
	Tunnel		Autoroute A1

N 0 1 km
 © IAU idF 2015
 Sources : IAU idF, IGN, Insee 2009, Mos 2012

5. Zooms de proposition :

Les zooms visent à donner un aperçu des types d'interventions possibles le long de l'A1, pour la préservation de ses abords et de ses paysages. Ces derniers mettent en avant différents parti pris et choix : conserver des vues, en ouvrir de nouvelles, requalifier le linéaire par le végétal.

Chaque zoom est illustré par différents documents complémentaires ; un plan de situation pour contextualiser l'espace d'intervention, un croquis de principe pour illustrer le type d'actions souhaitées, quelques images de références et une palette de deux échantillons des « matières », propres au territoire traversé. Enfin, un photomontage met en scène les résultats possibles de ces changements.



L'A1: du territoire à la ville-capitale Localisation des zooms

Une identité paysagère propre à chaque séquence

- Séquence 1, agricole
- Séquence 2, aéroportuaire
- Séquence 3, économique
- Séquence 4, urbaine

Un axe homogène et mis en scène

- Par un traitement décliné à chaque séquence

N 0 2 km

© IAU IdF 2016
sources : IAU IdF, Camille Mourier

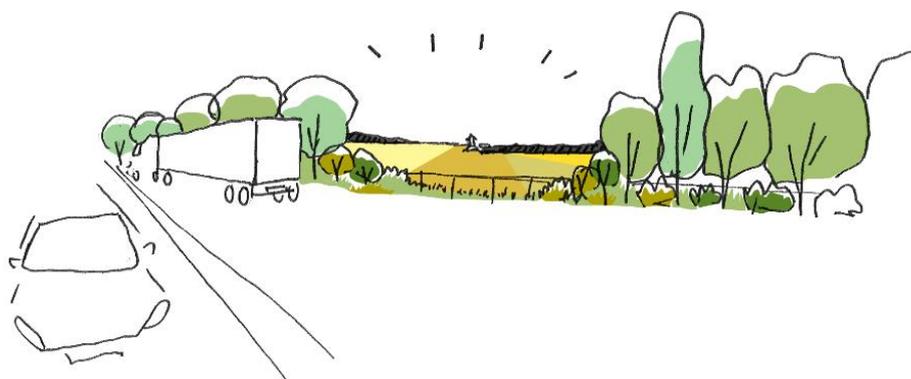
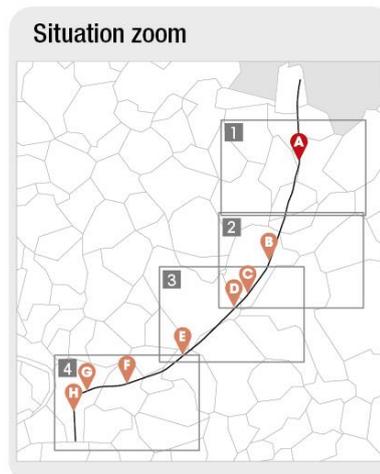
Position des zooms sur l'axe

- Icône de situation

5.1 Zoom A : Le clocher de Vémars

Attirer le regard vers le clocher de Vémars

Le zoom porte sur la préservation et la mise en valeur d'une vue remarquable le long de la route. Il s'agit du clocher de Vémars, qui se distingue parmi les étendues agricoles. L'utilisation d'essences forestières et la déclinaison de différentes strates végétales en guise de cadrage, peut être un moyen de mettre en valeur cette vue tout en faisant écho au territoire traversé. Le clocher pourrait aussi être éclairé la nuit.



Croquis de principe : encadrer les vues par un traitement végétal en strates – C.M.



Vue de l'existant

Crédits image : © 2016 google



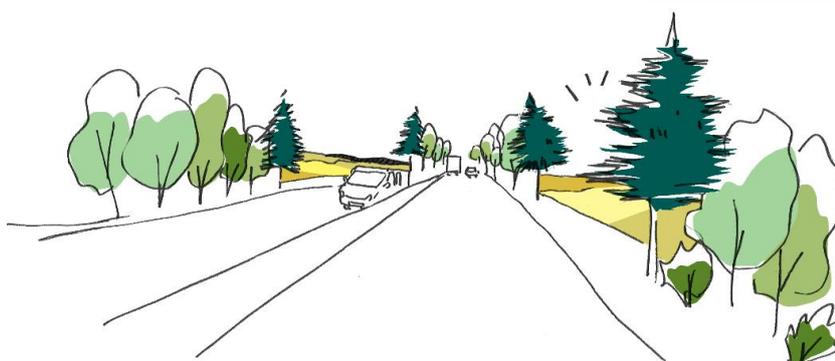
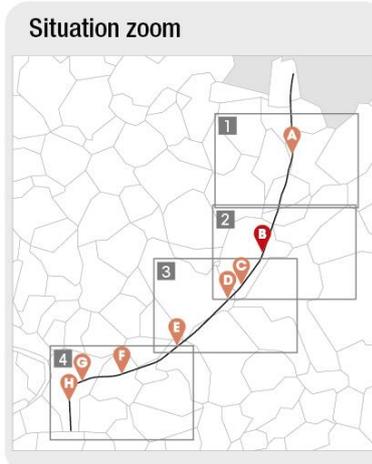
Vue proposée

