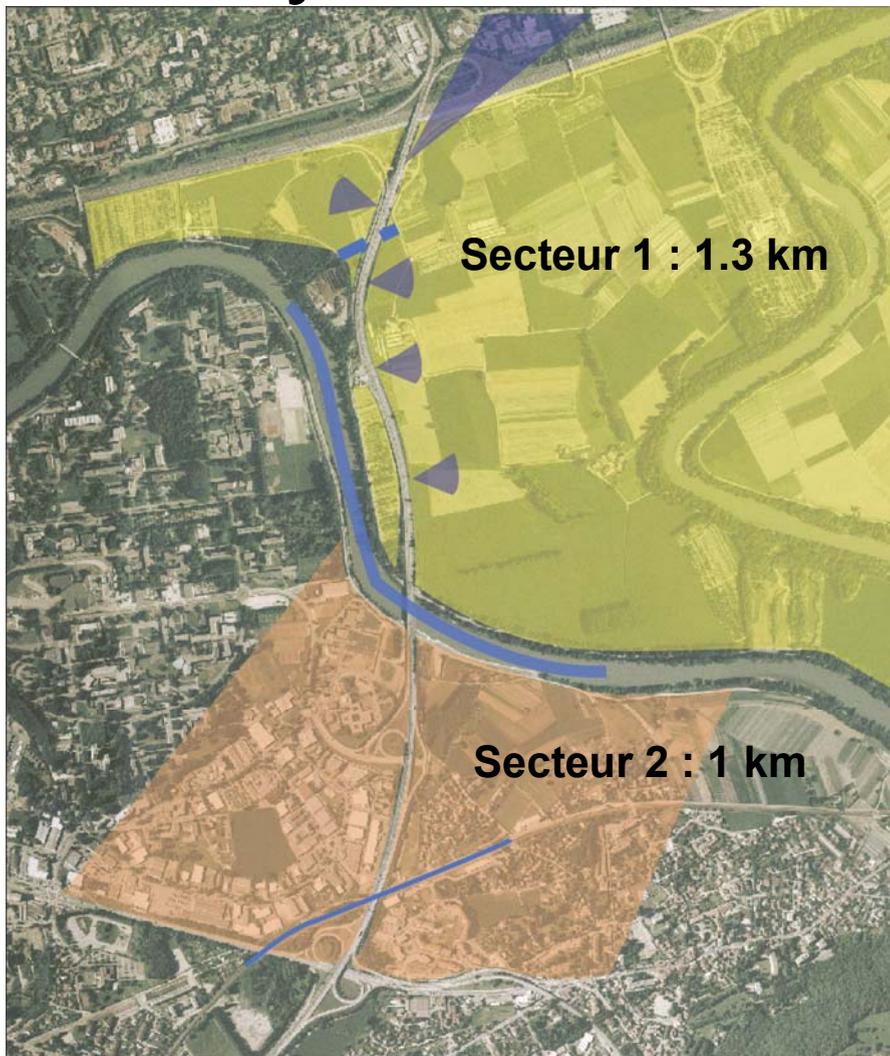




Autoroutes Apaisées

Propositions de
principes d'aménagements
sur le tronçon rocade de
Meylan à St Martin d'Hères

I. Analyse



2 secteurs distincts :

- une zone de plain-pied avec le terrain naturel [TN] et en secteur agricole (à long terme en raison de l'inondabilité du secteur)

-Longueur : 1.3 km

- une secteur surélevé par rapport au TN et en zone urbaine

Séparés par 2 éléments transversaux continus :

- L'Isère
- La voie de chemin de fer Grenoble/Chambéry

Tronçon 1

Un tronçon marqué par la vision sur le grand paysage et les éléments qui le composent,

- Traversée d'un paysage agricole
- Vue dégagée sur les 3 massifs
- Proximité, voire passage sur l'Isère

Effet de rythme des pépinières

Arbres rideau : effet de masque

Présence continue mais très discrète de l'Isère



Repère territorial fort

Repère autoroutier

Passage sur Isère : invisible (effet stroboscopique, rambarde)

