

**LY
ON
20
17**

Séminaire
international
de La Fabrique
de la Cité

5, 6, 7
juillet

AU-DELÀ DES LIMITES ET DES FRONTIÈRES

LA FABRIQUE
DE LA
CITÉ

Sommaire

3	Édito
4	Programme
16	Clés du débat
	18 L'alliance des territoires au cœur de la construction métropolitaine
	20 L'innovation financière au service du projet métropolitain
	22 Ce que le numérique dit de la complexité de la ville
	24 Pour une logistique intégrée
	26 Construire la ville sous la ville
	28 Territoires du bien-être et de la santé : du bâtiment à l'espace public
	30 La force du réseau : attractivité, rayonnement territorial et international
32	Portrait de ville
	Lyon, la métropole des flux
	35 Douze dates pour comprendre la ville de Lyon
	36 Carte d'identité : une métropole de premier rang
	38 Identités multiples
	40 L'histoire d'une lutte contre l'eau et la topographie
	44 Le carrefour lyonnais aux origines de la tradition marchande
	46 Une activité économique entre secteurs traditionnels modernisés et innovation
	50 A l'assaut de l'international
	51 Une université pensée comme moteur de la métropole
	54 Un modèle de gouvernance métropolitaine unique et taillée sur mesure
	58 Inclusion sociale : la « méthode à la lyonnaise »
60	Who's Who ?
85	Remerciements / Crédits

Édito

« Il faut que l'imagination prenne trop pour que la pensée ait assez ». En réunissant chaque année depuis 2008 ceux qui pensent, conçoivent, dirigent, construisent, exploitent, financent, aiment... la ville, La Fabrique de la Cité entend, comme le préconise Bachelard, stimuler une réflexion prospective, innovante et pluridisciplinaire sur l'avenir de nos villes et métropoles.

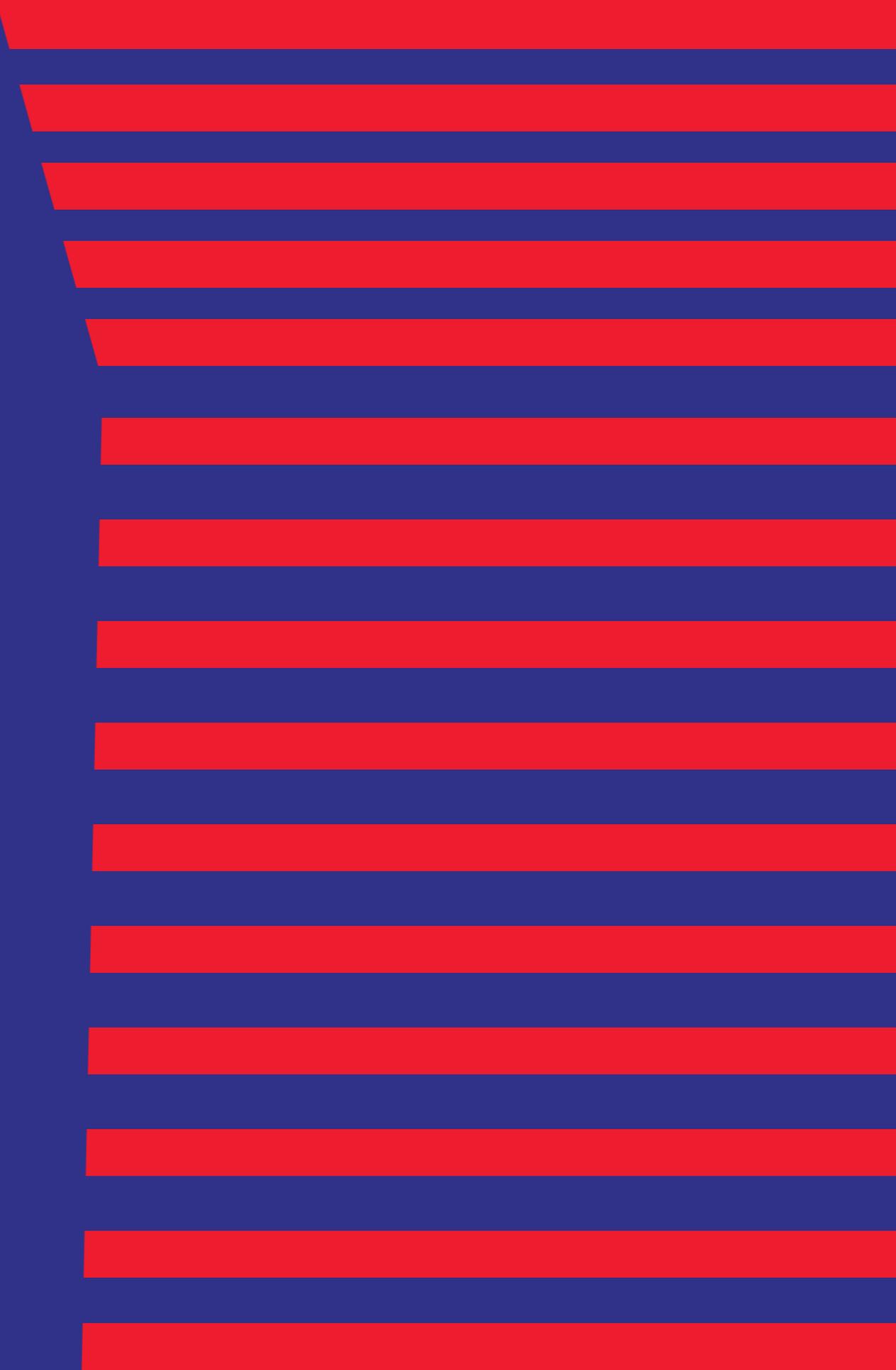
C'est la première fois que le think tank des transitions urbaines, créé par VINCI, son mécène, organise son séminaire international en France. Le choix de Lyon s'est imposé : pour qui veut travailler à construire la métropole fluide, durable et inclusive, il faut penser au-delà des limites et des frontières. Limites territoriales d'abord, en construisant de nouvelles alliances avec les territoires environnants mais aussi avec

l'international. Limites culturelles ensuite : à l'ère digitale, construire, ce n'est plus imposer des solutions du haut vers le bas, mais co-construire avec la société civile, qu'il s'agisse des citoyens ou des entreprises. Limites économiques et financières enfin : à l'instar du New Deal des années 30, les acteurs doivent investir dans l'innovation et la croissance, donc inventer de nouvelles marges de manœuvre économique et financière.

Métropole européenne, métropole des flux, carrefour des innovations, Lyon est en elle-même un manifeste pour penser et agir au-delà des limites. Nul doute que ces trois jours de séminaire sauront et nourrir notre imagination et orienter notre action.

Cécile Maisonneuve
Présidente de La Fabrique de la Cité

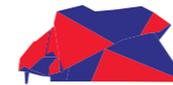
Pro- gramm- me



Les métropoles du monde, épicentres du New Deal territorial

JOUR 1 mercredi 5 juillet

L'alliance des territoires au cœur de la construction métropolitaine



18h00 - 22h30
Musée des Confluences

18h30
19h15

Session introductive

Construire de nouvelles alliances entre les territoires : le nouvel enjeu des métropoles pour devenir des infuseurs et des diffuseurs de croissance et d'innovation.

David KIMELFELD, premier vice-président, Métropole de Lyon
Cécile MAISONNEUVE, présidente, La Fabrique de la Cité
Carlo RATTI, directeur, MIT SENSEable City Lab
Richard SENNETT, professeur de sociologie, London School of Economics and Political Science

19h15
20h45

Liens et lieux de la métropole

Comment faire de la métropole un nouvel échelon reconnu et adopté par les habitants, premiers à pouvoir assurer la légitimité de l'action publique ? Lieux symboliques et infrastructures, en créant des lieux ouverts à tous et des liens entre tous les territoires de la métropole, contribuent à faire émerger une identité métropolitaine partagée par tous.

Wolf D. PRIX, design principal et CEO, COOP HIMMELB(L)AU
Paul LECROART, urbaniste, IAU Île-de-France
André BROTO, président du Comité français de l'Association Mondiale de la Route, directeur de la stratégie et de la prospective, VINCI Autoroutes
Lynn RICHARDS, présidente, Congress for The New Urbanism

————— Pour approfondir p.18

Cocktail dînatoire et visite du musée

20h45

Mot d'accueil

Xavier HUILLARD,
président-directeur général, VINCI

JOUR 2 jeudi 6 juillet

Une nouvelle donne pour les territoires



8h30 - 11h30

« New Deal » Garage Citroën

8h30
9h45

L'innovation financière au service du projet métropolitain

Comment activer la valeur du patrimoine métropolitain pour financer infrastructures et projets d'avenir ?

Pour approfondir p.20

10h10
11h30

Ce que le numérique dit de la complexité de la ville

Comment des outils comme le big data et l'intelligence artificielle permettent-ils de repenser la fabrique de la ville ? Quels jeux d'acteurs associés ?

Pour approfondir p.22

Bruce KATZ, centennial scholar, Brookings Institution
Luise NORING, senior research fellow, Brookings Institution
Isabelle BARAUD-SERFATY, présidente, ibicity

Thais BLUMENTHAL DE MORAES, global business development manager, Waze
Michel MORVAN, fondateur & CEO, Cosmo Tech
Éric CASSAR, architecte et fondateur, Arkhenspaces

Dynamiques des territoires : jouer les complémentarités

11h45 - 14h30

Bateau L'Hermès
Déjeuner

11h45
13h15

Sur le Rhône et la Saône, des paysages témoins d'une métropole en métamorphose

Croisière à bord de L'Hermès pour une lecture approfondie des paysages urbains témoins de l'histoire et de l'évolution actuelle de la métropole lyonnaise.

Laurent COUDROY DE LILLE, maître de conférences, Institut d'Urbanisme de Paris

13h30
14h30

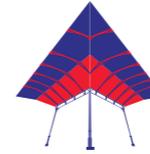
Pour une logistique urbaine intégrée

Elle est subie, elle est tolérée, elle est rarement pensée et coordonnée à la bonne échelle. La logistique urbaine pose un défi considérable et urgent aux métropoles si elles souhaitent garantir leur accessibilité et leur qualité de vie à long terme. Quelles innovations en faveur d'une logistique urbaine intégrée ?

Pour approfondir p.24

Christophe FERRARI, président, Grenoble-Alpes Métropole
Frédéric DELAVAL, directeur du projet prioritaire commun de logistique urbaine, Groupe La Poste



JOUR 2 jeudi 6 juillet

Construire la ville sous la ville

15h - 17h30
Les Subsistances

15h00
16h00

Comment faire face à l'urbanisation croissante sans augmenter la pression déjà trop importante sur les terres agricoles ni les besoins en mobilité générateurs d'une forte consommation énergétique et de diverses nuisances ? Après construire la ville sur la ville, une voie reste à explorer : construire la ville sous la ville. Comment investir le souterrain et repenser la relation au sol de la ville ? Comment exploiter au mieux le potentiel de densification de ces espaces vulnérables ?

16h00
17h30

Comment faire face à l'urbanisation croissante sans augmenter la pression déjà trop importante sur les terres agricoles ni les besoins en mobilité générateurs d'une forte consommation énergétique et de diverses nuisances ? Après construire la ville sur la ville, une voie reste à explorer : construire la ville sous la ville. Comment investir le souterrain et repenser la relation au sol de la ville ? Comment exploiter au mieux le potentiel de densification de ces espaces vulnérables ?

— Pour approfondir p.26

Keynote :

Dominique PERRAULT, architecte,
agence Dominique Perrault

Han ADMIRAAL, chairman, ITA committee
on underground space
Michael DOYLE, postdoctorant et architecte,
Deep City Project, EPFL
Guillaume LAVOIE, conseiller municipal,
Ville de Montréal
Elizabeth REYNOLDS, présidente, Urban

Dîner

20h00
Restaurant « Têtedoie »

JOUR 3 vendredi 7 juillet

Des villes productrices de santé et bien-être : du bâtiment à l'espace public

8h30 - 10h15
Le Sucre8h30
10h15

Comment les villes peuvent-elles contribuer à protéger et à favoriser la santé et le bien-être de leurs habitants ? Il s'agit là d'un enjeu majeur pour leur attractivité à long terme. L'espace public réunit a priori toutes les conditions pour devenir l'outil privilégié du combat des villes pour davantage de santé et de bien-être. Toutefois, son aménagement, complexe et soumis à différents impératifs, peut fortement influencer cette capacité. C'est pourquoi l'espace public doit être conçu comme plus que le simple négatif de l'espace bâti et faire l'objet d'un projet spécifique.

Carlos MORENO, président, InTI
Jérôme STUBLER, président, VINCI Construction
Philippe RAHM, architecte, Philippe Rahm Architectes
Arjan VAN TIMMEREN, directeur scientifique, Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS)

 Pour approfondir p.28

Visite du Vieux Lyon

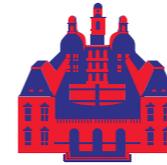
10h45 - 12h00

Déjeuner

12h15
Restaurant « Le Caro de Lyon »

JOUR 3 vendredi 7 juillet

La force du réseau : attractivité, rayonnement territorial et international

14h15 - 16h00
Hôtel de Ville de Lyon14h15
15h15

L'attractivité d'une métropole ne réside plus seulement dans sa capacité à offrir un ensemble de ressources sur place, mais aussi sur celle de donner accès à des ressources localisées ailleurs. Les liens qu'elle entretient avec les autres villes deviennent eux-mêmes une ressource.

Gaël PERDRIAU, maire, Ville de Saint-Etienne
Rémy PAGANI, maire, Ville de Genève
Hakima FASLY, adjointe au maire,
Ville de Casablanca
Francis PISANI, journaliste

15h15
16h00

Le rôle croissant des villes et des réseaux de villes sur la scène internationale pour affronter les grands défis de notre époque, notamment la lutte contre le changement climatique et contre les inégalités.

Karine DOGNIN-SAUZE, vice-présidente,
Métropole de Lyon
Bill PEDUTO, maire, Ville de Pittsburgh
Armand BÉOUINDÉ, maire, Ville de Ouagadougou
Francis PISANI, journaliste

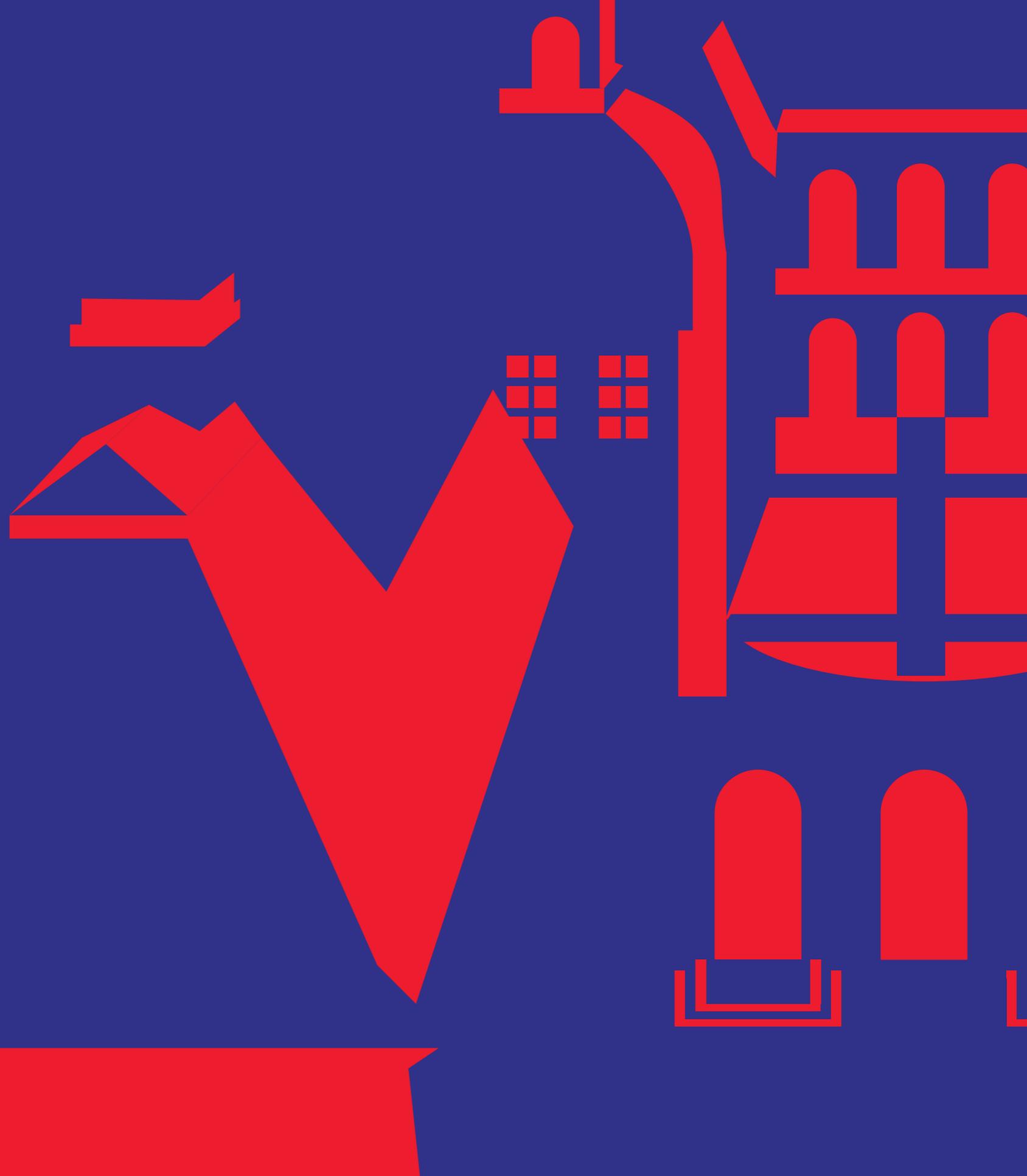
Pour approfondir p.30

Conclusion

16h00 - 16h15
Hôtel de Ville de Lyon

Cocktail

Clés du débat



L'alliance des territoires au cœur de la construction métropolitaine

Comment faire de la métropole un nouvel échelon reconnu et adopté par les habitants, les premiers à pouvoir assurer la légitimité de l'action publique ? Lieux symboliques et infrastructures, en créant des lieux ouverts à tous et des liens entre tous les territoires de la métropole, contribuent à faire émerger une identité métropolitaine partagée par tous.

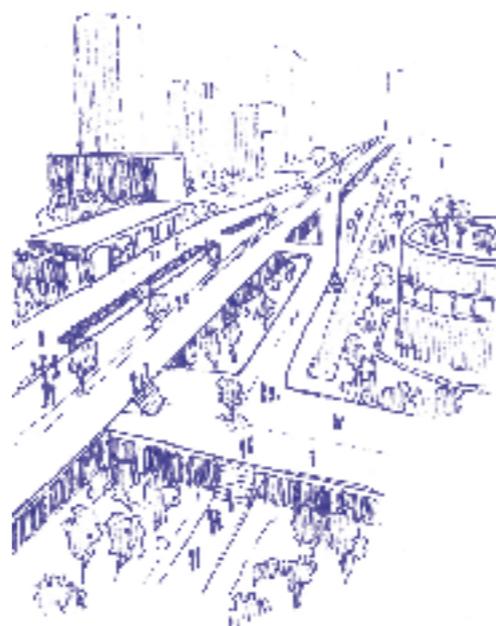
Aujourd'hui, les métropoles s'affirment à l'échelle mondiale. En France, la loi MAPTAM de 2014 consacre « l'affirmation des métropoles » avec la création de neuf métropoles de droit commun et trois métropoles au statut particulier, dont Lyon. Ces nouveaux échelons de gouvernance, aussi pertinents et efficaces soient-ils au regard des politiques de croissance et d'innovation, ont aujourd'hui un autre défi à relever : être également des échelons reconnus et adoptés par les habitants – premiers à pouvoir assurer la légitimité de l'action publique.