Crédits image : photomontage IAU idF – T.N.

5.2 Zoom B : Les cèdres

Etoffer le bosquet de cèdres anciens

Le zoom des Cèdres, aux abords de l'aéroport, propose d'utiliser ces essences remarquables comme marqueurs paysagers en jouant sur les effets de verticalité et de grandeur, en accord avec la dimension spectaculaire du lieu traversé.



Croquis de principe : utiliser les arbres remarquables comme repères visuels et paysagers - C.M.



Vue de l'existant

Crédits image : © 2016 google



Le cèdre depuis l'A1,
Crédits image : IAU

Source : wikipédia
libres de droit



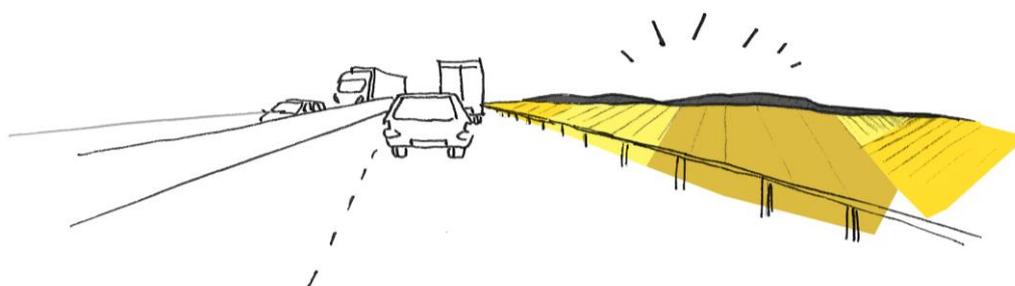
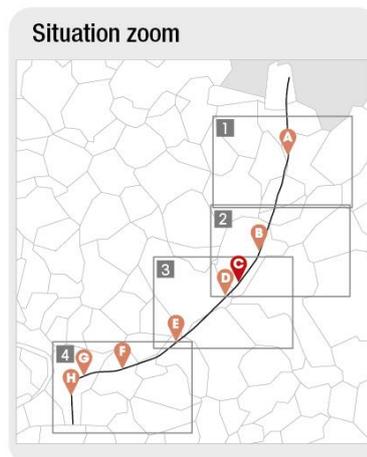
Vue proposée

Crédits image : photomontage IAU idF – T.N.

5.3 Zoom C : la butte au Berger

Maintenir une vue dégagée

La butte au Berger et les terres agricoles constituent des éléments paysagers et patrimoniaux de qualité. Il paraît important de conserver une telle vue, et donc de limiter l'enrichissement des bas-côtés à cet endroit. Une signalétique peut être installée pour présenter les terres agricoles franciliennes et indiquer la D2, route ancienne plantée reliant Gonesse à Roissy-en-France.



Croquis de principe : conserver des vues ouvertes de qualité - C.M.



Vue de l'existant

Crédits image : © 2016 google



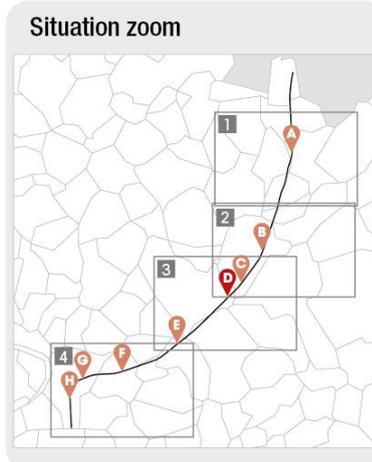
Vue proposée

Crédits image : photomontage IAU idf – T.N.

