

# 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

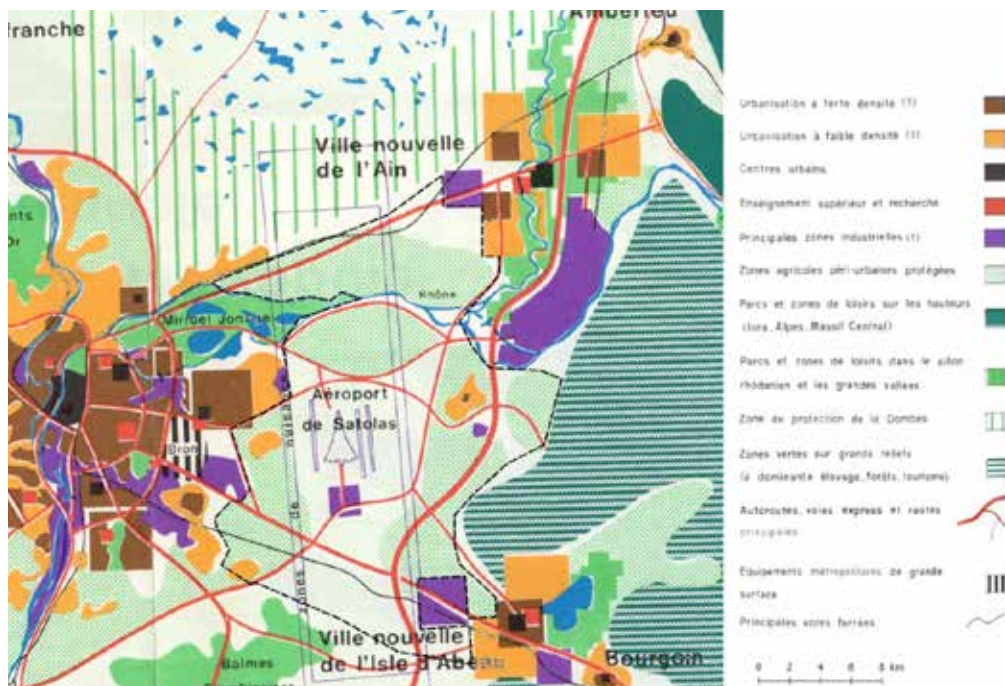
Le schéma d'aménagement métropolitain (SDAM) de l'OREAM<sup>1</sup> de Lyon Saint-Etienne est un plan stratégique de développement régional élaboré à partir de 1966 et approuvé en 1970 dont les orientations ont pour objectif de se décliner à des échelles restreintes<sup>2</sup>. Il est issu de la synthèse 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-Crémiu 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'explicitier 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:

