



**Grande
Porte
des Alpes**

Séminaire #2
03 octobre 2022

Synthèse de l'Atelier du territoire

MÉTROPOLE

GRAND LYON



Schipol Airport (LOLA)

Introduction

Territoire historique de développement de l'agglomération lyonnaise, la « Porte des Alpes » présente une vocation économique importante entre grandes infrastructures, équipements à rayonnement métropolitain et national et espaces non urbanisés à dominante agricole ou naturelle. Il fonctionne aujourd'hui moins comme un bassin de vie qu'un territoire de destination composé de plaques monofonctionnelles.

La Métropole de Lyon a engagé un exercice prospectif sur le devenir de ce territoire aux horizons 2030, 2040 et 2050 en faisant appel à trois équipes internationales pilotées par Lafayette, D&A et 51N4E.

Consciente que les trajectoires de transformation d'un territoire si vaste et stratégique doivent se dessiner avec le concours de l'ensemble des parties prenantes, la Métropole de Lyon s'est entourée de partenaires publics (les communes de Bron, Chassieu et Saint-Priest, Sepal, Sytral Mobilités, Préfecture du Rhône) et a associé des acteurs privés et institutionnels pour ouvrir cet espace de dialogue collaboratif.

Après un premier séminaire de lancement en juillet 2022, ce second temps a permis de créer les conditions d'un échange sur ce que représente le territoire de la Grande Porte des Alpes et ses enjeux structurants. À tour de rôle, les équipes ont présenté chacune quatre angles de lecture de ce territoire pour provoquer, auprès de la pluralité des acteurs réunis, une nouvelle lecture, actuelle et prospective de leur territoire d'action. Un temps de témoignage et de réaction a ouvert des partages de vision avec les équipes mais également entre acteurs.

Cette synthèse cherche à restituer la richesse des présentations et des échanges de ce séminaire qui s'est conclu par une intervention de Michel Lussault, président du Conseil Scientifique de la démarche, nous invitant à dépasser les logiques d'amendement pour construire des trajectoires ambitieuses et à la hauteur des enjeux.







Equipe Lafayette

Lafayette.

Lafayette
SLETH
Etablissement
Citec
Ingérop

Setec Organisation
Setec Energie Environnement
Ville Ouverte
Carbone 4
Cynthia Ghorra-Gobin

Ce travail reflète un premier arpentage de la Grande Porte des Alpes, armé d'un regard bienveillant qui cherche à faire émerger des imaginaires du territoire. L'exercice a pour but d'identifier les qualités de la production urbaine du siècle dernier, les succès existants sur lesquels ancrer les trajectoires de transformation.

1: Actifs

2: Loisirs

3: Savoir

4: Ressources

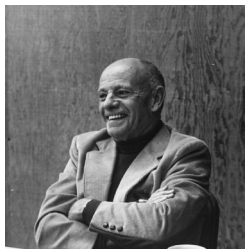
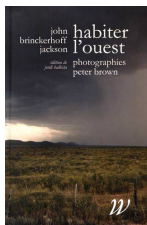
Les quatre angles de lecture étudiés nous ont permis de travailler en analogie avec l'histoire de l'architecture, de l'urbanisme ou de l'art. Il s'agit de décaler le regard pour fonder une cosmologie de la Grande Porte des Alpes.

2: Actifs



Actif

En finance, l'actif économique de l'entreprise est la somme de ses actifs immobilisés et de son besoin en fonds de roulement. C'est ce dont elle a besoin pour fonctionner.



John Brinckerhoff Jackson
Habiter l'Ouest, Éditions Wildprojects, Paris, 2016
traduction du manuscrit *A Sense of Space, a Sense of Time*, Yale University Press, New Haven, 1994.

Lewis Baltz
Hidden Valley, Looking South, 1977

Instinctivement, la Grande Porte des Alpes nous rappelle l'Ouest américain, par sa géographie plate à l'infini, sans résistance. En accueillant les actifs métropolitains elle est devenue une sorte de « Land of opportunities ». Cette porte seule, ouverte et orpheline de ses barrières, donnant sur une vaste parcelle aéroportuaire dégagée à perte de vue le symbolise à merveille (voir photographie ci-contre).

John Brinckerhoff Jackson et le paysage de la route

Géographe et historien du paysage, professeur à Harvard et Berkeley et fondateur de la revue *Landscape*, John Brinckerhoff Jackson est l'une des figures tutélaires de l'étude du paysage américain. Il a notamment fait ressortir l'influence de la route dans la transformation des paysages aux États-Unis. Selon lui, « les routes ne conduisent plus seulement à des lieux ; elles sont des lieux ». Son travail est une contribution majeure à l'hodologie, la science des voies, de leur conception, leur représentation et leur expérience.

Lewis Baltz est un photographe américain qui a fait de la dépression de la société industrielle le thème dominant de son œuvre. Il a photographié l'anthropisation galopante des grandes étendues de l'Ouest américain, à savoir, la modification des milieux naturels par l'activité humaine.

Flatness et stratégie de colonisation

La carte de Cassini, ci-après, est la première carte topographique mise en place à l'échelle du royaume de France au XVIII^e siècle. Sa représentation du relief peut paraître fantaisiste, mais elle sort pour l'époque de la représentation cavalière. Elle montre le peu de résistance à l'urbanisation qu'offre le territoire de la Grande Porte des Alpes.

Plus connu sous le nom de grille de Jefferson, voir ci-après, le Land Ordinance de 1785 propose une méthode de division et de vente de propriétés des grandes étendues de territoires lors de la Conquête de l'Ouest américain. Plus de 200 ans plus tard, la grille définit toujours la géographie et le paysage de la majeure partie du Midwest des États-Unis.

D'opportunisme à opportunités ?

La Grande Porte des Alpes est un lieu marqué par une forme d'opportunisme foncier, accueillant des actifs économiques comme l'aéroport de Lyon-Bron ou Eurexpo nécessaires au bon fonctionnement du système économique de la Métropole. Par leur morphologie, ces équipements laissent une grande place au vide. D'opportunisme à opportunités, il n'y a qu'un pas à franchir, un seuil que cherche à représenter la photographie de la porte ouverte et isolée donnant sur les parcelles aéroportuaires (photographie ci-contre).

John Brinckerhoff Jackson racontait dans son ouvrage *A sense of Place, a sense of Time* de 1994, la mise en place de la route américaine à travers les clôtures barbelées des parcelles privées suite à la conquête de grandes étendues territoriales.

Cet imaginaire d'un espace hodologique (un espace de la voie) à travers les grandes étendues photographiées par Lewis Baltz montre de nouvelles formes d'opportunités. A l'échelle de la Grande Porte des Alpes, nous allons devoir mettre en place une stratégie de colonisation, du moins de conquête de ce territoire à la fois constitué programmatiquement, mais vide spatialement. Cette stratégie, doit-elle uniquement traiter les franges ? les espaces maîtrisés par le public ?



Réactions

“Qui pour les opportunités, mais n’oublions pas les contraintes ! C’est l’inverse de la conquête de l’Ouest : on ne veut pas d’un développement anarchique et extensif.”

Émeline Baume –
Vice-Présidente à l’économie, l’emploi et au commerce,
Métropole de Lyon

“Porte des Alpes est une terre d’opportunité, mais ce n’est pas un terrain vide ! Je pense notamment aux zones agricoles, qu’il faut protéger car elles sont un atout pour nos communes.”

Jean-Jacques Sellès –
Maire de Chassieu

“Vous parlez des interstices entre les objets pour améliorer leur cohabitation. Mais il faut aussi travailler sur l’intérieur de ces grands objets qui doivent aussi évoluer.”

Béatrice Vessiller –
Vice-Présidente à l’urbanisme et au cadre de vie,
Métropole de Lyon



Carte de Cassini

Feuilles gravées et aquarellées, issue de l'exemplaire dit de « Marie-Antoinette » du XVIII^e siècle



Grille de Jefferson

Thomas Jefferson,
Land Ordinance, 1785



Grande Porte des Alpes,
Opportunisme ou opportunité ?

2: Loisirs



Loisir

Temps libre dont on dispose en dehors des occupations imposées, obligatoires, et qu'on peut utiliser à son gré : Profiter de ses loisirs pour se cultiver.

L'arpentage du territoire des 06, 07 et 08 juillet 2022 nous a permis de déceler un grand nombre de signes dans la ville, visibles depuis l'axe entre Fourvière et les Alpes.

En dehors de la route sont plantés là des billboards, des enseignes, de gigantesques symboles de plusieurs mètres de long visibles depuis le lointain.

Denise Scott-Brown et Robert Venturi et l'architecture du Strip

En 1972, Denise Scott-Brown et Robert Venturi emmène un petit groupe d'étudiants architectes, urbanistes et graphistes de l'université de Yale à Las Vegas. Ils y constatent, notamment, l'omniprésence des enseignes publicitaires frontispices de «hangars décorés» ; ils désignent du nom de «canards» les bâtiments dont les formes miment la fonction, par référence à une boutique vendant du canard à Long Island construite en 1931 en forme de canard géant.

Publiée sous le titre *Learning from Las Vegas*, leur étude décrit un territoire du Strip vu depuis la voiture comme un vaste phénomène de communication régi par des symboles. L'adressage, les enseignes, leurs éclairages ou même leur ornements architecturaux sont décortiqués et méthodiquement représentés. Traduit dans 18 langues, ce manifeste rompt brutalement avec le dogme de la *tabula rasa* comme fondement du projet, pour faire de l'observation et de l'amplification du contexte



Robert Venturi, Denise Scott Brown
Learning from Las Vegas, MIT Press, Boston, 1972

urbain existant, aussi ordinaire soit-il, un outil de conception des territoires.

Espace de loisir métropolitain

A Saint-Priest, derrière l'arrêt de bus Normandie-Niemen, face au centre auto Feu-vert, une statue du dieu égyptien Amon matérialise ironiquement l'axe liant la colline de Fourvière aux Alpes. Ce territoire constitue ainsi la limite de l'aire lyonnaise et le seuil de la porte des Alpes.

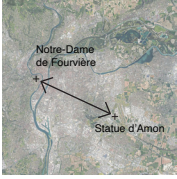
Ce territoire accumule assez étonnamment de grands espaces de loisirs métropolitains : l'aéroport par exemple, est autant un aéroport d'affaires utilisé principalement pour le transport médical, qu'une piste à destinations des écoles de pilotage et des différents aéroclubs lyonnais. Son signal urbain est le bâtiment iFly, une soufflerie sportive permettant pratique de la chute libre.

On croise un golf, des surfaces commerciales, le parc de Parilly ou même les différents salons accessibles au public au sein d'Eurexpo. Le photographe lyonnais Bertrand Stoffleth représente

ce paysage du loisir à travers l'hippodrome du parc de Parilly dans sa série *Autour du Belvédère* de 2002-2005.

L'axe historique, un « strip lyonnais »

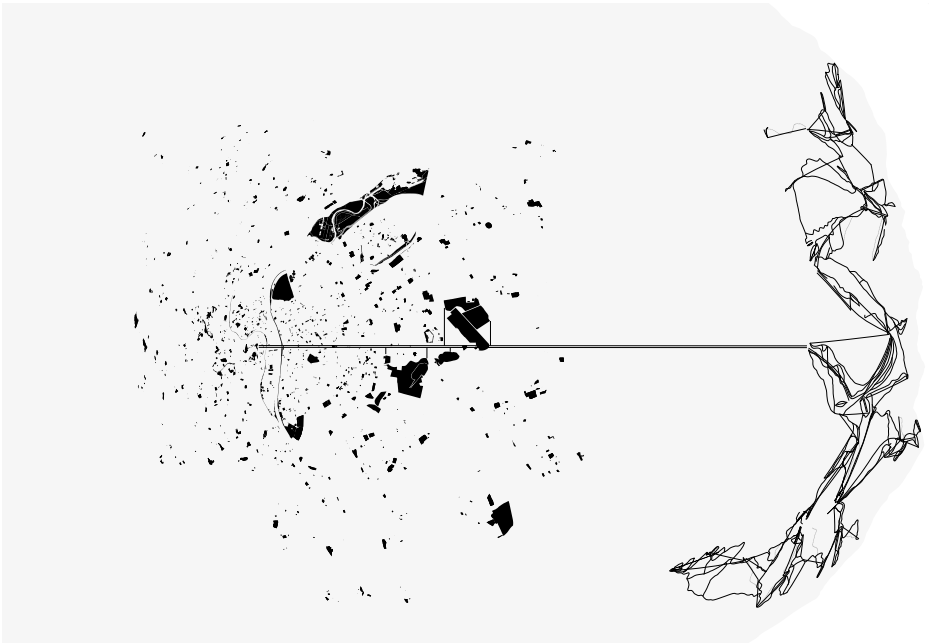
L'axe de Fourvière aux Alpes matérialisé par l'ancienne route impériale 7 pourrait aujourd'hui être considéré comme le Strip lyonnais. Nous y avons découvert, lors de l'arpentage du séminaire de lancement de juillet 2022, un grand système visuel implanté tout autour, à la manière de l'enseignement de Las Vegas théorisé par Scott-Brown et Venturi. Les panneaux d'affichage, les sigles ou les toitures de station service deviennent des repères dans le territoire, définissant une sorte de ville graphique.



Statue d'Amon
Normandie-Niemen, Saint-Priest



Bertrand Stofleth
Autour du Belvédère, Série de 25 photographie,
40 x 50cm, 100x150cm, 2002-2005



Grande Porte des Alpes,
Rapprocher les Alpes?



