



## Aménagement de la pénétrante Cannes-Grasse François Brun

Completion date: 1992-1994

Location: Cannes-Grasse (France)

Client/Promoter: Direction Départementale de l'Équipement des  
Alpes-Maritimes

Collaborators: Caubé (gabion construction)

The Cannes-Grasse dual carriageway is the main communication route connecting France's Côte d'Azur, the French Riviera, to National Highway 85. François Brun, graduated in 1982 and well-known for major works such as Le Jardin Atlantique in Paris (with Michel Péna) and some squares in Saint Étienne and Lyon, was responsible for the landscape treatment of this "rapid transit" route, and from the project's beginning, he based his design on the many factors conditioning the scheme. At the national and regional level, the dual carriageway is intended to form part of France's national historic heritage, as it forms part of the *Route Napoléon*. This led Brun to accept the need not only for environmental ideas in his work, but also others of a historical and cultural nature. To achieve this he used a series of motifs to remind people of the route's historic nature and make it interesting to tourists.

At the local level, the dual carriageway is a suburban communication route of importance between Cannes and Grasse for the neighbourhoods it serves. François Brun considered that the priority was to induce drivers to slow down. To do this, he introduced a series of ruptures along the route, but without breaking up the area's traffic infrastructure. The design's individualised landscape sequences and its strong threshold effects formed part of this approach. The set of solutions adopted avoided losing the view of the natural and agricultural surroundings, and also included pedestrian requirements, only too often

*Retaining wall, built using the gabion technique. It is intended to reinforce the motorway edge and to act as an acoustic barrier.*

*The highway crosses a landscape of distinctive hills and beautiful villas.*

*Muro de contención, realizado según la técnica de gabiotes: está destinado a asegurar los márgenes de la autoceña, al tiempo que sirve como absorbente fónico.*

*La autoceña atraviesa un paisaje de mates colinas y hermosas villas.*





*Rear view of the retaining structures built using the gabion technique.*

*Passage under a bridge, bordered by gabion constructions in the form of stepped towers.*

*Rear view of the fibre-glass reflective screens.*

*Vertical sequence of small photos: the retaining walls provide adequate responses to the different landscape episodes along the motorway.*

*Rear view of the sound-absorbing wall and the anchor post it is attached to, which is the base of the modules. To the side, a detail of a scheme performed using gabions.*

*Vista posterior de los trabajos de contención realizados mediante la técnica de gabiotes.*

*Paso bajo puente, flanqueado por construcciones de gabiotes a modo de torres escalonadas.*

*Vista posterior de las pantallas reflectantes físicas de fibra de vidrio.*

*Secuencia vertical de fotografías pequeñas: las muras de contención ofrecen respuestas adecuadas a los distintos episodios paisajísticos de la autovía.*

*Vista posterior del muro antisonido y del poste de anclaje que sirve de fijación y arranque a los módulos que lo configuran. Al lado, detalle de un trabajo realizado con gabiotes.*

in cases like this. The existing topographical features and es were preserved, or even emphasised.

motorway's route runs through a rolling landscape of gentle hills ful villages that immediately recall the landscapes of Tuscany. hen the landscape's natural beauty, he decided to plant pop- pther trees with high crowns, like those used in the Italian ine the long avenues leading to villas, but he sought to avoid . The treatment of the motorway's secondary roads sought to n distinctive. Above the dual carriageway, cypresses were hile the areas below it were planted with durmast oaks.

al carriageway as a whole was designed as a scenic parkway, o recall the cultural environment of the early XIX century. s military campaigns in Italy had led to a rediscovery of clas- re, and art reinterpreted this in the form of neo-classicism. ruction elements in the conditioning of the Cannes-Grasse geway were uniformly treated in this style.

und-proofing walls are based on the model of the GTM ralith-type screens were selected for their ability to reduce and then installed on the concrete and fibre-glass modules. ete facing acts as a base for the decorative motifs. The deco- tifs are on a large quadrangular grid that in turn encloses hapes, with almond-shaped mouldings in their centre repro- brees that symbolised the Empire period. The support pillars ified to adapt them to this modern version of the neo-classi-

er important aspect of the scheme was the construction of ng walls, built using gabion techniques. This masonry work is y a covering of wire netting, and it has many advantages, such g action in difficult conditions and in relatively little-known ngs. Its reduced cost does not imply any reduction in safety from a technical point of view, construction is relatively easy es little maintenance. This type of structure has other virtues, good absorption of sound. The technique was used at sever- n the motorway, near bridges and wherever the natural sur- made its use advisable. The use of a system of buttresses, hitectural features adopted forms inspired by neo-classicism, i walls fit perfectly into the construction program as a whole.