Comment faire de la métropole un « espace vécu » (Frémont, 1976), alors même qu'elle regroupe des territoires souvent hétérogènes qui n'ont pas toujours partagé de liens forts ? La réponse est double :

— D'une part, en créant des lieux fondateurs de la nouvelle identité métropolitaine, de dimension métropolitaine : musée, bibliothèque, salles de concert, stade... Bâtir de telles infrastructures et les investir d'une dimension symbolique forte - à travers un véritable projet architectural par exemple - crée des liens à l'échelle de la ville et des quartiers. Ces lieux aux usages multiples privilégient l'échange à l'entre-soi et permettent de franchir les ruptures physiques (fleuves, autoroutes urbaines, gares ...) et sociales (segmentation socioprofessionnelle) de la ville en créant une cohésion autour de moments partagés et une mobilisation des acteurs locaux.

— D'autre part, en construisant des infrastructures qui soient capables de créer des liens entre tous les territoires de la métropole, même les plus reculés et les plus ségrégués. Cela implique, au-delà de la seule infrastructure, de penser l'ensemble du système de mobilité en relation avec l'aménagement. Il est alors nécessaire d'intégrer les contraintes et les potentiels des différents usagers de façon à lever les barrières – physiques mais aussi symboliques – qui fractionnent le territoire métropolitain et en freinent la consolidation cohérente.

LIENS ET LIEUX DE LA MÉTROPOLE



Musée des Confluences



Autoroute A7, centre-ville

Le musée des Confluences

Pour l'architecte viennois Wolf D. Prix, seule l'architecture moderne et marquante peut raviver l'identité d'une ville et le lien quasi émotionnel entre le citadin et son environnement. Le musée des Confluences a été ainsi pensé comme « icône urbaine ». Le bâtiment, situé à l'extrémité sud du quartier Confluence, au point de rencontre entre la Saône et le Rhône, domine l'autoroute A6/A7 qui s'élanche vers le sud. Encore très isolé, il marquera le lien entre les rives des deux cours d'eau et les quartiers limitrophes (la Mulatière, la Mouche, Gerland). Le musée cherche à renforcer la cohésion de l'agglomération et à stimuler les échanges et les flux qui la traversent. Il n'est pas un lieu réservé à l'élite urbaine, mais un diffuseur de connaissances et un espace propice à la rencontre.

Le déclassement de l'autoroute A6/A7

Le décret du 27 décembre 2016 officialise le déclassement de l'autoroute A6/A7, l'autoroute dite « du soleil » qui amène toute l'Europe du Nord sur les plages du sud. Considérée comme une « absurdité urbaine » (Gérard Collomb), la voie s'étend sur une dizaine de kilomètres, de part et d'autre du tunnel de Fourvière, traverse l'agglomération du nord (Dardilly-Limonest) au sud (Pierre-Bénite) et est empruntée quotidiennement par 113 000 véhicules, ce qui en fait l'une des autoroutes les plus fréquentées de France. A l'horizon 2030, la métropole projette, à sa place, l'aménagement d'un boulevard urbain vert et apaisé, auquel s'ajouteront la mise en service d'un contournement autoroutier (Anneau des sciences) et le renforcement des transports en commun. Le déclassement de l'autoroute A6/7 est l'occasion d'expérimenter un nouvel espace de passage et de mouvement, à l'instar de certaines métropoles nord-américaines.

Pour aller plus loin...

SCHAMESS, Lisa (2017) : We Need Infrastructure that Serves Multiple Purposes, CNU, mai 2017
LECROART, Paul (2011) : Demain, la ville pour les humains ? Les Cahiers, n° 158, IAU ÎdF, Paris, juin 2011
CERVERO, Robert (2006) : Freeway Deconstruction and Urban Regeneration in the United States, University of California, Berkeley, janvier 2006

Une nouvelle donne pour les territoires L'innovation financière au service du projet métropolitain

Comment activer la valeur du patrimoine métropolitain pour financer les projets d'avenir ?

L'enjeu majeur des métropoles aujourd'hui est de parvenir à trouver de nouveaux leviers de développement territorial. L'enjeu est double : garantir leur attractivité dans un contexte concurrentiel fort et accueillir les flux démographiques et économiques qui convergent vers elles. De nouvelles formes de financement de ces projets d'avenir de grande ampleur sont recherchées notamment par l'implication d'acteurs privés.

Le rôle des acteurs privés dans la production urbaine n'est pas nouveau mais change aujourd'hui en raison de la situation des finances locales, de l'ampleur des besoins en capital (développement durable, transformation numérique, renouvellement urbain...) et enfin de nouveaux objectifs d'optimisation et d'efficacité de l'action publique.

La fabrique urbaine se réorganise alors selon un triple mouvement :

1. une intervention accrue du secteur privé dans la ville selon une logique partenariale, dans l'optique de favoriser l'optimisation des biens et services urbains. Les partenariats public-privé sont un exemple bien connu parmi d'autres.
2. une financiarisation de la ville avec le poids de plus en plus important d'acteurs tels que les fonds d'investissement, les assurances ou les banques, en quête de nouveaux supports et qui voient dans les objets urbains des actifs financiers.
3. une nouvelle affirmation du rôle clé des acteurs publics qui disposent du pouvoir réglementaire et d'un certain nombre d'actifs – souvent dormants, tels que du foncier abandonné (sites industriels, délaissés urbains...). Il s'agit « d'activer la valeur du patrimoine métropolitain », moteur clé de ce projet de construction de la ville sur la ville.

L'INNOVATION
FINANCIÈRE
AU SERVICE
DE LA VILLE



Lyon est une métropole entrepreneuriale qui a su, très tôt, associer acteurs publics, privés et financiers autour de la production de la ville et de ses services. Pour financer des projets urbains de grande envergure, comme celui de la Cité internationale (inaugurée en 1999) ou encore du quartier Confluence (future vitrine de l'innovation urbaine), la métropole a recours à des mécanismes financiers innovants : valorisation du patrimoine métropolitain et interactions nouvelles entre public et privé.



Le quartier Confluence - une gouvernance 100 % publique, une gestion partenariale

Le quartier Confluence s'étend sur 150 hectares, au sud de la gare de Lyon-Perrache. Initié sous Raymond Barre en 1995, puis porté par Gérard Collomb depuis 2001, le projet de revitalisation vise à doubler la surface du centre-ville et à y insérer un quartier dédié à l'innovation urbaine.

A la différence de la Cité internationale, la gouvernance du projet Confluence est entièrement publique, seule sa gestion étant partenariale.

En 1999, la communauté urbaine de Lyon fonde la société d'économie mixte SEM Confluence, renommée SPLA en 2007. La structure est le « bras droit » de la métropole, chargée des négociations avec les partenaires privés.

La communauté urbaine se dote en outre de deux zones d'aménagement concerté (ZAC) pour guider le projet urbain et inciter les promoteurs privés à investir. Pour contraindre ces derniers au respect de certains critères – normes environnementales, performance énergétique, espaces verts, mixité sociale et fonctionnelle, la SPLA cède les terrains à des prix attractifs, après les avoir aménagés et viabilisés.

Les investissements privés influencent très largement les politiques d'aménagement du site Confluence. La SPLA a lancé plusieurs appels d'offres, notamment pour imaginer et concevoir le « pôle de commerces et de loisirs », future « locomotive économique » du quartier.

Pour aller plus loin...

- BARAUD-SERFATY, Isabelle (2011)** : La nouvelle privatisation des villes, *Esprit* 2011/3, avril, p. 149-167
- Revue URBANISME (2012)** : La Ville financiarisée, n° 384, juin 2012
- GUIRONNET, Antoine (2016)** : Une financiarisation si discrète ? La circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement urbain du Grand Lyon, *Revue Métropoles*, École Nationale des Travaux Publics de l'État, décembre 2016
- BARDET, Fabrice (2009)** : De l'expertise d'état à l'expérience des marchés dans la conception des politiques urbaines lyonnaises, dans : V. Biau and G. Tapie (sous la direction de), *La fabrication de la ville. Métiers et organisations*, Parenthèses, Marseille, p. 117-128

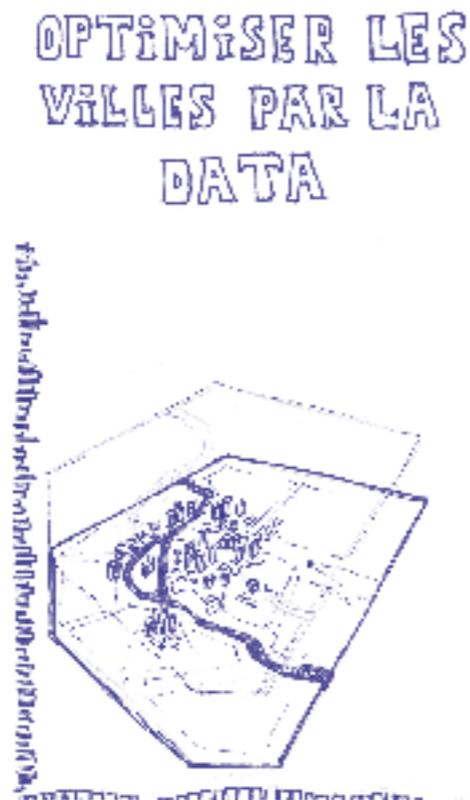
Une nouvelle donne pour les territoires Ce que le numérique dit de la complexité de la ville

Comment des outils comme le big data et l'intelligence artificielle permettent-ils de repenser la fabrique de la ville ?

Comment redéfinissent-ils les jeux d'acteurs dans la fabrique de la ville ?

Penser l'alliance des territoires, c'est aussi construire une ville au service de tous. Le numérique ouvre de nouvelles voies et une puissance d'action sans précédent en révélant les usages et en offrant divers outils et services qui permettent aux citoyens comme aux collectivités de prendre des décisions mieux informées. Ce faisant, de nouvelles manières de s'approprier l'espace urbain sont à l'œuvre. Gage de leur efficacité, ces data-services ont le pouvoir d'offrir, au-delà de la valeur individuelle attendue d'un service, une valeur collective, et cela gratuitement. Produits par la ville, les acteurs locaux ou au contraire issus de l'économie des plates-formes de dimension transnationale, ils viennent bouleverser le jeu traditionnel d'acteurs, forgeant de nouveaux partenariats qui diluent les frontières classiques. Comment concilier une indéniable efficacité de service d'un côté et le maintien du contrôle territorial par la puissance publique de l'autre ? Comment faciliter ce nouvel écosystème, source de croissance, d'emplois et de transformations urbaines ?

Nombreuses sont les villes à ouvrir un portail numérique pour que des acteurs privés croisent les données et développent des services mieux adaptés aux usages. Anticiper les imprévus, évaluer le budget et orienter les projets d'aménagement, de mobilité et d'énergie : les applications du numérique dans la ville sont multiples. Il devient petit à petit plus qu'une couche technologique pour pénétrer au cœur même du bâti et de l'infrastructure. Au-delà des données massives, une révolution encore plus profonde nous est promise avec l'avènement de l'intelligence artificielle : plus qu'un outil, c'est un nouvel acteur qui va s'imposer dans les années à venir.



Le programme « Lyon Métropole Intelligente » vise à stimuler la créativité et l'innovation dans l'aire métropolitaine lyonnaise. La stratégie couvre trois domaines principaux : les nouvelles mobilités, les services numériques et l'énergie. La métropole prône une approche globale et collaborative, qui associe acteurs privés, institutionnels et scientifiques. Le programme entend accélérer la transformation « intelligente » du territoire, qui aménage des espaces réservés à l'innovation et l'expérimentation dans les domaines du Big Data et de l'intelligence artificielle (Tubà, future halle Girard).



Data Grand Lyon

La métropole lyonnaise joue un rôle moteur dans la collecte, le traitement et l'utilisation des données urbaines.

Depuis la mise à disposition de la plate-forme « Data Grand Lyon » en 2013, la métropole est devenue « experte » dans la médiation informatique.

La plate-forme valorise le potentiel économique des données publiques, encourage la participation des citoyens à l'élaboration de nouveaux services urbains et facilite l'échange entre les différents acteurs du territoire.

Les données sont exploitées, entre autres, par les entrepreneurs locaux, qui se côtoient au Tubà. Elles ont donné naissance à de nouveaux services, par exemple Optimod'Lyon, qui vise à optimiser la mobilité urbaine par la prédiction du trafic.



Modélisation Urbaine Gerland (MUG)

Le projet Modélisation Urbaine Gerland, porté par EDF, Veolia et les startup Cosmo Tech et ForCity, entend développer un outil d'aide à la décision pour le quartier de Gerland, dans le VII^e arrondissement de Lyon.

Un démonstrateur permet de visualiser et d'orienter les nouveaux projets d'aménagement du quartier. Il prend en compte les enjeux du territoire : transports, attractivité, défis environnementaux, usages des résidents, logements, logistique et énergie.

Il élabore des scénarios qui étudient les externalités, qu'elles soient positives ou négatives, l'idée étant de trouver l'aménagement « optimal ».

Le projet Modélisation Urbaine Gerland se distingue par sa dimension : il couvre une surface bien plus vaste que les expériences similaires menées à Mexico et Singapour.

Pour aller plus loin...

LARROCHE, Valérie et VILA RAIMONDI, Martine (2015) : Open data, big data: quelles valeurs, quels enjeux ? 5^e conférence « Document numérique et société », École des sciences de l'information de Rabat, France, De Boeck-Supérieur, mai 2015, p. 183-195
RATTI, Carlo et CLAUDEL, Matthew (2016) : The City of Tomorrow, Yale University Press, 2016

Dynamiques des territoires : jouer les complémentarités Pour une logistique urbaine intégrée

Elle est subie, elle est tolérée, elle est rarement pensée et coordonnée à la bonne échelle. La logistique urbaine pose un défi considérable et urgent aux métropoles si celles-ci souhaitent garantir leur accessibilité et leur qualité de vie à long terme. Quelle gouvernance, quelles innovations en faveur d'une logistique urbaine intégrée ?

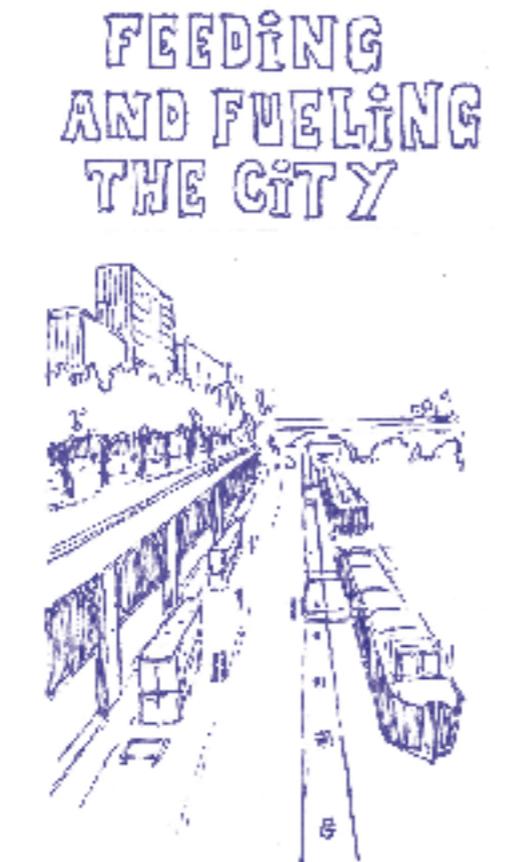
Les mouvements de marchandises et de matières premières sont indispensables à l'approvisionnement et au développement économique des villes.

Du schéma logistique dépend la fluidité de l'ensemble des déplacements dans la métropole. Plusieurs stratégies permettent sinon de corriger, du moins d'adoucir, les externalités négatives provoquées par les mouvements de marchandises : congestion, occupation des voiries, pollution de l'air et pollution sonore...

L'enjeu est la mutualisation et la rationalisation des flux à l'échelle de la métropole. Le défi tient à la possibilité de mobiliser l'ensemble des territoires pour développer un schéma coordonné, au plus près des besoins des citoyens et des acteurs économiques. Faire jouer cette complémentarité des territoires - centre-ville, pôles périurbains et espaces ruraux - suppose la construction d'infrastructures ad hoc : hubs multimodaux pour mieux concilier les mouvements des biens et des personnes (aéroports, gares ferroviaires, routières et ports), Espaces de Logistique Urbains (ELU).

La logistique doit aussi être redessinée à une échelle plus locale, celle du dernier kilomètre. La « micro-logistique » s'adresse à la distribution des marchandises au sein même des quartiers. Les innovations foisonnent : réorganiser le stationnement en ville, déployer des consignes automatiques pour accueillir les colis, installer des plates-formes logistiques miniaturisées pour assurer le ravitaillement des quartiers ou encore investir les espaces vacants et explorer de nouvelles voies.

Au-delà des infrastructures et des innovations, la question de la logistique urbaine appelle cependant à replacer le décisionnaire politique au cœur même des réflexions sur la mobilité. C'est à lui qu'il revient de fixer le cadre et d'inciter les acteurs à développer des logiques partenariales, sans se substituer à eux. Elle doit également, pour être durable,



inclure le consommateur-citadin, ce personnage paradoxal, dont les visages et les aspirations au bien-être ne sont pas nécessairement alignés. En bref, avec la logistique urbaine, c'est la capacité des territoires à mettre en mouvement l'intelligence collective qui est questionnée.

Au carrefour de la France, de la Suisse et de l'Italie, la métropole lyonnaise est depuis toujours un espace d'échanges et de commerce. Depuis 2013, Lyon s'est engagée en faveur d'une logistique urbaine plus efficace et durable pour concilier activité économique et défis environnementaux. Elle multiplie les expérimentations (livraisons nocturnes, voiries multi-usages, espaces de logistique urbains) et participe à des projets européens (Opticities).



Optimod'Lyon

De 2012 à 2015, la métropole, la ville de Lyon et huit entreprises privées, dont Renault Trucks, ont porté le programme expérimental Optimod'Lyon, avec pour objectif d'optimiser la mobilité des personnes et du fret grâce à un système d'information et de régulation du trafic.

Une plate-forme collecte centralise et traite l'ensemble des données de la mobilité urbaine, tous modes de transport confondus.

Une application livre des informations sur la circulation en temps réel et prédit le trafic dans l'heure qui suit.

La prédiction permet d'améliorer les mouvements des personnes et de rationaliser les déplacements des professionnels du fret (tournées et livraisons) au sein de la ville. Au-delà des données sur le trafic, l'application renseigne sur la disponibilité des aires de livraison.



Des « ELU » au cœur de la ville

Les "espaces de logistique urbains" se multiplient dans les centres-villes pour optimiser le stockage et le transport des marchandises. Ces espaces constituent des plates-formes de stockage partagées par différents opérateurs. Les livraisons dans les quartiers alentours sont assurées par des véhicules électriques, non polluants ou des triporteurs.

