

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

Alexandre Callens



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-Moyenne¹, 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 apparaîtront 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 territoire² - 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 boîtier 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 rassemblant 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'essaie 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

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 Crémiu 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 vallonement.

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 apparaître 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 cote 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'enchaîne 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 apparaît 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 îles 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 ronds-points. 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 transformer. 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 est 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 lînes 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 coteau 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 diffèrent. Ils sont décrits au fur et à mesure des traversées, conditionnées dans leur enchaînement 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 d'appréhender 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 rassemblées¹; 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.