

**T O U L O U S E T R A N S P O R T
E N C O M M U N E N S I T E P R O P R E**

P R E M I E R E L I G N E J O L I M O N T M I R A I L

**E T U D E D E R E C O N N A I S S A N C E D ' I N S E R T I O N
V I S U E L L E D U V I A D U C S U R C E R T A I N E S S E C T I O N S**

T O U L O U S E - TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE

ETUDE D'INSERTION VISUELLE

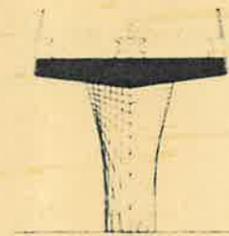
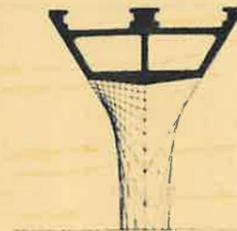
En liaison étroite avec les responsables de l'étude technique du T.C.S.P. projeté, et selon une démarche accordée à la leur propre, une approche architecturale a été conduite, tendant à éclairer l'incidence des diverses hypothèses envisagées sur le caractère "plastique" des sites concernés.

Dans le présent contexte, ce terme de "plastique" ne doit pas être entendu sous le seul angle de l'aspect visuel, de l'"esthétique spectaculaire", mais bien comme traduisant le souci de mettre en évidence les compatibilités -et les incompatibilités- des ouvrages projetés avec les sites existants eu égard à toutes les "composantes spatiales" du projet : mesures absolues des voies intéressées, proportions relatives des espaces existants et des volumes projetés, angles de ciel, obscurcissement éventuel, "effet de mur" des éléments porteurs, nuisances possibles, etc.... Toutefois la question de la forme architecturale des viaducs a été abordée et traitée ; d'autre part il a paru que le moyen le plus évidemment simple d'exposer le résultat de la démarche était de montrer des vues perspectives scrupuleusement fidèles, à hauteur d'oeil de piéton et selon des points de vue moyens, non nécessairement les plus favorables.

Au stade actuel l'analyse a, bien évidemment, porté avant tout sur le problème des tronçons aériens, plus précisément sur l'insertion du viaduc courant : les problèmes de stations, trémies, points durs, etc.... seront traités ultérieurement, en contrepoint de l'évolution de l'étude technique.

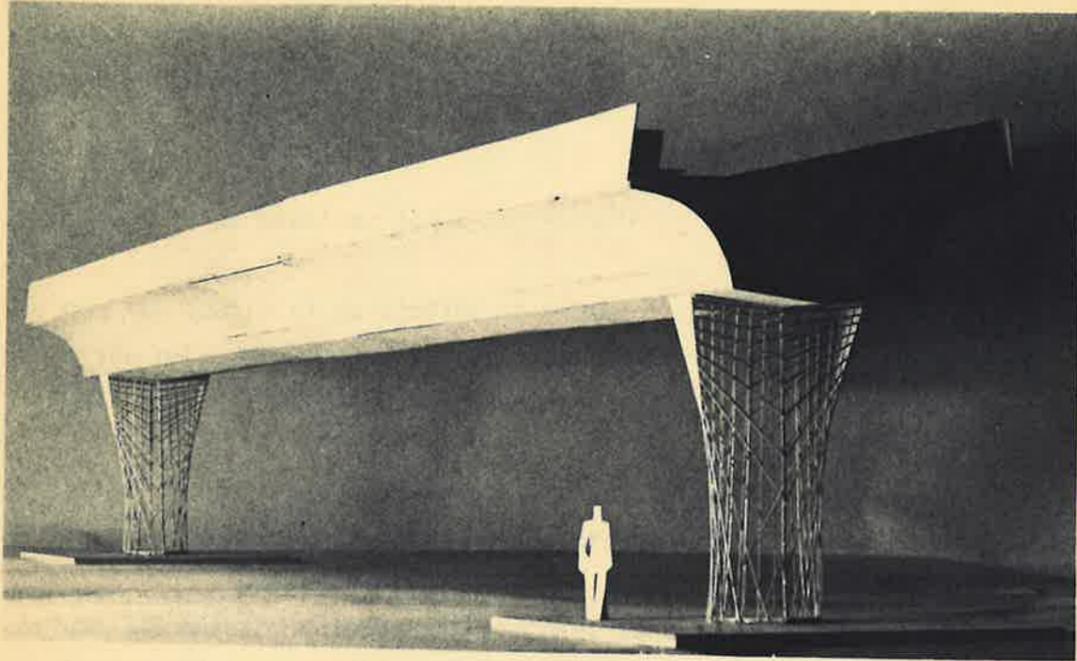
Jusqu'à ce jour l'approche a comporté trois phases :

