



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

EPAU GROUPEMENT
D'INTÉRÊT PUBLIC
**L'Europe des Projets
Architecturaux et Urbains**



La Métropole et ses voisins

L'interterritorialité lyonnaise à l'aune de ses instruments

Dirigé par Rachel Linossier

Juin 2026

Synthèse (résumé court)

Le 4^e opus de la plateforme POPSU Lyon porte sur les politiques et instruments de coopération entre la Métropole de Lyon et les territoires qui l'entourent. Dirigé par Rachel Linossier, cet ouvrage analyse comment la Métropole de Lyon utilise divers outils pour gérer des services publics essentiels comme l'eau, les déchets et les transports.

La Métropole de Lyon, collectivité de plein exercice créée par la loi Maptam, exerce ses compétences sur un périmètre figé qui ne correspond pas à l'aire d'attraction réelle de la ville. En réponse à cette distorsion entre périmètre institutionnel et « territoire vécu », la métropole a déployé une gouvernance interterritoriale intense avec les territoires voisins (Dombes, Monts du Lyonnais, plaine dauphinoise).

Cela s'est traduit par la mobilisation d'une diversité d'instruments de coopération, à commencer par celui du syndicat mixte ouvert qui demeure l'outil dominant pour la gestion technique (en matière d'eau, d'énergie ou d'assainissement), car il permet de regrouper des entités aux statuts juridiques différents tout en offrant une souplesse financière. Toutefois, pour des sujets jugés politiquement sensibles comme la gestion des déchets, la Métropole privilégie la voie conventionnelle ou contractuelle afin des blocages inhérents aux structures intégrées.

Le secteur des mobilités est emblématique des enjeux (et des difficultés) de coopération. L'ancien syndicat mixte (Sytral) a longtemps souffert de divergences d'intérêts entre la ville-centre et le département du Rhône. Pour y remédier, un Établissement public local (Sytral Mobilités) a été créé en 2022. Inspiré du système francilien, ce nouveau modèle vise une unification tarifaire et une planification cohérente à l'échelle du département, tout en préparant de grands projets comme le RER métropolitain en lien étroit avec la Région.

D'autres secteurs illustrent des conflits liés à ces politiques de coopération : la gestion d'espaces naturels partagés, tels que le Grand Parc de Miribel-Jonage ou le massif du Pilat, par exemple illustre les tensions entre l'approche conservatoire de la Métropole et les volontés

de développement de ses voisins. Ici, comme dans d'autres secteurs, l'engagement financier de la Métropole, souvent majoritaire, peut nourrir une image d'« ogre métropolitain » imposant ses vues environnementales. Pour pouvoir dépasser ces tensions et faire prévaloir d'efficacité, les instruments doivent pouvoir compter sur une réelle volonté politique et une convergence d'intérêts stratégiques.

Sur ce point, les structures d'intermédiation comme Urbalyon (urbanisme) et l'Aderly (économie) constituent des ressources charnières. Elles offrent des espaces d'expertise neutres qui facilitent le dialogue technique et la planification (comme via l'inter-SCoT) au-delà des clivages partisans. À l'inverse, la dissolution du Pôle métropolitain en 2022 montre que les alliances fondées sur une simple logique de "club" politique demeurent fragiles car exposées aux alternances électorales.

L'ouvrage montre tout l'enjeu de dépasser le modèle centre-périphérie par celui de la « métropole en confiance ». La transition écologique (sobriété foncière, gestion de l'eau, circuits alimentaires courts) pourrait imposer de nouvelles formes de réciprocité territoriales, plus horizontales et agiles, et qui seraient d'un grand recours pour garantir la résilience de « l'archipel métropolitain ».

Résumé (long)

Le 4^e opus de la plateforme POPSU Lyon porte sur les politiques et instruments de coopération entre la Métropole de Lyon et les territoires qui l'entourent. Dirigé par Rachel Linossier, cet ouvrage analyse comment la Métropole de Lyon utilise divers outils pour dépasser le modèle centre-périphéries et envisager des véritables relations de voisinage.