Cette forme d'architecture ordinaire, pensée pour la vitesse, adresse de vastes programmes de loisirs. On va à la Porte des Alpes pour consommer, se divertir, jouer, faire du sport... Comme si l'esprit des sports d'hiver à la fin de la route avait contaminé cet espace. Que deviendront ces signes et ces adressages dans un futur désirable ? Quelles nouvelles formes de consommation ou de loisirs sobres ?

Réactions

“ Pour nous l'enjeu est double : se reconnecter avec les communes et profiter de l'attractivité du cœur de la Métropole. ”

Christophe Laurent –
Directeur expansion, Décathlon

“ La question des loisirs fait partie des sujets qu'on travaille, face à l'évolution des attentes. Plus qu'un centre commercial, on se positionne de plus en plus comme un pôle de loisirs. ”

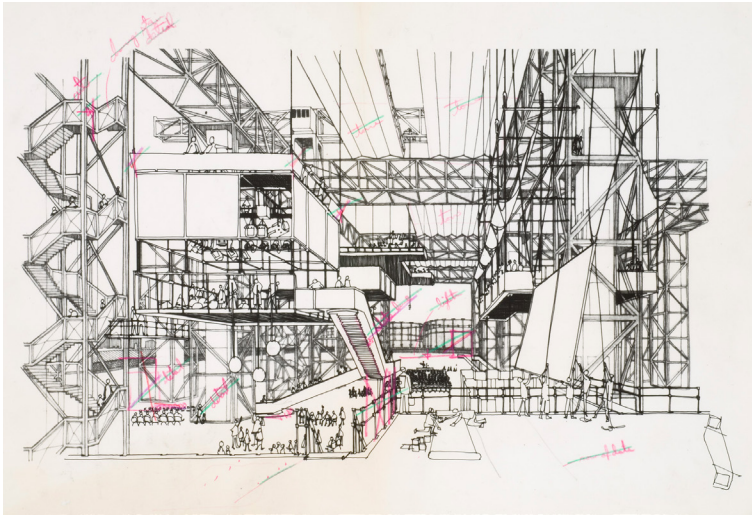
François Roux –
Manager de projets, aménagement et promotion,
Nhood

3: Savoir



Savoir

Ensemble cohérent de connaissances acquises au contact de la réalité ou par l'étude.



Cédric Price
Fun Palace, 1964

Lors du premier séminaire, nous avons fait la rencontre d'un objet fascinant conçu par l'architecte René Dottelonde : l'université de Lyon 2 Bron-Parilly. Imaginé pour être entouré par la ville, ce bâtiment, prônant la flexibilité des programmes et une échelle infinie nous semble définir un ersatz de l'identité de Grande Porte des Alpes.

Cédric Price et l'indétermination programmatique

Cédric Price est un architecte anglais de la seconde moitié du XX^e siècle. En 1964, il conçoit le Fun Palace, une mégastructure vide laissant à ses usagers le choix de l'aménagement et de la programmation. Le projet, loin d'être une simple utopie théorique, a impliqué d'éminents

scientifiques et un parlementaire ; sa construction a été entamée, mais jamais terminée. Installant une architecture interactive qui fait la synthèse entre technologie, cybernétique et théorie du jeu, elle est pensée comme une machine de l'indétermination se reprogrammant en permanence, accueillant une variété infinie de fonctions.

Projet qui est resté mythique dans l'histoire de l'architecture, le Fun Palace a préfiguré la fluidité programmatique et l'indétermination formelle de nombreux projets radicaux de la seconde moitié du XX^e siècle.

« Anti-campus »

En 1969, l'architecte René Dottelonde reçoit un télégramme lui indiquant qu'il est désigné pour construire l'université Lyon 2. Lorsqu'il entre au rectorat, il fait face à une négociation entre les représentants étudiants bien décidés à concevoir leur propre programme et les fonctionnaires garant du financement du projet. Son rôle sera de donner une forme architecturale à cette expérimentation pédagogique universitaire.

Dottelonde doute de la localisation périphérique ? Qu'à cela ne tienne, le rectorat souhaite que «Bron-Parilly ne soit pas un nouveau Vincennes», et lui indique qu'ils amèneront la ville aux pieds de la future université. Il propose alors un «anti-campus» intégré à la vie de la cité où «les différentes fonctions que l'on peut remplir dans un ensemble universitaire se retrouvent dans un continuum qui est à la fois des espaces d'enseignement, des espaces de détente.» L'utilisation du procédé structurel métallique Pétroff-Prouvé, photographie ci-après, permettra la mise en place d'une toiture en nappe continue, sous laquelle s'organiseront les programmes.

Par son échelle et sa conception flexible, l'université s'inscrit dans une sorte de processus évolutif commun à d'autres mégastructures de la Porte des Alpes, comme Eurexpo ou le centre commercial Auchan.

Flexibilité et indétermination ?

L'université de Lyon 2 Bron-Parilly, «anti-bâtiment» comprenant en son sein toutes les fonctions de la ville, pourrait-il incarner un condensé de l'architecture de la Grande Porte des Alpes ? son manifeste rétro-actif ?

Pensé en 1968 comme une expérimentation pédagogique dont le programme fut co-construit avec ses usagers, il est conçu radicalement comme une nappe pouvant s'étendre à l'infini qui recouvre des programmes en permanente évolution. Par son échelle, le systématisme de sa structure, la définition d'un monde intérieur qui dépasse les besoins programmatiques initiaux et aussi par la relation souvent maladroite qu'il entretient à son contexte, il nous semble être le patient zéro des hangars, structures industrielles et boîtes commerciales de la Porte des Alpes.

Doit-on trouver dans ce bâtiment les caractéristiques typo-morphologiques d'une architecture propre à la Grande Porte des Alpes ? ou réfléchir à la possibilité qu'offre ce type de structures pour permettre évolutivité et mixité de programmes ?

Réactions

“*Le campus est encore en chantier. On compte sur la construction du Learning Centre pour renforcer la vie du campus et lui donner une centralité.*”

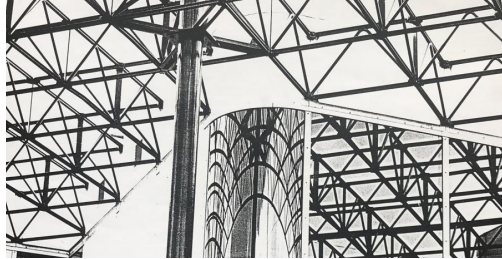
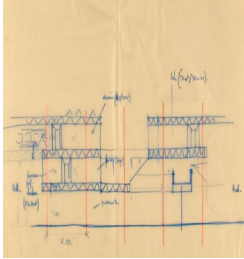
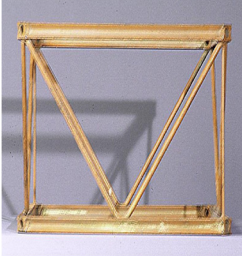
Laurence Rocher –
Vice-Présidente en charge de la Transition écologique et de Campus, Université Lumière Lyon 2

“*Est-ce que la ville est arrivée autour du campus, comme c'était prévu dans le projet initial ? Je n'en suis pas sûr. Les relations ne sont pas aussi faciles que ça.*”

Frédéric Jean –
Adjoint à l'urbanisme et à la culture, ville de Saint-Priest

“*Il faut aussi prendre en compte l'évolution des pratiques étudiantes et de leurs besoins. Avec le développement du numérique et de la mobilité, leur ancrage sur le campus est sans doute moindre qu'il y a trente ans.*”

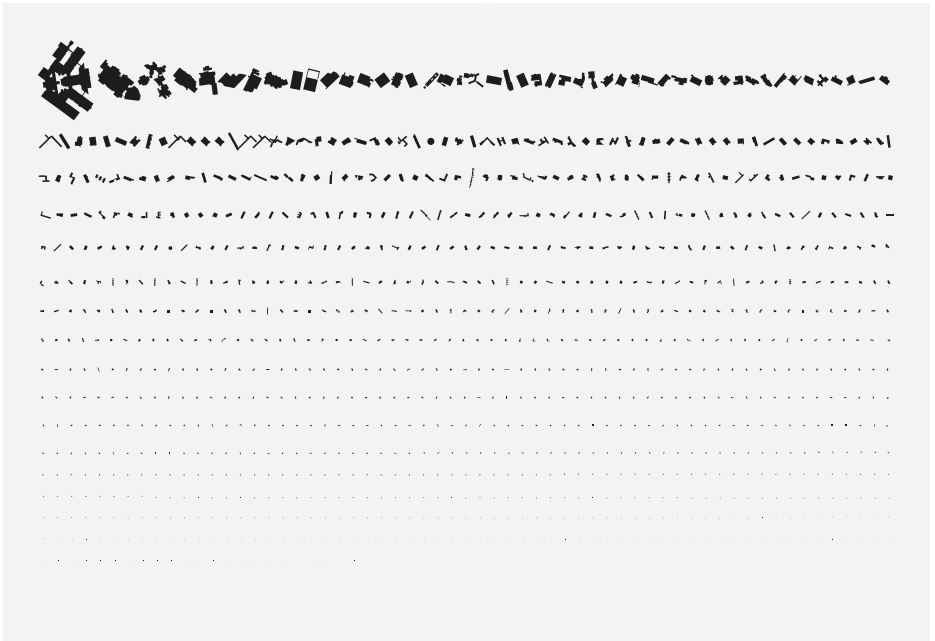
Anne Besnehard –
Directrice Planification et Stratégies Territoriales, Métropole de Lyon



Conception depuis l'espace
Le signe Eurexpo est lisible depuis 3500 m de hauteur.

Procédé Pétroff-Prouvé

Au début des années 1960, Prouvé conçoit en collaboration avec l'ingénieur Léon Pétroff la «toiture réticulaire à surface variable»



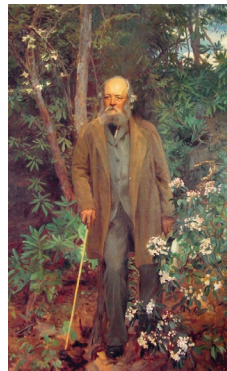
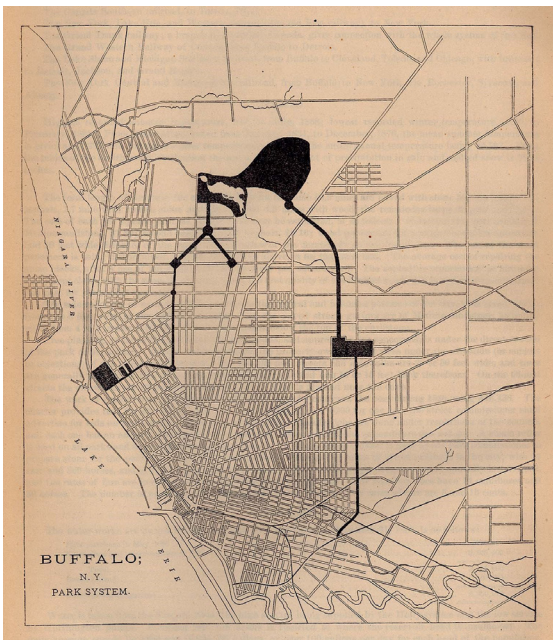
Grande Porte des Alpes,
Espaces capables et indéterminés, lieu d'expérimentations ?

4: Ressources



Ressources

Moyens matériels, produits dont un pays, une région peuvent disposer dans tel domaine : Posséder d'importantes ressources en matières premières.



Frederick Law Olmsted
Système de parcs à Buffalo, 1880

Vue depuis le château d'eau de Bron, le parc de Parilly s'étend à perte de vue comme une vaste étendue verte qui aurait toujours été là. Pourtant il est relativement jeune, érigé juste avant les unités de construction du quartier de Parilly, après la Seconde Guerre mondiale. A une époque où l'on prend conscience de l'importance d'une coexistence entre l'être humain et ses milieux, la capacité que possède le territoire à ériger sa propre nature nous intrigue.

Frederick Law Olmsted et l'invention des systèmes de parcs

Frederick Law Olmsted est un architecte paysagiste du XIX^e siècle aux Etats-Unis. Il est reconnu pour avoir conçu de nombreux parcs urbains, répondant à la nécessité d'hygiénisme en ville par la mise en place de systèmes de parcs. On peut par exemple citer son action à Minneapolis ou Boston, touchant à des échelles de plusieurs dizaines de kilomètres et un temps de projet se comptant en dizaines d'années.

Pour fonder ces parcs, Olmsted se basait sur une connaissance fine de la géographie des lieux, profitant des flans de colline fertiles pour planter abondamment ou des dénivelés pour mettre en place des structures hydrauliques du territoire.

Le parc de Parilly, un paysage créé de toute pièce

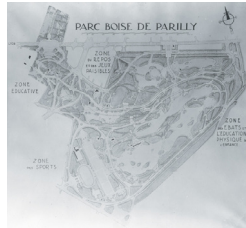
En 1925, le préfet Émile Bollaert annule la construction d'un lotissement sur la future emprise du parc de Parilly pour permettre un rééquilibrage des parcs lyonnais vers «la banlieue Est de Lyon, le côté où le développement de la ville a le plus de tendance à s'opérer».

Un concours est lancé en 1936 et c'est un architecte lyonnais, Paul Bellemain, qui emporte le marché. Le projet initial d'avant-guerre prévoit une rivière artificielle, un lac, une patinoire, et même un zoo. Les travaux s'achèveront après la Seconde Guerre mondiale, l'hippodrome ouvrant en 1965 sur le site.

L'invention d'un paysage ?