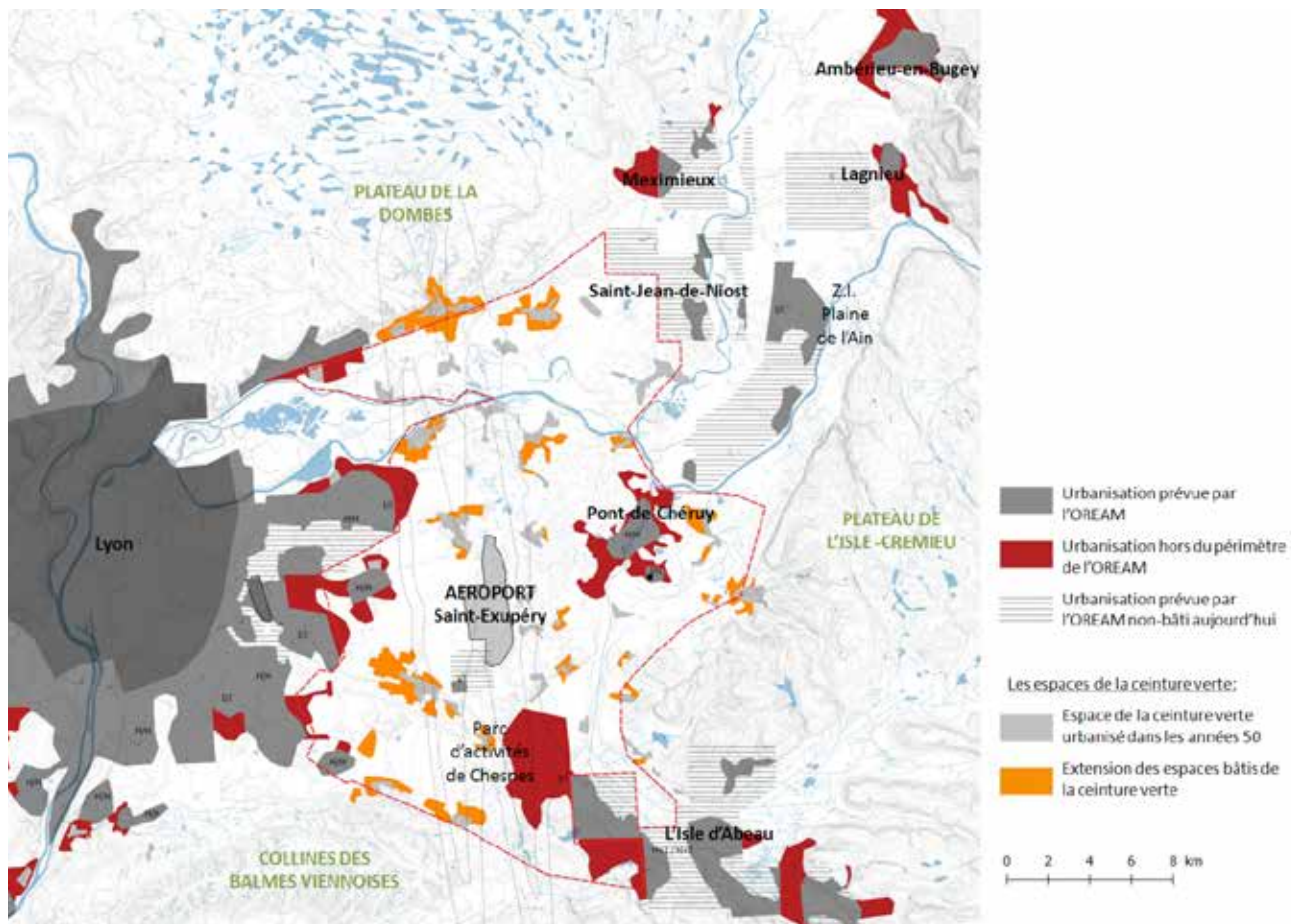
Le développement de l'agglomération lyonnaise et de L'Isle-d'Abeau est cohérent en terme de surface avec celui envisagé par l'OREAM même si la ville nouvelle n'a eu qu'un développement partiel par rapport à ce que le SDAU de L'Isle-d'Abeau envisageait. À noter à ce propos qu'on ne s'intéresse ici ni 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.

