

LES SYNTHÈSES DU LAB 2025



PÉRI

Une histoire de regard

URBAIN:

SECTEURS RÉSIDENTIELS DE SECONDE COURONNE DE LA MÉTROPOLE LYONNAISE

Quel récit pour ces territoires ?

MASTER Cycle d'urbanisme

Rose HENRY
Salila SIHOU
Yvan TAAR
Antoine BENBAHI

MÉTROPOLE
GRAND LYON

SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

PRÉFACE

« La Métropole de Lyon conduit plusieurs réflexions prospectives dans le cadre de sa compétence en matière d'urbanisme et de planification. Ainsi, des études en cours et à venir cherchent à évaluer les possibilités d'intensification urbaine sur le territoire de la Métropole de Lyon, dans un objectif de sobriété foncière et de refaire la ville « à partir du déjà là ».

Le partenariat avec l'Ecole urbaine de Sciences Po s'inscrit dans ce cadre et répond au souhait de compléter et renouveler les analyses d'ores et déjà conduites sur les tissus pavillonnaires en s'intéressant plus particulièrement aux secteurs de l'est de la Métropole de Lyon.

En effet, les mutations des tissus pavillonnaires ne s'incarneront pas toujours dans des trajectoires de densification douce ou de densification vers du collectif. D'autres voies seront nécessaires et sont à explorer. Par ailleurs, les mutations vers du collectif sont fréquemment confrontées à des oppositions des riverains, qui peuvent compromettre certaines opérations ou dissuader certains élus communaux d'envisager de telles évolutions : ces situations confirment l'importance de l'adhésion des habitants, des riverains au projet du territoire qu'ils habitent.

La mise en perspective de la parole des habitants, des chercheurs et des élus, proposée dans le film élaboré par Yvan, Rose, Salila et Antoine sera un support riche d'échanges au sein de la Métropole et avec ses partenaires dans les mois et années à venir, et notamment dans le cadre de la future révision générale du PLUH. »

Sophie Bressat, Urbaniste territoriale à la Métropole de Lyon - Commanditaire

« Interroger le périurbain et porter sur celui-ci un regard renouvelé et ouvert afin d'imaginer les voies et moyens de sa transformation. Telle était la volonté de la Métropole du Grand Lyon exprimée auprès de l'école urbaine de Sciences Po et à laquelle Antoine, Rose, Salila et Yvan ont dû répondre en se penchant sur trois communes représentatives de l'est lyonnais : Corbas, Mions et Meyzieu.

Il s'agissait pour eux quatre de se plonger dans ces communes, après une appropriation studieuse et rationnelle issue d'analyse bibliographique et statistique, et d'interroger habitant.e.s, élu.e.s, professionnel.le.s de l'urbain, universitaires sur leur perception de ces espaces de vie et de ce qu'ils en attendent en tant qu'individu.

Il ressort de leur excellent travail que le récit métropolitain mérite une attention redoublée vis-à-vis de ces territoires, récit qui n'enfermerait pas ces communes dans une position de péri-quelque chose mais comme des territoires au sein desquels s'expriment des exigences de beau, de qualité urbaine, de vie locale et de centralité, une exigence d'un droit à la ville accessible et humaine affranchie des limites administratives. »

Pierre Hiault, Responsable de l'agence Citadia à Paris - Tuteur

LE PARTENAIRE

La Métropole de Lyon

Créée le 1er janvier 2015, la Métropole de Lyon est une collectivité territoriale unique en France. Elle regroupe 59 communes, totalise 1,3 million d'habitants et couvre 54 120 hectares.

Issue de la fusion entre la Communauté urbaine de Lyon et le département du Rhône sur ce territoire, elle exerce des compétences élargies : urbanisme, transports, solidarités, logement, développement économique, culture, environnement, etc.

Elle se distingue également par l'élection au suffrage universel direct de ses conseillers métropolitains et de son exécutif, mise en place depuis 2020. Ce mode de gouvernance renforce la légitimité démocratique de la collectivité.

C'est dans ce cadre que le Service Urbanisme et Territoires a commandé ce projet collectif, porté par deux enjeux majeurs :

- Le besoin d'accompagner le service dans une meilleure connaissance de ces territoires pour pouvoir proposer un récit de développement s'inscrivant dans le projet métropolitain. Ces derniers ne bénéficient d'aucun dispositif national de revalorisation / subvention et souffrent souvent d'une mauvaise image (à minima d'une image réductrice, centrée sur l'offre pavillonnaire, le parcours résidentiel des ménages qui les occupent et la place de la voiture).
- Le besoin de disposer d'une présentation pouvant être partagée avec les élus pour un dessein valorisant de ces territoires.