C'est le cas à Lyon où Deret et Ooshop se partagent un espace logistique intégré au parking des Cordeliers et mis à disposition par LPA, gestionnaire du stationnement pour la Métropole de Lyon. Ouvert depuis 2012, cet avant-poste logistique permet aux deux partenaires de consolider leurs livraisons respectives et de livrer leurs clients de la Presqu'île lyonnaise en camions électriques sur des trajets optimisés. L'approvisionnement de l'ELU est par ailleurs assuré par Deret depuis les plates-formes logistiques périurbaines de Deret mais aussi d'Ooshop. Il est néanmoins important de noter que le modèle économique de ce type d'installation reste complexe et l'équilibre à trouver fragile.

Pour aller plus loin...

LIBESKIND, Jérôme (2015) : La logistique urbaine - les nouveaux modes de consommation et de livraison, Edition FYP, mars 2015

La Fabrique de la Cité (2016) : Feeding and Fueling the City - Trois scénarios pour réinventer la logistique urbaine, novembre 2016

Construire la ville sous la ville

Comment faire face à l'urbanisation croissante sans augmenter la pression déjà trop importante sur les terres agricoles ni les besoins en mobilité, générateurs d'une forte consommation énergétique et de diverses nuisances ?

Deux voies possibles : construire la ville sur la ville et sous la ville.

Comment investir le souterrain et repenser la relation au sol de la ville ?

Comment exploiter au mieux le potentiel de densification de ces espaces vulnérables ?

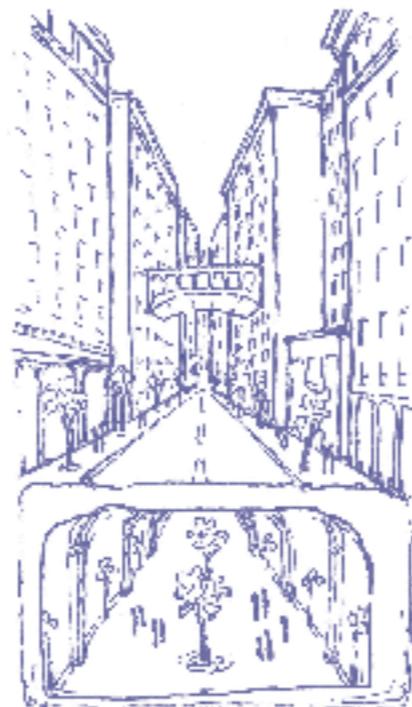
Les villes s'étendent sous la pression démographique et l'activité économique. Après plusieurs décennies d'étalement urbain, elles cherchent désormais à se densifier. Construire la ville sur la ville est une voie explorée depuis longtemps pour l'intensification urbaine mais qui est loin d'être épuisée. Le potentiel d'innovation reste réel : nouvelles typologies permettant la densification, foncier trouvé sur les toits ou par reconversion d'espaces délaissés, ou encore nouvelle réglementation permettant l'expérimentation. Une autre voie reste, elle, très largement à explorer : construire la ville sous la ville. La ville verticale suscite la curiosité depuis longtemps, à commencer dans l'imaginaire du cinéma et de la science-fiction. La mégalopole imaginaire Metropolis en est un parfait exemple. Au sommet vit une société de luxe et de plaisir ; dans les souterrains, les travailleurs et les opprimés. La ville souterraine est souvent vue comme un espace repoussoir dévolu aux seuls réseaux et infrastructures techniques, rarement comme un espace à conquérir.

Certaines villes ont cependant apprivoisé et investi leurs souterrains. Le réseau de galeries marchandes qui serpente sous le centre-ville de Montréal est exemplaire en termes d'aménagement et de réussite économique. Tokyo est, de son côté, véritablement tridimensionnelle, exploitant sous-sol, sol et airs. Londres ou Paris considèrent aujourd'hui leurs couloirs et stations de métro désaffectés avec intérêt. Le programme de recherche « Deep City » vise à jeter un regard nouveau sur les potentiels du sous-sol, souvent méconnus, dans une logique de développement durable.

Aménager les souterrains pose plusieurs défis :

connaître la nature du sol, repérer les ressources naturelles ou les vestiges qui s'y cachent et examiner la constructibilité des espaces, tout en prenant en compte le fait que l'espace souterrain est d'une part vulnérable, d'autre part soumis à de fortes contraintes. L'aménagement souterrain suppose donc un minutieux travail de géologie et de cartographie. Cette nouvelle frontière peut alors offrir une variété infinie d'opportunités.

LA VILLE
SOUS
LA VILLE



Dans les années 1970, Lyon investit les airs et son sous-sol avec l'aménagement du deuxième quartier d'affaires français, celui de la Part-Dieu. Ce quartier fait aujourd'hui l'objet d'un ambitieux projet de revitalisation qui travaille la ville dans sa verticalité en faisant le pari de la hauteur et de nouveaux liens entre sous-sol, sol naturel et immeubles pour créer un sol actif.



Projet Lyon Part-Dieu

En dépit de ses équipements de premier plan (auditorium, cinémas, médiathèques...), la Part-Dieu est aujourd'hui souvent associée à ses seuls centre commercial et gare, et souffre d'une image d'espace fragmenté impossible à traverser. La Part-Dieu est en effet emblématique des projets d'urbanisme sur dalle menés dans les années 1970. Ils séparaient strictement les circulations sur le plan vertical : en sous-sol les transports en commun, les livraisons et les stationnements, au niveau du sol naturel, les voitures, en hauteur, sur une dalle avec des passerelles suspendues, les piétons.

Le projet de revitalisation de la Part-Dieu initié en 2010 a pour objectif d'en faire un centre d'affaire d'échelle européenne et d'affirmer son caractère de centralité aujourd'hui encore mal perçue. Pour cela, il tend à révéler les potentiels du quartier hérité et à travailler sur les continuités programmatiques pour projeter la Part-Dieu au 21^e siècle et en faire un quartier à la pointe de l'innovation. Ce dernier doit accueillir 650 000 m² supplémentaires de bureaux, 2 200 logements pour 4 000 habitants et 100 000 voyageurs par jour dans la gare. Pour cela, le travail sur la ville verticale est central :



Densifier en construisant en hauteur

Pour son quartier d'affaires, la Part-Dieu mise sur la construction d'immeubles de grande hauteur (IGH) de nouvelle génération venant compléter sa skyline (Tour Part-Dieu, 170 mètres ; tour Oxygène, 117 mètres ; tour Incity, 200 mètres). À côté des projets Eva et Silex 2, un des projets phares est celui de la tour « To-Lyon ». La Tour accueillera 65 000 m² de bureaux et abritera un « socle actif » (des commerces en rez-de-chaussée). Le projet implique la métropole, VINCI Immobilier et Dominique Perrault – qui entretient un rapport particulier à la verticalité et au souterrain.

Retisser la ville verticale

Pour refaire de l'espace libre un espace public, l'AUC a proposé le concept de sol facile qui doit permettre de retisser les liens entre les différents espaces verticaux aujourd'hui fragmentés et raccrocher les immeubles au sol de la ville, repensé comme un sol actif. « Le sol de la Part-Dieu doit se construire pour faciliter les usages, favoriser les échanges et l'interaction (...), il doit reconnecter le dedans et le dehors, l'avant et l'arrière, le dessus et le dessous. Il doit devenir un sol équipé et informé qui situe et permet de se diriger. (...) C'est un sol épais (...) qui organise le mouvement et la pause, pénètre dans les lobbies des tours, dans l'Auditorium et la Bibliothèque, accueille les terrasses de café, grimpe sur la dalle par des escalators et des ascenseurs, traverse la gare et le centre commercial... ».

Pour aller plus loin...

PERRAULT, Dominique (2015) : Groundscapes - other topographies, Édition HYX
ADMIRAAL, Han. (Ed.) (2015) : Think Deep - Planning, Development and Use of Underground Space in Cities. ITACUS - ISOCARP.

Territoires du bien-être et de la santé : du bâtiment à l'espace public

Protéger et favoriser le bien-être de leurs habitants est un enjeu majeur pour l'attractivité des villes à long terme. Au-delà de l'accès à des infrastructures sanitaires et sociales de qualité, l'aménagement de l'espace urbain a lui-même un rôle important à jouer. Comment faire de la morphologie urbaine une source d'amélioration plutôt que de dégradation du bien-être ?

Le bien-être en ville, entendu à la fois comme la bonne santé, l'inclusion dans une société permettant l'épanouissement individuel et comme la qualité de vie, est aujourd'hui un enjeu de taille pour les villes.

— **enjeu sanitaire** : avec la prévalence accrue de certaines maladies : stress, dépression, obésité, allergies, maladies cardio-vasculaires et respiratoires.

— **enjeu social** : dans une société au contrat social qui se fracture sous l'effet de la croissance des inégalités socio-spatiales, Jaillet note que « la ville se morcelle [...] organisant dans une extrême contiguïté géographique la constitution d'alvéoles socialement différenciées [...] [faisant perdre à] l'espace urbain sa capacité à ordonner les rapports sociaux, à ouvrir un espace "partageable" » (Jaillet, 1997)

— **enjeu d'attractivité** : dans la concurrence inter-métropolitaine, le bien-être devient de plus en plus un critère discriminant.

Face à ce triple enjeu, les métropoles ont une carte de choix à jouer.

D'abord parce que la ville est en effet propice à l'innovation et concentre l'écosystème d'acteurs apte à répondre aux défis posés. Les nouvelles technologies, intégrées au bâti ou présentes dans l'espace public, sont mobilisées pour préserver la santé en ville (déploiement de capteurs pour mesurer la qualité de l'air en temps réel à l'échelle de la ville ou du bâtiment, « santé connectée », fenêtres capteurs solaires ...).

Ensuite, parce que l'espace public des villes réunit a priori toutes les conditions pour devenir l'outil privilégié du combat des villes pour davantage d'inclusion sociale et mais aussi de santé. Espace commun, gratuit, ouvert à tous en droit et géré par la puissance publique, il est le lieu de l'urbanité, de l'anonymat et de la rencontre avec celui qui n'est pas soi. Il reste ainsi un des derniers espaces où penser un projet de société par l'aménagement fait sens. Enfin, par son échelle et par sa morphologie, la métropole

VILLE PRODUCTRICE
DE
BIEN-ÊTRE



peut non seulement protéger, mais aussi produire de la santé et du bien-être. Architecture et morphologie attentives à la santé et au bien-être, mobilités douces, sport, espace public, espaces verts, dimension corporelle de l'aménagement, lieux de sociabilité et de rencontre... Autant de pistes d'innovation à étudier et surtout à faire passer à l'échelle. Protéger la santé et le bien-être en ville et les produire est un enjeu qui ne peut être que d'échelle métropolitaine - au risque sinon de ne pas bénéficier à tous.

Lyon mène une politique active en faveur du bien-être, que ce soit sur le front de la santé qui représente un défi pour une ville sujette à des pics de pollution fréquents ou sur celui de l'inclusion sociale, devenue un fer de lance de sa politique depuis les premières émeutes urbaines au début des années 1970. Elle mobilise un écosystème d'acteurs riche du secteur de la santé (industrie pharmaceutique, hôpitaux, startup du numérique...) et aménage son espace public pour en faire un vecteur d'intégration métropolitaine.



Pic de pollution lyonnais, 2015



Rue de la République

Plan OXYGÈNE

Au cours des dix dernières années, la qualité de l'air s'est considérablement améliorée dans l'agglomération : les taux de particules fines et de dioxyde d'azote ont été divisés par deux et les émissions de dioxyde de soufre ont diminué de 74 %.

En 2015, la métropole amorce le Plan Oxygène, qui vise à renforcer les mesures d'assainissement de l'air.

Le programme propose de transformer la mobilité urbaine (doublement des zones de circulation apaisée, déclassement de l'autoroute A6/A7, investissement d'un milliard d'euros dans les transports propres d'ici 2020), d'encourager les projets d'éco-rénovation (plate-forme ECORENO'V), d'encadrer l'activité économique (réalisation d'audits énergétiques et mise en œuvre d'une charte « chantiers propres ») et de promouvoir les innovations dans le domaine de la ville intelligente.

Une méthodologie « à la lyonnaise »

Depuis l'aménagement de la rue de la République en 1990, la métropole place les usages des résidents au cœur de la conception des espaces publics.

Faisant sienne l'idée selon laquelle « le rôle de l'aménagement public n'est pas d'éliminer les conflits, mais de les rendre vivables » (Jean-Pierre Charbonneau), Lyon a développé une méthodologie d'aménagement de ses espaces publics reposant sur l'observation des usages et des usagers ainsi que sur la participation des habitants. Des dispositifs de concertation assurent le rapprochement entre fabricants et utilisateurs, l'idée étant de renforcer la spécificité de l'espace public, « à chaque espace son public », et de faire en sorte que l'espace public soit ouvert à tous non plus seulement en droit, mais aussi en fait.

Pour aller plus loin...

BARTON, Hugh et TSOUROU, Catherine (2004) : Urbanisme et santé : un guide de l'OMS pour un urbanisme centré sur les habitants, OMS Europe et S2D, août 2004

La Fabrique de la Cité (2015) : Designing Cities for Health, octobre 2015

SENNETT, Richard (1994) : Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization, Faber and Faber, London, 1994

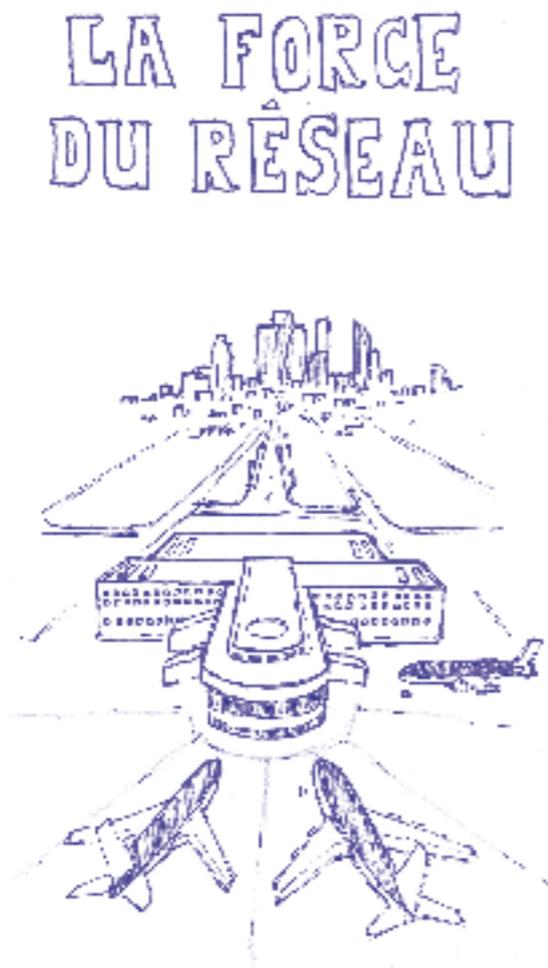
La force du réseau : attractivité, rayonnement territorial et international

L'attractivité d'une métropole ne réside plus seulement dans sa capacité à offrir un ensemble de ressources sur place, mais aussi dans celle de donner accès à des ressources localisées ailleurs. Ses liens avec les autres villes deviennent eux-mêmes une ressource.

Dans un monde dominé par l'échange, l'échelle de la métropole n'est plus la bonne. La métropole ne doit plus être vue comme simple lieu d'accumulation (personnes, biens, infrastructures...) et ni les réseaux analysés en termes de seules localisation et répartition. L'époque est aux « les territorialités mobiles » et la « société en réseau » (N. Cattan). « Gateway », les métropoles sont parcourues par des flux, les organisent, et ainsi, deviennent interconnectées avec d'autres territoires dans des rapports d'interdépendance et d'articulation bien souvent mouvants. Les logiques purement concurrentielles font place à des stratégies plus complexes qui mêlent concurrence à coopération et font jouer les complémentarités, si bien que « les territoires ne jouent plus contre, mais avec les autres territoires ». Dans cette logique relationnelle, la métropole innovante doit moins faire la même offre que ses concurrentes qu'offrir le meilleur accès possible à d'autres territoires, riches d'autres avantages comparatifs. Elle s'affirme alors comme interface, et cela à plusieurs échelles.

- Les réseaux locaux sont développés sur la base des potentiels de chaque territoire faisant éclater les traditionnels rapports hiérarchiques entre métropoles et communes périphériques.
- Les réseaux de métropoles sont renforcés à l'échelle mondiale puisque plus les liens entre elles sont forts et diversifiés, plus chacune des métropoles gagne en influence et en efficacité. Ils permettent en effet de faire face à des défis communs dont la complexité nécessite un croisement de regards : changement climatique, bouleversements induits par les nouvelles technologies, révolution des mobilités...
- Ces défis globaux et d'un genre nouveau ainsi que cette nouvelle logique relationnelle ouvrent d'autres formes de coopération, particulièrement entre villes du monde émergent et villes de pays développés, qui peuvent dialoguer sur un autre pied d'égalité. C'est le cas notamment avec la smart city.

L'équilibre est aujourd'hui à trouver entre le lien et le lieu au sein de coopérations multipartites et multi-échelles.



Enseigne OnlyLyon, quartier de la Confluence



Boston, Downtown

OnlyLyon

La métropole assure sa promotion internationale grâce à la marque OnlyLyon créée en 2007, qui lui offre une visibilité sur la scène nationale et internationale, tant au niveau économique que culturel.

OnlyLyon rassemble 22 000 « ambassadeurs » (entrepreneurs, chercheurs, universitaires et artistes), répartis aux quatre coins du monde, qui contribuent bénévolement à la promotion de la ville lors de leurs déplacements privés et professionnels. Cette démarche a permis à l'agglomération de tisser un réseau international et de se forger une image forte, celle d'une « métropole des entrepreneurs ». Pour preuve, l'ADERLY (agence chargée du développement économique) a enregistré la création de 22 700 entreprises en 2014, soit une augmentation de 122% en 10 ans. Cette stratégie a permis à la ville de s'élever dans les palmarès internationaux.