5.4 Zoom D : Ikéa

Planter un alignement haut et régulier pour valoriser les façades commerciales

A l'est de la séquence économique, la dimension bâtie et construite du territoire traversé est plus perceptible. Le traitement des abords de l'A1 peut donc se faire par des alignements et des essences plus ornementales, comme l'érable ou le tilleul. Les abords sont ici harmonisés et requalifiés sans pour autant nier la dimension commerciale des lieux. Le terre-plein central doit être requalifié, avec des plantations et une peinture vive pour l'animer davantage.



Croquis de principe : requalifier et accompagner par un végétal maîtrisé - C.M.



Vue de l'existant

Crédits image : © 2016 google



Ikéa et castorama depuis un pont sur l'A1,
Crédits image : IAU



Enseignes
et Erable



Source : wikipédia
libres de droit



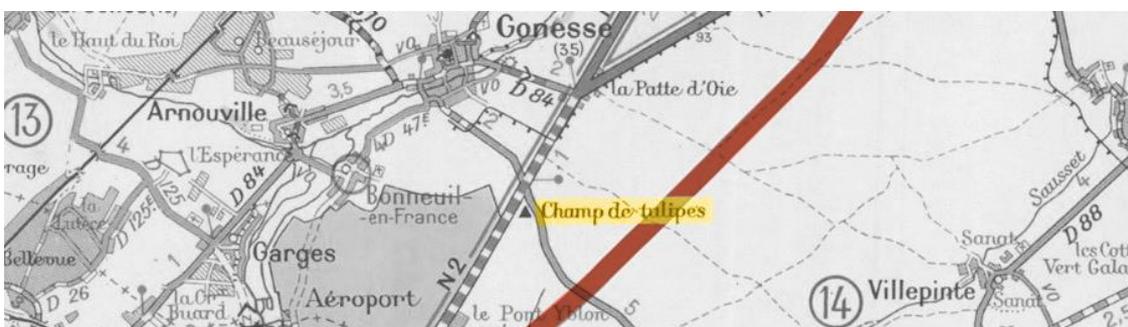
Vue proposée,

Crédits image : photomontage IAU idF – T.N.

5.4 Zoom D : en face d'Ikéo

Planter un nouveau repère en écho au passé du territoire

Dans le même secteur de la séquence économique, on peut travailler les abords en utilisant des repères et marqueurs visuels. La carte Michelin de 1950 témoigne de la présence de champs de tulipes le long de la RN17 il y a moins d'un siècle. Le recours à une sculpture florale en panneaux solaires (comme la *Floralis Generica* d'Eduardo Catalano à Buenos Aires) est ici un exemple d'intervention paysagère servant de repère tout en mettant en avant la modernité du territoire.



Carte Michelin 1950 : champs de tulipes mentionnés le long du tracé de l'A1 actuelle



Vue de l'existant

Crédits image : © 2016 google



Sur les traces des Vikings, sculpture A13, P. Saulterre

Crédit image : Laurent VDBK



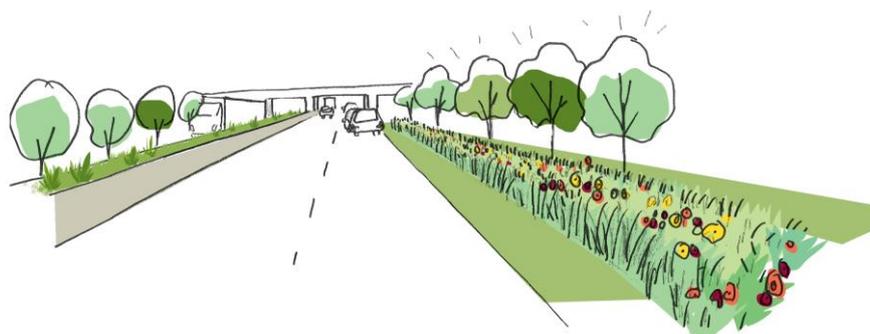
Vue proposée

Crédits image : photomontage IAU idF - T.N.

5.5 Zoom E : Ségro – La Poste

Planter les abords de la route pour la requalifier

Dans le même esprit que les abords d'Ikéo, Ségro - La poste et Vente privée sont deux points marquants de la traversée économique ayant récemment fait l'objet de travaux pour améliorer leurs façades. Un traitement harmonieux des abords s'impose pour valoriser l'activité logistique. En fin de séquence, on peut imaginer des abords traités par un alignement régulier et des prairies fleuries venant annoncer avec finesse l'arrivée vers la métropole.



Croquis de principe : accompagner les abords par un végétal maîtrisé -C.M.