MÉTROPOLE

GRAND

LYON

MÉTHODOLOGIE

Cette étude a mobilisé une méthodologie mixte, articulée en plusieurs phases complémentaires entre novembre et juin, combinant revue bibliographique, analyses quantitatives et approches qualitatives de terrain.

Une **analyse bibliographique** structurée autour de trois grands axes (périurbanisation, métropolisation, transition écologique et sociale) a permis de situer les dynamiques des territoires étudiés (Meyzieu, Corbas, Mions) dans des processus plus larges, en s'appuyant notamment sur les travaux d'Éric Charmes, David Miet, Sylvain Grisot, Éric Chauvier ou encore Guillaume Faburel.

Des **entretiens exploratoires** ont été menés avec ces chercheurs spécialistes du périurbain afin d'approfondir notre compréhension de leurs travaux. Parallèlement, des **analyses statistiques et cartographiques** ont été réalisées à partir de données de l'INSEE et de la Métropole de Lyon pour établir un diagnostic socio-démographique, électoral, environnemental et spatial croisé à différentes échelles (communes, CTM, Métropole, SCoT).

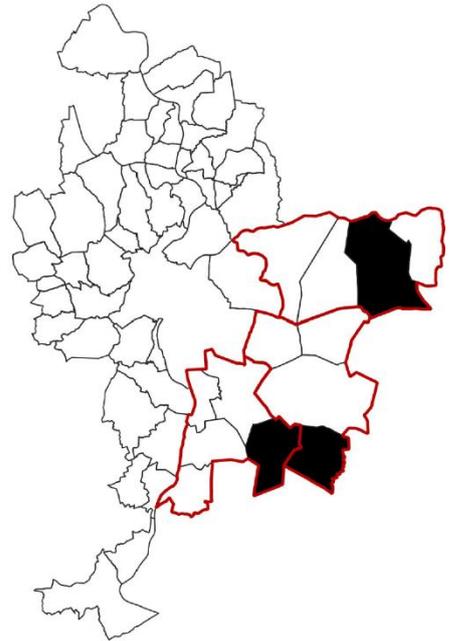
Une **phase d'immersion qualitative**, conduite entre février et avril, a ancré le travail dans les réalités locales. Les étudiants se sont rendus régulièrement sur le terrain pour réaliser des **entretiens semi-directifs** avec les habitants, des associations, des professionnels de l'urbanisme et des élus locaux et métropolitains. **Plus de 25 entretiens filmés ou enregistrés** ont ainsi été réalisés, enrichissant la compréhension des perceptions, attentes et pratiques locales. Cette phase a été complétée par une **analyse sensible et visuelle** des territoires (photos, vidéos, représentations graphiques).

Enfin, un **travail de croisement des données**, de mise en récit et de **montage du film** est venu conclure cette démarche, avec pour objectif la production d'un rendu audiovisuel sensible et fidèle aux réalités territoriales observées.

LES TERRAINS ÉTUDIÉS

Dans le cadre de notre projet collectif sur les dynamiques périurbaines, nous avons choisi d'étudier trois communes situées dans la seconde couronne est de la Métropole de Lyon, chacune emblématique de son secteur : **Meyzieu** (CTM Rhône Amont), **Corbas** (CTM Portes du Sud) et **Mions** (CTM Porte des Alpes). Ces territoires représentent différentes facettes du périurbain lyonnais : entre développement résidentiel, pression foncière, fractures sociales et recompositions spatiales.

MÉTROPOLE DE LYON



Meyzieu, commune de 36 000 habitants, combine zones résidentielles pavillonnaires, zones industrielles majeures et espaces naturels - comme le canal de Jonage ou le Grand Large. Elle est reliée à Lyon par le T3 et le Rhône Express depuis 2006, ce qui permet sa forte croissance démographique, mais génère également une fracture géographique nord-sud induite par la voie ferrée. Cette division se retrouve d'ailleurs nettement dans les dynamiques électorales et sociales. Meyzieu est une ville étendue, et sans réelle centralité, souffrant d'un manque de places publiques lisibles et de commerces de proximité. Enfin, on observe à Meyzieu une tendance à fermer les voies privées des lotissements, développant des quartiers de plus en plus clos et excluant. La commune illustre ainsi les tensions entre fragmentation urbaine, manque d'espaces publics et aspirations résidentielles.

CTM RHONE AMONT



Corbas, ville de 11 000 habitants située au sud-est de la métropole, se distingue par une forte dissociation fonctionnelle : au nord, une importante zone industrielle ; au sud, de grandes terres agricoles ; et au sud-ouest un tissu pavillonnaire relativement dense, coincé de manière insulaire entre infrastructures et espaces agricoles. Bien desservie par les routes mais peu accessible en transports en commun, la commune dépend largement de la voiture. La municipalité se voit opposer une forte résistance de la part de certains habitants aux développements d'habitats collectifs et peine ainsi à densifier. La concurrence économique de communes voisines comme Saint-Symphorien-d'Ozon rend, quant à elle, difficile les projets

d'implantations commerciales en centre-ville. Corbas reflète les difficultés d'un ancien village ayant subi une évolution morphologique rapide et d'une position géographique en frange de la métropole.