1. Investigation - quasi exhaustive - concernant l'ensemble des hypothèses de tracé alors envisagées : étude essentiellement analytique, portant sur les caractères spatiaux moyens des différents tronçons examinés. Des croquis perspectifs très grossiers -avant et après insertion d'un viaduc conventionnel- accompagnaient les coupes et éventuellement une description succincte des voies intéressées. Cette étude a fait l'objet d'un album distinct.
2. Etude architecturale de viaduc type, effectuée sur les données proposées par les Ingénieurs de Génie Civil et en liaison avec eux. Trois solutions architecturales ont été proposées, deux ont été retenues, correspondant à des portées respectives de 45 m et 30 m. Des maquettes à 5 cm par mètre ont été exécutées, dont les photographies figurent dans le présent album.
3. Etude de l'insertion des viaducs dans quatre sites choisis à titre d'exemple : elle constitue l'essentiel du présent album.

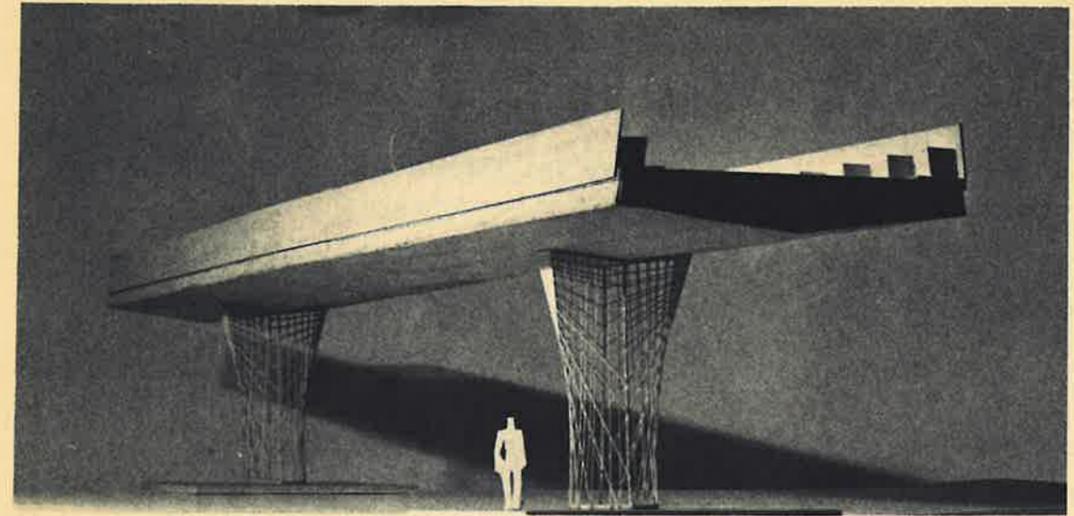


A V E R T I S S E M E N T

La présente étude de reconnaissance a simplement pour but de tester certaines possibilités d'insertion du viaduc. Les hypothèses étudiées ne préjugent nullement des propositions qui seront finalement retenues dans le projet, et il appartiendra aux responsables locaux de se prononcer sur l'acceptabilité d'insertion du viaduc dans chaque cas considéré.



portee 45 m



portee 30 m

ETUDE DE VIADUCS
MAQUETTES

ech 5 cm/m

Il est utile de préciser ici :

1. que les quatre sites étudiés se situent sur les variantes du premier tracé retenu comme, sans doute, prioritaire : le Mirail-Jolimont, soit par Empalot, soit par Saint-Cyprien.
2. qu'en regard de chaque perspective est produite une photographie correspondante permettant une comparaison aisée.
3. que les dessins perspectifs proposés sont aussi rigoureusement objectifs qu'il est possible : les projections des viaducs ont fait, à chaque fois, l'objet d'une épure précise déterminant exactement les proportions relatives de l'ouvrage et du site. Le rendu lui-même s'interdit toute stylisation abusive.
4. Chaque perspective est présentée :
 - a) au format 67 x 120, planche passible d'un affichage,
 - b) au format 42 x 29,7 pour constitution d'un album maniable,
 - c) les photographies des sites au même format 42 x 29,7.