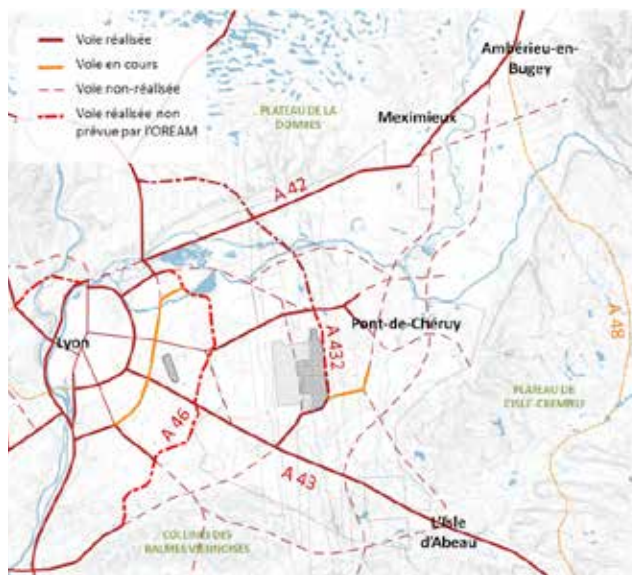




Carte d'analyse différentielle des espaces urbanisés

### Les infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires et énergétiques

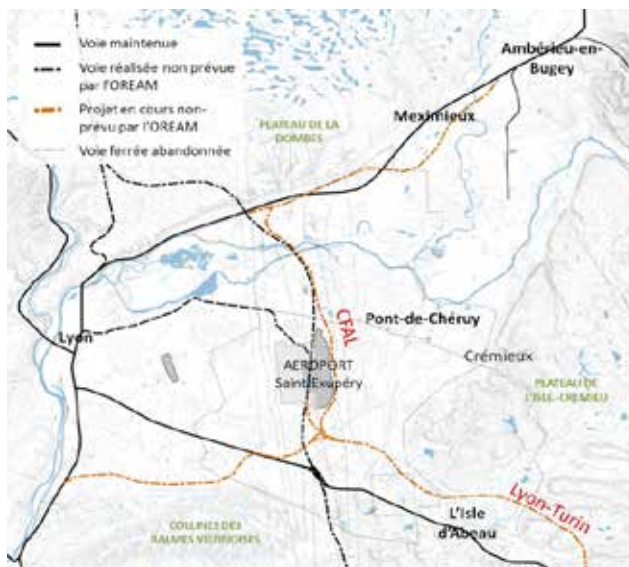
La ceinture verte est également vue comme un espace de passage de diverses infrastructures.



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,...

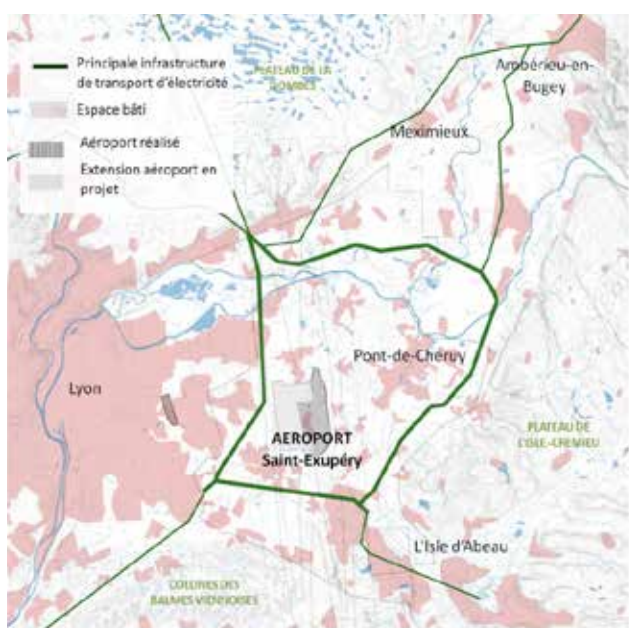
Aujourd'hui on remarque un développement radio-concentrique des voies autour de Lyon avec deux ro-cades complémentaires au plan de l'OREAM dont la A46 et la A432 passant par l'aéroport. L'A43 et l'A42 permettent la déserte à grande échelle de la métropole. Cependant à l'Est peu de voies ont été réalisées 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 Ambrérieu-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<sup>3</sup> 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.