Le texte s'ouvre en pointant les défis de gouvernance posés par les relations entre la Métropole de Lyon et ses territoires limitrophes au sein d'un espace qualifié « d'archipel métropolitain ». Les auteur·ices, Sébastien Bénéullière et Rachel Linossier, explorent le passage d'une dynamique centre-périphérie, marquée par des résistances locales historiques, à une coopération interterritoriale rendue urgente par le processus d'étalement urbain. Cette configuration complexe repose sur un équilibre fragile entre des frontières institutionnelles rigides et une réalité géographique marquée par l'interdépendance. Si la loi Maptam a consolidé la Métropole de Lyon en tant que collectivité de plein exercice, elle l'a figée dans les frontières du Grand Lyon. Or, l'aire d'attraction telle qu'elle est définie par l'INSEE est bien plus vaste, englobant une couronne métropolitaine soumise à d'intenses flux de mobilité et à une multipolarisation des fonctions (résidentielles, économiques, récréatives). Ce manque de coïncidence avec les « territoires vécus » empêche d'atteindre un certain « idéal scalaire » de gouvernance

Historiquement, les relations entre Lyon et ses voisins (Dombes, monts du Lyonnais, plaine dauphinoise) ont été perçues à travers le prisme centre-périphérie qui nourrissait une méfiance réciproque. En effet, cette dynamique a souvent été défensive : les territoires voisins cherchaient à contrer l'hégémonie d'un « Grand Méchant Lyon » afin de préserver leurs propres équilibres politiques et économiques. Pourtant, les auteur·ices soulignent une dépendance réciproque : la métropole s'est construite grâce à sa périphérie, et inversement. Des outils de dialogue passés, comme la Région urbaine de Lyon (RUL), ont longtemps servi

de scènes de consensus sur des sujets stratégiques (eau, transports, agriculture) avant de disparaître, laissant un vide dans la régulation interterritoriale

Face à l'absence d'une intégration institutionnelle élargie, la coopération prend la forme d'un enchevêtrement de dispositifs et le déploiement d'une grande diversité d'instruments mobilisé par la métropole pour inter-agir avec ses voisins :

- Les syndicats mixtes au nombre de 18 demeurent l'outil principal, tant pour la gestion technique (énergies avec le Sygerly, planification avec le Sepal) que pour des projets stratégiques de bassin versant ou d'aménagement. Leur souplesse permet d'ajuster les compétences et les financements selon les besoins
- Les structures de projet et d'expertise comme l'agence de développement économique de la région lyonnaise (Aderly) ou l'agence d'urbanisme (UrbaLyon) contribuent à mutualiser l'ingénierie à l'échelle de l'aire métropolitaine
- Les formes contractuelles et souples de type conventions (comme pour les itinéraires cyclables comme ViaRhôna), ententes (dans le domaine de la démoustication) ou chartes (pour la valorisation des déchets) complètent ce paysage.

L'archipel lyonnais se caractérise donc par une gouvernance fragmentée mais animée. Si l'ingénierie institutionnelle peine parfois à organiser une coopération transversale, la multiplication des outils permet de traiter des enjeux cruciaux comme l'environnement, les mobilités et la maîtrise de l'urbanisation. Ce modèle de « paysage multigouverné » reflète les adaptations continues face aux nouveaux régimes de transitions et à l'évolution constante des rapports de force politiques locaux.

Le second chapitre poursuit cette exploration de l'évolution des coopérations intercommunales entre la métropole de Lyon et ses territoires limitrophes à partir d'une étude **de la gestion des services urbains**. Historiquement, les auteurs, Rachel Linossier, Burno Loustalet et Eric Charmes, rappellent que le développement et la gestion des services urbains en réseaux (eau, gaz, électricité, assainissement, déchets) ont été déterminants pour structurer la coopération intercommunale. Ces collaborations ont reposé sur des logiques techniques et la recherche d'économies d'échelle, mais ont toujours revêtu une dimension politique et guidée par la quête du « bon niveau territorial » qui correspondrait à chaque domaine de compétence.

Dans le bassin lyonnais, l'outil prédominant pour ces missions est le syndicat mixte ouvert, qui présente l'avantage de regrouper des entités aux statuts juridiques variés (communes, départements, métropole, EPCI) pour gérer des objets communs.

