Vol au dessus de la plaine agricole de la métropole lyonnaise. Séminaire Plan-Paysage 4 - OREAM Lyon Saint-Etienne

Bassi Giulia, Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet, Frédéric Pousin, Michel Freyssenet, Rachel Linossier

▶ **To cite this version:**

Bassi Giulia, Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet, Frédéric Pousin, et al.. Vol au dessus de la plaine agricole de la métropole lyonnaise. Séminaire Plan-Paysage 4 - OREAM Lyon Saint-Etienne. Séminaire Plan-Paysage 4 - OREAM Lyon Saint-Etienne, 2020. hal-03093847

HAL Id: hal-03093847
https://hal.science/hal-03093847

Submitted on 17 Dec 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PLAN PAYSAGE

séminaire itinérant
d'exploration
des paysages produits
par les plans nationaux
d'aménagement du territoire

Session 4 / Espaces agricoles périurbains
Lyon, l'Isle d'Abeau et Meximieux

Chercheurs de paysage

Giulia Bassi, doctorante (Université Roma Tre)
Alexandre Callens, doctorant (AUSser-IPRAUS)
Denis Delbaere, paysagiste (LaCTH)
Véronique Hattet, cartothèque (AUSser-IPRAUS)
Frédéric Pousin, architecte (AUSser-IPRAUS)

Invités

Michel Freyssenet, sociologue,OREAM Lyon
Rachel Linossier, urbaniste,Institut d'Urbanisme de Lyon

Vol au dessus de la plaine agricole de la métropole lyonnaise

QU'EST-CE-QUE PLAN PAYSAGE ?

L'aménagement planiste du territoire conduit par l'Etat de 1950 à 1975 a suscité de nombreux plans et schémas directeurs, qui ont guidé et/ou inspiré le développement des métropoles françaises, et dont l'héritage demeure peu analysé. Pourtant, un demi-siècle après l'élaboration de ces stratégies ambitieuses, des bilans critiques pourraient en être aisément dressés. **PLAN PAYSAGE** engage une réflexion large sur l'efficacité des plans à partir de l'exploration concrète des espaces effectivement produits ou induits par le planisme. Le temps long joue ici un rôle aussi important que l'espace de la grande échelle, et épouse ainsi les formes du paysage que nous partageons, à la fois produit et contre-point des politiques d'aménagement du territoire.

Le planisme a recouvert des réalités différentes dans les pays qui l'ont mis en œuvre du fait de réalités culturelles et politiques spécifiques. Il s'agira aussi d'établir un dialogue entre diverses manifestations du planisme afin de faire ressortir leurs convergences et leurs divergences. La comparaison apportera une diversification des corpus appréhendés et un enrichissement des problématisations à construire. A travers son programme de travail **PLAN PAYSAGE** explore les relations entre la planification du territoire et la construction des paysages dans des termes renouvelés et à travers la diversité des échelles spatiales et des disciplines engagées (géographie, urbanisme, art urbain, aménagement, urbanisme planificateur et urbanisme de projet...).

PLAN PAYSAGE est donc :

- un groupement de recherche (GDR) en cours de constitution, dédié au planisme, à l'aménagement du territoire et au temps long du projet de paysage.

- un séminaire itinérant et ouvert à la dimension internationale. Le territoire national en France a connu une dizaine de grands plans d'aménagement du territoire, menés pour l'essentiel par les OREAM et les Missions interministérielles chargées de grands travaux d'aménagement régionaux. L'ambition de PLAN PAYSAGE est d'organiser pour chacun de ces plans une série de journées d'étude composées de :

- séquences d'**exploration collective de terrains** représentatifs de la mise en œuvre du plan : des itinéraires variés sont proposés aux participants, afin de multiplier les explorations et de rendre compte ensuite du paysage lu à travers le Plan.

- moments d'**étude du Plan et de son histoire,** dressant un état des lieux et faisant appel à des contributeurs, chercheurs et collectivités, capables de documenter l'histoire du Plan et de sa mise en œuvre.

- temps de **conférence**, destinée à ouvrir la réflexion à l'international par l'exemple de planifications réalisées en différents points du globe.

Les manifestations de **PLAN PAYSAGE** sont ouvertes aux doctorants inscrits et aux étudiants de Master susceptibles de s'engager dans une thèse en relation avec les problématiques liées au planisme, à ses méthodes, à son actualité, à son évolution dans le contexte de la mondialisation.

Déroulement de la session 4 Plan Paysage

12 octobre et 13 octobre matin :

Exploration in-situ de la plaine agricole située entre Lyon, l'Isle d'Abeau et Meximieux
Mise en forme des parcours réalisés

13 octobre de 13h00 à 17h30 : séminaire de restitution

13h00-13h30 - ACCUEIL ET INTRODUCTION DU SÉMINAIRE
Frédéric Pousin et Denis Delbaere

13h30-14h45 - CONFÉRENCE
Histoire du SDAM de l'OREAM et de ses suites dans la planification urbaine de l'agglomération lyonnaise - Rachel Linossier

14h45-15h30 - LECTURE PAYSAGÈRE
Les espaces agricoles périurbains du schéma de l'OREAM, présentation des protocoles d'exploration de la plaine de Lyon et récits des itinéraires réalisés le 12 octobre 2017
Gulia Bassi, Alexandre Callens, Denis Delbaere, Frédéric Pousin, Véronique Hattet

15h30-17h15 - TABLE-RONDE
Discussion sur la structure de l'OREAM, l'élaboration du schéma et les thématiques des espaces agricoles protégés et du paysage, en présence Michel Freyssenet ayant participé à l'élaboration du schéma.

17h15-17h30 - CLÔTURE DU SÉMINAIRE

Les espaces agricoles périurbains protégés du schéma de l'OREAM Lyon Saint-Etienne:
une investigation historique sur une thématique d'actualité

Alexandre Callens

Une thématique et un terrain d'étude pour interroger le SDAM

Le schéma d'aménagement métropolitain (SDAM) de L'OREAM[1] de Lyon Saint-Etienne est un plan stratégique de développement régional élaboré à partir de 1966 et approuvé en 1970 dont les orientations ont pour objectif de se décliner à des échelles restreintes[2]. Il est issu de la synthèse de deux partis pris opposés, le premier laissant faire le développement périphérique de l'agglomération lyonnaise et le second l'arrêtant en développant de nombreuses polarités à l'extérieur de celle-ci. Il en résulte la stratégie intermédiaire consistant à contenir la croissance de l'agglomération lyonnaise et à développer des urbanisations satellites, soit par la croissance de pôles anciens soit par la création de 2 villes nouvelles (OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 86-87). L'extension urbaine est limitée par une ceinture verte ayant différentes caractéristiques déduites d'une analyse des zones rurales s'intéressant aux types de cultures et aux potentialités de développement à la fois agricole et touristique (OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 34-37). Un projet est ensuite construit par situation géographique en leur attribuant une vocation. Ainsi, des interventions spécifiques sont définies pour les territoires de plaines, de plateaux, de montagnes et pour les zones dites de contact entre ces dernières. Elles consistent principalement à protéger des zones spécifiques, à développer des zones de loisirs ou de production agricole. Ces grandes orientations sont reprises et détaillées dans le schéma d'aménagement des zones rurales de la région lyonnaise et stéphanoise (OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 115-118).

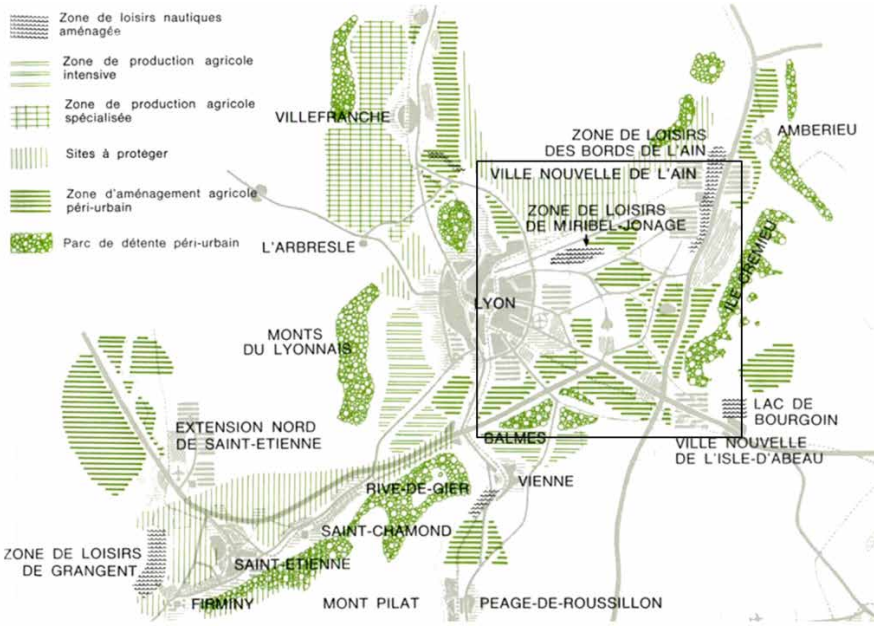
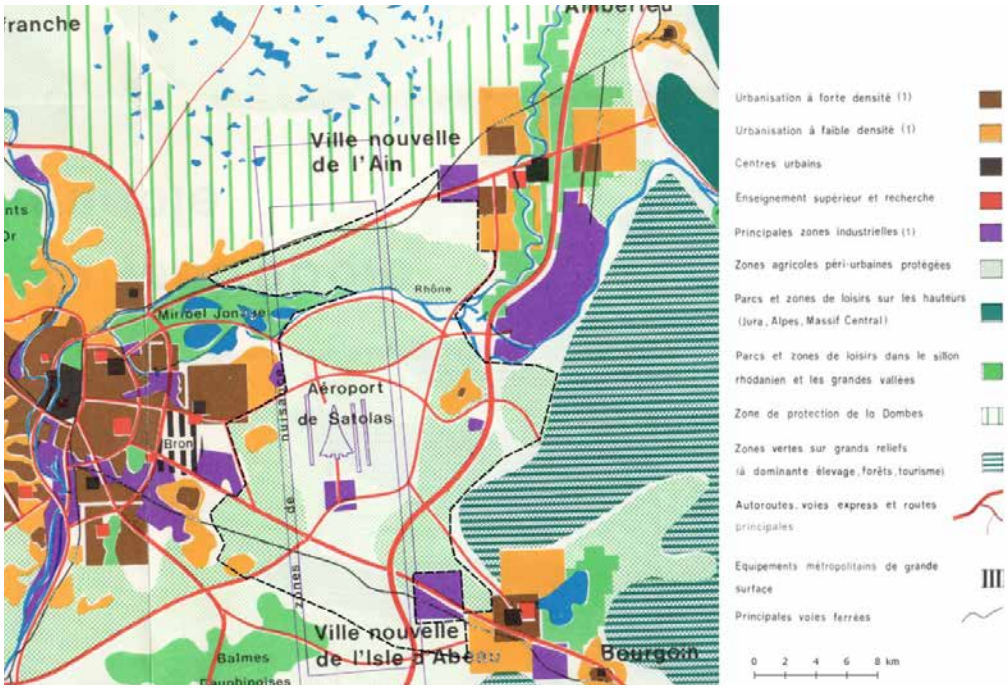


Schéma d'aménagement rural
(Source: OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 115)
avec le cadrage de l'espace étudié (carré noir)

1 L'organisation régionale d'études d'aménagement d'aires métropolitaines (OREAM) est chargée d'établir un schéma définissant les principes d'aménagements et d'équipements à grande échelle.

2 notamment avec les documents d'urbanisme créés par la Loi d'orientation foncière de 1967 à savoir les SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) puis les SD (Schéma Directeur) à l'échelle intercommunale et les POS (Plan d'Occupation des Sols) à l'échelle communale.

Dans le cadre de ce séminaire, après discussion avec Frédéric d'intégrer ce moment de recherche à mon travail de thèse sur les trames vertes et bleues dans l'Est lyonnais, nous proposons de nous intéresser à la «zone d'aménagement agricole périurbain» de la ceinture verte qui sera inscrit dans le schéma de l'OREAM comme «zones agricoles périurbaines protégées». Ces notions ont en effet une certaine actualité aujourd'hui et il nous semblait intéressant de regarder la manière avec laquelle elles étaient abordées 50 années plus tôt. Nous avons resserré notre investigation sur le territoire situé entre les 3 pôles urbains formés par l'agglomération lyonnaise et les 2 villes nouvelles de L'Isle-d'Abeau et de l'Ain; incluant trois départements: le Rhône, l'Isère, l'Ain. Il fait partie des «zones de plaines» (OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 117-119) et il est délimité par les coteaux du plateau de la Dombes au nord, du plateau de l'Isle-Crémieu à l'Est et des collines des Balmes Viennoises au Sud ayant tous une altitude supérieure à l'ensemble de la zone étudiée. Cet espace a des enjeux agricoles forts, déduits d'études agronomiques régionales préalables au SDAM (Centre d'économie rurale de la région du Sud-Est, 1968a, 1968b ; OREAM Lyon Saint-Etienne et Sanson, 1968). Il a ensuite fait l'objet d'études spécifiques d'aménagement au sein de l'OREAM (OREAM Lyon Saint-Etienne, 1973). Sa vocation fonctionnelle est la haute productivité amenant, dans le contexte d'une économie mondialisée, une restructuration des exploitations vers la monoculture céréalière. Des aménagements tels que le remembrement et la mise en place d'un réseau d'irrigation sont planifiés. Ce territoire est également propice à l'implantation d'infrastructures de communication (aéronautiques, autoroutières, énergétiques) et aux développements de l'urbanisation pour les zones industrielles et ponctuellement pour un habitat «à la campagne». Il est également prévu ponctuellement l'aménagement d'espaces de loisirs en relation avec chacune des 3 grandes polarités urbaines. À ces éléments fonctionnels, l'enjeu de cette ceinture verte est également qualitatif par la constitution d'un «environnement vert qui soit de qualité» (OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 88-91). Le schéma de l'OREAM inclut ces éléments et préconise un «espace agricole périurbain protégé», objet d'étude des deux journées du «Plan Paysage» n°4. Nous interrogerons les espaces induits par cette planification en ayant comme moyen d'enquête un jour d'exploration in situ. Afin de mettre à profit le temps de travail assez court dont on dispose sur place, je propose un travail préparatoire en deux temps. Le premier consiste à étudier les suites du schéma de l'OREAM par une analyse cartographique et le second à définir un protocole de parcours pour étudier le paysage qui en résulte. Ces approches préalables réalisées à propos du SDAM Lyon-Saint-Etienne sont l'occasion d'expliciter certains aspects d'une investigation historique en cours de définition sur la planification régionale des années 1960-70.



Extrait du SDAM (Source: OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970) avec le périmètre des espaces agricoles étudiés (pointillé noir entre les trois pôles urbains)

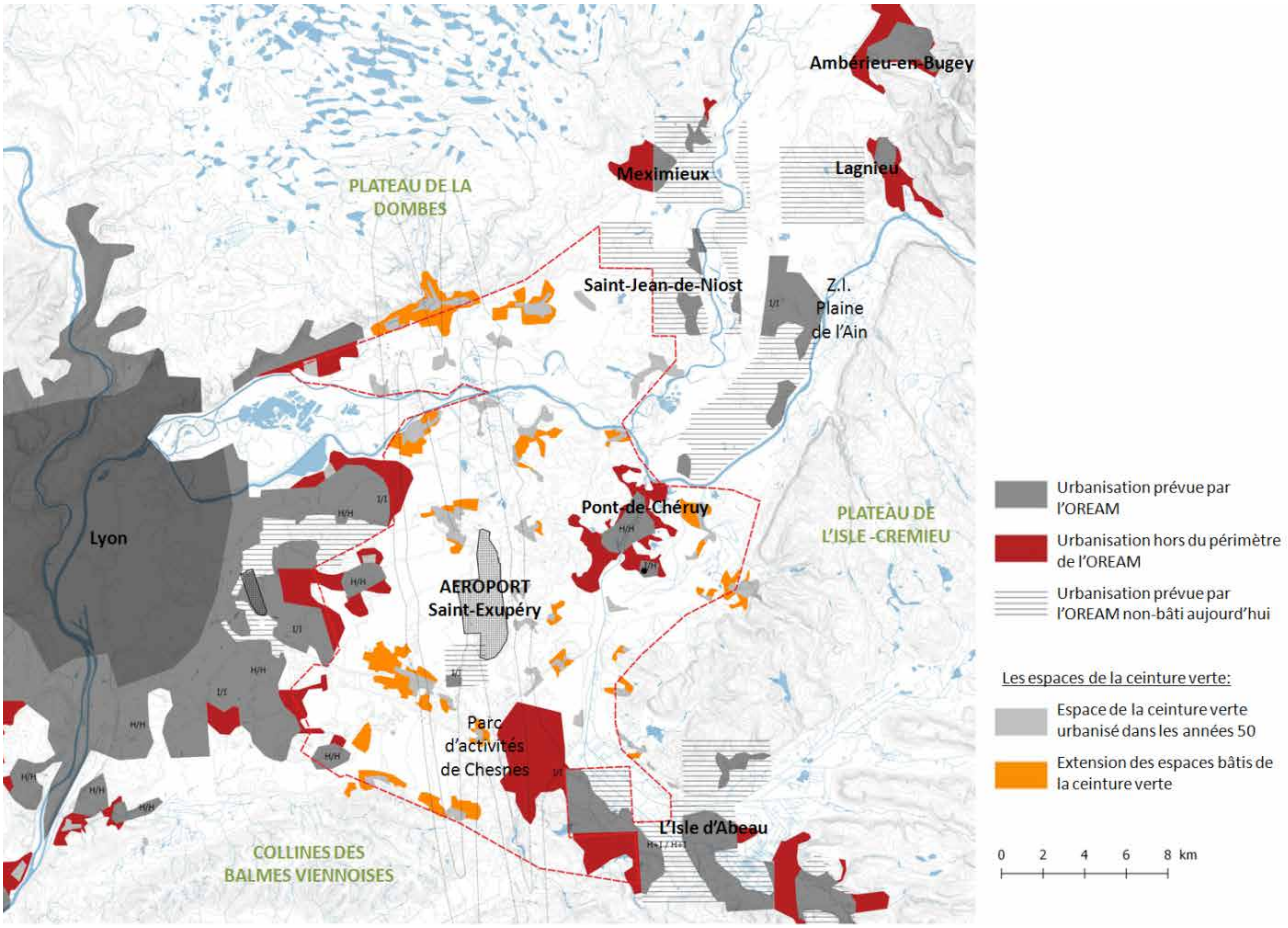
L'aménagement des espaces agricole induit par le schéma de l'OREAM

Une cartographie différentielle pour analyser le schéma de l'OREAM et ses suites

Avant de définir des parcours d'exploration in situ, la première approche a consisté à analyser le document de planification en restant dans un registre de représentation planimétrique. En posant la question de ce qui a été induit par le SDAM, on s'est demandé comment ont évolué les espaces agricoles du terrain d'étude proposé ayant une position complexe, entre préservation et surface disponible pour des aménagements urbains et infrastructurels. Pour construire quelques éléments de réponses, une lecture en plan du différentiel entre ce que le schéma de l'OREAM prévoyait il y a près de 50 ans et le territoire tel qu'il est aujourd'hui est effectuée. Il s'agit d'analyser successivement les éléments relatifs à l'urbanisation et à l'agriculture en redessinant les éléments du SDAM présents dans le périmètre des espaces agricoles étudiés en les comparant avec la carte IGN actuelle. Le recours à d'autres documents - dont la carte IGN des années 1950-1960 et les trois schémas directeurs d'aménagement urbain établis dans les années 1970 sur le territoire étudié pour décliner le SDAM à une échelle restreinte (Direction départementale de l'équipement de l'Ain, 1976 ; Direction départementale de l'équipement du Rhône, 1976 ; Établissement public d'aménagement de L'Isle-d'Abeau, 1975) - seront utilisés ponctuellement pour préciser certains aspects mis en avant au cours de la démarche d'analyse. Il s'agit là d'une approche ne visant pas à montrer de manière exhaustive ce qui a été réalisé ou non en se basant sur les emprises spatiales définies dans le schéma, ce qui n'aurait pas de sens au vu de la grande échelle abordée par ce document, mais plutôt de révéler comment les orientations stratégiques du schéma ont trouvé ou non une certaine réalité.

L'évolution des espaces bâtis

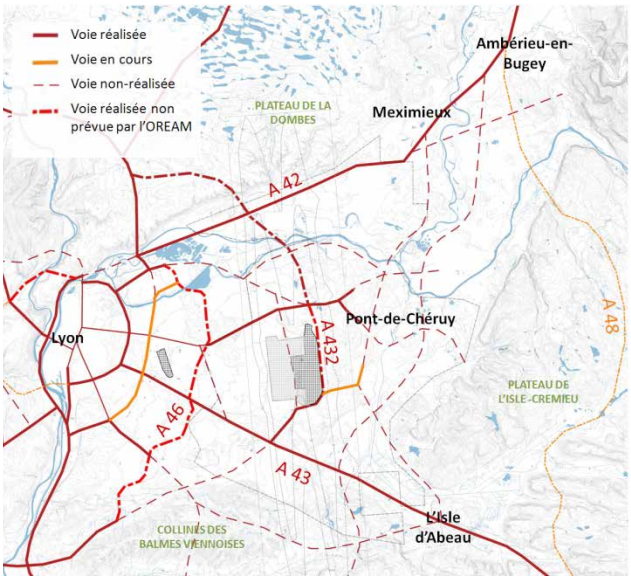
La ceinture verte se définit tout d'abord comme un arrêt d'urbanisation entre des pôles urbanisés. L'évolution des espaces construits est par conséquent un élément essentiel à regarder. D'une part il s'agit d'observer le développement projeté sur les trois polarités. Pour cela les emprises définies dans le schéma de l'OREAM sont redessinées puis comparées avec la carte IGN actuelle. Le SDAM symbolise les deux villes nouvelles en projet par des carrés de tailles plus ou moins importantes. On supposera que ces représentations donnent une indication de la surface qu'il est prévu d'urbaniser afin de la mettre en parallèle avec les espaces aujourd'hui bâtis. La ville nouvelle de l'Ain n'ayant pas été mise en œuvre à la différence de celle de L'Isle-d'Abeau, cette analyse prendra en compte le projet de développement du SDAU du Haut-Rhône autour de la zone industrielle de la plaine de l'Ain et des villes de Meximieux, Ambérieu-en-Bugey, Lagnieu, Pont-de-Chéruy et Saint-Jean-de-Niost. À cela s'ajoute le repérage des fonctions d'habitats et d'industries planifiées - ou d'activités pour être plus large - mises en relation avec celles qui existent aujourd'hui. D'autre part, il s'agit d'étudier les communes situées dans la ceinture verte dont l'ambition initiale était d'arrêter leur croissance. Dans cet objectif, la différence entre les enveloppes urbaines de la carte IGN de 1950-1960 et d'aujourd'hui sont exprimées graphiquement.
Cette analyse permet de mettre en évidence les aspects suivants:
Le développement de l'agglomération lyonnaise et de L'Isle-d'Abeau est cohérent en terme de surface avec celui envisagé par l'OREAM même si la ville nouvelle n'a eu qu'un développement partiel par rapport à ce que le SDAU de L'Isle-d'Abeau envisageait. À noter à ce propos qu'on ne s'intéresse ici ni au nombre d'habitants ni à la densité prévue.
Le développement prévu dans l'Ain dans le secteur prévu pour la ville nouvelle n'a pas eu lieu à la mesure des ambitions projetées.
La programmation des emprises bâties dans les trois polarités correspond globalement à celle prévue dans le SDAM.
Les extensions les plus significatives concernent principalement les extensions des «fragments» d'urbanisation présents dans l'espace agricole à protéger, à la fois pour de l'habitat et pour de petites zones d'activités.



Carte d'analyse différentielle des espaces urbanisés

Les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et énergétiques

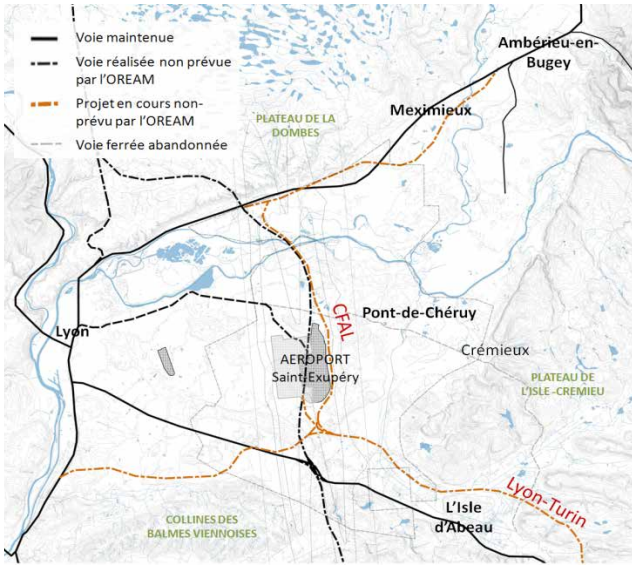
La ceinture verte est également vue comme un espace de passage de diverses infrastructures.



Carte d'analyse différentielle des infrastructures routières

Sur le plan du réseau routier, le SDAM prévoyait un réseau pour lier les trois pôles urbains et les connecter plus largement au territoire national et international à savoir Genève, Dijon, Grenoble, Valence,...

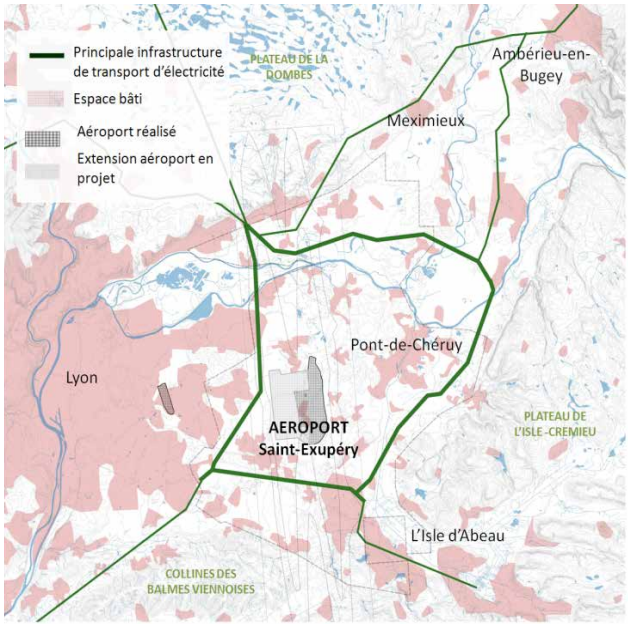
Aujourd'hui on remarque un développement radio-concentrique des voies autour de Lyon avec deux rocades complémentaires au plan de l'OREAM dont la A46 et la A432 passant par l'aéroport. L'A43 et l'A42 permettent la déserte à grande échelle de la métropole. Cependant à l'Est peu de voies ont été réalisées contraignant les interconnexions envisagées au niveau local des deux nouvelles polarités. Cependant, des routes départementales de grandes dimensions et la liaison autoroutière de l'A48 entre Ambérieu-en-Bugey et Bourgoin-Jailleux (à l'est de L'Isle-d'Abeau) sont actuellement en projet et réinterpréteraient les connexions prévues.



Carte d'analyse différentielle des infrastructures ferroviaires

Concernant les liaisons ferroviaires, elles n'étaient pas une priorité dans le schéma de l'OREAM. Celui-ci se base sur le réseau existant allant de Lyon vers Meximieux et vers L'Isle-d'Abeau et il ne proposait pas de nouveau projet structurant. La ligne vers Crémieux déjà partiellement fermée dans les années 1960 n'est pas considérée. Elle le sera toutefois dans le SDAU du Haut-Rhône de 1975 et elle est toujours en débat.

Par ailleurs des projets non présents dans le schéma de l'OREAM ont été réalisés tels que la navette aéroport et des lignes TGV passant par Saint-Exupéry. D'autres sont en cours tels que ligne FRET CFAL ou le TGV Lyon Turin.



Carte d'analyse différentielle des infrastructures énergétiques et aéroportuaires

Un autre type d'infrastructure mis en avant dans le SDAM concerne le transport d'énergie, dont les lignes à haute tension. Les principales lignes identifiées seront réalisées et on pourra remarquer qu'elles coïncident avec les arrêts d'urbanisation prévus, notamment au niveau de l'agglomération lyonnaise.

Pour terminer, l'aéroport présent dans l'ensemble de ces cartes d'analyse différentielle constitue une polarité en soi autour de laquelle s'organisent les autres infrastructures. Les nuisances sonores traduites par le plan d'exposition au bruit et le gel des terrains envisagé pour l'extension de l'aéroport tel que prévu dans les années 1960 contraignent fortement l'urbanisation de ce secteur au point d'en constituer un élément déterminant au maintien de la ceinture verte.

Les espaces agricoles

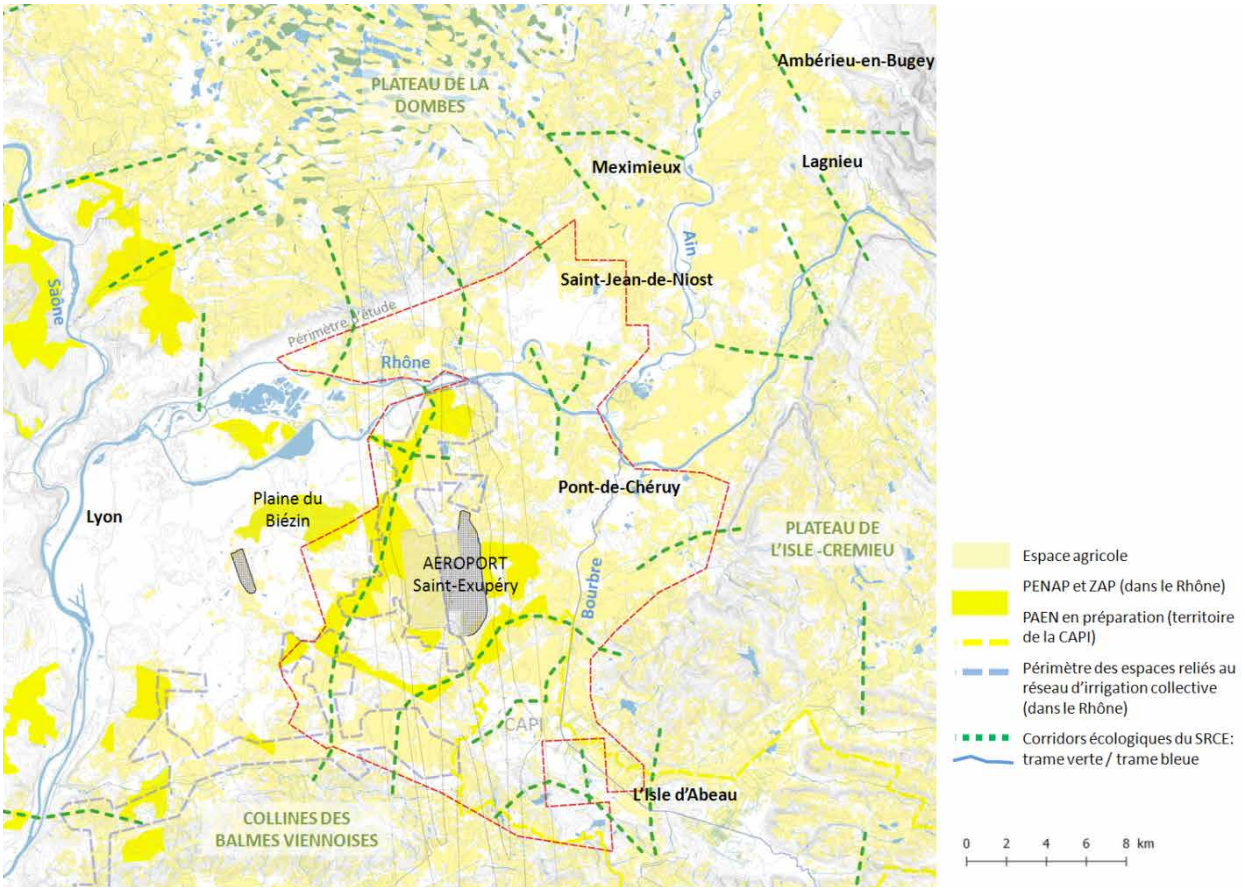
Les espaces agricoles étudiés s'insèrent dans ces pressions d'urbanisation allant des espaces bâtis aux infrastructures. En cohérence avec les orientations du SDAM, ils ont été reconfigurés et aménagés comme en témoignent d'une part le réseau d'irrigation sur le territoire du Rhône qui verra le jour en 1986[3] et d'autre part les remembrements lesquels, après un rapide comparatif des vues aériennes autour de l'aéroport, semblent s'être mis en place dans cette même décennie.

Depuis les années 2000, de nouveaux outils de protection des terrains agricoles périurbains ont vu le jour comme les PAEN (Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) et les ZAP (Zones agricoles protégées). Ils viennent en complément du zonage des documents de planification à l'échelle intercommunale et communale[4] en garantissant une protection à long terme. Autour de l'agglomération lyonnaise, un périmètre de PENAP (Protection des espaces naturels et agricoles périurbains) variante du

3 A propos de l'irrigation sur le département du Rhône, voir le site internet du SMHAR: http://www.smhar.fr/presentation/historique-du-smhar (consulté en février 2018). Sur les départements de l'Ain et de l'Isère nous n'avons pas d'information en l'état actuel de l'analyse.

4 A savoir les SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale) à l'échelle intercommunale et les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) à l'échelle communale remplaçant les schémas directeurs et les Plans d'occupation des sols depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain de 2000 .

PAEN a été mis en place. On notera le cas particulier de la ZAP sur la plaine du Biezin laquelle, dans le cadre de la construction du Grand-Stade, a été aménagée récemment en tant que parc agricole. Ce dernier est situé sur la pénétrante non bâtie esquissée dans le SDAU de l'agglomération lyonnaise et désignée comme V-Vert dans le SDAL qui lui succédera (Direction départementale de l'équipement du Rhône, 1976 ; Syndicat mixte d'études et de programmations de l'agglomération lyonnaise, 1992, p. 202). Au niveau de la communauté d'agglomérations des portes de l'Isère (CAPI) dont fait partie L'Isle-d'Abeau, un PAEN est actuellement à l'étude. Il s'intéressera vraisemblablement à la plaine agricole qui était centrale dans le développement à long terme de la ville nouvelle dont parle le SDAU Vert de L'Isle-d'Abeau (Établissement public d'aménagement de L'Isle-d'Abeau, 1975, p. 61-64). Par ailleurs, sur l'ensemble de ce territoire, les réseaux écologiques du schéma régional de cohérentes écologiques (SRCE) traversent les espaces cultivés et les espaces naturels. Des programmes d'actions se montent pour restaurer des corridors écologiques, sur la trame bleue (renaturation de la Bourbre notamment) et sur la trame verte (espaces naturels et agricoles principalement). Les terrains cultivés sont concernés par certaines actions, notamment par la plantation de haies, par la mise en place de bandes enherbées, par la création de mares ou encore par la diversification des pratiques agricoles notamment en faveur de l'élevage.



Les espaces agricoles aujourd'hui

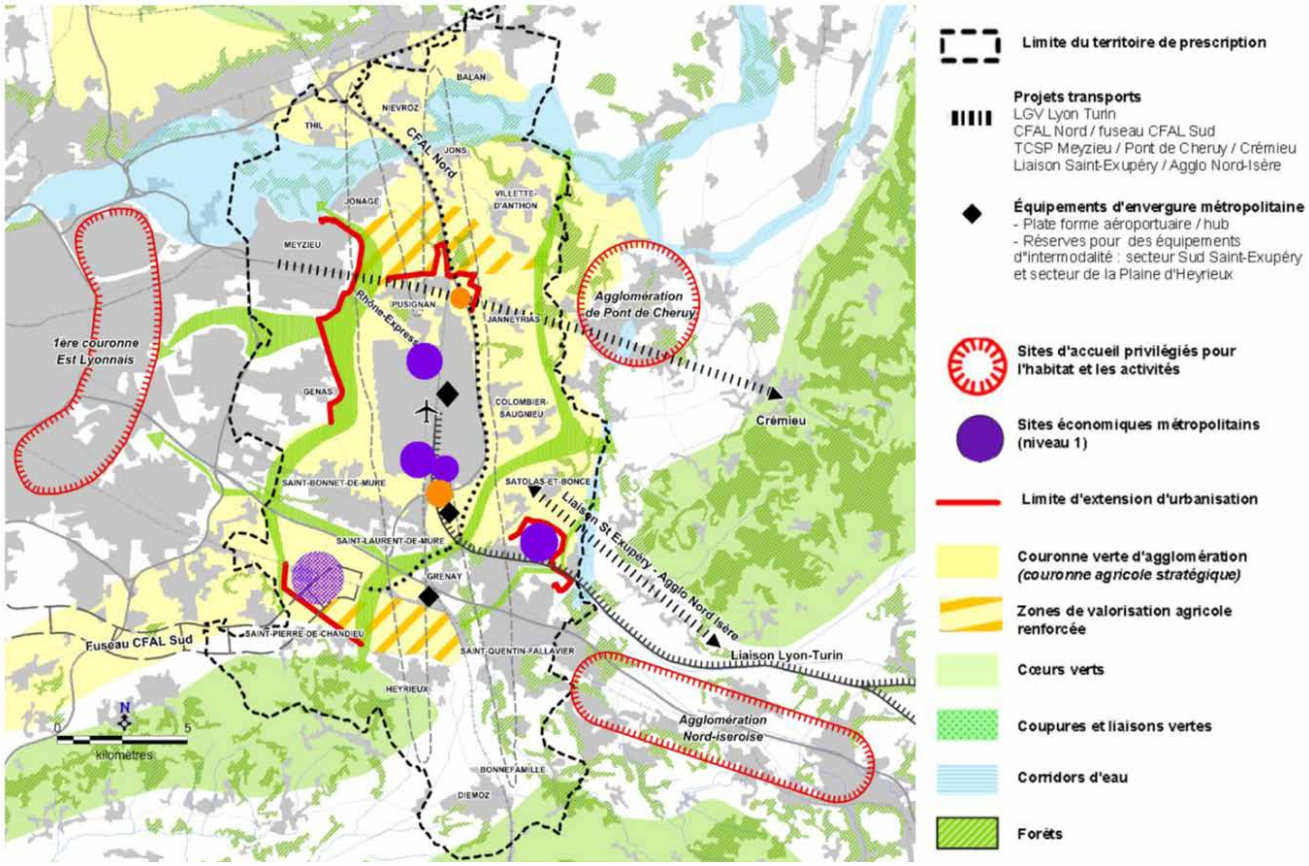
Des enjeux de planification régionale d'actualité

Pour conclure, cette analyse en plan montre la difficile mise en place d'une région urbaine multipolaire avec un maillage de voies de communication sortant du modèle radioconcentrique et avec un développement différent de l'étalement des urbanisations préexistantes proches de Lyon. L'articulation à différentes échelles des documents de planification notamment entre le SDAM et les SDAU montre ses limites. Le propos de Rachel Linossier[5] sur le rôle du patronat lyonnais favorisant le développement économique dans les limites de l'agglomération lyonnaise pourrait expliquer en partie ces observations. La ceinture verte agricole projetée par l'OREAM est fortement fragmentée par la croissance des espaces bâtis et par les infrastructures. Les nuisances et plus largement les servitudes de ces dernières assurent en partie la protection de ces espaces agricoles face à l'urbanisation.