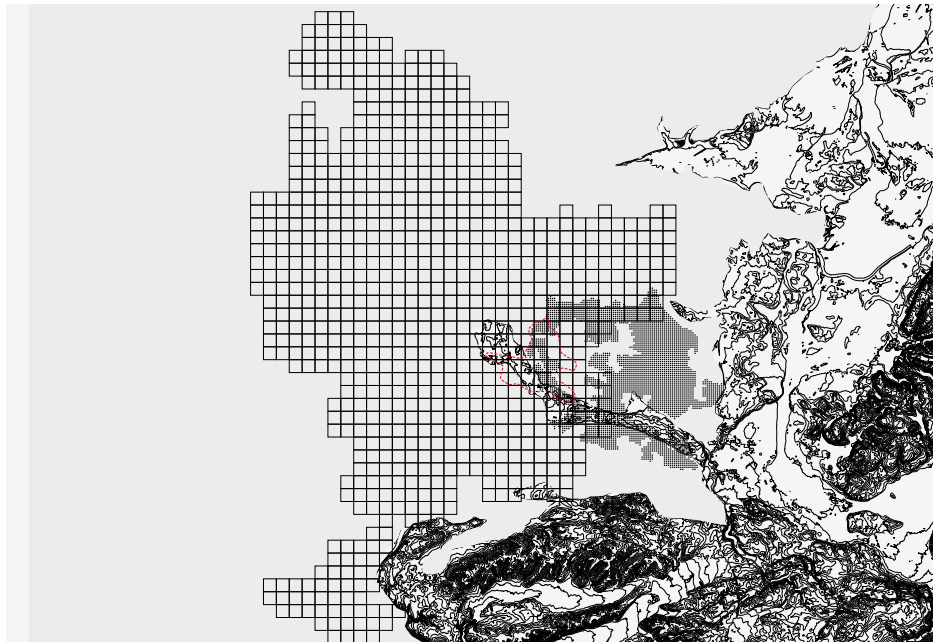
Au moment de la prise en compte politique des ressources environnementales des territoires et de la réflexion de la Métropole sur la mise en place d'une régie agricole, la capacité à inventer son propre paysage végétal, ce dont a fait preuve la Porte des Alpes tout le long du XX^e siècle, nous semble particulièrement pertinente.

Le parc de Parilly montre que dans un temps pas si lointain, il était possible de planter 178 hectares de paysage pour répondre à des considérations d'équilibre des aménités à l'échelle de la Métropole. Quelles ressources naturelles sont déjà présentes et pourraient être amplifiées ? Aujourd'hui peut-on retrouver une action publique inventant ses propres ressources ?



Paul Bellemain, parc de Parilly, 1937

En 1934, Paul Bellemain est nommé architecte du parc de Parilly. Entamé 3 ans plus tard, les travaux seront stoppés par la seconde guerre mondiale. L'hippodrome ouvre en 1965 sur le site.



Grande Porte des Alpes,
Lieu d'invention de la ressource ?



Réactions

“Très intéressant la photo de la construction du parc de Parilly : on a besoin de ce recul sur le temps passé pour se projeter sur le temps à venir. Ça montre bien la capacité qu'on a de faire des choix structurants pour les décennies à venir.”

Sébastien Chambe –
Directeur général adjoint à l'urbanisme et aux mobilités,
Métropole de Lyon

“À horizon 2050 l'adaptation au dérèglement climatique constitue un enjeu majeur. Or on se rend compte que ce territoire n'est pas assez arboré : à Chassieu on est à 11% alors qu'on devrait être au double. Un grand plan de végétalisation est une priorité !”

Nicole Sibeud –
Adjointe déléguée au développement durable,
à l'urbanisme, aux grands projets et aux mobilités,
ville de Chassieu

“On peut développer le territoire tout en augmentant ses ressources naturelles, comme le montre la coexistence entre le Parc technologique et la forêt de Feuilly, qui sont tous les deux les produits de la planification métropolitaine.”

David Peyret –
Développement économique, Porte des Alpes,
Métropole de Lyon



Équipe 51N4E

51N4E

Ville Ouverte
LOLA
2001
Créaspace

Systematica
Transsolar
Bollinger+Grohmann

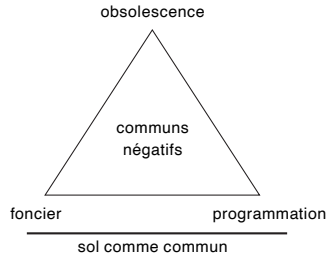
1: Obsolète - Porte des Alpes, sol d'obsolescence ou réserve foncière métropolitaine?

2: Nourriture - Porte des Alpes, corne d'abondance pour la Métropole?

3: Eau - Porte des Alpes, l'eau comme infrastructure vivante de la transition?

4: Non-humain: Porte des Alpes, royaume du vivant et du non-humain?

1. Obsolète: Porte des Alpes, sol d'obsolescence ou réserve foncière? ou réserve foncière métropolitaine?



Dans un monde fini, comment penser l'obsolescence urbaine, un rapport au temps et à la programmation ?

Il nous a semblé important de définir la notion d'obsolescence, mais aussi opportun d'insister sur son aspect transformatif :

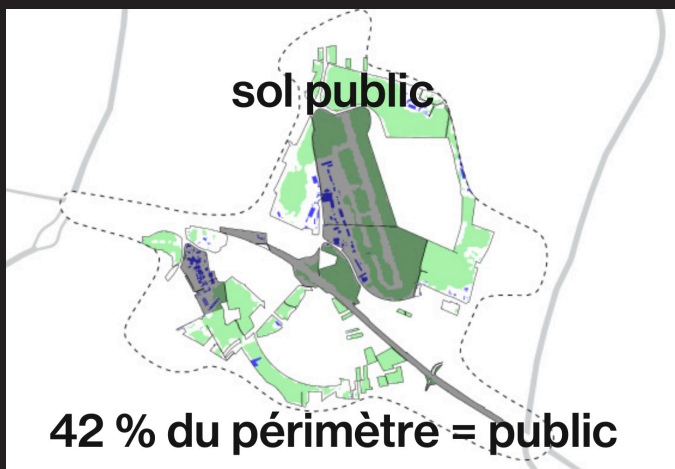
- l'obsolescence fonctionnelle : le produit ne correspond plus aux usages attendus d'un point de vue technique, réglementaire et/ou économique ;
- l'obsolescence d'évolution : le produit ne correspond plus aux envies des consommateurs. Ce cas de figure correspond aux "effets de mode".

Aussi, il est intéressant d'aller au-delà des grands objets et d'interroger la façon dont le territoire a été constitué, c'est-à-dire les outils de la planification, de la programmation. Et ainsi se poser la question de leur obsolescence.

De ces mécanismes, nous héritons aujourd'hui de sols aux usages et fonctions hétéroclites. Ainsi, quels potentiels peut-on tirer et activer de cet héritage ?

Sur ce territoire, la moitié des sols hérités sont perméables, ce qui représente un potentiel de séquestration carbone important et à court terme.

De plus, 21% du site est "à urbaniser", soit 2 901 ha dont 60% de sol ouvert et perméable. Pourtant 38% de l'occupation du territoire de la Grande Porte des Alpes peut être considérée



comme vulnérable (donc potentiellement reprogrammable) dans un contexte de raréfaction des ressources, de réchauffement climatique et d'évolution des besoins.

Ces sols hérités doivent être pris en compte de manière prioritaire pour impulser la transformation du territoire. Et encore davantage dans un contexte où "rien ne se perd, tout se transforme (...)" rien ne s'artificialise".

Aujourd'hui 42% du foncier du périmètre de la Grande Porte des Alpes est public, dont 68% de sol dit ouvert (non artificialisé ou bâti). L'importance de ces sols publics, majoritairement poreux, questionne sur le statut de bien commun de la Porte des Alpes et sa capacité de transformation et ce en prenant également en compte les communs négatifs évoqués par Alexandre Monnin lors de la conférence du Séminaire de lancement, dont nous héritons.

Ces sols publics ouverts peuvent fonctionner comme des démonstrateurs exemplaires d'utilité publique (laboratoire du Zéro Artificialisation Brute) capables de questionner les sols obsolètes et leur potentiel de transformation, mais aussi comme lieu de nouveaux outils de la fabrication des territoires démocratiques.

Réactions

“On sent bien que le Parc technologique se vide. Il n'est plus dans les normes de travail actuelles, car les usages évoluent.”

Frédéric Jean –
Adjoint à l'urbanisme et à la culture, ville de Saint-Priest

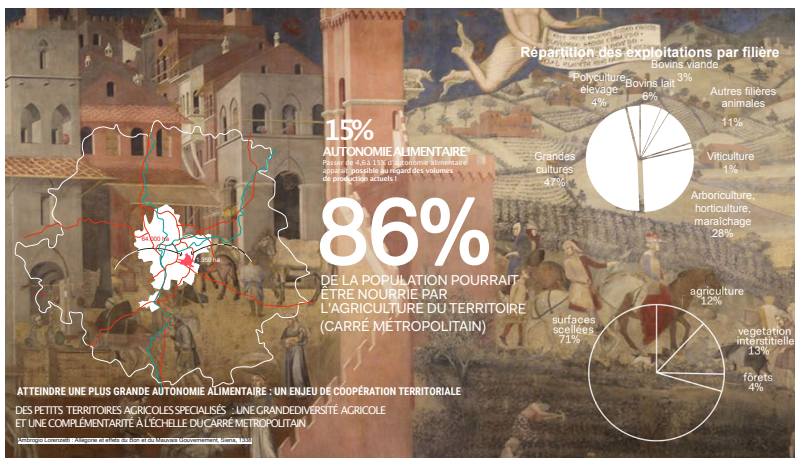
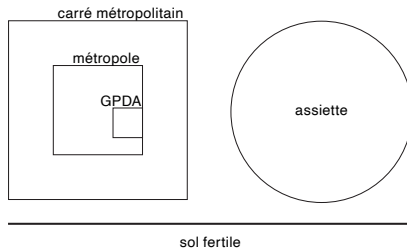
“On voit bien les limites du zonage réglementaire pour organiser l'évolution du territoire. On a besoin d'autres leviers pour faire évoluer la planification.”

Anne Besnehard –
Directrice Planification et Stratégies Territoriales,
Métropole de Lyon

“N'oublions pas que Porte des Alpes est aussi le fruit de la planification ! Il y a beaucoup de terrains qui appartiennent à la Métropole. Ces réserves foncières ont progressivement été occupées (notamment par l'agriculture) dans l'attente d'autres occupations. C'est le cas du golf par exemple.”

Nicole Sibaud –
Adjointe déléguée au développement durable,
à l'urbanisme, aux grands projets et aux mobilités,
ville de Chassieu

2. Nourriture: Porte des Alpes, corne d'abondance pour la métropole ?



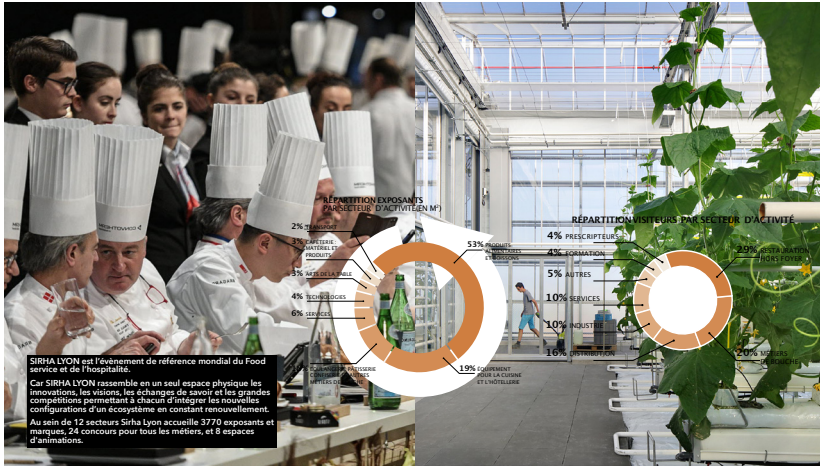
L'enjeu de l'alimentation sur le territoire de la Porte des Alpes se heurte à la notion d'échelle qui ne peut se limiter au périmètre d'étude et doit être étendu et compris à l'échelle de la métropole voir plus largement au Carré Métropolitain (carré de 125km par 125km centré sur la ville de Lyon : 1 306 communes, 3,8 millions d'habitants).

Cela fait écho à l'Allégorie du Bon et du Mauvais Gouvernement peinte par Ambrogio Lorenzetti en 1338 qui illustre les relations d'interdépendances entre la ville-centre et sa ceinture productive. Ça n'est aujourd'hui plus le cas à Lyon puisque 95% de la production du carré métropolitain est exportée ce qui porte l'autonomie alimentaire à seulement 4,6%. Si l'objectif métropolitain est de porter ce chiffre à 15%, l'équipe 51N4E affirme que 86% de la population

pourrait, selon ses estimations, être nourrie par la production agricole du carré métropolitain.

Au-delà de l'autonomie alimentaire, de nombreux paramètres mettent en relation agroalimentaire, ressources et transition :

- 79% de l'énergie utilisée par l'agriculture provient d'énergies fossiles ;
- 12000 ha des terres agricoles du carré métropolitain ont été artificialisées entre 2005 et 2015 ;
- pour 100 € de dépenses alimentaires, 75 € le sont en grandes surfaces
- l'alimentation représente 1/4 de l'empreinte carbone des ménages ;
- 1/5 des agriculteur-ices exploitant-es a plus de 60 ans.



Ces chiffres ramènent directement notre consommation, notre assiette et leurs conséquences sur les modes d'exploitation et de consommations des sols.

