

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.

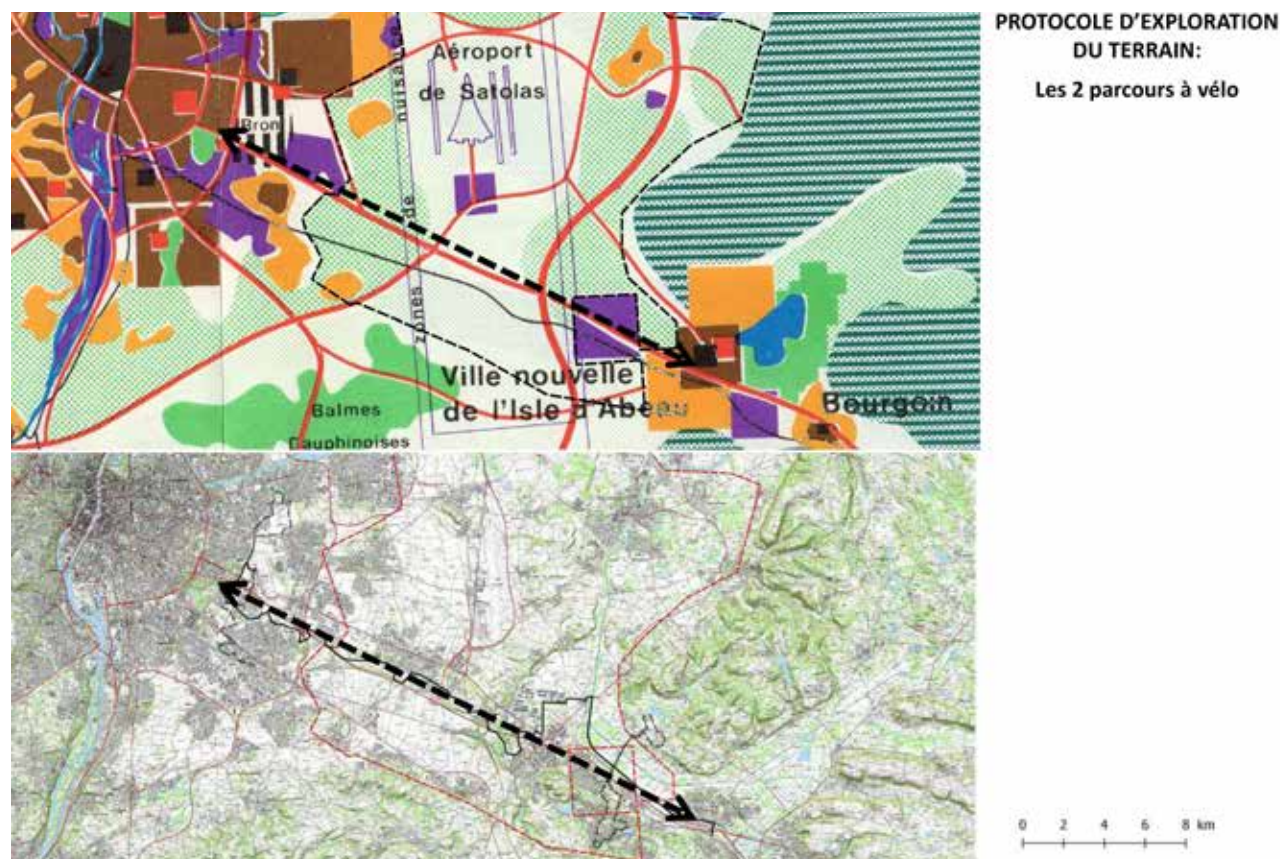
En sortant de l'aéroport de Bron, nous avons pris la D112, en direction de la Verpillière, franchissant des échangeurs routiers puis longeant des aménagements paysagers jouxtant une zone d'activités tertiaire contournée par des circulations douces. Nous avons très rapidement rencontré des espaces agricoles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





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

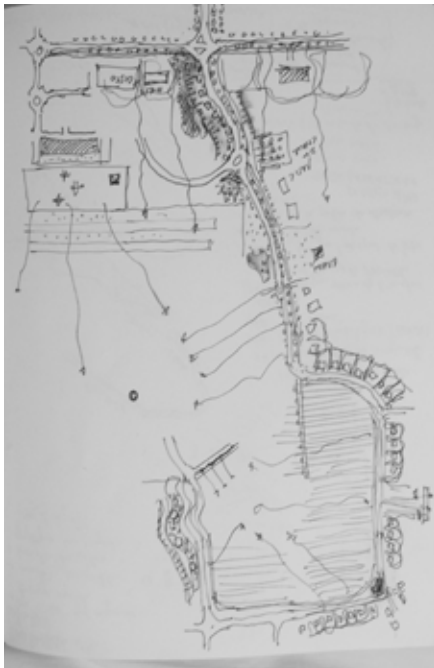
Le second parcours à vélo visait à interroger le rapport entre les pôles urbains et les espaces agricoles en lisière d'urbanisation, d'une part, à partir de l'aérodrome de Bron, au niveau du V vert(?) indiqué au SDAU, d'autre part à partir de L'Isle-d'Abeau, en allant de la ville nouvelle, où un ensemble 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



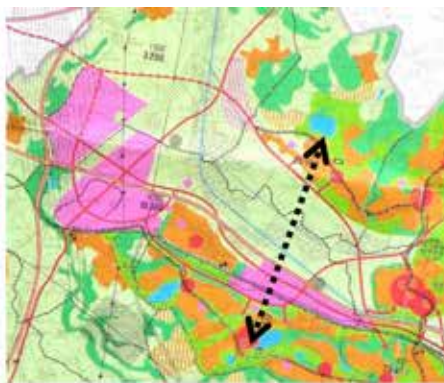
Des visions assez oniriques, très lointaines



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



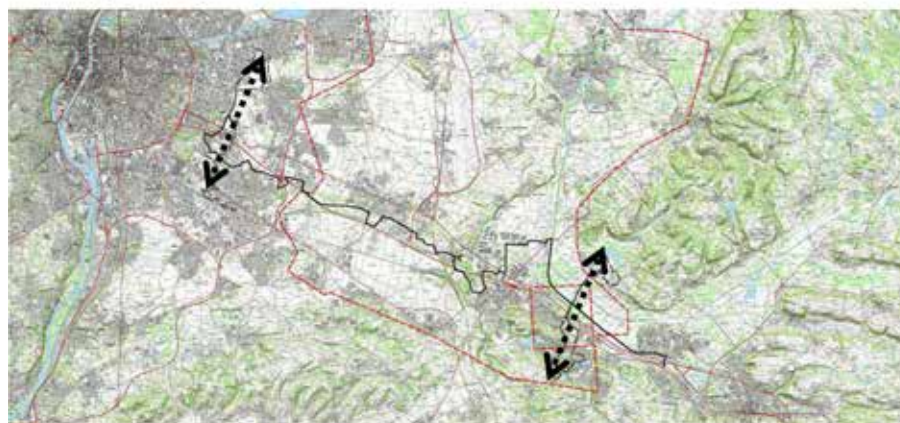
SDAU de l'agglomération lyonnaise - 1978



SDAU de l'Isle d'Abeau - 1975

PROTOCOLE D'EXPLORATION DU TERRAIN:

Les 2 parcours à vélo



0 2 4 6 8 km

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 avons 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 avons 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 recouvrements 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.