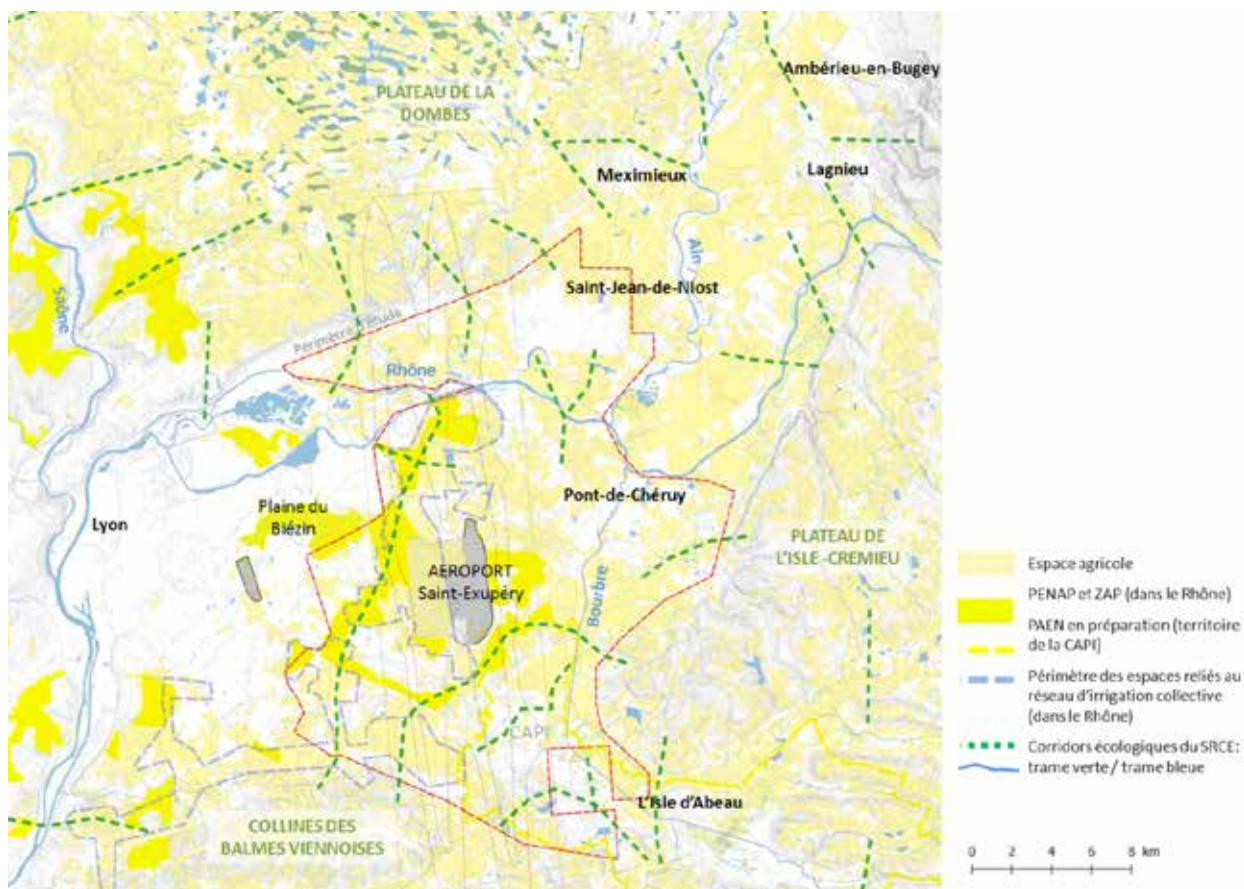
Depuis les années 2000, de nouveaux outils de protection des terrains agricoles périurbains ont vu le jour comme les PAEN (Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) et les ZAP (Zones agricoles protégées). Ils viennent en complément du zonage des documents de planification à l'échelle intercommunale et communale<sup>4</sup> 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 Biezín 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