Le sol est ici support du développement de nouveaux modes de production et de transition vers une agriculture, et donc une nourriture, décarbonnées. Cependant, les sols agricoles de la Porte des Alpes sont ancrés dans une logique extensive peu regardante des sols et de leur santé. Il paraît intéressant d'accompagner une transition vers des modes de maraîchage innovants sur des sols et des échelles appropriés

Paradoxalement, la Porte des Alpes est un haut lieu de la gastronomie avec la tenue annuelle du salon SIRHA à Eurexpo, salon de référence de la restauration, l'hôtellerie et l'alimentation. Profitant de cette visibilité inédite, la Porte des Alpes pourrait être le territoire démonstrateur de ces nouveaux savoir-faire, manières de produire et de consommer.

Réactions

“Agriculture a besoin de foncier, face à la pression de l'urbanisation. Les parcelles ont été utilisées car le foncier était libre dans l'attente d'autres projets. Aujourd'hui l'enjeu est de pérenniser cet usage agricole.”

Tiphaine Gombault –
Conseillère foncier et urbanisme, Chambre d'Agriculture

“A l'université on s'intéresse de plus en plus aux questions d'alimentation. On a une chaire partenariale avec l'Institut Paul Bocuse.”

Laurence Rocher –
Vice-Présidente en charge de la Transition écologique et de Campus, Université Lumière Lyon 2

“Une partie des terres autour de l'aéroport sont occupées par un usage agricole. C'est une dynamique qu'il faut encourager.”

Lionel Lassagne –
Directeur Développement durable et immobilier, Aéroports de Lyon

“Il y a un lien à faire entre agriculture et environnement. On est sur des grandes cultures, qui vont être impactées par le stress hydrique. Et il y a très peu d'arbres sur ces parcelles céréalières : c'est presque un îlot de chaleur.”

Anne Besnehard –
Directrice Planification et Stratégies Territoriales, Métropole de Lyon



infrastructure invisible, enfouie dans le sol



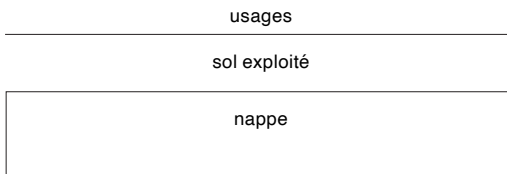
Rendre visible le sol de l'eau Porte des Alpes : une nouvelle infrastructure vivante de la transition ?

Le projet de la Porte des Alpes est un exemple de l'infrastructure invisible enfouie dans le sol. Il s'agit d'une infrastructure de captage et de traitement des eaux de pluie, conçue pour être invisible et intégrée à l'environnement urbain. Le projet a été financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Ville de Lyon.

Le principe de la Porte des Alpes est simple : les eaux de pluie sont collectées dans des bassins de rétention souterrains, puis traitées et réutilisées pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des voiries. Ce système permet de réduire la consommation d'eau potable et de limiter les rejets d'eaux usées dans le réseau d'égouts.

Le projet de la Porte des Alpes est un exemple de l'infrastructure invisible enfouie dans le sol. Il s'agit d'une infrastructure de captage et de traitement des eaux de pluie, conçue pour être invisible et intégrée à l'environnement urbain. Le projet a été financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Ville de Lyon.

3. Eau: Porte des Alpes, l'eau comme infrastructure vivante de la transition?



Cet angle de lecture s'intéresse aux potentiels de transformation de l'eau. Aujourd'hui, elle est particulièrement absente du paysage de la Porte des Alpes et se manifeste en de rares points comme les bassins Minerve. Ceux-ci témoignent d'une infrastructure de gestion de crise en cas d'événements exceptionnels. Invisible mais essentielle, la nappe du grand est lyonnais n'est pas loin sous nos pieds et constitue une ressource essentielle dans un contexte de stress hydrique permanent. Certaines villes n'ont pas cette chance, comme par exemple Bruxelles.

Si la Porte des Alpes, constituée de grandes surfaces minéralisées, ne semble pas regarder ce qui se trouve sous ses pieds, en dessous de ces nombreuses surfaces non-poreuses, dans l'épaisseur du sol, s'organise une véritable infrastructure de l'eau composées de bassins, points de captage, bassin de réinjection, château d'eau, canal...

Pourtant cette ressource invisible est exploitée de façon intensive par l'activité humaine et notamment pour l'industrie et l'agriculture. En effet, 22 millions de m³ d'eau sont prélevés chaque année, consacrés pour 45% aux usages agricoles, 43% aux usages industriels et 12% pour l'eau potable.

L'eau est donc au cœur de la constitution des sols et de l'exploitation du territoire. Le réchauffement climatique fragilise cette ressource et sa capacité de recharge mais offre néanmoins de nouvelles opportunités. En effet, le réchauffement de la température de la nappe pourrait générer des opportunités d'exploitation géothermique.

L'eau doit donc être comprise dans sa dimension infrastructurelle et requérir un statut particulier.

Observer avec finesse les spécificités de la diversité des sols de ce territoire, épaisseur, nappe, qualités des sédiments, des roches, agriculture, usages, infiltration, captation carbone... nous permet de comprendre le sol comme éponge régulatrice de climat.

Au centre de beaucoup de tensions, de paradoxes et d'urgences, la Porte des Alpes soit être remise au centre des débats comme territoire de l'eau.

Au même titre que la mobilité il y a 50 ans, l'eau doit être considérée comme la nouvelle infrastructure centrale et vivante de la transition de nos territoires. Ainsi, la Porte des Alpes doit tirer parti de sa ressource pour devenir un territoire de l'eau.

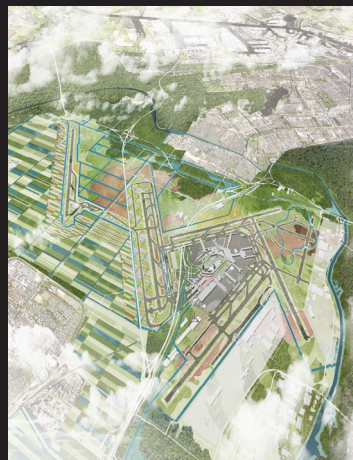
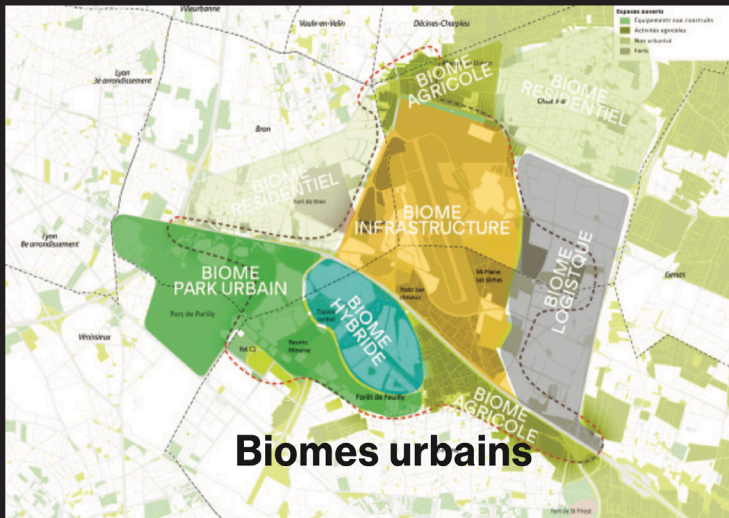
Réactions

“La nappe est importante mais elle est très fragile, il faut travailler sur sa préservation. D'autant que la qualité de l'eau est fragilisée par l'usage de pesticides en surface.”

Nicole Sibeud –
Adjointe déléguée au développement durable,
à l'urbanisme, aux grands projets et aux mobilités,
ville de Chassieu

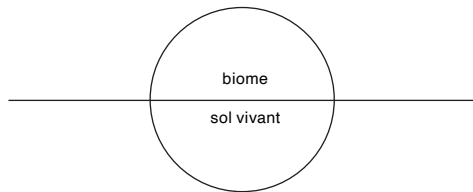
“Des sondes ont été mise en place, pour réussir à optimiser le pompage de la nappe : prélever la bonne quantité, au bon moment...”

Tiphaine Gombault –
Conseillère foncier et urbanisme, Chambre d'Agriculture



Schiphol Airport (LOLA)

4. Non-humain : Porte des Alpes, royaume du vivant et du non-humain ?



Cet angle de lecture s'intéresse aux potentiels écologiques du territoire de la Grande Porte des Alpes en comprenant le sol comme système socle et fondateur pour faire émerger une nouvelle qualité d'usage entre les humains et les non-humains.

Nous partons du constat que les villes sont des constellations abiotiques. Ainsi, nous avons analysé ce territoire comme paysage constitué de différents biomes : un biome (appelé aussi macroécosystème, aire biotique, écozone ou encore écorégion) est un ensemble d'écosystèmes caractéristiques d'une aire biogéographique et nommé à partir de la végétation et des espèces animales qui y prédominent et y sont adaptées. Il est l'expression des conditions écologiques du lieu.

Ces micro-climatologies ont le potentiel de devenir des structures pour le territoire : pour la faune et la flore mais également les vents et les sols ; et ainsi nous amener à penser au-delà du périmètre de la Grande Porte des Alpes. Cette approche par les micro-climatologies n'entre pas en contradiction avec les éléments infrastructurels (même lourds) présent sur le site, à l'image du projet développé par l'agence de paysage Lola Landscape pour l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. Ainsi, la nature est partout, et le vivant a le potentiel de réactiver des sols qui sont devenus stériles.

Chaque élément de l'écosystème endosse un rôle d'agent climatique hyper-local, offrant des refuges climatiques aux différentes espèces ainsi qu'aux humains. En effet, la température est un paramètre structurant notamment par

l'action des couloirs de vents, la création d'ombre ou le type de sol. Et tout comme la température, le sol et la couverture végétale jouent un rôle climatique à grande échelle (couloirs de vent, réduction albédo, ...) nous les considérons comme la base des futures réalités écologiques de la Grande Porte des Alpes.

Réactions

“On est sur une zone sans eaux ouvertes : il n'y a pas de rivières ni d'étangs. L'eau est présente sans être visible, ce qui pose des enjeux spécifiques.”

Bernard Kaufmann –
Écologue, membre du Conseil Scientifique

“On peut voir l'aéroport comme une réserve de biodiversité, car toutes les parcelles non-bâties qui l'entourent accueille une faune et une flore spécifique.”

Lionel Lassagne –
Directeur Développement durable et immobilier,
Aéroports de Lyon



Equipe D&A



DEVILLERS & ASSOCIÉS

SATHY

La SCET

TN PLUS

6-T

ZEFCO

AEU

ALAIN BOURDIN

YES WE CAMP

GAËLLE ANASTASIO

MERC/AT

ECO DEVELOPPEMENT

INTERFACE TRANSPORT

EGIS

1: Ceci n'est pas -encore- un territoire

2: L'autoroute au centre

3: La métropole dans la ville

4: Habiter les franges

1: Ceci n'est pas -encore- un territoire



Ceci n'est pas - encore - un territoire



«La Porte des Alpes» un patchwork

☰ porte des alpes 🔍 X

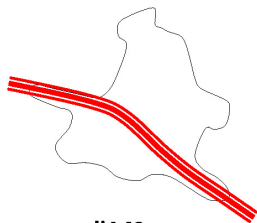
Aushopping Porte des Alpes
3,9 ★★★★★ (9 124) 📍
Centre commercial - Centre commercial
Auchan - ZAC du Grand centre commercial, restaurants corviveux
Héris - Ouvert à 09:30 - 04 72 15 27 27
Achats en magasin - Drive disponible

Auchan Lyon Porte Des Alpes
3,8 ★★★★★ (7 992) 📍
Hypermarché - Rd Centre Bouloche
Ouvert - Ferme à 21:30 - 04 72 15 27 27
Achats en magasin - Drive disponible - Livraison

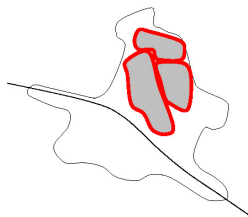
Porte des Alpes
3,9 ★★★★★ (9) 📍
Arrêt de métro léger

Porte des Alpes
1,0 ★☆☆☆☆ (1) 📍
Arrêt de bus

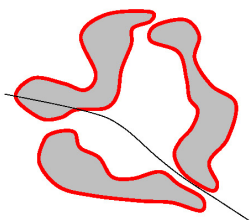
Un territoire qui ne se lit qu'à travers ses composants



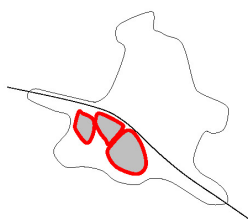
l'A43



les objets métropolitains Nord



les franges



les objets métropolitains Sud

La porte des Alpes n'existe pas. Ce n'est pas un quartier, une ville, une opération d'aménagement, ce n'est pas un lieu-dit non plus. La porte des Alpes c'est quoi, c'est où ?

C'est impossible de trouver sur Google : c'est à Lyon et au pied des Alpes, c'est un hôtel un arrêt de bus, un centre commercial. La Grande Porte des Alpes n'existe donc pas sur les cartes. Elle n'existe pas non plus sur le terrain.

En nous baladant sur le site l'an dernier, nous avons constaté une absence totale de ressenti d'un périmètre de projet global qui aurait d'ores et déjà "un sens".