5 Intervention réalisée dans le cadre du séminaire Plan-Paysage n°4 le vendredi 13 octobre 2017

Ce modèle de ceinture verte avec des polarités urbaines restreintes et un foncier agricole préservé est cependant toujours d'actualité comme le montre la planification régionale plus récente de la DTA approuvée en 2007 (Préfecture de région Rhône-Alpes, 2006). Elle développe la notion de «couronne verte d'agglomération». Le secteur de l'Est lyonnais repéré comme stratégique dans les années 1960-70 (OREAM Lyon Saint-Etienne, 1973) est rebaptisé plaine de Saint-Exupéry et fait l'objet d'un schéma d'aménagement spécifique modifié en 2015 (Préfecture de région Rhône-Alpes, 2015). Le périmètre d'étude est toutefois moins large, notamment dû à la restriction du pôle urbain sur 5 centralités du projet de la ville nouvelle de l'Ain à la seule agglomération de Pont-de-Chéruy. Des espaces d' «accueil privilégié pour l'habitat et les activités» ainsi que des infrastructures sont prévus au sein de la «couronne agricole stratégique». Cette dernière intègre des «zones de valorisation agricole renforcée» et des «coupures et liaisons vertes» associant les enjeux de productivité à la lutte contre l'érosion de la biodiversité. Des limites d'extension d'urbanisation sont spécifiées à la jonction des espaces de la couronne agricole stratégique.

Le SDAM et la DTA ont en commun d'aborder la problématique de la protection du foncier agricole face à des orientations d'aménagements qui conduisent à la perte de surfaces cultivées. Cependant, ils abordent différemment les fonctionnalités et le modèle de production agricole qu'ils ambitionnent de mettre en place.



DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, orientations et prescriptions sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry

Expérimenter le survol en avion

La ceinture verte de l'Est lyonnais est projetée à la fin des années 1960 en tant qu'espace agricole à haute productivité ponctué d'activités industrielles et d'infrastructures. Ces dernières génèrent des nuisances dont il faut se protéger. En reprenant l'angle de travail que propose ce séminaire, cela interroge le paysage produit par le schéma de l'OREAM et ses suites. À ce propos, il est important de préciser qu'aucun paysagiste ne participe à l'élaboration de ce document de planification[6] et que la notion de paysage est peu présente dans les productions qui lui sont associées. À notre connaissance, elle apparait seulement dans quelques études, notamment agricoles (OREAM Lyon Saint-Etienne et Sanson, 1968), sans être un thème central de travail[7]. Toutefois elle semble être en germe par l'idée d'un «environnement vert de qualité» développé dans la notice explicative du SDAM (OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 114) et par l'objectif qu'il se fixe d'un «développement équilibré pour que les gens s'y retrouvent, [...] avec la préservation d'espaces verts,...» tel que le souligne Michel Freyssenet[8]. Le paysage, la protection contre les nuisances et le cadre de vie sont aujourd'hui fréquemment employés, notamment à propos de la plaine Saint-Exupéry, comme le montre la DTA (Préfecture de région Rhône-Alpes, 2015, p. 55a, 57c, 57d, 57e). Afin d'apporter un regard sur cette question du paysage issu du plan et de ces suites, le parti pris méthodologique est de partir d'une exploration collective d'une journée. Cependant, face à l'étendue du terrain étudié ayant une dimension approximative de 30km nord-sud par 30km est-ouest, comment pouvons-nous le parcourir en si peu de temps?

Lors d'une entrevue préparatoire avec Denis, le contexte du terrain d'étude lui inspire une proposition. En effet, tel que le précise le géographe et conseiller technique de l'OREAM Jean Pelletier, cet espace agricole périurbain est protégé de fait par l'aéroport et ses nuisances (Autran, 2004, p. 45). Dans ces conditions où l'aéronautique est déterminante, ne pourrions-nous pas faire un survol en avion[9] et le compléter par un parcours au sol? Au-delà de cette simple association d'idées ouvrant une piste d'observation originale du territoire, on se pose la question de l'aérien pour aborder l'urbanisme et le paysage. Aujourd'hui une telle approche est peu courante tandis qu'elle était d'actualité dans les années 1960-1970. En restant dans les structures de planification des OREAM et à titre d'exemples, les paysagistes travaillant sur la Loire-Moyenne dont faisait partie Pierre Dauvergne, parlent de l'importance des repérages de terrain incluant les missions aériennes et les vols de reconnaissance à recouper avec des parcours au sol (Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, 1975, p. 93, 99).

Le moyen de déplacement défini, je propose d'établir en détail le protocole d'exploration. Travaillant dans le domaine de l'aménagement, la pratique du terrain m'est familière et j'ai développé par l'expérience des stratégies pour la mettre en œuvre. Le recours au survol en avion ne m'est par contre pas connu et l'organisation de la journée in situ me confrontera à un ensemble de questions méthodologiques: Comment définir les parcours? Quelles utilisations des plans et des cartes? Quels moyens de captation de cette expérience? Quels recoupements avec le sol? Je propose de raconter ci-dessous ce temps de préparation. Cela m'amènera à expliciter quelques éléments de réflexion concernant l'étude du paysage par l'expérience aérienne que l'on se propose de faire.

Définition de l'exploration aérienne

L'avion permet d'aller a priori partout, il n'y a pas de passage à se frayer en étudiant les chemins que certains obstacles, comme des infrastructures autoroutières, peuvent entraver. L'idée est d'effectuer de grandes traversées quadrillant le territoire. Mais quels caps suivre?

J'établis un premier balisage à partir des moyens matériels de la mission et des conditions de travail en groupe.

6 à la différence d'autres OREAM comme Jean Challet à Lille, Jacques Sgard en Lorraine et en méditerranée, Pierre Dauvergne pour la Loire Moyenne,...

7 La présence discrète de la notion de paysage dans les documents de l'OREAM Lyon-Saint-Etienne serait à analyser plus précisément mais ce développement ne sera pas mené dans le cadre de ce séminaire de travail.

8 Intervention réalisée dans le cadre du séminaire Plan-Paysage n°4 le vendredi 13 octobre 2017

9 Plusieurs idées sont avancées pour avoir une vue d'en haut telle que la vue depuis le toit d'immeubles, des prises de vues par drones,... Le choix de l'avion semble le plus cohérent de part l'enjeu aéronautique du site et l'expérience aérienne d'un tel survol.

Nous envisageons d'effectuer 2 vols sur 2 heures afin que chacun des 5 participants puisse embarquer par roulement. Les premiers renseignements pris informent d'une vitesse moyenne de 80 à 90 nœuds, soit environ 150 km/h me donnant la distance qu'il est possible de parcourir. Ensuite, je mets à profit la connaissance que j'ai de ce territoire. Elle se constitue d'une part des cartographies de différentes périodes et des plans de planification dont l'analyse réalisée précédemment en est une illustration. D'autre part elle relève des parcours au sol que j'ai déjà réalisés, habitant à Lyon, comme utilisateur de ces infrastructures routières, ferroviaires et aéronautiques et comme arpenteur à pied et en vélo dans le cadre de la thèse que je prépare. Cela me permet de repérer des structures géographiques et des espaces significatifs - dans le territoire actuel et dans le différentiel existant avec la planification des années 1960-70 - à tangenter, traverser ou intersecter par le vol aérien. Ainsi, en s'intéressant à un espace agricole entre 3 polarités urbaines reliées par des infrastructures, le parcours entre celles-ci est une première approche pour définir ces directions. Cela permet d'observer le devenir des espaces agricoles que le schéma de l'OREAM envisageait autour de ces axes de communications autoroutières et de ces espaces urbanisés. L'enjeu est également de regarder les structures géographiques sur lesquelles s'inscrit ce projet, qu'il ait trouvé à se concrétiser ou non. Une deuxième approche est de regarder plus spécifiquement les grandes situations dans lesquelles se trouvent les espaces agricoles face à différentes formes de pressions urbaines et de géomorphologies à savoir le contact avec la limite de l'enveloppe urbaine de l'agglomération lyonnaise, la topographie plane dans laquelle a été construit l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et les vallonnements qui le bordent jouxtant par ailleurs les agglomérations de l'Isle-d'Abeau et de Pont-de-Chéruy. Le repérage sur google earth en exacerbant la modélisation du relief permet de définir les trajets les plus adéquats à ce dessein, lesquels suivent globalement une orientation nord-sud[10]. Pour le retour de ce vol, une traversée entre les polarités de Pont-de-Chéruy et Lyon sera réalisée pour compléter l'approche du premier vol qui partait de Meximieux. J'ai ensuite clarifié ces tracés en dessinant ce plan de vol sur SIG[11] afin de valider leur faisabilité et de faire le devis auprès des entreprises prenant en charge la location et le pilotage de l'avion pour cette mission.

Anticiper les moyens de captation

Les premiers contacts que je prends pour effectuer ce survol aérien répondent à l'intitulé «baptême de l'air». Expliquant la recherche dont il est question, on me redirige vers des structures autorisées pour les travaux aériens. À ce titre, la question du rôle de chaque membre du groupe m'est rapidement posée, anticipant la captation de cette expérience que nous avions l'intention de faire. En effet, il fallait justifier ce que nous allions faire dans les airs, car une telle expérience est «interdite à l'agriculteur qui voudrait voir ses champs de haut par curiosité» me précise-t-on. Je réponds alors spontanément que nous réaliserons des photos. J'apprends que ce type de vues aériennes relève d'une tradition nécessitant un Cessna 172 à ailes hautes pour ne pas les avoir dans le champ de l'objectif en cadrant vers le sol. Nous y ajoutons la réalisation de dessins que Denis souhaite faire en altitude et que l'on peut justifier comme «travail» pour être conforme à la réglementation. Ce premier point éclairci, je transmets les plans des vols envisagés avec quelques craintes sur la possibilité de les réaliser.

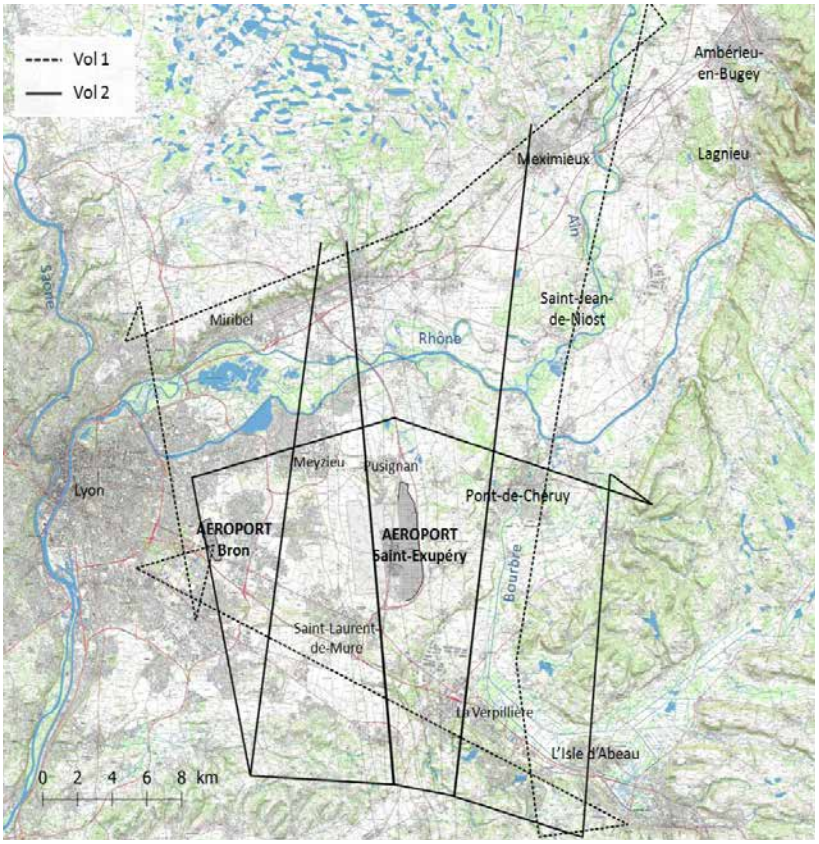
Une faisabilité incertaine des plans de vol envisagés

Dans ce territoire soumis à un fort trafic aérien et à une urbanisation importante, les plans de vol que j'ai établis ne sont pas possibles en l'état. Une discussion s'engage avec Constant, pilote de l'entreprise d'aviation choisi afin de comprendre les problèmes et de trouver des solutions. Tout d'abord il y a une zone interdite autour de la centrale nucléaire du Bugey dans laquelle je prévois d'aller. Ensuite les directions dessinées coupent à plusieurs reprises les vols en partance et provenance de Lyon-Saint-Exupery. Notre aviateur se voit expliquer au service de contrôle aérien de Saint-Exupéry la réalisation de traversées dont chacune serait soumise à leur accord durant la mission par contact radio. Cependant, il est nécessaire au préalable de modifier certains caps qu'il me détaille en me transmettant la carte aérienne. Ainsi, pour le premier vol entre L'Isle-d'Abeau et Mexi-

10 Pour ce parcours et au dernier moment le plan de vol sera adapté pour permettre à tous les occupants de voir des deux côtés. Ainsi, un aller-retour sera effectué sur les trois principaux tracés Nord-Sud. Cela n'a pas été le cas pour le parcours reliant les 3 pôles urbains en une seule fois.

11 L'ensemble de ces directions, outre les espaces agricoles, permettait d'observer les espaces définis actuellement comme corridors écologiques. Cela illustre l'idée mise en évidence par la comparaison entre le schéma de l'OREAM et de la DTA de l'actuelle superposition des enjeux agricoles et écologiques.

mieux, je déplace le tracé vers l'ouest, réduisant la vue sur la plaine de l'Ain, mais indispensable pour ne pas entrer dans la zone interdite autour la centrale nucléaire. La frôlant et afin d'éviter une situation regrettable, Constant prévient la base militaire du Mont-Verdun proche de Lyon qui gère les intrusions non autorisées dans l'espace aérien. Par ailleurs, des alertes se déclencheront également dans le cockpit des grandes lignes en cours d'atterrissage durant le deuxième plan de vol. Pour rassurer la tour de contrôle, Constant me suggère de redresser le tracé relatif à la topographie de l'aéroport pour l'axer parallèlement aux pistes d'atterrissage, longeant à présent l'infrastructure autoroutière et ferrée le desservant.
La hauteur de vol est le dernier point à régler. Suivant l'occupation au sol et principalement la taille des agglomérations, celle autorisée sans demande spécifique auprès de la préfecture varie, allant de 150m à 500m sur le territoire qu'on explore. À cette contrainte s'ajoute l'altitude des paliers de descente des avions arrivant à l'aéroport de Saint-Exupéry à 3000 et 5000 pieds par rapport au niveau de la mer soit, dans notre situation, 800 et 1400 mètres par rapport au sol. Souhaitant un vol le plus régulier possible, nous convenons d'une hauteur de vol intermédiaire à 600m ou 700m, plus simple pour les demandes d'autorisation, en proposant de l'adapter le moment venu si besoin.

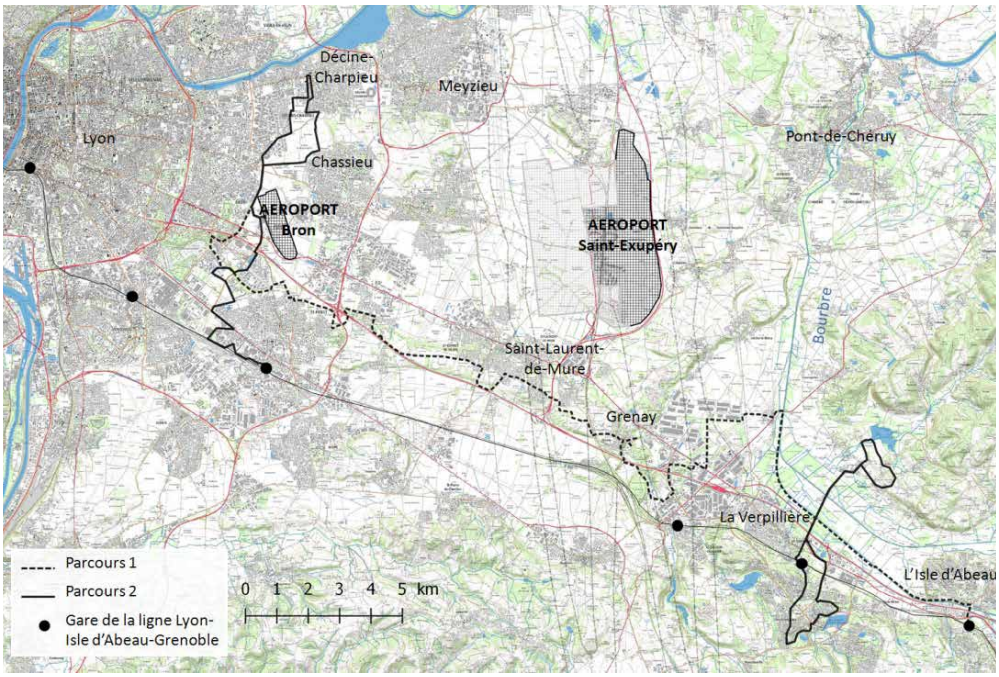


Plan des deux vols sur fond de carte IGN

Quelques jours après avoir lancé la demande auprès du service de contrôle aérien de Saint-Exupéry, Constant m'informe qu'elle a été acceptée sous le numéro de mission «LL17-156» avec quelques conditions. Il faudra voler en dehors des horaires de hub aérien, heures de pointe du trafic de l'aéroport avec un avion y allant ou partant toutes les 2 à 3 minutes. Le décollage et la traversée par branche seront soumis à confirmation, l'autorité aérienne se réservant le droit de retarder ou d'annuler son feu vert le jour même si une situation particulière le justifie. Le créneau de 9h30 - 13h15 est fixé et il ne faudra pas trainer pour tenir ce programme face à ces imprévus potentiels.
Une autre incertitude indépendante de tous est la météo. Autant un parcours au sol peut s'accommoder d'un temps couvert ou de la pluie, autant cela peut clore rapidement l'expérience que nous envisagions. Nous n'avons qu'un seul jour possible étant donné le déplacement des membres du groupe des 4 coins de France et d'Italie. Une variante par un parcours en voiture reste envisageable, mais je suis désormais mordu par la singularité de ce travail de terrain et l'apport qu'il promettait d'avoir au point d'être certain de son bon déroulement. Je réfléchis alors l'organisation d'ensemble de la journée avec assurance.

Le challenge d'une approche croisée entre l'aérien et le terrestre

L'approche aérienne n'était pas la seule que nous envisagions de faire. L'idée était de la recouper le même jour avec un parcours au sol. Se concentrer sur le territoire situé entre l'agglomération lyonnaise et la ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau semble intéressant. Toutefois, au vu de l'étendue de cet espace et du temps limité à notre disposition, la marche à pied est peu réaliste et je propose le vélo électrique qu'il est envisageable de se faire livrer à l'aéroport de Bron en les rendant à la gare de Lyon Jean Macé. Associé à la ligne de train qui traverse ce territoire, il est possible de définir des parcours s'enchainant avec les vols.



Plan des deux parcours en vélo sur fond de carte IGN

Les deux groupes constitués pour l'expérience aérienne, réaliseront deux itinéraires différents. Le premier relie les deux polarités urbaines en allant de l'agglomération lyonnaise à L'Isle-d'Abeau, répondant à la vue d'en haut suivant cette même direction et interrogeant les espaces agricoles dans cet espace d'étalement urbain important. Le second trajet porte sur les lisières d'urbanisation entre ces 2 pôles urbains et la ceinture verte interrogeant les différentes formes de contact entre le bâti et l'agriculture qu'ont préfigurées les SDAU découlant du schéma de l'OREAM[12].

La journée d'exploration réunissant Giulia, Frédéric, Alexandre, Véronique et Denis s'organisait par conséquent avec un double programme. Un groupe commencera par l'exploration aérienne entre les pôles urbains et continuera en vélo vers L'Isle-d'Abeau depuis l'aéroport situé en frange de l'agglomération lyonnaise. L'autre groupe commencera par explorer la lisière de l'agglomération lyonnaise autour de l'aéroport de Bron, embarquant en cours de route pour le vol aérien d'exploration nord-sud de la plaine Saint-Exupéry, en finissant par les franges de L'Isle-d'Abeau après avoir franchi en train la distance séparant ces deux pôles urbains. Le retour à la gare de Lyon Jean-Macé se fera pour tous depuis L'Isle-d'Abeau.

Quelques enseignements de la préparation du protocole d'exploration.

Pour tirer quelques enseignements de ce récit préparatoire, je propose d'établir un parallèle avec le développement méthodologique réalisé par l'équipe de l'OREAM Loire-Moyenne sur l'analyse paysagère dans laquelle il évoque rapidement le travail aérien.

Tout d'abord, la question de l'expérience sensible in situ est au fondement du travail sur le paysage. Cependant

12 Le rapport entre les pôles urbains et la ceinture verte n'est pas détaillé précisément dans le schéma de l'OREAM si ce n'est indirectement, avec l'idée que les nouveaux quartiers d'habitation en extension de l'agglomération lyonnaise et dans les villes nouvelles seront attentifs au «cadre de vie» avec un travail sur les «espaces libres» et les «espaces verts» sans préciser les relations entretenues avec les espaces agricoles (OREAM Lyon Saint-Etienne et Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, p. 130, 131). Quelques précisions sont apportées dans les SDAU à l'exemple du SDAU vert de l'isle d'Abeau avec sa plaine agricole centrale et du SDAU de l'agglomération lyonnaise avec le V-vert préfigurant la plaine agricole protégée du Biezin (voir ci-avant l'analyse cartographique différentielle sur les espaces agricoles).

cela demande beaucoup de temps lorsqu'on travaille sur un grand territoire d'où l'apport que peut avoir le survol en avion (Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, 1975, p. 99). Pour l'exploration du terrain que nous étudions, le challenge que représente l'organisation témoigne d'une expérience dans laquelle on embarque et qui se confronte à la matérialité de l'espace, à ces règles, aux distances, au temps des parcours y compris lorsqu'ils sont effectués à une vitesse importante. Le travail avec la carte aéronautique et la prise en compte des horaires de congestion instaure une certaine compréhension de l'espace aérien et de son rapport au sol. Un regard et une connaissance spécifique sont en train de se construire, différents de la visualisation aérienne numérique de google earth ou de bing, et qui se concrétiseront pleinement lors des vols.

Ensuite, dans l'approche du paysage, plusieurs aspects sont mis en avant à savoir la morphologie des paysages, les types d'usages, l'évolution en cours et passée et l'évolution probable (Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, 1975, p. 88). Le texte de l'OREAM Loire-moyenne ne précise pas la manière avec laquelle ils définissent leur parcours du territoire. Cependant, il est vraisemblable que le travail avec les outils cartographiques et l'expérience in situ, dont le survol aérien, va sonder des espaces dont la forme, la fonction ou l'évolution sont spécifiques. C'est du moins ce qui a été proposé avec le plan de vol et l'itinéraire en vélo qui se calent sur des espaces agricoles concernés par des éléments géomorphologiques particuliers et des espaces en fort développement depuis les 50 dernières années.
Enfin, des moyens de captation des expériences in situ sont utilisés pour l'OREAM Loire-moyenne comme le dessin et la photographie, similaires à ceux que nous employons. l'OREAM Loire-moyenne insiste notamment sur l'apport des photographies et des diapositives à la fois pour le travail en interne et pour mener les réunions avec les services d'organismes extérieurs et discuter du paysage (Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, 1975, p. 91, 100). Une diathèque et une photothèque de 6000 clichés sont constituées (Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, 1975, p. 100) parmi lesquelles vraisemblablement des vues aériennes obliques comme celles présentes dans le guide (Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, 1975, p. 94). Cet usage préfigure ce que l'on appellerait aujourd'hui la sensibilisation au paysage voire la médiation paysagère. Cela pourrait être, en suivant le fil de cette mise en parallèle entre l'approche du terrain du séminaire P-P n°4 et de l'OREAM Loire-Moyenne, un développement possible d'une recherche qui se base sur l'expérience in situ, notamment aérienne.

Une investigation historique à plusieurs niveaux

Ce travail préparatoire au séminaire plan-paysage n°4 autour de la période des OREAM en général et des espaces agricoles protégés du schéma de Lyon-Saint Etienne en particulier met en avant une investigation historique à plusieurs niveaux. Par le recul d'une cinquantaine d'années, celle-ci interroge les projets et les pratiques de la planification qui ont pu être réalisés hier et dont on se dote aujourd'hui.
D'une part des questionnements émergent à propos de l'aménagement guidé par une représentation planimétrique schématique. En effet, l'analyse différentielle proposée met en avant les passages de la planification du régional à l'intercommunal et au communal. Dans les déclinaisons interscalaires, différents acteurs prennent part aux décisions et différents outils opérationnels se combinent. Les orientations initiales s'adaptent jusqu'à bifurquer à court ou moyen terme. Un projet partagé autour du SDAM semble peiner à se construire. Par ailleurs, la succession des documents de planification sur le temps long, des années 1960 à aujourd'hui, montre la permanence de certaines thématiques et territoires de projets en même temps que l'infléchissement des enjeux et des périmètres qui lui sont associés. Le récit de ce qu'induit le schéma de planification se joue dans la considération des sauts d'échelles spatiales, d'intervalles temporels et des outils opérationnels associés, lesquels sont potentiellement riches d'enseignements pour nourrir la réflexion sur les pratiques et projets actuels de planification.
D'autre part, s'intéresser aux paysages produits par le SDAM et ses suites, à travers l'expérience in situ, questionne les méthodes de lecture du territoire utilisé hier et aujourd'hui. Le SDAM Lyon-Saint-Etienne et le périmètre d'étude choisi, ayant un enjeu aéronautique fort, a lancé l'intuition d'une exploration recoupant l'aérien avec le sol. Bien qu'elle ait une certaine actualité dans les années 1970, nous n'avons pas en l'état actuel de nos connaissances d'indications sur son utilisation au sein de l'OREAM Lyon-Saint-Etienne. Un déplacement

est proposé vers l'OREAM Loire-moyenne développant une démarche sur le paysage dans la planification régionale et intégrant le survol aérien dans leur réflexion sur l'approche in situ. Mis en parallèle avec le récit d'élaboration du protocole d'explorations du séminaire Plan-Paysage n°4, deux aspects en ressortent : tout d'abord et de manière générale, notre culture actuelle du paysage qui est en partie héritée des démarches qui se développent sur certains territoires dans les années 1970[13].
Ces dernières insistent sur l'expérience in situ, l'analyse des composantes géomorphologiques, des implantations humaines et de leur évolution dans le temps, ensuite une telle relecture rétrospective interroge les modalités actuelles d'analyse de grands territoires. Dans ce séminaire, on aborde l'exploration in situ en général et l'apport du survol aérien en particulier à l'heure où les outils de visualisation aérienne numériques sont facilement accessibles.
Les points exposés précédemment seraient à approfondir, mais cela n'est pas l'objectif de ce travail préparatoire. Il s'agit en effet d'amorcer une analyse et une réflexion pour les journées d'étude. Celles-ci ont été partagées avec les participants à l'exploration du territoire de manière informelle durant le processus de mise en place du séminaire et de manière plus formelle lors de la restitution des parcours[14]. Partant de cette base, chacun des participants - seul ou avec son groupe - aura la liberté de piocher les éléments les intéressant. Par le récit de leur expérience présenté ci-dessous ils présenteront de différentes manières cette investigation historique à plusieurs niveaux de ce qui a été induit par le schéma planimétrique de l'OREAM à travers le paysage et l'exploration in situ, à propos des espaces agricoles périurbains protégés.

BIBLIOGRAPHIE

Autran S., 2004, Les infrastructures vertes à l'épreuve des plans d'urbanisme: l'agglomération lyonnaise, la construction d'une stratégie, Lyon, France, CERTU, 319 p.

Centre d'économie rurale de la région du Sud-Est, 1968a, « Situation de l'agriculture dans la vallée de la Bourbre, les marais de Bourgoin, la plaine de Lyon », OREAM Lyon Saint-Etienne.

Centre d'économie rurale de la région du Sud-Est, 1968b, « Recherche des orientations agricoles dans 42 communes de la plaine de Lyon », OREAM Lyon Saint-Etienne.

Direction départementale de l'équipement de l'Ain, 1976, « Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du Haut-Rhône ».

Direction départementale de l'équipement du Rhône, 1976, « Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération lyonnaise ».

Établissement public d'aménagement de l'Isle-d'Abeau, 1975, « Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau ».

Luginbühl Y., 2007, « Pour un paysage du paysage », Économie rurale, 297-298, p. 23-37.

Ministère de l'équipement, Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, 1975, Le Paysage rural et régional: contribution à la méthodologie des études d'aménagement, Paris, France, Documentation française, 127 p.

OREAM Lyon Saint-Etienne, 1973, « Interaction des grandes opérations nouvelles métropolitaines situées dans la partie Est de la région urbaine de Lyon : rapport définitif ».

OREAM Lyon Saint-Etienne, Direction régionale de l'équipement Rhône-Alpes, 1970, « La métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble : projet de schéma d'aménagement ».

OREAM Lyon Saint-Etienne, Sanson H., 1968, « Espaces ruraux de l'aire métropolitaine ».

Préfecture de région Rhône-Alpes, 2006, « Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise ».

Préfecture de région Rhône-Alpes, 2015, « Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise - Modification sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry ».

Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise, 1992, « Schéma directeur de l'agglomération lyonnaise ».

13 Cet aspect est mis en évidence par Luginbühl qui se réfère l'expérience de l'OREAM Loire-Moyenne avec le paysagiste Pierre Dauvergne comme initiatrice des méthodologie d'analyse du grand paysage sur laquelle se fonde celles des atlas, plans et chartes de paysages (Luginbühl, 2007, paragr. 8).

14 L'exploration du terrain a eu lieu jeudi 12 octobre 2017 et leur restitution le vendredi 13 octobre 2017 après les interventions de Rachel Linossier et Michel Fressenet.

L’expérience du vol aérien et les études d’aménagement dans les années 1960

Frédéric Pousin

PLAN PAYSAGE/Séminaire itinérant d’exploration des paysages produits par les plans nationaux d’aménagement du territoire

L'expérience du vol aérien et les études d'aménagement dans les années 1960[1]

Frédéric Pousin

Lancé avec la création de la DATAR en 1963, l'aménagement n'est plus uniquement dédié à l'équipement productif et économique du territoire, contrairement à bien des opérations marquantes de la période dite des Trente Glorieuses, car il fait place également à des objectifs de protection environnementale.

Le survol du territoire et le prolongement qu'en représentent les enregistrements photographiques à des fins d'analyse et de persuasion sont alors devenus des gestes et techniques constitutifs de l'aménagement même. C'est ce que nous nous attacherons à montrer en rappelant différentes expériences marquantes qui ont donné toute sa pertinence à la « vue d'en haut » pour l'aménagement du territoire.

L'expérience du vol.

Les nombreuses expéditions aériennes entreprises dans l'immédiat après-guerre avaient donné lieu à une vision enthousiaste et héroïque que reflète parfaitement l'ouvrage de Paul Henri Chombart de Lawe intitulé « La découverte aérienne du monde »[2] . L'auteur y souligne que la vision aérienne, directe ou enregistrée, peut être mise au service de nombreuses sciences et tout particulièrement celles qui s'attachent à étudier l'aménagement du sol terrestre. Elle augmente les possibilités d'observation, ouvre de nouveaux horizons : « Son intérêt principal réside dans une vision des choses observées sous des angles nouveaux et variables »[3]

L'instrumentation y est considérée comme un prolongement de la vue et l'interprétation de la photographie aérienne demeure une question technique centrale qui a fait l'objet d'avancées importantes grâce au renseignement militaire en particulier.

L'atlas aérien de la France publié par les géographes Pierre Desffontaines et Mariel Brunhes-Delamarre de 1955 à 1965[4] reprend l'idée que la vue aérienne procure une nouvelle vision, qui peut aller jusqu'à « révolutionner » le regard que l'on peut porter sur certaines formes de paysage, les plaines notamment (cf. l'extrait proposé par Denis Delbaere). La photographie aérienne est l'instrument qui traduit cette vision, mais elle ne devient éloquente qu'en s'inscrivant dans un ensemble qui articule les images entre elles (vues obliques et verticales) et les accompagne de cartes et de commentaires.

Georges Chabot, géographe, décrit en ces termes la structure de la série :

« Toute la série est conçue suivant les mêmes méthodes : on combine les vues obliques et les vues verticales (celles-ci provenant en général de l'I.G.N.) de manière à présenter les divers aspects physiques et humains d'un pays. Et ces vues peuvent être repérées grâce aux cartes d'ensemble de Jacques Bertin qui figurent le relief de façon très expressive.

Un commentaire accompagne chaque photo. Il oriente le lecteur par des indications précises, leur désigne les traits essentiels à observer (…) il complète en indiquant ce que la photo ne permet pas de voir ; (…) Il s'agit d'un véritable traité de géographie régionale, où les images seraient illustrées par du texte »[5].

Ces ouvrages commentent les documents que constituent les photographies aériennes, ce qu'elles permettent de révéler à travers leur interprétation. Mais peu de choses sont dites sur l'expérience du vol lui-même, sa vertu heuristique.

C'est au milieu des années 1960 et chez les acteurs politiques qu'une considération particulière pour l'expé-

1 Ce texte reprend sous une version modiifiée une part de l' essai de F. Pousin « Projeter la grande échelle. L'aménagement du littoral aquitain (1967-1988) », in (Nathalie Roseau, Marie Thebaud-Sorger), L'emprise du vol, Metis-Presses, Genève, p. 147-164

2 Paul Henri Chombart de Lawe, La découverte aérienne du monde, Paris, Horizon de France, 1948.

3 Ibid, p. 25

4 1955-1964. Atlas aérien de France, 5 vol., Paris, Gallimard, (en collaboration avec Mme M. Jean Brunhes-Delamarre), cartographie J. Bertin.

5 G. Chabot Annales de Géographie, t. 75, n°411, 1966. pp. 604-605

rience aérienne même se fait jour. Et c'est alors la métaphore de la hauteur, de la maîtrise qu'elle procure qui s'impose.

Dans un article consacré à l'aménagement du territoire, V. Guigueno, citant Olivier Guichard (*L'aménagement du territoire* 1965), souligne que, dès la fin des années 1950, l'idée s'impose chez les technocrates de prendre de la hauteur au sens propre et figuré : « Les technocrates survolent la France en avion, « ou mieux en hélicoptère » écrit Olivier Guichard en 1965. En lisant les mémoires des hauts fonctionnaires chargés de l'aménagement, il est frappant de noter que la scène constitue bien souvent un moment clé de l 'histoire d'un grand chantier national »[6].

Le survol du territoire apparaît comme l'expression de l'affirmation d'un pouvoir politique,

les commentateurs et les médias mettent en valeur ce moment propice à la réflexion et la prise de décision. Le vol en avion se révèle alors être autant un outil d'observation qu'un espace-temps propice à la réflexion. Le détachement du sol, la prise de hauteur constituent à la fois une expérience physique et mentale. Dans le nouveau contexte de la montée en puissance de la conscience environnementale qui se traduira notamment par la création du ministère de l'environnement en 1971, il pourra être l'occasion d'une prise de conscience écologique du milieu dans lequel la vie de l'homme s'inscrit, milieu qui le façonne autant qu'il contribue lui même à le façonner.

C'est ce qu'exprime avec beaucoup de subtilité le préfet de la région aquitaine, Gabriel Delaunay qui relate le moment décisif que constitue le survol en hélicoptère pour la prise de décision politique de l'aménagement de la côte, dans un essai intitulé: *Réflexions préalables à l'aménagement de la côte aquitaine*[7].