Du Nord au sud



Espace agricole de part et d'autre de la voie,

Isère non lisible

Ancienne voie transversale, peu marquée



Glissement vers la colline du Mûrier

Pépinières à l'ouest, mêlées aux peupliers bord de route



Franchissement de l'Isère : mur végétal de peupliers

Isère matérialisée par une rupture de la perspective sur le Murier

05-073

Du Sud au nord



Franchissement Isère

Chartreuse en vision frontale se rapproche

Ripisylve importante : fait la continuité avec les murs de peupliers : pas d'effet de contraste

Effet stroboscopique de la rambarde cache vue sur Isère



Aire d'arrêt d'urgence : pas d'aménagement ou de signalement outre la borne

Serres : repère territorial en concurrence visuelle avec la station service



Ouverture sur la plaine agricole et mise dans l'axe de la vallée du G

Traitement des abords d'autoroute en rupture avec le territoire parcouru, accentue le caractère autonome de la voie

FBJ n° 0416043

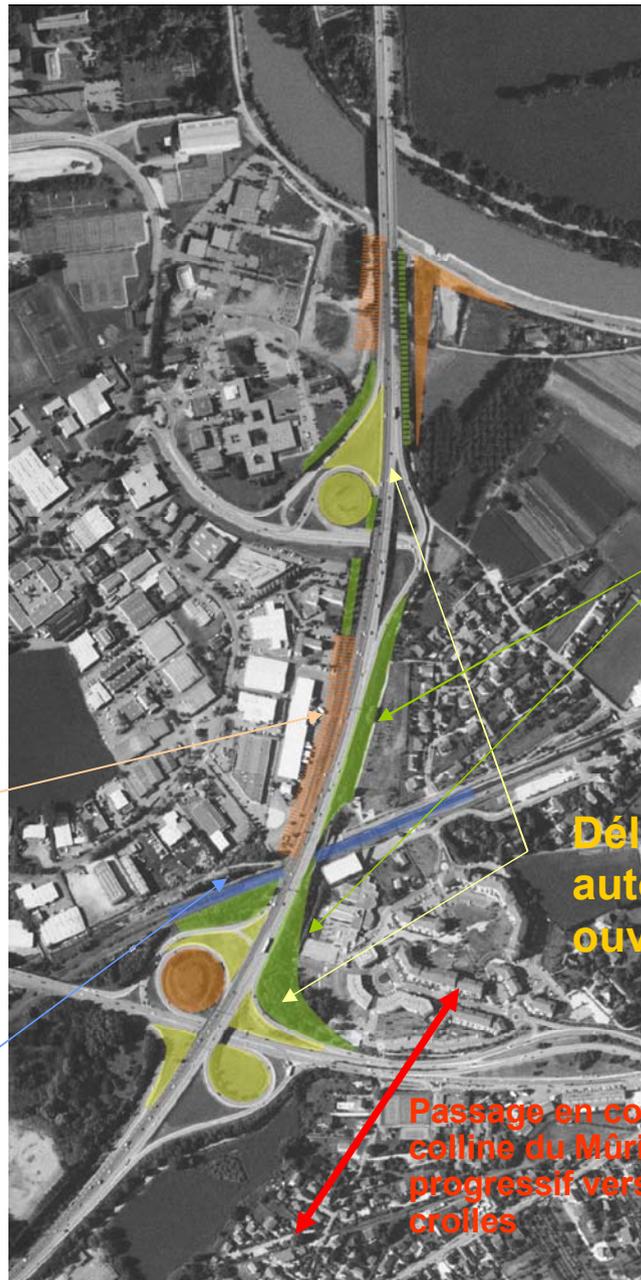
Tronçon 2

Accélération du rythme des repères et changements visuels avec multiplication des échangeurs

Secteur excessivement contraint en raison de la surélévation de la voie, le manque d'espace disponible, en rupture avec le territoire urbain traversé