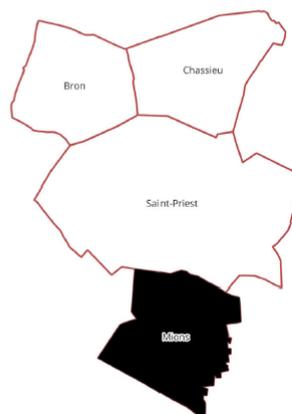
CTM PORTES DU SUD



Mions, commune de 13 000 habitants située dans le CTM Porte des Alpes, est une commune marquée par une urbanisation pavillonnaire juxtaposée et sans véritable cohérence d'ensemble. Traversée par l'A46, elle présente une faible densité, un centre-bourg récemment densifié, et des zones d'activités à ses franges. Refusant l'intensification résidentielle proposée par la métropole, Mions illustre les tensions entre les impératifs de production de logements et les réticences locales. Le projet des Pierres, visant la construction de logements collectifs, cristallise ces oppositions : les habitants dénoncent l'impact potentiel sur le cadre de vie, révélant un attachement fort à la stabilité sociale et spatiale de la commune.

*Mions a été étudiée dans la phase préliminaire de diagnostic et non dans la phase d'immersion.

CTM PORTES DES ALPES



©Projet collectif Métropole de Lyon

ENJEUX

I- Comprendre les territoires périurbains : entre stigmatisation et transition

Depuis l'après-guerre, la maison pavillonnaire s'est imposée comme un idéal résidentiel en France, incarnant l'accès à la propriété, à l'espace privé, au jardin et à un cadre de vie paisible. Soutenu par les politiques d'aménagement, ce modèle s'est généralisé à la périphérie des villes, notamment entre les années 1960 et 1980, avec l'essor de la classe moyenne et de l'automobile.

Mais à partir des années 1990, il devient la cible de nombreuses critiques : artificialisation des sols, dépendance à la voiture, standardisation des formes urbaines. La figure du pavillonnaire glisse alors vers celle de la « ville moche », souvent associée à une image socialement homogène et écologiquement insoutenable. Cette stigmatisation occulte pourtant les réalités vécues par les habitants : leurs motivations, leurs contraintes, et leurs formes d'attachement à ce cadre de vie.

C'est cette complexité que notre projet cherche à saisir. Loin de toute approche caricaturale, nous entendons éclairer les dynamiques locales à l'œuvre dans les CTM de l'est lyonnais (Rhône Amont, Porte des Alpes, Portes du Sud), à travers une lecture sensible et territorialisée.

Quatre enjeux structurants

Notre projet collectif s'articule autour de quatre enjeux majeurs, avec pour objectif de renouveler le regard porté sur les territoires périurbains et de construire un récit commun. Celui-ci vise à mieux cerner les points de blocage et de convergence afin de favoriser une mise en œuvre équitable des politiques de transition écologique.

A) Réinterroger les représentations du périurbain

Les territoires périurbains sont souvent réduits à une image stigmatisée : un archipel pavillonnaire uniforme, anti-écologique et socialement homogène. Ces représentations sont réductrices. Le projet entend dépasser ces stéréotypes en révélant la diversité des profils sociaux, des usages de l'espace, et des formes d'attachement au cadre de vie résidentiel. Comprendre ces modes d'habiter est une condition essentielle pour construire des politiques publiques plus justes et socialement acceptables.



© Lumières de la Ville

B) Affronter les tensions entre projet métropolitain et dynamiques locales

Une particularité majeure de cette métropole réside dans son mode de gouvernance : les membres de son conseil sont élus au suffrage universel direct pour un mandat de six ans, ce qui renforce sa légitimité démocratique auprès des citoyens. Toutefois, cette gouvernance suscite des tensions, notamment chez les élus locaux, qui perçoivent la métropole comme une instance dominante exerçant une forme de tutelle sur les communes. Ce sentiment d'infériorité institutionnelle alimente une mobilisation citoyenne croissante sur les territoires étudiés, souvent en opposition aux décisions métropolitaines. Cette contestation se manifeste par exemple par des blocages de permis de construire délivrés par les communes, révélant un malaise persistant et une dissonance avec les nouvelles orientations politiques.



©Le Progrès

C) Penser une transition écologique équitable

Les défis écologiques dans ces territoires s'illustrent de différentes façons : forte dépendance à la voiture, vulnérabilité aux îlots de chaleur en centre-ville, accès inégal aux aménités sociales et naturelles. Dans ce contexte, la transition écologique ne peut être simplement imposée : elle doit être pensée à partir des usages réels, des contraintes vécues et des capacités d'action des populations concernées. Une transition soutenable implique de conjuguer sobriété, équité et justice territoriale.