Coopération Lyon-Boston

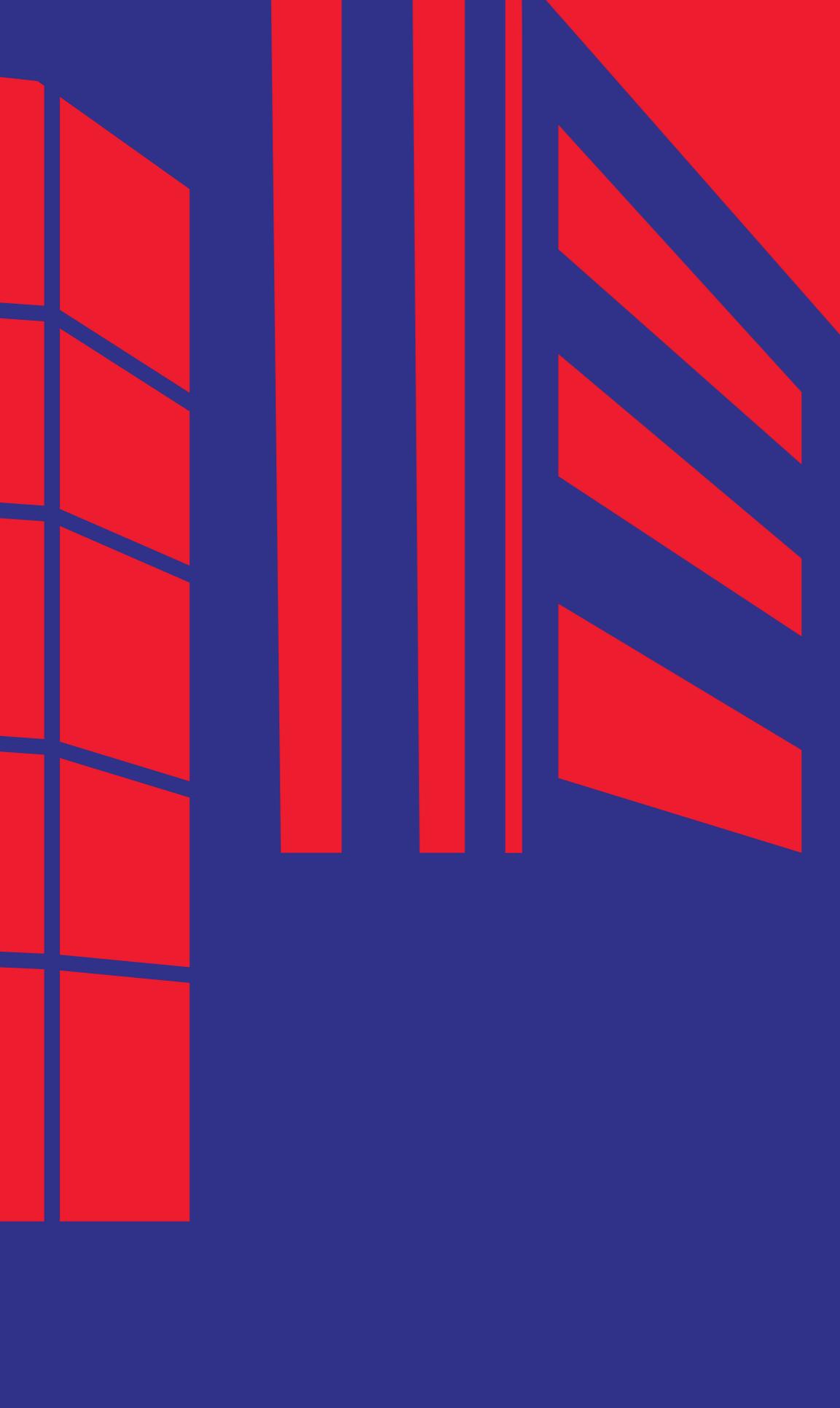
Depuis 2014, la métropole lyonnaise intensifie les échanges avec Boston, ville pionnière de l'innovation urbaine en Amérique du Nord.

La coopération s'est officialisée le 10 février 2016 avec la signature d'une déclaration d'intention, dans laquelle les deux villes s'engagent à une plus étroite collaboration dans les domaines du développement économique et urbain, de l'innovation, de la culture et du tourisme. Lyon et Boston abritent des écosystèmes économiques similaires et qui font la part belle aux biotechnologies, à la santé et à la robotique.

Le rapprochement débouche en 2016 sur l'élaboration d'un programme d'accélération d'entreprises, Big Booster, qui a pour mission de stimuler l'éclosion de nouveaux projets entrepreneuriaux de part et d'autre.

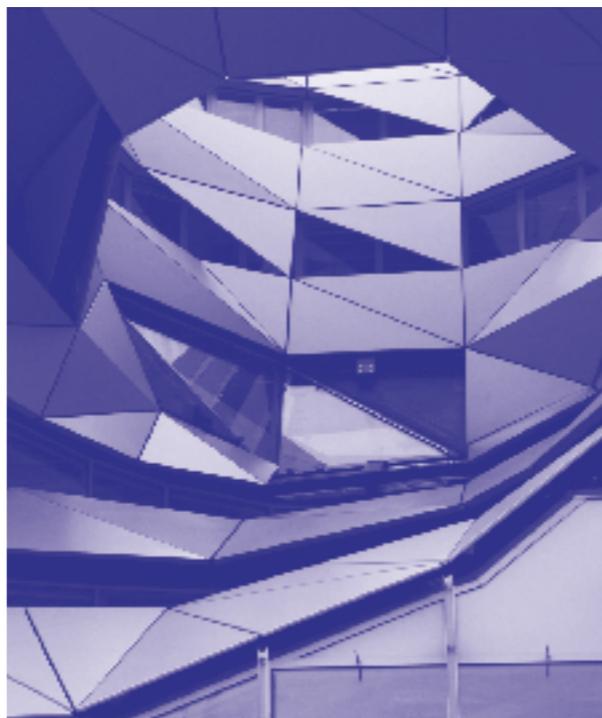
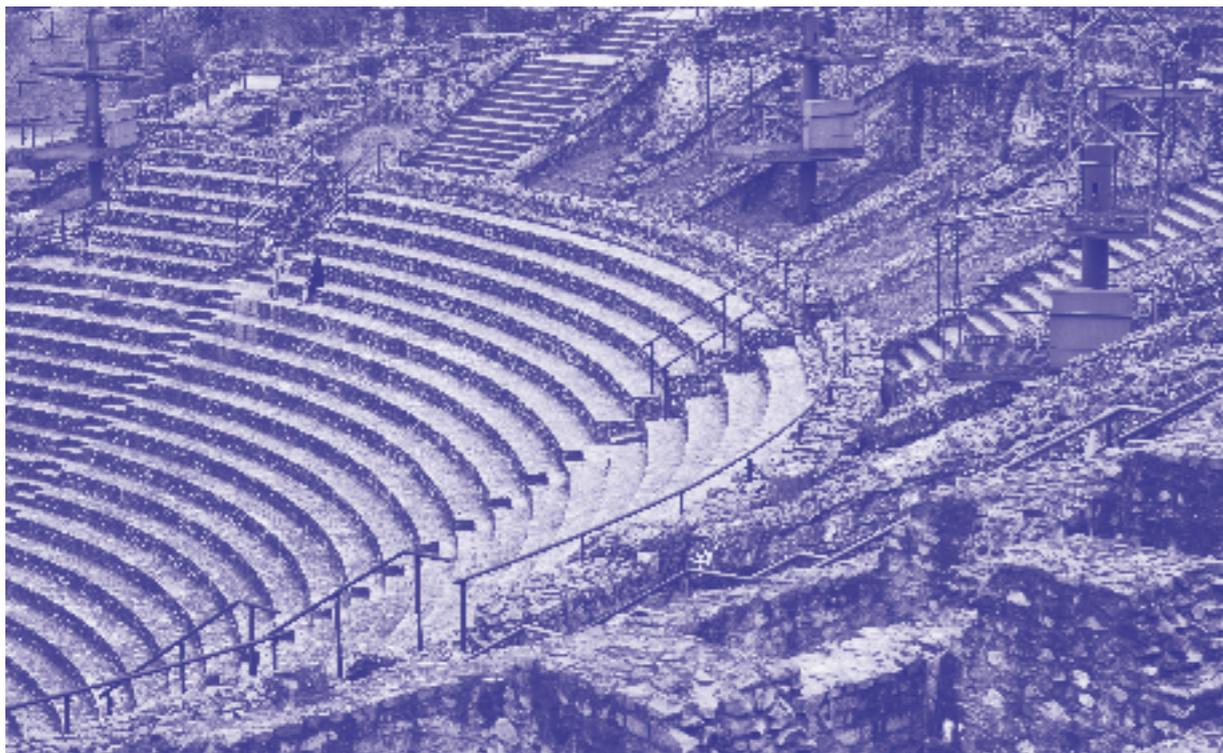
Pour aller plus loin...

BERROIR, Sandrine, CATTAN, Nadine, et al. : Les systèmes urbains français : une approche relationnelle. *Cybergeo* : Revue européenne de géographie 2017
PAYRE, Renaud (2010) : The Importance of Being Connected: City Networks and Urban Government, *International Journal of Urban and Regional Research*, 2, p. 260-280



Portrait de ville

Lyon, la métropole des flux



12 dates pour comprendre la ville de Lyon

ANTIQUITÉ

43 avant J.-C. : des citoyens romains s'installent sur la colline de Lugdunum et fondent la ville de Lyon, future capitale des Gaules.

RENAISSANCE

1463 : Louis XI instaure quatre foires annuelles, où se côtoient marchands venus des provinces et des pays alentours.

1536 : François I^{er} autorise la ville à fabriquer de la soie et l'industrie soyeuse se développe.

1540 : la première bourse de commerce du royaume de France ouvre ses portes à Lyon.

EPOQUE CONTEMPORAINE

1831 : première révolte des Canuts, qui s'insurgent contre le salaire minimum.

1872 : première exposition universelle de la ville au parc de la Tête-d'Or.

1895 : les frères Lumière inventent le cinématographe et filment la Sortie de l'usine Lumière à Lyon.

1969 : création de la communauté urbaine de Lyon, la COURLY, qui fédère 56 communes de l'agglomération.

1979 : émeutes urbaines dans le quartier de la Grappinière à Vaulx-en-Velin.

1998 : le site historique de Lyon est inscrit au patrimoine mondial par l'UNESCO.

2003 : Gérard Collomb lance la première phase du projet Lyon Confluence pour réaménager le sud de la presqu'île.

2015 : création de la métropole de Lyon au 1^{er} janvier 2015.

Carte d'identité: une métropole de premier rang

Aujourd'hui, Lyon est la troisième ville et deuxième agglomération de France.

QUELQUES CHIFFRES (2014):

1^{ère}
agglomération industrielle de France

2^{ème}
région logistique de France

3,2 M
d'habitants dans la métropole Lyonnaise

1,3 M
d'habitants dans le Grand Lyon

506 615
habitants dans Lyon *intra-muros*

Trafic passagers de l'aéroport Saint-Exupéry (2016):

9 553 250
(+9,8%)

25%
des habitants de l'agglomération ont moins de 20 ans.

La région urbaine lyonnaise abrite plus de 3,2 millions d'habitants, le Grand Lyon près de 1,3 million. Cumulées, les aires métropolitaines de Lyon et Saint-Etienne comptent 2,2 millions d'habitants. L'organisation de l'espace est polycentrique, composée d'un maillage de pôles urbains secondaires: autour de Lyon gravitent Saint-Etienne, Vienne, Villefranche-sur-Saône et Bourgoin-Jallieu.

La région urbaine lyonnaise fait office de modèle pour l'étude des interdépendances et des complémentarités entre territoires, tant au niveau économique qu'à celui des flux démographiques. Elle réunit des territoires aux profils économiques et aux complémentarités fonctionnelles variés. Lyon, ville mère et distributive, assure leur cohérence et leur unité.

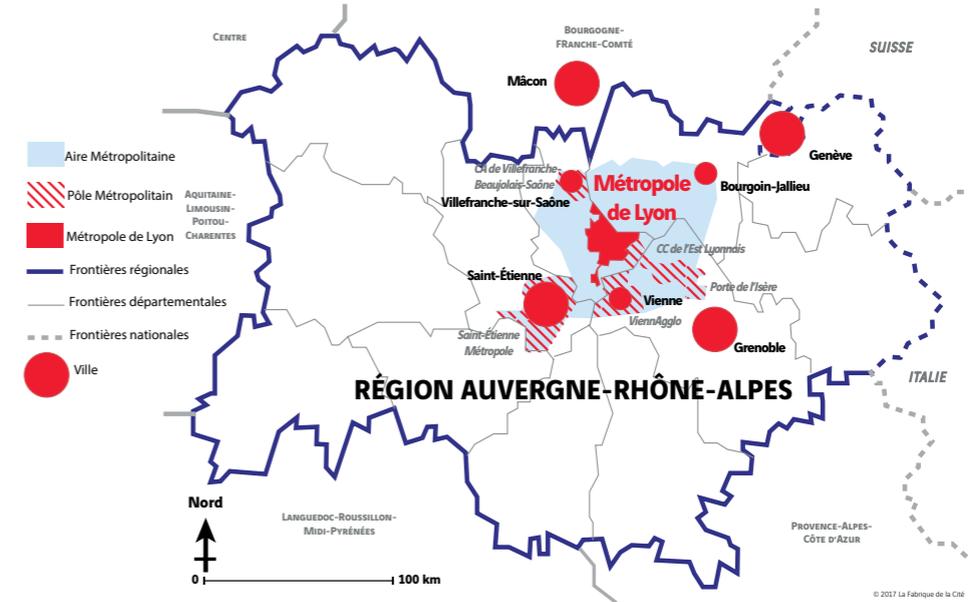
Quatre profils se dessinent : un centre (Lyon, Villeurbanne) aux activités de la connaissance (universités, recherche, production culturelle) ; des pôles urbains secondaires (Saint-Etienne, Vienne, Bourgoin-Jallieu Villefranche-sur-Saône...) qui abritent des fonctions présentes (santé, administration publique, services de distribution); des territoires de production (Est de Lyon, vallée du Rhône, Nord-Isère) aux sites industriels et activités logistiques; et des espaces périurbains et ruraux marqués par l'activité agricole.

Le réseau régional reste très largement dominé par Lyon, qui fait de la multipolarité un principe fondateur de son développement et de sa prospérité.

De larges corridors creusés par les échanges commerciaux et les déplacements de population relient les pôles urbains entre eux. Selon l'agence d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne, « [1,4 million d'actifs] se déplacent chaque jour dans l'aire métropolitaine, entre leur domicile et leur lieu de travail habituel »¹.

Ces déplacements de grande échelle posent un enjeu fort en termes d'infrastructures et de transports. L'artère qui relie Lyon à Saint-Etienne date du XIXe siècle et demeure, aujourd'hui encore, la plus empruntée. Depuis 2013 la SNCF entreprend un travail de modernisation de la ligne Lyon / Saint-Etienne, empruntée par 18 000 voyageurs chaque jour. D'autres corridors ont émergé depuis dans la vallée du Rhône et celle de l'Isère, eux aussi traversés par d'importants axes ferroviaires et autoroutiers.

¹ Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne (2015): Dynamiques de métropolisation, Repères, mars 2015, p. 26



Les périmètres de gouvernance du territoire régional



La métropole de Lyon et ses partenaires européens

Identités multiples

Voilà pour la description clinique.
Qu'en est-il de l'âme lyonnaise ?

« Toute ville est un être compliqué » déclarait Fernand Braudel. Et Lyon ? Quelle est son originalité, son étrangeté ? Lyon peut être perçue comme une métropole chargée d'ambivalences, voire de contradictions. Pour le sociologue Jean-Yves Authier, elle souffre même de quelques stéréotypes. Des images, souvent organisées autour de couples d'oppositions.

Bourgeoise, elle est tenue par les traditions, gouvernée par les grandes familles.
Populaire, elle héberge les « canuts », ouvriers de la soie, qui se révoltent en 1831 dans le quartier de la Croix-Rousse, dite « la colline qui travaille ».

Industrielle, elle est dominée par les cheminées et fréquemment noyée sous la pollution. Les industries textile, chimique, pharmaceutique et mécanique favorisent une culture du labeur. **Epicurienne**, elle offre un art de vivre très lyonnais : gastronomie, fêtes populaires, spectacles de marionnettes à la Croix-Rousse (Guignol) et autres loisirs. Lyon n'est pas une ville où l'on travaille et l'on s'ennuie, mais aussi une ville de plaisirs.

Ville fermée, Lyon est vue comme hermétique et repliée sur ses réseaux locaux. Une image confortée par l'architecture de la vieille ville aux ruelles étroites et « sombres », propices au secret et à l'entre-soi. **Ville ouverte**, Lyon est aussi connue comme lieu d'échange, de commerce, d'immigration et d'innovation. Une métropole manifestement ouverte sur le monde, au carrefour entre Europe du Nord et Méditerranée. A l'avenir, c'est par le quartier de la Confluence - symbole de l'ouverture de Lyon sur le monde extérieur - que l'on accèdera à la ville.

Lyon capitale ? Comme le souligne l'historien Jean-Pierre Gutto, elle occupe à maintes reprises le statut de capitale, celle des Gaules sous l'époque romaine, celle du royaume de France au XV^e siècle, pour finalement perdre face à la suprématie parisienne. Toutefois Lyon reste une ville de première importance sur le plan national et international, qui œuvre avec succès pour son autonomie vis-à-vis de Paris en dépit du poids de la centralisation. **Ancienne capitale économique des marchands et du commerce**, Lyon est aujourd'hui première pour son ouverture européenne et internationale, son gouvernement urbain si particulier, ses innovations et ses aménagements urbains ambitieux.



La fresque des Lyonnais, Lyon

Ces stéréotypes alimentent aujourd'hui encore l'imaginaire lyonnais.

Mais surtout, Lyon est perçue comme une ville qui « change », qui se « transforme ». Depuis les années 1990, la ville a engagé un dialogue avec plusieurs métropoles européennes (Genève, Milan, Barcelone), a consolidé ses pôles universitaires, a rejoint le patrimoine mondial de l'UNESCO avec une ambitieuse politique de conservation et de mise en valeur de son patrimoine, a entamé une transformation et une modernisation de son tissu urbain qui arrive à faire le lien entre le tissu hérité et la ville contemporaine (Cité internationale, quartier de la Confluence) et a suscité l'émoi et l'enthousiasme avec les exploits footballistiques de l'Olympique Lyonnais.

² BRAUDEL, Fernand (1986) : Identité de la France, Flammarion, Paris, 1986

L'histoire d'une lutte contre l'eau et la topographie

Comment Lyon est-elle devenue Lyon ?

Lyon est un défi vivant au déterminisme géographique : en dépit d'un site difficile, elle a réussi, certes au prix de coûteux aménagements qui ont duré des siècles et qui perdurent aujourd'hui, à en exploiter le potentiel pour mettre à profit une situation de carrefour au cœur de l'Europe tout à fait exceptionnelle.

Le site de Lyon frappe par les contraintes qu'il impose au développement urbain et par les ruptures spatiales fortes qu'il implique. C'est d'abord un site de confluence, dont on connaît le principe d'instabilité hydro-morphologique et donc la difficulté d'aménagement. Le Rhône et la Saône, deux fleuves que tout oppose, sauf leur capacité à avoir des crues importantes. Le Rhône est un torrent violent au débit fort mais régulier, qui a longtemps conservé un cours divaguant dans la plaine alluviale. La Saône est une rivière au débit plus faible et très irrégulier, mais dont le cours s'est vite stabilisé, son lit étant creusé au travers d'un plateau cristallin. Le site de Lyon est également marqué par son encadrement de collines : à l'ouest Fourvière (294 m), au Nord la Croix-Rousse (250 m). Celles-ci dominent une large plaine alluviale qui s'étend au sud et à l'est et qui, sous l'effet des différentes crues des deux fleuves, a longtemps été une terre instable, marécageuse, formée d'îles aux rives incertaines et de pâtures inondables.