Hétérogénéité du secteur traversé et projection au-dessus des bâtiments

Voie de chemin de fer et tramway



Dépôt tram : espace fermé

Arbres rideau : effet de masque

Délaissés autoroutiers, ouverts

Passage en coulisse le long de la colline du Mûrier rapprochement progressif vers Vercors et Dent de crolles



Mur végétal
créé par les
peupliers :
fermeture
visuelle et effet
de corridor

Passage en coulisse le long du Mûrier,
contraste ouverture voie d'accès et talus
peuplier

Non visible sur photo : tronçon sur ZI de
Mayencin : vue sur les toitures des
bâtiments occasionnant « bruit » visuel



Ouverture visuelle vers Chartreuse mais « bruit
urbain » visuel : somme d'évènements sans repère
ni rythme : monotonie du tronçon



Rapprochement de la
Chartreuse

Rapide ouverture visuelle
créée par voie d'accès à
l'ouest

Dépôt tram en repère
frontal



Passage sur voie de chemin de fer matérialisé par grille
de sécurité

Promenade coté Gières matérialisée par masse d'arbres

Le vocabulaire général



L'élément végétal traité en masse/masque : renforce l'effet de couloir, masque les repères, coupe la voie du territoire traversé apporte une valeur uniforme qui annihile la perception de vitesse

Les éléments de sécurité (bordure béton, glissière de sécurité) : accentuent l'aspect longitudinal et l'effet de couloir, renforcent l'image mentale de l'autoroute (et une vitesse adaptée à cette image)

Les aires de services, panneaux renforcent l'image mentale de l'autoroute, des talus XXXXXXXX en rupture avec le territoire : renforce la notion de couloir et de « voirie hors-sol »



05-073



FBJ 11 0410043

Propositions

Des décisions arbitraires pour commencer à dessiner une « autoroute apaisée »

- Un secteur longé par la voie de chemin de fer: la présence d'un site propre pour TC, sur ce secteur particulier, ne semble pas prioritaire
- La suppression de la bande d'arrêt d'urgence continue au profit de poches
- La réduction de la largeur des voies : 2.75 m pour la voie rapide; 3 m pour la voie lente

Propositions

Des principes paysagers récurrents



- Le découpage du secteurs en séquences cohérentes et la recherche d'un contraste entre chacune d'elles :
- Des séquences de 10 à 25 s
 - soit à 70 km/h : de 200 à 500 m
 - Soit à 90 km/h : de 250 à 625 m

Propositions

Des principes paysagers récurrents

Vu la vitesse apaisée,
adoption d'un vocabulaire
autre qu'autoroutier :

- suppression des rambardes de sécurité et leur remplacement éventuel par des ouvrages
- suppression ou végétalisation des bordures béton

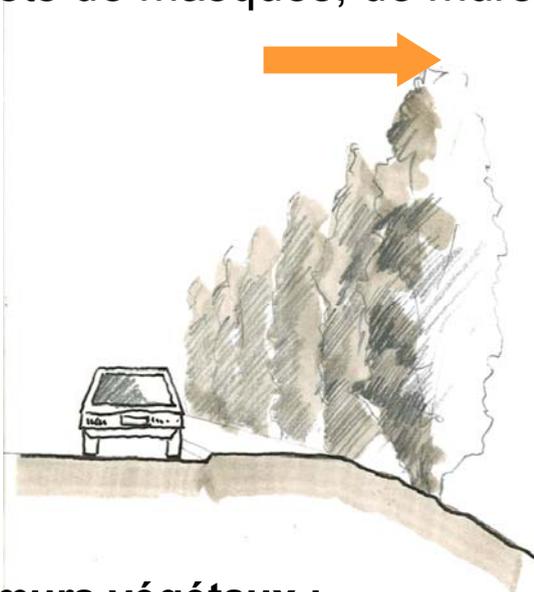
Recherche spécifique sur
l'éclairage et la
signalétique



