



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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



La Métropoli y sus vecinos

La interterritorialidad de Lyon a la luz de sus instrumentos.

Dirigido por Rachel Linossier

Junio de 2026

Síntesis (resumen breve)

La ^{cuarta} publicación de la plataforma POPSU Lyon se centra en las políticas y los instrumentos de cooperación entre la Métropoli de Lyon y los territorios que la rodean. Dirigida por Rachel Linossier, esta obra analiza cómo la Métropoli de Lyon utiliza diversas herramientas para gestionar servicios públicos esenciales como el agua, los residuos y el transporte.

La Métropoli de Lyon, entidad de pleno derecho creada por la ley Maptam, ejerce sus competencias en un perímetro fijo que no se corresponde con el área de influencia real de la ciudad. En respuesta a esta distorsión entre el perímetro institucional y el «territorio vivido», la metrópoli ha desplegado una intensa gobernanza interterritorial con los territorios vecinos (Dombes, Monts du Lyonnais, llanura del Dauphiné).

Esto se ha traducido en la movilización de diversos instrumentos de cooperación, empezando por el del sindicato mixto abierto, que sigue siendo la herramienta predominante para la gestión técnica (en materia de agua, energía o saneamiento), ya que permite agrupar a entidades con estatutos jurídicos diferentes al tiempo que ofrece flexibilidad financiera. Sin embargo, en temas considerados políticamente sensibles, como la gestión de residuos, la Métropoli da prioridad a la vía convencional o contractual para evitar los bloqueos inherentes a las estructuras integradas.

El sector de la movilidad es emblemático de los retos (y las dificultades) de la cooperación. El antiguo sindicato mixto (Sytral) sufrió durante mucho tiempo divergencias de intereses entre la ciudad central y el departamento del Ródano. Para remediarlo, en 2022 se creó un organismo público local (Sytral Mobilités). Inspirado en el sistema de la región de Île-de-France, este nuevo modelo tiene como objetivo la unificación tarifaria y una planificación coherente a escala del departamento, al tiempo que prepara grandes proyectos como el RER metropolitano en estrecha colaboración con la Región.

Otros ámbitos ponen de manifiesto conflictos relacionados con estas políticas de cooperación: la gestión de espacios naturales compartidos, como el Gran Parque de Miribel-Jonage o el macizo del Pilat, por ejemplo, ilustra las tensiones entre el enfoque conservacionista de la Métropoli y las voluntades.

de desarrollo de sus vecinos. En este caso, al igual que en otros sectores, el compromiso financiero de la Metrópoli, a menudo mayoritario, puede alimentar una imagen de «ogro metropolitano» que impone sus puntos de vista medioambientales. Para poder superar estas tensiones y garantizar la eficacia, los instrumentos deben poder contar con una voluntad política real y una convergencia de intereses estratégicos.

En este sentido, las estructuras de intermediación como Urbalyon (urbanismo) y la Aderly (economía) constituyen recursos fundamentales. Ofrecen espacios de experiencia neutral que facilitan el diálogo técnico y la planificación (como a través de la inter-SCoT) más allá de las divisiones partidistas. Por el contrario, la disolución del Polo Metropolitano en 2022 demuestra que las alianzas basadas en una mera lógica de «club» político siguen siendo frágiles, ya que están expuestas a los cambios electorales.

La obra pone de manifiesto lo importante que es superar el modelo centro-periferia por el de la «metrópoli de confianza». La transición ecológica (uso moderado del suelo, gestión del agua, circuitos alimentarios cortos) podría imponer nuevas formas de reciprocidad territorial, más horizontales y ágiles, que resultarían de gran utilidad para garantizar la resiliencia de «archipiélago metropolitano».

Resumen (extenso)

La ^{cuarta} publicación de la plataforma POPSU Lyon aborda las políticas y los instrumentos de cooperación entre la Metrópoli de Lyon y los territorios que la rodean. Dirigida por Rachel Linossier, esta obra analiza cómo la Metrópoli de Lyon utiliza diversas herramientas para superar el modelo centro-periferia y plantearse auténticas relaciones de vecindad.