©Projet collectif Métropole de Lyon

D) Réinventer les outils de dialogue et de récit

Les élus et techniciens de la Métropole expriment un besoin d'outils pour mieux comprendre les aspirations, les blocages et les représentations des habitants. Il s'agit de renouveler les

formes de dialogue entre institutions et territoires en périphérie. Le projet répond à ce besoin en produisant des diagnostics sensibles, des récits cartographiques, des témoignages d'habitants et des supports visuels incarnés pour nourrir les échanges avec les maires locaux, qui véhiculent souvent une lecture différente des réalités de leurs communes.



©Projet collectif Métropole de Lyon

II- Formulation et temporalité de la commande

La commande initiale formulée par le service Urbanisme et Territoire de la Métropole de Lyon portait sur une meilleure compréhension des communes périurbaines de l'est lyonnais. Cette demande s'est progressivement précisée vers un double objectif : qualifier plus finement les dynamiques sociales, économiques et environnementales à l'œuvre dans ces territoires et disposer d'une présentation pouvant être partagée avec les élus pour un dessein valorisant de ces territoires.

Notre travail s'est organisé en deux phases distinctes : premièrement un diagnostic territorial classique fondé sur des études quantitatives, cartographiques et bibliographiques permettant de mieux connaître les territoires et leurs dynamiques propres. Deuxièmement, une phase d'immersions dans les communes étudiées, nourrie par la phase précédente pendant laquelle nous sommes allés à la rencontre des élus et techniciens locaux, habitants, acteurs locaux et chercheurs. Cette double approche quantitative-qualitative nous a permis de construire une analyse multi-échelles, et surtout de créer les conditions d'un dialogue de confiance avec les personnes interrogées.

III- Ancrage dans les priorités de l'École urbaine de Sciences Po

Ce projet s'inscrit dans les priorités scientifiques et pédagogiques de l'École urbaine de Sciences Po. Il interroge la fabrique urbaine contemporaine à l'aune des défis écologiques et sociaux, en s'intéressant à des territoires souvent marginalisés dans les récits dominants de la transition. À travers une lecture fine des usages, des représentations et des tensions territoriales, il contribue à enrichir la réflexion sur la soutenabilité urbaine, les formes de gouvernance métropolitaine, et les conditions d'une justice environnementale réelle à l'échelle de la ville diffuse.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

I- Une métropole mal comprise et mal perçue

L'un des constats majeurs de notre enquête concerne la faible lisibilité du rôle de la Métropole de Lyon dans les territoires périurbains étudiés. Pour de nombreux habitants, mais aussi pour certains élus locaux, la Métropole apparaît comme une institution lointaine, complexe, et déconnectée des réalités sociales et territoriales des petites communes de frange. Les compétences métropolitaines sont mal identifiées. Cette méconnaissance alimente un sentiment de distance, voire de défiance.

Dans les discours recueillis, la Métropole est souvent évoquée uniquement à travers ses blocages ou ses injonctions : retards ou refus perçus dans des projets locaux (ex : entretien d'espaces publics), ou imposition de projets jugés décalés. Ainsi, certains habitants évoquent par exemple le développement de pistes cyclables comme une priorité imposée alors même que les centres-villes manquent d'équipements, de commerces ou d'espaces publics vivants. Ces politiques, bien qu'inscrites dans des objectifs de transition, apparaissent comme symboliques ou mal hiérarchisées.

En l'absence de communication claire et adaptée aux réalités locales, les décisions métropolitaines sont perçues comme technocratiques et peu concertées. Ce décalage nourrit l'idée d'une « métropole centrale » qui décide sans tenir compte des attentes spécifiques des communes de frange. Il souligne la nécessité d'une gouvernance plus inclusive, où les territoires périurbains sont écoutés non seulement comme bénéficiaires, mais comme co-constructeurs des politiques métropolitaines.



II- Transition écologique : une adhésion de principe, un sentiment d'exclusion dans les faits

Le modèle pavillonnaire, souvent critiqué dans les discours institutionnels ou médiatiques pour son artificialisation des sols, sa dépendance à la voiture ou son inefficacité énergétique, n'est que très rarement remis en cause par les habitants eux-mêmes. Bien au contraire, il est majoritairement perçu comme un cadre de vie désirable, garant de tranquillité, d'espace, de sécurité pour les enfants et souvent d'un certain accomplissement social. La stigmatisation de ce mode de vie, résumé parfois à une « France moche », ne fait donc pas écho à l'expérience vécue dans les territoires étudiés.