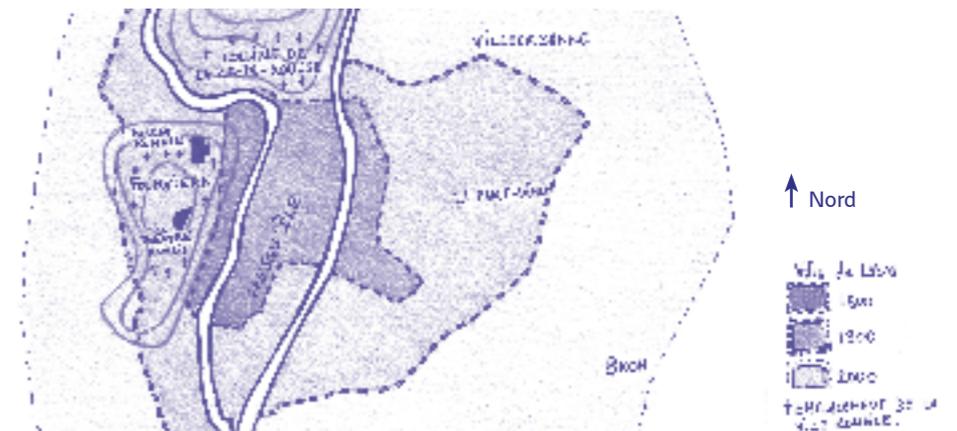
Ce site difficile explique l'urbanisation très particulière de Lyon qui se lit à ciel ouvert comme une vaste conquête de l'est et du sud.

Fondée en -43 av J.-C. sur les hauteurs de Fourvière et de la Croix-Rousse, la ville s'étend de façon discontinue au Moyen-âge au pied des deux collines. A ses débuts, la ville romaine de Lugdunum occupe la rive droite de la Saône. Elle s'installe au pied de la colline de la Croix-Rousse et s'établit au sommet de Fourvière (théâtre, odéon, forum et sanctuaire du culte impérial). Après la chute de l'Empire romain, la ville se resserre autour de ses édifices religieux. L'explosion démographique du XIII^e siècle l'oblige à repousser ses frontières et à investir la presqu'île.

L'âge d'or lyonnais, la Renaissance efface la ville du Moyen-Âge. Lyon continue à s'étendre des Terreaux à Bellecour par des travaux d'endiguement, de drainage et d'assainissement, qui marquent jusqu'à aujourd'hui le plan de la Presqu'île au quadrillage caractéristique. Du XVI^e au XVIII^e siècle, c'est avant tout le centre-ville qui prospère et se transforme. La ville se limite alors au « Vieux-Lyon » et

à la « Presqu'île » et devient une puissance marchande et une place bancaire. La bourgeoisie lyonnaise, les marchands allemands et italiens commanditent la réalisation d'une série d'ouvrages architecturaux : l'Hôtel-Dieu (premier hôpital de Lyon, futur hôtel de luxe et Cité de la gastronomie), le palais des Dames de Saint-Pierre (aujourd'hui occupé par le musée des beaux-arts) et l'Hôtel de ville. Les versants de Fourvière et ceux de la Croix-Rousse, propriétés de l'Église, sont encore vierges. C'est à la Révolution que les terrains ecclésiastiques sont libérés, vendus et aménagés.

A partir du XIX^e siècle, l'urbanisation s'intensifie et la ville s'étend à l'est. Ce siècle marque le franchissement du Rhône avec la construction de ponts qui suppléent celui de la Guillotière construit au Moyen-âge. Les terres marécageuses sont assainies au prix d'un endiguement et d'un rehaussement de la rive gauche du Rhône pour la protéger des crues. De nouveaux quartiers bourgeois y sont construits. L'industrie soyeuse transforme le paysage urbain : les maisons traditionnelles des canuts, hautes et étroites, se multiplient sur les pentes de la Croix-Rousse. Les communes périurbaines sont annexées à l'agglomération. Des travaux de grande envergure visent à rendre la navigation du Rhône plus aisée et de nouveaux ponts enjambent la Saône. Dans les années 1860, les ingénieurs mettent au point la technique des ponts suspendus et des ponts métalliques. Certains imaginent même un pont qui relierait les collines de la Croix-Rousse et de Fourvière, projet qui n'a jamais vu le jour. Le parc de la Tête-d'Or, l'hôpital de la Croix-Rousse, mais aussi la gare Perrache qui relie Lyon à Paris, datent de cette époque. Sur les premiers films des frères Lumière figurent les trains arrivant à Lyon-Perrache. Près des usines se développe peu à peu le quartier de Gerland, où cohabitent employés et ouvriers.



Les différents fronts d'urbanisation : la conquête de l'est et du sud

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, des quartiers populaires s'installent à l'est de la communauté. Des ensembles de cités sont aménagés en périphérie à partir des années 1950, à proximité des sites industriels: Rilleux-Ville-Nouvelle, Vaulx-en-Velin, Bron-Parilly, Saint-Priest et Vénissieux-les-Minguettes. A la fin du XX^e siècle, des quartiers modernes émergent. Lyon investit ses espaces vacants et renouvelle son tissu urbain. La Cité internationale (ensemble coordonné par Renzo Piano) et le pôle multimodal de la Part-Dieu (autrefois un terrain insalubre et inondé par le Rhône, aujourd'hui le deuxième centre-ville de Lyon) voient le jour. Désormais, la ville poursuit son expansion physique sur la Confluence, espace industriel et logistique aux XVIII^e et XIX^e siècles, et continue à se construire sur elle-même à l'image du projet de revitalisation de la Part-Dieu ou de celui de la transformation de l'Hôtel-Dieu en Cité internationale de la gastronomie.

Les contraintes de ce site, pourtant largement surmontées par une politique d'aménagement ingénieuse, continuent à guider l'urbanisme lyonnais dont le célèbre géographe lyonnais Jacques Bethemont souligne parfaitement les quatre défis à relever : « desserrer l'étau des collines, assurer la liaison entre la ville haute des collines et la ville basse du fleuve, conquérir l'espace plan de la Mésopotamie en repoussant le site de confluence vers l'aval, accéder à la rive gauche du Rhône et la mettre, dans la mesure du possible, à l'abri des risques d'inondation. Il faudra des siècles pour réaliser ce programme qui reste ouvert à ce jour »³.

Ce programme est depuis toujours celui de créer des liens entre des territoires, séparés les uns des autres par des obstacles physiques mais aussi par des frontières socio-économiques : les obstacles physiques ont pour conséquence des différences d'accessibilité importantes entre les territoires, entraînant également la constitution de quartiers aux profils socio-économiques très différenciés hérités en cela de l'Histoire longue de la ville et de son processus d'urbanisation si particulier : les quartiers du Vieux Lyon, d'Ainay, des Brotteaux et de Fourvière (« la colline qui prie ») sont occupés par les professions intellectuelles et les cadres supérieurs, tandis que les espaces périphériques, tels les quartiers des Etats-Unis, de Vaise et Montchat, abritent professions intermédiaires et ouvriers.

³Jacques Bethemont, « Lyon, le confluent et l'esprit des lieux », Géocarrefour, Vol. 82/3 | 2007, 165-167.

Carte du cours du Rhône depuis Genève jusqu'à Lyon en 1787



Le carrefour lyonnais aux origines de la tradition marchande

Comment expliquer d'un côté la fortune de Lyon,
et de l'autre le combat contre les éléments pour la rendre possible?

Si le site de Lyon est difficile, sa situation, elle, est exceptionnelle. Lyon domine l'axe nord-sud, le couloir rhodanien, qui commande l'accès aux bassins de la Seine et du Rhin au nord et à la Méditerranée au sud qui a été décrit par Elisée Reclus comme « le chemin des nations ». En dépit de son étroitesse, cet axe reste la voie la plus rapide pour joindre l'Europe du Nord à l'Europe Méditerranéenne. S'y engouffrent ainsi non seulement les voies fluviales et routières mais aussi ferroviaires et autoroutières, les oléoducs, les gazoducs et les lignes électriques à haute tension, faisant du couloir rhodanien un axe majeur de communication à l'échelle nationale et européenne. Par ailleurs, la branche amont du Rhône ouvre la voie vers les Alpes, la Suisse et l'Italie, même s'il s'agit là d'un axe plus secondaire. Lyon se trouve ainsi au contact de régions denses, riches et très développées telles que la Suisse, le Piémont, la Lombardie, la Provence, la Catalogne et le Bade-Wurtemberg.

Lieu de passage obligé, lieu de croisement de flux, Lyon a exploité très tôt cette situation de carrefour : elle devient ainsi Lugdunum, capitale des Gaules et ville de foires au Moyen-Âge. Du XV^e au XIX^e siècle, elle est la première ville marchande et industrielle du royaume de France. À la Renaissance, elle affirme sa position européenne. Pôle économique majeur grâce d'une part à la puissance de ses banques, d'autre part, à son activité commerciale d'échelle mondiale (soie, imprimerie...), elle profite de la première mondialisation des échanges et de sa situation sur les nouvelles routes reliant le Nord-Est à la péninsule ibérique. Par ses foires, elle devient une plaque tournante du commerce européen où se croisent plusieurs nations de marchands, dont les Italiens et les Flamands. Au XIX^e siècle, elle s'affirme à l'échelle mondiale comme acteur majeur du commerce de la soie. Les marchands de soie s'approvisionnent en Italie, en Orient et exportent les tissus vers les Etats-Unis, les pays anglo-saxons, l'Amérique latine et la Russie. Les canuts occupent la colline de la Croix-Rousse et aménagent les traboules pour préserver leurs tissus des intempéries. A partir du XX^e siècle, les industries chimique, pharmaceutique et mécanique (Lyon est capitale de l'automobile jusqu'en 1914) prennent le relais de l'industrie textile. Lyon continue alors à exploiter sa situation particulière de carrefour en faisant se croiser industriels, entrepreneurs et chercheurs sur ses routes, dans ses TGV et ses avions. Pour assurer sa posture économique, elle s'est dotée d'infrastructures et de hub multimodaux : deux nœuds ferroviaires majeurs (gare Perrache et gare Part-Dieu),

deux plates-formes aéroportuaires (celle de Lyon-Saint-Exupéry et celle de Lyon-Bron, 3^e aéroport d'affaires de France) et un port logistique (le port Édouard-Herriot alimente la ville en biens et matières premières).

Lyon est ainsi peut-être à la France ce qu'Hambourg est à l'Allemagne.

Autrement dit, une interface sur les économies du monde.

Et le carrefour lyonnais présente ainsi la particularité d'être une pièce majeure à la fois de la France métropolitaine et de l'Europe rhénane, alpine, rhodanienne et méditerranéenne.

Zone de contact, l'enjeu pour Lyon est depuis toujours de parvenir à être une plateforme d'échange et pas seulement une zone de passage, c'est-à-dire à capter la valeur de ce qui transite par elle. Le revers de cette situation exceptionnelle est toutefois celui de l'impact territorial des flux qui la traversent. L'étroitesse du couloir rhodanien concentre les flux à la fois internes et de transit sur un espace réduit, au point de prendre le risque de faire de Lyon un goulet d'étranglement avec l'ensemble des externalités négatives que cela entraîne : saturation des réseaux, retards, pollution...

Lyon, une ville européenne



Le carrefour lyonnais, un carrefour européen

Une activité économique entre secteurs traditionnels modernisés et innovation

Aujourd'hui, Lyon est la deuxième région économique de France en termes d'emploi et de produit intérieur brut. Le modèle économique lyonnais se distingue par son équilibre et la diversité de ses activités. Toutefois, le tissu économique de la ville se transforme progressivement : petites et moyennes entreprises prennent le pas sur la grande industrie, qui s'effrite lentement. Pour accompagner cette transformation et soutenir l'entrepreneuriat, la communauté urbaine fonde en 1974 l'ADERLY (Agence pour le développement économique de l'aire lyonnaise) et, en 1989, la RUL (Région urbaine de Lyon).

Bien qu'il s'érode, le socle industriel se maintient, presque une exception en France : la métropole lyonnaise est la première agglomération industrielle de France et emploie plus de 75 000 personnes. Les secteurs pharmaceutique, automobile, soyeux et chimique tirent, aujourd'hui encore, l'économie vers le haut. Deux grandes familles occupent l'industrie pharmaceutique : les Mérieux, qui détiennent plusieurs laboratoires (bioMérieux, Transgène, Silliker, Advanced Bio Science Laboratories), et les Boiron, leaders mondiaux dans l'homéopathie. L'automobile demeure un secteur de poids : Renault Trucks, implanté à Vénissieux, est le premier employeur industriel de la région. La région Rhône-Alpes est historiquement spécialisée dans l'industrie du transport et abrite un écosystème complet autour des solutions de transport. La production de la soie s'est partiellement reconvertie : la société Brochier élabore désormais des tissus techniques et fibres optiques destinés à l'aéronautique et le bâtiment (l'entreprise fournit des matériaux à Airbus et Alstom). Le couloir de la chimie est, quant à lui, l'un des plus grands pôles pétrochimiques français. Il s'étend sur une quinzaine de kilomètres au sud de la ville et revendique 11 000 emplois.



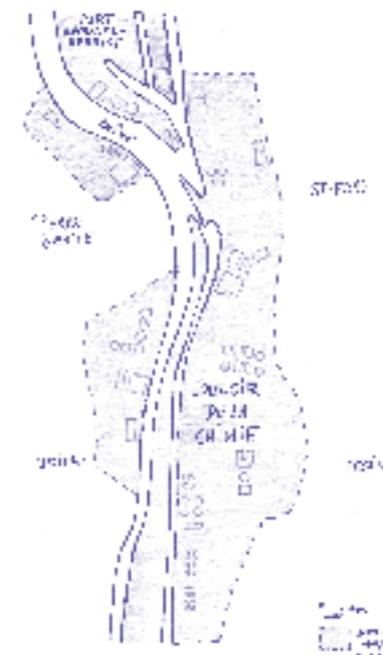
Terminal du port Edouard Herriot



Raffinerie de Feyzin, couloir de la chimie

LE COULOIR DE LA CHIMIE

Né dans l'ombre de la soie, le couloir de la chimie s'étend sur une quinzaine de kilomètres au sud de Lyon, près des berges du Rhône. Il accueille six usines chimiques et pétrochimiques, dont celle de Feyzin qui alimente l'ensemble de la vallée industrielle en matières premières et celle de Rhodia-Solvay qui produit des arômes pour l'industrie alimentaire. Les autres raffineries produisent des éléments électrochimiques, des teintures et des textiles artificiels. Le site accueille plusieurs centres de recherche (1 000 chercheurs étudient les matériaux et énergies du futur) et plates-formes logistiques.



Les emprises industrielles sur le couloir de la chimie



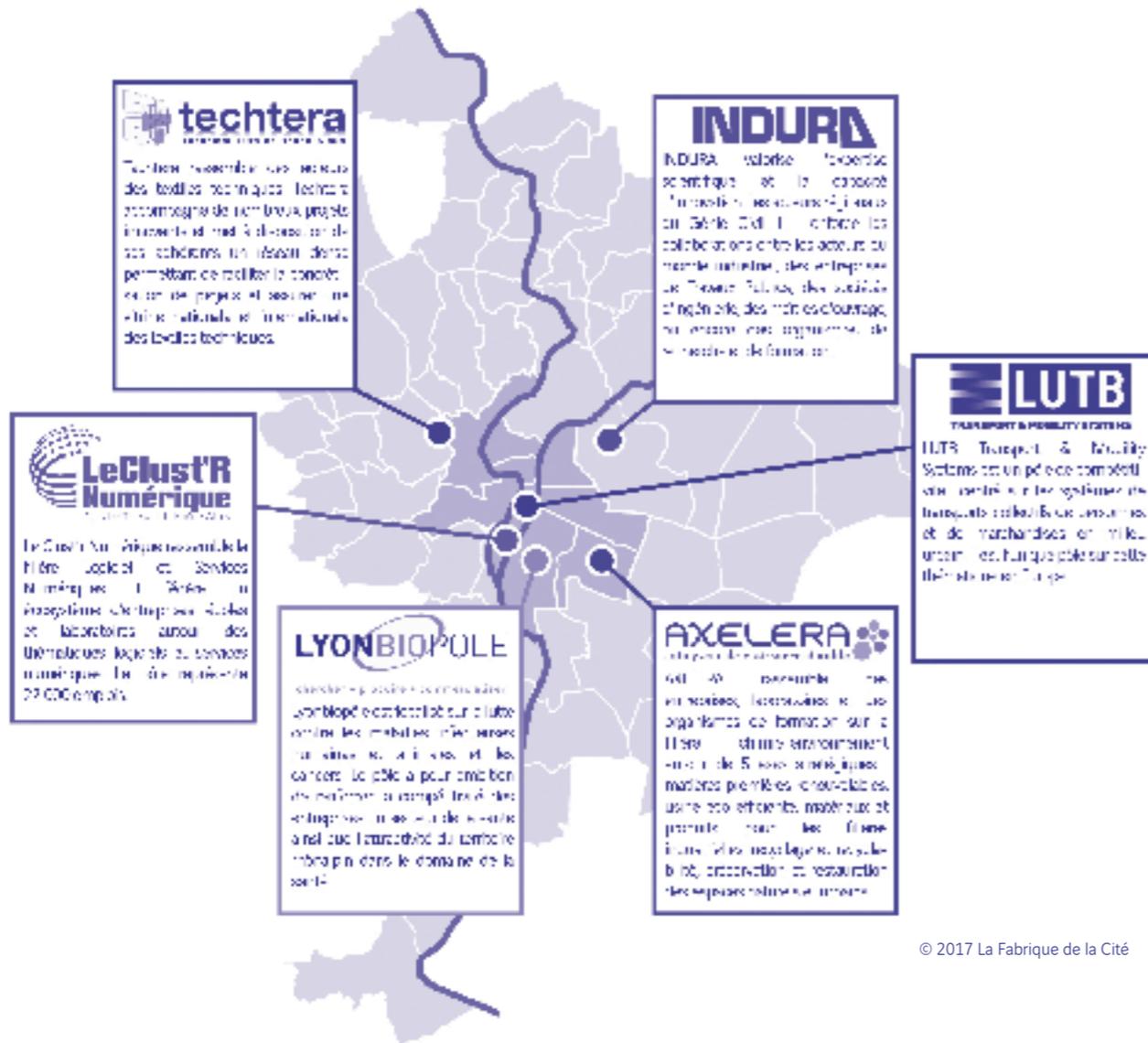
Le Port de Lyon, à l'interface de l'Europe Méditerranéenne et de l'Europe du Nord

Le port multimodal Édouard-Herriot alimente l'agglomération en biens et matières premières. 11,4 millions de tonnes de marchandises transitent chaque jour par la plate-forme. Elle combine trois différents modes de transport : fluvial, ferroviaire et routier. L'espace portuaire est aussi une zone de stockage et de transformation d'hydrocarbures, plusieurs pipelines le traversent (notamment celle qui relie Nice à Genève). Le port est directement connecté à celui de Marseille et assure des échanges commerciaux avec l'est de la France et le nord de l'Europe.

A ce jour, six pôles de compétitivité se dessinent dans l'aire métropolitaine lyonnaise : la bio-santé (Lyonbiopole, Merial, Biomérieux), la chimie (Axelera, Rhodia, Veolia), les systèmes de transport (Renault Trucks, Keolis, Irisbus), les textiles techniques (Brochier, Boldoduc), les activités numériques (Atari, Ubisoft) et le génie civil (VINCI Construction, INSA Lyon, Lafarge).

La particularité du tissu économique lyonnais repose donc dans la pérennité de nombreux domaines d'activités d'excellence hérités de l'Histoire qui ont réussi leur transformation et leur adaptation contemporaine pour devenir de nouveaux pôles d'innovation.