« Les premières études du groupe (groupe central, préfiguration de la future mission interministérielle d'aménagement) conduisirent au voyage de M. Georges Pompidou, Premier ministre, en Aquitaine. Parti de Bordeaux en hélicoptère, il survola d'abord le bassin d'Arcachon et fit le trajet Arcachon-Biarritz, après une halte à Capbreton.
J'ai souvenir encore de l'impression prodigieuse que fit, sur les membres du cortège aérien, le survol, à basse altitude, des rives ouest des lacs de Cazaux-Sanguinet et Parentis-Biscarosse.
On découvrait une beauté à l'état pur et un désert d'hommes insoupçonné. C'est peut être ce 16 mai 1966 que fut véritablement gagnée la cause de l'aménagement de la façade Atlantique. Tous les 16 mai ne sont pas à porter au passif de l'histoire»[8]

Son récit, à l'instar des récits détaillés de vol, met en scène les découvertes, les révélations, les intentions ainsi que sur les mouvements de pensée suscitée :

« Si nous survolons notre région, elle nous paraît merveilleuse. Au ciel, la laideur se cache.
Mais si nous l'explorons en détails, nous apercevons que certains endroits ont été gâchés: désordres d'urbanisme, appropriation anormale du rivage sur certains lacs, affreux baraquements parfois et peintures « hurlantes », absence d'hygiène en certains endroits et rejet des eaux usées dans les lacs, etc, etc.. C'est que nous avons une nature prodigieusement fragile Nous n'avons pas le droit de gâcher quoique ce soit de notre richesse de paysage et de végétation. De là d'ailleurs entre parenthèses, notre volonté de créer un parc national de la forêt landaise. Il faut que nous arrivions a nous insérer dans la nature sans qu'elle s'en aperçoive. ...voilà peut être le seul principe d'aménagement pour lequel il ne peut guère y avoir de controverse : la nature commande »[9].

Ici, le survol en hélicoptère visait à convaincre les décideurs politiques au plus haut niveau. Mais en même temps il ouvre chez les technocrates sur des mouvements de pensée, où l'expérience perceptive d'une nature

6 Vincent Guiguéno, «La France vue du sol. Une histoire de la Mission photographique de la DATAR (1983-1989)», *Etudes photographiques* n°18, 2006, p. 99.
7 Gabriel Delaunay, Préfet de la région aquitaine, *Réflexions préalables à l'aménagement de la côte aquitaine*,Biscayes Frères imprimeurs, Bordeaux, 1968, p.11.
8 Ibid. p. 15.
9 Ibid. p. 15

dominante rencontrent d'autres expériences contradictoires. C'est lors de ces expériences de pensée que se formulent les principes qui guideront l'action.

Les études menées au sein de la DATAR sur la façade atlantique, font de l'avion et de l'expérience du vol un véritable outil de diagnostic territorial. Les méthodes s'inspirent de celles des bureaux d'étude nord-américains qui sont d'ailleurs sollicités. Un document de synthèse des travaux menés entre mars et septembre 1973 sur la façade atlantique de la France[10] présente quatre techniques d'étude utilisée simultanément : le survol, les enquêtes, la recherche documentaire et les séminaires.

Durant cinq jours de vol intensif à basse altitude, soit de 10 à 12 heures par jour, depuis trois avions, vingt-cinq spécialistes français et étrangers, ont observé les côtes françaises, espagnoles et portugaises ainsi que la vallée du Rhône.

Des étapes ponctuaient ce survol du territoire, au cours desquelles étaient organisées des rencontres avec des personnalités politiques et des aménageurs, pour réaliser des interviews.

Une place était faite à la recherche documentaire sur les principales technologies du développement économique ainsi qu'à des séminaires rassemblant des contributeurs internationaux du secteur public et privé.

La combinaison de ces différentes modalités visait à renouveler les démarches et les modes de pensée de l'aménagement en France.

Le survol du territoire constitue bien ici une méthode de diagnostic territorial à part entière, dont rend compte un paragraphe du rapport intitulé précisément « Réflexions en l'air »[11] :

« Cette technique permet une vision rapide et nouvelle du territoire, de son aménagement et de sa personnalité, (elle) provoque l'imagination, rapproche les contrastes et fait naître de nombreuses impressions ». Dans leurs réflexions, les ingénieurs et les experts mettent en avant trois points particulièrement importants: les dangers du tourisme côtier, la qualité de l'environnement sur la façade atlantique de la France qui doit absolument être préservée, et la richesse apparente de cette région. A leurs yeux, l'urbain apparaît immergé dans un milieu rural porteur de richesses, ce qui n'apparaît pas dans les études économiques et quantitatives qui concluaient quant à elles à une paupérisation de la région.

« Lors du survol aérien il est apparu que survoler la France et la façade atlantique c'est regarder l'agriculture et les bois. On ne peut pas dire que la campagne est l'espace qui sépare deux agglomérations urbaines et industrielles. C'est la ville ou plus souvent le village qui semble greffé sur le tissu rural. L'industrie elle même semble conserver un caractère rural. Cette richesse apparente n'est pas confirmée par les éléments statistiques que l'on a mentionné précédemment…. »[12]

C'est bien l'articulation de l'observation à un espace de réflexion, ici partagé, qui caractérise une forme de regard scrutateur, certes, mais un regard ouvert, disponible, différent du regard dominateur, stratégique, plongeant ses racines dans une vision militaire de l'espace, qu'il est convenu d'invoquer à propos de la culture visuelle générée par la vue d'avion et d'hélicoptère dans le domaine de l'aménagement[13].

Toutefois, si l'expérience du vol s'avère être un outil de diagnostic territorial décisif comme le montrent ces diverses relations d'expérience à propos de l'aménagement de la côte aquitaine, elle ne saurait être suffisante car, contrainte par ses propres limites, l'expérience du vol demande à être prolongée par des techniques d'enregistrement :

« Le survol direct présente un indiscutable intérêt ; cependant l'extrême diversité des sujets observés et la rapidité de leur défilement ne laissent pas toujours dans la mémoire une information complète et fidèle.

10 DATAR, Coyne et Bellier, The MITRE Corporation, Elements pour le développement de la façade atlantique de la France, rapport final, novembre 1973, AN versement 19850290 86AJbis 496-art. 19-20.
11 Paragraphe 2.13 p. 18
12 ibid.. p. 21
13 cf. Vincent Guigeno, op.cit.

L'observation directe est donc un élément complémentaire qui ne saurait en aucun cas dispenser de la photo (graphie aérienne et de son)-interprétation complète et systématique.»[14]

La photographie aérienne : un document technique et rhétorique

Si l'enregistrement photographique apparaît donc comme un prolongement essentiel de la reconnaissance aérienne, l'interprétation des documents photographiques ne va pas de soi pour autant. Parce que tout est enregistré, des détails jugés insignifiants peuvent prendre le pas sur d'autres, jugés capitaux. L'interprétation peut alors s'appuyer sur des méthodes et des techniques qui s'étaient constituées en discipline depuis le début du XXe siècle, la photogrammétrie[15] et qui n'ont cessé de se développer depuis lors.

La fonction de documentation de la photographie aérienne et son utilisation à la fois à des fins techniques et rhétorique représente une constante au sein des pratiques de l'aménagement. En effet, les professionnels qui ont en charge l'aménagement du territoire au sein de la DATAR à partir de 1964, et en particulier au sein de certaines OREAM (Organisation d'Etudes d'Aménagement des Aires Métropolitaines), ont utilisé la photographie aérienne pour procéder à une lecture géographique et paysagère du territoire. Les équipes pluridisciplinaires qui œuvraient au sein de ces OREAM souhaitaient disposer d'une couverture aérienne de leur périmètre d'étude. Pour ces OREAM, la connaissance du terrain supposait la constitution de banques de données photographiques[16]. La photographie aérienne faisait partie des techniques et procédés mobilisés pour la lecture du territoire, lecture appuyée également sur les cartes et le dessin. Elle pouvait aussi être utilisée comme instrument de vérification de l'analyse[17]. C'est donc bien par sa confrontation à d'autres formes de représentations, notamment issues d'enquêtes de terrain, que la photographie aérienne tire sa valeur.

L'usage de la photographie dans une approche moins technicienne,, plus contextuelle et interdisciplinaire de l'aménagement semble caractériser cette période qui s'ouvre à la fin des années 1960 et qui s'accompagne d' une montée des préoccupations environnementales, ainsi que d'une demande de meilleure prise en considération des populations.

14 Bernard Dubuisson, la photographie aérienne au service de l'urbanisme, op. cit., p. 127.

15 cf. l'International Society for Photogrammetry crée en 1910 et les 21 congrès internationaux qui se sont tenus jusqu'en 2008.

16 Cf . Isabelle Duval- Estienne, *L'intervention du paysagiste dans la ville, de 1960 à aujourd'hui : pertinence et enjeux pour les architectes et les urbanistes*. *Le cas de la métropole lilloise - Tome 1,* thèse de doctorat de géographie et aménagement de l'Université de Lille Nord, septembre 2010, p. 311-312

17 J. Péré cité par Isabelle Duval Estienne, op. cit. p. 309

Le relief du paysage urbain

Des lignes qui marquent géométriquement le paysage : les infrastructures

Un patchwork plutôt qu'un tapis. Un territoire très composite fait de fragments : les espaces agricoles circonscrits, les zones d'activité industrielle, l'extension urbaine et de nombreux massifs boisés.

Quelques motifs identifiés depuis le parcours aérien n°1

Giulia Bassi et Frédéric Pousin

Trois niveaux :
la plantation d'alignement, la haie et le boisement
Contraste et équilibre entre ces différentes plantations

Le nuage de la centrale nucléaire.
L'espace aérien est aussi un espace occupé par l'homme.

L'épaisseur des infrastructures par les plantations. Ce ne sont pas seulement les infrastructures qui donnent l'organisation géométrique au territoire, mais aussi la végétation naturelle ou artificielle (plantations ou cadrages de champs).

Le réseau de l'eau est une caractéristique vraiment visible.

Le vol aérien pour analyser et penser l'aménagement du territoire: essai de séries photographiques vers l'identification de motifs paysagers

Alexandre Callens

PLAN PAYSAGE/Séminaire itinérant d'exploration des paysages produits par les plans nationaux d'aménagement du territoire

Le vol aérien pour analyser et penser l'aménagement du territoire: essai de séries photographiques vers l'identification de motifs paysagers

Alexandre Callens

Dans le cadre du quatrième volet du séminaire itinérant Plan Paysage, nous nous sommes intéressés aux espaces agricoles périurbains protégés que prévoyait, il y a près de 50 années, le schéma de l'OREAM Lyon-Saint-Etienne. Nous avons étudié plus précisément l'espace interdépartemental autour de l'aéroport Saint-Exupéry avec l'exploration in situ comme méthode pour appréhender ce document de planification, le paysage qu'il a contribué à générer et les enjeux, pour partie toujours d'actualité, dont il est l'un des catalyseurs voire initiateurs.

Face à la dimension importante de ce territoire et au temps réduit à notre disposition, l'approche du terrain aura recours au survol aérien recoupé avec un parcours au sol, guidé par l'analyse de plans et de cartes. Si l'expérience de la vue d'en haut avait une certaine actualité dans le travail des urbanistes et des paysagistes dans les années 1960-70 à l'exemple de l'OREAM Loire-Moyenne [1], elle est aujourd'hui peu affirmée comme moyen d'étude. Pour cela, je propose de développer la spécificité et les apports potentiels du travail par avion, à travers une expérimentation photographique. Les recoupements avec les itinéraires au sol et avec la carte ne seront par conséquent pas abordés ici frontalement, mais en filigrane. Par ailleurs, ils apparaitront à travers la lecture croisée avec les autres textes de ce compte-rendu.

Expérimenter un protocole de prises de vues aériennes obliques

Au préalable, il me semble essentiel de préciser que la démarche de prises de vues que je vais présenter n'est pas une idée à priori. Elle s'est mise en place en préparant la journée d'exploration du terrain. En effet, réalisant la rapidité du parcours en avion et pour justifier la mission auprès des autorités aériennes, il importait de définir un moyen de captation. J'ai pour ma part hésité entre l'utilisation de la vidéo ou de la photographie, ce dernier mode d'enregistrement s'imposant, car il me semblait plus facilement exploitable dans le temps réduit du séminaire. Il fait par ailleurs référence à une tradition de travail aérien de géographe comme Pierre Deffontaines avec ses Atlas aériens. Le protocole d'exploration commun à l'équipe du séminaire - basé sur les trois polarités urbaines prévues dans le schéma de l'OREAM et sur les structures géographiques marquantes du territoire[2] - s'associe à un protocole de prises de vues individuel.

Différents types de photographies peuvent être prises depuis l'aérien. Je balaye les possibilités et j'opte finalement pour des vues latérales obliques perpendiculaires aux axes du plan de vol. Elles peuvent se réaliser depuis la fenêtre ouvrante à côté du pilote, avec un vol glissade afin de ne pas avoir la barre maintenant les ailes dans le champ de l'objectif. Les vues sont réalisées à un intervalle régulier de temps toutes les 10 secondes, aidé par un enregistrement sonore pour maintenir ce rythme avec précision. L'idée est de réinterpréter le dispositif de prises de vues verticales par carroyage utilisé pour faire des photos aériennes planimétriques. Le relevé exhaustif par assemblage d'images n'est cependant pas le propos. Je propose en effet un relevé lacunaire, de l'ordre de la frise ou d'un travelling décomposé par images fixes suivant les axes du plan de vol, introduisant la troisième dimension par la vue oblique vis-à-vis de la surface terrestre. Les photographies seront prises avec un objectif à focale variable, en privilégiant durant le vol le 35mm pour avoir des vues d'ensemble. Le boitier a une très grande résolution de 50 millions de pixels, permettant de zoomer dans l'image. Étant donné le déplacement de l'avion et ses vibrations, l'appareil photographique est réglé en priorité vitesse avec le diaphragme ouvert à f:5,6 et un ISO à 400 pour avoir la vitesse la plus élevée possible et éviter les flous de bougé. L'ensemble est installé sur un trépied posé sur le siège dans le cockpit, permettant un positionnement stable de l'appareil et soulageant les bras durant la mission. Ce protocole associant un principe de prises de vues aux partis pris des plans de vol a pour objectif de construire une description de l'espace agricole périurbain protégé par la vue d'en haut.

1 Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, *Le Paysage rural et régional: contribution à la méthodologie des études d'aménagement*, Paris, France, Documentation française, 1975, p. 93, 99.

2 Le protocole d'exploration est détaillé dans le texte «Les espaces agricoles périurbains protégés du schéma de l'OREAM Lyon Saint-Etienne: une investigation historique sur une thématique d'actualité» du présent compte-rendu relatif au séminaire Plan Paysage n°4

La mission aérienne se déroula le 12 octobre 2017 dans des conditions météorologiques globalement satisfaisantes, malgré le brouillard matinal. J'ai participé aux deux vols planifiés. Lors de ces sessions en avion, je suis fasciné par la vue en surplomb d'espaces que je connais par ailleurs pour les avoir arpentés au sol. Mon regard s'accroche à des éléments structurants qu'il tente de suivre, ce qui s'avère parfois difficile, car le territoire défile rapidement. Les photographies promettent d'être intéressantes pour revenir sur ce que j'ai vu et ressenti brièvement. Je suis par ailleurs concentré à prendre les images régulièrement, réalisant en cours de route les importants courants d'air remettant en question la compatibilité d'un tel travail avec l'occupation du siège se situant juste derrière. Je surveille que la barre de l'aile et la roue de l'avion, toute proche du cadre, ne soient pas dans le champ de l'objectif. J'oscille entre le regard direct et le regard à travers l'écran du reflex numérique, curieux sentiment d'une mise en abîme en temps réel de la vue directe et du visionnage qui suivra.

Une base de données à mettre en récits

Les images réalisées au cours des vols sont chargées sur ordinateur. Il y a environ 800 photos pour un volume mémoire important de 20 Go. En commençant leur défilement, je retrouve tout d'abord l'émotion de voir d'en haut ce territoire, avec la vue oblique. Celle-ci se redouble lorsque je zoome, décelant la richesse des détails que je ne pouvais pas voir à l'œil nu. Mais rapidement ce plaisir s'estompe face à la masse d'informations de chacune des images que l'ordinateur peine par ailleurs à afficher, et à leur nombre conséquent. Comment est-il possible de les exploiter?

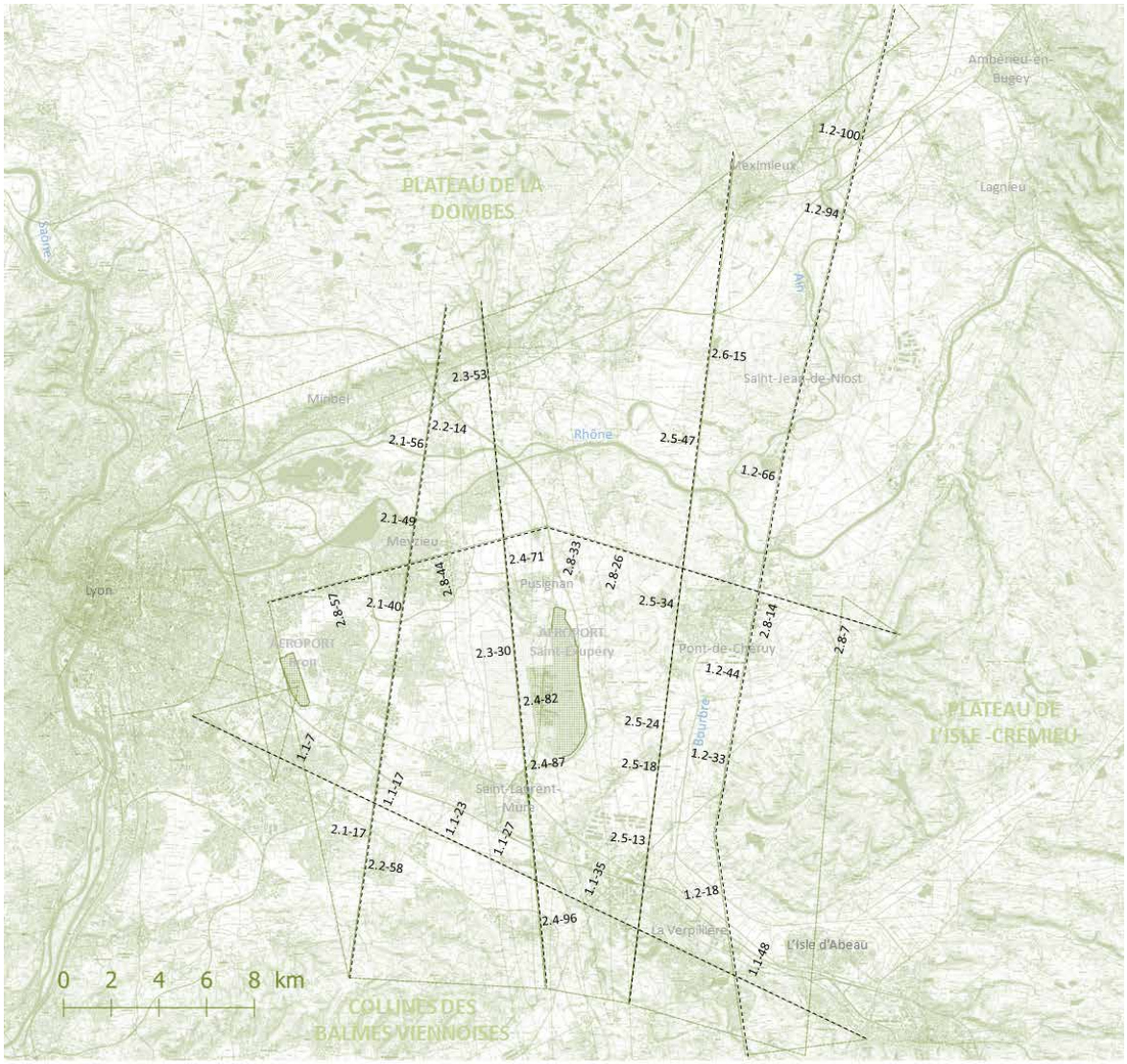
J'ai rapidement pensé que je venais de constituer une base de données qu'il serait possible d'utiliser de différentes manières en fonction des buts que l'on se fixe. Au cours des deux journées de travail collectif, l'identification de motifs est apparue comme un mode de description possible de l'espace agricole étudié et les vues aériennes que j'avais me semblaient intéressantes dans cette entreprise. Je n'envisageais cependant pas une mise en forme de l'ordre d'un catalogue. Cela aurait évoqué une lecture du territoire exhaustive qui n'est pas le propos de l'approche que l'on développe dans un temps court. Je propose par conséquent de partir du récit de l'expérience aérienne à travers des images et du texte contenant en soi des éléments d'analyse.

Plusieurs essais m'ont permis de définir une mise en forme pour raconter les vols. De manière générale, les photographies aériennes obliques sont utilisées comme aide -mémoire et comme support à l'écrit. J'ai réalisé un premier test en assemblant des images pour constituer une sorte de frise panoramique. Il n'était cependant pas concluant, notamment par la difficulté à juxtaposer lisiblement des vues ayant des points de fuite différents. Le choix s'est finalement porté sur la réalisation de séries concernant les 6 principales traversées effectuées à savoir d'une part le simple aller entre les 3 polarités urbaines du terrain d'étude - dont une ne sera pas développée face au manque de visibilité durant le parcours aérien - et d'autre part les 3 aller-retour nord-sud observant les structures géographiques principales du terrain d'étude. À cela s'ajoute la traversée de Crémieu à Lyon en passant par l'agglomération de Pont-de-Chéruy considérée comme polarité urbaine dans les documents de planification dès les années 1970. Pour chacune d'entre elles, une première sélection de 10 à 20 photos est faite, puis une deuxième afin de la restreindre à 6 photos. Cette contrainte permet d'avoir un nombre limité de photographies face à l'importante base de données numérique. On s'approche en quantité du développement d'une pellicule 24 ou 36 poses qu'il est possible de visionner en un temps raisonnable. Par ailleurs, le travail des séries en petit format sur A4, s'apparente à des planches contacts visant à repérer les images dont on dispose et ce qu'elles peuvent enseigner avec leur nom pour les retrouver dans le fichier contenant plus de 800 vues.

La définition des séries s'est faite par tris successifs. Lorsqu'une bonne quarantaine de photographies pressenties est constituée, je les imprime et j'essaye de former des ensembles de 6 vues par élimination de celles se rapportant à un même espace ou parlant de caractéristiques spatiales proches. Le texte écrit en parallèle permet de raconter le déplacement de l'avion, les variations du paysage et par conséquent les intervalles entre

les images. Par moment des renvois d'une série à l'autre sont effectués. Le propos tente d'expliciter le parcours du regard cherchant des éléments sur lesquels s'accrocher, essayant de les suivre et s'attachant à d'autres si besoin, lorsque le paysage se transforme. Ce parcours visuel se centre sur les espaces agricoles, leurs limites et leurs situations de contacts avec les pressions urbaines que le schéma de l'OREAM a détaillé. Des lieux sont nommés et des éléments expliqués après vérifications sur des plans. Les séries photographiques sont présentées dans l'ordre chronologique de déroulement de la mission aérienne. Des correspondances entre le texte, l'image et la carte sont mises en place permettant différentes lectures.

6 séries de traversées dans l'Est Lyonnais



Repérage des séries photographiques par traversées sur fond de carte IGN

Vol 1.1 - Lyon - Isle d'Abeau: d'un dépôt morainique longiligne à la plaine de la Bourbre

Vers 10h00, nous décollons pour la première session de vol. L'avion se positionne au sud de l'aéroport de Bron sur l'axe menant à la ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau.

Photographie 1.1-7 _ Au bout de la piste, traversée par l'autoroute A43 et entourée par des espaces urbanisés divers allant des pavillons aux bâtiments d'activités, prend place un espace agricole interstitiel. Il s'agit de la branche sud de ce qui a été nommé le «V-vert» dans les années 1990. Un important couvert arboré que je suis du regard depuis le parc de Parilly se trouve au premier plan sur le coteau d'un dépôt morainique. Il semble s'interrompre au niveau de l'espace cultivé, mais en regardant un peu mieux, je remarque des formations végétales prenant place sur la pente qui se poursuit en longeant l'infrastructure routière.

Photographie 1.1-17 _ Celles-ci deviennent très lisibles après avoir passé l'échangeur avec la rocade (A46) ceinturant l'agglomération lyonnaise à environ 5 kilomètres du boulevard périphérique. En effet, à la limite de l'enveloppe urbaine, ce relief linéaire se distingue clairement de part et d'autre de l'A43 à travers deux ensembles boisés parallèles. Au contact avec les espaces bâtis, ces derniers créent des interfaces avec les parcelles cultivées. Ils créent par ailleurs une hétérogénéité au sein de la plaine agricole constituée de grandes parcelles orthogonales et sans haie que l'on voit dans le lointain. On se trouve en limite de l'enveloppe urbaine de l'agglomération lyonnaise. Des lignes hautes tensions la suivent. Elles ne se voient pas beaucoup depuis l'aérien, mais les coupes droites dans les volumes boisés nous donnent un indice de leur passage.

Photographie 1.1-23 _ L'implantation du végétal me permet de suivre la topographie peu distincte à cette altitude. J'observe les variations de son occupation. L'autoroute glisse vers le Sud et se situe désormais en contrebas, au pied du coteau et au contact d'une carrière. L'urbanisation de Saint-Laurent et Saint-Bonnet de Mure se structure au Nord entre une partie basse et une partie haute dont le dénivelé se remarque par le boisement linéaire. Sur les points d'altimétrie haute, des espaces agricoles sont contenus entre le couvert végétal du coteau et les espaces bâtis.

Photographie 1.1-27 _ La butte morainique qui se distinguait assez clairement devient progressivement difficile à discerner. Tout d'abord, elle est tailladée par le passage d'infrastructures, à commencer par l'échangeur avec l'A432 menant à l'aéroport Saint-Exupéry puis par la voie de TGV. Ensuite, les boisements s'épaississent dans un réseau de haies s'agrégeant avec l'urbanisation des communes de Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure puis Grenay qui occupe la partie la plus haute.

Photographie 1.1-35 _ Enfin, la topographie se transforme et le couvert arboré suit d'autres directions jusqu'à un important coteau nord-sud. La A43 traverse ses variations puis semble faire corps avec le parc d'activités de Chesnes marquant l'entrée dans l'agglomération de L'Isle-d'Abeau. De part et d'autre du boulevard circulaire desservant les bâtiments d'activités, s'inscrivent des espaces agricoles interstitiels, mais ils sont parfois délicats à distinguer des importantes surfaces de toitures des bâtiments logistiques [voir 2.5-13 pour les espaces agricoles au centre du parc d'activités].

Photographie 1.1-48 _ L'autoroute continue en bordant les espaces urbanisés de la ville nouvelle qui s'organise en longueur selon plusieurs centralités. Ils sont en contact avec une plaine agricole dont de nombreuses parcelles, à la géométrie rigoureuse, relèvent de la sylviculture. Un alignement d'arbres situé de part et d'autre de la Bourbre, un affluent du Rhône, créent une ligne forte dans la plaine, parallèlement aux autres infrastructures, notamment routières. Cet espace cultivé est délimité au Nord par les coteaux du plateau de l'Isle Crémieu que l'on distingue au loin à travers les nuages. Un peu plus loin elle rencontre le relief de L'Isle-d'Abeau, commune centrale de la ville nouvelle.

Vol 1.2 - Isle d'Abeau - Meximieux: de la Bourbre à l'Ain

À la fin de la première traversée, l'avion attend en réalisant un vol circulaire au niveau de Bourgoin Jailleux sur ordre de la tour de contrôle de l'aéroport Saint-Exupéry. L'autorisation de redémarrer vers Meximieux est donnée 10 minutes plus tard.

Photographie 1.2-18 _ On commence par survoler la commune de Villefontaine appartenant à la ville nouvelle puis La Verpillière en contrebas du coteau. On retrouve ici sous un autre angle la plaine que nous venons de quitter [voir 1.1-48]. À ce niveau, la Bourbre traverse d'importants boisements de plantation à la géométrie orthogonale effectuant la transition entre les espaces agricoles et les espaces urbanisés. Ils sont traversés par l'autoroute et la route départementale.

Photographie 1.2-33 _ Cette masse boisée s'arrête au niveau de la commune de Satolas-et-Bonce. À partir de là je distingue l'alignement d'arbres accompagnant la rivière canalisée. Celui-ci s'épaissit toutefois au contact de la ripisylve de l'ancienne Bourbre, de boisements ponctuels et de haies qui délimitent certains espaces agricoles. Cette structure linéaire, qui aurait pu être doublée par une infrastructure en se référant aux projets des années 1960-70, vient composer avec deux coteaux boisés, indiquant les limites de la plaine de la Bourbre et la présence de vallonnement.

Photographie 1.2-44 _ à l'approche de l'agglomération de Pont-de-Chéruy, la rivière devient plus sinueuse et le couvert végétal qui l'accompagne rejoint quelques haies. Des fragments urbanisés s'organisent autour de la ripisylve et définissent les contours des espaces agricoles. Ceux-ci sont plus ou moins francs selon la nature de leurs limites, en fonction notamment de la présence ou non d'arbres ou d'arbustes pour faire la transition. Depuis cette frange amont, la rivière traverse le centre de l'agglomération assez dense puis ces franges aval avant de se jeter dans le Rhône.

Photographie 1.2-66 _ Sur l'autre rive du fleuve prend place la confluence avec l'Ain. Sa ripisylve qui est densément boisée et de forme organique, contrastant avec la Bourbre, laisse apparaitre des méandres et différents bras. Elle borde les communes de Saint-Maurice-de-Gourdans puis Saint-Jean- de-Niost et Charnoz-sur-Ain, communes dont le développement et la déserte par voies rapides projetés 40 années plus tôt n'ont pas eu lieu. Je repère quelques lieux réalisant l'interface avec les espaces bâtis à l'exemple d'un stade situé sur la rive droite. Par ailleurs, certains coteaux à proximité immédiate de la rivière et en arrière-plan se distinguent grâce à leur couvert arboré. Les espaces agricoles prennent appui sur cette structure boisée, la renforçant ponctuellement de quelques bocages. Au fur et à mesure du déplacement, de grands boisements prennent le dessus comme celui du camp militaire de la Valbonne.

Photographie 1.2-94 _ Les reliefs s'estompent à l'approche de Meximieux malgré quelques boisements laissant supposer des espaces ponctuellement en pente. On retrouve sur ce territoire l'association d'infrastructures, de grandes parcelles agricoles et des sites d'extractions comme vus précédemment [voir 1.1 - 23]. Il s'agit ici de l'autoroute A42, de la route départementale et plus loin de la voie ferrée menant à Lyon traversant de grands espaces cultivés. À proximité de l'Ain, le bassin d'une ancienne carrière frappe par sa couleur.

Photographie 1.2-100 _ L'urbanisation de Meximieux qu'on distinguait auparavant au loin s'insère sur la côtière de la Dombes. Un assemblage entre des espaces agricoles, boisés et urbanisés traversés de voies linéaires ou curvilignes compose cette limite du terrain que nous explorerons.

Nous enchainons sur la traversée vers Lyon, cependant les nuages sont devenus de plus en plus nombreux jusqu'à une situation de très mauvaise visibilité. Ce récit s'enchaine donc sur le vol suivant donnant partiellement un aperçu du territoire entre Lyon et Meximieux [2.1-56; 2.2-14;2.3-53; 2.6-15].

Vol 2.1 et 2.2 - Les limites de l'enveloppe urbaine de l'agglomération lyonnaise

Nous décollons vers 11h45 pour la deuxième cession aérienne. L'avion se positionne sur l'axe suivant la lisière de l'agglomération lyonnaise.

Photographie 2.2-58 _ La plaine d'Heyrieux-Toussieu est délimitée au sud par les collines des Balmes viennoises que l'on distingue par les boisements et haies, indiquant comme vu précédemment, la présence de pentes. Au Nord, elle s'arrête avec la butte longiligne et la A43 observées lors du premier vol [voir 1.1-17; 1.1-23]. Les parcelles agricoles la constituant sont de grandes dimensions et de géométrie relativement orthogonale. Il y a très peu de haies et de boisements. Cet espace est traversé par des lignes à haute tension et par la voie ferrée qu'on distingue peu. Durant le parcours apparait progressivement une importante carrière [voir 1.1-23].

Photographie 2.1-17 _ Du côté opposé, cette plaine borde l'agglomération lyonnaise, en l'occurrence Mions, et sa rocade (A48). Les espaces cultivés en contact avec les espaces urbanisés restent de grande dimension. En zoomant sur cette image déjà recadrée, on remarque que les limites sont nettes, généralement matérialisées par une clôture avec parfois quelques plantations. Deux formes bâties sont représentées à savoir des pavillons et des bâtiments d'activités. Des voiries sont en attente et l'ensemble s'apparente à la découpe d'un morceau qui viendra prochainement combler cet espace.

Photographie 2.1-40 _ En remontant vers le Nord, des fragments agricoles s'apparentant à une pièce de puzzle manquante sont fréquents. Mais parfois ils font place à des espaces qui diffèrent par la présence de boisements et de haies correspondant, après vérification sur la carte, à des reliefs morainiques. C'était le cas au niveau de l'A43 [voir 1.1-17], et c'est le cas ici sur la partie nord du «V-vert» que traverse la rocade à proximité du Grand Stade. Les espaces cultivés de celle-ci sont aménagés comme parcs avec des sentiers que l'on peut deviner le long de l'infrastructure et sur le pourtour des espaces bâtis menant à la plaine du Bezin [voir 2.8-57].

Photographie 2.1-49 _ Puis l'avion survole le canal de Jonage par lequel le Rhône canalisé passe, s'élargissant au niveau du Grand Large, réservoir du barrage de Cusset. Les configurations de lisières observées précédemment changent. L'urbanisation vient s'adosser contre les berges sur la rive gauche. Sur la rive droite s'étend le Grand-Parc de Miribel-Jonage avec des espaces agricoles s'insérant dans des boisements, autour des bassins générés par l'exploitation du sous-sol [voir également 2.1-56]. Des cheminements le long du cours d'eau peuvent être distingués.

Photographie 2.1-56 _ De l'autre côté de cet espace de loisirs, se trouve le canal de Miribel. Il est intersecté par l'A42 qui relie Lyon à Meximieux. L'irrigation de l'espace agricole du côté de l'île se distingue par la forme circulaire. Sur la rive droite, de grandes parcelles sont également cultivées, mais elles sont situées dans un interstice entre les infrastructures et l'urbanisation de zones d'activités. Une rivière que l'on identifie à sa ripisylve, la Sereine, traverse cet espace. Dans le lointain on devine la côtière de l'Ain contraignant, avec le canal, à la manière d'un entonnoir, l'urbanisation venant de Lyon.

Photographie 2.2-14 _ En regardant de l'autre côté de l'avion, la plaine agricole de l'Ain a plus de place pour se développer. Les parcelles sont grandes et il y a peu de haies. L'autoroute A432 passant par l'aéroport traverse cet espace. À proximité du péage, on distingue les serres et des parcelles de petites dimensions d'un maraicher et arboriculteur variant le rythme et les couleurs des surfaces agricoles.

Vol 2.3 et 2.4 - Autour de l'aéroport Saint-Exupéry et de ses infrastructures

L'avion se repositionne sur l'axe parallèle aux pistes de l'aéroport Saint-Exupéry.

Photographie 2.3-53 _ L'espace agricole et sa situation face à l'urbanisation est identique à ce que je viens d'observer [2.1-56; 2.2-14]. Mon regard s'arrête cependant sur le double viaduc, l'un pour le TGV et l'autre pour l'autoroute A432. D'un côté elle débouche sur l'échangeur avec l'A42 et de l'autre elle cherche à enjamber la cotière de la Dombes. Ce viaduc monumental conçu pour traverser un élément naturel renvoie à la force et à l'aspect structurant de celle-ci. Cette infrastructure se redouble d'une autre, plus discrète. À proximité immédiate de celle-ci et en regardant la carte IGN, un espace non bâti se révèle être un immense poste électrique de distribution du courant relié à des pylônes peu visibles sur la photographie.

Photographie 2.4-71 _ Après avoir franchi le Rhône et ses lônes qui constituent un autre monument [voir 2.5-47] j'observe de nombreux boisements créant depuis le fleuve des continuités visuelles dans la plaine. Leur densité baisse cependant à l'approche de l'aéroport. Des fragments urbanisés prennent le dessus avec des bâtiments d'activités et des habitations comme ici à Pusignan. Celles-ci ne subissent pas les nuisances de l'aéroport, car elles sont légèrement décalées par rapport à l'axe des pistes. La route départementale longeant ces espaces construits possède des ponts dont l'accroche avec les cheminements existants semble parfois bricolée, générant des chicanes... Au loin, un double rond-point ceinture l'A432 [2.8-34].

Photographie 2.4-82 _ L'autoroute s'insère ensuite à l'arrière des pistes et en contrebas, de sorte que même en vues aériennes il est difficile de la distinguer. Au premier plan, ce qui frappe à la vue des terminaux de l'aéroport et de l'architecture emblématique de la gare TGV, c'est l'étendue des surfaces de stationnement. Survoler cet espace à quelque chose de surprenant, car nous sommes approximativement au-dessus de l'extension de l'aéroport.

Photographie 2.3-30 _ En regardant les espaces agricoles situés du côté opposé, on peut voir le lieu où les pistes sont prévues. Au-delà de leur emprise et dans leurs axes, de nombreux terrains sont aujourd'hui gelés en prévision des nuisances, notamment à Saint-Laurent et Saint-Bonnet de Mure. Cette extension est, bien qu'elle ne soit pas concrétisée, une présence qui guide et détermine de nombreux espaces.