Les réformes territoriales, en particulier la création de la métropole de Lyon en 2015 et le transfert de compétences départementales, ont profondément modifié ces structures dans une série de secteurs d'action :

- Énergie et numérique : Des organismes comme le Sygerly (énergie) ou l'Epari (fibre optique) ont adapté leurs statuts pour intégrer la métropole tout en modifiant leurs périmètres d'intervention
- Gestion de l'eau et environnement : La compétence Gemapi (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations) a complexifié les relations interterritoriales ; Par exemple, sur le bassin du Gier, la coopération entre Lyon et Saint-Étienne se déploie via une « entente » plutôt qu'à partir d'un syndicat élargi, et ceci afin d'éviter des

surcoûts de gestion et des blocages politiques. En revanche, pour les sites naturels remarquables (Monts d'Or, Grand Parc de Miribel-Jonage), le modèle du syndicat mixte reste la norme dans un objectif de conciliation de la protection des ressources et de l'aménagement

- Les déchets : Contrairement aux autres réseaux, la gestion des déchets ne fait pas l'objet d'un syndicat global. Elle repose sur des conventions bilatérales entre la métropole et les syndicats voisins. Ce choix évite l'institutionnalisation de rapports de force politiques au sein d'un organisme unique

Le domaine des transports, qui fait l'objet d'un développement important dans ce chapitre, illustre parfaitement les limites et les mutations de l'outil syndical. Créé dans les années 1960, le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) a longtemps souffert de divergences d'intérêts entre le département et l'agglomération lyonnaise concernant les investissements. Ainsi priorité a-t-elle été donnée au métro lyonnais contre la desserte des territoires périphériques. Entre 2015 et 2021, le Sytral fonctionnait avec un vote plural par bloc de compétences, ce qui assurait la « paix chez soi » mais empêchait une politique de mobilité réellement intégrée à l'échelle du bassin de vie. Cette période marque l'impasse d'une « gouvernance à la carte ». Pour sortir de cette fragilité, le syndicat mixte est transformé en 2022 en Établissement Public Local (EPL) nommé Sytral Mobilités, marquant une rupture dans la gouvernance des transports lyonnais et dans les politiques de coopération entre la métropole et ses voisins. Inspiré du modèle parisien, cet organisme est présidé par la métropole de Lyon qui y détient la majorité des sièges, clarifiant ainsi la gouvernance. En dépit de ces avancées, l'adéquation entre les périmètres institutionnels et les réalités géographiques (bassins de vie) reste un défi. La coopération se poursuit via le Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML), qui réunit la région et les agglomérations voisines (Saint-Étienne, Vienne, etc.) pour favoriser l'intermodalité. Enfin, le projet de Réseau Express Régional (RER) métropolitain constitue le nouveau chantier majeur, exigeant une convergence inédite entre la région et la métropole au sein d'une « gouvernance partagée »

Ainsi si le syndicat mixte demeure l'outil le plus approprié pour la gestion technique, il est parfois délaissé au profit de conventions plus souples pour éviter les blocages diplomatiques face à une métropole perçue comme dominante.

Le troisième chapitre porte sur les coopérations de projet menés par la métropole avec ses territoires voisins. Ces politiques interterritoriales s'articulent autour de l'adhésion à des syndicats mixtes, visant à piloter des projets de développement dépassant les frontières administratives. Ces coopérations, bien que stratégiques, sont à « géométrie variable » et dépendent étroitement de l'engagement politique et des intérêts partagés entre les partenaires.

Ici encore, l'implication de la métropole dans ces structures découle de la réforme territoriale de 2015 et de la création de la métropole de Lyon qui a remplacé le département du Rhône et l'ancienne communauté urbaine dans plusieurs instances, comme le Symalim (Grand Parc de Miribel-Jonage), le Smiril (îles et lînes du Rhône) ou le syndicat des Plaines-Monts d'Or. L'adhésion à des projets comme le port du Bordelan a été facilitée par la loi NOTRe, qui permet à la métropole d'être membre de droit de syndicats gérant des équipements portuaires.

Les motivations de ces coopérations sont diverses. La participation au Parc industriel de la Plaine de l'Ain (Pipa) illustre une réciprocité forte en matière de développement économique.

La métropole y trouve les grands fonciers industriels qui lui font défaut, tandis que la Plaine de l'Ain profite du rayonnement lyonnais et de l'ingénierie de l'Aderly pour commercialiser ses terrains. La gestion des espaces naturels périurbains (Monts d'Or, massif du Pilat, zones fluviales) répond ici à l'ambition de protéger des ressources comme l'eau potable, de réguler les crues et de maintenir l'agriculture.