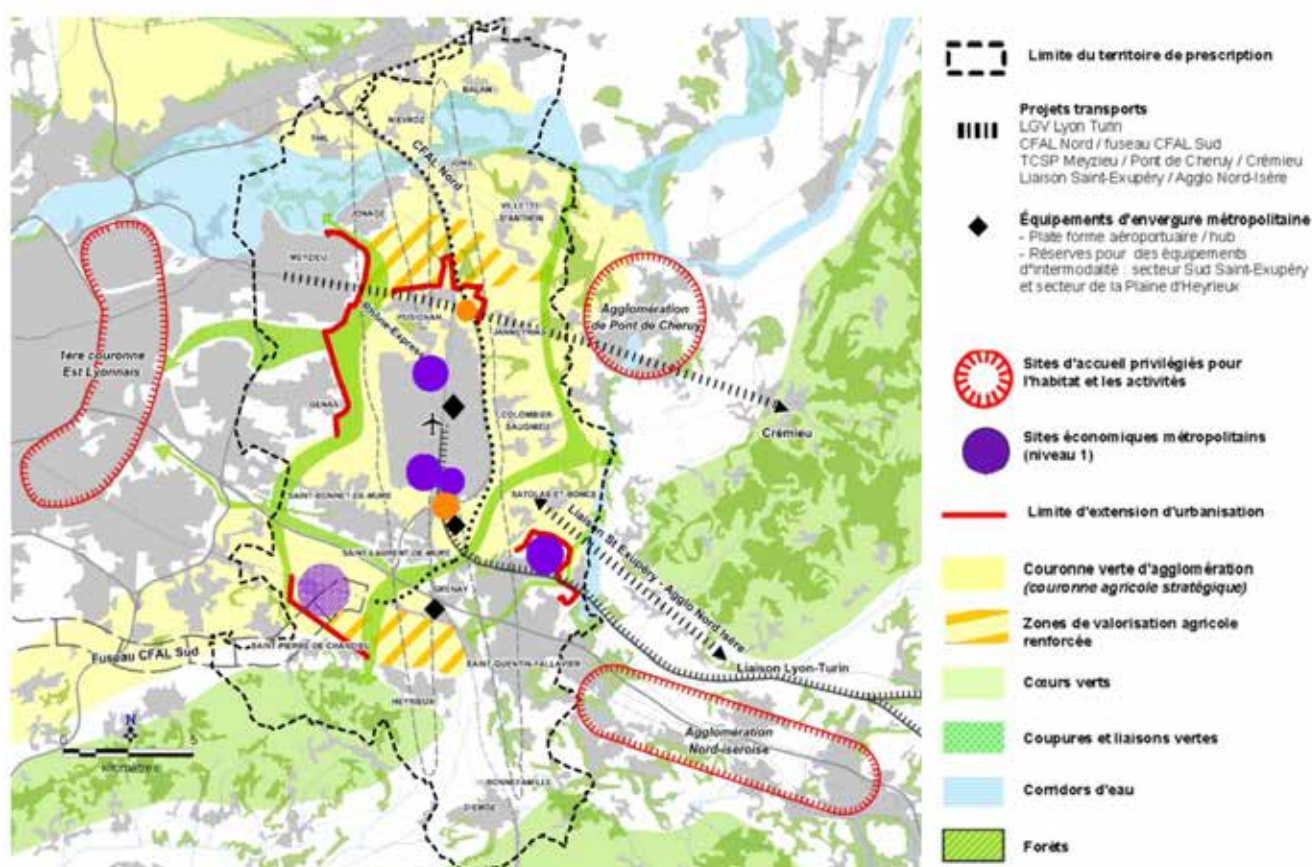
### Des enjeux de planification régionale d'actualité

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<sup>5</sup> 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

## L'approche du paysage agricole périurbain par l'expérience in situ

### 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<sup>6</sup> et que la notion de paysage est peu présente dans les productions qui lui sont associées. À notre connaissance, elle apparaît seulement dans quelques études, notamment agricoles (OREAM Lyon Saint-Etienne et Sanson, 1968), sans être un thème central de travail<sup>7</sup>. 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<sup>8</sup>. 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<sup>9</sup> 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<sup>10</sup>. 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<sup>11</sup> 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 avons 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