Vue de l'existant

Crédits image : © 2016 google



Vue proposée,

Crédits image : photomontage IAU idF – T.N.

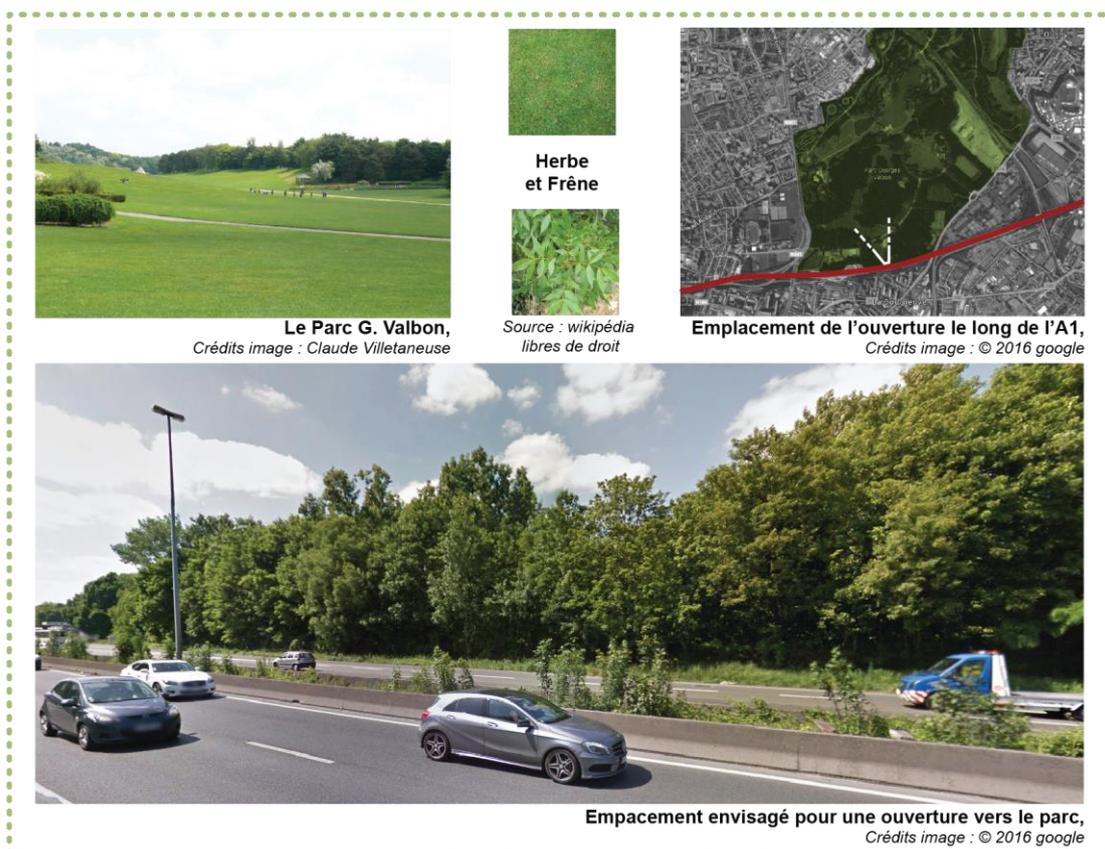
5.6 Zoom F : Le Parc Georges Valbon

Ouvrir une vue sur le parc

Le Parc Georges Valbon (anciennement Parc de la Courneuve) est un vaste espace paysager de qualité. On le devine à peine le long de la route et l'ouverture d'une vue vers celui-ci permettrait de créer un appel visuel fort et une relation avec le territoire proche.