Les pôles de compétitivité de la Métropole de Lyon



© 2017 La Fabrique de la Cité

LYON FRENCHTECH ET PÔLE PIXEL

La Métropole de Lyon stimule et soutient le numérique et les industries de l'image sur son territoire. Elle est la première métropole française à se doter d'un Chief Data Officer (CDO) pour accompagner la transformation numérique de son territoire. Aujourd'hui, l'écosystème labellisé Lyon French Tech regroupe 7 000 entreprises et 42 000 emplois.

Le Pôle Pixel est, quant à lui, dédié aux activités innovantes du son, de l'image et autres industries créatives. Situé à Villeurbanne, il accueille 90 entreprises et emploie plus de 500 personnes dans les secteurs du web, de l'audiovisuel, du cinéma et du jeu vidéo. Il abrite également un « do-tank » dédié à la prospective,

à la veille technologique et au design d'usages : le Lab Erasme, centre d'expérimentation numérique créé en 1998 au sein du département du Rhône avec Yves-Armel Martin à sa tête, et qui a été intégré à la Métropole en 2015. Son but est d'explorer les potentiels des nouvelles technologies et de développer des applications qui s'appliquent au secteur public, notamment l'éducation (Edumix), les musées (Museomix; Museolab Confluences) et la solidarité (HOST). Le Lab Erasme a également développé un UrbanLab qui sert de lieu d'idéation et de prototypage de solutions numériques appliquées aux politiques d'aménagement de la Métropole.



Urban Lab Erasme, Pôle Pixel, Villeurbanne

A l'assaut de l'international

L'Etude Global Location Trends, réalisée par IBM en 2016, place Lyon à la 19e place des villes les plus attractives auprès des investisseurs internationaux. Elle figure aussi parmi les plus villes les plus innovantes dans les palmarès internationaux.

L'attractivité et la prospérité lyonnaises reposent en grande partie sur la présence de la ville au sein des réseaux internationaux. Au cours des siècles, elle accueille plusieurs vagues d'immigrés et voit ses propres résidents circuler : ingénieurs, universitaires, élus et représentants du patronat se déplacent à l'étranger. Cette « conquête » de la scène internationale débute dès le XIXe siècle et se prolonge aujourd'hui encore.

Au XIXe siècle, les marchands lyonnais partent à la découverte de l'Orient et de l'Océanie pour y trouver les matières premières indispensables à l'industrie de la soie. Au début du XXe siècle, la ville accueille de nouveaux venus : l'essor commercial et industriel exige main-d'œuvre et ingénieurs. La période des Trente Glorieuses est, quant à elle, marquée par le développement de la recherche scientifique. La ville accueille, par ailleurs, des manifestations économiques aux retombées mondiales, dont la Foire de Lyon. Depuis les années 1970, la communauté urbaine renforce le positionnement de la ville sur la scène internationale : développement de l'enseignement supérieur, élaboration d'un programme culturel d'envergure (festival des Lumières, biennales, Nuits de Fourvière) et grands projets d'aménagement (aéroport Satolas, Cité internationale, quartier de la Confluence, Carré de Soie...). Lyon abrite institutions et événements internationaux, entreprises à capitaux étrangers et associations à vocation internationale. **Elle a initié de nouveaux axes de coopération avec les villes du monde dans les domaines de la smart city, de l'innovation industrielle, de la recherche et de la culture.**

Aujourd'hui, la croissance économique lyonnaise provient davantage du monde extérieur que de son arrière-pays. Fernand Braudel rappelle à ce titre : « Le drame de [Lyon], c'est qu'elle ne trouve son ordre et les conditions de son épanouissement que sur le plan international (...), il lui faut la complicité du dehors. »⁴ [1986] La ville multiplie ses liens physiques avec le monde extérieur. La future ligne ferroviaire transalpine de Lyon à Turin (prévue pour 2030) facilitera les échanges commerciaux avec l'ensemble de l'arc alpin.

⁴ BRAUDEL, Fernand (1986) : Identité de la France, Flammarion, Paris, 1986.

Une université pensée comme moteur de la métropole

DATES MARQUANTES

1833
première faculté lyonnaise

Former des cerveaux pour faire mentir Braudel? L'histoire universitaire de Lyon est récente. L'enseignement et la recherche s'y sont développés au début du XIXe siècle, après la prise de conscience du fait que la connaissance est désormais source de concurrence. **Aujourd'hui, l'Université de Lyon est le premier pôle scientifique français hors Île-de-France.**

1969
création des universités Lyon 1, 2 et 3

La première phase de développement universitaire voit le jour au cours de la seconde moitié du XIXe siècle pour alimenter les secteurs industriels. La faculté des sciences ouvre ainsi ses portes en 1833. D'autres suivent, celle des lettres (1838), de médecine (1874) et de droit (1875). Lyon devient subitement la première ville universitaire de province et accueille 2 500 étudiants à la fin du siècle. La seconde phase de développement universitaire s'opère en 1969, suite au bouleversement de l'ordre établi. Plusieurs établissements d'enseignement supérieur voient le jour : les facultés Lyon 1, 2 et 3, l'Ecole Normale Supérieure de Lyon transférée de la région parisienne à Gerland, l'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Techniques du Théâtre (ENSATT) et l'Ecole Nationale des Travaux Publics et d'Etat (ENTPE).

2015
naissance de la communauté Université de Lyon

Aujourd'hui, Lyon porte une attention particulière au schéma de développement et d'aménagement universitaire de l'agglomération. La dispersion géographique des campus, stratégie poursuivie dans les années 1970, brouille la visibilité internationale des universités lyonnaises. En 2015, la métropole fonde l'Université de Lyon, une communauté qui fédère 20 établissements dispersés dans l'aire métropolitaine. Elle associe universités, grandes écoles et centres de recherche et assure une visibilité internationale à leurs campus (Lyontech La Doua, Charles-Mérieux, etc.). La communauté regroupe 129 000 étudiants, dont 13 000 ressortissants étrangers, et 11 500 enseignants-chercheurs. L'opération Lyon Cité Campus, dont l'investissement s'élève à 42 milliards d'euros, vise à restructurer et moderniser le patrimoine immobilier des établissements universitaires lyonnais : nouvelles constructions, réhabilitation des infrastructures existantes, réduction de la consommation énergétique et aménagement de 1 600 nouveaux logements étudiants.

Un modèle de gouvernance métropolitaine unique et taillée sur mesure

De la COURLY au Grand Lyon : à l'avant-garde de l'innovation institutionnelle

En 1968, 56 communes s'unissent pour former une seule et même agglomération : la COURLY, un gouvernement urbain contemporain et novateur. Les communes délèguent une partie de leurs compétences à la communauté urbaine de Lyon, entité qui supervise l'ensemble des territoires. La COURLY pose les principes de « conscience d'agglomération » et de « coexistence ». L'alliance territoriale doit concilier les intérêts municipaux et ceux d'un projet urbain global. Elle doit aussi surmonter les oppositions inévitables entre centre et périurbain.

Les compétences de la COURLY évoluent rapidement. Dans un premier temps, elle assure les services publics sur l'ensemble du territoire. Il s'agit de les administrer à l'échelle supra-communautaire : assainissement des eaux, gestion des déchets, des infrastructures, etc. Dans un deuxième temps, la communauté se munie de compétences plus vastes. Elle définit les principales politiques urbaines de l'agglomération : urbanisme et aménagement, politique de la ville, transports et développement économique. La COURLY, qui devient le « Grand Lyon » en 1991 sous Michel Noir, assume peu à peu un rôle politique. Elle initie de vastes projets de modernisation du territoire : réseau autoroutier, lignes de métro, centre directionnel de la Part-Dieu...

Au 1er janvier 2015, avec la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), au Grand Lyon et au département du Rhône se substitue la Métropole de Lyon. La nouvelle entité jouit d'un statut unique en France, illustrant la spécificité du modèle lyonnais, ce projet étant l'émanation du local plus que de l'État et étant soutenu aussi bien par les élus que le secteur privé. Son haut degré d'intégration intercommunale est sans pareil et offre à la métropole des pouvoirs étendus, confirmant l'impressionnante capacité lyonnaise à réinventer sa gouvernance de manière pragmatique et ambitieuse.

QUELQUES CHIFFRES

59

communes

17%

de la population de la région
Auvergne-Rhône-Alpes

92000

collaborateurs

3,19

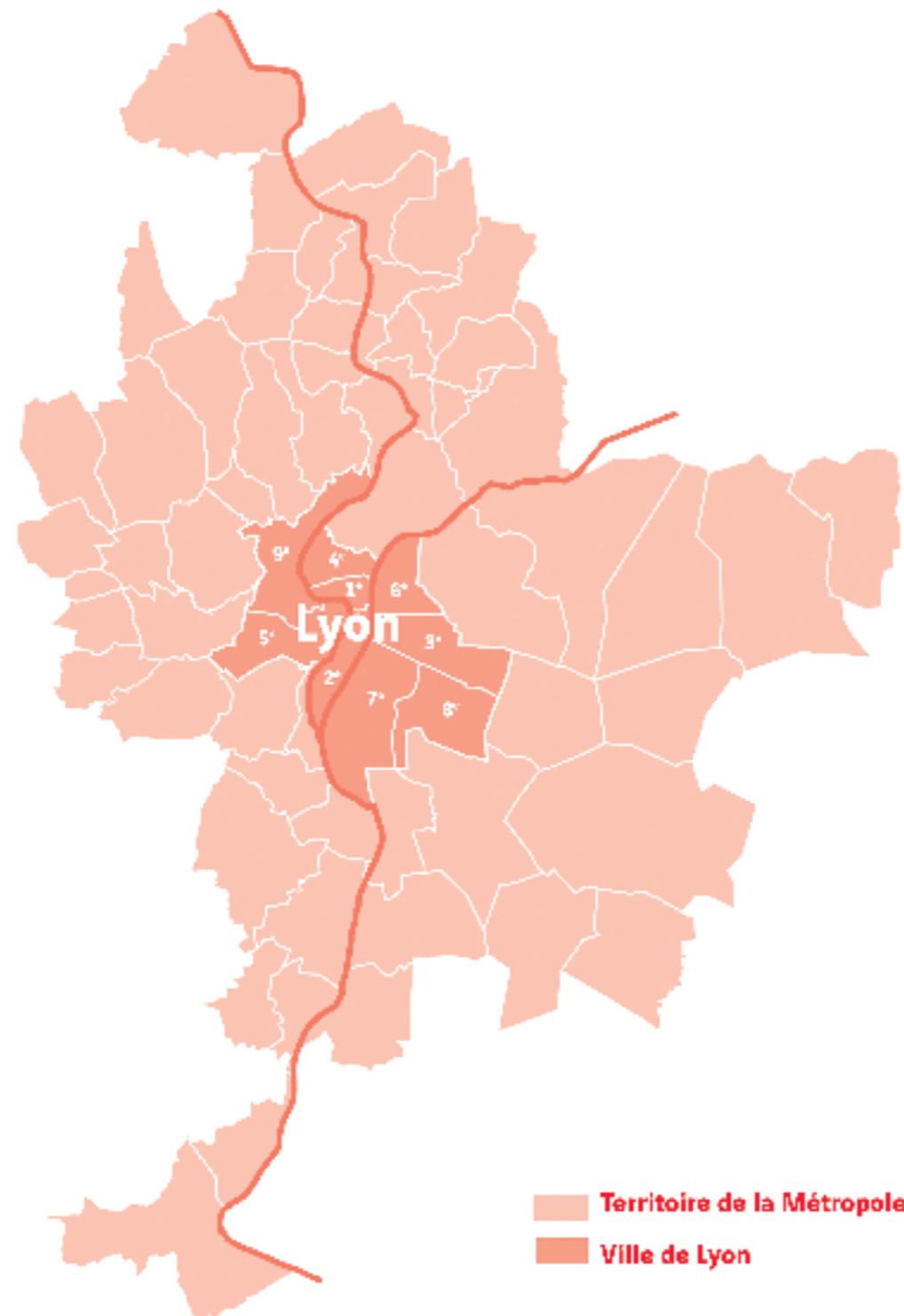
milliards d'euros

de budget en 2017

74,6

milliards d'euros

de PIB en 2015



Au service de l'entrepreneuriat

En 1989, à la suite de l'élection de Michel Noir à la présidence de la COURLY, la communauté urbaine devient un instrument au service du développement économique et de l'attractivité du territoire. Elle se dote de nouvelles compétences et d'une cellule exclusivement dédiée à l'économie. Gérard Collomb, adepte du « socialisme de l'offre », accorde aux acteurs économiques de la région un rôle prépondérant. La communauté urbaine encourage les partenariats publics-privés et multiplie les interventions en matière économique : offre foncière et immobilière aux entreprises, suivi de leurs besoins et création d'une marque urbaine (OnlyLyon). Cette dernière dépasse la simple fonction de marketing territorial pour développer un réseau efficace d'entrepreneurs lyonnais sur la métropole et dans le monde.

C'est en mobilisant et associant les acteurs économiques, politiques et universitaires, que la communauté urbaine affirme sa pertinence.

Désormais, le territoire peut compter sur ses élites économiques. Ce rapprochement systématisé par Gérard Collomb est le « fer de lance » du modèle lyonnais.



Rhônexpress au départ de la gare Lyon Part-Dieu

Deux exemples de collaborations étroites entre le public et le privé

LE TUBE À EXPÉRIMENTATIONS URBAINES (TUBÀ)

Le Tubà est un living lab porté par l'association Lyon Urban Data qui regroupe dans une démarche collaborative une quarantaine de partenaires publics et privés dont la Métropole, la région Auvergne Rhône-Alpes, le LABEX Intelligences des Mondes Urbains, EDF, Keolis, Alstom, Enedis, SFR. Partant du constat que ces acteurs disposent de jeux de données importants, mais que peu ont la possibilité de les exploiter, le Tubà propose un lieu où startups et porteurs de projets peuvent les utiliser pour développer et expérimenter de nouveaux services urbains. Ce projet a donc pour particularité de s'adresser aussi bien aux startups, aux grandes entreprises et aux citoyens. Pour créer des passerelles entre eux, le Tubà regroupe deux espaces complémentaires : le premier accueille les startups et les porteurs de projets ; le second est ouvert au grand public sur la place animée de la gare Part-Dieu, et cherche à inclure au plus tôt les citoyens dans les processus d'innovation.



Un atelier de datavisualisation organisé au Tubà en 2016

RHÔNEXPRESS

Rhônexpress est une navette assurant une liaison ferroviaire entre la Gare Part-Dieu et l'Aéroport Saint-Exupéry. Réalisée en 2010 dans le cadre d'une concession dont l'exploitation a été confiée à l'entreprise Rhônexpress SAS, consortium composé des entreprises VINCI, Transdev, Cegelec et de la Caisse des Dépôts, cette nouvelle ligne de 23 kilomètres permet de rapprocher l'aéroport à 30 minutes du centre-ville de Lyon. Depuis 2015, le SYTRAL s'est substitué à l'autorité concédante initiale du service, le Conseil Général du Rhône. La particularité du projet réside dans le caractère autoporteur du service. En effet, le fonctionnement du service dépend de ses recettes commerciales, sans recours à des subventions publiques.

Inclusion sociale: la « méthode à la lyonnaise »

En 1979, Lyon découvre ses banlieues : des révoltes urbaines éclatent à Vaulx-en-Velin et se propagent dans les quartiers de Vénissieux et des Minguettes. Ces premières émeutes sont le signe que les processus d'intégration de toute une part de la population se grippent et que le droit à la ville, comme l'accès de tous à toute la ville, ne relève pas d'une évidence. Les jeunes des quartiers notamment ont le sentiment que le centre-ville leur est fermé en notant le poids du regard que les autres usagers leur portent. En réaction à ces troubles, la ville pose la question de l'espace et des frontières symboliques qui le régissent et choisit de mener une politique ambitieuse de réaménagement de ses espaces publics, comme premiers espaces à pouvoir garantir ce droit à la ville.

Au début des années 1980, les espaces publics lyonnais et de banlieue offrent un terrain de réflexion et d'expérimentation. De réflexion, car elles invitent ethnologues et sociologues à étudier les notions d'enclavement, de ségrégation, d'inclusion, de cohésion et, plus largement, du rapport entre vie privée et vie publique. D'expérimentation, car elles incitent les acteurs de la ville à imaginer de nouveaux espaces publics susceptibles d'assurer la cohabitation de différents publics.

A la fin des années 1980, Lyon engage résolument une politique d'intégration sociale : espace public doit rimer avec « solidarité d'agglomération » et « ville inclusive ».

La métropole a progressivement développé une « méthode à la lyonnaise » qui repose sur l'idée de « co-construction ». La conception et la réalisation des nouveaux espaces publics doit associer tous les acteurs de la ville : sociologues, ethnologues, urbanistes, paysagistes, aménageurs et même résidents. Des études sociologiques sont réalisées en amont – pour saisir les habitudes et usages des quartiers (femmes au foyer, immigrés, jeunes...) – et des outils de concertation assurent un dialogue continu avec les habitants. La politique d'inclusion repose, en outre, sur l'équité de traitement des territoires : la métropole ne privilégie pas le centre-ville par rapport à la périphérie.

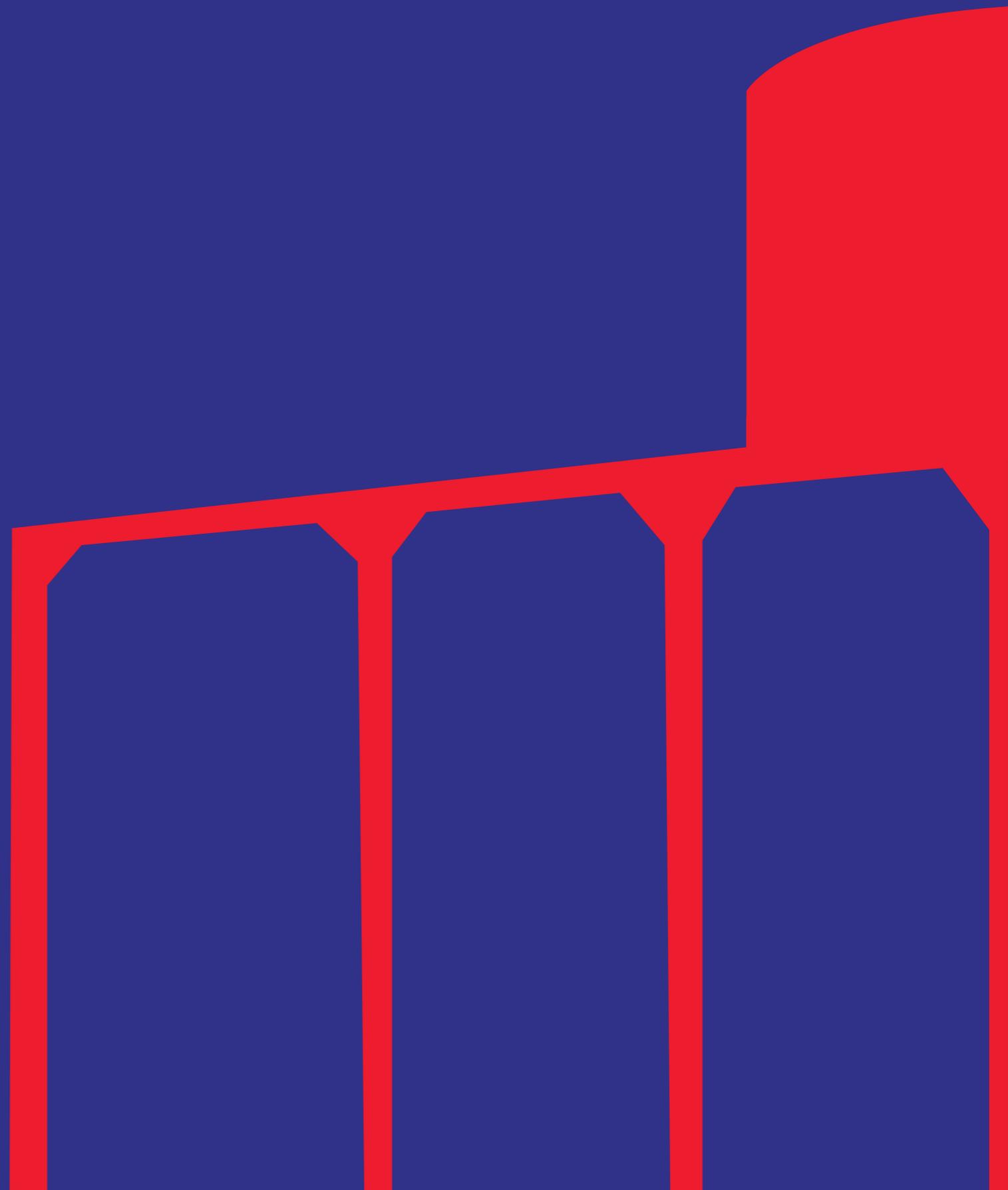


Un nouvel espace public inclusif : les berges du Rhône

Lyon a aussi engagé une réflexion sur le mobilier urbain. Trouver le même banc sur les berges du Rhône et sur la place du 8-Mai-1945 assure une unité et renforce le lien entre les différents quartiers de la ville.