En dépit de cette dynamique partenariale, les dissensus marquent parfois les coopérations engagées. Ainsi, l'approche « environnementale » de la métropole, axée sur la conservation, se heurte aux objectifs de développement et d'équipement des territoires voisins. Sur le Grand Parc de Miribel-Jonage, les conflits historiques entre le département et l'agglomération reposent sur le financement et la gouvernance. En ce qui concerne, le Bordelan, le changement de majorité métropolitaine en 2021 a entraîné le refus de financer le port de plaisance, jugé non prioritaire face aux nouvelles orientations écologiques. Dans le cas du PNR du Pilat, enfin, l'investissement reste modeste et la dynamique de projet peine à se concrétiser par des actions majeures.

Les auteur·ices, Rachel Linossier et Olivier Pillonel, soulignent finalement que l'instrument du syndicat mixte ne suffit pas à garantir l'équilibre des relations. Dans certains secteurs comme le développement portuaire de l'axe Rhône-Saône, la multiplicité des acteurs rend la construction d'un portage politique stable extrêmement difficile, malgré l'existence de documents cadres comme le Schéma portuaire lyonnais. Cette dernière illustration montre que la réussite de ces projets interterritoriaux repose moins sur l'outil juridique que sur la volonté politique de définir une vision commune et garantir une réciprocité entre le cœur métropolitain et ses territoires voisins.

Le quatrième chapitre développe les dynamiques de « l'intermédiation territoriale » entre la Métropole de Lyon et ses voisins dépassant le seul usage aux instruments. En effet, les auteur·ices, Rachel Linossier et Olivier Pillonel, définissent l'intermédiation territoriale comme un système de liens et d'acteurs (institutions, organisations, individus) qui régule les relations entre territoires et qui repose sur des dispositifs de coopération formels ou informels. Parmi ces acteurs, les élus et cadres techniques jouent un rôle de facilitateurs dès lors qu'ils activent leurs réseaux d'interconnaissance.

D'autres types d'intermédiation peuvent prendre des formes plus institutionnelles, telles que les agences de développement et d'urbanisme qui dépassent les limites administratives pour favoriser la coopération entre acteurs du territoire (collectivités, entreprises et universités). Elles contribuent toutes les deux à considérer les territoires voisins au même niveau que la métropole au sein des gouvernances et de stratégies.

En ce qui concerne l'exercice de planification, la coordination de l'aménagement du territoire repose sur deux échelles : le Sepal, syndicat mixte qui élabore le SCoT sur un périmètre resserré (Métropole et deux intercommunalités à l'Est), et l'Inter-SCoT, dispositif plus informel qui regroupe 13 syndicats mixtes de l'aire Lyon-Saint-Étienne.

Les auteur·ices proposent aussi un retour historique et critique sur la trajectoire du Pôle métropolitain. Créé en 2010 pour unir les six grandes intercommunalités, il a constitué, un temps, un moteur pour des projets comme le Syndicat Mixte des Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML). Toutefois, le nouvel exécutif métropolitain a convaincu ses partenaires de sa dissolution, mettant en avant les coûts budgétaires, un manque de

compétences déléguées et une absence de continuité territoriale. Le récit de cette disparition souligne la dépendance des structures de coopération à l'égard des choix politiques.

Enfin, l'intermédiation territoriale peut prendre la forme d'un projet, étudié ici à travers le tourisme vert et les comités d'itinéraire pour le cyclotourisme (ViaRhôna, Voie Bleue). Ces modes de gestion souples facilitent la réalisation d'infrastructures communes, à condition qu'elles soient équipées en ingénierie technique et en soutien politique. L'échec du projet de la « voie des Confluences » éclaire en creux les conditions de félicité de ces initiatives.

Le chapitre se conclue par un entretien avec le vice-président de la Métropole chargé de la résilience et de la coopération avec les territoires voisins, Jérémy Camus. Il prône une interterritorialité « horizontale et agile », privilégiant des relations de proximité et des « contrats de réciprocité » plutôt que des cadres rigides. L'objectif de son mandat est de construire une « métropole en confiance », capable de nouer des partenariats équilibrés sur des enjeux de vie quotidienne dépassant les périmètres institutionnels.