Croquis de principe : ouvrir une vue dans les masses végétales – C.M

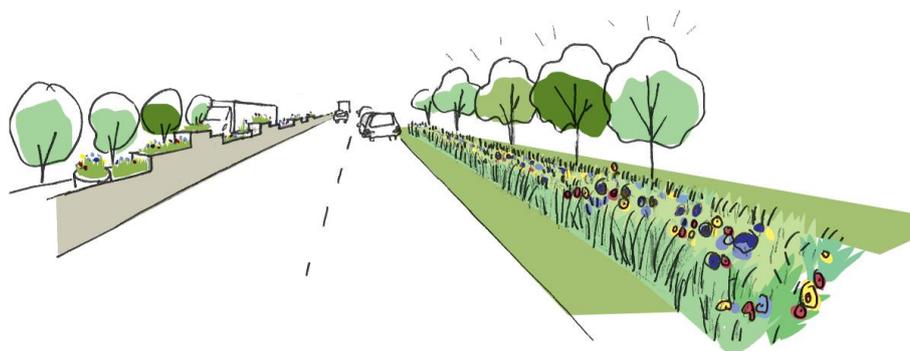


5.6 Zoom F : Séquence du Parc Georges Valbon

Trouver un traitement végétal propre à la séquence urbaine

La traversée de cette séquence peut être marquée par une requalification des abords et des terre-pleins plus composés. Des alignements et une bande fleurie fauchée tous les ans peuvent être une solution économe et valorisante pour les voyageurs. Le long de la séquence, de nombreux endroits délaissés pourraient être réinvestis de cette manière.

Situation zoom



Croquis de principe : accompagner les abords par un végétal composé – C.M.



Abords routiers fleuris,
Crédits image : pépinière nova-flore



Abords fleuris et bâtis marquants



L'usage de pots colorés,
Source : pop brixton, Londres

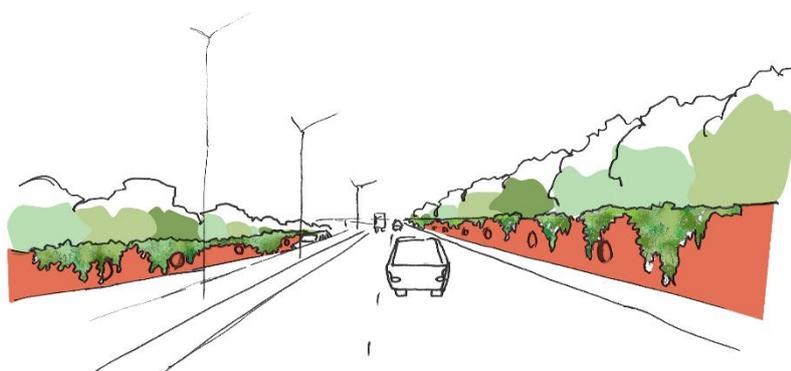
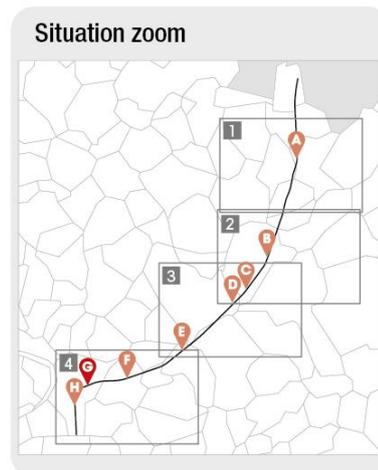


Des espaces à investir des abords aux terre-pleins,
Crédits image : IAU

5.7 Zoom G : Les murs et abords

Requalifier les murs anti-bruit

Juste avant la montée sur le viaduc de Saint-Denis, le voyageur traverse une séquence encadrée par des murs anti-bruit en brique tagués. Pour les requalifier, deux solutions peuvent être envisagées : la première est de planter des plantes grimpantes qui les recouvrent en partie, comme ailleurs sur le trajet ; la seconde consiste à mettre des murs en gabion, matériau qui dissuade le vandalisme, et pouvant être végétalisés en partie. Des banderoles et un terre-plein de couleur vive marquent l'arrivée vers la capitale.



popo Croquis de principe : jouer sur un usage des grimpantes pour revaloriser les murs – C.M.



AVANT

Vue de l'existant

Crédit image : © 2016 google



Brique et
Lierre



Exemple de mur gagné par les grimpantes. Source : wikipédia
Crédits image : IAU libres de droit



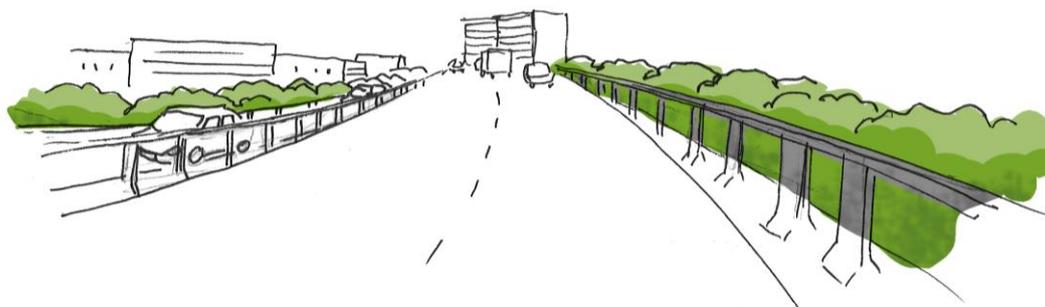
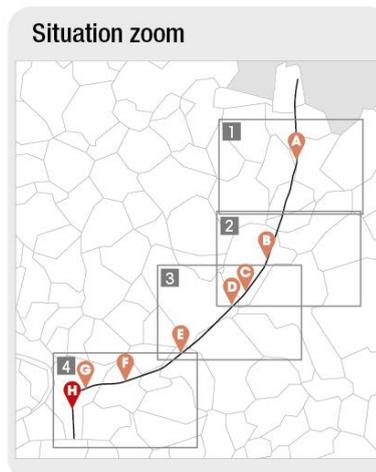
Vue proposée,