Elle est à la fois l'entrée et la sortie de la métropole. On la traverse plus qu'on ne l'habite, on la traverse plus qu'on ne le vit. Ce n'est pas un lieu, ce sont des lieux : une mosaïque d'activité, une plateforme logistique, une destination de commerce de loisir ou d'événements. C'est aussi un paysage à la fois naturel et agricole, avec des forêts, des champs, des chemins. Mais aussi un paysage artificiel, industriel, avec des entreprises, des hangars, des entrepôts et

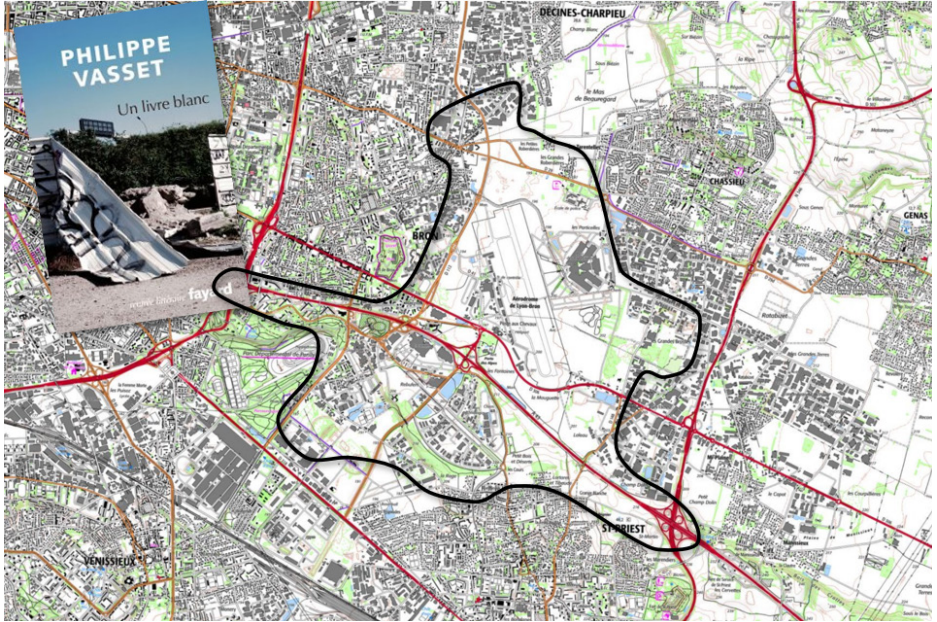
également urbain, avec des routes, des parkings de zones commerciales, des transports.

Lors du premier séminaire de juillet dernier, ce sentiment s'est confirmé : la Grande Porte des Alpes c'est avant tout des destinations précises que l'on rentre dans un GPS. C'est un site qui a pour ambition de desservir l'ensemble de la métropole et même de relier le cœur de la métropole aux Alpes :

- une espèce de centralité mais une centralité sans habitant,
- un territoire vide car seulement 8% de la superficie est bâtie
- **un patchwork qui ne peut être lu qu'à travers ses composants : les grands objets métropolitains, l'autoroute qui le coupe, les franges qui le bordent.**

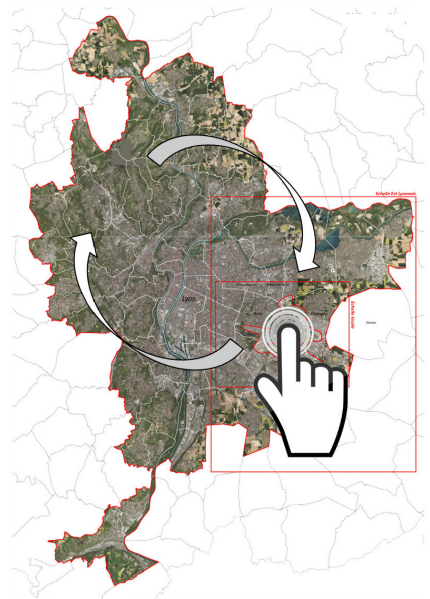
Face à ce patchwork, on peut même légitimement se poser la question : est-ce que le périmètre d'étude aurait-il pu être différent ?

Le « blanc des cartes » a ici sa propre dynamique

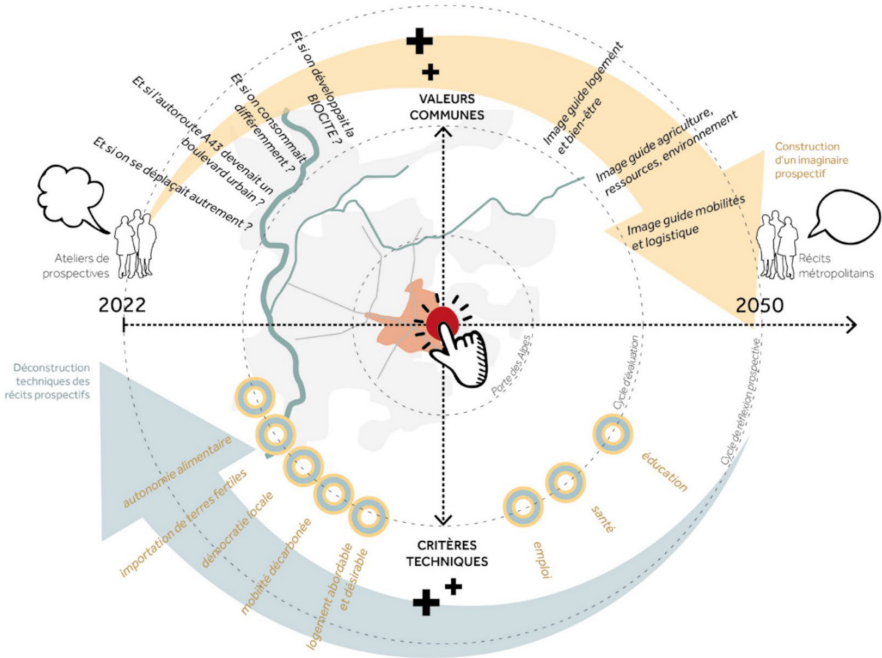


Une taille critique pour peser sur les systèmes métropolitains

1350 ha



Une capacité à infléchir le destin métropolitain ?



Quelle réflexion ce périmètre exige de nous ?

Car finalement, notre plus grand étonnement, c'est que ce territoire fonctionne, avec ses propres logiques et ce malgré son caractère peu urbain. On nous appelle souvent pour penser le devenir des friches. Ici ce n'est pas le cas : le « **blanc des cartes** » comme le décrit Philippe Vasset journaliste géographique qui a parcouru « le blanc des cartes » d'Île de France, n'est pas ici celui des délaissés d'infrastructure. La Grande Porte des Alpes c'est une somme de dynamiques assez fortes, toutes plus ou moins intégrées au dialogue métropolitain. Et c'est justement là le sujet :

- Est-il possible de faire de cette somme de trajectoires individuelles, une trajectoire commune qui donne un sens à ce territoire ?
- Quel imaginaire partager pour qu'elle aide à faire converger les stratégies de tous les acteurs et actrices du territoire ?
- Y a-t-il un intérêt à faire émerger la réalité de ce territoire qui n'existe pas encore ? Faut-il que de son baptême émane un destin commun ?

Au fond la question que nous pose ce périmètre, c'est « Si, on pouvait infléchir fortement voire s'affranchir de toutes les dynamiques en place, **si on pouvait considérer ce territoire dans sa globalité foncière, aurait on la capacité ici d'infléchir le destin métropolitain ?** Vous nous avez demandé d'en finir avec l'urbanisme d'opportunité et mettre en place une stratégie à long terme et si on vous prenait au mot ?

Et si on transformait les discours distopiques en un futur désirable ? Et si on se permettait d'imaginer et d'écrire le récit de la ville de demain ? Et si on pensait l'évolution de la société en questionnant les besoins et les outils d'aujourd'hui ? Et nous répondions à l'urgence écologique par la transformation de nos modes de vie, de consommer, d'habiter et de nous déplacer ? Et si nous recentrons nos actions sur ce qui est essentiel pour l'homme et la nature ? Les sols fertiles, l'eau, l'air, la biodiversité et le vivant ...

Un rouage essentiel ... du système logistique ?



... du système de mobilités ?



... du système écologique ?



Et si nous commençons maintenant ?

Les urgences climatiques, carbone, sociale et écologique nous imposent de penser un changement systémique, de penser l'infrastructure des métropoles du XXI^e siècle, celle qui permettra la résilience face aux crises.

Il faudrait **repenser nos systèmes logistiques** et les rapprocher des cœurs de métropole pour revenir en arrière sur l'allongement des kilomètres parcourus. Comment repenser la distribution de marchandises ? Les flux d'échanges ? En les supprimant en pensant d'autres alternatives décarbonées ?

La question alimentaire aussi demande des réponses à grande échelle, et pas juste un peu d'agriculture de proximité entre deux parcelles

Sans compter **la question énergétique**, question tout aussi brûlante que les précédentes, puisqu'aujourd'hui dans vos collectivités, on ne parle plus de 2050 en regardant la facture d'électricité mais bien des hivers à passer et des Plan Pluriannuels d'investissement qui se déshabillent avec les factures qui augmentent.

Le cœur de la porte des Alpes est-elle un réservoir d'opportunités à l'échelle de la métropole pour répondre à ces enjeux stratégiques ? Ou bien est-elle un morceau de ville ordinaire qu'il faut recoudre avec soin à ses franges ?

Réactions

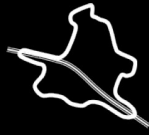
“Il faut penser le territoire en complémentarité avec ce qu'il se passe plus à l'Est, sur la Plaine Saint-Exupéry. Notamment quand on parle de développement logistique !”

Mylène Voile –
Cheffe du service Connaissance et Aménagement Durable des Territoires, DDT

“Attention à ne pas s'enfermer dans le périmètre Porte des Alpes. Le but de la consultation, c'est aussi de penser les liens avec les communes et le positionnement de ce site au sein de la métropole.”

Sébastien Chambe –
Directeur général adjoint à l'urbanisme et aux mobilités, Métropole de Lyon

3: La métropole dans la ville



l'autoroute au centre



L'A43, une infrastructure structurante du territoire, facteur de nuisances importantes.

Le quartier de Bron-Parilly est au cœur de la Porte des Alpes. Traversé par l'A43, il subit des nuisances importantes :

- en moyenne de 67 décibels pendant la journée;
- seuils de pollution régulièrement franchis.

A ces problèmes liés aux flux, il faut ajouter les nuisances qu'entraînent l'infrastructure en elle-même, en termes de coupure urbaine. C'est une réelle difficulté pour se rendre à pied vers les aménités, plutôt concentrées au nord, dans la rue Paul Pic. Il s'agit aussi d'un enjeu écologique: cette coupure urbaine incite les habitants à se déplacer en voiture.

Voici un territoire où la présence d'une infrastructure de transport prime sur la qualité de vie. L'autoroute domine le reste et modèle l'aménagement global du territoire. Les espaces publics sont de faible qualité. Les cheminements piétons sont difficiles. Faut-il maintenir la primauté de l'infrastructure ou faire émerger un autre type d'urbanisme ?

Quels sont les services rendus par l'A43 ?

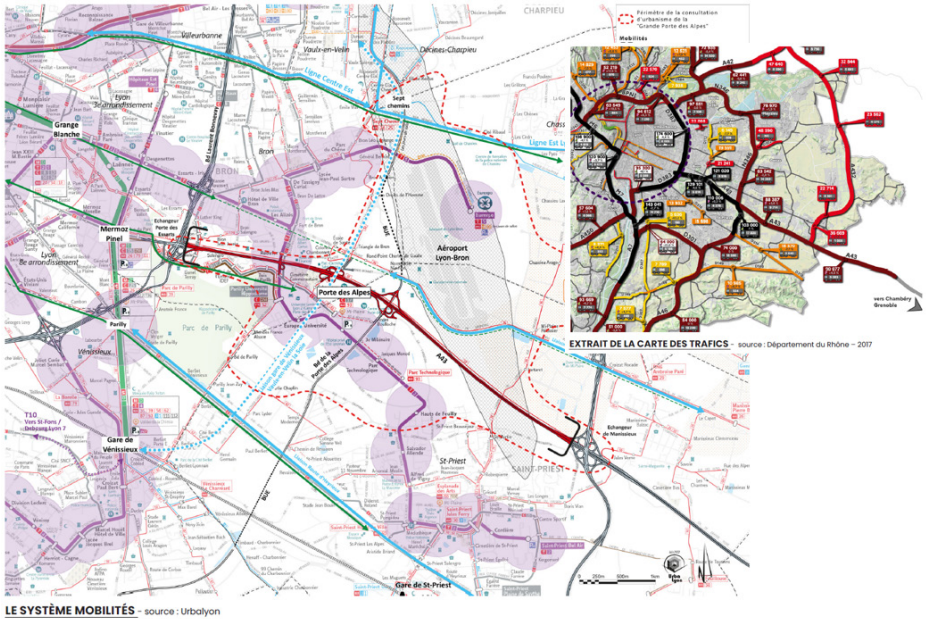
Aujourd'hui l'A43 est la liaison centrale entre Lyon et l'est de l'agglomération. A l'échelle de la Porte des Alpes, elle représente un trafic journalier de 120 000 véhicules/jours. Au sud, l'autre grand axe pénétrant, la D318 représente un trafic près de dix fois inférieur.

On associe souvent les autoroutes à la grande distance, aux départs en vacances dans la fournaise de l'été. C'est une image d'Épinal qu'il s'agit de battre en brèche. Sur le réseau structurant d'Île-de-France, analysé dans le cadre de la consultation sur le futur des Autoroutes du Grand Paris avec D&A, 31% des véhicules font des trajets inférieurs à moins de 10 km et seuls 22 % font plus de 30km.

Comme les autoroutes franciliennes, l'A43 rend avant tout des services métropolitains.

Avec de l'ordre de 60 000 voitures, les trajets entre Lyon et son agglomération représentent sans doute autour de la moitié du trafic de l'A43 au niveau de la Porte des Alpes.

Une autoroute qui coupe, une autoroute qui rassemble ?