Rachel Linossier **conclue** cet ouvrage portant sur l'interterritorialité et les outils de coopération entre la métropole de Lyon et ses territoires voisins en plaidant pour le dépassement du modèle centre-périphérie. Ce dépassement passe l'établissement de relations plus équilibrées entre les institutions publiques du territoire. Sur ce pan, les outils classiques, comme les syndicats, semblent avoir montré leurs limites en raison de leur rigidité et de leur dépendance aux équilibres partisans. Au contraire, des outils plus souples commencent à faire leur preuve, à commencer par les contrats de réciprocité. Inspirés d'autres métropoles (Brest, Nantes), ils permettent des collaborations bilatérales au cas par cas, comme ceux signés entre Lyon, Villeurbanne et des communes rurales. D'autres, comme ceux mobilisés par les agences d'urbanisme, ou dans les démarches inter-SCoT facilitent l'acculturation réciproque entre partenaires en restant relativement à l'abri des conflits politiques. Des outils encore plus souples, comme les conventions, ententes ou associations peuvent montrer leur efficacité dès lors que les projets qui les sous-tendent nécessitent un portage politique plus léger.

Dessinant ainsi le chemin vers une coopération solidaire et adaptée aux transitions, l'ouvrage montre ainsi la diversification de la « boîte à outils », passant de l'institutionnel rigide au conventionnel souple, ouvrant de nouvelles perspectives pour l'archipel métropolitain lyonnais.

L'ouvrage explore les dynamiques complexes de l'interterritorialité lyonnaise, en mettant en lumière comment la Métropole de Lyon, collectivité de plein exercice, interagit avec ses territoires voisins pour gérer des services urbains et conduire des projets de développement. Ces interactions soulèvent des enjeux cruciaux, alimentent des débats institutionnels et politiques, et contribuent à éclairer l'action publique face aux défis contemporains, en particulier dans un contexte d'alternance politique à la métropole de Lyon consécutive aux élections municipales et intercommunales de mars 2026.

1. L'articulation entre périmètres institutionnels et territoires vécus

Le problème central est celui de la faible coïncidence entre les périmètres institutionnels et les territoires vécus (bassins de vie, d'emploi ou de mobilité), dans une quête d'idéal scalaire souvent difficile à atteindre. Cette quête et ses apories se retrouvent dans une série de secteurs d'action publique.

- La transition écologique et la résilience : Défi majeur qui redéfinit les politiques métropolitaines, la sobriété foncière (objectif Zéro Artificialisation Nette - ZAN), la qualité de l'air (Zones à Faible Émission - ZFE), et la préservation des ressources naturelles comme l'eau et la biodiversité obéissent à des règles de périmètres différents alors même que les défis sont partagés au-delà de ces frontières administratives.
- La mobilité et les transports : Ici, encore, les flux de population débordent largement les frontières administratives. Comment dès lors créer une offre de transport cohérente et unifiée à l'échelle du bassin métropolitain ? Les exemples depuis la création de Sytral Mobilités ou du projet de Service Express Régional Métropolitain (Serm) abondent pour illustrer les hésitations institutionnelles et les enjeux communs.
- La gestion technique des services en réseau : Si la coopération interterritoriale paraît indispensable pour garantir l'efficacité des services en réseaux (eau, assainissement, déchets, énergie), les conditions de réalisation des économies d'échelle et le maintien d'une continuité technique restent à trouver.
- Le développement économique et l'attractivité : La coopération territoriale pourrait ici représenter un outil pertinent pour concilier objectif de développement économique et préservation des ressources à l'échelle interterritoriale.

2. Légitimité et gouvernance de l'interterritorialité

L'ouvrage révèle des débats persistants sur la forme et la légitimité de la coopération interterritoriale :

- Le dépassement du modèle « centre-périphérie » : Historiquement, les relations ont été marquées sur le territoire par une hégémonie de la ville-centre ("le méchant Grand Lyon") face à des périphéries défensives craignant d'être absorbées politiquement. Comment dépasser ces méfiances pour inventer une interterritorialité plus horizontale et équilibrée ?
- Ingénierie institutionnelle vs volonté politique : Si les outils (syndicat mixte, EPL, association) ne suffisent jamais, et la volonté collective et l'engagement des élus sont des facteurs déterminants pour le succès des coopérations, les conflits partisans et les alternances fragilisent les sous-bassement de coopérations patiemment constituées. Les heurts et malheurs du Pôle métropolitain et sa dissolution 2022 illustrent la fragilité des outils basés sur de simples "logiques de club" politiques.
- Le choix des instruments : quelle efficacité pour des syndicats mixtes ? Certes, ajustés aux enjeux et contraintes technique, ils se révèlent parfois lourds. Et si des formes plus souples comme les conventions ou les contrats de réciprocité misant sur la

reconnaissance mutuelle et la réversibilité ne s'avèraient pas plus pertinent dans ce contexte ?