Crédits image : photomontage IAU idF – T.N.

5.8 Zoom H : Le viaduc

Renforcer l'effet de canopée au niveau du viaduc et l'accueil

Le passage au niveau du viaduc offre des vues lointaines et/ou sur des bâtiments faisant partie du patrimoine urbain. La montée sur le viaduc est un passage clé que l'on met en valeur par le renforcement de la canopée qui le souligne. Les plantations au pied du pont sont à renforcer. Ce qu'il reste de la vue sur la basilique est à maintenir pour le lien avec le territoire alentour. Couleurs, fleurs et banderolles symbolisent l'accueil.



Croquis de principe : renforcer l'effet de canopée au niveau du viaduc - C.M.



Vue de l'existant

Crédits image : © 2016 google



Vue proposée

Crédits image : photomontage IAU idF – T.N.

Conclusion

Cette étude porte sur la perception du paysage depuis l'autoroute A1, axe stratégique emblématique de l'arrivée en Ile-de-France en raison de la présence de l'aéroport international de Paris-Charles de Gaulle dans le secteur de Roissy. C'est aussi un axe médiatique, qui fait parler de lui. Aujourd'hui peu valorisé, l'axe pourrait être considérablement amélioré par la mise en scène des paysages traversés.

L'objectif est de travailler sur la perception du paysage depuis les axes ferrés et routiers. Aujourd'hui, la volonté d'aller le plus vite possible vers sa destination n'est pas le seul aspect que revêt un déplacement. Celui-ci peut être rendu qualitatif et vécu comme une expérience. La destination, mais aussi l'identité du territoire traversé peuvent être données à voir.

Un partenariat a été monté entre l'IAU îdF, l'Agence des Espaces Verts et l'EPA Plaine de France pour réfléchir à l'aménagement des entrées métropolitaines, et plus précisément ici à la mise en valeur des paysages de l'A1.

La première partie de l'étude détaille ce que l'on en perçoit depuis l'axe, c'est-à-dire presque rien pour l'œil non aguerré. On constate un décalage entre les perceptions de la plupart des usagers et la richesse et la diversité du territoire traversé. Pourtant, tout est là et ne demande qu'à être révélé. Le parcours, assez dégradé lorsque l'on se rapproche de Paris, alterne ouvertures (vues lointaines et rapprochées) et fermetures (talus, tunnels, murs anti-bruit).

Le diagnostic présente l'entrée progressive dans la métropole, par grandes séquences paysagères qui reflète chacune une facette du territoire francilien : rurale et agricole ; puis aéroportuaire et donc métropolitaine ; économique ; urbaine et patrimoniale avec les mutations du cœur d'agglomération.

Un enjeu principal émerge : donner à voir la richesse du territoire et se repérer.

Les recommandations s'articulent autour de plusieurs axes :

- En priorité, la propreté aux abords immédiats de l'axe ;
- L'unité, la lisibilité tout au long du parcours, pour raconter l'entrée dans la région ;
- La nécessité de flécher et d'orienter le regard, en s'appuyant sur les ouvertures et les fermetures ;
- Dans un territoire très dynamique, l'intégration des projets pour en faire des supports de valorisation du paysage.

Les recommandations sont déclinées tout au long du parcours, par séquence, à l'aide de cartes, et des exemples localisés permettent de préciser et d'illustrer les propositions. Les bonnes pratiques en France et à l'étranger ont été source d'inspiration.

L'intérêt de l'étude est de développer une vision globale sur tout le parcours de l'A1 pouvant aboutir à un schéma d'axe.