Aujourd'hui, Lyon est louée pour la qualité et la singularité de ses espaces publics qui couvrent l'ensemble de l'agglomération : avenue de la République, berges du Rhône et de la Saône, parc de Gerland et divers aménagements à Vénissieux, Oullins et Saint-Fons.

**Who's
Who?**



Intervenants



Johannes ADMIRAAL
Enprodes Management Consultancy
Directeur général

Né en 1959, Han Admiraal étudie l'ingénierie civile à l'Université des Sciences Appliquées de Rotterdam. Il travaille au sein du Département national des Travaux Publics et de la Gestion de l'Eau pendant près de 20 ans, où il conduit le premier chantier de tunnel TBM aux Pays-Bas. Han Admiraal rejoint ensuite le Centre pour la Construction Souterraine (COB), dont il prend la tête pendant 10 ans. Parallèlement, il est enseignant à mi-temps à l'Université des Sciences Appliquées de Vlissingen. A partir de 2008, il prend la direction de l'entreprise de conseil Enprodes, basée à Rotterdam. Son expertise porte alors sur les constructions et les aménagements souterrains. Il se spécialise ensuite dans la sécurité tunnellière. Han Admiraal est membre de l'Association Internationale des Tunnels et de l'Aménagement Souterrain (International Tunnelling and Underground Space Association's Committee - ITACUS). Il est aussi le président de l'Association hollandaise de l'Industrie des Pipelines (Dutch-Flemish Pipeline Industry Guild), où il promeut le transport de fret souterrain. Il est membre du groupe de conseil en aménagement urbain UNISDR et conseille le secrétaire général de l'ONU en matière de réduction des risques.



Isabelle BARAUD-SERFATY
ibicity
Consultante et experte en économie urbaine

Diplômée de l'École Supérieure de Commerce de Paris (promo 1994) et du DESS d'aménagement et d'urbanisme de Sciences Po (en 1995), Isabelle Baraud-Serfaty a travaillé pendant 15 ans dans différentes structures, publiques et privées, avant de créer ibicity. Depuis 2004, elle est maître de conférences à Sciences Po au sein du master Stratégies territoriales et urbaines. Elle a mis en place et anime un cours obligatoire de deuxième année de master sur «Les acteurs privés de la ville». Isabelle Baraud-Serfaty travaille en lien étroit avec des laboratoires de recherche sur les problématiques urbaines et immobilières. Elle travaille en particulier avec le LATTs (Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés), de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Elle est également chercheuse associée à l'IDDRI (Institut du Développement Durable et des Relations Internationales). Elle est par ailleurs membre du comité de rédaction de la Revue Études Foncières, éditée par l'ADEF.



Armand BÉOUINDÉ
Ville de Ouagadougou
Maire

Armand Roland Pierre Béouindé est élu maire de Ouagadougou en juin 2016. Il porte le programme «Ouaga2020, Vivre ensemble, libre ensemble», construit autour de l'aménagement, la mobilité, la sécurité et l'environnement urbains, la gouvernance locale, les finances locales, la participation citoyenne au développement, la coopération internationale et décentralisée, la communication municipale et les secteurs sociaux de développement.


Thais BLUMENTHAL DE MORAES
Waze
Responsable Développement International

Née au Brésil et ayant grandi en Arizona, Thais Blumenthal a vécu dans 4 pays et 13 villes différentes. Elle détient un premier master en marketing et commerce international (George Washington University) et un second en affaires internationales (Sciences Po Paris). En 2011, elle publie un travail de recherche sur les obstacles légaux dans le développement d'infrastructures. Plus récemment, elle dirigeait les partenariats stratégiques au sein de Google et encourageait les administrations publiques à s'équiper de nouvelles technologies pour augmenter la qualité des systèmes d'éducation. Après 5 années chez Google, elle rejoint le groupe Waze, où elle prend la tête du programme Connected Citizens, auquel elle apporte son expertise des partenariats publics-privés.


André BROTO
VINCI Autoroutes
Directeur de la Stratégie et de la Prospective

Né en 1948, André Broto est ancien élève de l'École Polytechnique (1969) et ingénieur civil des Ponts et Chaussées (1974). Il rejoint Cofiroute en 1990 après 17 ans passés chez GTM, consacrés à la construction d'une centrale nucléaire et de ports. Nommé en 1995 directeur de la construction de Cofiroute il participe à la conception et à la construction de l'autoroute Alençon / Le Mans / Tours, de l'autoroute Angers / Tours / Vierzon, et du tunnel A86 entre Rueil et Versailles. Ce tunnel de dix kilomètres réservé aux voitures qui circulent sur deux niveaux superposés, est innovant sur de nombreux aspects. En 2008, André Broto devient directeur général adjoint chargé de Cofiroute. Depuis 2011, il est directeur de la stratégie de VINCI Autoroutes. André Broto est chevalier dans l'ordre national de la Légion d'Honneur et de l'ordre national du Mérite. Il participe aux travaux de l'AIPCR (président du comité « mobilité durable dans les aires urbaines », et président du Comité Français), de l'URF (membre du think tank), de l'IDR-RIM (président du comité prospective) et de TDIE (membre du conseil scientifique).


Éric CASSAR
ARKHENSAPACES
Architecte et Fondateur

Éric Cassar est architecte DPLG (diplômé de l'E.A.P.V.S., site des Beaux-arts, Paris) et ingénieur ETP (diplômé de l'École Spéciale des Travaux Publics, Paris). Après des expériences professionnelles variées dans le secteur du bâtiment, il prépare son projet de fin d'études d'architecture sur le territoire autoroute et plus spécifiquement sur l'aire de service. En 2005, il décide alors de créer le bureau d'architecture ARKHENSAPACES. En novembre 2010, il reçoit le Prix Pierre Cardin de l'Académie des Beaux-Arts en architecture qui reconnaît et récompense l'ensemble de son travail.

En 2013, il réalise une tournée de conférences à Taïwan puis est invité par le musée des Beaux Arts de Kaohsiung. Il y présente Interstice Spaces, une hétérotopie au cœur de la ville. Il termine Pour une Ar(t)chitecture Subtile, un essai théorique qui définit une approche prospective de l'architecture fondée entre autre autour du concept d'nspace. Ce livre est publié fin 2016 aux éditions HYX. En 2015, il est invité à s'exprimer sur le thème de la sérendipité lors d'une conférence TEDx à Lyon, il présente sa vision de la ville de demain (smart city) où se combinent faune, flore, esthétiques matérielles et immatérielles. En 2017, il reçoit le Grand Prix Européen de l'Innovation Le Monde-Smart Cities avec Habiter l'Infini, un nouveau concept d'habitat à l'ère numérique.


Laurent COUDROY DE LILLE
Institut d'Urbanisme de Paris
Maître de conférences

Laurent Coudroy de Lille, géographe et ancien élève de l'École Normale Supérieure et maître de conférences en histoire de l'urbanisme et directeur des études à l'École d'Urbanisme de Paris dont il dirige le master Urbanisme et aménagement-UPEC/UPEM. Ses recherches portent sur l'urbanisme espagnol et français depuis le XIXème siècle, sur l'histoire des idées, de la planification et de l'institutionnalisation de l'urbanisme en Europe. Il coordonne actuellement le comité scientifique de l'exposition « Lyon sur le divan, ou les mutations contemporaine d'une ville » (Musée Gadagne, novembre 2017).


Frédéric DELAVAL
Groupe La Poste
Directeur du Programme Prioritaire Commun « Logistique Urbaine »

Frédéric Delaval est ingénieur et diplômé de l'Executive MBA de l'Université de Sherbrooke (Canada)/ESEM. Il est directeur du Programme Prioritaire Commun « Logistique Urbaine » et président des sociétés Greenovia (conseil en mobilité) et Mobigreen (éco-conduite) du Groupe La Poste depuis 2 ans. Auparavant, il a occupé la fonction de directeur technique de la branche Service-Courrier-Colis durant 5 années. Il a construit sa carrière au sein des sociétés Technicolor, Pfizer et a débuté comme consultant en Supply Chain au sein du cabinet PEA. Il est également intervenant au CNAM (Conservatoire des Arts et Métiers).


Karine DOGNIN-SAUZE
Métropole de Lyon
Vice-Présidente en charge de l'innovation, de la métropole intelligente, du développement numérique et de la mobilité intelligente

Karine Dognin-Sauze est vice-présidente de la Métropole de Lyon déléguée à l'innovation, à la Métropole intelligente et au développement numérique et adjointe au maire de Lyon en charge des relations internationales, des affaires européennes, de la coopération décentralisée et de la solidarité internationale. Parallèlement à ses responsabilités politiques, c'est une professionnelle du marketing international et de l'innovation dans les secteurs de l'entertainment et des nouvelles technologies. Karine Dognin-Sauze a fait carrière chez Electronic Arts Inc, groupe américain leader des loisirs interactifs, pendant 18 ans. Elle dirigeait la division dédiée à la franchise The Sims sur les régions Europe, Moyen Orient et Amérique du Sud. Elle a ensuite rejoint le groupe GL Events, leader international du marché de l'événementiel, pour structurer la mise en place une cellule dédiée à l'innovation. Depuis, Karine Dognin-Sauze a fondé Witty Cie(s) une société dédiée au marketing de l'innovation. Elle est par ailleurs présidente des Interconnectés, réseau qui rassemble une communauté de territoires innovants pour un échange de bonnes pratiques et un appui à la diffusion des transformations issues du numérique. Les Interconnectés organise chaque année le Forum des Interconnectés qui rassemble 800 élus, entreprises et décideurs territoriaux sur ces enjeux. Karine Dognin-Sauze est membre des conseils d'administration de la FING (Fondation Internet Nouvelle Génération), d'Humaninov (Think Tank/Do Tank pour la valorisation du capital humain comme levier d'innovation, de l'ADERLY (Agence pour le Développement Économique de la Région Lyonnaise) et de la SPL Part-Dieu. Elle participe au conseil scientifique de la chaire de Sciences Po Paris dédiée à la place des institutions dans la ville intelligente. Elle est également au comité exécutif de LUCI (Réseau International de l'Éclairage Urbain) et d'Eurocities.



Michael DOYLE
École Polytechnique Fédérale de Lausanne
Chercheur postdoctoral

Michael R. Doyle est actuellement un chercheur postdoctoral au sein du Département de Théorie Architecturale et la Philosophie de la Technique à TU Vienne ainsi qu'au Laboratoire de l'Économie Urbaine et Environnementale à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). C'est dans ce dernier qu'il a réalisé sa thèse, terminée en 2016. Il s'intéresse particulièrement aux nouvelles sources d'information utiles au design et au processus d'aménagement urbain, allant des ressources matérielles (géologie, bâti) du volume urbain (sujet de sa thèse) aux pratiques spatiales des utilisateurs de téléphonie portable (sujet de son mémoire de master).



Christophe FERRARI
Grenoble-Alpes Métropole
Président

Christophe Ferrari occupe les fonctions de maire du Pont-de-Claix (depuis 2008) et de président de la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole (depuis 2014).

Jusqu'en 2014, il est le troisième vice-président de la Métropole en charge des finances, du budget et de l'évaluation des politiques publiques. Christophe Ferrari est vice-président du Syndicat Mixte des Transports en Communs (SMTC) depuis 2010. Il y appuie son engagement pour fluidifier le trafic dans l'agglomération. Il est membre de l'Institut Universitaire de France depuis 2003 et professeur des universités depuis 2004. Il enseigne à l'École Polytechnique de l'Université Grenoble-Alpes. Christophe Ferrari travaille au sein du Laboratoire de glaciologie et géophysique de l'environnement de Grenoble. Ses travaux de recherche portent plus précisément sur la pollution.



Xavier HUILLARD
VINCI
Président-Directeur général

Né en 1954, Xavier Huillard est diplômé de l'École polytechnique et de l'École nationale des ponts et chaussées. Il a fait l'essentiel de sa carrière dans les métiers de la construction en France et à l'étranger. Il rejoint Sogea en décembre 1996, en tant que directeur général adjoint chargé de l'international et des travaux spécifiques, puis en devient président-directeur général en 1998. Nommé directeur général adjoint de VINCI en mars 1998, il est président de VINCI Construction de 2000 à 2002. Il est nommé directeur général délégué de VINCI et exerce les fonctions de président-directeur général de VINCI Energies de 2002 à 2004, puis de président de cette société de 2004 à 2005. Il devient administrateur-directeur général de VINCI en 2006 et président-directeur général de VINCI le 6 mai 2010. Il a été président de l'Institut de l'entreprise de janvier 2011 à janvier 2017. Il est président de VINCI Concessions depuis le 20 juin 2016.



Bruce KATZ
The Brookings Institution
Centennial Scholar

Bruce J. Katz est Centennial Scholar auprès de la Brookings Institution où il travaille sur les enjeux de l'urbanisation à l'échelle mondiale. Il a auparavant occupé les fonctions de co-directeur et vice-président du Brookings Metropolitan Policy Program, qu'il a fondé en 1996, pendant 20 ans. Il est également co-auteur de *The Metropolitan Revolution* (Brookings Press, 2013), ouvrage faisant valoir le rôle fondamental des villes dans l'innovation publique et la résolution de conflits politiques majeurs. Actuellement, Katz et son équipe collaborent avec un ensemble d'experts au sein de Brookings et au-delà pour concevoir de nouveaux modèles de financement, de croissance et de gouvernance urbains et nationaux. Il conseille régulièrement des leaders internationaux, nationaux et métropolitains sur des réformes publiques et des innovations dans le secteur privé. Bruce Katz est aussi à la tête de l'initiative Anne T. and Robert M. Bass Initiative on Innovation and Placemaking en partenariat avec l'organisme Project for Public Spaces. Avant d'intégrer Brookings, Bruce Katz a travaillé auprès de l'ancien Secrétaire au Logement et au Développement urbain des États-Unis, Henry Cisneros. En 2008, Bruce Katz a codirigé l'équipe en charge du logement et de la transition urbaine sous la première administration Obama. Bruce Katz reçut le Heinz Award en politiques publiques en 2006. Il est diplômé de Brown University et la Yale Law School et enseigne en tant que professeur invité à la London School of Economics.



David KIMELFELD
Métropole de Lyon
Premier Vice-Président en charge de l'économie

Infirmier de formation, il entre en politique en militant au Mouvement contre le racisme et pour l'amitié entre les peuples (MRAP). Il devient président de la MJC de Brignais puis intègre en 1988 le parti socialiste. Il crée une entreprise de transport en 1990 et met le militantisme entre parenthèses, avant d'y revenir en 1998. Il préside alors les centres sociaux de la Croix-Rousse et intègre la section du parti socialiste du 1er/4ème arrondissement. Élu conseiller d'arrondissement en 2001, il se voit confier le poste de 1er adjoint au Maire du 4ème en charge de la culture, des événements, du commerce & de l'artisanat. Il obtient en 2008 le poste de vice-président du Grand Lyon en charge du développement économique. En juillet 2011, il devient Maire du 4ème arrondissement. En mars 2014, il est réélu Maire du 4ème arrondissement et devient vice-Président de la Métropole de Lyon délégué à l'économie. En parallèle, il est élu premier secrétaire fédéral du parti socialiste du Rhône en 2012, réélu en 2015.



Guillaume LAVOIE
Ville de Montréal
Conseiller municipal

Guillaume Lavoie est conseiller municipal de la Ville de Montréal (Québec, Canada). Il s'intéresse particulièrement au budget, à la véloconomie, à la mobilité, à l'économie collaborative et au rôle de l'art urbain. L'un des experts les plus en vue sur l'économie collaborative et les politiques publiques, Guillaume est l'auteur du premier règlement municipal au Canada pour encadrer et permettre le partage des espaces privés. Il a également développé le premier cours au Canada sur l'économie collaborative et les politiques publiques, qu'il enseigne à l'École Nationale d'Administration Publique (ÉNAP). Préalablement, Guillaume a fait carrière en diplomatie publique, en politiques publiques, et en relations internationales. Ayant vécu et travaillé sur quatre continents, il compte une vaste expérience comme consultant auprès des secteurs public, privé et associatif, au Canada et à l'étranger. Chargé de cours à l'ÉNAP, Guillaume est également membre de la Chaire Raoul-Dandurand, et observateur international. Entrepreneur social engagé, il est le cofondateur du Collège néo-classique.

Titulaire d'une maîtrise en administration publique internationale (ÉNAP), il détient un B.A. en relations industrielles et des certificats en administration, et en droit (Université Laval) et un diplôme d'université en intégration européenne (Jean Moulin Lyon 3). Guillaume a également complété des formations exécutives au LSE et au Harvard Kennedy School of Government. Nommé Public Policy Scholar au Woodrow Wilson Center, il est fellow de la Fondation Jeanne-Sauvé et de Next City.