3. Interdépendance, intermédiaires et interterritorialité

L'ouvrage pointe, enfin, deux socles de bases de la coopération interterritoriale pouvant permettre d'asseoir une « métropole en confiance » qu'élus·es, technicien·nes, et citoyen·nes (?) appellent de leurs vœux.

- Révéler des interdépendances : En objectivant les flux et les besoins (via les agences d'urbanisme comme Urbalyon), cette recherche-action contribue à consolider un diagnostic partagé entre territoires voisins.
- Renforcer les "intermédiaires" de l'interterritorialité : L'ouvrage insiste sur la double idée selon laquelle ni les outils seuls, ni la volonté politique hégémonique ne permettent de construire durablement la coopération. Des acteurs, moins visibles mais essentiels, sont ici à l'œuvre dans les agences d'urbanisme et de développement, et l'ensemble des conventions et projets qui assurent une médiation technique, facilitent l'interconnaissance entre élus et techniciens, et finalement, la réalisation des politiques à l'échelle interterritoriale.

À l'orée du nouveau mandat de l'exécutif métropolitain, l'interterritorialité lyonnaise est à un tournant. Au cours du mandat précédent, les signes annonçant le passage d'une gestion purement technique ou défensive à une coopération stratégique imposée par les transitions écologiques et sociales étaient légions, nécessitant l'élaboration de nouveaux outils plus souples et une confiance politique restaurée. Ceux-ci seront-ils poursuivis ?

Post LinkedIn

📖 [Cahiers POPSU] « La Métropole et ses voisins : l'interterritorialité lyonnaise à l'aune de ses instruments », dirigé par @Rachel Linossier

🔊 Découvrez le dernier Cahier de @POPSU - Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines, publié aux @Éditions Autrement. Cette collection rassemble les connaissances produites au fil des travaux de recherche-action du programme POPSU Métropoles. Il s'agit ici du 31^e Cahier du programme POPSU Métropoles qui propose de faire dialoguer les recherche-actions menées sur les territoires métropolitains et d'en croiser les résultats.

🏡🏙️ **La Métropole de Lyon et ses voisins : vers un nouveau pacte de coopération ?**

Comment faire coïncider les frontières administratives avec la réalité des bassins de vie et d'emploi ? C'est le défi de l'**interterritorialité**, exploré dans le dernier cahier POPSU dirigé par Rachel Linossier.

L'aire métropolitaine de Lyon ne se limite plus à son cœur institutionnel ; elle est un véritable "archipel" où les flux de mobilité, les enjeux environnementaux et le développement économique ignorent les limites et les frontières administratives.

Voici les 3 enseignements clés que l'action publique peut tirer de cette recherche-action :

1 🏢 **Dépasser le modèle "centre-périphérie"** : Longtemps marqué par une posture défensive des voisins face à l'hégémonie du "Grand Lyon", le modèle évolue vers une coopération plus horizontale. L'objectif ? Passer d'une logique de compétition à une "Métropole en confiance".

2 🏢 **L'innovation au-delà des outils** : Si le syndicat mixte reste le couteau suisse pour les services techniques (eau, énergie), de nouvelles formes plus souples émergent. La transformation du Sytral en Sytral Mobilités en 2022 illustre cette volonté d'intégrer toutes les intercommunalités du Rhône pour une politique de transport unifiée.

3 🏢 **La transition écologique comme nouveau moteur** : La sobriété foncière (ZAN), la qualité de l'air (ZFE) et la gestion de l'eau imposent une solidarité de fait entre les territoires. Ces enjeux redéfinissent les priorités des agences d'urbanisme et de développement (Urbalyon, Aderly), qui jouent un rôle pivot d'intermédiation.

Le futur de nos métropoles ne se jouera pas sur l'absorption des voisins, mais sur la capacité à nouer des **contrats de réciprocité** et des projets "gagnant-gagnant".

📖 Pour aller plus loin, découvrez les travaux de la plateforme POPSU sur l'avenir des stratégies urbaines.

#Lyon #Metropole #Urbanisme #ActionPublique #Territoires #TransitionEcologique #POPSU #Interterritorialité

POPSU est opéré par le GIP Europe des projets architecturaux et urbains avec le soutien de DGALN - Habitat, Urbanisme, Rénovation DGALN - Eau, Biodiversité, Paysage ANCT - Agence nationale de la cohésion des territoires Petites villes de demain Ministères Ecologie, Territoire, Transports, Ville et Logement ministère de la Culture Banque des Territoires