El texto comienza señalando los retos de gobernanza que plantean las relaciones entre la Metrópoli de Lyon y sus territorios limítrofes en el seno de un espacio calificado como «archipiélago metropolitano». Los autores, Sébastien Bénétullière y Rachel Linossier, exploran la transición de una dinámica centro-periferia, marcada por resistencias locales históricas, a una cooperación interterritorial que se ha vuelto urgente debido al proceso de expansión urbana. Esta compleja configuración se basa en un frágil equilibrio entre unas fronteras institucionales rígidas y una realidad geográfica marcada por la interdependencia. Si bien la ley Maptam consolidó la Metrópoli de Lyon como entidad local de pleno derecho, la limitó a las fronteras del Gran Lyon. Sin embargo, el área de influencia, tal y como la define el INSEE, es mucho más amplia y abarca una corona metropolitana sometida a intensos flujos de movilidad y a una multipolarización de las funciones (residenciales, económicas y recreativas). Esta falta de coincidencia con los «territorios vividos» impide alcanzar un cierto «ideal escalar» de gobernanza

Históricamente, las relaciones entre Lyon y sus vecinos (Dombes, los montes del Lyonnais, la llanura del Dauphiné) se han percibido a través del prisma centro-periferia, lo que alimentaba una desconfianza recíproca. De hecho, esta dinámica ha sido a menudo defensiva: los territorios vecinos trataban de contrarrestar la hegemonía de un «Gran Lyon Malvado» con el fin de preservar sus propios equilibrios políticos y económicos. Sin embargo, los autores y autoras destacan una dependencia recíproca: la metrópoli se ha construido gracias a su periferia, y viceversa. Las herramientas de diálogo del pasado, como la Región Urbana de Lyon (RUL), sirvieron durante mucho tiempo

como foros de consenso sobre temas estratégicos (agua, transporte, agricultura) antes de desaparecer, dejando un vacío en la regulación interterritorial

Ante la ausencia de una integración institucional más amplia, la cooperación adopta la forma de un entramado de mecanismos y del despliegue de una gran diversidad de instrumentos que la metrópoli moviliza para interactuar con sus vecinos:

- Los 18 sindicatos mixtos siguen siendo la herramienta principal, tanto para la gestión técnica (energías con el Sigerly, planificación con el Sepal) como para proyectos estratégicos de cuencas hidrográficas o de ordenación del territorio. Su flexibilidad permite ajustar las competencias y la financiación en función de las necesidades
- Las estructuras de proyecto y de asesoramiento, como la Agencia de Desarrollo Económico de la Región de Lyon (Aderly) o la Agencia de Urbanismo (UrbaLyon), contribuyen a poner en común los conocimientos técnicos a escala del área metropolitana
- Las formas contractuales flexibles, como los convenios (por ejemplo, para las rutas ciclistas como ViaRhôna), los acuerdos (en el ámbito de la lucha contra los mosquitos) o las cartas (para la valorización de residuos), completan este panorama.

El archipiélago de Lyon se caracteriza, por tanto, por una gobernanza fragmentada pero dinámica. Si bien la ingeniería institucional a veces tiene dificultades para organizar una cooperación transversal, la multiplicación de herramientas permite abordar retos cruciales como el medio ambiente, la movilidad y el control de la urbanización. Este modelo de «paisaje multigobernado» refleja las continuas adaptaciones ante los nuevos regímenes de transición y la constante evolución de las relaciones de poder políticas locales.

El segundo capítulo continúa esta exploración de la evolución de las cooperaciones intermunicipales entre la metrópoli de Lyon y sus territorios limítrofes a partir de un estudio **sobre la gestión de los servicios urbanos**. Históricamente, los autores, Rachel Linossier, Burno Loustalet y Eric Charmes, recuerdan que el desarrollo y la gestión de los servicios urbanos en red (agua, gas, electricidad, saneamiento, residuos) han sido determinantes para estructurar la cooperación intermunicipal. Estas colaboraciones se han basado en lógicas técnicas y en la búsqueda de economías de escala, pero siempre han revestido una dimensión política y se han guiado por la búsqueda del «nivel territorial adecuado» que correspondería a cada ámbito de competencia.