Quatre sites significatifs ont été retenus :

1. Mirail-Reynerie : le site est très large, compatible avec la section de viaduc la plus lourde (portée 45 m). L'insertion ne pose aucun problème.
2. Empalot-Avenue Jean Moulin. Site sensiblement moins vaste que le précédent. La section "légère" de viaduc s'insère pourtant sans difficulté particulière. D'autre part le site autorise un aménagement paysager de nature à rendre l'insertion du viaduc plus discrète. Deux dessins sont proposés, le premier correspondant à l'intégration du viaduc au site sans précaution particulière, le deuxième illustrant l'amélioration proposée.
3. Allée Charles de Fitte : le site autorise l'insertion sans difficulté excessive du viaduc "léger" (Il est peut-être compatible avec la solution lourde). Toutefois les possibilités d'une présentation améliorée sont limitées (mais les arbres des contre-allées sont appelés à grandir).
4. Avenue Etienne Billières : la perspective est dessinée du point de vue du piéton sur le trottoir ou la contre-allée : le point de vue évoqué plus haut, ni optimiste ni pessimiste. Toutefois il apparaît immédiatement que l'insertion du viaduc, même léger, est extrêmement difficile, voire fâcheuse. On touche ici au "seuil de compatibilité".

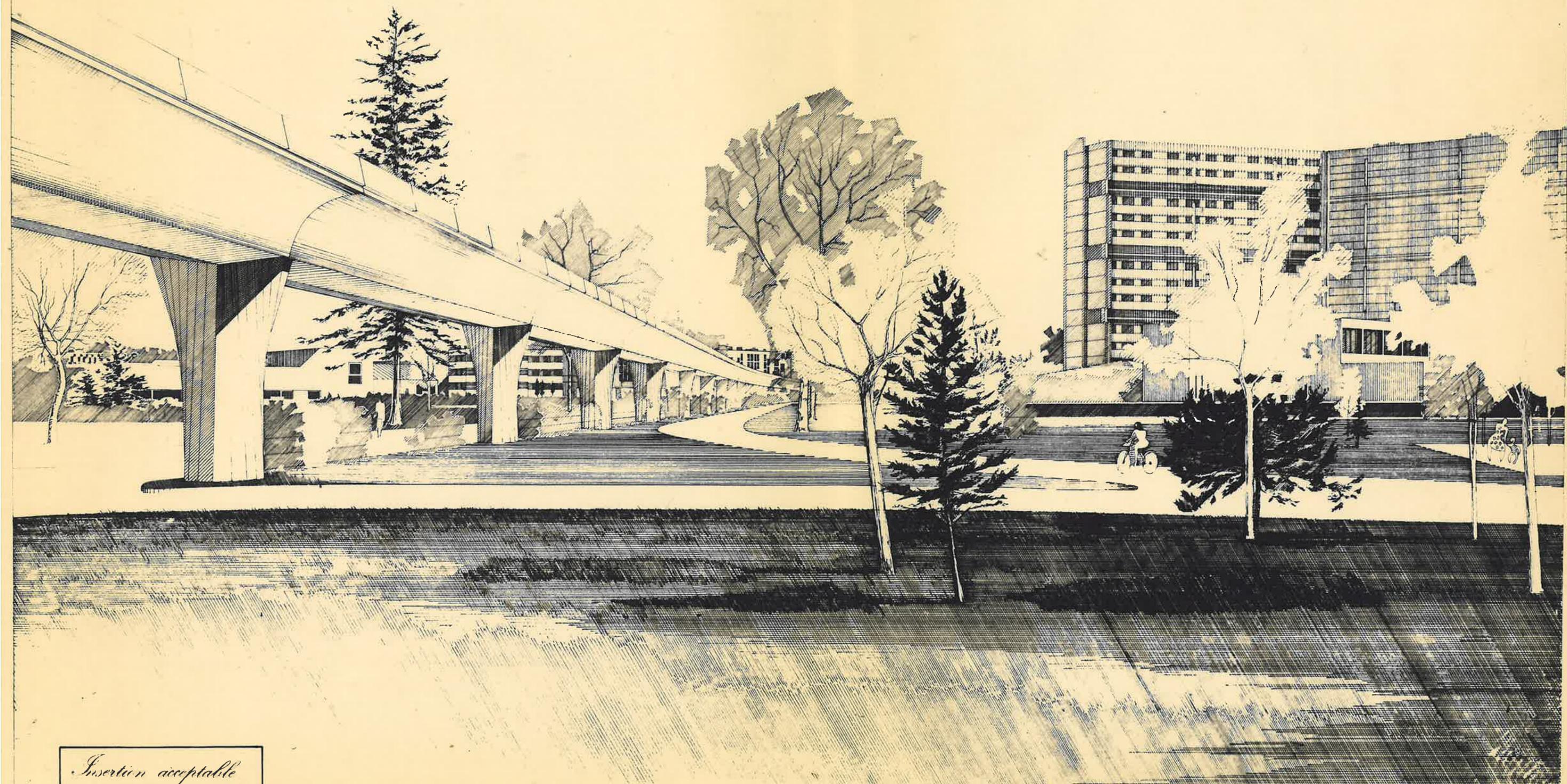
Il est utile de préciser ici :