Cela ne signifie pas pour autant un rejet de la transition écologique. La grande majorité des habitants rencontrés adhèrent aux objectifs généraux de sobriété, de lutte contre le changement climatique ou de préservation de la nature. Mais cette transition apparaît comme inaccessible : les dispositifs d'aides à la rénovation énergétique sont mal connus, perçus comme complexes ou inadaptés à leur situation. L'effort individuel demandé semble disproportionné par rapport à leurs ressources disponibles qu'elles soient économiques, techniques ou temporelles.

De plus, certaines politiques publiques renforcent le sentiment d'exclusion. C'est notamment le cas de la Zone à Faibles Émissions (ZFE), souvent évoquée comme une contrainte subie, mal expliquée, et sans solution alternative réaliste dans des zones peu desservies par les transports en commun. En résumé, le problème ne réside pas dans un rejet de principe de la transition, mais dans une absence d'accompagnement crédible, une communication trop descendante, et une vision de l'écologie encore trop pensée depuis le centre.



III- Une absence criante de centralités et de lieux de vie partagés

Dans les communes étudiées, le manque de centralité constitue un enjeu structurel majeur. Les centres-villes sont peu identifiables, peu animés et souvent peu adaptés à un usage piéton ou familial. Ce déficit de lisibilité urbaine découle à la fois d'une organisation historique en quartiers juxtaposés, d'un urbanisme de lotissement, et d'un sous-équipement flagrant en espaces publics de qualité. Les places déjà présentes manquent de mobilier urbain adapté - notamment de bancs pour pouvoir s'y installer - et de jeux pour les petits enfants. Le manque de commerces de proximité est aussi largement pointé du doigt par les habitants.

Certaines communes réfléchissent à transformer des parkings centraux en espaces publics plus conviviaux, mais ces projets se heurtent à des contraintes techniques (besoin de stationnement) ou à des lenteurs administratives, notamment liées à la compétence métropolitaine sur certains aspects (commerces, foncier, voirie).

Dans ce contexte, de nombreux habitants perçoivent une mauvaise hiérarchisation des priorités d'aménagement. Le développement des pistes cyclables est bien accueilli dans l'ensemble, mais il est parfois perçu comme priorisé au détriment d'une véritable revitalisation des centralités. Or, dans ces territoires majoritairement pavillonnaires, la centralité est un enjeu crucial pour créer du lien social, encourager les mobilités douces et redonner un cœur aux villes.