ovia Cannes-Grasse constituye la principal vía de comunica- enlazar la Costa Azul francesa con la carretera nacional 85. El rançois Brun, licenciado en 1982 y conocido por obras como Atlantique en París (con Michel Péna) y varias plazas en Saint Lyon, proyectó el acondicionamiento de esta «vía rápida» de 1 y, desde el inicio del proyecto, planteó su intervención a par- rentes condicionantes. A nivel nacional y regional, la carrete- tinada a formar parte del patrimonio histórico nacional fran- e prosigue el trazado de la Route Napoléon. Esto llevó a Brun a necesidad de que no solamente intervinieran en su obra con- edioambientales, sino también otros de carácter histórico y or tanto, recurrió a una serie de motivos, orientados a recor- ácter histórico y a conferirle un interés turístico.



A nivel local, como vía de comunicación suburbana con la importante función de garantizar el servicio vecinal, François Brun se planteó como objetivo principal inducir a la reducción de velocidad circulatoria. Para ello, introdujo una serie de rupturas a lo largo de su recorrido, sin provocar la desintegración en la infraestructura viaria de la zona. Las secuencias paisajísticas individualizadas y los fuertes efectos-umbral que se proyectaron se inscribían en esta línea. La variedad de soluciones adoptadas permitió no perder de vista el entorno natural y agrícola y atender a las necesidades peatonales, frecuentemente olvidadas en casos como éste. La existencia de accidentes topográficos y sitios peculiares se preservó, e incluso se revalorizó.

El trazado de la autovía discurre por un paisaje de suaves colinas y hermosas villas que permitía evocar fácilmente los paisajes de la Toscana. Para reforzar esta natural capacidad evocadora del paisaje, se acometió la tarea de plantar álamos u otros árboles de copa alta, tal como se utilizaban en la región italiana para jalonar las largas avenidas que llevan a las villas, pero evitando caer en la monotonía. Las vías colaterales a la autovía recibieron un tratamiento diferenciador: para las situadas por encima de la carretera principal se han utilizado cipreses; para las que se hallaban por debajo, el roble albar.

La autovía se planteó, globalmente, como una scenic parkway destinada a evocar el ambiente cultural que animó los inicios del s. XIX. Entonces, las campañas militares de Napoleón en Italia habían llevado a un redescubrimiento de la cultura clásica, que el arte reinterpretó en forma de neoclasicismo. Los elementos constructivos que intervinieron en el acondicionamiento de la autovía Cannes-Grasse fueron tratados estilísticamente de forma unitaria.

Los muros antisonido siguen el modelo de Pantalla GTM. Sobre unos módulos realizados en hormigón con fibra de vidrio se situaron, en virtud de su capacidad de absorción fónica, unas pantallas de tipo Fibralith. Sobre ellas se colocó el paramento de hormigón, también con fibra de vidrio y destinado a servir de base para los motivos decorativos. Éstos se organizaron sobre una amplia retícula de formas cuadrangulares que, a su vez, encerraba otra de formas romboidales. En su centro se dispusieron unas mandorlas, en cuyo interior se han colocado las emblemáticas abejas de la época del Imperio. Los pilares de apoyo se modificaron a fin de que se inscribieran en la misma línea estilística evocadora del neoclasicismo.

Otra realización importante fueron los muros de contención. Éstos se levantaron según la técnica de gaviones. Esta obra de mampostería, sujeta por una malla metálica, ofrece múltiples ventajas: permite intervenir en situaciones difíciles de resolver y en entornos poco reconocibles; su coste reducido no implica una disminución del grado de seguridad; y, desde un punto de vista técnico, su ejecución es relativamente fácil y no exige un alto grado de mantenimiento. A todo ello vienen a sumarse cualidades como la absorbencia fónica de este tipo de paredes. Esta técnica fue requerida en diferentes puntos de la autovía, en la proximidad de puentes y siempre que así lo aconsejaba el entorno natural. Mediante un sistema de contrafuertes que, en tanto que elementos arquitectónicos, tomaron formas inspiradas del neoclasicismo, estos muros se integraron a la perfección en el conjunto del programa constructivo.