En la cuenca de Lyon, el instrumento predominante para estas misiones es el sindicato mixto abierto, que presenta la ventaja de agrupar a entidades con diversos estatutos jurídicos (municipios, departamentos, metrópoli, EPCI) para gestionar asuntos comunes.

Las reformas territoriales, en particular la creación de la metrópoli de Lyon en 2015 y la transferencia de competencias departamentales, han modificado profundamente estas estructuras en una serie de ámbitos de actuación:

- Energía y tecnología digital: organismos como el Sygerly (energía) o el Epari (fibra óptica) han adaptado sus estatutos para integrar a la metrópoli, al tiempo que han modificado sus ámbitos de actuación
- Gestión del agua y medio ambiente: La competencia Gemapi (gestión de los medios acuáticos y prevención de inundaciones) ha complicado las relaciones interterritoriales; por ejemplo, en la cuenca del Gier, la cooperación entre Lyon y Saint-Étienne se desarrolla a través de un «acuerdo» en lugar de un sindicato ampliado, con el fin de evitar

costes adicionales de gestión y bloqueos políticos. En cambio, en el caso de los parajes naturales destacados (Monts d'Or, Gran Parque de Miribel-Jonage), el modelo del sindicato mixto sigue siendo la norma con el objetivo de conciliar la protección de los recursos y la ordenación del territorio

- Residuos: A diferencia de otras redes, la gestión de residuos no está a cargo de un consorcio global. Se basa en convenios bilaterales entre la metrópoli y los consorcios vecinos. Esta decisión evita la institucionalización de relaciones de poder políticas en el seno de un único organismo

El ámbito del transporte, al que se dedica un amplio espacio en este capítulo, ilustra a la perfección los límites y las transformaciones del movimiento sindical. Creado en la década de 1960, el Sindicato Mixto de Transportes del Ródano y la Aglomeración de Lyon (Sytral) ha sufrido durante mucho tiempo divergencias de intereses entre el departamento y la aglomeración de Lyon en materia de inversiones. Así, se dio prioridad al metro de Lyon en detrimento de la conexión de los territorios periféricos. Entre 2015 y 2021, el Sytral funcionaba con un sistema de votación plural por bloques de competencias, lo que garantizaba la «paz interna», pero impedía una política de movilidad verdaderamente integrada a escala de la cuenca de vida. Este periodo marca el punto muerto de una «gobernanza a la carta». Para salir de esta situación de fragilidad, el sindicato mixto se transformó en 2022 en un Establecimiento Público Local (EPL) denominado Sytral Mobilités, lo que supuso un punto de inflexión en la gobernanza del transporte de Lyon y en las políticas de cooperación entre la metrópoli y sus vecinos. Inspirado en el modelo parisino, este organismo está presidido por la metrópoli de Lyon, que cuenta con la mayoría de los escaños, lo que aclara la gobernanza. A pesar de estos avances, la adecuación entre los ámbitos institucionales y las realidades geográficas (cuencas de vida) sigue siendo un reto. La cooperación continúa a través del Sindicato Mixto de Transportes del Área Metropolitana de Lyon (SMT AML), que reúne a la región y a las aglomeraciones vecinas (Saint-Étienne, Vienne, etc.) para fomentar la intermodalidad. Por último, el proyecto de la Red Exprés Regional (RER) metropolitana constituye la nueva gran obra, que exige una convergencia sin precedentes entre la región y la metrópoli en el marco de una «gobernanza compartida».

Así pues, aunque el sindicato mixto sigue siendo la herramienta más adecuada para la gestión técnica, en ocasiones se deja de lado en favor de convenios más flexibles para evitar bloqueos diplomáticos frente a una metrópoli percibida como dominante.