Pour le territoire, l'autoroute a une double fonction :

- Dans un sens, elle permet aux habitants de la frange de disposer des rémunérations du cœur de la seconde ville de France
- Dans l'autre, elle irrigue les équipements et aménités du territoire. Il faut à ce titre souligner la relative ouverture de l'A43 sur l'extérieur puisque l'on ne compte pas moins de 5 sorties dans chaque sens sur le territoire de la Porte des Alpes, bien utiles pour les 10 000 habitants de Lyon et de Vénissieux se rendant pour travailler à Bron, Chassieu et Saint-Priest.

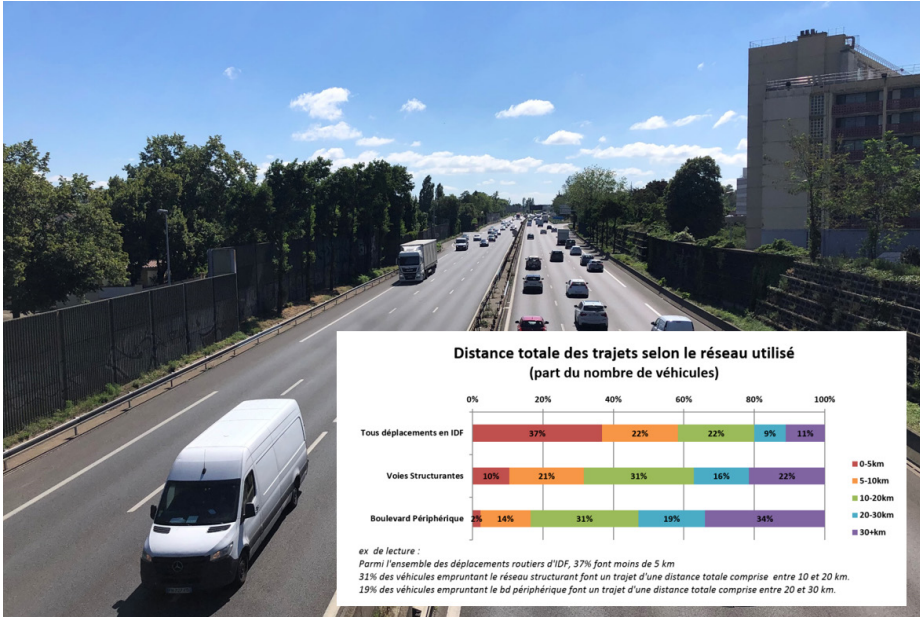
Mais, dans le même temps, en rendant ces services, l'autoroute a ancré la domination de l'automobile dans la Porte des Alpes.

L'A43 comme levier pour transformer l'usage de la voiture? On se situe dès lors face à un arbitrage. La première possibilité est la suivante : la Porte des Alpes continue sur le modèle actuel, celui d'un territoire d'élection pour des équipements de taille métropolitaine.

Ce modèle suppose des flux importants continuant de traverser le territoire. Dans cette vision du territoire, les infrastructures déjà existantes comme l'A43 sont des atouts. Et si l'A43 est un support de la dépendance automobile, elle peut aussi devenir un levier pour transformer l'automobilité de l'intérieur, justement en raison de son caractère stratégique, de l'importance des flux qui l'empruntent.

C'est la vision que nous avons développée avec D&A pour les Autoroutes du Grand Paris. Nous proposons l'instauration d'un réseau de 1 000 km de voies réservées aux véhicules aux transports collectifs (bus urbains, bus express, bus à haut niveau de service) et partagés (covoiturage, microtransit, voitures avec chauffeur [VTC] partagées) permettant d'offrir aux franciliens une alternative à la voiture en autosolisme. Outre une réduction de la capacité sur un certain nombre de voies du réseau, ce projet proposait une pacification du réseau autoroutier à travers une baisse généralisée des vitesses.

L'A43 rend avant tout des services métropolitains



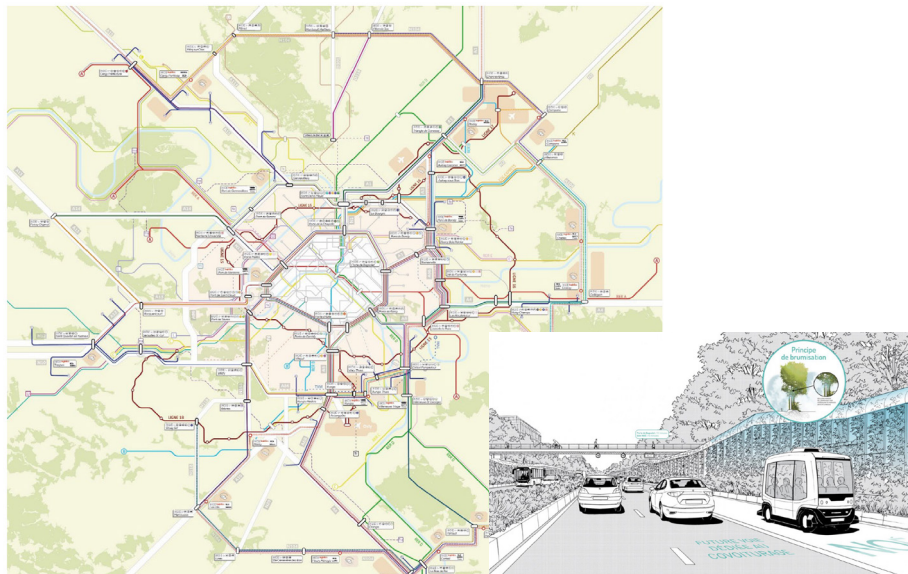
L'A43 semble s'engager dans cette direction. En 2016, le Préfet du Rhône a réduit la vitesse de circulation à 70km/h sur la section de l'autoroute traversant Bron-Parilly. Par ailleurs, dans le cadre du schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic de Lyon (SDAGT), l'État étudie, en lien avec APRR, la réalisation d'une voie réservée aux bus, véhicules en covoiturage et taxi/VTC dans le sens entrant dans Lyon.

Le passage en boulevard urbain : un changement systémique. Ces projets ne règlent toutefois pas le problème de la coupure urbaine pour le quartier de Bron-Parilly d'où l'idée souvent évoquée de transformer l'A43 en boulevard urbain en prolongeant ce qui a déjà été effectué sur le boulevard Mermoz. A la suite des travaux, les études ont conclu que le trafic était passé de l'ordre de 80 000 véhicules/jour à 50 000 et que 15% du trafic s'était évaporé, sans se retrouver sur les axes adjacents. Les exemples de transformations réussies d'autoroutes ailleurs dans le monde ne manquent pas : la Sheridan Expressway à New York, la Park East Freeway à Milwaukee, la RN 98 à Cagnes

ou encore l'expressway à Séoul. Ces exemples réussis ont pour point commun d'aborder l'autoroute urbaine comme part d'un mode de vie dont l'infrastructure n'est qu'un des aspects. Il faut alors revoir les cheminements piétons, repenser l'aménagement commercial, recréer l'urbanité que l'autoroute avait abîmée. Au-delà, passer en boulevard urbain, c'est remettre en cause un mode de vie fondé sur la distance et permis par la vitesse. C'est remettre en cause le fonctionnement actuel de la Métropole qui s'est beaucoup étendue. Entre 2006 et 2015, les distances des habitants de la porte des Alpes ont augmenté de près de 10% pour les motifs achat, de 20% pour les déplacements travail.

Décider du sort de l'A43, c'est donc faire un choix sur l'insertion métropolitaine du territoire de la Porte des Alpes, sur sa raison d'être.

Un levier pour transformer l'usage de la voiture ?



Consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides, avec 6-T et Alain Bourdin (Syndicat Mixte d'Etudes Métropolitain du Grand Paris, 2019)

Réactions

“On est dans une situation paradoxale. L'autoroute reste un attracteur pour les investisseurs mais les modes de consommation évoluent. La voiture est de moins en moins structurante.”

Jean-Marie Brial –
Leader des sites lyonnais, Nhood

“Le transfert de la domanialité de l'autoroute de l'État vers la Métropole est une des questions que la consultation doit permettre d'éclaircir.”

Sébastien Chambe –
Directeur général adjoint à l'urbanisme et aux mobilités,
Métropole de Lyon

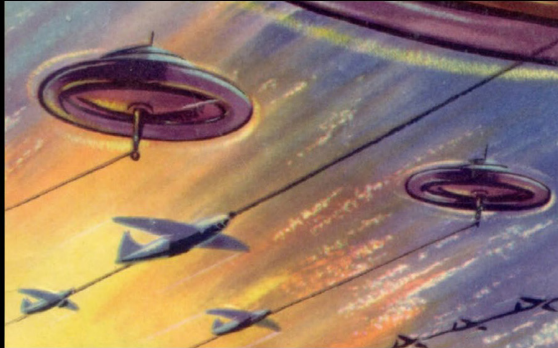
“Confier cette infrastructure aux territoires pourrait permettre de mieux intégrer ces enjeux du quotidien. Sur l'A43 l'État a porté la réduction de la vitesse et l'expérimentation du covoiturage. Des évolutions sont possibles, mais elles sont loin d'être simples à mettre en place.”

Mylène Volle –
Cheffe du service Connaissance et Aménagement
Durable des Territoires, DDT

3: La métropole dans la ville

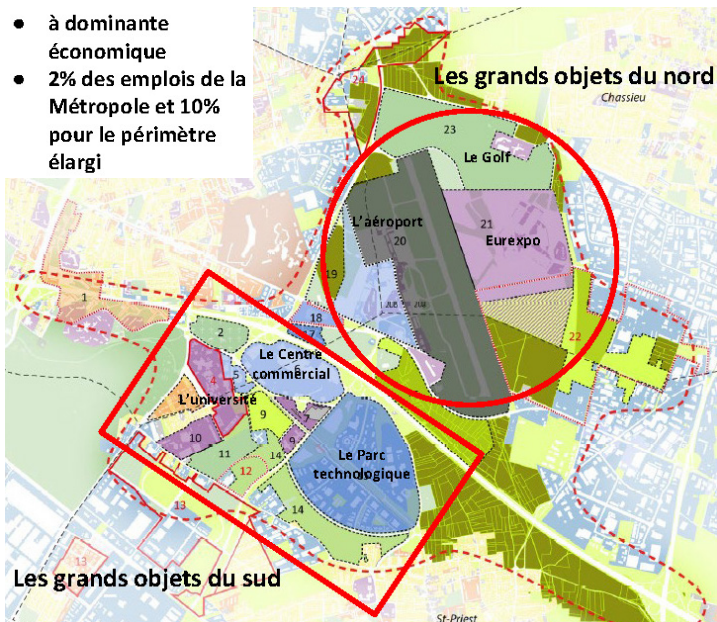


La métropole dans la ville



24 entités spatiales mono-fonctionnelles

- à dominante économique
- 2% des emplois de la Métropole et 10% pour le périmètre élargi



Quel projet de territoire compte tenu des évolutions sociétales, économiques et environnementales à venir?

38% de télétravailleurs à fin 2021
Diversification et création de lieux de vie pour les centres commerciaux
Manufactures industrielles
Formation continue
Décarbonation
Centralités repensées et renforcées



Au départ, il n'y a rien ou presque. Le territoire se compose de grandes zones agricoles de perte de vue et de l'aéroport. Aujourd'hui ce territoire est occupé par **24 entités spatiales à dominante monofonctionnelle**, ces derniers concentrent 2% des emplois métropolitains, 10% pour le périmètre élargi !

Au nord, 3 grandes emprises contiguës, 3 objets pour 3 usages distincts qui ne se parlent pas, et qui ne parlent pas avec les territoires et villes environnantes : un objet au rayonnement métropolitain, le Golf Bluegreen ; et deux objets d'échelle supra métropolitaine, nationale voire internationale, l'aéroport de Lyon-Bron et Eurexpo, le parc des expositions.

Trois espaces hors normes, des opportunités à moyen – long termes à inscrire dans les stratégies à l'échelle de l'est lyonnais et au-delà, de la métropole.

Au sud un zonage moins spectaculaire, mais tout de même une organisation en zones, à dominante mono fonctionnelle (Parc Technologique, Centre commercial, campus, zones

d'activités, hôpital, etc.) qui tend vers plus de porosité et de mixité. Une sensation de morceaux de puzzle qui s'emboîtent plutôt pas trop mal grâce à un maillage de voiries et de dessertes, mais sans faire la ville.

Poursuivre l'action engagée au sud est aussi stratégique que de penser les mutations au nord. Davantage traversés ou pratiqués par les habitants et les usagers (salariés, étudiants), ces espaces font l'objet d'études et de projets d'aménagement pour en faire un territoire accessible pensé pour l'individu. Pourtant, certains objets, comme le Parc Techno, sont peu questionnés; les évolutions sociétales et des impératifs de la transition écologique semblent être peu intégrés dans la réflexion.

Pour le **centre commercial**, l'enjeu est d'en finir avec la mono fonctionnalité : les ambitions sont densification, mixité, coworking, pôle santé, désimpermeabilisation, réemploi, réversibilité, énergie, circuits courts, anti-gaspillage...

Au campus universitaire, les enjeux sont renaturation, désenclavement, réactivation,

Au sud : des dynamiques en cours qui impulsent un changement à organiser



pour améliorer les liens avec les quartiers environnants et l'ouvrir davantage aux habitants des quartiers proches !