1. que les quatre sites étudiés se situent sur les variantes du premier tracé retenu comme, sans doute, prioritaire : le Mirail-Jolimont, soit par Empalot, soit par Saint-Cyprien.
2. qu'en regard de chaque perspective est produite une photographie correspondante permettant une comparaison aisée.
3. que les dessins perspectifs proposés sont aussi rigoureusement objectifs qu'il est possible : les projections des viaducs ont fait, à chaque fois, l'objet d'une épure précise déterminant exactement les proportions relatives de l'ouvrage et du site. Le rendu lui-même s'interdit toute stylisation abusive.
4. Chaque perspective est présentée :
 - a) au format 67 x 120, planche passible d'un affichage,
 - b) au format 42 x 29,7 pour constitution d'un album maniable,
 - c) les photographies des sites au même format 42 x 29,7.

Quatre sites significatifs ont été retenus :

1. Mirail-Reynerie : le site est très large, compatible avec la section de viaduc la plus lourde (portée 45 m). L'insertion ne pose aucun problème.
2. Empalot-Avenue Jean Moulin. Site sensiblement moins vaste que le précédent. La section "légère" de viaduc s'insère pourtant sans difficulté particulière. D'autre part le site autorise un aménagement paysager de nature à rendre l'insertion du viaduc plus discrète. Deux dessins sont proposés, le premier correspondant à l'intégration du viaduc au site sans précaution particulière, le deuxième illustrant l'amélioration proposée.
3. Allée Charles de Fitte : le site autorise l'insertion sans difficulté excessive du viaduc "léger" (Il est peut-être compatible avec la solution lourde). Toutefois les possibilités d'une présentation améliorée sont limitées (mais les arbres des contre-allées sont appelés à grandir).
4. Avenue Etienne Billières : la perspective est dessinée du point de vue du piéton sur le trottoir ou la contre-allée : le point de vue évoqué plus haut, ni optimiste ni pessimiste. Toutefois il apparaît immédiatement que l'insertion du viaduc, même léger, est extrêmement difficile, voire fâcheuse. On touche ici au "seuil de compatibilité".