Propositions

Des principes paysagers récurrents

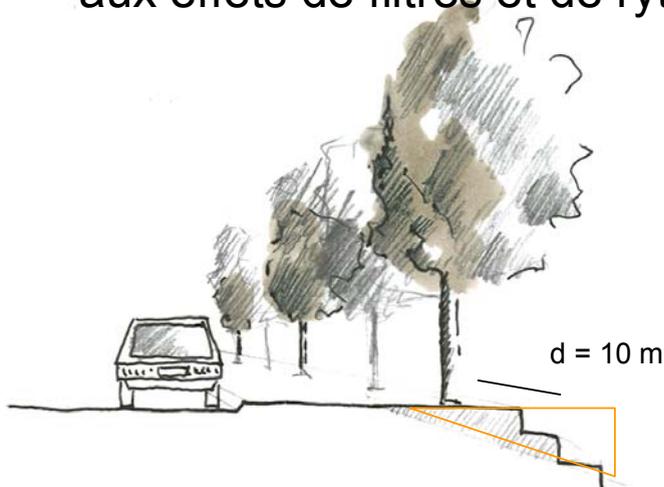
Des effets de masques, de murs



Des murs végétaux :

- des plantations trop rapprochés
- des peupliers à la silhouette uniforme
- des plantations en pieds de talus, pas de visualisation de la base des arbres

aux effets de filtres et de rythme



Des arbres-tiges

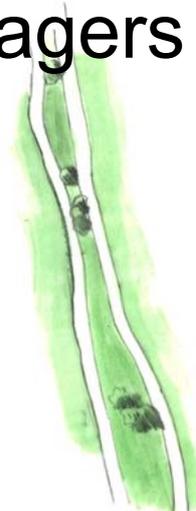
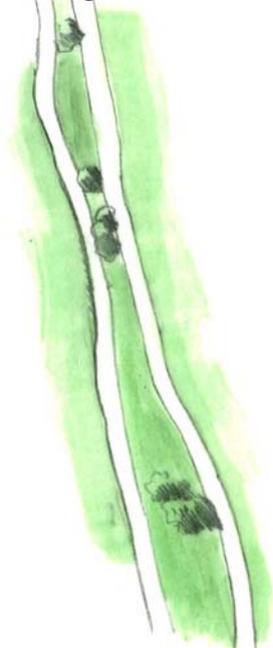
Des distances minimales entre plantations

Un remodelage des talus pour des plantations de plain-pied avec la voirie

Propositions

Des principes paysagers récurrents

- Jouer avec une emprise de voirie (bande de roulement, terre-plein central et accotements) à largeur variable et ainsi des voiries non rectilignes



Rythmer le traitement des accotements par une végétation en plots contrastés (20 m)



Propositions

tronçon 1



**Intégrer la voie
dans un territoire
agricole**

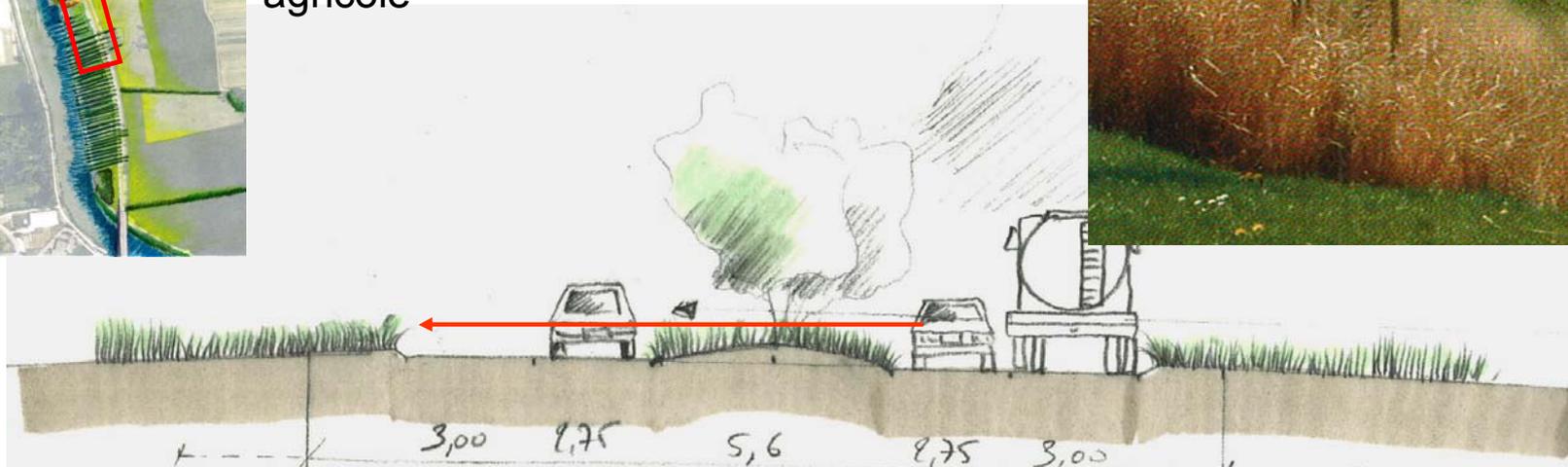
**Montrer et accéder
à l'Isère, élément
naturel majeur du
secteur**