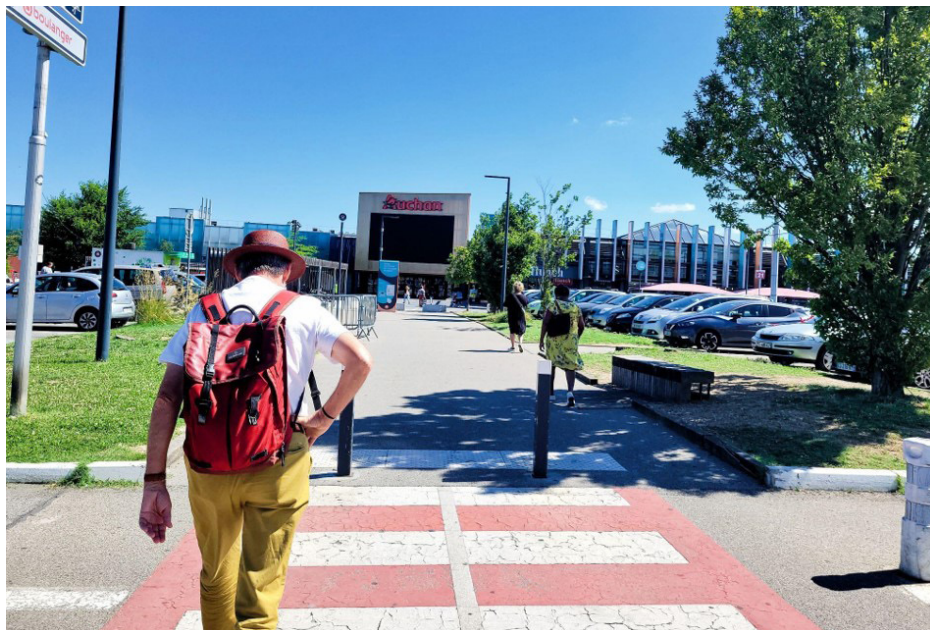
Mais l'agrégation de ces différents projets sera-t-elle suffisante pour en faire un territoire unifié ? Ces objets rencontrent des difficultés aujourd'hui dans leur fonctionnement et leur modèle sociétal, environnemental et financier auquel il est nécessaire d'apporter des réponses. Si les problématiques urbaines identifiées semblent relever de modes d'intervention qui sont relativement bien maîtrisés par les professionnels de l'urbanisme (coupures urbaines et coutures, maillage et continuités, mixité fonctionnelle et sociale, renouvellement urbain ...), la question de la réversibilité et/ou l'évolution des usages ainsi que de la gestion doit également être posées avec l'objectif d'interroger la capacité que chacun de ces objets possède pour s'inscrire dans une vision du futur. L'enjeu est important et *in fine* vraisemblablement aussi compliqué qu'au nord. Les coups partis sont nombreux, le morcellement foncier important. Nous sommes face à des questions

de renouvellement urbain au sens premier du terme, d'affirmation des centralités, de densité repensée, d'interpénétration des fonctions et des usages.

Faire du sud un démonstrateur grandeur nature de la ville résiliente ? Renforcer les mixités fonctionnelles ? Se loger dans le Parc Technologique qui bénéficie d'espaces naturels d'exception ? Requalifier les parcs d'activités les plus anciens, densifier, maintenir l'activité économique et favoriser l'implantation d'unités de fabrication industrielles dans l'emprise du centre commercial ? Renforcer les fonctions de loisirs et les équipements ?

Au-delà des actes d'aménagement, de requalification et de construction, il s'agirait de penser et d'opérer une gestion urbaine et une animation territoriale aussi globale que possible sur l'ensemble du périmètre « sud ». Objectifs : anticiper les mutations au regard des évolutions sociétales, économiques et environnementales, penser la résilience et travailler l'identité à partir des usages et du *soft* qui fait la ville, etc.

Finir avec la monofonctionnalité, densifier, désimpermeabiliser...



Des grands objets métropolitain en inertie au nord. 3^e Centre des expositions pour le Parc Expo, 3^eme aéroport d'affaire pour l'aéroport de Bron, ces deux équipements ont un rayonnement métropolitain, mais aussi national et international. Le golf, espace classé naturel attire à l'échelle métropolitain. Ces grands équipements sont certes « hors sols », des lieux de destination, des emprises maîtrisées et gérées (opérateurs publics et privés). Cela ne veut pas dire qu'ils sont immuables bien au contraire. Castorama, l'École de Santé des Armées, les premiers pavillons d'Eurexpo, la ZAC du Chêne, se sont développés sur les anciens terrains de l'aéroport. Par mues successives ces grands objets peuvent à nouveau être amenés à réduire leurs emprises.

L'aéroport comme Eurexpo sont sortis de la crise sanitaire sans séquelles, selon les personnes rencontrées lors du séminaire de lancement et développent des projets pour renforcer leurs activités. Mais ces projets ne questionnent peu l'évolution de leurs fonctions face aux impératifs de la transition écologique et à leurs impacts.

Or il est important d'intégrer dans la réflexion dès aujourd'hui les enjeux de demain. Les projections de population à 30 ans justifient elles un scénario de mutation vers des espaces plus urbains ? Comment les nouvelles technologies, le métavers vont bousculer des objets des années 80 comme le parc expo ? Ne sont-ils pas des opportunités pour assurer la renaturation ? Ne faut-il pas les conserver en réserves foncières pour le très long terme ? Ne peuvent-ils pas jouer un rôle important pour assurer les fonctions de distribution et de logistique urbaine qui seront nécessaires demain à la Métropole, associées à l'implantation d'unités industrielles de fabrication de proximité ou d'agriculture urbaine verticale ? Le golf ne peut-il pas devenir un espace de biodiversité, voire d'agriculture urbaine également ?

Nous proposons d'imaginer le capacité de ces objets à accueillir l'idée d'un processus de mutation. Chacun des grands objets métropolitains dispose d'espaces sous-utilisés ou en friche que nous proposons d'identifier et sur lequel nous proposons de projeter des

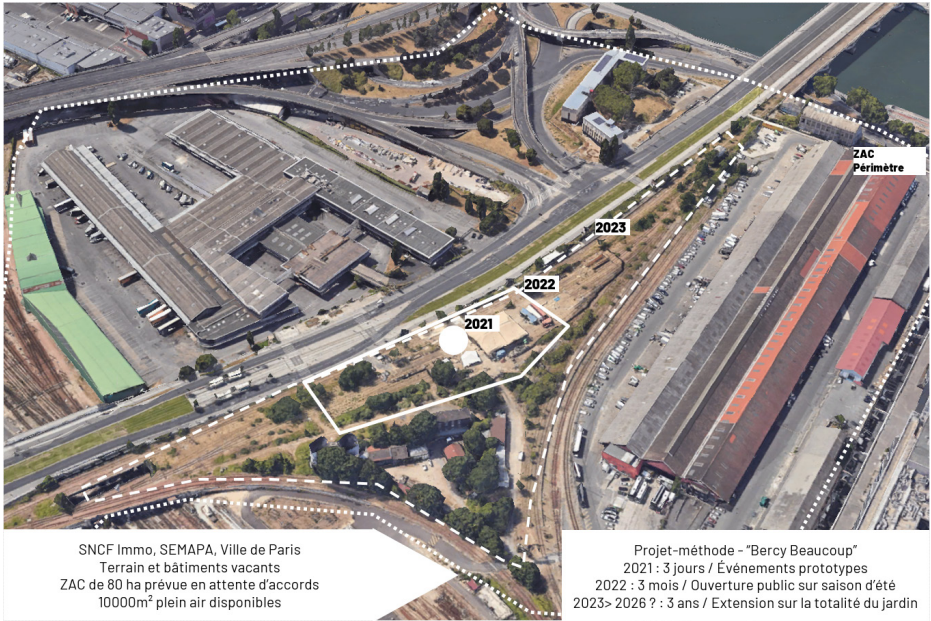
Au nord: des grands objets métropolitains, des ressources pour le territoire?



Comment en faire des ressources pour le territoire?



Et si on pouvait commencer petit pour faire grand ?



idées d'expérimentation pour imaginer les 30 ans à venir, donner un terme aux essais, pouvoir envisager leur poursuite ou non. La piste de l'aérodrome est-elle parfois fermée aux avions ? Est-ce qu'elle pourrait accueillir des festivals en plein air ? Est-ce que les 140 000 m² d'Eurexpo sont utilisés pour chaque exposition ? Y-a-t-il sur la porte des Alpes des espaces que l'on pourrait laisser en repos sur 3 ans en interdisant toute utilisation par l'homme ?

Il s'agit à ce stade de proposer des actions de court terme d'expérimentation sur la diversification des usages possibles et l'appropriation des espaces, qui pourraient être testées particulièrement sur les 3 grands objets, en mode expérimental pour en tirer des enseignements pour les réflexions plus profondes de mutations et/ou de transformation. Il s'agit de faire de l'expérimentation avec les opérateurs actuels, sans a priori, sans arrêter par avance l'objectif final en termes d'usages ni de formes urbaines. C'est davantage la méthode que le contenu qu'il est selon nous pertinent de tester.

Est-ce qu'on pourrait commencer petit pour faire grand ? Est-ce qu'on pourrait essayer de tester avec 1% de ces territoires ? 1% expérimentation pour trouver la suite ensemble, 1% pour la transition ? 1% des 365 jours d'ouverture de la piste de l'aéroport - soit 3 jours par an, ouvert à d'autres pratiques ? 1% des 140000m² des halls du parc expo - 1400m² dédiés à des nouvelles fonctions ? 1% du CA du golf dédiés à l'accueil d'autres vivants, au développement de la biodiversité ?



Réactions

“L’aéroport de Bron a déjà connu plusieurs transformations : il est capable de muter dans le temps. On pourrait d’ailleurs imaginer consacrer 5% du site pour tester d’autres usages dans le cadre de la consultation.”

Lionel Lassagne –
Directeur Développement durable et immobilier,
Aéroports de Lyon

“Il faut penser la transformation des parcs d’activités, pour les ouvrir sur le reste du territoire et renforcer les liens avec l’université. Je signale d’ailleurs que nous venons de créer une association d’entreprise qui regroupe le Parc Technologique et le Parc du Chêne.”

Philippe Malaval –
Président de l’Association des entreprises du parc
d’activité du Chêne

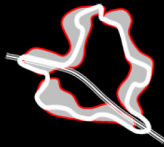
“Côté université, il y a une volonté d’aller vers les acteurs économiques. Des passerelles existent mais peuvent être solidifier.”

Laurence Rocher –
Vice-Présidente en charge de la Transition écologique et
de Campus, Université Lumière Lyon 2

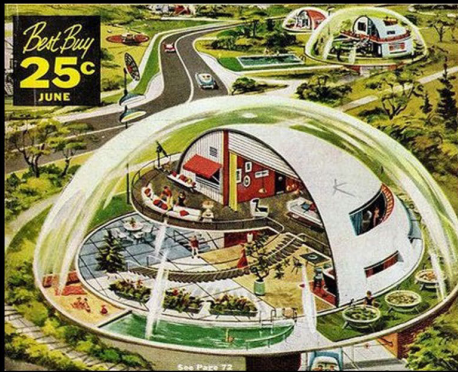
“On sent que les acteurs économiques veulent contribuer à la dynamique du territoire. Les choses sont en train de bouger.”

David Peyret –
développeur économique, Porte des Alpes,
Métropole de Lyon

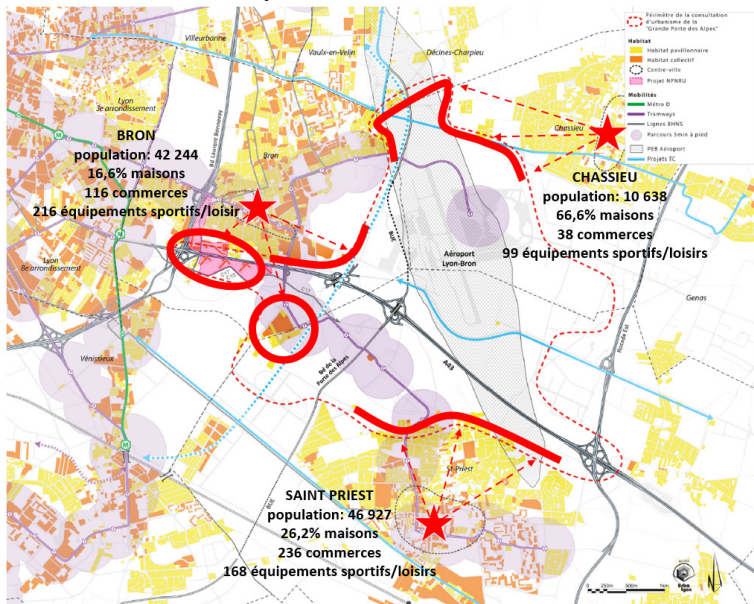
4: Habiter les franges



Habiter les franges



5840 habitants dans le périmètre de l'étude





Qu'est-ce habiter les franges ? Les élus nous ont demandé, dans le séminaire de lancement, de travailler à l'échelle de la vie quotidienne ! Ils ont raison de lancer l'alerte. Car la Porte des Alpes, n'est pas que les objets métropolitains qui marquent l'esprit, elle est également un espace habité : **5840 personnes habitent dans le périmètre d'étude**, plus, si on prend en compte ceux qui habitent de l'autre côté de la lignée dessinée sur le plan ci-avant et encore plus si on estime que ceux qui viennent ici pour étudier et/ou pour travailler habitent également la Porte des Alpes.

Or quand on est sur le terrain, on les perçoit à peine. Souvent autour, rarement dedans, l'humain reste à distance. Les territoires résidentiels de la Grande Porte des Alpes se situent aux marges de la zone d'étude pas seulement géographiquement, mais aussi dans leur fonctionnement. Les habitants et les salariés vivent et travaillent dans des espaces représentatifs d'un périurbain plus classique avec des lotissements, des barres et des zones d'activité lambda. Chacun organise "un territoire de vie

privilegié", en fonction de ses contraintes, de ses goûts, de l'offre urbaine et de la puissance d'attraction de différentes centralités qui structurent les flux sur la métropole. Quels sont ces territoires de vie ? Qu'est-ce qu'habiter les franges à la Porte des Alpes ?