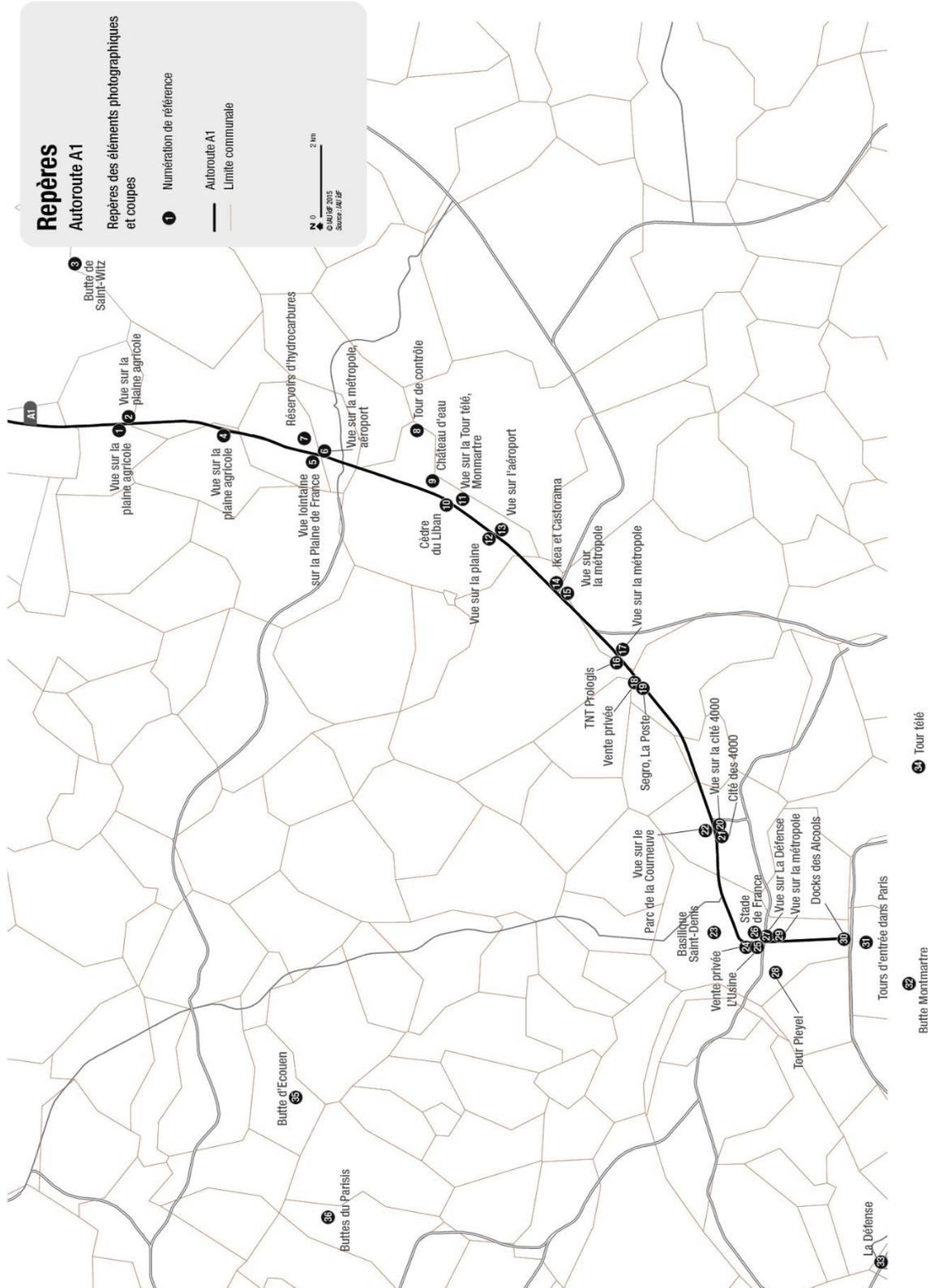
Ces propositions devraient contribuer à une mise en œuvre concrète qui ne pourrait se faire sans associer les acteurs locaux, aussi bien publics que privés. Cette étude se veut d'abord un outil de sensibilisation ; elle devrait permettre à l'AEV et à l'EPA Plaine de France d'enrichir un argumentaire pour le travail de terrain. Des actions pédagogiques auprès des collectivités et des acteurs privés contribueraient à valoriser le paysage visible depuis l'autoroute, et ainsi tout le territoire.

De nombreux autres acteurs (DIRIF, CD, CAUE, Région, Société du Grand Paris, ADP, collectivités, etc.) concernés par l'axe routier de l'A1 pourront être intéressés par les propositions développées, et contribuer à l'embellissement de cette porte d'entrée en Ile-de-France, qui souligne ses diversités et ses richesses auprès des touristes, des acteurs économiques et auprès de tous ceux qui empruntent l'axe.