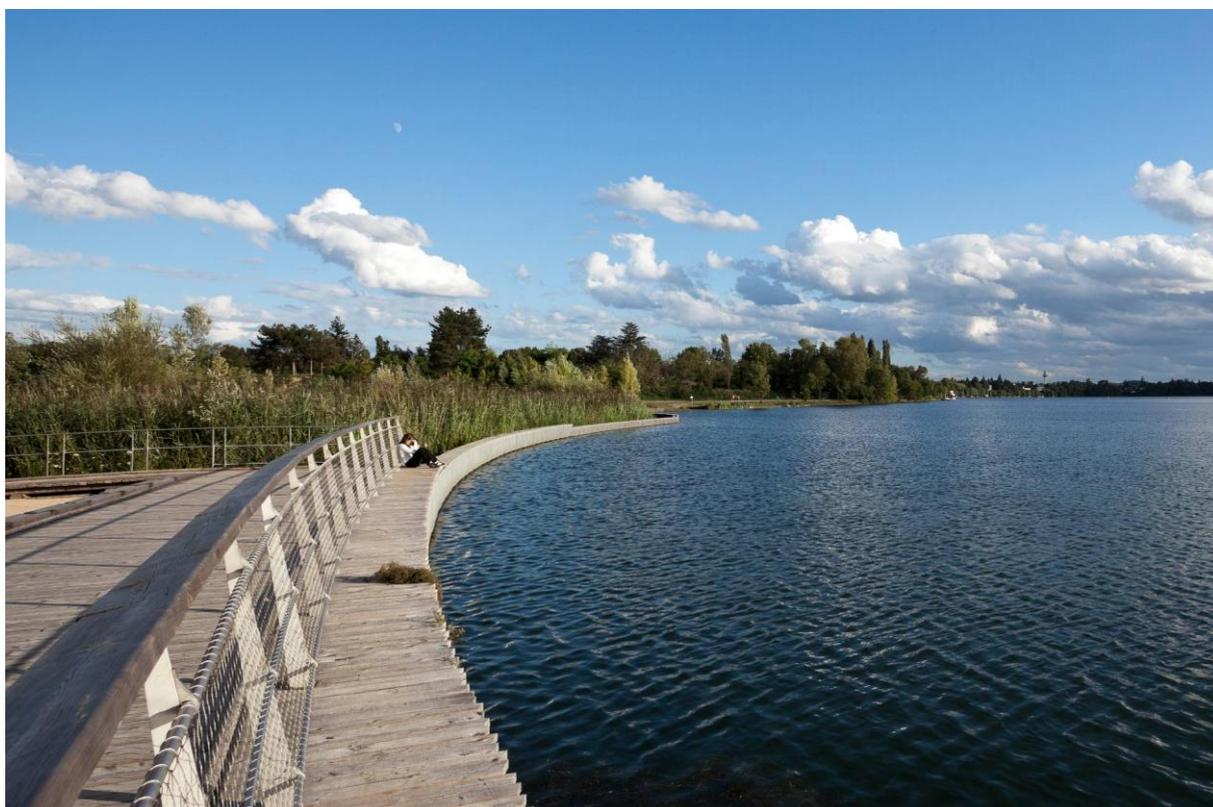


IV- Des espaces verts plébiscités mais insuffisamment connectés au quotidien

Les espaces verts constituent les éléments unanimement valorisés dans les communes étudiées. Qu'il s'agisse du parc du Grand Large à Meyzieu ou du plateau des Grandes Terres à Corbas, ces lieux offrent un souffle paysager apprécié, perçu comme une source de bien-être, d'apaisement et de proximité avec la nature. Ils participent fortement à l'attachement des habitants à leur territoire et sont fréquemment mentionnés comme des marqueurs positifs d'identité locale.

Pour autant, ces espaces restent souvent mal intégrés à la vie quotidienne. Ils apparaissent en marge du tissu urbain, rarement connectés aux centralités, peu accessibles à pied ou en transport en commun, et parfois sous-équipés (peu de bancs, d'aires de jeux, d'éclairage ou de parcours aménagés). Leur usage reste donc irrégulier et limité, notamment pour les enfants, les personnes âgées ou les habitants sans voiture.

Ce constat renforce l'idée qu'il ne suffit pas de préserver des espaces verts pour qu'ils soient utiles : encore faut-il les rendre accessibles, visibles, et multifonctionnels. La continuité entre cœur de ville et nature par des cheminements piétons, des liaisons bus, ou des aménagements adaptés représente un levier important pour ancrer ces lieux dans les pratiques quotidiennes, en faire de vrais espaces publics de proximité, et offrir des espaces de fraîcheur pendant les fortes chaleurs.



V- Des transports en commun insuffisants pour penser une alternative à la voiture

Dans les communes étudiées, le système de transports en commun ne permet pas de constituer une véritable alternative à l'usage de la voiture individuelle. Plusieurs limites structurelles entravent son efficacité : des liaisons inter-périphéries quasi inexistantes, une offre de bus notamment insuffisante en soirée ou en heures creuses, et un manque de parkings relais bien situés et bien intégrés. Résultat : selon le lieu de résidence, le recours à la voiture reste la norme pour les déplacements du quotidien.

Contrairement à l'image d'un périurbain tourné vers le centre, les mobilités observées s'inscrivent souvent dans des logiques de périphérie à périphérie : se rendre à l'école, au travail, faire ses courses ou visiter de la famille implique souvent de passer d'une commune de frange à une autre, voire vers des communes hors métropole. Les zones industrielles importantes de ces territoires sont également de forts bassins d'emploi et sont pourtant mal reliés en transports en communs. L'organisation actuelle du réseau, majoritairement centré sur Lyon dans une logique radiale, ne répond pas à ces besoins latéraux.

Ce décalage entre les schémas de mobilité institutionnels et les pratiques réelles contribue à renforcer la dépendance automobile, en particulier chez les actifs et les familles. Le discours sur la mobilité durable entre alors en contradiction avec la réalité vécue, creusant un fossé entre ambitions politiques et accessibilité concrète.

Des solutions semblent se dessiner : développement de navettes intercommunales, élargissement des horaires, création de parkings relais multimodaux, et meilleure articulation avec les services du quotidien. Ces évolutions supposent un changement d'échelle dans la manière de penser la mobilité : non plus uniquement depuis le centre, également de manière séculaire entre territoires de frange.