Inserion acceptable





TOULOUSE TCSP

Sans aménagement paysager
AV. J. MOULIN EMPALOT A. U. AT DEBEAUX

001 74



TOULOUSE TCSP

AV. J. MOULIN EMPALOT A U AT

DEBEAUX

OCT 59

Avec aménagement paysager

Inserion facilitée



UNION FINANCIERE
TAI MAJOR

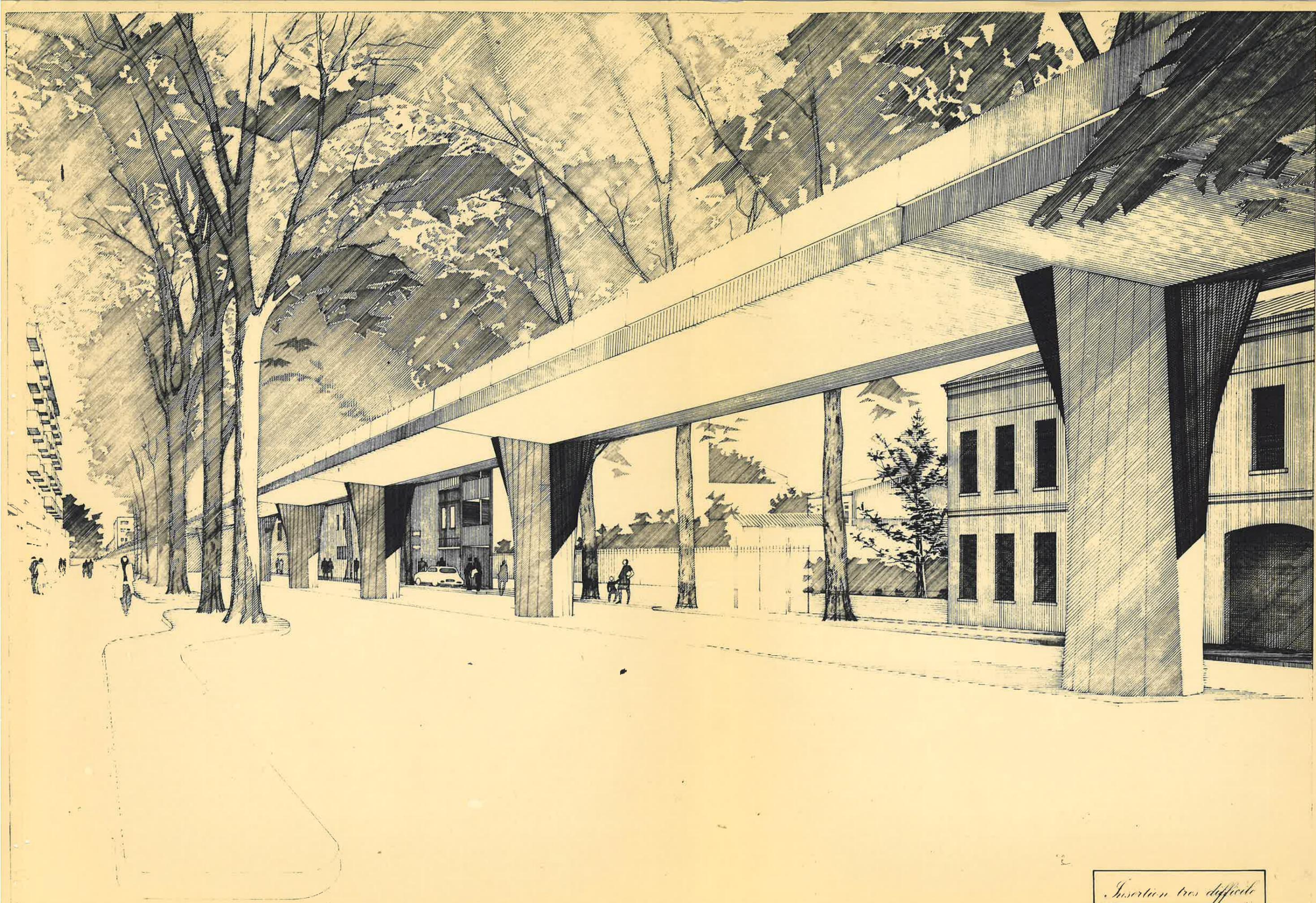
LES
MONTAIGNE
D'OR
TOUTES
DIRECTIONS

CENTRAL
VICINE
de l'avant de la



Insertion probablement acceptable





Insertion tres difficile