**Créer des coupures
visuelles
transversales à
l'axe de la voie**

Tronçon 1, séquence 1



très ouverte sur le grand paysage : objectif intégration des voies dans l'espace agricole



- Un traitement légèrement en creux de la bande de roulement
- La préservation des perspectives sur la plaine
- Des accotements remodelés pour paraître en parfaite continuité avec la plaine agricole environnante
- Un TPC élargi pour éloigner au maximum les voies
- Quelques arbustes sous forme de bosquets
- Une végétation basse de même facture sur le TPC et les accotements, s'inspirant des motifs de la plaine (type prairie)
- Une plantation directe contre la bande de roulement, les végétaux bougent au passage des véhicules

Tronçon 1, séquence 2

Réaménagement de l'aire de service en aire de loisirs/pôle d'échanges avec la piste cyclable, aux berges de l'Isère l'Isère (ponton, guinguette...?)

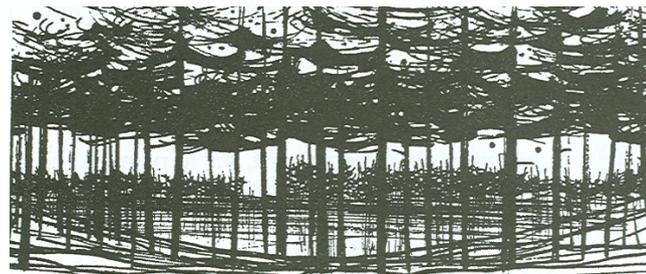
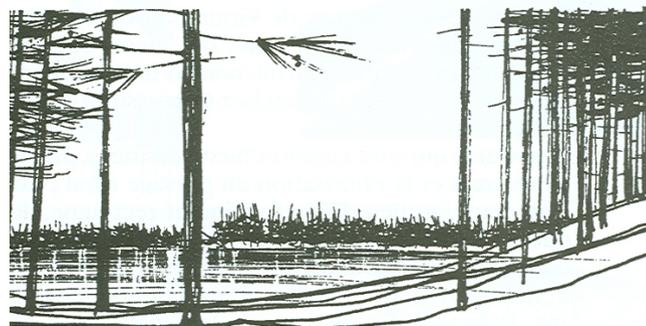


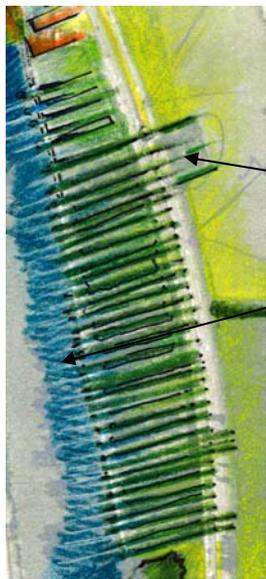
Figure 14. Before selective cutting.

