

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

Frédéric Pousin



L'expérience du vol aérien et les études d'aménagement dans les années 1960¹

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 Desfontaines et Mariel Brunhes-Delamarre de 1955 à 1965⁴ 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 modifiée 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 à 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 Guigueno, «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 France¹⁰ présente quatre techniques d'étude utilisées 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 punctuaient 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'aménagement¹³.

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 photogrammétrie¹⁵ 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 photographiques¹⁶. 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'analyse¹⁷. 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 créée 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



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