Photographie 2.4-87 _ Regardant à nouveau vers les pistes existantes, le territoire est à son extrémité sud-est, tout comme il l'était à son extrémité nord [voir 2.3-30; 2.8-34], occupé par une route départementale et ses systèmes de rondpoints. Celle-ci est ici doublée par l'A432 et entre les deux prennent place des bassins de rétention. Autour, les espaces agricoles forment un bocage. Les vallonnements qui peinaient à être vus précédemment deviennent ici nettement plus présents, notamment par déduction du couvert végétal. Au premier plan se trouve la ligne de TGV que je perds rapidement de vue.

Photographie 2.4-96 _ Après avoir traversé des vallonnements, je retrouve la voie de chemin de fer au niveau de l'A43, au moment où elle traverse le coteau boisé vers le parc de Chesnes [voir 1.1-35]. Il s'agit du noeud ferroviaire de Grenay permettant aux trains venant de Lyon et de Saint-Exupéry d'aller soit vers le sud de la France, soit vers Grenoble. Cette infrastructure vient en limite Est de la plaine d'Heyrieu-Toussieu [voir 2.2-58], à la jonction avec l'entrée dans l'agglomération de L'Isle-d'Abeau. Des espaces interstitiels sont occupés par des parcelles agricoles.

Vol 2.5 et 2.6 - Les vallonnements entre L'Isle-d'Abeau et Meximieux

L'avion manoeuvre pour suivre à présent les vallonnements situés à l'est de l'aéroport, jouxtant des polarités urbaines.

Photographie 2.5-13 _ Le vol commence par la lisière de l'agglomération de L'Isle-d'Abeau au niveau du parc de Chesnes. Au loin s'aperçoivent les pentes boisées que l'on vient d'observer [2.4-96]. Au centre de cette zone logistique, un espace central non bâti s'apparentant à une lande ou à un espace de pâturage extensif prend place autour d'un captage d'eau potable et sous des lignes à haute tension. Il se distingue d'un espace linéaire cultivé le bordant et filant vers le coteau que je recoupe avec le tracé de la ligne Lyon-Turin en projet. Cet espace au croisé des infrastructures, dont certaines à venir sont visibles à travers les parcelles en attente, est étonnant. Regardant le relief au loin, je m'interroge sur la manière avec laquelle il pourrait se tranformer. Son franchissement pourrait se faire, en me référant à ce que je viens de voir, par viaduc [voir 2.3-53] ou par tranchée [1.1-27].

Photographie 2.5-18 _ Le coteau se rapproche progressivement au cours du déplacement latéral. Il délimite à présent les grandes parcelles agricoles de la plaine de la Bourbre. La commune de Satolas-et-Bonce s'implante soit de part et d'autre de la pente soit sur celle-ci. Les boisements s'insèrent ou s'interrompent ponctuellement au contact des espaces construits. Les haies et bosquets d'arbres viennent adoucir certaines des limites franches avec les zones cultivées en ménageant des intervalles, des seuils...

Photographie 2.5-24 _ En remontant vers le nord, la forte déclivité du coteau s'estompe et fait place à des vallonnements que l'on identifie à la présence de haies et de boisements. Une distinction se crée avec les espaces agricoles de faible pente visibles au premier plan. L'urbanisation s'insère dans cette topographie. Au contact de la végétation des vallonnements, des transitions s'opèrent avec les parcelles cultivées, mais cette limite est beaucoup plus franche en partie basse, au niveau de la plaine de la Bourbre. Une route départementale en construction, avec une tranchée visible en zoomant, franchit ce relief pour rejoindre le noeud de voiries situé au sud de l'aéroport. Il correspond à des voies de liaisons présentes dans le schéma de l'OREAM.

Photographie 2.5-34 _ Les pentes sont décidément en cours d'aménagement et c'est cette même impression que je garde en traversant l'agglomération de Pont-de-Chéruy, au niveau de Charvieu-Chavagnieux. La topographie et très visible par ces importants boisements. Des espaces agricoles s'y insèrent en essayant d'avoir des surfaces de cultures les plus grands possibles. Des pressions urbaines se ressentent cependant. D'une part une route départementale menant au nord de l'aéroport et qui après vérification s'avère récente traverse ces espaces non bâtis. D'autre part, un quartier résidentiel en extension s'inscrit tant sur les surfaces plates que sur les coteaux. La présence d'infrastructures et de fragments urbanisés au sein de nombreux espaces arborés et agricoles se prolonge jusqu'au Rhône.

Photographie 2.5-47 _ Au niveau du fleuve, la perméabilité des boisements avec la ripisylve du fleuve et les lônes qui pénètrent dans l'épaisseur des espaces agricoles me frappe. Sur la rive droite, je remarque toujours des reliefs visibles à leur boisement. Cependant, le ressenti d'un territoire en transformation que j'avais disparait, malgré la présence de quelques espaces urbanisés.

Photographie 2.6-15 _ La plaine de l'Ain apparait progressivement à la suite des vallonnements. Elle se distingue par la taille de ses parcelles, la présence de carrières et d'infrastructures. Elle est limitée en remontant vers le nord par la côtière de la Dombes à proximité de laquelle prend place Meximieux [voir 1.2-94; 1.2-100].

Vol 2.8: Crémieu - Lyon: De la Bourbre aval aux buttes de l'Est lyonnais

Le retour vers Lyon emprunte un tracé partant du Plateau de l'Isle-Crémieu et passant par l'agglomération de Pont-de-Chéruy.

Photographie 2.8-7 _ Après avoir survolé des collines fortement boisées, le rapport de proportion entre les masses arborées et les espaces agricoles s'inverse. L'urbanisation de Crémieu qui semblait faire corps avec la végétation au point d'être à peine visible s'aperçoit à présent. Une limite nette, soulignée par les routes, sépare la zone d'activités située en entrée de ville des espaces agricoles. Des boisements prennent place à proximité. Cependant, l'habitude de les associer aux pentes est ici remise en question. En effet, un ensemble de ruisseaux parcourt cette plaine plus ou moins parallèlement à la Bourbre avant de se jeter dans le Rhône. La ripisylve épaisse se prolonge ponctuellement dans les zones cultivées avec les haies.

Photographie 2.8-14 _ A l'approche de l'agglomération de Pont-de-Chéruy, les fragments d'espaces urbanisés de son pourtour s'inscrivent en contact avec cette structure végétale, complétée ici de quelques reliefs. Les espaces agricoles sont compartimentés. Survolant cette agglomération, elle se révèle assez dense puis la morphologie très irrégulière de son enveloppe bâtie se retrouve à nouveau [voir 2.5-34].

Photographie 2.8-26 _ En avançant vers Lyon, je remarque des vallonnements, sur lesquels prennent place des espaces cultivés de grande dimension avec peu de haies. Ils sont traversés par des routes menant entre autres à l'aéroport et ils sont bordés d'importantes surfaces boisées. Ces dernières deviennent cependant de moins en moins nombreuses au fur et à mesure du déplacement.

Photographie 2.8-33 _ En effet, les espaces construits pour l'habitat ou pour l'activité, ainsi que les infrastructures routières, encadrent à présent majoritairement les espaces cultivés. Ces limites sont franches. Au Nord de l'aéroport et situés de part et d'autre d'une route se trouvent plusieurs bassins en eau dont il est difficile de définir la fonction. Peut-être sont-ils utilisés pour la rétention face aux surfaces de sol imperméabilisées, ou sont-ils le vestige de carrière, ou... À proximité subsiste un bois dans lequel de petits ruisseaux prennent source avant de se jeter, quelques centaines de mètres plus loin, dans le Rhône.

Photographie 2.8-44 _ L'imbrication entre de grandes surfaces cultivées et d'aménagement lourd se poursuit jusqu'à Lyon. Cela s'observe à Pusignan [voir 2.4-71] et maintenant à Meyzieu où la lisière avec une zone d'activité est traitée par un parking enherbé, ceinturé par une route départementale avec ses ronds-points. Une surface de transition sans couvert arboré est constituée, distincte d'autres observées précédemment. Elle marque un arrêt d'urbanisation déjà présent dans le schéma de l'OREAM puisqu'on se trouve dans le périmètre de nuisance qui sera impacté par l'extension de l'aéroport et dont les pistes seront implantées dans les surfaces cultivées que l'on voit au loin [voir également 2.3-30].

Photographie 2.8-57 _ Ponctuellement des boisements et des haies, indices de reliefs issus de dépôts morainiques, parsèment et distinguent des espaces dans cette plaine agricole. C'était le cas au niveau de Pusignan comme cela l'est ici entre Décines-Charpieu et Meyzieu. Un coteau arboré et une structure végétale spécifient cette topographie de la partie plane qui se développe vers Lyon. Il s'agit de la plaine du Biezin située sur le V-Vert nord [voir également 2.1-40]. Cet espace agricole protégé constitue également un parc. Un chemin le traversant se distingue légèrement en arrière-plan, à la lisière avec les maisons pavillonnaires. Tout comme le parking enherbé à Meyzieu, l'arrêt de l'urbanisation correspond à des aménagements spécifiques à la jonction de champs cultivés. Continuant notre parcours, on aperçoit dans la continuité de cet espace non construit, l'aéroport de Bron où nous atterrissons.

Des motifs en question

Cette ébauche de récits de l'expérience aérienne consiste à identifier des éléments structurants du territoire en prenant appui sur les vues obliques, comme s'il s'agissait de redessiner sur celles-ci ce qui constitue et distingue les paysages. Mon attention se porte sur les espaces agricoles pouvant être de grandes ou de petites dimensions, voire interstitielles, prenant place dans des situations géographiques définies par les fleuves, les rivières, les coteaux, les plaines, les vallonnements, les boisements, les haies, les alignements d'arbres, les infrastructures routières, ferroviaires, aéronautiques, les bâtiments qu'il s'agisse de pavillons, d'immeubles ou de bâtiments d'activités, etc... Les motifs correspondants sont issus d'une combinaison allant d'une simple variation autour d'éléments similaires à des assemblages dans lesquels ces derniers différent. Ils sont décrits au fur et à mesure des traversées, conditionnées dans leur enchainement par les plans de vol et les thématiques qu'ils sous-tendent. L'identification de séquences et d'entités suivant qu'on privilégie les parcours linéaires ou le balayage et la détermination de typologie de motifs sont en germe dans ces descriptions. Cependant, au lieu d'aller vers la définition de catégories ou de limites pouvant être tracées sur un plan et dont la photographie serait une illustration, je préfère me limiter au temps de l'observation en racontant l'expérience du vol aérien, afin de rendre la texture du territoire. Les séries de vues aériennes offrent au regard des fragments d'un vaste territoire, avec des matières, des hauteurs, des surfaces, des lignes,... que le texte et le plan de vol nous permettent de recomposer spatialement. Une cartographie de motifs extraits in situ s'esquisse progressivement. Des plaines agricoles différentes les unes des autres semblent délimitées et reliées par des motifs relatifs aux reliefs, aux cours d'eau, aux infrastructures ou aux espaces urbanisés, avec des espaces cultivés compartimentés et interstitiels. Une telle représentation contraste avec l'unité que laissaient paraître les dénominations au singulier du «secteur est» de l'agglomération lyonnaise dans les études de l'OREAM ou la «plaine Saint-Exupéry» dans la DTA, tous deux se référant davantage à l'unité des enjeux de développement de ce territoire globalement plat qu'à un substrat géomorphologique précis avec lequel composer.

À travers cette expérience photographique, il est possible dappréhender les formes du paysage de cette ceinture verte agricole issue d›une planification il y a près de cinquante années et toujours d›actualité dans les documents actuels orientant les aménagements métropolitains à venir. Cela interroge l›évolution des motifs paysagers dans le temps, la compréhension de leur développement dans le passé et celui que l›on projette et désire pour demain. En complément des plans et des documents de planification, et pour étudier les effets de ces derniers, ces vues aériennes obliques pourraient être un support d›analyses et de débats, par le regard large qu›elles donnent sur le territoire, par les informations précises qu›elles contiennent, par leur lisibilité et par la fascination qu›exercent généralement ces vues. De la même manière que l›envisageait l›équipe de l›OREAM Loire moyenne à propos des 6000 photographies et diapositives qu›ils avaient rassemblées[1]; on pourrait envisager qu'une banque d'images avec des vues aériennes participe au processus de dialogues entre les divers acteurs, avec les agriculteurs, avec les habitants,... pour travailler sur la «ceinture verte». Les séries présentées ici sont une entrée dans les nombreuses vues de la mission aérienne. Mais il s'agit d'une «planche contact» qu'il faudrait développer et travailler. Au niveau du support et de sa présentation tout d'abord avec à titre d'exemples la projection, l'impression à grand format ou zoom sur certains éléments comme possibilités. Un approfondissement des séries pourrait également se faire autour de thématiques parmi lesquelles les lisières agri-urbaines, l'épaisseur des infrastructures,... Ensuite dans la rencontre avec les hommes, par la voix de ceux qui ont connu le territoire dans le passé, de ceux qui y vivent et agissent aujourd'hui et de leurs aspirations. Ainsi il serait possible de renseigner la vue surplombante des vécus et des dynamiques passées et en cours. Enfin par la mise en récits pouvant prendre diverses formes, permettant de mettre en partage ces paroles et ces images. D'autres missions, protocoles et médium - dont la vidéo et les vues au sol - pourraient enrichir la base de données, pour garder cette idée d'une banque d'images ouverte. Ces approches permettraient d'explorer les motifs sans les figer dans un catalogue, cherchant à comprendre leur évolution et les différents rapports de l'homme avec son milieu dont ils témoignent. Une telle démarche pourrait alimenter la réflexion sur la planification menée d'hier à aujourd'hui et sur celle que l'on envisage pour demain.

1 Ministère de l'équipement et Secrétariat d'Etat à l'environnement et à la qualité de la vie, *Le Paysage rural et régional*, *op. cit.*, p. 100.

Les itinéraires à vélo

Itinéraire 1

Giulia Bassi et Frédéric Pousin

En sortant de l'aéroport de Bron

Un montage panoramique tente de décrire le passage entre un type d'utilisation du sol et un autre

L'agriculture est toujours contrainte et la vue limitée. L'espace agricole n'est pas le seul à être ceinturé par une clôture

À la sortie de Saint-Priest
espaces traditionnels et de lotissements

Le premier itinéraire relie l'agglomération lyonnaise à l'Isle d'Abeau et vise à caractériser les espaces, notamment agricoles, sur un territoire où l'urbanisation a débordé les limites imparties par le schéma de l'OREAM et qui est marqué par les infrastructures, dont l'A43.

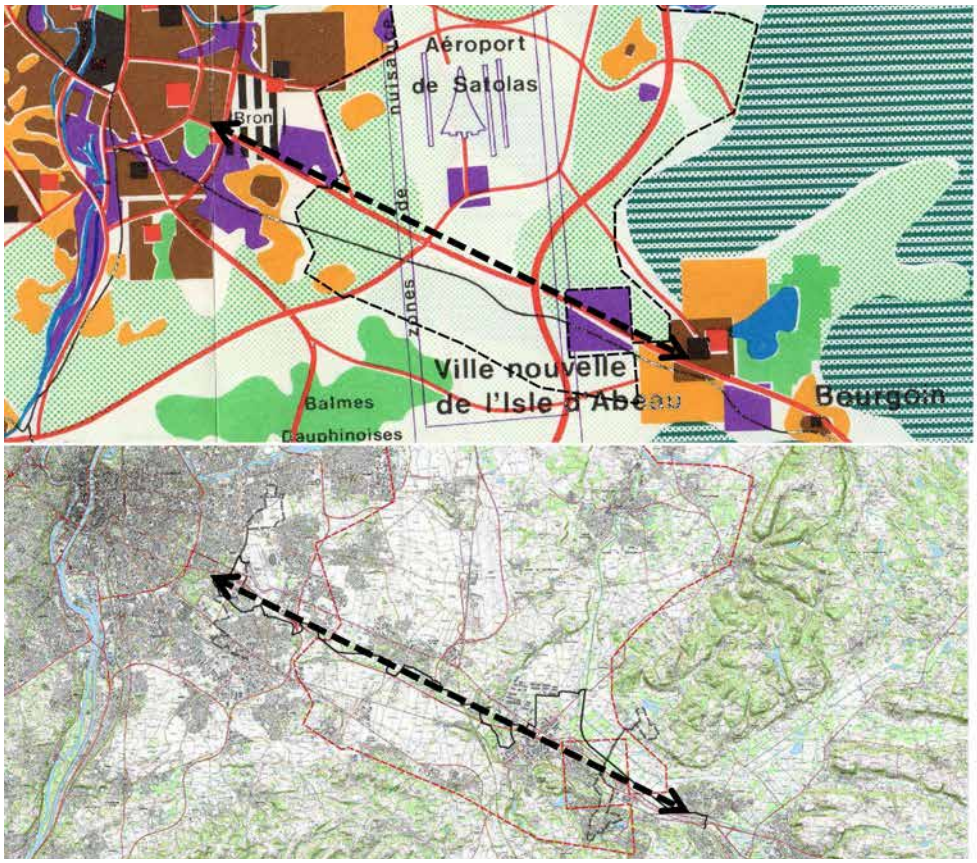
En sortant de l'aéroport de Bron, nous avons pris la D112, en direction de la Verpillière, franchissant des échangeurs routiers puis longeant des aménagements paysagers jouxtant une zone d'activités tertiaire contournée par des circulations douces. Nous avons très rapidement rencontré des espaces agricoles avec des vestiges de ruralité : les jardins vivriers.

Aux abords de Saint Priest, puis à d'autres reprises lors du parcours à vélo, nous avons été amenés à nous poser la question des limites entre deux parties de territoire. Un montage panoramique tente de décrire le passage entre un type d'utilisation du sol et un autre. Ces limites sont fluides, au moins au niveau de la perception. Peut-on parler de lisière fluide ? En tout cas se dégage la sensation d'un aménagement heureux avec diverses activités cohérentes et une utilisation du sol bien géré

Le transect linéaire que représente cette traversée à vélo, n'a permis aucune vision de l'étendue. L'agriculture est toujours contrainte et la vue limitée. Est-ce parce que l'on est dans une géographie particulière ? Ou parce qu'il y a toujours des infrastructures à l'horizon accompagnées d'arbres de plantations ? Il n'y a pas d'agriculture à perte de vue.

L'espace agricole n'est pas le seul à être ceinturé par une clôture, les lotissements peuvent l'être également. Ainsi se crée non seulement une identité rurale, mais aussi une identité de lotissements clos. ils ont leur propre organisation avec une route qui entre, se déploie en circonvolutions puis ressort. Cela détermine un espace extérieur assez particulier. La vue du territoire agricole s'en trouve cachée. Parfois une perspective s'ouvre puis elle se ferme.

Les espaces rencontrés sont de nature différente. À la sortie de Saint-Priest, nous avons traversé un mixte d'espaces traditionnels et de lotissements. Par exemple une structure de place villageoise précède une série de petits immeubles résidentiels disposés en peigne par rapport à la voirie.



PROTOCOLE D'EXPLORATION DU TERRAIN:

Les 2 parcours à vélo

Massifs boisés et infrastructures non perceptibles de loin

Un territoire géré et entretenu

Cette agriculture métropolitaine est productive. Il s'agit notamment d'une agriculture maraîchère

On retrouve parfois la géographie. Un point haut, à Grenay

Ce village garde quelques caractéristiques agricoles mises sous cloche

Nous traversons évidemment des massifs boisés mais nous butons sur les infrastructures. L'autoroute est là. C'était tout de même impressionnant : nous étions assez souvent bloqués et contraints par une infrastructure (autoroute ou voie ferrée) qu'on ne s'attendait jamais à rencontrer. Elle n'est souvent pas perceptible à une certaine distance. On tombe dessus pour ainsi dire. C'est une caractéristique intéressante : cela signifie qu'il y a toujours une sorte de filtre entre les infrastructures et les chemins que l'on parcourt en vélo ou à pied.

Nous avons été aussi frappés, en traversant ce territoire à vélo, de voir qu'il est très géré et entretenu. Il y a très peu de friches ; nous n'en avons presque pas vu. Les boisements sont exploités ; on a le sentiment qu'il y a une vraie gestion, beaucoup plus que dans d'autres territoires métropolitains.

Concernant le paysage de l'infrastructure, il y a à la fois l'infrastructure routière, les lignes électriques, et l'agriculture au milieu.

Cette agriculture métropolitaine est productive. Il s'agit notamment d'une agriculture maraîchère ; les gens peuvent venir faire la cueillette et c'est ce que l'on voit se développer dans les métropoles aujourd'hui.

On retrouve parfois la géographie. Nous étions ici sur un point haut, à Grenay, une sorte de belvédère, offrant un panorama qui n'est pas touristique. Cependant, le point de vue n'est pas celui d'une carte postale car en bas s'étale un ensemble industriel. Ce village garde quelques caractéristiques agricoles presque mises sous cloche. On a là une sorte de reste du passé, une ferme en activité, mais avec l'autoroute juste un peu plus loin. Des murs antibruit ont été édifiés, comme pour protéger ces espaces. On observe un mélange d'agricole ancien et d'espace très contemporains : par exemple des clôtures de fil de fer avec des piquets d'acacia constituent le contrepoint des murs anti bruits. Il en découle une sorte d'écriture mixte plutôt intéressante qui fait écho à une pluri fonctionnalité des espaces. Ces territoires périurbains, métropolitains, peuvent aussi être des territoires de promenade ; ils peuvent avoir une fonction de loisirs sans pour autant que celle-ci soit désignée comme telle.

Par ailleurs, les parcs industriels constituent des entités dont l'emprise visuelle et spatiale marquent le territoire avec force, comme celui que nous avons traversé à l'ouest de la Verpillière. Mais la facilité de passage d'une forme d'occupation de l'espace à l'autre nous a encore une fois frappé. Il y a de la porosité, ce qui n'est pas toujours le cas dans les territoires métropolitains. En effet, on bute parfois sur des espaces infranchissables, où la juxtaposition est difficile. Ici, au contraire la juxtaposition fonctionne assez bien.

Itinéraire 2

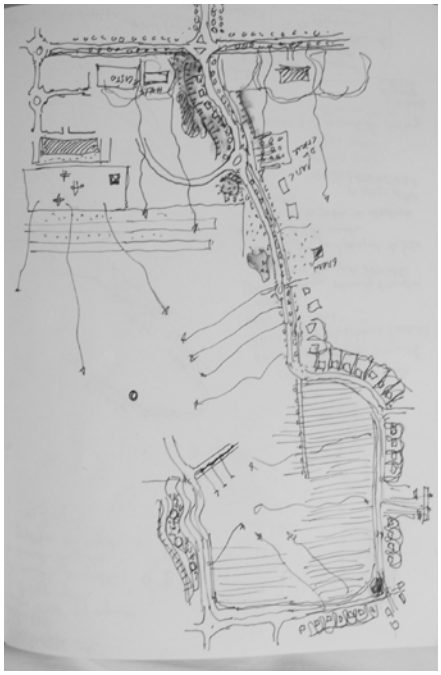
Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet

Le second parcours à vélo visait à interroger le rapport entre les pôles urbains et les espaces agricoles en lisière d'urbanisation, d'une part, à partir de l'aérodrome de Bron, au niveau du V vert(?) indiqué au SDAU, d'autre part à partir de L'Isle-d'Abeau, en allant de la ville nouvelle, où un ensemble d'espaces verts a été planifié, aux espaces agricoles, où il est également question dans le schéma d'entretenir des rapports entre ces espaces.

Pour le première session de ce parcours, nous sommes partis de l'aéroport de Bron pour nous diriger vers Décines-Charpieu, plus au nord. Nous avons longé l'urbanisation pour faire une boucle avant de revenir à l'aéroport de Bron.

Nous avons emprunté la piste cyclable en bordure de la départementale D112 entre le parc d'activité et les espaces ouverts des pistes de l'aéroport de Bron et du golf de Lyon-Chassieu, golf que nous n'avions pas repéré.

Accompagnement quasiment continu des déplacements en vélo par des alignements de platanes

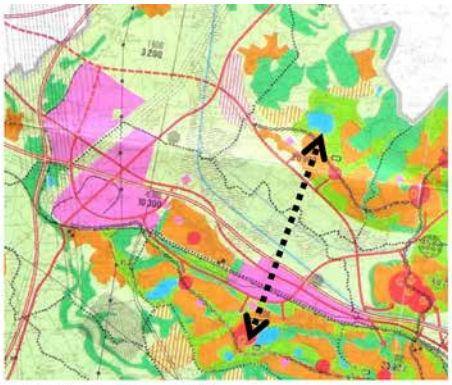


Les ouvertures sur les champs sont nombreuses et les points de repère assez constants

Des visions assez oniriques, très lointaines

Petites alvéoles d'aire de jeux qui tournent le dos aux champs

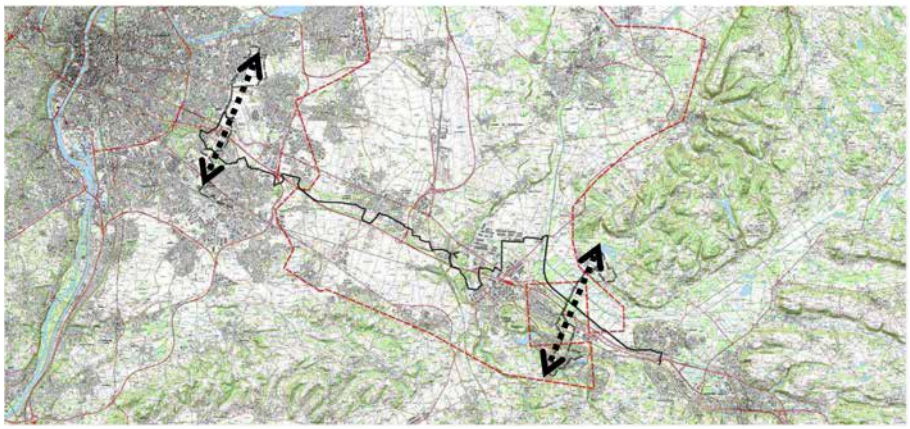
SDAU de l'agglomération lyonnaise - 1978



SDAU de l'Isle d'Abeau - 1975

PROTOCOLE D'EXPLORATION DU TERRAIN:

Les 2 parcours à vélo



Nous étions à la recherche de ce fameux espace agricole périurbain protégé et nous l'avons rencontré. En effet, nous étions dans un espace où cette relation entre ville et espace agricole est assez tangible, assez facile à percevoir, peut-être parce qu'on est en limite de l'agglomération lyonnaise.

Nous avons été très frappés par l'accompagnement quasiment continu des déplacements en vélo par des alignements de platanes, avec ses troncs blancs car l'été a été très sec. C'est vraiment un marquage continu. Même le long de fronts urbains très peu constitués, comme le pavillonnaire très peu dense, on retrouve la continuité de ces parcours, le réseau de piste cyclable est très fortement maillé. Nous avons remarqué de nombreux aménagements, pour la plupart récents, qui maillent ces pistes et qui accompagnent l'alignement. Lorsque ces aménagements n'existent pas, c'est l'alignement de platanes qui prend le relais et maintient la continuité de l'espace.

Les ouvertures sur les champs sont nombreuses et les points de repère assez constants, comme en particulier cette tour vers l'ouest. Ce sont des émergences que l'on a en point de vue de façon presque permanente.

En traversant les champs, des visions assez oniriques, très lointaines, de coteaux surgissent soudainement, leur crête est parfois dessinée par des grands ensembles, comme ceux de Rillieux.

Nous avons également été très frappés par la nature du sol, un sol alluvionnaire mélangé de cailloux très finement travaillé par les agriculteurs. Nous avons assisté à des travaux de hersage d'une précision millimétrique. Cela donne à ces champs une sorte de plasticité extrêmement belle.

Certains secteurs de ce «parc agricole» ont fait l'objet d'aménagements assez récents confiés à des bureaux d'études prestigieux de la région lyonnaise

Les partis d'aménagement sont parfois un peu surprenants, comme ces petites alvéoles d'aire de jeux qui tournent le dos aux champs au lieu de s'ouvrir sur eux et qui s'appuient sur une butte acoustique qui referme complètement la lisière urbaine vis-à-vis des champs. Ces aménagements qui ont un impact visuel très fort, ont certainement donné l'occasion de faire de belles photographies à la réception des travaux, mais leur pertinence peut être éventuellement interrogée.

On a aussi parfois, le long de ces chemins, de petites intentions très simples et très belles, comme avec ce travail de soutènement qui a permis de maintenir la planéité du champ, de maintenir la possibilité de l'exploiter jusqu'au bord du chemin et qui, par le même geste, dessine la promenade de façon assez efficace.

Après avoir enfin rejoint l'étang, nous avons cherché notre chemin pour descendre vers la plaine

Passage de la voie ferrée par la piste cyclable

La coupure formée par l'autoroute et la voie rapide est très forte.

Dans le marais de la Bourbre, le cloisonnement permanent d'arbres, de peupleraies et de roseaux

L'arrivée sur Frontonas

La seconde session du parcours relie la ville nouvelle de L'Isle-d'Abeau au village de Frontonas, en traversant du marais de la Bourbre.

Sur ce parcours, le sentiment de désorientation prédomine. Nous sommes partis du centre de Villefort et avons essayé de trouver la zone de contact entre le centre et le parc de la réserve naturelle de l'étang de Saint-Bonnet. Nous sommes tombés sur des clôtures fermées. Après avoir enfin rejoint l'étang, nous avons cherché notre chemin pour descendre vers la plaine. Même si la pente est en général un bon indicateur, ce n'était pas si évident.

Nous avons eu ensuite la rupture de l'autoroute. Nous avions à traverser un ensemble d'infrastructures, les voies de chemins de fer, une voie rapide, la D1006, et l'autoroute A43. Si le passage de la voie ferrée par la piste cyclable que nous avons empruntée n'a pas posé de question. A partir de la voie rapide, nous n'avons pas réussi à trouver les chemins appropriés pour franchir l'autoroute qui, même s'ils existent, sont mal indiqués.

Dans ce secteur, à l'entrée sur l'autoroute, nous avions un certain rapport infrastructurel les zones d'activité. Cet ensemble formait comme un bloc qui demandait beaucoup d'efforts s'agissant de la perception et de la traversée.

La coupure formée par l'autoroute et la voie rapide est très forte. On peut la relativiser par la présence des passages souterrains à l'usage des cyclistes. Malgré tout, cela dit tout de même beaucoup sur l'échec du plan et ces ambitions portées à cet endroit-là.

La liaison entre les deux versants de part et d'autre de la Bourbre était inscrite dans le développement de la ville nouvelle. Manifestement, il n'en a rien été, car il n'y a pas grand-chose à Frontonas : développement pavillonnaire, un peu d'activité. Cette plaine n'est pas devenue l'espace central d'une agglomération bipolaire. Elle est restée dans son statut de latéralité. La voie qui la traverse est désespérément désagréable à pratiquer dès lors que l'on n'est pas en voiture.

Dans le marais de la Bourbre, le niveau de cloisonnement est bien supérieur à celui de la plaine agricole en particulier autour du nouvel aéroport. Malgré des géométries qui pourraient à priori favoriser des vues lointaines, on est dans des recoupements permanents d'arbres, de peupleraies et de roseaux qui dépassent des fossés.

Les photographies de l'arrivée sur Frontonas permettent de faire un parallèle avec les zones artisanales liées aux autoroutes. On a là un village qui est en rapport plus direct avec cette zone agricole et qui fait partie d'un secteur de développement possible de la ville nouvelle à long terme.

L’aéroparc de l’OREAM

Denis Delbaere

L'aéroparc de l'OREAM

Denis Delbaere

La 4ème session du séminaire itinérant Plan Paysage s'est donnée pour terrain d'exercice la métropole lyonnaise appréhendée à travers le schéma que l'Oream a conçu pour son développement dans la seconde moitié des années 1960. Comme nous l'a expliqué Rachel Linossier, géographe de l'Université de Lyon et spécialiste de l'histoire de la planification de cette métropole, ce schéma n'a pas joué un rôle important dans le développement de la métropole, notamment parce que l'échelle régionale à laquelle il opérait contrariait les intérêts du grand patronat lyonnais, pour qui l'enjeu était non pas de diffuser les investissements sur un vaste territoire entre Saint-Etienne et Grenoble, mais au contraire de les concentrer sur la seule ville de Lyon et sur ses faubourgs principaux. Les grandes orientations prescrites à cette échelle urbaine avaient été fixées par les schémas antérieurs à celui de l'oreal. Pourtant, cinquante ans après leur formulation, certaines des orientations les plus innovantes du schéma de l'oréal n'auraient-elles pas trouvé à aboutir par des chemins détournés que l'exploration paysagère pourrait contribuer à baliser?

Un parc agricole expérimental ?

Comme la plupart des oream, celle de Lyon a proposé une mise en réseau de villes relativement proches – Saint-Etienne, Lyon et Grenoble- dont la synergie aurait permis de constituer l'une des grandes métropoles d'équilibre destinées à atténuer le poids démographique et économique de Paris et de l'Ile de France. Cette mise en réseau devait prendre la forme non d'une nappe urbaine continue mais de trois pôles urbains complémentaires et de la construction de jalons entre eux sous la forme de villes nouvelles, L'Isle d'Abeau au Sud-Est et la ville nouvelle de l'Ain au Nord-est, cette dernière n'ayant jamais vu le jour. Entre les axes de ce réseau de villes, l'espace rural devait le rester et constituer, à l'instar du bien connu parc de la Deûle pour l'Oream Nord, un vaste ensemble d'espaces ouverts centraux, associant des usages environnementaux et récréatifs autant qu'agronomiques.
C'est ainsi que la vaste plaine agricole située entre Lyon et les villes nouvelles de l'Isle d'Abeau au Sud et de l'Ain au Nord est désignée dans le schéma come une « frange agricole périurbaine à protéger ». Cette formulation m'a intéressé parce qu'elle traduit une volonté de préservation de l'espace agricole qui me semble assez pionnière. Le parc de la Deûle, pour revenir à cet exemple, n'a-t-il précisément pas dû son échec à l'indifférence qu'il avait manifesté à l'égard des activités agricoles qui occupaient le territoire qu'il devait investir ? J'ai donc été tenté de voir dans cette formule inusitée une prémisse possible des programmes de « parcs agricoles » qui font aujourd'hui florès dans les documents d'aménagement du territoire, et j'ai voulu partir à la recherche de ce que cet embryon de parc agricole serait devenu.

L'hypothèse selon laquelle une démarche volontariste et innovante se cacherait derrière le terme alambiqué de « frange agricole périurbaine à protéger » s'est trouvée fortifiée lorsque je me suis penché sur la géographie de cette plaine. Souvent, les projets de parcs agricoles concernent des espaces à forte valeur paysagère, caractérisés par un aspect pittoresque, des campagnes bucoliques, des bocages, et c'est ce type de territoire que je pensais voir apparaître sur les cartes. Mais au contraire on a affaire ici à une plaine assez nue, exploitée par l'agro-industrie sous la forme de grands champs, traversée par un réseau de chemin assez réduit et peu maillé. J'observai par ailleurs, en parcourant rapidement les cartes produites par l'oreal et les notices qui les accompagnaient, que ce paysage agricole n'y était pas décrit. Mais alors, si la raison d'être des mesures de protection proposées n'était pas paysagère, de quelle nature pouvaient-elles être ?

Un aéroparc ?

En fait, l'examen des cartes et des schémas de l'oréal contient la réponse à cette question. Car si rien de ce paysage n'était décrit, en revanche l'espace à protéger est, dans presque tous les cas, représenté comme un

aplat traversé par un grand rectangle longiligne, orienté Nord Sud, et au centre duquel un avion est dessiné en plan. Ce rectangle symbolise l'aéroport de Satolas, alors programmé mais qui ne devait voir le jour que dans la seconde moitié des années 1970, et le périmètre de protection des nuisances qu'il engendre autour de lui. Les nuisances sonores et les contraintes de sécurité liées aux couloirs aériens imposent en effet de rendre inconstructible les abords d'une telle infrastructure, et je me suis dès lors demandé si en définitive la protection de l'activité agricole pouvait avoir pour motivation réelle le maintien d'une activité rentable sur des terrains que la présence de l'aéroport projeté rendait inconstructibles.
Giulia Bassi a alors examiné à ma demande la nature exacte des contraintes qui pèsent sur la construction d'un aéroport et nous avons vite compris que l'impact d'une telle infrastructure sur le territoire va bien au-delà du seul périmètre tracé sur les cartes de l'oreal. La contrainte éolienne, en particulier, joue un rôle central dans l'orientation des pistes et dans le dégagement de couloirs aériens. Les pistes, cela va de soi, ne peuvent être construites que sur un terrain rigoureusement plat, qu'on ne peut trouver qu'en territoire de plaine. Et finalement, la discussion que nous avons eu avec Constant, le pilote de notre expédition (voir supra) et avec la directrice de la compagnie Avnir Aviation pour laquelle il travaille, ont achevé de me convaincre qu'en réalité cette contrainte aéroportuaire est telle qu'elle impacte la totalité du territoire agricole en question. Les cartes aériennes montrent les spirales de descente des avions, décomposées en paliers de décélération ou d'accélération successifs, tout autour de l'infrastructure. La directrice d'Avnir Aviation m'a confirmé par ailleurs que l'ensemble des terrains voisins de l'aéroport ont fait l'objet d'acquisitions foncières par les instances de l'aéroport pendant bien des années après l'ouverture de l'aéroport, leur assurant une maîtrise parfaite du devenir de ces terrains. Le parc agricole de l'oreal serait-il en définitive un parc aérien, un aéroparc ?