Plus largement, des enseignements peuvent être tirés de ce travail pour améliorer l'insertion paysagère d'autres grandes entrées ferrées et routières de la région Ile-de-France. A partir de l'étude de ce secteur, une méthode d'analyse du paysage a été définie, qui pourra par la suite être appliquée ailleurs. Le RER B, étudié en parallèle, fait également l'objet d'un rapport à paraître.

Annexes

Les grandes vues et les grands repères





1. Vue sur la plaine agricole



2. Vue sur la butte de Saint-Witz



3. Butte de Saint-Witz



4. Vue sur la plaine agricole survolée par les avions



5. Vue sur la plaine agricole et le TGV



6. Vue sur l'aéroport et la métropole



7. Réservoirs d'hydrocarbure



8. Tour de contrôle



9. Château d'eau



10. Cèdres du Liban



11. Vue sur la butte Montmartre et la Tour Eiffel



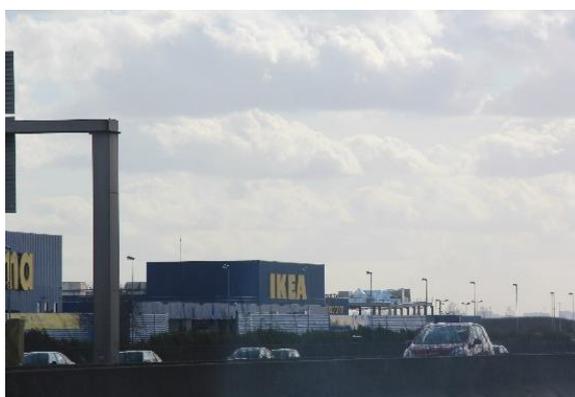
12. Vue sur un vallon de la plaine agricole



12. bis Vue sur les buttes du Parisis



13. Vue sur l'aéroport



14. Castorama et Ikéa



15. Vue sur la métropole



16. TNT Prologis



18. Vente privée



19. Segro - La Poste



20. Vue sur la cité des 4000



21. Cité des 4000



22. Vue sur le parking du parc G. Valbon



23. Basilique Saint-Denis, vue obstruée



24. Vente privée



26. Stade de France



28. Tour Pleyel



25. L'Usine



31. Tours d'entrée dans Paris

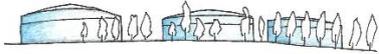


30. Dock des alcools

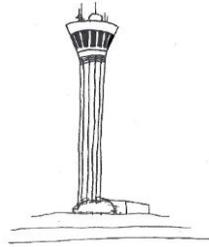


36. Buttes du Paris

Crédits image : IAU îdF



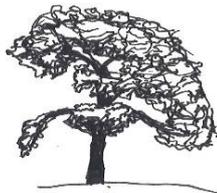
Reservoirs d'hydrocarbures



Tour de contrôle de l'aéroport



Château d'eau



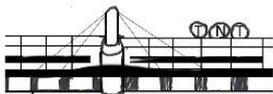
Cèdre



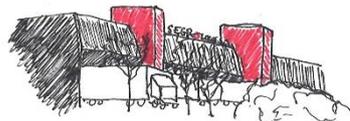
Bâtiment Ikéa



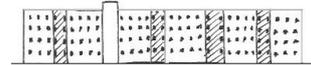
Bâtiment Vente privée



Bâtiment TNT Prologis



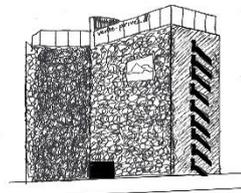
Bâtiment Ségro



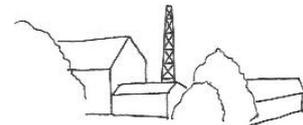
Cité des 4000



Basilique Saint-Denis



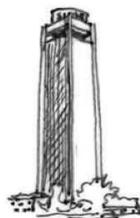
Bâtiment Vente privée « habillé » à Saint-Denis



L'Usine



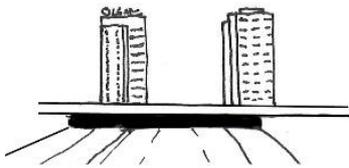
Le stade de France



La tour Pleyel



Le Dock des alcools



Les tours marquant l'entrée physique dans Paris



La butte Montmartre



La Défense



La tour télé, Romainville

Crédits image : IAU îdF



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49