El tercer capítulo se centra en las cooperaciones en proyectos llevadas a cabo por la metrópoli con sus territorios vecinos. Estas políticas interterritoriales se articulan en torno a la adhesión a sindicatos mixtos, con el objetivo de dirigir proyectos de desarrollo que trasciendan las fronteras administrativas. Estas cooperaciones, aunque estratégicas, son de «geometría variable» y dependen estrechamente del compromiso político y de los intereses compartidos entre los socios.

Una vez más, la participación de la metrópoli en estas estructuras se deriva de la reforma territorial de 2015 y de la creación de la metrópoli de Lyon, que sustituyó al departamento del Ródano y a la antigua comunidad urbana en varios organismos, como el Symalim (Gran Parque de Miribel-Jonage), el Smiril (islas y lónes del Ródano) o el sindicato de las Plaines-Monts d'Or. La adhesión a proyectos como el puerto de Bordelan se ha visto facilitada por la ley NOTRe, que permite a la metrópoli ser miembro de pleno derecho de los sindicatos que gestionan las instalaciones portuarias.

Las motivaciones de estas cooperaciones son diversas. La participación en el Parque Industrial de la Plaine de l'Ain (Pipa) ilustra una fuerte reciprocidad en materia de desarrollo económico.

La metrópoli encuentra allí los grandes terrenos industriales de los que carece, mientras que la Plaine de l'Ain se beneficia del prestigio de Lyon y de la experiencia de Aderly para comercializar sus terrenos. La gestión de los espacios naturales periurbanos (Monts d'Or, macizo del Pilat, zonas fluviales) responde aquí al objetivo de proteger recursos como el agua potable, regular las crecidas y mantener la agricultura.

A pesar de esta dinámica de colaboración, en ocasiones los desacuerdos marcan las cooperaciones emprendidas. Así, el enfoque «medioambiental» de la metrópoli, centrado en la conservación, choca con los objetivos de desarrollo y dotación de infraestructuras de los territorios vecinos. En el Gran Parque de Miribel-Jonage, los conflictos históricos entre el departamento y la aglomeración se centran en la financiación y la gobernanza. En cuanto al Bordelan, el cambio de mayoría metropolitana en 2021 ha supuesto la negativa a financiar el puerto deportivo, considerado no prioritario frente a las nuevas orientaciones ecológicas. Por último, en el caso del Parque Natural Regional del Pilat, la inversión sigue siendo modesta y la dinámica del proyecto tiene dificultades para materializarse en acciones de envergadura.

Los autores, Rachel Linossier y Olivier Pillonel, subrayan, por último, que el instrumento del sindicato mixto no basta para garantizar el equilibrio de las relaciones. En algunos sectores, como el desarrollo portuario del eje Ródano-Saona, la multiplicidad de actores dificulta enormemente la construcción de un apoyo político estable, a pesar de la existencia de documentos marco como el Plan Portuario de Lyon. Este último ejemplo muestra que el éxito de estos proyectos interterritoriales depende menos del instrumento jurídico que de la voluntad política de definir una visión común y garantizar la reciprocidad entre el núcleo metropolitano y sus territorios vecinos.

El cuarto capítulo analiza las dinámicas de la «intermediación territorial» entre la Metrópoli de Lyon y sus vecinos, más allá del mero uso de los instrumentos. De hecho, los autores, Rachel Linossier y Olivier Pillonel, definen la intermediación territorial como un sistema de vínculos y actores (instituciones, organizaciones, individuos) que regula las relaciones entre territorios y que se basa en mecanismos de cooperación formales o informales. Entre estos actores, los representantes electos y los responsables técnicos desempeñan un papel de facilitadores al poner en marcha sus redes de contactos.

Otros tipos de intermediación pueden adoptar formas más institucionales, como las agencias de desarrollo y urbanismo que traspasan los límites administrativos para fomentar la cooperación entre los agentes del territorio (administraciones locales, empresas y universidades). Ambas contribuyen a que los territorios vecinos se consideren al mismo nivel que la metrópoli en el marco de la gobernanza y las estrategias.