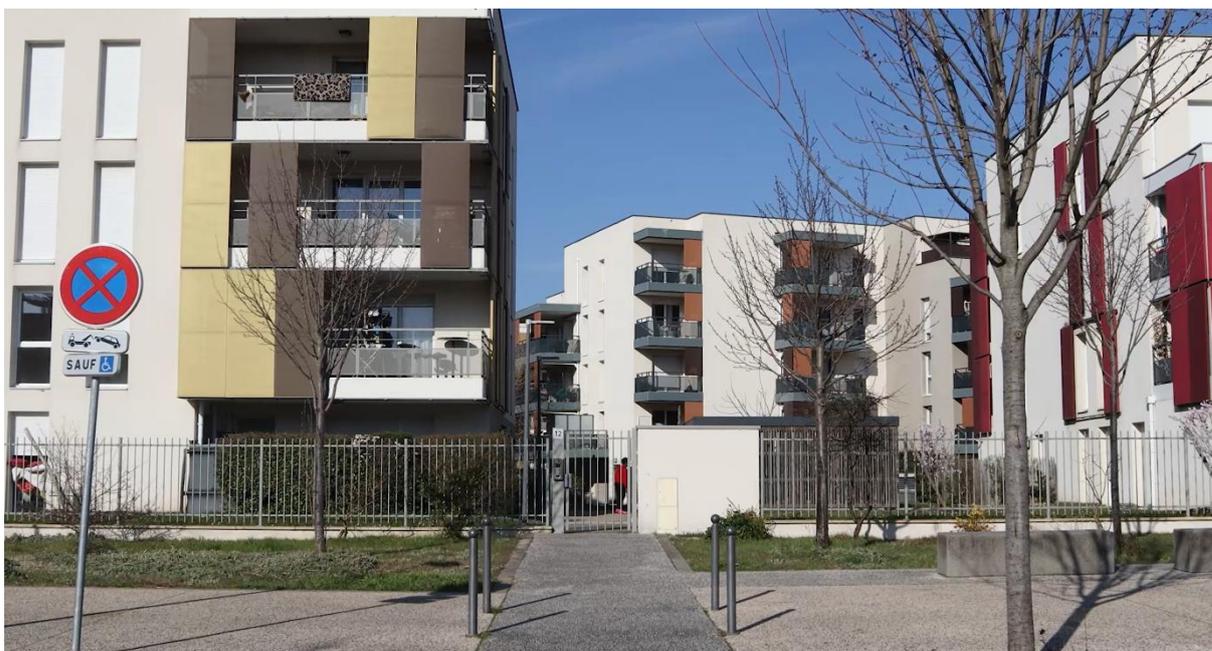
VI- Un rejet de la densité mal accompagnée, pas de la densité en soi

Dans les communes étudiées, la densification n'est pas massivement rejetée en tant que principe. Ce qui suscite le refus, c'est le manque d'accompagnement des projets : l'arrivée de logements collectifs sans commerces de proximité, sans équipements publics adaptés, ni attention portée à l'intégration architecturale et paysagère. La densité est d'autant plus mal acceptée qu'elle semble imposée, sans contrepartie tangible en termes de cadre de vie.

À Corbas, commune au passé rural encore très présent dans les représentations locales, la densité est perçue comme une menace pour une identité fondée sur la tranquillité, l'espace et une certaine homogénéité sociale. Elle alimente des craintes autour de la circulation, du stationnement, de l'arrivée d'une population « extérieure », parfois instrumentalisées dans les débats politiques locaux. La densité y touche à une forme de défense du territoire, plus culturelle que technique.

À Meyzieu, commune plus urbanisée et traversée depuis longtemps par des dynamiques de croissance, la critique ne porte pas tant sur la densité elle-même que sur le manque de cohérence urbaine. L'agrégation de programmes immobiliers ponctuels, non reliés entre eux, produit un tissu urbain fragmenté, difficile à lire et à vivre. Là encore, ce qui freine l'acceptabilité, ce n'est pas le nombre de logements, mais l'absence de vision d'ensemble.

Ces observations soulignent un point crucial : la densité est acceptable si elle est habitée par un projet de ville, c'est-à-dire si elle s'accompagne d'une amélioration du cadre de vie, d'une diversité des fonctions, et d'une attention portée aux usages. L'enjeu n'est donc pas tant de convaincre les habitants d'accepter la densité, que de construire des projets qui en rendent les bénéfices tangibles au quotidien.



© Projet collectif Métropole de Lyon

VII- Le périurbain en transition : quel futur métropolitain ?

Les enseignements de notre enquête montrent clairement que le périurbain n'est ni figé, ni uniforme. Il est traversé par des dynamiques sociales, générationnelles et politiques complexes. Loin de l'image d'un territoire passif ou en retard, il s'y invente des modes de vie spécifiques, des formes d'attachement au territoire, et des adaptations locales aux grandes mutations contemporaines. Ce périurbain ne regarde plus exclusivement vers Lyon : il tisse des liens avec les communes voisines, parfois hors métropole, et construit ses propres références territoriales.

Face aux enjeux de transition écologique, d'adaptation climatique, ou de cohésion sociale, ces territoires cherchent à faire émerger des solutions concrètes, adaptées à leur échelle. Mais pour qu'un projet de transition réussisse, il doit partir de leurs réalités : comprendre les usages quotidiens, les ressources disponibles, les contraintes vécues et les représentations dominantes. Cela implique de reconnaître la diversité des configurations périurbaines, plutôt que de plaquer des modèles pensés depuis le centre.