Si tel était le cas, alors la meilleure manière d'appréhender le paysage d'un tel parc est sans doute d'en opérer un parcours aérien, en avion donc. Non que j'ai imaginé que les concepteurs de ce parc qui ne dit pas son nom aient imaginé que ses usagers devraient le parcourir en avion, bien sûr ! Il suffit de voir quelles difficultés Constant a rencontré pour obtenir les autorisations de vol sur la base du plan que nous lui avons remis pour comprendre que l'aviation et la promenade sont deux choses définitivement distinctes[1]. Obtenir que l'aéroport de Satolas – devenu entre temps aéroport de Saint-Exupéry- accepte qu'un petit avion de tourisme chatouille d'aussi près et de façon si répétée ses espaces de protection des couloirs aériens n'a pas été facile, et il semble que sans la ténacité de notre pilote et sans l'intérêt que sa directrice a porté à notre entreprise, nous n'y serions jamais arrivés.
Notre propos n'était donc pas d'assimiler expérience du vol et promenade dans le parc aérien de l'oreal, mais de découvrir ce que l'expérience aérienne du paysage induit sur sa représentation et donc sur sa conception. Si ce parc trouve sa véritable raison d'être dans la présence de l'aéroport, se pourrait-il que les formes paysagères qu'il se propose d'exprimer et de conforter trouvent elles aussi leur origine dans l'expérience du vol ?

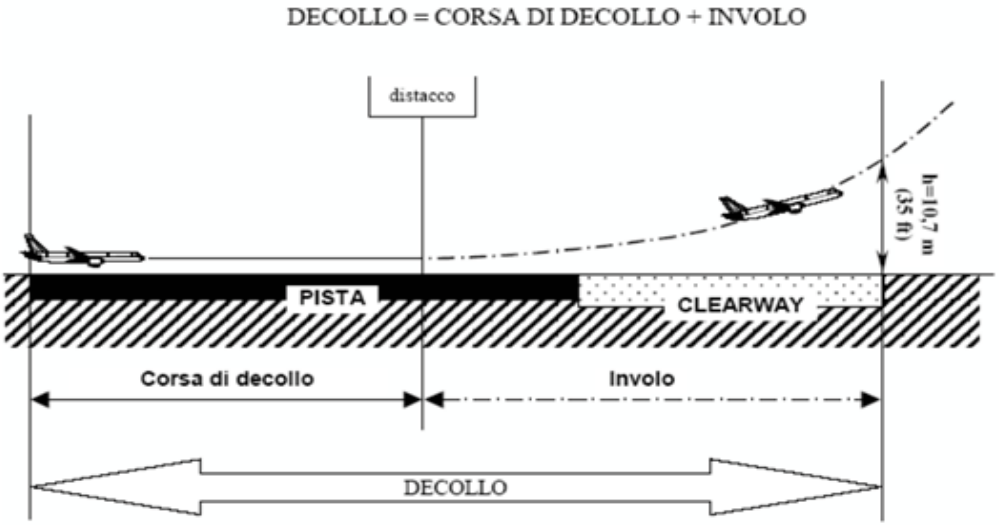
Voir le paysage comme l'OREAM l'a vu

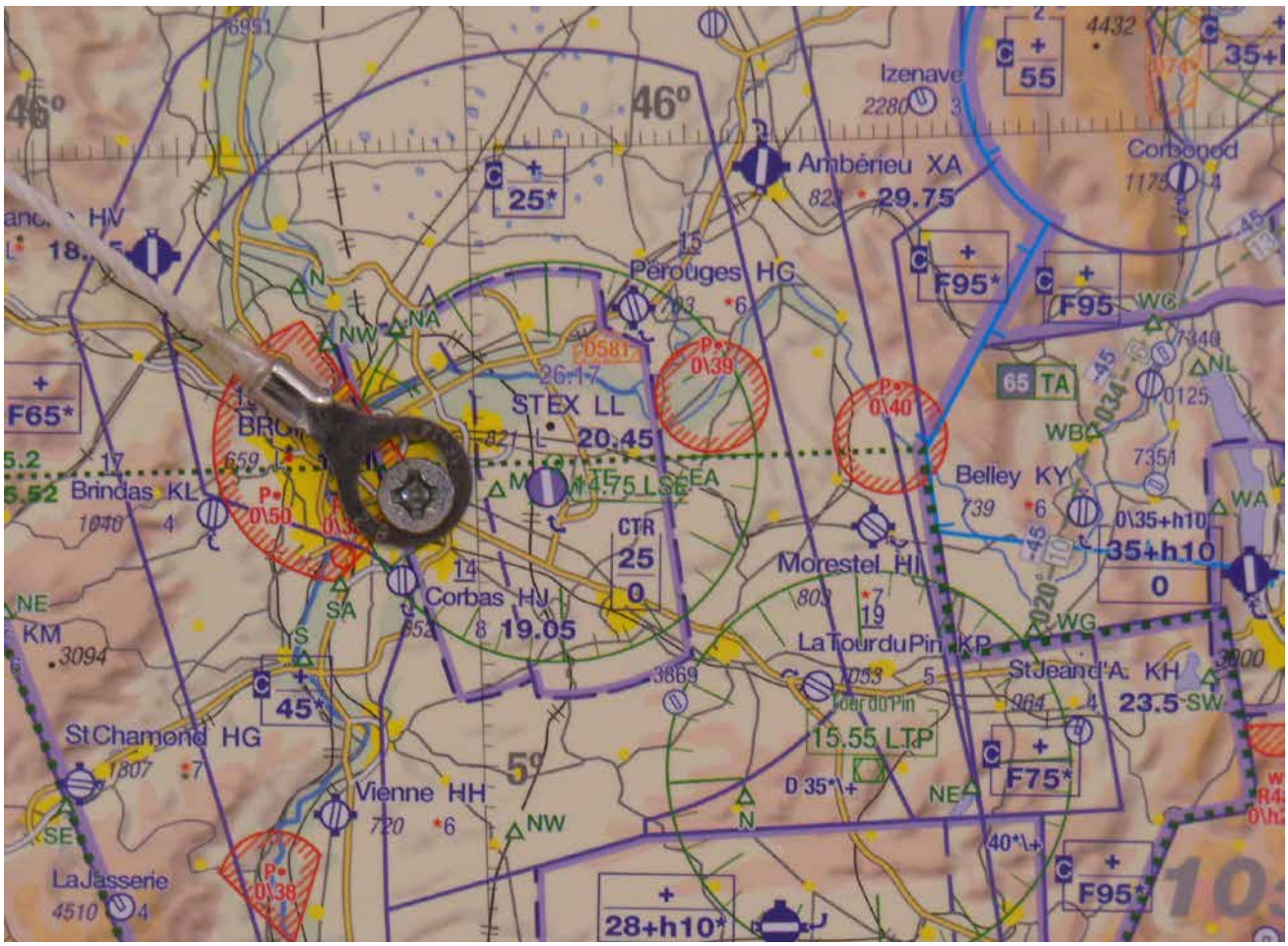
Cette hypothèse peut sembler naïve et même absurde de prime abord. Pourtant, on sait que les urbanistes des oream ont été très influencés par un pan important de la géographie française pour laquelle la possibilité accrue d'accéder à une saisie aérienne du territoire a joué un rôle essentiel[2]. Dans les années 1960, prendre l'avion n'était pas encore une expérience banale. Un géographe alors très actif comme Jean-Pierre Deffontaines décrit, dans son Atlas aérien de la France, à quel point le vol modifie notre appréhension du paysage, l'enrichit, révélant la richesse insoupçonnée de territoires d'apparence banale, en particulier les territoires de la plaine.

[L]'avion rend toute leur valeur à ces « paysages plats », si souvent traités avec dédain par nos contemporains ; par lui les plaines se révèlent, se grandissent et sortent de leur horizon. La découverte la plus sensationnelle de

1 Alexandre Callens a imaginé deux vols, l'un couvrant sous la forme d'un quadrillage l'ensemble du territoire par une série d'aller-retours, l'autre survolant les bordures du parc pour mieux en découvrir les césures avec les tissus urbains riverains

2 Pousin F. & Dorian M.





En haut, dessin extrait de Canale, S.; Distefano, N.; Complementi di progetto di infrastrutture viarie: infrastrutture aeroportuali, Università degli studi di Catania, Dipartimento di ingegneria civile e ambientale sezione: ingegneria delle infrastrutture viarie e dei trasporti, Catania, 2010 (source Giulia Bassi). En bas, détail de la carte aérienne affichée dans le bureau de Avnir Aviation, indiquant les paliers de décélération autour de l'aéroport

la nouvelle vision aérienne, la plus inattendue, est la révélation des plaines. Dans la montagne, ou même sur les rivages, l'avion ne fait que renforcer ce qu'on peut déjà entrevoir de bien des belvédères ou des sommets de falaises ; ce n'est qu'une amélioration des points de vue ; sur les plaines, l'avion révolutionne notre vision.
En ces zones, le paysage est fait essentiellement de terre et de champs ; à ras de sol, on n'aperçoit que l'horizon circonvoisin qui se perd très vite dans un ciel immense et omnipotent. Avec l'avion, si l'on peut dire, on revient sur la terre ; la plaine prend la place du ciel, le tapis des champs s'impose et découvre toutes ses formes, toutes ses géométries, toutes ses bordures en un cubisme naturel extraordinaire ; le champ devient le grand personnage et prend en quelque sorte la place du relief : couleurs diverses des sols, du noir au blanc, du rouge au jaune, en passant par tous les satins et toutes les moires, couleurs plus multiples encore du tapis végétal que composent le jaune des blés murs, le vert des betteraves, le rouge des trèfles, le bleu-violet des choux.
L'avion nous apporte comme une réhabilitation des plaines, réhabilitation simplement légitime. Les plaines ne sont-elles pas les grandes amies de l'homme, les zones privilégiées des plantes cultivées par lesquelles notre humanité est enfin sortie de la vie aléatoire au jour le jour ? Zones chéries entre toutes, soignées et transformées ; là se sont établis en premier lieu ces contacts intimes entre l'homme et le sol qui ont permis l'apparition de ce personnage étonnant qu'on appelle si légitimement un paysan, c'est-à-dire celui qui a fabriqué un paysage et lui a donné un nom de « pays ».[3]

Ce qui est décrit ici, c'est une expérience de transformation d'une plaine banale en un paysage remarquable par l'effet de l'expérience aérienne. Cette expérience, les urbanistes de l'oreal l'ont peut-être faite eux-mêmes lorsque, se rendant à Lyon ou désirant en découvrir la géographie par un procédé rapide, ils ont peut-être, comme nous, embarqué dans un petit avion de tourisme garé dans l'aéroport de Bron-Parilly, à quelques encablure de la plaine agricole et que, s'élevant au-dessus d'elle, ce qu'ils y ont découvert à installer dans leur esprit la vision confuse d'un grand parc.

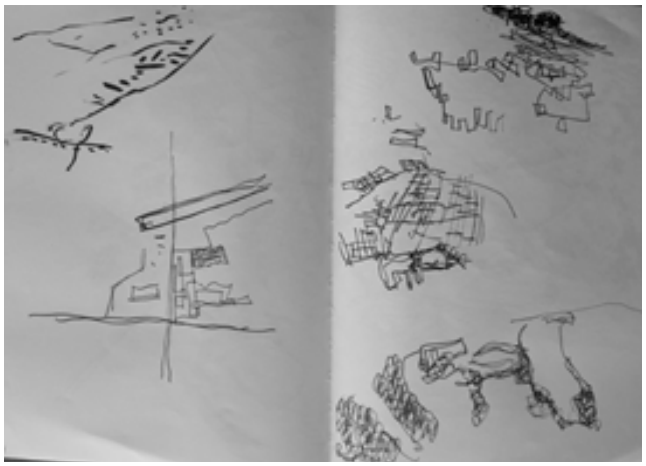
Du territoire au motif, du motif au paysage

Cette expérience, j'ai choisi de la faire à mon tour, et comme mes camarades, je me suis embarqué dans l'un des deux vols préparés par Alexandre. Comme je voulais comprendre ce que le vol fait à la représentation du paysage, j'ai décidé de faire dans cet avion ce que j'ai généralement l'habitude de faire dans les paysages : dessiner.
Ma pratique du dessin de paysage est furtive. Elle favorise une saisie rapide des lieux, par un trait unique et tortueux, cherchant l'essentiel et passant sans lever le crayon du proche au lointain et du lointain au proche. J'étais convaincu que l'avion, parce qu'il surplombe le territoire à haute altitude – notre vol s'est établi à environ 600 à 700m de hauteur selon Constant -, me permettrait d'embrasser une très large portion d'étendue, qui se déploierait lentement et au sein de laquelle il me serait aisé de repérer les traits principaux, les axes majeurs, et de parvenir à une vision cartographique en direct. Bref, je pensais que monter dans un avion pour dessiner un territoire, c'est se retrouver face à une photographie aérienne grandeur nature, que je n'aurais plus, en quelque sorte, qu'à décalquer. C'est donc avec optimisme que je montais dans l'avion.
Je commençai à déchanter quelques minutes après le décollage. Je n'avais pas anticipé sur les circonvolutions que l'appareil aurait à faire pour s'élever de palier en palier, le résultat étant que le paysage tournait autour de moi et que je fus très vite totalement désorienté. Les mouvements de l'appareil, l'air s'engouffrant dans le cockpit chaque fois qu'Alexandre ouvrait la fenêtre pour photographier des vues aériennes, et le bruit permanent du moteur eurent vite fait de m'oppresser l'estomac et le cerveau, et je me concentrais avec intensité sur le dessin simplement pour penser à autre chose qu'aux messages de détresse que m'envoyaient plusieurs de mes organes. Regarder le paysage dans sa globalité, profiter du spectacle de l'étendue magnifiquement

3 texte récemment republié dans le numéro que les Cahiers thématiques consacrent à la plaine et à son statut topologique et épistémologique. Voir Delbaere D., Ehrmann S. & Canova N., (dir.), « Le plan, le plat, la plaine », Les Cahiers Thématiques n°17, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme et de la Société, Décembre 2017

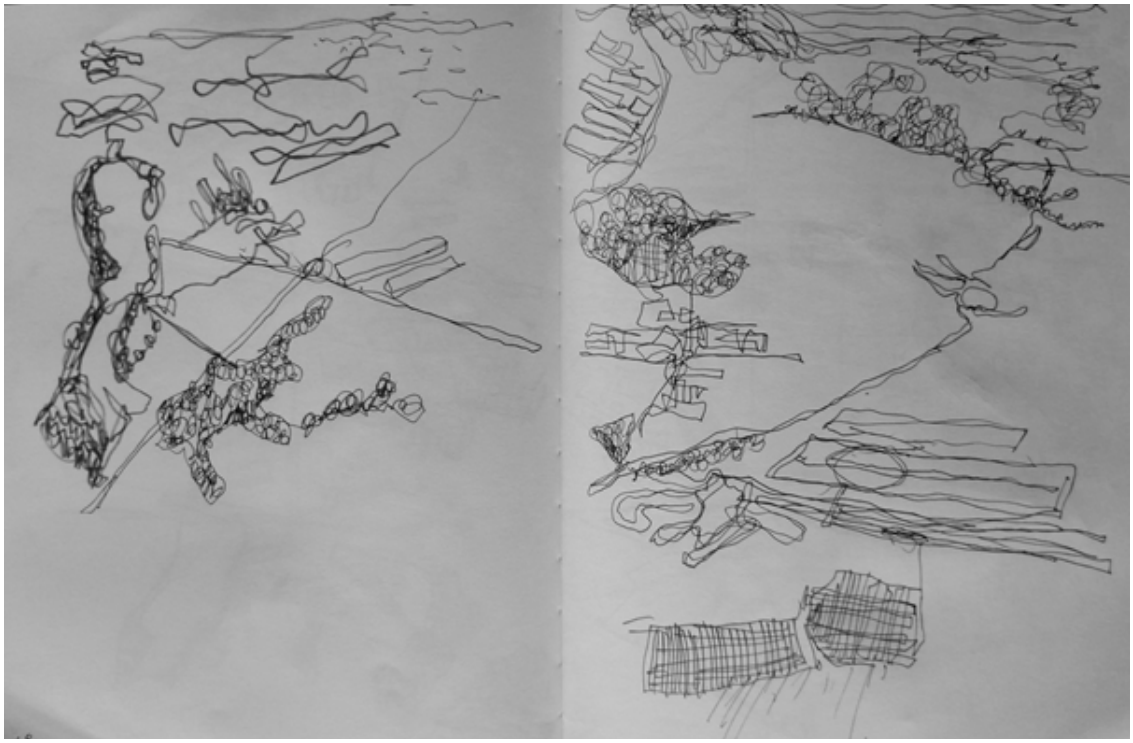
déployée sous mes pieds m'était impossible. Au contraire, il me fallait me concentrer sur des points précis du territoire, afin d'apaiser le tremblement et le flottement permanent des choses.
Mais comment fixer un tel point ? Le déplacement de l'appareil et le temps nécessaire pour tracer sur mon carnet les quelques traits supposés le décrire, me le dérobaient aussitôt. Je tordais le cou pour apercevoir à nouveau l'objet que j'avais commencé à dessiner, et que je tentais de préciser, mais je peinais à le retrouver dans le flot des espaces dépassés et je compris très vite que mon entreprise serait vaine. Pour affiner quelque peu le dessin, il me fallait donc faire un effort d'imagination, tenter de me souvenir de l'essentiel, fixer quelques indications qui me permettraient peut-être, revenu au sol, de me souvenir de ce que j'avais tenté de dessiner.
Au bout de quelques minutes de ce traitement, je renonçais complètement à mon projet initial et, plutôt que de viser une représentation un tant soit peu exhaustive d'un élément donné, je me contentai de tracer le peu que je pouvais en représenter et, lorsque je portais à nouveau mon regard sur l'étendue, de laisser ma rétine s'impressionner d'un nouvel objet, d'abandonner le premier dessin, et d'en commencer un autre. Les pages de mon carnet se remplirent alors rapidement de dessins furtifs, réduits à quelques traits, et qui se succédaient dans l'espace de la page comme sur une planche de bande dessinée enchaînant des images dont le rapport n'aurait pu apparaître à personne d'autre qu'à moi. En s'additionnant sur les pages, ces motifs abstraits ne pouvaient plus décrire un ensemble géographique continu et homogène. Entre deux figures, des distances de plusieurs kilomètres pouvaient s'intercaler. Mon carnet ouvrait une série invraisemblable de courtes vues, d'aperçus fragmentaires, décontextualisés.

les premières pages de mon carnet : vaines tentatives de cerner des lieux, ou même des objets…

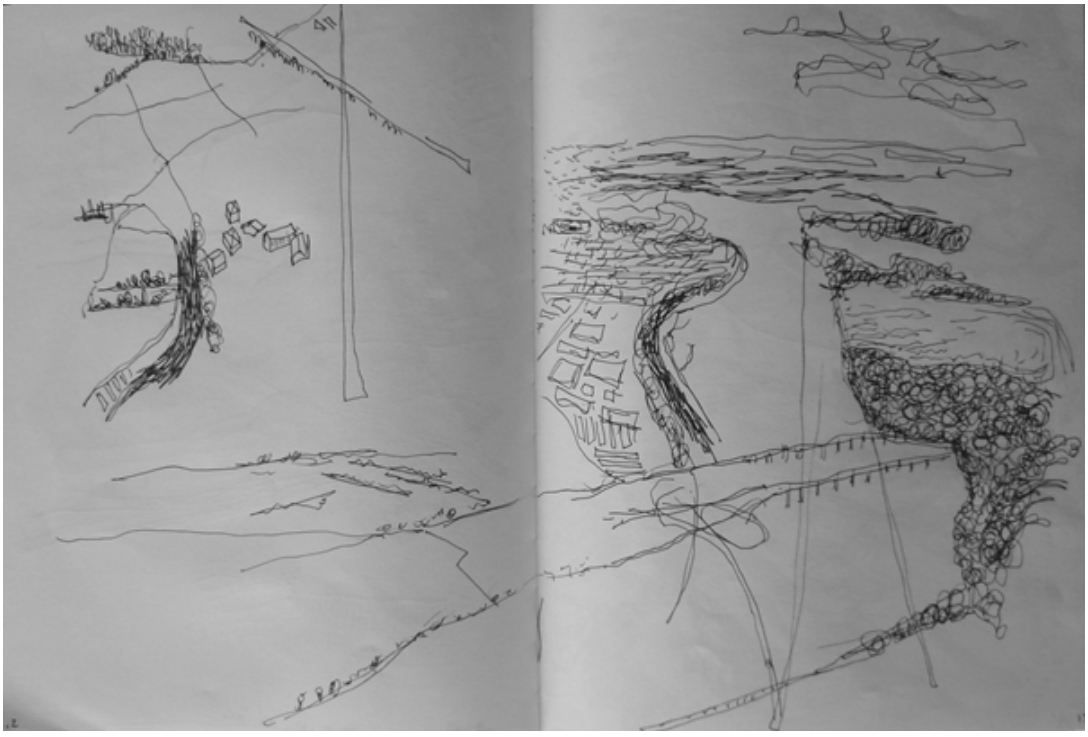


les motifs s'autonomisent et se succèdent sur les doubles pages du carnet

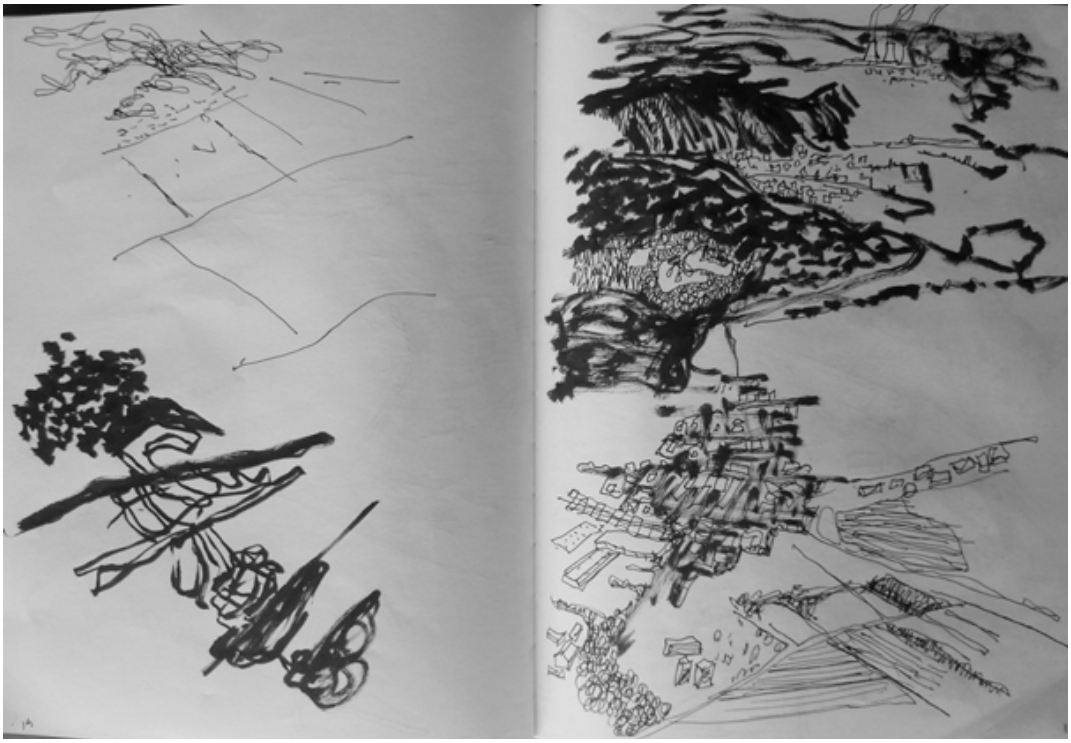
Mais alors que je me demandais s'il ne vaudrait pas mieux renoncer à mon projet, et en prenant un peu de recul sur les pages déjà remplies du carnet, je me rendis compte qu'en s'additionnant, ces aperçus pourraient tout aussi bien, pour un spectateur extérieur, être appréhendés comme un ensemble. Le blanc de la page séparant les dessins les uns des autres agissait un peu comme la réserve dans les paysages chinois : il installait de fait les figures juxtaposées dans un continuum spatial de principe, dans une étendue pure qu'ils polarisaient, animaient, habitaient. Découvrir ainsi que ce que je dessinais était finalement bien un paysage, un paysage distendu certes, qui ne correspondrait à aucun morceau d'étendue détectable sur la photographe aérienne du territoire, me réjouit subitement. Je m'abandonnais avec délice à la production de ces sortes d'assemblages inventant au fur et à mesure de leur déploiement, de leur juxtaposition, des géographies inédites, fausses et pourtant entièrement composées de fractions de réalité.



Recomposition de paysages à partir de fragments aléatoires…



Au bout d'une heure et demi de vol, ces assemblages de motifs paysagers avaient fini par recomposer de grands dessins possédant toutes les caractéristiques de véritables paysages, avec leurs axes principaux, leurs textures, leur disposition hiérarchique d'éléments et d'objet dans un espace unifié. Ainsi, après que l'expérience du vol ait fait littéralement exploser l'espace unifié du paysage et anéanti en moi toute velléité de le décrire, le transformant peu à peu en une série de motifs éparpillés dans l'espace de la page, celui-ci s'était finalement recomposé dès que j'avais renoncé à figer une image unique, à partir d'un unique point de vue. Ce paysage-là, ce paysage aérien, n'a pas besoin de former un ensemble pour exister. Parce que composé au gré d'un déplacement continu et apparemment aléatoire, il se joue du mouvement et n'a plus besoin d'être parcouru dans son intégralité pour être vécu. La saisie d'un fragment équivaut à celle de l'ensemble, ce en quoi je suis tenté de dire qu'il convient parfaitement pour cet aéroparc si grand et dénué d'intérêt au sol qu'il décourage les promeneurs les plus hardis mais se donne assez dès lors qu'on l'aperçoit, fugitivement, quotidiennement, en mouvement.



paysages de l'aéroparc

Glisser le long des champs

J'ai guetté aussi depuis le plancher des vaches, en compagnie de Véronique Hattet, les indices d'émergence du parc agricole de l'oreal. Nous nous sommes promenés le long des franges orientales de l'agglomération lyonnaise, entre l'aéroport de Bron et la commune de Décines-Charpieu.
Quand on cherche dans le paysage l'expression d'un projet, tout semble y faire signe, chaque objet se meut en preuve de la réalité de ce qu'on y cherche. Sans doute la récolte de tels indices que je fis lors de cette promenade pourrait se voir opposer une autre collection, qui montrerait au contraire l'inanité de mes visions. N'empêche. Il est certain que le long de ces franges urbaines l'idée du parc agricole n'est plus une vague hypothèse, vaguement inspirée par un plan depuis longtemps oublié. Ici, l'ordre du jour est à l'aménagement de ce parc, comme le montrent ces longues allées piétonnes et cyclables, en sable stabilisé, souvent accompagnées par un bel alignement de platanes aux troncs blanchis par un été sec qui en a arraché l'écorce. Ces allées forment une promenade presque continue, à peine interrompue par la traversée de voiries aux carrefours principaux. Pour la plupart, elles semblent récentes, et toujours elles donnent sur l'un de leurs côtés sur l'étendue de champs qu'elles mettent en spectacle. En cette saison qui suit les récoltes, la herse a été passée pour affiner le sol par ailleurs assez sablonneux de la plaine, dessinant sur les surfaces les longues striures du croc et les amples courbes de giration des engins agricoles. J'ignore si les exploitants de ces champs sont parti prenante de l'aménagement de ces parcs agro-urbains, mais en tous cas le voisinage entre promeneurs et agriculteurs y semble pacifique : les pistes ne gênent pas l'accès aux champs. Certains tronçons ont fait l'objet d'aménagements subtils et discrets, par exemple lorsqu'une légère dénivellation entre le chemin et le champ qu'il borde est rattrapée par un muret de soutènement en rondins qui restitue au second sa parfaite planéité et équipe le premier d'un long banc qui ne dit pas son nom. D'autres aménagements n'ont pas cette élégance, comme ces pesantes aires de jeux ostensiblement pluggées sur l'itinéraire de la piste, et signalées par un traitement de sol tape-à-l'oeil.

Et puis, il y a encore et toujours cette dimension aérienne du paysage, perceptible jusqu'ici, lorsque le parcours depuis les pistes tourne autour de points de repères fixes dans l'étendue de la plaine, notamment les tours de contrôle de l'aéroport de Bron, épicentres véritables du parc. Parfois, la vue part très loin, passe au-dessus des nappes pavillonnaires circonvoisines et s'accroche par-delà sur un grand ensemble surmontant un coteau lointain qu'il couronne de sa blancheur, comme un mirage au fond du désert.
Sur l'une des franges de l'aéroparc, une simple pelouse, une dizaine d'amateurs d'aéromodélisme se retrouvent régulièrement pour partager leur passion. Les modèles réduits d'avions attendent au sol, les ailes déployées, sur un rocher. Arès les avoir observés s'envoler les uns après les autres, lançant leur défi dérisoire aux immenses nefs qui décollent de l'aéroport Saint-Exupéry, il m'a semblé que le paysage tout entier se mettait en abime.

Pour nous déplacer autour du parc et parvenir à couvrir des itinéraires significatifs dans la durée limitée de notre expédition, nous avons loué des vélos électriques. Or, autant traverser de telles étendues à pied ou même à vélo semble décourageant, autant la magie qu'opère cette exaltante sensation de poussée obtenue à la première fatigue par une simple pression sur un petit bouton situé à côté du guidon transforme les itinéraires les plus fastidieux en douces glissades dans l'espace du parc. Cette annulation subite de l'effort donne à ce mode de locomotion un a propos formidable dans un tel contexte. Je suis en tous cas sorti de cette expérience certain que le vélo électrique est ce qui assimile le mieux le déplacement terrestre à un déplacement aérien…

Conférence :

Histoire du SDAM de l'OREAM et de ses suites dans la planification urbaine de l'agglomération lyonnaise

Rachel Linossier

Rachel Linossier: Je travaille sur les questions d'aménagement et d'urbanisme. J'ai déjà été amenée à faire ce retour sur la manière dont on a pu planifier le développement de l'agglomération lyonnaise dans le cadre de mes travaux de thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme. Je travaillais sur la territorialisation de la politique économique dans l'agglomération lyonnaise. L'entrée que j'avais était d'abord de comprendre comment des outils et des acteurs se sont progressivement organisés contre l'État selon les périodes, pour organiser et influencer le développement économique de l'agglomération. La perspective de temps considérée allait de l'après-guerre, des années 1940 et 1950, jusqu'au début des années 2000.

C'est pourquoi j'ai tendance à avoir une lecture des documents de planification, et du SDAM en particulier, comme étant des outils de développement économique, et je trouve intéressant d'avoir d'autres lectures de ces documents, y compris paysagères.

Vous vous êtes documentés sur ce qu'étaient les OREAM (Organisme Régional d'Etude et d'aménagement d'Aire Métropolitaine) et les exercices de planification que sont les SDAM (Schéma de Développement de l'Aire Métropolitaine) ; pour ma part, j'ai une forme de certitude acquise en étudiant le cas lyonnais, mais j'ai cru comprendre que cela était confirmé pour bon nombre d'autres territoires : on est dans une logique de constitution de métropole d'équilibre dont la vocation première est d'équilibrer le développement économique à l'échelle nationale. Il s'agit au départ d'un souhait d'avoir des documents au niveau local — je crois d'ailleurs que c'est rappelé sur la jaquette du SDAM. C'est une déclinaison d'un grand plan d'aménagement qui était la déclinaison spatiale d'une politique de développement économique nationale.

Bien sûr et heureusement, il n'est pas uniquement question d'infrastructures et d'équipements à vocation économique dans ce schéma. Il s'agissait toutefois de préciser en préambule, s'agissant de ce schéma et de sa place dans le processus de planification à Lyon, que j'ai parfois peur d'avoir un parti-pris consistant à voir cela comme un outil de régulation économique par l'espace. Je vais essayer de ne pas être trop là-dedans mais au départ, je les ai surtout appréhendés ainsi.

Il s'agit aussi de comprendre les rapports de pouvoir entre les acteurs locaux et l'État qui, à un moment, met en place des outils et des équipes (les OREAM) pour finalement composer de nouveaux plans là où il en existait déjà.

La chronologie des périodes de la planification lyonnaise qui a été établie il y a quelques années par l'Agence d'urbanisme de Lyon, est intéressante. En 2010, un colloque avait été organisé pour célébrer le fait que l'on était en 2010. Un des documents qui va prendre la suite du SDAM 15 ou 20 ans après, c'est le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, Lyon 2010. À cette occasion, les acteurs lyonnais de la planification, de l'urbanisme et du développement local avaient organisé une sorte de grand-messe pour resituer la démarche Lyon 2010 dans cet univers plus large de la planification à Lyon.

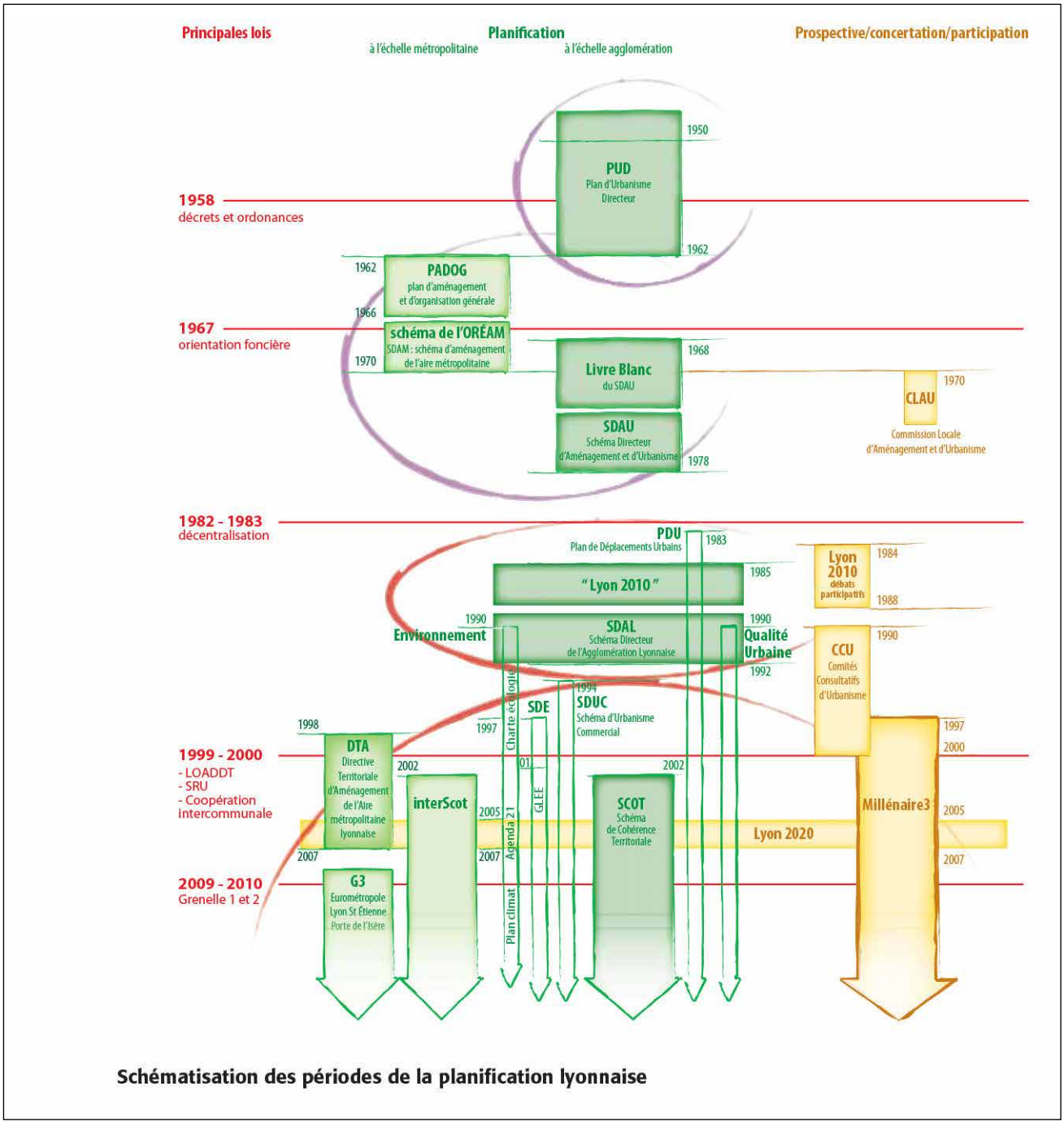
Avec cette chronologie, on voit que le SDAM de l'OREAM constitue un tout petit moment. Ce qui est situé au centre concerne l'agglomération lyonnaise stricto sensu, qui n'est pas le territoire que vous avez exploré. Le SDAM est aussi un moment où l'on va poser des orientations à une échelle assez importante, à l'échelle de la métropole d'équilibre qui est en cours de constitution. Toutefois, il existe déjà des documents d'urbanisme et de planification, des schémas, mais resserrés sur l'agglomération lyonnaise, parce que conduits par des acteurs plus ancrés au niveau local.

Je vais prendre un peu de temps pour vous parler des deux schémas qui sont au-dessus de la ligne du SDAM, c'est-à-dire le plan d'urbanisme directeur (PUD) du groupement d'urbanisme de Lyon - pour cela je parle plutôt

de PDGU au lieu de PUD - et le plan d'aménagement et d'organisation générale (PADOG), sur le modèle de ce qui a été fait à Paris quelques années auparavant. Vous cherchez à voir ce qui a été induit par le plan ; il faut donc voir qu'il y a autre chose et qu'il n'y a pas que ce plan.