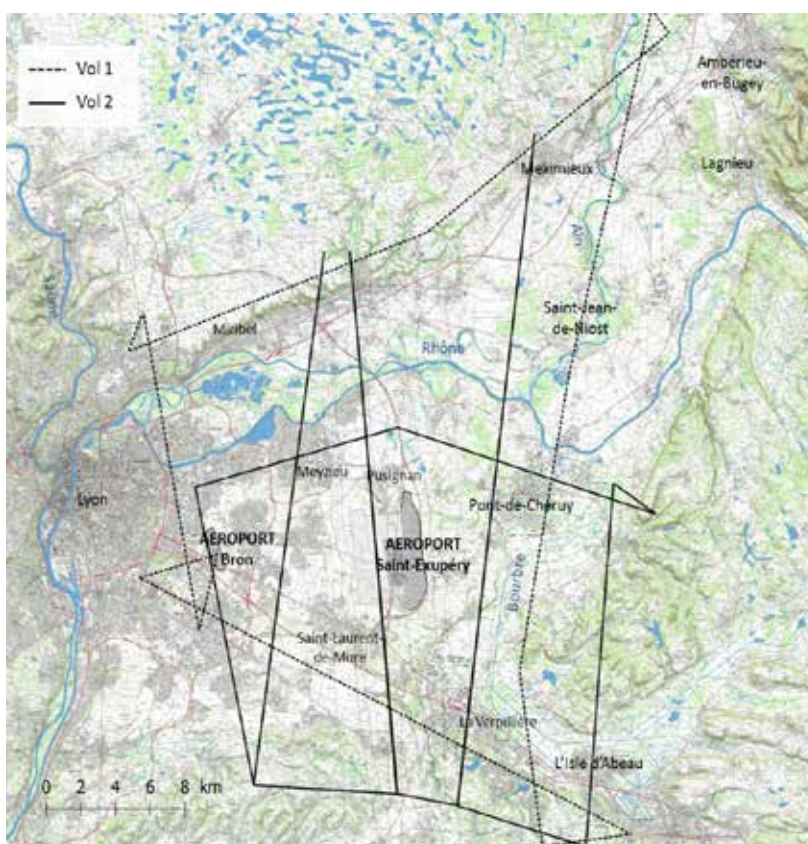
Dans ce territoire soumis à un fort trafic aérien et à une urbanisation importante, les plans de vol que j'ai établis ne sont pas possibles en l'état. Une discussion s'engage avec Constant, pilote de l'entreprise d'aviation choisi afin de comprendre les problèmes et de trouver des solutions. Tout d'abord 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-Exupéry. 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.



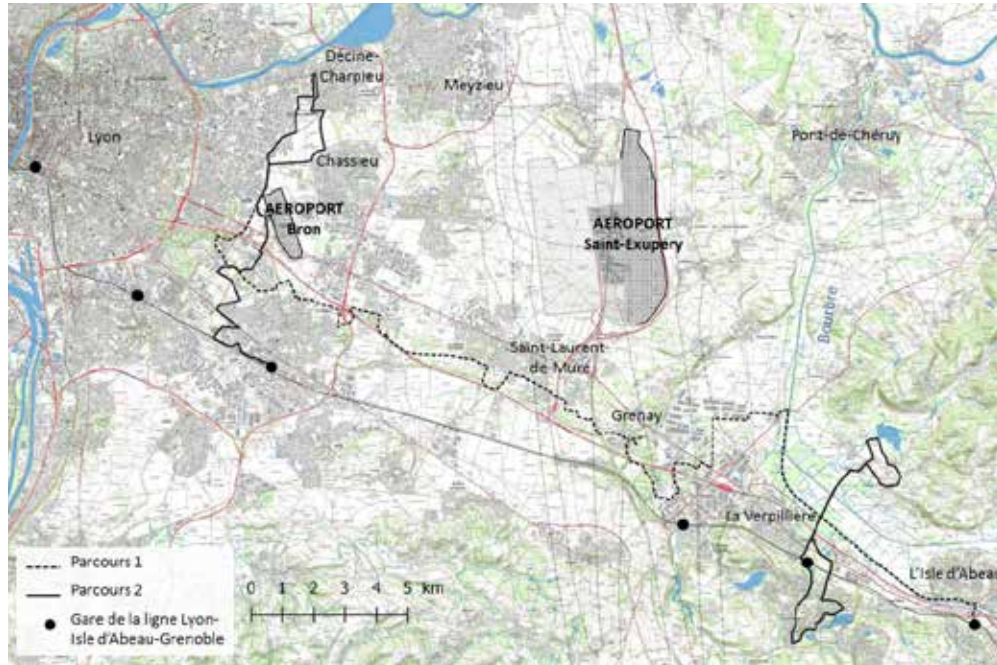
Plan des deux vols sur fond de carte IGN

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'enchaînant 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 découplant du schéma de l'OREAM<sup>12</sup>.

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<sup>13</sup>.

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<sup>14</sup>. Partant de cette base, chacun des participants - seul ou avec son groupe - aura la liberté de piocher les éléments les intéressants. 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'ÉTAT 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 méthodologies 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.