L'avenir métropolitain ne pourra se construire sans ces territoires. Le défi est de passer d'une logique de surplomb à une logique de co-construction. Cela suppose de valoriser les initiatives locales, de soutenir les transitions déjà à l'œuvre, même partielles, et de bâtir une gouvernance plus souple, capable de faire dialoguer les échelles. Le périurbain, loin d'être un frein, peut devenir un laboratoire de transformation, à condition d'en faire un interlocuteur à part entière dans les politiques métropolitaines.



ENSEIGNEMENTS

Ce travail sur les dynamiques périurbaines de la seconde couronne lyonnaise met en lumière un décalage persistant entre les logiques institutionnelles de planification métropolitaine et les réalités vécues dans les territoires de frange. Loin des clichés qui associent systématiquement périurbain et repli, nous avons observé une forte attente d'écoute, de reconnaissance et de co-construction de la part des habitant·es comme des élu·es locaux. Ce territoire est un espace de transitions multiples sociales, générationnelles, écologiques mais il est souvent abordé avec des outils trop centralisés ou inadaptés.

Ce travail invite à faire évoluer les pratiques professionnelles de l'urbanisme autour de plusieurs axes forts :

- **Travailler à partir des usages et des récits locaux** : les choix de mobilité, les représentations du logement, ou les perceptions des espaces publics ne peuvent être compris qu'à l'échelle micro. La ville ne se « fabrique » pas uniquement avec des données, mais avec des récits et des expériences vécues.
- **Renouer les liens entre aménagement et gouvernance** : les blocages que nous avons constatés (mobilité, densification, commerces, etc.) traduisent une difficulté à articuler les différentes échelles d'action. Cela appelle à une gouvernance plus lisible, plus transparente, et surtout plus inclusive, en particulier envers les communes de frange.
- **Sortir d'une vision normative de la transition écologique** : notre enquête montre que l'adhésion existe, mais que le cadre de mise en œuvre est souvent excluant. Les politiques environnementales doivent s'adapter aux réalités de ces territoires et proposer des alternatives crédibles, accessibles et co-construites.

Sur le plan de l'expérience, ce projet a constitué une véritable immersion professionnalisante. Il nous a permis d'articuler observation de terrain, analyse politique, lecture critique des documents d'urbanisme, et confrontation à des acteurs réels aux intérêts parfois divergents. Nous avons développé des compétences essentielles pour les métiers de la ville : capacité d'écoute, sens de la diplomatie, rigueur méthodologique, et surtout, l'aptitude à composer avec la complexité plutôt que de chercher à la simplifier.

POUR EN SAVOIR PLUS

- CHARMES, Éric. *La revanche des villages : essai sur la France périurbaine*. Paris : Seuil. 2019.
- CHARMES, Éric. *Métropole et éloignement résidentiel : vivre dans le périurbain lyonnais*. Paris : Autrement. 2021.
- MATTHEY, Laurent. « Esthétiques périphériques. Décrire la vie périurbaine avec rigueur: Compte rendu de : Éric Chauvier, Contre Télérama », *Articulo*. 2011.
- MARCHAL, Hervé et Jean-Marc STEBE. *La France périurbaine*. Paris cedex 14 (Humensis - 170 bis, boulevard du Montparnasse 75680) : Presses Universitaires de France. 2022.
- VERHAGE, Roelof. *Quand la métropole cesse de s'étaler : Vers de nouveaux équilibres entre villes et campagnes à Lyon*. Paris : Autrement. 2022.

L'exercice du projet collectif : un dispositif pédagogique original

Grâce à ce module original, les étudiants sont mis en situation de travail sur une problématique réelle posée par une organisation publique, privée ou associative. Pour tous les Masters de l'École urbaine, l'organisation et le pilotage sont identiques : le projet est suivi conjointement par la direction de l'École urbaine et les partenaires, à toutes les phases du projet ; un encadrement méthodologique régulier est assuré par un tuteur professionnel ou académique spécialiste de la question. Les projets collectifs permettent aux partenaires de mettre à profit les acquis de recherche et de formation développés au sein de l'École urbaine, de bénéficier d'une production d'études et de travaux de qualité, et de disposer d'une capacité d'innovation.

Les projets collectifs se prêtent particulièrement à des démarches d'étude, de diagnostic, de prospective, d'analyse comparée, voire de préparation à l'évaluation, et plus généralement à toute problématique pouvant éclairer l'organisation concernée dans une logique de « R&D ». Chaque projet mobilise un groupe d'étudiants de première année d'un des Masters de l'École urbaine. Les étudiants travaillent entre 1,5 jours et 2 jours par semaine sur des plages horaires exclusivement dédiées, pendant une durée de 6 à 9 mois (selon les Masters concernés). En formation continue, les projets collectifs concernent l'Executive master « Gouvernance territoriale et développement urbain » et mobilisent des professionnels pendant une durée de 4 mois.