Il y a deux ans, nous avons mené une étude, avec SEPAL, sur les bassins de vie de l'aire métropolitaine, cette étude nous fournit des réponses certes partielles, mais intéressantes sur ce sujet.

Les habitants de la Porte des Alpes vivent à l'échelle d'un très grand territoire. Sur ce territoire qui fait partie de la "banane industrielle" à l'est de Lyon, l'échelle de vie est celle d'un très grand territoire pour l'ensemble des activités. Les habitants sont dans un sens les plus métropolitains, ils connaissent bien l'agglomération (moins l'Ouest que la reste), les différentes centralités et les lieux emblématiques. Ils fréquentent une grande diversité de lieux (plus que dans d'autres zones) et leurs parcours sont donc très divers, sur leur territoire

Ces habitants vivent à l'échelle d'un très grand territoire !

QUATRE COMMUNES POLARISENT LES 3/4 DE LA METROPOLE

Version 2
22/11/2018

Communes dont la communes avec laquelle elles échangent le plus est :



— Autoroutes et nationales
- - - Voies ferrées

▨ Bassins
▭ Cœur métropolitain

Source : INSEE, IGN

BRON

n° d'actifs: 19 565

n° d'emplois: 24 773

25,4% des actifs travaillent sur place

SAINT PRIEST

n° d'actifs: 21 546

n° d'emplois: 39 053

32,6% des actifs travaillent sur place

CHASSIEU

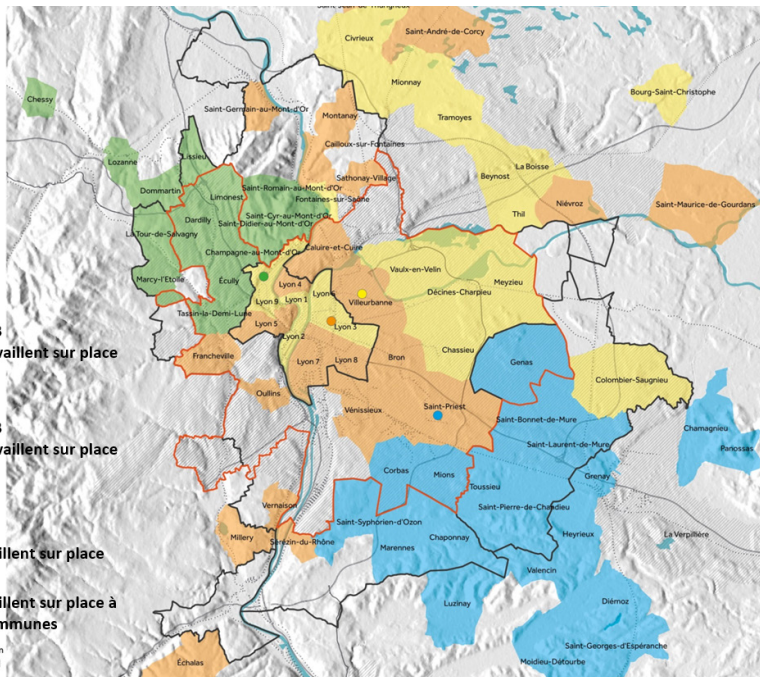
n° d'actifs: 5 120

n° d'emplois: 9 305

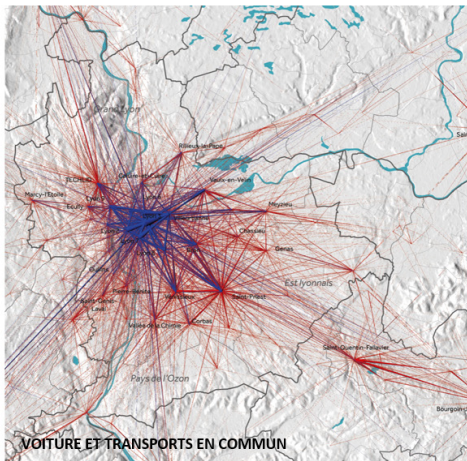
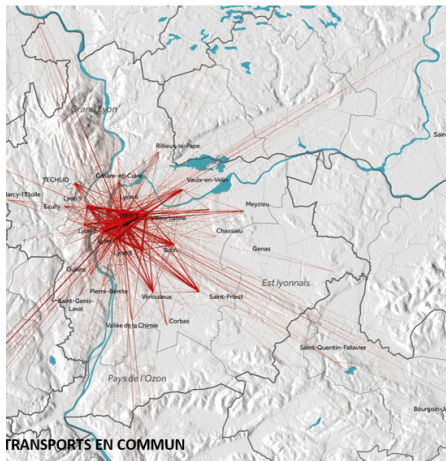
20% des actifs travaillent sur place

38% des actifs travaillent sur place à l'échelle de trois communes

0 5 10 km



Déplacements domicile-travail principalement en voiture



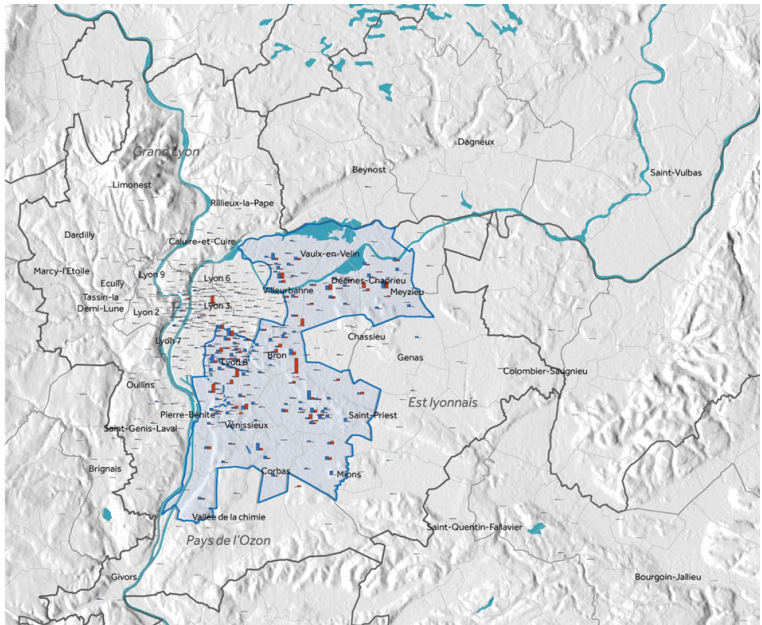
BRON: 60% de déplacements en voiture

SAINT PRIEST: 73% de déplacements en voiture

CHASSIEU: 80,5% de déplacements en voiture

... tout motifs confondus, mais ils sont extrêmement demandeurs de proximité

LIEUX DE DESTINATION DES RÉSIDENTS DE L'EST LYONNAIS



et ailleurs : ce sont les consommateurs de la métropole. Pour pouvoir organiser leur mode de vie de manière satisfaisante, ils doivent avoir une bonne connaissance de l'agglomération et des contraintes liées à la mobilité. Ils sont en général plus mobiles que d'autres habitants de l'agglomération et surtout la mobilité est très structurante pour eux. Ils expriment d'ailleurs des jugements assez critiques sur l'offre de transports en commun.

Ces habitants sont en même temps **extrêmement demandeurs de proximité**, pour la consommation, les loisirs, tout ce qui peut augmenter la qualité de cadre de vie de manière générale. L'étude montre la permanence du phénomène du quartier, qui sans doute a perdu une partie de son caractère identitaire, mais reste essentiel pour la construction d'un univers de proximité.

Des ressources et des projets en cours pour renforcer les proximités. À l'échelle de la vie quotidienne hors travail, ce sont les centres commerciaux qui jouent un rôle de centralité

et même de proximité (le Leclerc de Beynost, celui de Saint-Priest, le Carrefour de Vénissieux), mais aussi des cinémas et les piscines. Ceci est expliqué par le fait que les centralités comme les rez-de-chaussée actifs sont le plus souvent faibles ou en difficulté (notamment celles qui procèdent du développement en doigt de gants le long des nationales) ou souffrent d'un manque d'attractivité.

Il y a des **projets pour renforcer les commerces de proximité**, un effort par exemple pour revitaliser les rez-de-chaussées, notamment dans le cadre du NPNRU de Bron-Parilly à travers des appels à projets avec des loyers régulés ou la création de nouvelles centralités... Au campus universitaire, on crée des services et aménités pour les utilisateurs de l'université, mais également les habitants sur place !

Il y a également **des opportunités**. La grande zone commerciale de la porte des Alpes qui cherche à se diversifier pourrait voir son rôle renforcé en tant qu'équipement de proximité. Vous nous avez parlé des centralités de Bron,

Les aménités et commerces de proximité en souffrance et en manque d'attractivité



Des projets pour renforcer les proximités à essayer



de Saint-Priest et de Chassieu qui pourraient également jouer un rôle structurant dans la vie quotidienne de ces habitants, à condition d'être facilement accessibles.

L'ensemble de ces projets répondent à l'objectif de renforcer les proximités, mais ne semblent pas **intégrer, pour le moment, les mutations en cours et à venir** :

- celle du rapport habitat/lieu de travail avec une augmentation de la proportion de télétravail, ce qui entraînera un report de certains services qui sont proches des lieux de travail vers les zones d'habitat.
- celle d'habiter avec plus de dispositifs d'économie d'énergie, isolation d'une part, mais aussi économies dans le fonctionnement quotidien avec la mutualisation de certains services ou équipements
- celle du commerce avec le modèle des hypermarchés et des grands centres commerciaux qui aura peut-être complètement disparu et avec la vente en ligne et la livraison qui risquent de peser lourdement sur le secteur y compris avec les circuits courts qui auraient pris une importance beaucoup plus grande avec la récupération, la réparation, les échanges, etc.
- celle de la mobilité. Diminution de la mobilité contrainte qui va avec le télétravail, mais qui pose le problème des livraisons. La mobilité de destination (par exemple pour atteindre des espaces naturels ou les « hauts lieux » de l'agglomération) gardera toute son importance, même si elle devient plus coûteuse et compliquée.
- celle de la recherche du collectif ce qu'exprime bien le terme de « commun » qui renvoie à la fois à l'individu et au collectif. Il y aura donc de nouveaux lieux sociaux collectifs qui auront besoin de lieux matériels.

Sur le plan urbain, c'est la logique de la proximité qui dominera, mais pas nécessairement au sens du quartier et des isolats. L'enjeu est dans la (re)constitution de réseaux de centralités plus centrés sur les services les communs, l'expression, etc.

Réactions

“*Mon fils habite un lotissement à Bron, et je me retrouve bien dans vos constats. Il manque des lieux de proximité, et y a un vrai sujet sur la marchabilité du territoire.*”

Jean-Marie Brial –
Leader des sites lyonnais, Nhood

“*Sur le commerce nous ne sommes pas tous d'accord : nous on voudrait éviter que le centre commercial continue à aspirer toute la clientèle de centre-ville.*”

Nicole Sibeud –
Adjointe déléguée au développement durable,
à l'urbanisme, aux grands projets et aux mobilités,
ville de Chassieu

“*Il faut trouver le juste équilibre entre commerces du quotidien et renouvellement des grandes surfaces pour mieux les intégrer dans le territoire. Les centres commerciaux constituent un gisement foncier en matière de diversification (logements, activités économiques...).*”

Yann Gicquel –
Chef de projets stratégie et urbanisme commercial,
Métropole de Lyon







Conclusion Michel Lussault Conseil Scientifique

Michel Lussault, Président du Conseil Scientifique de la démarche propose une lecture globale de cet Atelier du Territoire et tire, d'après les angles de lecture des trois équipes, les fils de réflexions à poursuivre plus encore dans cet exercice de prospective.

Le territoire de la Porte des Alpes constitue une synthèse parfaite de toutes les obsolescences et notamment celles ayant trait aux modes de planification. Aujourd'hui nos outils réglementaires de gestion de l'espace s'attachent à une vision surfacique des sols. Or, il convient de s'intéresser à leur épaisseur, leur profondeur pour rendre visible des enjeux peu saisissables comme la qualité des sols, les systèmes de nappes phréatiques, la course des vents ...

Ce territoire doit être saisi dans sa dimension habitée, à la fois comme espace de vie des humains mais également des non-humains, pour s'intéresser aux conflits générés par des oppositions d'enjeux, les points de vue. Ces oppositions se comprennent parfois dans la distinction entre les habitants d'un territoire (qu'ils soient résidents, travailleur ou consommateurs ils habitent à leur façon le territoire) et les passant qui en traversant le territoire l'habitent

également et influent fortement sur celui-ci. Outre le rapport d'échelle induit, cela nécessite de s'interroger sur la temporalité d'un territoire. C'est d'ailleurs cette temporalité lointaine peu palpable qui invitent les habitants à dépasser leur propre échelle de temps pour se demander comment habiteront leurs enfants et ceux à venir. En somme, comment transformer et agir pour et dans l'intérêt de générations pas encore nées.

Cette première étape de partage doit nécessairement partir de l'habitabilité de ce territoire en travaillant sur le manque de visibilité de celle-ci à 10, 20, 30 ans sur des enjeux aussi divers que la ressource en eau, les mutations sociales ou les systèmes économiques.

Ainsi, Michel Lussault encourage les équipes à donner à voir les conditions d'habitabilité du site en 2050 en prenant le risque de formuler des hypothèses radicales mais crédibles pour s'obliger à rompre avec le fil de l'eau. C'est-à-dire dramatiser les enjeux pour bel et bien sortir d'une logique d'amendements de l'actuel et d'acheminer vers une dynamique de transformation puissante des territoires. Poser le décor du probable avant de produire du projet.

MÉTROPOLE
GRAND LYON