Gestion de la
végétation
entre rocade et
Isère pour une
transparence



Tronçon 1, séquence 3

Création rythme et structure végétale en prolongeant les pépinières

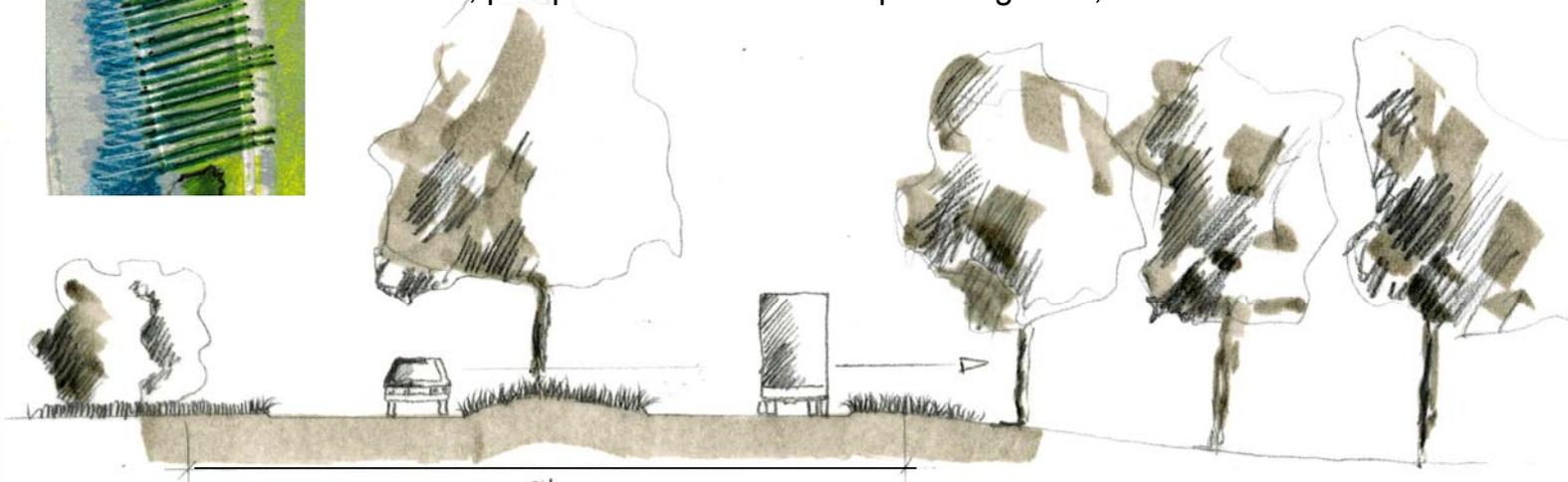


Suppression des murs végétaux au profit d'arbres tiges exactement dans l'alignement des pépinières et prolongement du principe sur le TPC et ponctuellement sur accotements nord

Aménagement de l'aire d'arrêt d'urgence dans cet esprit

Gestion de la berge pour ouverture sur l'Isère

A l'est, perspective ouverte sur la plaine agricole, continuité traitement au sol



Tronçon 2

Créer des contrastes forts entre espaces ouverts/ espaces fermés/ espaces plantés, dans un secteur très contraint (étroit, hors-sol)

-Utiliser l'espace économisé sur les voies et les BAU

-Utiliser l'espace des nœuds routiers



Tronçon 2, séquence 1

créer un événement autour du passage de l'Isère et
de la voie de chemin de fer



Pont d'oxford, Grenoble, © Commune Grenoble

Tronçon , séquence 4



Séquence ouverte
sur le grand
paysage : traitement
des accotements
sous forme de
bandes enherbées
ou végétalisées

Éloignement
maximal des voiries
par TPC



Ajouter coupe hubert

Tronçon 2, séquence 5



Alignements d'arbres-tige sur les accotements des nœuds autoroutiers et le TPC selon un axe transversal à la voie

Plantation sur les délaissés les plus longues possibles pour donner de la profondeur

Remodelage ponctuel des talus

Couvre-sol pour cacher les bordures de voirie