Pour chacun de ces plans, j'essaierai de préciser qui sont les acteurs qui les élaborent. Nous verrons qu'ils sont souvent plusieurs mais que certains ont le dessus par rapport aux autres, et nous le verrons avec certains partis-pris. Nous verrons à quelle échelle nous sommes et quels sont les grands principes à retenir.

Nous verrons qu'il y a une continuité extrême des orientations : il n'y a pas un plan qui vient planifier l'inverse de ce qui a été proposé auparavant. On a l'impression d'être face à une urgence pour refaire du plan mais finalement, on refait des plans nommés différemment dont le contenu n'est pas si différent de ce qu'il y avait avant.



Schématisation des périodes de la planification lyonnaise

Schématisation des périodes de la planification lyonnaise (source: 1960-2010 : 50 ans de planification et de prospective - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - 2010)

Ce premier plan (PUD ou PDGU) est réalisé dans le contexte des décrets de 1958, lesquels imposent aux agglomérations de plus de 10 000 habitants d'élaborer un plan d'urbanisme directeur. Il est l'œuvre de Joseph Maillet, un architecte urbaniste lyonnais exerçant en libéral après avoir été Inspecteur de l'urbanisme et de l'habitation au sein du Ministère de la Reconstruction et du Logement. Le plan est repris en 1961 par Charles Delfante, à la demande de la Ville et du Ministère. Les services de l'État sont très impliqués dans les démarches de planification, car l'urbanisme relève à l'époque de l'État.

Charles Delfante est un personnage central de la planification et de l'aménagement urbain de l'agglomération lyonnaise pendant cette période. Il était lui aussi architecte-urbaniste libéral, intervenant comme prestataire extérieur permanent pour le compte de la ville de Lyon et/ou de l'Etat (cette forme de contrat n'existe plus de nos jours, loi MOP oblige…). Il est souvent considéré comme l'architecte personnel de Louis Pradel, celui qui dessinait les projets d'urbanisme du maire de Lyon (en référence au binôme formé au début du XXème siècle par Tony Garnier et Edouard Herriot…).

Pour mener à bien sa mission planificatrice, il organise l'Atelier d'urbanisme de la ville de Lyon (ATURVIL), une structure extérieure aux services techniques municipaux, qu'il finance grâce à ses contrats de prestation. Parmi les différents collaborateurs mobilisés, figure un représentant du Ministère, Jean Meyer , détaché auprès de Delfante pour le seconder en veillant aux intérêts de l'Etat.

L'échelle autour de l'agglomération lyonnaise est assez resserrée. Ils vont travailler sur un périmètre qui couvre 56 communes. C'est donc un territoire qui préfigure ce qu'est aujourd'hui la métropole de Lyon ou, il y a encore quatre ou cinq ans, la communauté urbaine de Lyon. Quand la communauté urbaine de Lyon est créée quelques années après, à la fin des années 1960, elle couvre 55 communes.

Les principes d'aménagement sont inspirés du plan Lambert qui avait été élaboré pendant la guerre en 1944. On est finalement dans une ré-application de choses qui avaient déjà été couchées sur le papier dans un plan précédent. On ressort cela pour constituer un plan qui rentre dans les clous de ce qui est prévu par les décrets de 1958.

L'approche est clairement fonctionnaliste. Même si la légende n'est pas très lisible, c'est assez simple ; en gros, on a de grandes zones consacrées à différentes grandes fonctions. On identifie assez clairement les zones dédiées à la nature, on voit se dessiner le massif qui part des Monts-d'or pour rejoindre les monts du Beaujolais au nord. On voit la Côtière de la Dombes au nord-est.

La finalité première de ce plan est de prévoir des réserves foncières pour les industries qui sont déjà bien développées, qui continuent leur modernisation et sont fortement consommatrices de surface.

Il faut également considérer la très grande proximité des milieux patronaux et du pouvoir politique local à l'époque. Historiquement, à Lyon, les organismes patronaux, notamment via la chambre de commerce, sont très importants, y compris dans la manière dont on a pensé l'aménagement et le développement de ce qui deviendra la métropole de Lyon après la guerre.

Il existe à l'époque un groupe interprofessionnel lyonnais qui est en fait l'antenne locale du CNPF, actuellement antenne locale du MEDEF à Lyon. Ce groupe est aussi très lié à la création même du CNPF en France. C'est juste pour dire que l'influence des intérêts patronaux locaux est très forte dans ces documents, y compris le PADOG, au sujet des choix d'orientation qui sont faits. Parmi les premiers intérêts que doit servir ce plan, on a déjà le fait de répondre au cadre légal, c'est-à-dire faire un plan ; mais concrètement, les orientations visent d'abord et surtout à assurer aux industries qui se développent et se diversifient à ce moment-là, ainsi qu'aux fonctions tertiaires qui émergent, des surfaces bien équipées, desservies et localisées.

C'est donc une approche de zoning pur et dur. On rationalise la croissance en répartissant toutes les fonctions, sachant que la fonction de l'industrie est tout de même prioritaire sur les autres.

Les petits carrés hachurés correspondent à ce que l'on appellerait aujourd'hui des périmètres de projet.

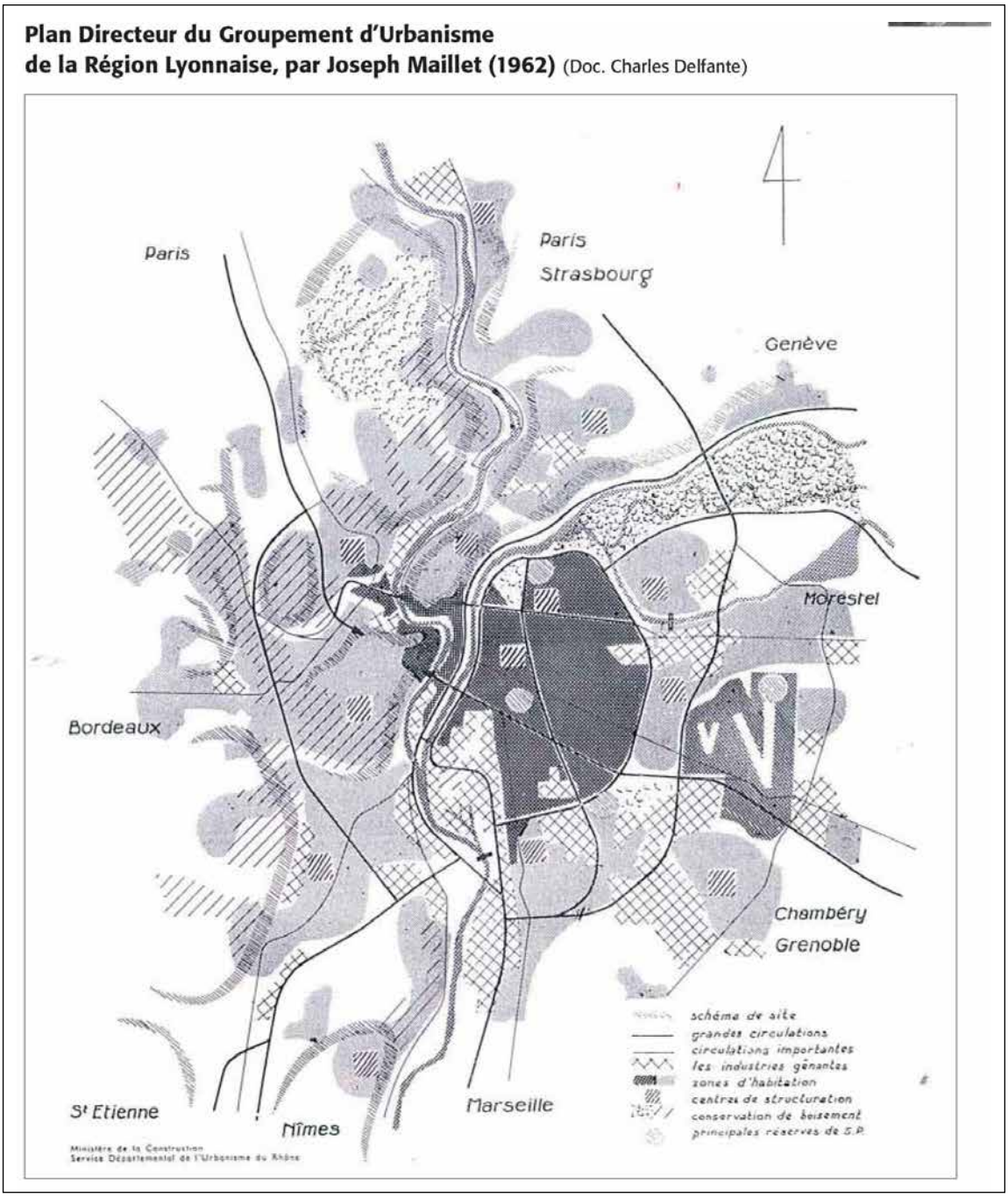
Le plus central désigne ce qui deviendra l'opération de la Part-Dieu. À ce moment-là, cette opération n'a pas du tout le contenu tertiaire et directionnel qu'elle prendra deux ou trois ans après. Il s'agit d'un périmètre de rénovation qui vise à construire un nouveau centre de Lyon.

Vous en avez d'autres en périphérie, qui correspondent aux grandes implantations des principales ZUP. On programme donc aussi du logement et d'autres fonctions.

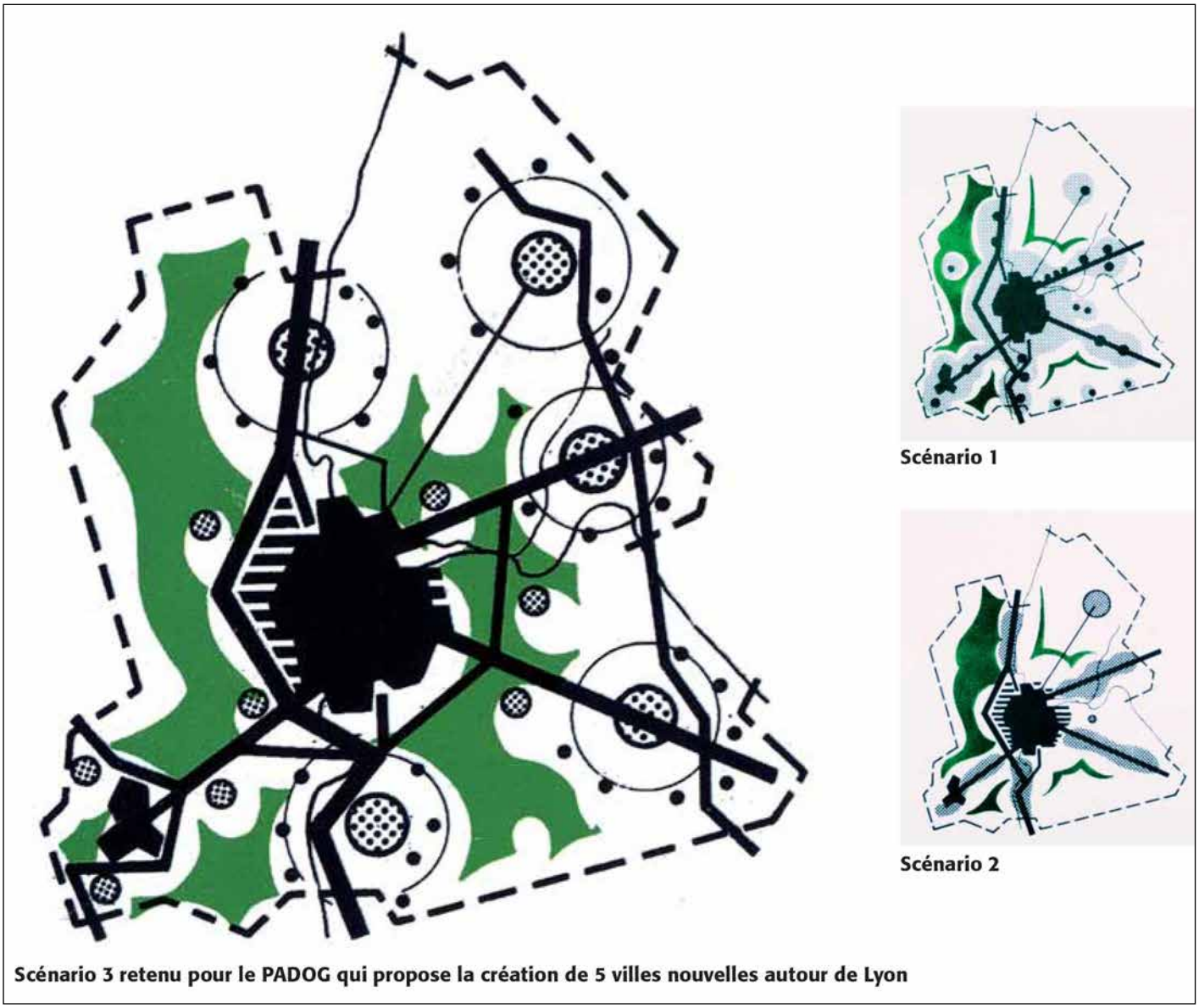
Il s'agit en tout cas d'une rationalisation de la croissance, avec une place pour chaque fonction. C'est une approche fonctionnaliste pure et dure. La dimension équipement du territoire est très présente.

Dès sa publication en 1962, ce plan est jugé obsolète, non pas dans les orientations d'aménagement proposées, mais dans l'échelle à laquelle il est travaillé. 1960-1962 est un moment de réorganisation intense au niveau national avec l'organisation de ce que sera la politique d'aménagement du territoire, et notamment la politique des métropoles d'équilibre. Par conséquent, ce sont aussi les services de l'État qui, même s'ils ont participé assez directement à l'élaboration de ce plan ou du moins l'ont supervisée, ont rapidement considéré qu'il était obsolète.

Il existe une variante du plan (PUD), qui est une vision en couleur. Diverses représentations cartographiques se sont succédé. Je pense qu'il s'agit là d'une esquisse avant l'élaboration proprement dite. On voit que la production est encore assez artisanale.



Plan d'Urbanisme Directeur du Groupement d'Urbanisme de la Région Lyonnaise par Joseph Maillet, 1962 (source: 1960-2010 : 50 ans de planification et de prospective - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - 2010)



PADOG: Plan d'aménagement et d'organisation générale 1962-1966 (source: 1960-2010 : 50 ans de planification et de prospective - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - 2010)

On va rapidement mettre en chantier un autre document, le PADOG, sur le modèle de ce qui a été élaboré à Paris quelques années auparavant. L'échelle est en l'occurrence totalement différente. Le périmètre couvre 900 communes. C'est d'autant plus déconcertant que l'on est sur une forme graphique totalement novatrice pour l'époque, que l'on va retrouver plus tard dans Lyon 2010. C'est pourquoi je mets toujours les deux en parallèle quand j'aborde ces questions. On a parfois l'impression qu'on invente la poudre dans les années 1980 alors que les formes de représentation schématique étaient déjà très simplifiées dans ces documents, avant le SDAM.

L'échelle territoriale du PADOG correspond à ce que va devenir progressivement la région urbaine de Lyon — appellation maintenant moins utilisée car depuis l'avènement des pôles métropolitains et des aires métropolitaines, le terme de région urbaine de Lyon est devenu désuet.

L'échelle géographique de la région urbaine de Lyon avait émergé dès les années 1950 dans le cadre des travaux du comité d'expansion. Il s'agit là aussi de bien montrer l'influence des milieux patronaux sur la conception même de la réalité spatiale de la métropole lyonnaise. Cette échelle correspond à ce que l'on appelle aujourd'hui le territoire de fonctionnement économique de la métropole lyonnaise. Le territoire couvert est donc beaucoup plus large et cela préfigure la notion d'aire métropolitaine lyonnaise — il ne s'agit pas du périmètre de l'INSEE ; c'est délicat car l'INSEE définit aussi des aires métropolitaines. Ce périmètre servira également à

l'État à la fin des années 1990 pour faire des DTA. C'est toujours ce jeu entre les deux échelles qui concernent la planification à Lyon : une échelle resserrée autour de l'agglomération, en gros un périmètre d'une cinquantaine à une soixantaine de communes maximum ; autrement, un système où l'on dézoome assez fortement et où l'on travaille à une échelle de région urbaine.

C'est une réactivation de la petite région lyonnaise qui avait été mise en évidence par les travaux du géographe-banquier Jean Labasse. Il a participé à ces travaux qui ont également alimenté des travaux d'armature urbaine conduits à partir du milieu des années 1960 par le groupe permanent d'études dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire de la DATAR.

Il est important de bien resituer car il me semble qu'on a là des rationalités diverses qui vont se plaquer sur le territoire, et qui peuvent être parfois contradictoires.

Jean Labasse, auteur de L'organisation de l'espace. 'Éléments de géographie volontaire (1966), était également fortement impliqué dans les travaux du comité d'expansion mis en place au début des années 1950. Ce comité sera l'organe correspondant / interlocuteur des services du Commissariat Général au Plan jusqu'au milieu des années 1960 dans la cadre de la concertation des forces vives régionales pour l'élaboration des Plans nationaux, jusqu'à la réorganisation de la politique d'aménagement du territoire sous couvert de la DATAR et des grandes missions. Auparavant, c'est fortement centralisé, mais il y a tout de même une appropriation des travaux des géographes à Lyon, et pas seulement. On a une émulation des travaux en géographie qui alimente la déclinaison, par l'aménagement du territoire, de la planification économique et sociale de la nation.

C'est pourquoi, quand cela est proposé, on est tout à fait dans la continuité de la manière dont les milieux locaux, et les milieux patronaux en l'occurrence, visualisaient comment le développement de l'agglomération lyonnaise devait être organisé. Tout cela était tout à fait bien accompagné par le travail de Delfante, du moins dans les premières années de sa prise en main de la planification urbaine lyonnaise. Il n'y avait pas de points de vue antagonistes. J'insiste sur ce point car avec le SDAM, cela a posé de gros problèmes ; des parties d'aménagement n'ont plus satisfait les acteurs lyonnais.

En l'occurrence, c'est une forme de compromis entre l'État, qui souhaite que l'on travaille une échelle plus large, et les acteurs locaux, qui souhaitent que l'on continue à prévoir un développement économique et spatial qui va dans leur sens.

Ces schémas sont très simplifiés donc cela ne transparaît pas forcément. En fait, on reproduit ce qu'il y avait dans le précédent plan s'agissant de la nécessité de faire des réserves foncières. La différence est qu'il y a une sorte de parti-pris aménagiste, une sorte de méthodologie très innovante à l'époque, de nouvelles approches qui s'appuient sur les travaux de Perroux, des géographes qui commencent à dire qu'il faut organiser le développement avec une logique d'axes préférentiels. Sept axes préférentiels ont donc été dessinés.

On a aussi des logiques de scénario, ce qui est complètement nouveau par rapport aux hommes de l'art comme Delfante. Ce dernier sera confronté à de nouvelles approches apportées par certains géographes et ingénieurs au sein des services de l'État.

C'est aussi une logique de pôles.

C'est donc du fonctionnalisme qui prend une tournure un peu plus stratégique parce qu'on a un argumentaire aménagiste fait d'axes, de centres et de pôles. Ce changement d'échelle vise à assurer le développement de la métropole lyonnaise, non pas autour de l'agglomération comme cela était conçu avec le plan précédent de façon resserrée, mais un peu à l'anglaise, sur le principe des villes nouvelles (c'est-à-dire d'un report de la croissance à distance – 20-30 km – du pôle urbain existant).

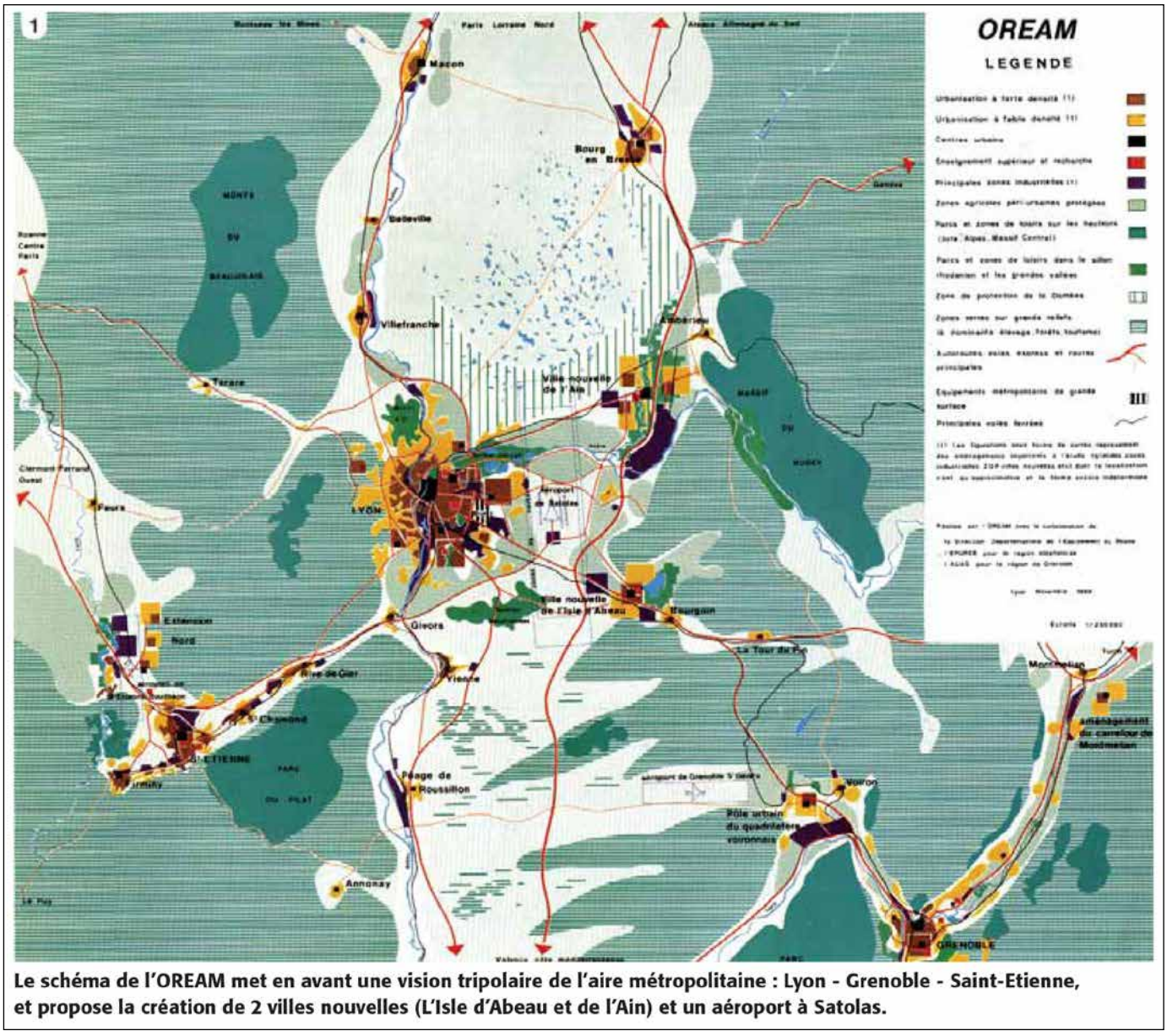
Dans ce plan, on a les pôles existants, et on identifie des pôles secondaires : Bourg-en-Bresse, Vienne au sud, Villefranche au nord, le long de la Saône, Meximieux, dans l'Ain. Quelques villes petites ou moyennes sont identifiées, sur lesquelles on va greffer et prévoir le développement, principalement des surfaces pour accueillir l'industrie. La préoccupation est d'être sûr d'avoir la place pour mettre toutes les industries et les activités que l'on veut développer. Accessoirement, il faudra faire du logement autour.

La logique d'axes est une structure construite par les grandes infrastructures routières, dont une grande partie n'existe pas encore à ce moment-là.

Le scénario 3 est le plus important : c'est celui qui sera retenu. Je vous ai montré les deux autres scénarios. L'un égrène un peu plus la croissance le long des axes, avec de nombreux petits pôles. C'est l'époque du principe de la catalyse des pôles de croissance de Perroux. On pourrait avoir l'idée de démultiplier ses petits pôles et de diluer encore plus la croissance ou d'aller uniquement vers le scénario 2, c'est-à-dire de tirer à l'extrême la logique des axes.

C'est finalement une forme de compromis entre les deux qui a été utilisée.

Tout cela est percuté par la mise en place de la DATAR, le lancement de la politique d'aménagement du territoire et notamment pour ce qui concerne Lyon, la politique des métropoles d'équilibre. Par conséquent, à peine adopté, on vient expliquer que maintenant, cela suffit, qu'il faut refaire le travail et que cette fois, ce seront des organismes ad hoc constitués d'universitaires, d'experts et d'ingénieurs de l'État qui seront chargés d'élaborer un schéma directeur de l'aire métropolitaine, l'aire métropolitaine étant la substance spatiale de la métropole d'équilibre.



Le schéma de l'OREAM met en avant une vision tripolaire de l'aire métropolitaine : Lyon - Grenoble - Saint-Etienne, et propose la création de 2 villes nouvelles (L'Isle d'Abeau et de l'Ain) et un aéroport à Satolas.

Le schéma de l'OREAM - SDAM, 1966-1970 (source: 1960-2010 : 50 ans de planification et de prospective - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - 2010)

À Lyon, il y aura en tout cinq ou six ans entre le lancement de l'OREAM en 1965-1966, et l'approbation du SDAM. Les villes de Saint-Etienne et de Grenoble sont incluses progressivement à la réflexion métropolitaine. Saint-Étienne acceptera d'y être intégrée en 1964, alors qu'on est déjà au bout du PADOG et dans l'étape planificatrice d'après : celle du SDAM. À cette date, la DATAR a été créée ; le groupe central de programmation urbaine travaille à relancer des travaux sur l'armature urbaine ; de nombreux bureaux d'études de l'Équipement ou de la Caisse des Dépôts sont dépêchés au niveau local pour produire de l'analyse sociologique et économique des infrastructures, etc. Saint-Étienne est donc intégrée dans le dispositif assez rapidement, on lance les premiers travaux dans ce sens. En revanche, ce n'est qu'en 1969 que Grenoble sera également intégrée dans cette planification de la métropole d'équilibre à une échelle vraiment régionale , mais cette « greffe » métropolitaine ne prendra jamais véritablement entre Lyon et Grenoble, alors que l'intégration métropolitaine de Lyon et Saint-Etienne se concrétisera progressivement au tournant des années 2000.

En l'occurrence, toute cette démarche planificatrice et d'aménagement de l'aire métropolitaine est avant tout une affaire de services de l'État et d'ingénieurs dépêchés par le ministère de l'Équipement. Il y a donc un remaniement assez conséquent du système d'acteurs de la planification, au détriment relatif des représentants des intérêts économiques locaux et des élites locales traditionnelles. Cela est variable d'une métropole à l'autre, mais les OREAM vont s'entourer d'universitaires, de spécialistes qui ne sont pas forcément des locaux. Jean Labasse, comme d'autres acteurs lyonnais, faisait tout de même partie partie du CODER (Commission de développement économique régional), qui était consulté pour avis. Toutefois, ils sont beaucoup moins impliqués que lors des travaux du comité d'expansion au moment du PUD et du PADOG.

La complexité est que l'on a encore deux échelles au niveau du SDAM de L'OREAM. Ces échelles ne seront pas tranchées. En examinant dans le détail, on s'aperçoit que l'on traite la planification agglomération par agglomération.

Le rapport de présentation du SDAM évoque trois angles:

- Premièrement, une entrée par l'économie. L'idée est de « favoriser le développement de la production des échanges autour du pôle central », c'est-à-dire Lyon. Il faut prévoir « les équipements et les infrastructures qui assureront la croissance et le progrès ». Il s'agit donc toujours d'une logique d'organisation de la croissance. Le principal souci est la bonne répartition et de faire en sorte qu'il y ait de la place pour toutes les fonctions économiques.

- Deuxièmement, l'aménagement du territoire, cette espèce de nouvel objet d'action qui consiste à équilibrer la répartition des hommes et des activités dans l'espace.

- Enfin, le troisième pied est l'urbanisme, qui doit permettre d'avoir une préoccupation sur la création d'un cadre approprié à la vie urbaine moderne.

C'est donc un système qui essaie, à partir d'une préoccupation dominante qu'est l'économie, d'élargir à la question des équipements tout en faisant que cela soit intégré dans un projet urbain, comme on le dirait aujourd'hui, même si cette échelle rend le projet urbain difficile à penser.

La complication est que l'on a deux options de croissance qui sont deux échelles. Ces échelles sont certes emboîtées mais elles n'impliquent pas du tout le même projet de développement territorial.

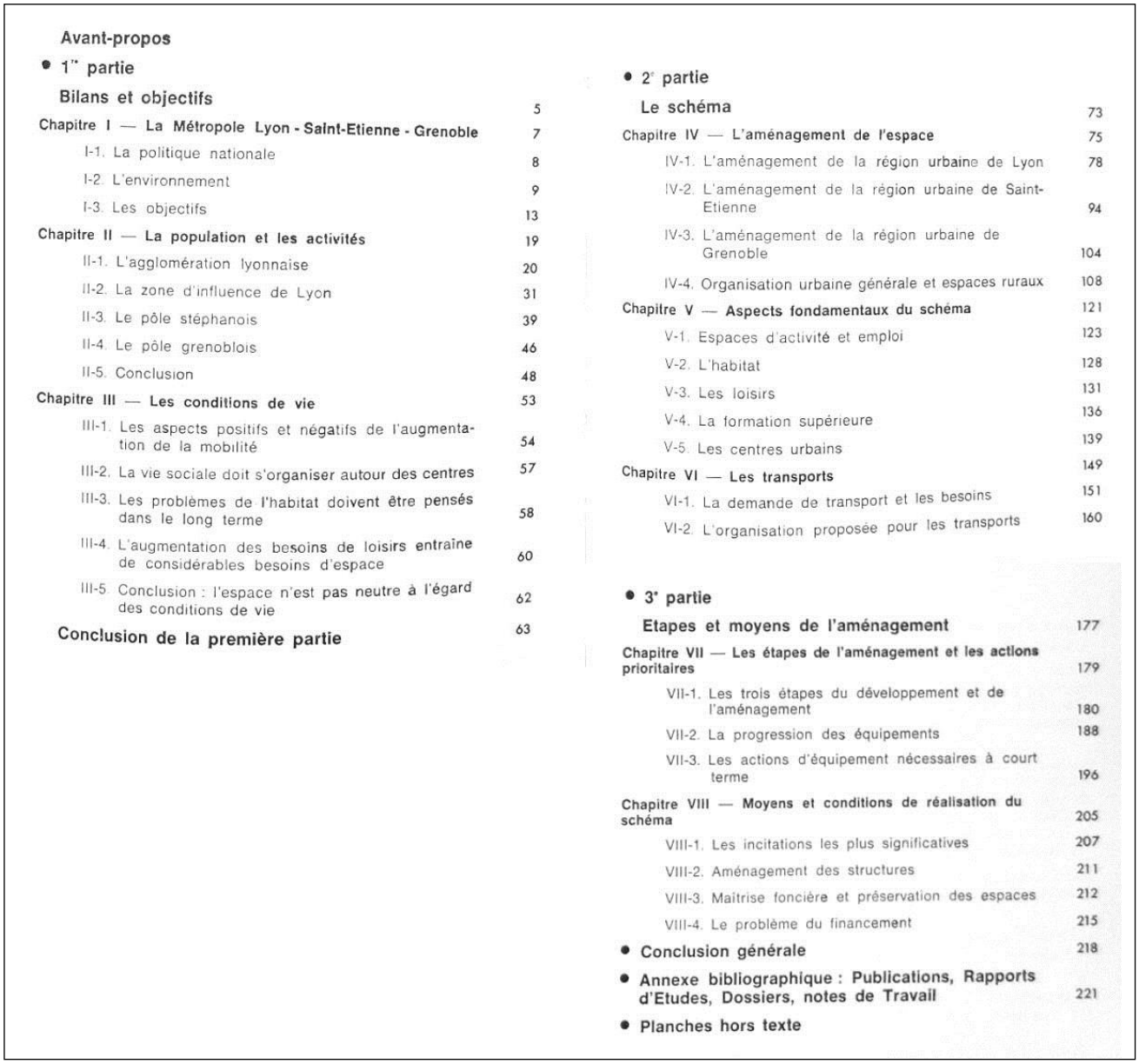
Là aussi, le SDAM de l'OREAM traduit cette forme de compromis avec d'une part un projet d'agglomération tertiaire, qui est une agglomération plutôt tournée vers son centre et qui, quelque part, peut se suffire à elle-même, qui est donc toujours cette agglomération centrale qui fera l'objet d'un plan plus détaillé, comme les autres agglomérations d'ailleurs. D'autre part, il y a cette vaste région urbaine qui est tout de même l'échelle de planification et qui excède l'aire métropolitaine lyonnaise : elle englobe une large partie de la région Rhône-Alpes, laquelle n'existe pas encore à l'époque. On a l'ensemble du Rhône, une bonne partie de la Loire et une bonne partie de l'Ain. Dès lors que Grenoble est intégrée, on a aussi une grande partie de l'Isère.

À cette échelle, l'enjeu n'est pas de développer une agglomération tertiaire, mais au contraire d'organiser des espaces industriels décentralisés par rapport à Lyon, sous-entendu décentralisés par rapport au cœur tertiaire.

Par conséquent, le SDAM n'invente pas grand-chose par rapport à ce qui était prévu dans le PADOG, sauf que c'est replacé dans une logique de métropole d'équilibre. On va donc chercher les villes voisines qui n'étaient pas incluses avant. Cependant, il y a peu de vision en plan d'ensemble de la vraie métropole d'équilibre tricéphale dans le SDAM, surtout des déclinaisons « locales » de la métropole dans chacune des trois agglomérations. A Lyon, le compromis est plutôt à l'avantage des acteurs locaux. Au fond, l'État a essayé de tenir la rhétorique en disant que c'était la métropole d'équilibre Lyon–Saint-Étienne–Grenoble mais en fait, les déclinaisons des plans et orientations sont très détaillées. En effet, quand on regarde le livret, on a très rapidement des entrées par agglomération.

On voit ce qui est prévu pour la région urbaine de Lyon ; en l'occurrence, on reste à une échelle plus large que l'agglomération des 55 communes.

On a la même chose pour Saint-Étienne et une petite partie sur Grenoble — on sent bien que cela ne faisait pas très longtemps qu'ils s'y étaient mis quand ils ont adopté le schéma en 1970.



Avant-propos 5

• 1re partie

Bilans et objectifs

Chapitre I — La Métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble 7
I-1. La politique nationale 8
I-2. L'environnement 9
I-3. Les objectifs 13

Chapitre II — La population et les activités 19
II-1. L'agglomération lyonnaise 20
II-2. La zone d'influence de Lyon 31
II-3. Le pôle stéphanois 39
II-4. Le pôle grenoblois 46
II-5. Conclusion 48

Chapitre III — Les conditions de vie 53
III-1. Les aspects positifs et négatifs de l'augmentation de la mobilité 54
III-2. La vie sociale doit s'organiser autour des centres 57
III-3. Les problèmes de l'habitat doivent être pensés dans le long terme 58
III-4. L'augmentation des besoins de loisirs entraîne de considérables besoins d'espace 60
III-5. Conclusion : l'espace n'est pas neutre à l'égard des conditions de vie 62

Conclusion de la première partie 63

• 2e partie

Le schéma 73

Chapitre IV — L'aménagement de l'espace 75
IV-1. L'aménagement de la région urbaine de Lyon 78
IV-2. L'aménagement de la région urbaine de Saint-Etienne 94
IV-3. L'aménagement de la région urbaine de Grenoble 104
IV-4. Organisation urbaine générale et espaces ruraux 108

Chapitre V — Aspects fondamentaux du schéma 121
V-1. Espaces d'activité et emploi 123
V-2. L'habitat 128
V-3. Les loisirs 131
V-4. La formation supérieure 136
V-5. Les centres urbains 139

Chapitre VI — Les transports 149
VI-1. La demande de transport et les besoins 151
VI-2. L'organisation proposée pour les transports 160

• 3e partie

Etapes et moyens de l'aménagement 177

Chapitre VII — Les étapes de l'aménagement et les actions prioritaires 179
VII-1. Les trois étapes du développement et de l'aménagement 180
VII-2. La progression des équipements 188
VII-3. Les actions d'équipement nécessaires à court terme 196

Chapitre VIII — Moyens et conditions de réalisation du schéma 205
VIII-1. Les incitations les plus significatives 207
VIII-2. Aménagement des structures 211
VIII-3. Maîtrise foncière et préservation des espaces 212
VIII-4. Le problème du financement 215

• Conclusion générale 218
• Annexe bibliographique : Publications, Rapports d'Etudes, Dossiers, notes de Travail 221
• Planches hors texte

Sommaire du SDAM dans lequel on remarque l'importance des entrées par agglomération dans les parties 1 et 2 (source: OREAM Lyon Saint-Etienne, « La métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble : projet de schéma d'aménagement », 1970)

Ces deux échelles reflètent deux visions du développement économique qui s'affrontent, deux types d'intérêt économique. En gros, pour le dire de façon un peu caricaturale, les intérêts du petit patronat industriel et tertiaire lyonnais, lequel n'a pas du tout intérêt à ce que l'on déconcentre l'industrie à l'échelle régionale ; et les intérêts des grands entreprises extra-locales, dont l'espace de référence ne se limite pas à l'agglomération lyonnaise. Les problèmes se posent un peu de la même façon à Marseille à l'époque et cela a mal tourné avec Berre : toute l'infrastructure économique traditionnelle de Marseille est déménagée. De plus, à ce moment-là, il y a la décolonisation et c'est un peu compliqué pour eux économiquement.