En lo que respecta al ejercicio de planificación, la coordinación de la ordenación del territorio se basa en dos niveles: el Sepal, un sindicato mixto que elabora el SCoT en un perímetro reducido (la metrópoli y dos mancomunidades al este), y el Inter-SCoT, un mecanismo más informal que agrupa a 13 sindicatos mixtos del área de Lyon-Saint-Étienne.

Los autores y autoras proponen también una revisión histórica y crítica de la trayectoria del Polo Metropolitano. Creado en 2010 para unir las seis grandes mancomunidades, constituyó, durante un tiempo, un motor para proyectos como el Sindicato Mixto de Transportes del Área Metropolitana de Lyon (SMT AML). Sin embargo, el nuevo ejecutivo metropolitano convenció a sus socios de su disolución, alegando los costes presupuestarios, la falta de

competencias delegadas y la falta de continuidad territorial. El relato de esta desaparición pone de relieve la dependencia de las estructuras de cooperación respecto a las decisiones políticas.

Por último, la intermediación territorial puede adoptar la forma de un proyecto, que aquí se analiza a través del turismo verde y los comités de itinerarios para el cicloturismo (ViaRhôna, Voie Bleue). Estos modos de gestión flexibles facilitan la realización de infraestructuras comunes, siempre que cuenten con los recursos de ingeniería técnica y el respaldo político necesarios. El fracaso del proyecto de la

«Vía de las Confluencias» pone de manifiesto, de forma indirecta, las condiciones necesarias para el éxito de estas iniciativas.

El capítulo concluye con una entrevista con el vicepresidente de la Metrópoli encargado de la resiliencia y la cooperación con los territorios vecinos, Jérémy Camus. Este aboga por una interterritorialidad «horizontal y ágil», que dé prioridad a las relaciones de proximidad y a los «contratos de reciprocidad» en lugar de a marcos rígidos. El objetivo de su mandato es construir una «metrópoli basada en la confianza», capaz de establecer colaboraciones equilibradas en torno a cuestiones de la vida cotidiana que trasciendan los límites institucionales.

Rachel Linossier **concluye** esta obra sobre la interterritorialidad y las herramientas de cooperación entre la metrópoli de Lyon y sus territorios vecinos abogando por superar el modelo centro-periferia. Esta superación pasa por el establecimiento de relaciones más equilibradas entre las instituciones públicas del territorio. En este sentido, las herramientas clásicas, como los sindicatos, parecen haber mostrado sus límites debido a su rigidez y a su dependencia de los equilibrios partidistas. Por el contrario, herramientas más flexibles están empezando a demostrar su eficacia, empezando por los contratos de reciprocidad. Inspirados en otras metrópolis (Brest, Nantes), permiten colaboraciones bilaterales caso por caso, como los firmados entre Lyon, Villeurbanne y los municipios rurales. Otras, como las que utilizan las agencias de urbanismo o en los procesos entre SCoT, facilitan la aculturación recíproca entre socios, manteniéndose relativamente al margen de los conflictos políticos. Herramientas aún más flexibles, como los convenios, los acuerdos o las asociaciones, pueden demostrar su eficacia cuando los proyectos que las sustentan requieren un respaldo político más ligero.

Trazando así el camino hacia una cooperación solidaria y adaptada a las transiciones, la obra muestra la diversificación de la «caja de herramientas», que pasa de lo institucional rígido a lo convencional flexible, abriendo nuevas perspectivas para el archipiélago metropolitano de Lyon.

La obra explora las complejas dinámicas de la interterritorialidad de Lyon, poniendo de relieve cómo la Metrópoli de Lyon, entidad de pleno derecho, interactúa con sus territorios vecinos para gestionar los servicios urbanos y llevar a cabo proyectos de desarrollo. Estas interacciones plantean retos cruciales, alimentan debates institucionales y políticos, y contribuyen a orientar la acción pública ante los desafíos contemporáneos, en particular en un contexto de cambio político en la Metrópoli de Lyon tras las elecciones municipales e intermunicipales de marzo de 2026.