C'est donc un affrontement d'intérêts économiques que j'ai pu percevoir car c'était une entrée que j'avais. Néanmoins, cela ne se voit pas dans ces documents au départ.

Le contexte est celui du Plan d'aménagement du territoire, qui prône cette décentralisation industrielle à l'échelle régionale. En effet, dans le cadre du Plan national et de la politique de développement économique de l'État, il y a constitution, encore à l'époque, de grands groupes industriels en voie d'internationalisation qui ont, eux, d'autres enjeux de localisation. On a là tous les débats sur la localisation des raffineries, des points d'arrivée des pipelines, etc., qui font d'ailleurs qu'il y a des choses à échanger entre Marseille et Lyon. En effet, il y a le point de départ et le point d'arrivée du tuyau et en gros, il est beaucoup plus simple d'aller tirer des pipelines et des tuyaux dans la plaine de l'Ain que de les faire arriver au port Édouard-Herriot, à des endroits déjà fortement saturés dans l'agglomération ou qui ont fait l'objet d'aménagements antérieurs.

Voilà comment expliquer ces échelles de schémas et même les grandes orientations d'aménagement qui sont prises.

S'agissant du périmètre de la région urbaine de Lyon que vous avez abordé, on est tout de même dans une logique de répartition des différentes fonctions dans l'espace. Les cartes sont très axées sur les infrastructures : les enjeux routiers et équipementiers sont très importants et impactent encore aujourd'hui l'espace que vous avez exploré. Il y a des reliefs très contraignants et il y a peu de place pour circuler ou développer des infrastructures à l'ouest de Lyon. En gros, la plaine de l'est est l'endroit où l'on met ce qui nous permet de circuler (les avions, etc.).

L'entrée du SDAM est donc fortement équipementière et surtout, ce qui est un peu nouveau, on a une dimension beaucoup plus hiérarchisée. C'est intéressant : on le retrouve dans les différentes cartes thématiques du document qui présentent par exemple la question des activités des zones agricoles. Une hiérarchie est chaque fois donnée. Il me semble que c'est évoqué en termes de pérennité des tissus agricoles. Il y a chaque fois comme un degré d'intensité de la dimension agricole de tel ou tel espace. On va retrouver cette approche hiérarchique avec la carte des voies de circulation.

Ce schéma est adopté en 1970, donc élaboré en gros entre 1966 et 1970. Entre-temps, on a eu l'arsenal qui permet la mise en œuvre, dans les métropoles équilibrées partout dans les territoires, des objectifs d'aménagement du territoire. Il s'agit des outils fonciers et de planification du droit du sol. Cela va également percuter ce document.

En 1967, on a la loi d'orientation financière (LOF) qui prévoit, pour les agglomérations et les communes de plus de 10 000 habitants, d'élaborer des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) et des plans d'occupation des sols (POS), au moins dans les communes de plus de 10 000 habitants dans un premier temps.

Avant même que ce document soit établi, et au moment où la notion de communauté urbaine apparaît, entre 1966 et 1969, il y a déjà la préoccupation du document suivant. Cela permettra de relativiser. Je vous passe les détails sur le fameux SDAU, dont je ne fais pas figurer de carte, et c'est volontaire. En effet, dans la foulée du SDAM, et en application de ces orientations, un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme a été mis à l'étude en 1969 et élaboré. Charles Delfante, avec ses collègues de l'ATURVIL, qui devient l'ATURCO (Atelier d'urbanisme de la communauté urbaine), a fait un livre blanc.

Il se joue des choses en coulisses, c'est-à-dire une reprise en main, par le patronat, des affaires en matière de planification et d'orientation des politiques urbaines. Je n'ai pas le temps d'entrer dans le détail, mais cela explique que ce SDAU, même s'il est mis à l'étude en 1969, ne fut adopté qu'en 1978, donc après la bataille.

Il a donc été lui aussi jugé obsolète en 1978, en tout cas inadapté. On est encore dans une logique où l'on fait des réserves foncières et on envisage le développement économique uniquement sous forme de zones industrielles alors que depuis le milieu des années 1970, au sein des milieux patronaux, la question a été posée de

l'orientation du développement économique de Lyon vers des choses plus tertiaires, en lien avec la Part-Dieu. On a eu aussi l'apparition d'un argumentaire technopolitain et international qui a fait que le SDAU est déjà dépassé dans ses partis-pris par rapport à la stratégie de développement qui émerge au niveau local.

L'ADERLY est l'Agence pour le développement économique de la région lyonnaise. C'est une émanation de la chambre de commerce et du syndicat patronal. Cette agence a, dès les années 1970, pris en main de façon assez habile la destinée économique et un peu de développement urbain de l'agglomération durant ce laps de temps où les pouvoirs publics n'ont pas encore de compétences et où l'État peut moins facilement affirmer ses orientations compte tenu du contexte des années 1970, qui remettent en question certains grands choix stratégiques nationaux. Cela renvoie à la question de la gouvernance économique à Lyon.

L'ATURCO a été transformé en agence d'urbanisme (AGURCO) en 1978. Ce schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme est publié au moment où on passe un cran dans la prise en main des questions de développement urbain à Lyon, avec l'arrivée de Jean Frébault, qui a repris en main ce qu'était l'ATURCO pour en faire l'AGURCO (l'Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon). Il a une autre approche de la planification ; il a d'autres expériences autour de Toulouse et dans la région Midi-Pyrénées et il est très en phase avec ce que portent les acteurs économiques, lesquels ont une oreille attentive et bienveillante de la part des pouvoirs politiques.

L'agence d'urbanisme a donc organisé un colloque de prospective urbaine : Demain, l'agglomération lyonnaise. Tout d'abord, on fait le constat que le SDAU est complètement dépassé. Il y a de nombreuses contributions d'acteurs économiques, culturels, du logement, et tous convergent vers la même idée qu'il faut réinventer les politiques urbaines. Nous sommes dans le contexte de la décentralisation : tout est permis. En outre, il y a à Lyon de véritables velléités d'émancipation en matière de politique urbaine.

Ce colloque a servi de point de lancement qui permettra de faire passer l'idée qu'il faut tout de suite remettre en chantier un schéma directeur. Étant donné qu'on est juste après la décentralisation, ce ne sera plus un SDAU, mais un schéma directeur tout court pour l'élaboration duquel on applique des méthodes prospectives (élaboration de scénarios), des études de marché, tout cela conduit en étroite collaboration avec l'ADERLY. Ceux qui travaillent à l'époque à l'ADERLY et qui influencent tout ce processus sont issus du monde de l'entreprise ; on dirait aujourd'hui que ce sont des managers. Ils sont formés en école de commerce et ils ont présenté des travaux sur le tournant technopolitain, ajoutant qu'il faut inscrire ce développement technopolitain dans l'espace.

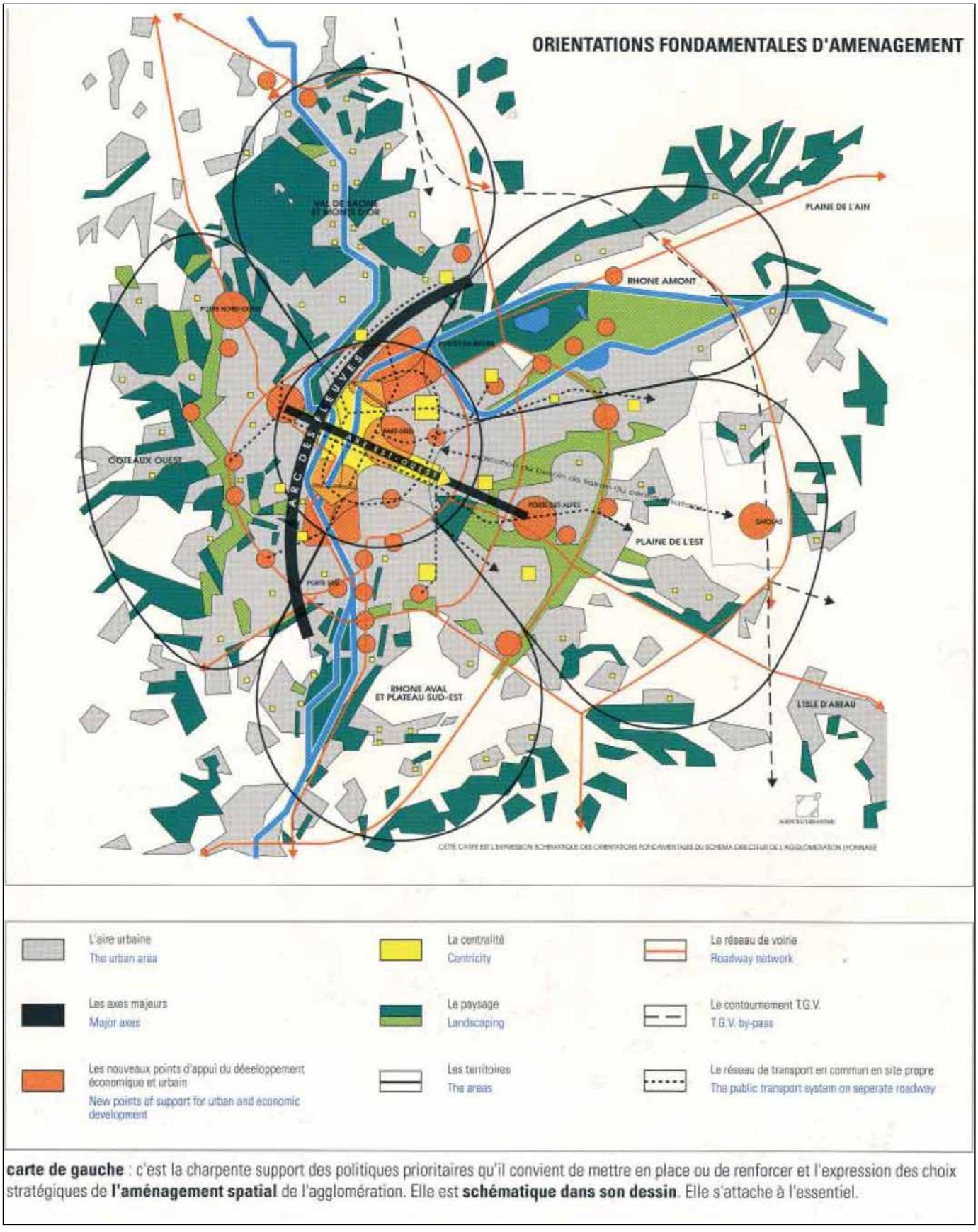
Tout cela émerge en 1984. Cela va alimenter ce fameux colloque et, quand les pouvoirs politiques décident de se lancer dans un document, tout cela a alimenté un projet d'agglomération. C'est souvent ce qui est montré comme le premier exemple de planification stratégique, qui est le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL).

Ce SDAL est un schéma directeur nouvelle génération qui n'est pas un projet d'aménagement de l'espace, même s'il y a des composantes spatiales importantes. C'est pourquoi j'ai fait figurer le premier volume des études préparatoires car ce schéma est prêt en 1988 ; c'est donc allé très vite car il a été mis en chantier en 1985. On avait déjà cinq ou six années de réflexion et on était clairement dans une logique de stratégie de développement économique et de positionnement métropolitain pour l'agglomération lyonnaise.

Après quelques problèmes juridiques, la version finale de ce schéma a été adoptée en 1992. Ce document est plus un document stratégique. Si vous connaissez les travaux Jean Bouinot de Paul Boino sur l'application des démarches stratégiques à la gestion des villes, c'est cela de A à Z. Il s'agit d'une méthodologie par laquelle on applique la logique de la gestion managériale avec diagnostic, scénarios, projet stratégique, projet spatial et projet d'organisation des services pour mettre en place ce système.

On trouve déjà cet élément qui est de faire de Lyon une métropole européenne. On n'en est pas sorti depuis, sauf que l'on relève le niveau du top dans lequel on veut se trouver. Au départ, c'était le top 20 ; maintenant, c'est le top 15 ; bientôt le top 10, et quand on arrivera numéro un, il faudra viser autre chose.

J'évoque le classement des villes. C'est une logique de projection pour faire de Lyon un équivalent de Barcelone ou de Turin. C'est le moment où Lyon commence à se positionner en comparaison d'autres métropoles non françaises, de grandes voisines européennes. D'ailleurs, l'une des premières cartes du schéma fait figurer une carte de l'Europe où l'on voit ces grandes métropoles ; cela montre la cour dans laquelle Lyon veut jouer.



carte de gauche : c'est la charpente support des politiques prioritaires qu'il convient de mettre en place ou de renforcer et l'expression des choix stratégiques de **l'aménagement spatial** de l'agglomération. Elle est **schématique dans son dessin**. Elle s'attache à l'essentiel.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise - SDAL - 1984-1992 (source: 1960-2010 : 50 ans de planification et de prospective - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - 2010)

Après avoir vu le PADOG, on se dit que la carte du SDAL (Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise) y ressemble fortement. C'est un peu plus complexe mais on retrouve cette logique. À l'époque, les porteurs de la démarche, essentiellement l'agence d'urbanisme, quand elle explique ce qu'est le parti d'aménagement, prend l'image de l'arc et des flèches.

C'est aussi sur cela que sera assise la rhétorique autour de la constitution du site mondial du patrimoine de l'humanité. Au-delà du fait que Lyon présente plein de jolies choses très anciennes, c'est une des rares villes qui donnent à voir 2 000 ans de développement urbain d'ouest en est. En effet, il y avait une contrainte physique qui a fait que Lyon n'a pas pu se développer de manière équilibrée, étant au départ adossé à un élément de relief, une des dernières marches du Massif central. La tendance naturelle de la croissance lyonnaise est donc ce principe. L'arc est la structure. La ville s'est appuyée dès le départ sur son bord ouest pour mieux conquérir progressivement la presqu'île, la rive gauche, la plaine et jusqu'aux Alpes.

Le schéma routier est tout de même un problème important à Lyon, et notamment la question des bouclages. On arrive toujours à faire des lignes à l'est ; on les empile. Sur les schémas, c'est toujours parfaitement bien bouclé. Cependant, beaucoup des tracés prévus risquent de ne jamais voir le jour. L'un d'entre eux a été remis en discussion récemment, mais on ne le verra pas car il sera en sous-sol. Il a été baptisé l'Anneau des sciences, mais il n'est pas certain qu'ils arrivent à le faire car cela coûte très cher.

Le parti d'aménagement n'apporte donc pas tant de choses nouvelles au niveau spatial par rapport à ce qu'était la logique des axes et des pôles des documents de planification précédents. C'est encore ce qu'anime le parti spatial du SDAL. Le point particulier est que le SDAL est davantage, pour utiliser un terme plus politiste, une plate-forme de politique urbaine. L'impact qu'il a pu avoir n'est pas tant spatial et je reviendrai dessus car il a tout de même eu une force spatiale. Il est d'abord une plate-forme de politique urbaine. C'est ce qui explique que le SCOT arrive très tard à Lyon. Quand la célébration a lieu en 2010, on passe deux jours à se dire : « Finalement, voyez comme nous avons été tellement bons et visionnaires que nous n'avons pas besoin de le refaire aujourd'hui. Tout ce qui est prévu est ce que nous continuons à faire ».

Ce plan a un contenu spatial important qui porte sur les détails. Tous ces points rouges, ces aplats verts et ces lignes bleues ont une importance. Avec Lyon 2010, on invente d'une certaine manière la trame bleue, les plans bleus et les plans verts. Des outils émergeaient, des concepts que l'on pouvait utiliser en matière de planification ont pu être appliqués assez facilement à Lyon et se sont avérés très opérants.

J'évoquais l'exemple de la trame bleue. Encore aujourd'hui, quand on est dans les derniers développements des aménagements des berges à Lyon, si on doit expliquer d'où vient cette idée, c'est Lyon 2010 ! Il y avait des groupes de travail ; des gens avaient déjà énoncé au milieu des années 1980 qu'avec le retour du tourisme urbain, l'essor des préoccupations environnementales et l'importance toujours plus grande donnée à la qualité du cadre de vie, etc., Lyon a deux fleuves, des zones un peu humides au nord : on va intégrer tout cela dans une trame bleue et hop, c'est plié !

Même chose pour les trames vertes. On a de la chance car on a des massifs ; on met tout cela en connexion et cela nous fait de la trame verte !

Les points rouges représentent tous les sites stratégiques où doivent se produire de grandes opérations de restructuration urbaine ou en tout cas des zones sur lesquelles doit s'appuyer le développement urbain et économique de la métropole.

Dans le détail, ces points rouges correspondent tous à des territoires qui ont vu depuis émerger de grands projets urbains :

- Confluence (la zone rouge au sud de la presqu'île).

- On retrouve le pôle très important de la Part-Dieu, à la fois sur les questions de transport et dans la structuration urbaine économique, car je rappelle toujours que l'aménagement, particulièrement à Lyon, c'est l'économie avant tout.

- On a le Carré de Soie.

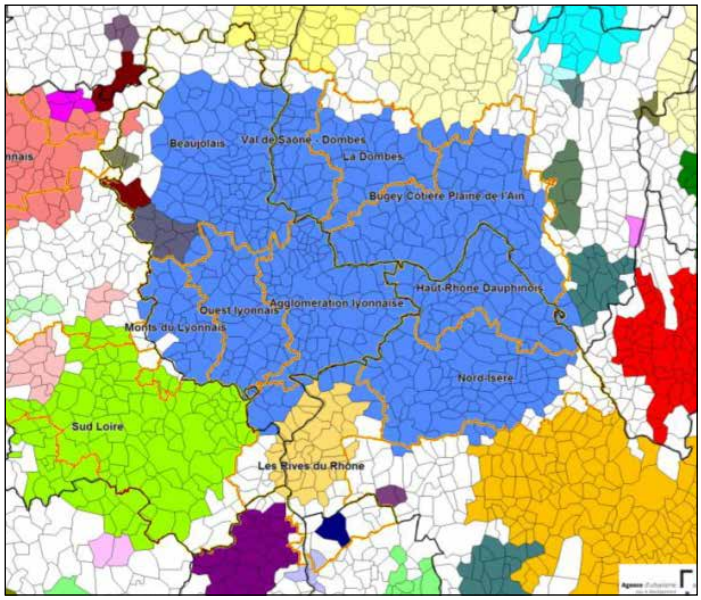
- Quand on veut développer des zones d'activités autour de Saint-Exupéry, on peut dire : « Pas de problème ! On les avait déjà prévues ! » On avait identifié le fait que Saint-Exupéry, Satolas à l'époque, serait un lieu où l'on développerait du tertiaire.

Pour autant, ne serait-ce que parce que l'outillage légal a évolué avec la loi SRU, il a fallu se résoudre à faire un SCOT. J'ai un peu cette hypothèse, et des acteurs m'ont encore tenu ce discours en 2010 et 2011, me disant : « Nous n'avons pas besoin d'un SCOT à Lyon car nous avons un document qui fonctionne. »

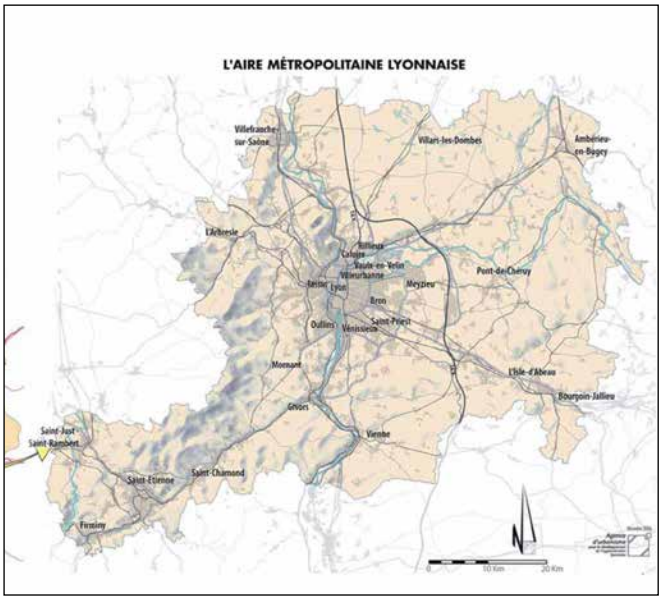
Pour la petite histoire, quand le SDAU a été jugé obsolète, c'est que celui-ci ne prévoyait pas, dans l'ouest, que l'on pourrait faire du développement tertiaire parmi ces polarités stratégiques. L'argument était donc simplement celui-là et non uniquement ce qui est présenté dans les grandes lignes de l'histoire de la planification à Lyon. Jean Frébault me l'a dit. Ce qui a fait qu'on a mis en chantier aussi rapidement et qu'on a abouti aussi vite au SDAL, c'est que le SDAU, par exemple pour la ZAC du Sans-Souci à Limonest, prévoyait d'accueillir des industries. Or entre-temps, on avait développé une stratégie pour faire de Lyon une métropole tertiaire et technopolitaine, et l'un des technopôles était celui de l'Ouest lyonnais. Parce que le SDAU ne permettait pas de faire cela, il a été décidé de lancer un nouveau document de planification. Comme on savait déjà ce que l'on voulait, il a été réalisé avec rapidité.

Le périmètre du SCOT est identique à celui du SDAL, à l'exception de l'intégration de Givors dans la communauté urbaine. La métropole de Lyon comporte quelques communes supplémentaires mais il s'agit en gros toujours du même périmètre territorial, bien que ce soit devenu une collectivité locale. Ce périmètre reste très restreint et représente le point de vue lyonnais et les intérêts économiques lyonnais. La question de l'aire urbaine n'est pas l'enjeu alors qu'elle l'est pour l'État.

Depuis 2010, le périmètre de l'aire urbaine telle que définie par l'INSEE est à peu près le même, mais il est aujourd'hui intitulé « aire métropolitaine » — les 12 plus grandes aires urbaines sont maintenant étiquetées ainsi par l'INSEE.



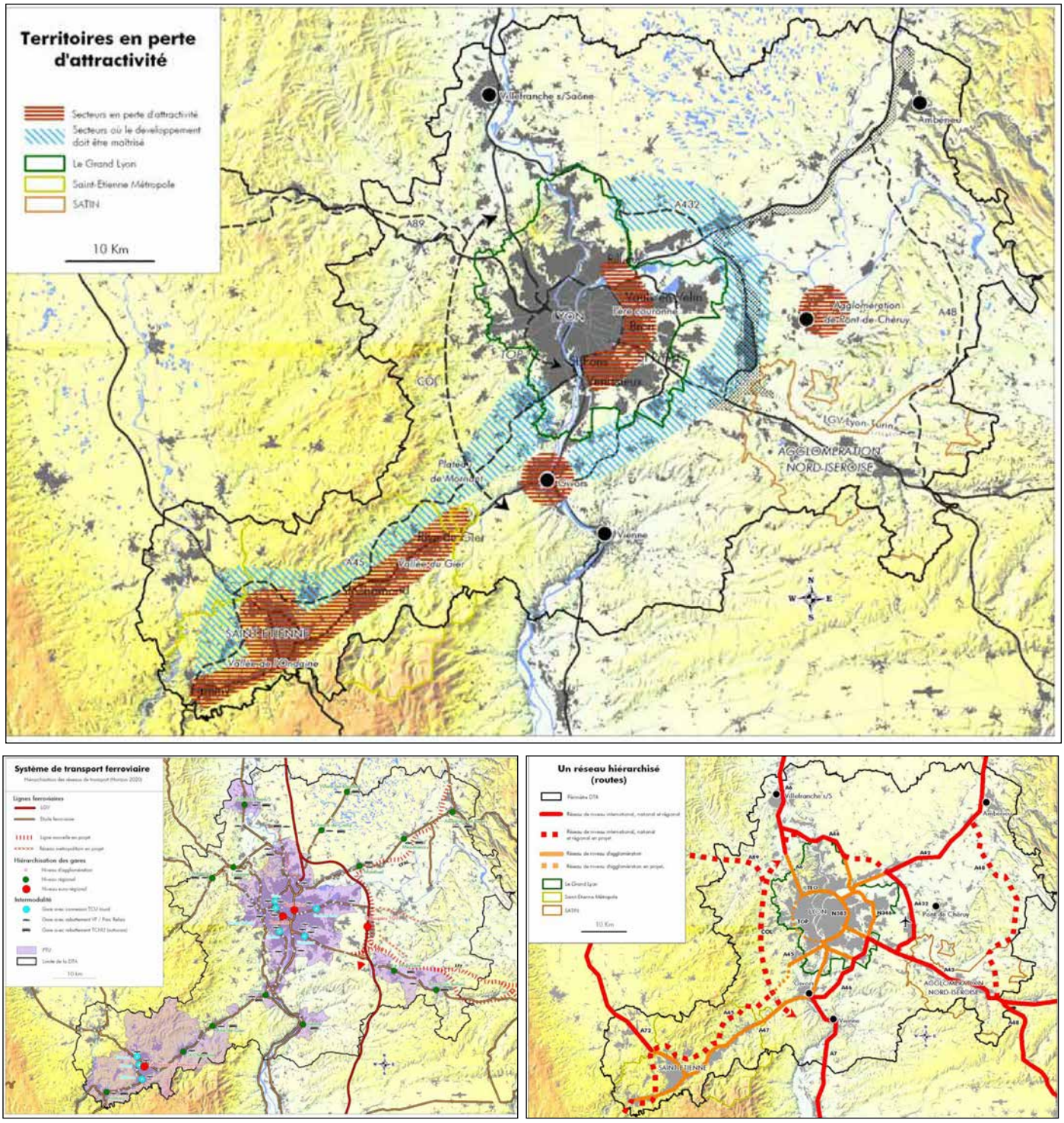
Aires urbaines 2010 (source: Insee)



Aire métropolitaine lyonnaise (Source: DTA, 2006)

Le dernier périmètre excède l'aire urbaine car il intègre Saint-Étienne, Villefranche et Ambérieu. C'est le périmètre de la DTA car l'État a essayé d'accompagner le développement de ce territoire en imprimant sa marque. Cependant, l'État, à la fin des années 1990 et au début des années 2000, ne dessine plus aussi finement le développement.

Par contre, les territoires fragiles ou en difficulté y sont identifiés en appelant à la vigilance. En vert apparaît le périmètre de la communauté urbaine de Lyon, avec une frange repérée à l'Est de Lyon, incluse dans le périmètre SDAL, puis SCOT. L'État attire l'attention sur les banlieues qui connaissent des difficultés d'ordre social et la désindustrialisation. En bleu figurent les zones où l'État commence à avoir des préoccupations en matière de maîtrise de l'étalement et de limitation de la consommation d'espace. Ce sont les zones où l'État demande d'être vigilant en matière d'urbanisation car ce sont des endroits relativement faiblement urbanisés — cela correspond aux espaces que vous avez explorés — mais qui sont concernés par des infrastructures de transports ou des projets, par exemple le dédoublement de l'autoroute Lyon–Saint-Étienne, dont on ignore s'il verra le jour, et un énième bouclage est pour désengorger.



Territoires en perte d'attractivité, système de transport ferroviaire et routier
(Source: Préfecture de région Rhône-Alpes, « Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise », 2006)

L'État reste donc sur ses préoccupations, c'est-à-dire le fait de s'assurer que l'équipement routier permet de circuler à l'intérieur de l'aire urbaine, mais surtout aussi d'éviter d'y rester trop coincé pour ceux qui la traversent. C'est la particularité à Lyon ; on a un grand axe de transport de personnes, mais aussi de marchandises à l'échelle européenne. Il y a donc des enjeux importants en matière de congestion et d'organisation des transports.

La DTA s'occupe surtout de préconisations pour les espaces hors agglomération. Elle est adoptée en 2006 ; on a donc une vision intéressante des préconisations de l'État au début des années 2000, à mettre au regard des préconisations du SDAM. En effet, cette partie-là du SDAM n'était pas tant le reflet des intérêts locaux lyonnais qui avaient peu à faire des plaines agricoles environnantes que d'une certaine permanence des préoccupations de l'État. Je crois que les zones en jaune sont celles où il est question d'être vigilant quant au maintien nécessaire d'une agriculture périurbaine. Les flèches représentent les liaisons vertes qui doivent permettre de

transiter de façon progressive depuis l'agglomération vers des espaces de nature.

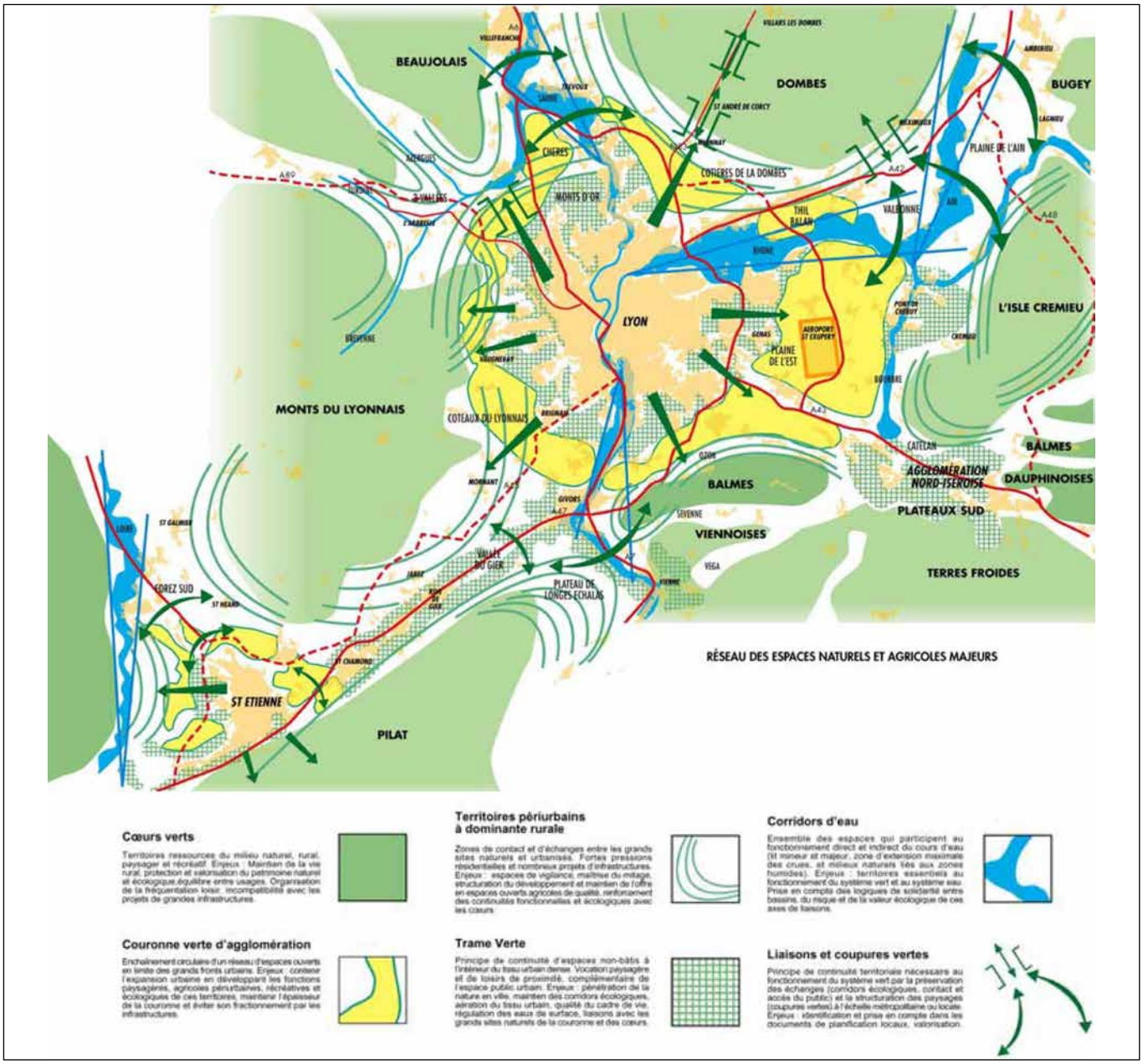
Dans le SDAM, j'ai été frappée par la forte préoccupation fonctionnaliste visant à prévoir les zones de loisirs. La carte des zones de loisirs fait figurer à la fois les zones de forêts, dont on sait qu'une partie est constituée de massifs et non de parcs. On met un peu sur le même plan les grands parcs périurbains aménagés et des massifs (Pilat, Beaujolais) qui ne sont pas des parcs, mais des espaces forestiers ou agricoles résiduels. Cela a complètement disparu : l'État ne se préoccupe plus de savoir s'il y aura des zones pour aller courir ou se divertir.

Denis Delbaere. – On a tout de même le carroyage vert, non ?

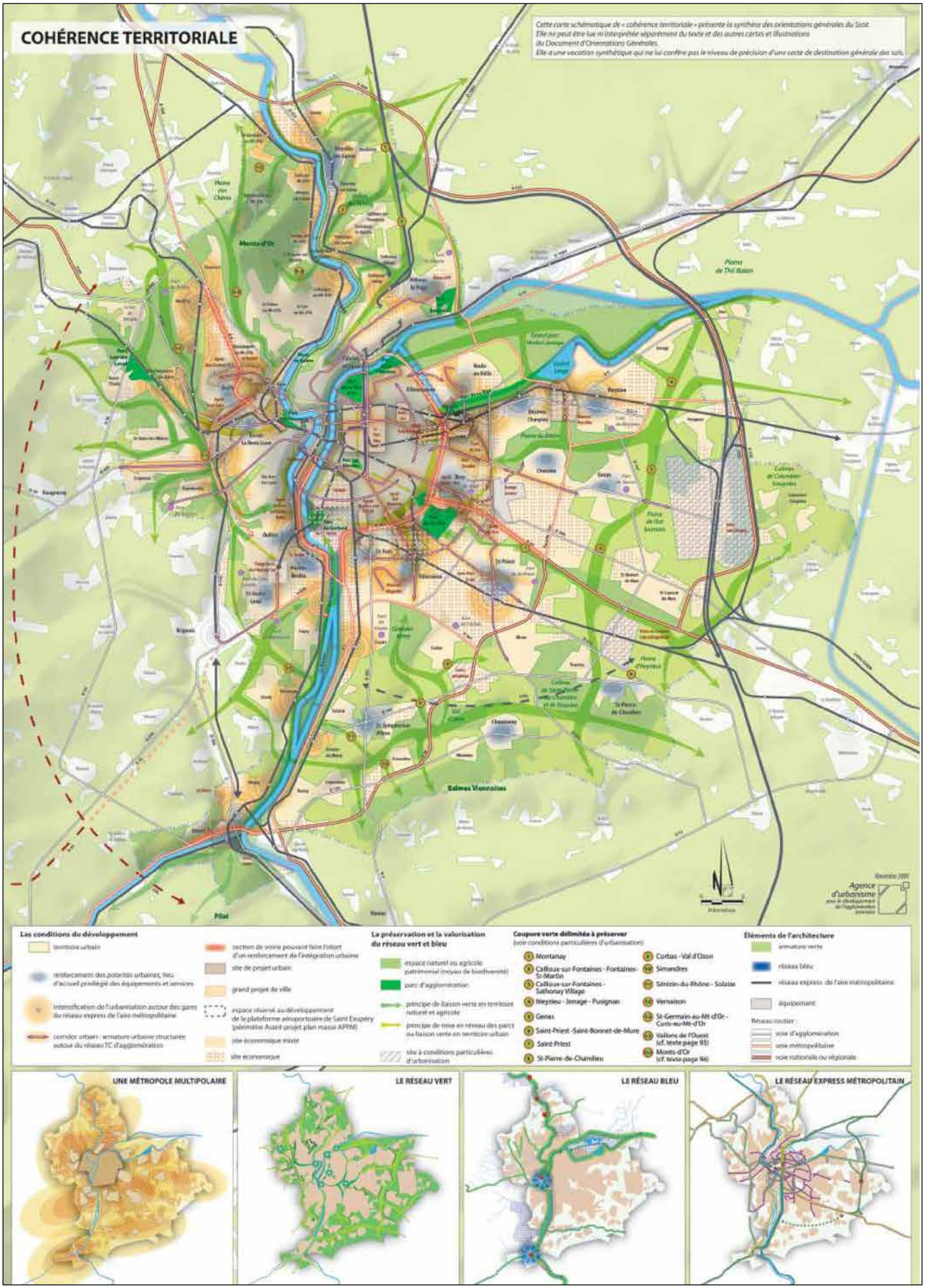
Alexandre Callens. – Il me semble que le quadrillage représente des espaces agricoles en difficulté face aux pressions urbaines.

Rachel Linossier. – Oui, ce sont les espaces soumis à la pression foncière.

On voit émerger cette préoccupation au début des années 2000 : l'État se resserre sur des orientations visant à contenir la consommation d'espace et l'étalement urbain. Par ailleurs, les grands enjeux d'infrastructure apparaissent en pointillés, mais on se rend compte que leur réalisation ne repose pas tant sur des documents de planification de ce type que sur des négociations où la dimension spatiale est actée. Avec les infrastructures, on n'est plus dans une logique de réservation de l'espace.



Réseau des espaces naturels et agricoles majeurs (Source: Préfecture de région Rhône-Alpes, « Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise », 2006)



Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise - SCOT - 2003-2010 (source: 1960-2010 : 50 ans de planification et de prospective - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - 2010)

Voici le SCOT, mais je n'ai rien à en dire. Je trouve le document très beau. Je pense qu'il sera remis à plat bientôt. Excepté le fait qu'il met des limites en matière de consommation et qu'il fixe des injonctions en matière de densification de la ville qui n'existaient pas auparavant, il n'apporte pas d'éléments nouveaux sur l'organisation spatiale.