1. La articulación entre los perímetros institucionales y los territorios vividos

El problema central es la escasa coincidencia entre los perímetros institucionales y los territorios vividos (cuencas de vida, de empleo o de movilidad), en una búsqueda de un ideal escalar a menudo difícil de alcanzar. Esta búsqueda y sus aporías se reflejan en una serie de ámbitos de la acción pública.

- La transición ecológica y la resiliencia: Un reto fundamental que redefine las políticas metropolitanas: la sobriedad en el uso del suelo (objetivo «Cero Artificialización Neta» —ZAN—), la calidad del aire (Zonas de Bajas Emisiones —ZFE—) y la preservación de los recursos naturales, como el agua y la biodiversidad, se rigen por normas de ámbitos diferentes, a pesar de que los retos son comunes más allá de esas fronteras administrativas.
- Movilidad y transporte: También en este ámbito, los flujos de población traspasan ampliamente las fronteras administrativas. ¿Cómo crear, pues, una oferta de transporte coherente y unificada a escala de la cuenca metropolitana? Abundan los ejemplos, desde la creación de Sytral Mobilités o del proyecto del Servicio Expreso Regional Metropolitano (Serm), que ilustran las vacilaciones institucionales y los retos comunes.
- La gestión técnica de los servicios en red: Si bien la cooperación interterritorial parece indispensable para garantizar la eficacia de los servicios en red (agua, saneamiento, residuos, energía), aún quedan por definir las condiciones para lograr economías de escala y mantener la continuidad técnica.
- El desarrollo económico y el atractivo: La cooperación territorial podría constituir en este caso una herramienta adecuada para conciliar el objetivo del desarrollo económico con la conservación de los recursos a escala interterritorial.

2. Legitimidad y gobernanza de la interterritorialidad

La obra pone de manifiesto los debates persistentes sobre la forma y la legitimidad de la cooperación interterritorial:

- Superar el modelo «centro-periferia»: Históricamente, las relaciones en el territorio se han caracterizado por la hegemonía de la ciudad central («el malvado Gran Lyon») frente a unas periferias a la defensiva que temían ser absorbidas políticamente. ¿Cómo superar estas desconfianzas para crear una interterritorialidad más horizontal y equilibrada?
- Ingeniería institucional frente a voluntad política: Si bien las herramientas (sindicato mixto, EPL, asociación) nunca son suficientes, y la voluntad colectiva y el compromiso de los representantes electos son factores determinantes para el éxito de las cooperaciones, los conflictos partidistas y los cambios de gobierno debilitan los cimientos de unas cooperaciones construidas con paciencia. Los roces y contratiempos del Polo Metropolitano y su disolución en 2022 ilustran la fragilidad de las herramientas basadas en simples «lógicas de club» políticas.
- La elección de los instrumentos: ¿qué eficacia tienen los sindicatos mixtos? Es cierto que, adaptados a los retos y las limitaciones técnicas, a veces resultan pesados. ¿Y si formas más flexibles, como los convenios o los contratos de reciprocidad basados en el

reconocimiento mutuo y la reversibilidad resultaran más pertinentes en este contexto?

3. Interdependencia, intermediarios e interterritorialidad

Por último, la obra señala dos pilares fundamentales de la cooperación interterritorial que podrían permitir asentar una «metrópoli de confianza» que los representantes electos, los técnicos y los ciudadanos (?) anhelan.

- Poner de manifiesto las interdependencias: al objetivar los flujos y las necesidades (a través de agencias de urbanismo como Urbalyon), esta investigación-acción contribuye a consolidar un diagnóstico compartido entre territorios vecinos.
- Reforzar a los «intermediarios» de la interterritorialidad: La obra insiste en la doble idea de que ni las herramientas por sí solas, ni la voluntad política hegemónica permiten construir una cooperación sostenible. En este contexto, hay actores —menos visibles pero esenciales— que actúan en las agencias de urbanismo y desarrollo, así como en el conjunto de convenios y proyectos que garantizan una mediación técnica, facilitan el conocimiento mutuo entre los representantes electos y los técnicos y, en última instancia, la puesta en práctica de las políticas a escala interterritorial.