Denis Delbaere. – C'était passionnant : un survol historique très synthétique et très clair.

Rachel Linossier. – Sans doute partiel !

Frédéric Pousin. – Il est intéressant de comprendre que l'intrication très forte entre les acteurs économiques et la planification arrive très tôt et se maintient. Je retiens que l'on a par conséquent une sorte de continuité : les choses s'enchaînent sans trop de heurts.

Denis Delbaere. – On ne voit pas les débats.

Rachel Linossier. – Je vous évitais le débat qui était centré sur les questions industrielles et qui est vraiment fondamental car il fait que les choses ont tourné court à un moment.

En quelques mots, on a les fameux bureaux d'études qui ont été missionnés à ce moment-là pour produire des études qui serviront d'appui pour justifier les choix. On avait en particulier le Centre d'études et de recherche en aménagement et urbanisme (CERAU), qui faisait partie de la sphère Caisse des Dépôts et Société centrale pour l'équipement du territoire (SCET).

L'étude du CERAU mouline en partie des chiffres et des résultats d'enquêtes conduites avec les milieux patronaux pour mieux comprendre les attentes et les contraintes des industries représentant l'agglomération lyonnaise à ce moment-là.

J'ai compris, d'après mon travail sur les archives et en discutant avec les acteurs locaux, que l'État poussait tout de même pour que l'on mette en œuvre ce principe de déconcentration. Une deuxième raffinerie était prévue dans la plaine de l'Ain ; il y avait des enjeux importants liés aux grands groupes industriels pétroliers.

Ce fameux rapport du CERAU (1968) a préconisé de sortir les industries de l'agglomération lyonnaise parce qu'il faut faire de la place, parce que c'est polluant, etc. Sur la base de cette étude, on va produire la charte industrielle, qui était une feuille de route du futur SDAU, à l'époque en préparation (fin des années 1960).

Quand le président de la chambre de commerce et le président du Groupement interprofessionnel lyonnais (GIL) ont eu accès aux préconisations, ils se sont rendu compte qu'il était prévu de sortir les industries — et d'une certaine manière de les sortir eux aussi ! — de la ville pour les reporter dans de futures zones situées à 20-30 km. Même si le desserrement s'opérait et que de nouvelles zones d'activité étaient en cours d'aménagement à Meyzieu et à Corbas, cela prenait une ampleur importante. Ils vont donc bloquer cette fameuse charte pour éviter qu'elle arrive jusqu'à la communauté urbaine. Le conseil communautaire a été institué quelques mois auparavant et il devait valider cette charte. Ils vont bloquer la chose en disant que ce n'est pas possible. J'ai retrouvé des courriers dans lesquels ils indiquent que si cela tombe dans de mauvaises mains… cela deviendra quelque chose que l'on ne pourra plus empêcher… ils vont donc faire un coup de force auprès de Delfante. Des pressions importantes sont alors exercées pour réécrire le projet d'organisation industrielle.

Ils vont même trop loin dans leur dénonciation en condamnant le parti-pris tertiaire alors même que certains sont banquiers. Je pense qu'ils voulaient remettre l'État à sa place en disant : « Ici, c'est nous qui choisissons comment nous organiser. C'est ce que nous avons fait depuis longtemps et nous entendons bien continuer à le faire ».

Ils vont donc réécrire une charte plus en phase avec leurs souhaits. Le CERAU proposait de mettre en place un Bureau du développement industriel, ce qui deviendra ensuite l'Aderly que j'ai déjà évoquée et qui préfigurait les futurs services de développement économique du Grand Lyon. Le patronat accepte cela dans son nouveau projet et propose que ces services soient intégrés à la chambre de commerce. En quelques mois, ils vont donc produire un nouveau document et mettre en place l'ADERLY, qui est une association regroupant la chambre de commerce, le GIL et la communauté urbaine.

J'appelle cela « l'épisode de la charte industrielle ». Il s'agit d'une reprise en main, d'un putsch pour affirmer que ce n'est pas l'État qui décide du développement industriel, voir même tertiaire de l'agglomération lyonnaise. C'est pourquoi le SDAU sera bloqué pendant une bonne partie des années 1970 tant que l'on n'est pas d'accord sur la répartition des activités. C'est aussi pourquoi le SDAU prévoit de nombreuses zones industrielles dans les banlieues de l'agglomération.Ils vont tout de même se rendre compte que le virage tertiaire était nécessaire ; il était d'ailleurs porté par l'ADERLY, qui véhiculait l'idée d'une métropole moderne. Ils vont donc réintégrer l'argumentaire tertiaire.

Table ronde :

Discussion sur la structure de l'OREAM, l'élaboration du schéma et les thématiques des espaces agricoles protégés du paysage en présence de Michel Freyssenet, ayant participé à l'élaboration du schéma

Michel Freyssenet. – Je vais déjà dire d'où je parle, c'est-à-dire de quelqu'un qui avait complètement oublié… ou presque, cet épisode, qui pour ma part a duré deux ans ! Depuis, il y a eu de multiples strates tout à fait en dehors de Lyon. C'est non sans plaisir que je m'y suis replongé presque physiquement, en allant dans ma cave chercher quelques documents que mes divers déménagements ont épargnés.

Dans mon souvenir, trois objectifs avaient été fixés aux OREAM en général et spécifiés pour chacune d'elles.

Le premier était celui de métropole d'équilibre. Il s'agissait de faire pièce à l'attraction de Paris. D'ailleurs, le schéma d'aménagement de Paris avait prévu un ralentissement de la croissance, et pas un prolongement des tendances. Cela n'était réalisable que si les métropoles d'équilibre étaient capables d'attirer la population.

Le deuxième objectif, explicite dès ce moment : les métropoles d'équilibre, et donc Lyon, devaient devenir des métropoles européennes avec des liaisons et relations qui ne passent pas par Paris mais via l'Allemagne et l'Italie dans le cas de Lyon-St Etienne.

Le troisième objectif était un amalgame d'idées bien intentionnées. Il s'agissait d'assurer un développement équilibré pour que les gens s'y retrouvent, qui offre des possibilités de choix, de mobilité, etc. Toutes les ségrégations diverses étaient à bannir. Il fallait préserver des zones vertes, etc.

Dans ce discours, le zonage strictement fonctionnel paraissait cohérent : il s'agissait de rendre la ville plus fluide, de ne pas avoir ces mélanges d'activités qui provoquent des congestions, où les circulations automobile et des poids lourds se mélangent et se bloquent. C'était perçu comme une clarification des flux à l'intérieur de l'agglomération.

C'est le discours que nous avons entendu quand nous avons été embauchés. En gros, cela paraissait raisonnable et intéressant.

Les OREAM sont le fruit d'une décision d'Edgard Pisani, ministre responsable de la DATAR, qui avait dit en substance : « Il y en a assez de ces ingénieurs des Ponts, des urbanistes, etc., il faut des équipes pluridisciplinaires pour intégrer tous les savoirs ».

Ce fut évidemment une aubaine pour ma génération, car les OREAM devaient recruter, outre des urbanistes et des architectes, des économistes, des sociologues, des géographes, des démographes, etc.

À l'époque, ce genre de profil ne courait pas les rues. La DATAR a contacté l'université de Lyon qui, en cascade, est descendue au niveau des facultés, et nous nous sommes retrouvés un certain nombre pris dans cette affaire. À l'époque, j'étais en train de faire une thèse que je n'ai jamais terminée à cause de cela d'ailleurs.

Nous étions une équipe de jeunes qui essuyait les plâtres. Nous étions évidemment chapeautés par un ingénieur des Ponts qui venait de la Direction de l'aviation civile, Paul Ollivier. C'était quelqu'un de très sympathique et de très bien. Il avait 20 ans de plus que nous. Il a été in fine l'auteur du plan d'aménagement. Nous étions derrière. Nous avons tout discuté, mais c'est lui qui prenait les décisions.

J'évoquerai maintenant la notion de métropole équilibre.

Quand nous avons étudié les mouvements de population entre Paris, Lyon, les autres métropoles, nous nous sommes aperçus que les relations entre Lyon et Paris, en matière de population, étaient parfaitement équilibrées. Il y avait autant de personnes qui se rendaient à Paris que de personnes qui se rendaient à Lyon. Saint-Étienne perdait de la population, mais celle-ci n'allait pas à Paris. Plus embêtant, les villes qui avaient une capacité d'attraction étaient situées dans le sillon alpin : Grenoble, Chambéry et Annecy. Elles attiraient une population venant de Paris. Nous avions des pertes de population à Villefranche, Vienne, etc. Bourg-en-Bresse avait son propre développement. Bourgoin était attirée par Lyon. La question était moins de retenir les gens que de faire en sorte que les populations de la région Auvergne, de toutes les régions environnantes qui, elles, filaient sur Paris, soient attirées par l'agglomération lyonnaise.

La notion d'équilibre valait également sur le plan économique. Lyon devait avoir un développement économique indépendant de Paris. La grande idée était de rapatrier les sièges sociaux du Crédit Lyonnais, des industries chimiques, etc., ou tout au moins de déconcentrer.

Pour ce qui concerne l'aire de l'OREAM comme métropole européenne, la plateforme aéroportuaire de Satolas était considérée comme la chose la plus importante. On ne parlait pas de TGV : le chemin de fer était d'un autre âge.

Rachel Linossier. – Le chemin de fer revient à la fin des années 1970 et au début des années 1980.

Michel Freyssenet. – C'était vraiment Satolas, l'aviation. Une métropole européenne, c'était d'abord un grand aéroport international.

On ressortait évidemment le serpent de mer de la liaison fluviale Rhin-Rhône, à laquelle personne ne croyait vraiment mais il fallait que ce soit dit pour diverses raisons.

S'agissant des autoroutes, je crois que l'autoroute de Paris arrivait à peine à Lyon à cette époque-là. Celles sur Saint-Étienne et sur Grenoble n'existaient pas.

Nous avons eu un débat interne important sur le lieu de passage de ces autoroutes. C'est là que l'on retrouve le maire de Lyon de l'époque, Louis Pradel, le comité d'expansion, etc. Pour eux, il était évident que l'autoroute devait passer sous Fourvière et descendre le long de la vallée du Rhône. Vous connaissez les catastrophes que ce fameux tunnel a produit et le saccage du cours Verdun, qui était un des plus beaux endroits de Lyon.

Le débat était le suivant : il fallait passer par le centre ou vraiment contourner par le plateau isérois, y compris contourner Vienne, pour rejoindre l'autoroute en direction de Valence, donc vraiment à l'écart. Éventuellement, mais c'était plus compliqué, on pouvait contourner par l'Ouest lyonnais.

Il n'a même pas été question de mettre cela sur la place publique ; c'était tranché entre la DDE et la mairie de Lyon : c'était le tunnel de Fourvière, cela devait passer par là ! On entendait des arguments absurdes, notamment celui consistant à dire que l'on allait perdre tous les touristes car ils ne s'arrêteraient plus. Tout le centre lyonnais se mobilisait pour que l'on ait ce foutu tunnel sous Fourvière ! Cela s'est donc terminé ainsi.

Concernant le type d'espace, le type de paysage, etc., nous allons encore retrouver le tunnel sous Fourvière. Dans nos études, nous nous étions aperçus que l'on était dans une phase de rapide ségrégation sociale. Toute la bourgeoisie montait sur les collines de l'Ouest et on avait la plaine à l'Est, ouvrière qui virait rapidement à ouvrière non qualifiée.

La population bourgeoise et de classes supérieures se déplaçait évidemment en voiture. Il fallait qu'ils puissent accéder rapidement au centre et à la plaine industrielle. On retrouve là le tunnel de Fourvière, qui était un moyen d'éviter de passer par le tunnel de la Croix-Rousse, qui était effectivement complètement saturé.

La discussion était la suivante : ne faut-il pas contrôler ce développement à l'Ouest ? En effet, on était en plein mitage et cela partait dans tous les sens dans les monts du Lyonnais.

Il n'a même pas été question d'arbitrage : les choses ont été comme elles devaient être !.

S'agissant des villes nouvelles, deux étaient prévues L'Isle-d'Abeau et Meximieux-Ambérieu. Pour contrecarrer la diffusion anarchique de l'agglomération dans les plaines de l'Est, l'idée a été de créer des pôles de fixation. Il y a eu un débat là aussi très vite réglé. Vienne et Villefranche vivotaient et se dépeuplaient. Pourquoi ne pas les revivifier ? Il est clair que cela ne pouvait pas être suffisant, mais ce n'était pas une raison pour les mettre de fait de côté. Le principe des villes nouvelles étaient largement acceptées à l'intérieur de l'équipe. L'idée était qu'avec l'aéroport de Satolas, des industries de haute technologie allaient s'installer, que les emplois liés à l'aéroport nourriraient cette ville nouvelle, etc. Nous nous étions déplacés en Angleterre, en Suède et en Allemagne pour visiter des villes nouvelles, voir comment cela fonctionnait et ce que nous pouvions faire.

Quant à la deuxième ville nouvelle, celle de la plaine de l'Ain, dont il est dit dans les papiers qu'il y avait de vastes zones industrielles parfaites pour accueillir l'industrie lourde. Je suppose que c'était la deuxième raffinerie.

Rachel Linossier. – Oui, c'est cela, autour d'une raffinerie.

Michel Freyssenet. – Cela allait faire un pôle de fixation. Il n'a jamais vu le jour.

Concernant les zones vertes, nous en parlions évidemment, car cela faisait partie de l'idéologie urbanistique de l'époque : il fallait faire des poumons verts, des barrières vertes pour que les agglomérations ne se développent pas de manière anarchique et linéaire, etc. Tout cela n'était que de belles paroles et des vœux pieux. Enfin, c'était bien que nous le disions mais l'OREAM n'avait aucun pouvoir réglementaire d'aucune sorte de ce point de vue.

On parlait beaucoup de la zone Loyettes-Jonage comme d'une zone de loisirs. Existe-t-elle ?

Rachel Linossier. – Ce n'est pas Loyettes. Elle a été faite à Miribel-Jonage, donc plus proche que ce qui a été projeté. Loyettes est en effet plutôt associée à Saint-Vulbas et cette fameuse zone d'industrie lourde qui aurait été développée.

Miribel-Jonages est un parc périurbain aménagé depuis les années 1970.

Michel Freyssenet. – Un peu dans le prolongement du parc de la Tête-d'Or ?

Rachel Linossier. – Il y a tout de même un petit saut. C'est après Vaulx-en-Velin. Il y a un lien avec des cheminements et une piste cyclable.

Denis Delbaere. – Un parc ne fait-il pas le joint entre les deux ?

Rachel Linossier. – Non. Il y a le parc de la Feyssine. Ensuite c'est une belle ligne droite d'autoroute qui doit faire 2 ou 3 km et un peu de zone industrielle !

Michel Freyssenet. – On parlait également du parc des monts du Beaujolais. Cela a-t-il été fait ?

Rachel Linossier. – Non, il n'y a pas de parc naturel. C'est pour cela qu'il est étiqueté comme tel. J'apprends qu'il y avait un projet de parc naturel.

Michel Freyssenet. – Oui.

Rachel Linossier. – Il n'a jamais abouti.

Michel Freyssenet. – Et le Bugey.

Rachel Linossier. – Le Bugey n'est pas non plus un parc naturel régional. Par contre, on a affaire à deux massifs qui, du fait de leur configuration géographique, sont restés relativement en l'état. On pourrait les comparer à un PNR, mais le PNR est un dispositif d'action et de gestion qui n'a pas été mis en place dans le Beaujolais et dans le Bugey.

Michel Freyssenet. – On avait aussi ces zones agricoles protégées théoriques, ces espaces verts qui devaient parsemer l'ensemble de l'agglomération. Si cela vous amuse, je crois avoir été l'auteur d'un numéro des cahiers de l'OREAM sur les loisirs dans l'aire métropolitaine. Je ne sais absolument pas ce que j'ai pu écrire à l'époque !

Je peux vous dire que tout cela était un peu des paroles en l'air. Un numéro spécial d'une revue des X-Ponts, je ne sais laquelle, avait donné l'occasion à tous les ingénieurs des Ponts de la région de présenter leurs réalisations. Paul Ollivier avait présenté ce schéma de l'OREAM, qui devait dater de 1972. Il n'y avait strictement rien sur les espaces verts ! C'était passé à la trappe. Toutefois, cela doit figurer dans le document final.

La barrière la plus importante pour contenir le développement était évidemment l'aéroport de Satolas. Personne ne se faisait trop de souci, étant clair que l'urbanisation allait certainement filer jusqu'aux abords de l'aéroport,mais buter sur la zone de nuisances !

Le problème majeur auquel ce plan s'est heurté est la rupture, la crise de 1974. Cette crise mettait à bas toutes les prévisions de population et d'emploi sur lesquelles le schéma était basé. Par exemple, s'agissant des prévisions démographiques, la population de 2000 devait être supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui.

En matière d'emplois, n'en parlons pas ! C'étaient des positions de principe : il fallait miser sur la recherche et développement, les nouvelles branches d'activité dynamique, le tertiaire, etc. Tout cela était supposé attirer des catégories de population supérieure ou ouvrière qualifiée, mais c'est autre chose qui s'est passé, tant en termes quantitatifs que qualitatifs.

C'était là la marque de notre incompétence, si je puis dire, de notre jeunesse : nous n'étions pas du tout conscients des transformations que connaissait la population ouvrière de l'époque, où les catégories qualifiées commençaient à se réduire par rapport à l'explosion des populations ouvrières non qualifiées.

Rétrospectivement, on pourrait se dire qu'au fond, avec 10 ou 15 ans de retard, voire plus, ce que nous avions dit dans l'OREAM s'est plus ou moins réalisé. C'est en cours. Le centre de la Part-Dieu est un centre tertiaire, etc., il y a des sièges sociaux. Comme vous le disiez, on dirait qu'il n'y a pas eu de rupture en quelque sorte, mais une sorte de décalage considérable dans le temps.

Il y a un endroit où on a eu une rupture : Saint-Étienne. Dès 1976, la municipalité, qui est passée à gauche à ce moment-là, a clairement rejeté le plan qui avait été élaboré. Je vous conseille la lecture, si vous ne l'avez déjà fait, d'un article de 1982 du géographe François Tomas, dans la Revue de géographie de Lyon. Il se livre à une analyse critique du schéma de l'OREAM pour l'agglomération stéphanoise. C'est très bien : je signe !

Un autre débat interne important : que faire de Saint-Étienne ? En effet, c'était le début de la fin de la métallurgie ; la population s'en allait ; l'image était très mauvaise ; l'organisation de l'espace était filiforme, le long de la vallée du Gier, un peu n'importe quoi, etc. L'OREAM avait donc prévu un zonage bien appuyé avec la rhétorique habituelle : il faut revaloriser, développer les emplois qualifiés, etc., alors qu'ils étaient en train de disparaître à la vitesse grand V.

La décision de créer 'université a eu un impact. C'était dit dès ce moment-là : il faut une université à Saint-Étienne, et je pense que cela a joué un rôle non négligeable ensuite.

Rachel Linossier. – Y compris dans le maintien du lien avec Lyon.

Denis Delbaere. – Que reprochait la municipalité de Saint-Étienne au schéma ?

Michel Freyssenet. – Ce zonage, qui avait pour conséquence de provoquer des déplacements domicile-travail considérables par rapport à quelque chose de plus imbriqué. D'autant que l'évolution des emplois dans cette région n'était plus à de grandes installations industrielles. On avait des unités de production plus petites et la municipalité de l'époque — François Tomas l'explique bien — s'est inspirée de ce que faisait la municipalité de Bologne à l'époque. Vu de maintenant, cela n'a peut-être pas été si mauvais que cela.

Rachel Linossier. – Étiez-vous géographe ?

Michel Freyssenet. – Sociologue.

Comme les OREAMs étaient des structures complètement nouvelles, nous nous rencontrions nationalement et trimestriellement entre membres des équipes des OREAM. Nous avions des échanges ; nous faisions des colloques. En outre, nous étions plus ou moins épaulés par le Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme, qui était situé à Paris. Il était composé d'un certain nombre de chercheurs.

S'agissant de la question du poids du patronat local, nous étions jeunes et naïfs si je puis dire. Nous avons découvert cela progressivement et tardivement. En gros, les problèmes de relations diplomatiques et politiques étaient gérés par Paul Ollivier car nous étions bien incapables de les assumer. Il gérait cela comme il le pouvait.

Nous avions des visites régulières de Delfante, l'Urbaniste en chef de Lyon, qui venait jeter un coup d'œil sur ce que nous racontions et faisions, avec des échanges piquants de temps en temps. Nous l'apostrophions en lui demandant : « Qu'avez-vous fait aux Minguettes, à la Duchère, etc. ? »

Rachel Linossier. – Il ne maîtrisait pas tout.

Michel Freyssenet. – Enfin, il essayait de se justifier.

Nous avions aussi un professeur de géographie, Jean Pelletier, qui était très lié avec le comité d'expansion.

Rachel Linossier. – Et Laferrère?

Michel Freyssenet. – De nom, oui, bien sûr.

Rachel Linossier. – Il travaillait avec Labasse et était aussi très impliqué dans les travaux du comité d'expansion, mais avant que vous n'arriviez. C'était plus dans les années 1950. Il a travaillé avec Jean Labasse sur un ouvrage, La région lyonnaise, qui est sorti en 1960. Il avait fait une thèse sur l'industrie dans la région lyonnaise.

Michel Freyssenet. – N'avait-il pas également travaillé sur Turin ?

Rachel Linossier. – Dans le cadre des travaux du comité, il y a eu ce qu'on appellerait aujourd'hui des travaux de benchmarking : des voyages d'études visaient à se comparer à d'autres villes. Il y a eu Francfort et Turin. Je pense même que Laferrère était secrétaire du comité d'expansion. Ce comité a eu des publications tout au long des années 1960 sous le titre de Connaissance de l'économie lyonnaise, je crois. Des numéros exposaient ces comparaisons. Laferrère était sans doute un des géographes qui a fortement travaillé à la fabrique des connaissances car il s'agissait de produire beaucoup de données.

Michel Freyssenet. – Le souvenir que j'en garde est que Delfante veillait au grain pour rappeler des choses sur lesquelles ce n'était pas la peine de s'aventurer parce qu'on se casserait la gueule.

Nous avions le poids énorme de la direction régionale de l'équipement et du corps des Ponts. Ils avaient leur schéma autoroutier tout prêt ; l'aéroport de Satolas était déjà dans les tuyaux. Que des jeunes tout juste sortis de l'université viennent leur dire que l'on pouvait complètement contourner Lyon par la plaine et passer au-dessus de Vienne était pris pour un crime de lèse-majesté.

Nous percevions bien le problème des forces sociales qui doutaient, pour ne pas dire s'opposaient aux orientations de l'OREAM. Nous avions commandé une enquête sur le patronat lyonnais. Il y avait le poids de la presqu'île, du centre de Lyon, des commerces, qui tenaient à ce que Lyon reste bien comme cela. Les grands industriels n'étaient pas chauds. Une des questions majeures était la maîtrise des salaires dans la région. Si on se mettait à faire venir des emplois qualifiés, élevés, cela pèserait sur les salaires qu'ils pourraient pratiquer, au moment même où l'évolution de l'organisation et de la division du travail faisait que l'on recrutait massivement des OS — enfin, pas tellement pour Lyon. Toutefois, tout cela était très confus. Nous étions dans nos dossiers et nous percevions mal ce genre de choses.

Pradel était quelqu'un d'incontournable. En gros, il ne connaissait pas L'Isle-d'Abeau. Si cette ville avait été située dans le département du Rhône, pas de problème, mais comme c'était dans l'Isère, ce n'était pas son problème ! Il ne ferait rien pour que L'Isle-d'Abeau se développe.

Frédéric Pousin. – Merci pour ce témoignage et ce retour d'expérience, qui sont très intéressants. En vous entendant, je me posais deux questions.

Premièrement, sur les affaires qui nous intéressent, vous disiez qu'il y avait quelque chose de très programmatique, qu'il y avait de la rhétorique dans la réflexion des OREAM, notamment sur les zones vertes et les zones agricoles protégées.

J'arrive à le comprendre mais en même temps, d'après ce que j'ai lu et entendu d'expériences dans d'autres OREAM, le contexte de pluridisciplinarité faisait tout de même un peu bouger les choses. Le fait qu'il y ait des géographes, des agronomes, des paysagistes dans les équipes… il n'y avait pas de paysagistes à Lyon, mais il y en avait à Lille. Quand j'ai travaillé sur la MIACA, il y avait une paysagiste dans une unité d'aménagement, Marguerite Mercier. Elle nous a expliqué que l'on faisait comme si elle n'existait pas ; il avait fallu qu'elle construise sa place pied à pied, mais elle était parvenue à faire bouger les choses.

Est-ce que ce contexte pluridisciplinaire ne permettait pas tout de même d'ouvrir des discussions et de faire émerger des forces de proposition ?

Vous nous parlez également du poids de vos supérieurs qui étaient des ingénieurs des Ponts, ce dont nous parlait également Marguerite Mercier. Toutefois, elle nous disait avoir eu la chance à cette époque d'avoir eu affaire à des hommes ouverts et cultivés.

Michel Freyssenet. – C'est vrai.

Frédéric Pousin. – Alors que l'État était tout de même dans une position dominante, elle disait que des marges de manœuvre existaient, qui n'existeraient plus aujourd'hui dans des dispositifs où l'on a des techniciens qui n'ont plus cette culture et cette ouverture. Elle disait qu'elle arrivait à faire passer des choses ainsi.

Michel Freyssenet. – Vous avez tout à fait raison. Paul Ollivier, notre directeur, était quelqu'un de tout à fait ouvert qui entendait parfaitement ce qu'on lui racontait. En même temps, à un moment, les logiques à l'œuvre reprennent tout leur pouvoir. Paul Ollivier et l'équipe fonctionnaient parfaitement bien : il n'y avait pas de tensions internes particulières. Toutefois, à un moment, il faut trancher et décider, voilà !

Rachel Linossier. – La question paysagère est évacuée ! Idem pour la question agricole.

Je serais curieuse de savoir s'il y avait une injonction, une demande à ce que figurent des espaces identifiés comme tels. Je me suis posé la question regardant les plans hier ; vu que cela allait occuper un espace interstitiel entre ces fameux pôles industriels, il fallait bien leur donner une couleur, un sens. J'ai essayé de regarder : il y a très peu de détails sur ces zones ; on le dit qu'il y a effectivement des zones agricoles menacées et qu'il faut faire attention mais au-delà, cela ne s'exprime pas en termes de préconisations. En cartographie — c'est la géographe qui parle —, on dit souvent qu'il ne faut pas de blanc car le blanc est l'absence d'informations. On

ne pouvait pas dire qu'il n'y avait rien sur ces portions.

Denis Delbaere. – À cette époque, pour beaucoup d'OREAM, particulièrement celui du Nord, il y avait eu un exemple important qui était celui de la Randstad-Hollande, où le rapport est inversé. Il ne s'agit pas d'abord de définir des pôles de développement pour se retrouver avec une masse blanche au milieu que l'on appelle comme on veut, par exemple espaces agricoles périurbains protégés. En l'occurrence, c'était l'inverse, du moins dans le récit qui en est fait. On montre d'abord une espèce de potentialité liée à un cœur vert préexistant et on organise ensuite l'urbanisation autour.

Je doute que cela se soit passé ainsi à Lyon dans le cas qui nous intéresse. J'ai l'impression que c'est plutôt l'aéroport qui a défendu ce cœur vert.

Michel Freyssenet. – Pisani et la DATAR, c'était pour faire pièce aux hiérarchies administratives traditionnelles et aux pouvoirs locaux. C'était clairement la volonté politique à l'époque. Ce que nous, petits jeunes, pouvions dire parce que cela nous paraissait bien était tout à fait dans la pensée pisanienne, en quelque sorte.

Simplement, Pisani n'avait pas un corps des Ponts et Chaussées à sa botte. Ce corps était en place et Ollivier, qui faisait partie du corps des Ponts, devait composer en permanence avec la DDE.

Denis Delbaere. – Vous-même, en tant que sociologue, que diriez-vous de l'apport qui a été le vôtre ? Qu'avez-vous apporté qui n'aurait pas existé s'il n'y avait pas eu de sociologue dans cette équipe ?

Michel Freyssenet. – Ce serait à d'autres de le dire. Mon impression est qu'en ayant traité un certain nombre de statistiques, nous avons remis les choses en place en matière de mouvements de population ; nous avons donné un autre contenu à la notion de métropole d'équilibre dans le cas de Lyon ; il fallait chercher d'autres choses.

Nous avons analysé la division sociale de l'espace de l'aire métropolitaine, c'est-à-dire tout ce que je vous ai dit sur les monts du Lyonnais, sur la plaine de l'Est, l'évolution de la composition de la main-d'œuvre.

Nous avons aussi introduit une inquiétude, mais qui n'est pas sortie d'un cercle restreint. En gros, les projections de population et d'emploi prolongeaient les courbes. Tous jeunots que nous étions, nous disions que cela ne se passait jamais ainsi. Il fallait tout de même analyser dans le détail. Nous nous étions donc mis à regarder les évolutions possibles branche par branche.

Toutefois, en gros, l'époque était tellement à l'euphorie — c'était tout de même la période de la croissance — qu'il ne venait à l'esprit de personne que l'on puisse avoir une rupture comme celle de 1974. Le débat était de savoir si la population allait doubler ou augmenter seulement d'un quart!

Rachel Linossier. – Il y a peut-être le désir, derrière votre question, de savoir s'il y avait des études sur les modes de vie, sur les comportements.

Denis Delbaere. – Oui.

Rachel Linossier. – Une carte rend compte des loisirs des « sortants ». Je suppose que les sortants sont des gens qui sortent de chez eux le week-end ; il s'agit de savoir où ils vont.

Quand l'équipe de l'OREAM est constituée, il y a déjà eu depuis le début des années 1960 des travaux de sociologie, peut-être alors davantage sur ce que l'on appelle aujourd'hui les comportements et le mode de vie. J'ai vu ces études dans les archives et les collections de la bibliothèque municipale de Lyon et à l'université de Saint-Étienne. Elles expliquent aussi peut-être la place qu'occupe certaines orientations du SDAM : ces massifs seront des zones de loisirs de type forêt. Je suppose que cela résulte de travaux peut-être antérieurs à la mise en place de l'OREAM.

Michel Freyssenet. – Oui, il y avait quelques petits acquis. Nous avions une documentation importante sur Saint-Étienne. En effet, il y avait à Saint-Étienne un organisme qui s'appelait le CRESAL (Centre de recherches et d'études sociologiques appliquées), qui était finalement une association de chercheurs. Cet organisme réalisait des études pour le comité d'expansion local. On y trouvait de nombreux sociologues. Nous avions donc quelques données.

Je crois me souvenir, s'agissant de ce fameux cahier de l'OREAM sur les loisirs, que je m'étais fondé sur une enquête réalisée par je ne sais trop qui. Cela consistait à savoir ce que faisaient les Lyonnais ou les gens de l'aire métropolitaine en fin de semaine, etc. Il s'agissait de discerner des tendances et d'essayer d'y répondre.

Dès cette époque, en tant que sociologue, j'étais un peu gêné aux entournures. En effet, le fait de faire ces enquêtes sans analyse fine par catégorie socioprofessionnelle, en fonction des trajectoires des uns des autres, de l'évolution de la structure industrielle de la région, tout cela était en apesanteur et on pouvait dire un peu n'importe quoi.

Rachel Linossier. – Je ferai le parallèle avec la prospective, qui me permet aussi de partir dans des délires plus ou moins réalistes !

Michel Freyssenet. – En tant que sociologue, j'ai essayé de ne pas aller au-delà de ce qui était à peu près sûrs.

Je suis ensuite allé en Algérie, puis à Paris au Centre de sociologie urbaine, qui avait d'ailleurs travaillé sur l'agglomération lyonnaise en faisant une étude sur l'attraction du centre sur la banlieue, etc.

Bien qu'étant en sociologie urbaine, il m'est apparu évident que l'on ne pouvait dire des choses sérieuses sur l'évolution et imaginer des plans d'aménagement qu'à la condition d'avoir une connaissance des dynamiques industrielles et d'emploi. Il fallait donc en passer par une analyse de la division du travail dans les différentes branches, comment elles évoluaient. Qu'est-ce qui faisait que des entreprises étaient profitables et d'autres non dans un même contexte ? Quelle était leur stratégie de profit ? Bref ! Je me suis lancé dans des directions apparemment extrêmement éloignées de tout cela mais qui, à mes yeux, me paraissaient des conditions préalables pour essayer de comprendre comment les espaces peuvent évoluer.

Denis Delbaere. – Au sujet des villes nouvelles, vous avez dit que le groupe avait envisagé dans un premier temps de redynamiser des villes comme Vienne ou Villefranche. Pourquoi cette hypothèse a-t-elle été écartée de façon aussi immédiate ?

Michel Freyssenet. – Si vous lisez les textes, on dit que l'on va renforcer les villes périphériques traditionnelles mais rien n'est dit concrètement. L'acte majeur était celui des villes nouvelles.

Il est vrai que le renforcement de Vienne et de Villefranche n'allait pas résoudre le problème tel qu'on l'imaginait, c'est-à-dire de la croissance d'une agglomération soutenue avec des industries, du tertiaire, etc. Vienne est très coincée au fond de sa vallée. Concernant Villefranche, le Beaujolais se trouve juste à côté et il ne faut pas trop empiéter. Disons que cela n'allait pas constituer des pôles suffisants, mais des mesures auraient pu être prises.

Par ailleurs, il est des choses que nous n'avions pas imaginées. Les centrales nucléaires n'étaient pas à l'ordre du jour. Or, cela a tout de même été très structurant par la suite.

Frédéric Pousin (s'adressant à Rachel Linossier). – Concernant le SDAL et la spatialité d'un schéma, votre remarque est très intéressante. Elle consiste finalement à dire que lorsqu'on regarde les schémas, il y a des permanences, on retrouve des spatialités, mais on reste dans l'ordre du schéma.

Est-ce que l'idée qu'il peut y avoir de la continuité dans la stratégie, y compris spatiale, peut perdurer dès que l'on sort du schéma ?

Rachel Linossier. – Qu'est-ce qui peut perdurer ? La stratégie ?

Frédéric Pousin. – Ma question portait sur le fait que vous releviez une continuité dans la spatialité des différents plans. Vous disiez que certains éléments du SDAL étaient déjà dans le PADOG.

Rachel Linossier. – Oui, j'aurais dû les faire figurer les uns à côté des autres. Je pense toutefois que le graphisme joue aussi pour donner cet effet : on n'est pas à la même échelle.

Il me semble que cela renvoie à ce que produisent des bagages techniques ou culturels. D'une certaine façon,

il n'existe pas d'autres éléments dans d'autres grammaires — je ne sais pas quel terme utiliser. Je parlais d'axes, de pôles et de centres. Même dans des démarches qui se veulent actuellement très différentes a priori de ce qui était conduit à l'époque, on se rend compte que la pluridisciplinarité était déjà au cœur des démarches. Il y a eu malgré tout des angles morts. Quand j'évoquais le langage aménagiste et les notions d'axes, de pôles et de centres, on reste encore aujourd'hui dans le même outillage. Je n'ai pas tellement connaissance de démarches de planification qui aient pu sortir de cette logique.

Denis Delbaere. – Il y a des tentatives, mais elles ne sont pas portées au pouvoir. L'appareil décisionnaire reste complètement aux mains de l'État.

Frédéric Pousin. – Il y a des expériences en Italie avec ce que l'on appelle l'urbanisme descriptif.

Rachel Linossier. – Mais il n'a pas de portée en matière de préconisations.

Frédéric Pousin. – Oui, et il est même minoritaire.

Denis Delbaere. – Cela génère des préconisations qui ne sont pas traduites. Je pense que c'est vraiment un problème de traduction et de langage.

Rachel Linossier. – Le décalage et la disparition de ces grands axes sont intéressants. On a une carte qui nous présente des orientations fondamentales d'aménagement dont on comprend qu'elles se structurent en axes, pôles, etc., avec quelques trames.

Vous avez ensuite la traduction réglementaire. Cela est ce que l'on appelle aujourd'hui le document d'orientation…

Denis Delbaere. – Opposable aux tiers.

Rachel Linossier. – C'est celui qui s'impose aux POS pour conformité. Le plan de base est le cadastre. D'un seul coup, cela paraît beaucoup moins stratégique. Je ne lis plus là tout l'argumentaire développé dans les 200 pages qui accompagnent cette fameuse carte, laquelle fait une synthèse.

Frédéric Pousin. – C'est la force du schéma.

Rachel Linossier. – Cela interroge finalement la capacité du schéma à véritablement trouver sa mise en application. Au fond, la mise en application aura lieu sur cette base-là, laquelle sera relue, moulinée et affinée à nouveau à l'échelle du POS ou du PLU.

Denis Delbaere. – Le schéma a essentiellement pour fonction de construire un récit, voire un mythe.

L'équipe Plan paysage est pilotée par :

Denis Delbaere, professeur à l'Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, chercheur au LaCTH

Véronique Hattet, responsable de la carthotèque à l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

Frédéric Pousin, directeur de recherche au CNRS, UMR AUSser 3329, chercheur à l'IPRAUS, Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville.

Le séminaire et les actes sont co-produits par l'UMR AUSser et par le LACTH.

Conception et
réalisation :

Alexandre Callens
Denis Delbaere
Véronique Hattet
Frédéric Pousin
pour
PLAN PAYSAGE

Juillet 2018