En los albores del nuevo mandato del ejecutivo metropolitano, la interterritorialidad de Lyon se encuentra en un punto de inflexión. Durante el mandato anterior, abundaron los indicios que anunciaban el paso de una gestión puramente técnica o defensiva a una cooperación estratégica impuesta por las transiciones ecológicas y sociales, lo que requirió la elaboración de nuevas herramientas más flexibles y el restablecimiento de la confianza política. ¿Se seguirá avanzando en esta línea?

Publicación en LinkedIn

📖 [Cuadernos POPSU] «La Metrópoli y sus vecinos: la interterritorialidad de Lyon a la luz de sus instrumentos», dirigido por @Rachel Linossier

📖 Descubre el último Cuaderno de @POPSU —Plataforma de observación de proyectos y estrategias urbanas—, publicado por @Éditions Autrement. Esta colección recopila los conocimientos generados a lo largo de los trabajos de investigación-acción del programa POPSU Metrópolis. Se trata del 31.º Cuaderno del programa POPSU Métropoles, que propone establecer un diálogo entre las investigaciones-acción llevadas a cabo en los territorios metropolitanos y cruzar sus resultados.

🏙️📖 **La Metrópoli de Lyon y sus vecinos: ¿hacia un nuevo pacto de cooperación? ¿Cómo** hacer coincidir las fronteras administrativas con la realidad de las cuencas de vida y de empleo? Este es el reto de **la interterritorialidad**, explorado en el último cuaderno POPSU dirigido por Rachel Linossier.

El área metropolitana de Lyon ya no se limita a su núcleo institucional; es un auténtico «archipiélago» en el que los flujos de movilidad, los retos medioambientales y el desarrollo económico no respetan los límites ni las fronteras administrativas.

Estas son las tres conclusiones clave que la acción pública puede extraer de esta investigación-acción:

1. **Superar el modelo «centro-periferia»:** tras haber estado marcado durante mucho tiempo por una postura defensiva de los vecinos frente a la hegemonía del «Gran Lyon», el modelo evoluciona hacia una cooperación más horizontal. ¿El objetivo? Pasar de una lógica de competencia a una «Metrópolis de confianza».

2. **La innovación más allá de las herramientas:** Aunque el sindicato mixto sigue siendo la «navaja suiza» para los servicios técnicos (agua, energía), están surgiendo nuevas formas más flexibles. La transformación del Sytral en Sytral Mobilités en 2022 ilustra esta voluntad de integrar todas las mancomunidades del Ródano en una política de transporte unificada.

3. **La transición ecológica como nuevo motor:** La sobriedad urbanística (ZAN), calidad del aire (ZFE) y la gestión del agua imponen una solidaridad de hecho entre los territorios. Estos retos redefinen las prioridades de las agencias de urbanismo y desarrollo (Urbalyon, Aderly), que desempeñan un papel fundamental de intermediación.

El futuro de nuestras metrópolis no dependerá de la absorción de los vecinos, sino de la capacidad de establecer **acuerdos de reciprocidad** y proyectos «beneficiosos para todas las partes».

📖 Para profundizar en el tema, descubre los trabajos de la plataforma POPSU sobre el futuro de las estrategias urbanas.

#Lyon #Metrópolis #Urbanismo #AcciónPública #Territorios #TransiciónEcológica #POPSU #Interterritorialidad

POPSU está gestionada por el GIP «Europa de los proyectos arquitectónicos y urbanos», con el apoyo de la DGALN (Vivienda, Urbanismo y Renovación), la DGALN (Agua, Biodiversidad y Paisaje), la ANCT (Agencia Nacional de Cohesión Territorial), «Pequeñas ciudades del mañana», los Ministerios de Ecología, Territorio, Transportes, Ciudad y Vivienda, el Ministerio de Cultura y el Banco de los Territorios.