Paul LECROART
Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Île-de-France
Urbaniste

Urbaniste senior à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU IdF), Paul Lecroart travaille sur les stratégies métropolitaines et les projets urbains. Il a notamment piloté ou participé aux études pour la candidature Paris 2024. Paul est membre de l'International Advisory Committee for the 4th Regional Plan de New York. Il participe en tant qu'expert à des missions à l'international (Johannesburg, Téhéran, Changzhou, Montréal, Cali, Bodø...). Il anime les ateliers Grands Projets Urbains en Europe de l'IAU qui confrontent les stratégies et pratiques du Grand Paris à celle d'autres métropoles comme Londres, Copenhague-Malmö, la Ruhr, Tokyo et Medellín. Il a co-piloté l'Appel à Initiatives Métropolitaines pour Paris Métropole (2010-2012) et a coordonné les travaux de l'association mondiale Metropolis sur l'impact des grands événements sur le développement des métropoles (1999-2002). En vue d'alimenter les réflexions sur l'évolution du réseau routier du Grand Paris, Paul pilote un programme sur la transformation des autoroutes urbaines qui s'appuie sur les expériences de New York, Séoul, San Francisco, Portland, Vancouver et d'autres villes. Il est co-auteur d'un ouvrage sur la question (La Métamorphose de l'Autoroute Urbaine, Points FNAU/Gallimard, 2014). Il enseigne à Sciences Po, à l'École d'Urbanisme de Paris et à l'Université Paris-Est et est intervenu à de nombreux séminaires à Paris et ailleurs.



Cécile MAISONNEUVE
La Fabrique de la Cité
Présidente

Cécile Maisonneuve est présidente de La Fabrique de la Cité, le think tank des innovations urbaines, qu'elle a rejoint en 2015, et membre du comité scientifique de l'Institut AMS (Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions).

Elle a auparavant dirigé le Centre Énergie de l'Institut français des Relations Internationales (IFRI), auprès duquel elle est aujourd'hui conseiller. De 2007 à 2012, Cécile Maisonneuve occupa diverses positions au sein du groupe AREVA, relatives à la prospective et aux affaires publiques internationales et européennes. Cécile Maisonneuve a commencé sa carrière comme administrateur de l'Assemblée Nationale, où elle a travaillé successivement pour les commissions de la Défense, des Lois et des Affaires Étrangères. Ancienne élève de l'École Normale Supérieure, lauréate de l'Institut d'Études Politiques de Paris, Cécile Maisonneuve est également titulaire d'un master 2 en histoire de l'Université Paris IV-Sorbonne. Cécile Maisonneuve a collaboré avec la Fondation pour la Recherche Stratégique et le Center for Strategic and International Studies (CSIS) et. Elle est le co-auteur d'une biographie sur Benjamin Franklin (Perrin, 2008). Ancienne participante du programme des visiteurs internationaux (IVLP) du Département d'État (2001), elle est membre de l'association VoxFemina pour la promotion des femmes expertes dans les médias.



Carlos MORENO
InTI
Président

Professeur des Universités, Carlos Moreno est spécialiste du contrôle intelligent des systèmes complexes. Animé par sa passion pour la science, le progrès et la créativité sous toutes ses formes, il œuvre pour la convergence entre les disciplines scientifiques et les acteurs de l'éco-système de l'innovation, des industries aux start-up, en plaçant la transversalité au cœur de sa démarche.

Après avoir mené sa start-up Sinovia au succès et avoir été conseiller scientifique du président de ENGIE INEO, ex-Groupe GDF SUEZ, il continue aujourd'hui à apporter à l'écosystème, et dans le monde entier, sa vision stratégique, son expertise scientifique et sa réputation internationale autour de la disruption, l'innovation et la création de valeur, en particulier dans le domaine de la ville intelligente et humaine. En avril 2010, il a été promu Chevalier de l'Ordre de la Légion d'Honneur.



Michel MORVAN
Cosmo Tech
Co-Fondateur et Directeur exécutif

Avant de co-fonder Cosmo Tech, Michel était directeur scientifique et directeur de la veille et de l'innovation chez Veolia Environnement. Il est ancien professeur d'informatique à l'École Normale Supérieure de Lyon, ancien directeur d'études à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales à Paris où il occupait la chaire « Modélisation des systèmes complexes » et ancien External Professor au Santa Fe Institute (NM, USA). Il est Eisenhower Fellow et IHEE alumni.



Luise NORING
The Brookings Institution
Senior Research Fellow

Luise Noring est diplômée d'un master en supply chain management et un doctorat en partenariat dans la supply chain de la Copenhagen Business School, où elle enseigne en tant que professeure adjointe. Elle encadre une équipe de chercheurs et de chargés de projets. Luise Noring est également Senior Research Fellow à la Brookings Institution et spécialiste de l'urbanisation durable à la Commission Européenne. Par ailleurs, elle est également consultante indépendante. Noring a une grande expérience dans la réalisation d'initiatives à grande échelle en lien avec l'urbanisation durable, les infrastructures et la gouvernance urbaines ainsi que d'autres défis urbains. Elle dirige le Urban Challenge Programme, une initiative qui promeut les études universitaires financée par l'Union Européenne, et Cities for People, un projet de recherche d'innovation de trois ans également financé par l'UE. Elle agit en tant qu'expert conseiller à la Commission Européenne et participe à des appels d'offres, aussi bien en tant que membre du jury de sélection qu'en tant que candidate.



Rémy PAGANI
Ville de Genève
Maire

Né en 1954, Rémy Pagani est maire de la ville de Genève. Titulaire d'un diplôme d'assistant social, il a exercé ce métier de 1974 à 1987 avant de devenir secrétaire syndical au Syndicat Interprofessionnel de Travailleuses et Travailleurs de 1987 à 1997, puis secrétaire permanent du Syndicat des Services Publics pendant dix ans de 1997 à 2007. Simultanément, il est député au Grand Conseil de 1997 à 2005 puis de 2013 à 2015. Rémy Pagani est élu au Conseil administratif de la Ville de Genève en 2007 et devient maire de la ville pour la première fois en 2009, une deuxième fois en 2012 puis la troisième fois (mandat actuel) le 1er juin 2017.



Bill PEDUTO
City of Pittsburgh
Maire

William Peduto est maire de la Ville de Pittsburg depuis 2014. Avant son élection, il a travaillé pendant 19 ans au sein du Conseil municipal de Pittsburg, 7 ans comme employé et 12 ans en tant que Membre du Conseil municipal. Depuis sa prise de fonction, William Peduto a mené un effort collaboratif pour faire de la ville de Pittsburgh une ville majeure du 21e siècle. Sous sa direction, la ville de Pittsburg a joué un rôle actif au sein de la National League of Cities et d'initiatives relevant de la US Conference of Mayors. Pittsburg a été sélectionnée pour participer au réseau 100 Resilient Cities de la Rockefeller Foundation, qui fournit des ressources aux villes pour renforcer leur résilience face au changement climatique, à la mondialisation et à l'urbanisation. Le maire a également signé un accord unique avec le Ministère de l'Énergie des États-Unis pour faire de cette ville un leader mondial dans la production de l'énergie de quartier (district energy). William Peduto est également un des membres fondateurs du MetroLab Network, une alliance de villes et d'universités à l'échelle nationale dédiée à l'amélioration d'infrastructures et de services urbains ainsi que d'autres priorités du secteur public. L'administration Peduto s'assure que tous les habitants de Pittsburg puissent bénéficier de sa transformation et de sa croissance car « si ce n'est pas pour tous, ce n'est pas pour nous ».



Gaël PERDRIAU
Ville de Saint-Étienne
Maire

Gaël Perdriau est né à Cholet il y a 44 ans. Il y passera son enfance et y fera ses études jusqu'en 1992, année où il s'installe à Saint-Étienne pour terminer son cursus à l'École Supérieure de Commerce. Son diplôme en poche, il décide de poser définitivement ses bagages à Saint-Étienne.

Professionnellement, il a exercé des fonctions d'encadrement dans le secteur de l'énergie, à Saint-Étienne. Dès le début de ses études, Gaël Perdriau a voulu s'investir activement dans la vie associative et politique stéphanoise, avec pour principal objectif d'être utile et efficace pour Saint-Étienne et ses habitants. Son engagement s'est traduit concrètement à Tremplin 42, association aidant à l'insertion par le travail, qu'il a présidé pendant 7 ans.

Élu stéphanois depuis 1995, il est aujourd'hui, depuis 2014, maire de Saint-Étienne et président de Saint-Étienne Métropole.



Dominique PERRAULT
Dominique Perrault Architecture
Président et Architecte

Grande figure de l'architecture française, Dominique Perrault a acquis une renommée internationale après avoir été sélectionné pour la conception de la Bibliothèque nationale de France en 1989 à 36 ans. Sa carrière lancée, il réalise une série d'ouvrages à l'étranger : le Vélodrome et la Piscine Olympique à Berlin, l'extension de la Cour de Justice Européenne au Luxembourg, le terrain de tennis olympique à Madrid, le campus universitaire Ewha en Corée du Sud et la tour Fukoku à Osaka. En 2014, il réalise la tour DC à Vienne, la plus haute d'Autriche, une icône du nouveau quartier financier, ainsi que le Grand Théâtre d'Albi, en France. En 2016, Dominique Perrault entreprend trois grands projets de réhabilitation : les tours Pont de Sèvres, le nouveau hall mécanique de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, ainsi que le pavillon Dufour à l'entrée du château de Versailles, l'hippodrome de Longchamp et la Poste du Louvre. Dominique Perrault a reçu de nombreuses distinctions de prestige, notamment la Grande Médaille d'Or d'Architecture de l'Académie d'Architecture en 2010, le prix Mies Van der Rohe, le Grand Prix national d'Architecture, l'Équerre d'argent pour l'Hôtel Industriel Berliet, le Seoul Metropolitan Architecture Award ainsi que le AFEX Award pour l'Université Féminine d'Ewha en Corée du Sud. En 2015, il est élu à l'Académie des Beaux-arts et lui est décerné le Prix Praemium Imperiale dans la discipline architecture.



Francis PISANI
Le Monde Smart Cities
Journaliste

Auteur, chroniqueur, conférencier, consultant, Francis Pisani analyse l'impact des technologies de l'information sur la société, les villes et la géopolitique. Il travaille actuellement sur le développement des smart cities dans le monde et la nécessité de maintenir un équilibre entre technologie, développement durable, participation citoyenne et inclusion sociale. Ses articles paraissent sur Le Monde.fr/Citynovation et a plus de 100 publications à son nom, dont certaines dans de grands journaux (Le Monde, El País, Folha de São Paulo, etc). Après avoir travaillé 15 ans dans la baie de San Francisco, il a réalisé plusieurs tours du monde des stratégies d'innovation et de l'innovation dans les TIC (près de 50 villes dans 30 pays sur 5 continents). Il a récemment écrit deux ouvrages sur le sujet : Voyage dans les Villes Intelligentes: Entre Datapolis et Participolis, et Le Futur de l'innovation. Entre autres, il a également co-écrit avec Dominique Piotet l'ouvrage primé Comment le Web Change le Monde. Francis Pisani a enseigné à Sciences Po Paris, UC Berkeley, l'Université de Stanford ainsi qu'à l'Université St Gallen en Suisse. En 1993, il a été Nieman Fellow à l'Université de Harvard. Il a obtenu son doctorat en sciences politiques et études latino-américaines à La Sorbonne.



Wolf D. PRIX
COOP HIMMELB(L)AU
Design Principal et PDG

Wolf D. Prix, né en 1942 à Vienne, est co-fondateur, design principal et CEO de COOP HIMMELB(L)AU. Il a étudié l'architecture à l'Université Technique de Vienne, la Architectural Association de Londres ainsi que le Southern California Institute of Architecture (SCI-Arc) à Los Angeles. Entre autres, Wolf D. Prix a enseigné au Southern California Institute of Architecture, la Harvard Graduate School of Design, l'Université de Columbia, UCLA, et la Yale School of Architecture. De 2003-2012, il était vice-recteur et directeur de l'Institut d'Architecture à l'Université des Arts Appliqués à Vienne. Wolf D. Prix compte parmi les fondateurs du mouvement déconstructiviste en architecture. COOP HIMMELB(L)AU a connu une renommée internationale lors de l'exposition « Architecture Déconstructiviste » à MoMA New York en 1988. Le Musée des Confluences (Lyon, France), la Banque Centrale Européenne (BCE) (Frankfurt/Main, Allemagne), le BMW Welt (Munich, Allemagne), la Maison de la Musique (Aalborg, Danemark), le Centre de Cinéma de Busan (Corée du Sud), le Centre de Conférences International de Dalian (Chine) ainsi que le Musée d'exposition pour l'art et l'urbanisme contemporain comptent parmi les projets les plus célèbres du cabinet. Au fil des années, Wolf D. Prix et son cabinet COOP HIMMELB(L)AU se sont vus attribués de nombreuses distinctions internationales en architecture.



Philippe RAHM
Philippe Rahm architectes
Architecte

Philippe Rahm (né en 1967) est un architecte suisse diplômé de l'École Polytechnique de Lausanne en 1993. Son agence d'architecture est établie depuis 2008 à Paris. Il est aujourd'hui professeur invité à l'Université de Harvard et enseignant titulaire à l'École Nationale d'Architecture de Versailles. Son travail qui étend le champ de l'architecture entre le physiologique et le météorologique, a acquis une audience internationale dans le contexte du développement durable. En 2008, il est l'un des vingt architectes internationaux sélectionnés par Aaron Betsky pour la 11ème Biennale d'Architecture de Venise. En 2002, il représentait la Suisse à la 8ème Biennale d'architecture de Venise. Le Taichung Eco Park, un parc urbain à Taiwan de 70 hectares actuellement en construction, une salle d'exposition de 2700 m2 pour la Fondation Luma à Arles, un projet de bureaux de 13 000 m2 à La Défense comptent parmi ses projets les plus récents. Il a publié notamment Distortions (2005), Environ(ne)ment: Approaches for Tomorrow (2006), Architecture Météorologique (2009) et Constructed Atmospheres (2014). Philippe Rahm a été résident de la Villa Médicis à Rome (2000). Il a donné des conférences dans de nombreuses institutions, dont Yale, le Beijing Forum, UCLA et ETH Zurich.



Carlo RATTI
MIT SENSEable City Lab
Directeur

Carlo F. Ratti est un ingénieur et architecte italien. Professeur au Massachusetts Institute of Technology (MIT), il y dirige le SENSEable City Lab. Il est également co-fondateur du cabinet de design et d'innovation international Carlo Ratti Associati. Ses travaux ont été exposés dans le monde entier, notamment à la Biennale de Venise, le MoMA de New York, le Sciences Museum à Londres, et le musée du design à Barcelone. Deux de ses projets – le Digital Water Pavilion et le Copenhagen Wheel – ont été acclamés par le magazine Times comme étant les « meilleures inventions de l'année ». Il est dans la liste du magazine Blueprint des « 25 personnes qui vont changer le monde du design » ainsi que dans celle du magazine Wired des « 50 personnes qui vont changer le monde ». Conservateur du Future Food District de l'Exposition universelle de Milan en 2015, Carlo Ratti est actuellement co-président du Global Future Council sur le futur des villes et l'urbanisation pour le Forum économique mondial (World Economic Forum).



Elizabeth REYNOLDS
Urban
Directrice

Elizabeth Reynolds est urbaniste accréditée et directrice de Urban, un studio d'aménagement et de design dédié à l'urbain, à l'est de Londres. Elle a travaillé les quinze dernières années au sein d'équipes multidisciplinaires sur des grands projets urbains d'infrastructures et de régénération, comme le Parc Olympique de Londres et CrossRail. Des master-plans à l'échelle macro à la conception détaillée des rues, Urban s'applique à rendre les villes plus créatives, productives et résilientes. Elizabeth Reynolds est un des membres fondateurs de Think Deep UK, qui rassemble une variété d'expertises professionnelles pour s'atteler aux défis du monde souterrain urbain. Elle a contribué à de nombreux ouvrages et s'est vue attribuée un Design Innovation Award pour sa réutilisation des espaces souterrains liés à des grands projets. Elle travaille actuellement sur un ouvrage intitulé Underground Urbanism qui traitera des endroits cruciaux mais souvent négligés sous nos villes.



Lynn RICHARDS
Congress for the New Urbanism
Présidente-Directrice générale

Lynn Richards détient un double master en science de l'environnement et en affaires publiques de l'Université d'Indiana. Elle préside l'organisation internationale à but non lucratif Congress for the New Urbanism. Elle intègre l'organisation après 13 années au sein de l'agence de protection environnementale américaine (EPA), où elle occupe successivement des postes de direction. Au cours de sa carrière, Lynn Richards a travaillé étroitement avec des gouvernements d'États et locaux pour développer des politiques publiques, des stratégies de design urbain et des solutions environnementales. En outre, elle a produit des recherches novatrices sur les stratégies relatives à l'utilisation des terres et de l'eau. Avant l'EPA, Lynn Richards a travaillé brièvement dans le secteur privé dans un cabinet de conseil. De 1988 à 1995, elle a vécu en ex-URSS, où elle a contribué à renforcer les capacités organisationnelles et politiques d'associations pour l'environnement. Richards a reçu la Loeb Fellowship en études environnementales avancées au Graduate School of Design de l'Université de Harvard en 2012-2013.



Richard SENNETT
London School of Economics
Professeur émérite de Sociologie

Richard Sennett est un sociologue et historien américain. Il a examiné de près la façon d'appréhender – en termes culturels et sociaux – des individus ou groupes les faits matériels provenant des villes dans lesquelles ils vivent ainsi que le travail qu'ils effectuent au sein de celles-ci. Dans *The Uses of Disorder* (1970), son premier ouvrage, il traite des processus de formation d'identité personnelle dans la ville moderne. Richard Sennett a ensuite étudié la formation des identités de la classe ouvrière dans une société moderne, sujet de *The Hidden Injuries of Class*, co-écrit avec Jonathan Cobb (1972). Une étude sur la sphère publique des villes, *Les Tyrannies de l'Intimité*, est parue dans sa version française en 1979. Après une pause, Richard Sennett revient vers les études urbaines avec deux livres, *The Conscience of the Eye* (1990), un travail focalisé sur le design urbain, et *Flesh and Stone* (1992) une étude historique analysant l'influence du développement urbain sur l'expérience corporelle des citoyens. Au milieu des années 1990, Richard Sennett débute un projet qui note les conséquences de l'évolution des villes sur les travailleurs. La première de ces études, *The Corrosion of Character* (1998), est une ethnographie des employés de classe moyenne et analyse la manière avec laquelle ils appréhendent la « nouvelle économie ». La deuxième de cette série, *Respect : De la Dignité de l'Homme dans un Monde d'Inégalité* (2003), rend compte de l'impact des nouveaux modes de travail sur l'Etat providence ; la troisième, qui s'intitule *La Culture du Nouveau Capitalisme* (2006), donne un aperçu des changements dans ce domaine. Plus récemment, Richard Sennett s'est penché sur les aspects plus positifs du travail dans *Ce que Sait la Main : La Culture de l'Artisanat* (2010) ainsi que dans *Ensemble : Pour une Éthique de la Coopération* (2013). Le troisième volume de cette trilogie, *The Open City*, paraîtra dans sa version anglaise en 2017. Richard Sennett a reçu, entre autres, les prix Hegel et Spinoza ainsi qu'un doctorat honorifique de l'Université de Cambridge.



Jérôme STUBLER
VINCI Construction
Président

Né en 1963, Jérôme Stubler est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Nationale des Arts et Métiers. Il débute sa carrière chez Freyssinet en 1989, dirige pour l'entreprise les projets du pont de Normandie, du pont de l'Iroise, la plateforme pétrolière offshore Hibernia, le Pont Vasco de Gama au Portugal. Directeur technique de Freyssinet en 1996 puis en charge des grands projets, depuis 2002, il développe entre autres l'entreprise dans le nucléaire et crée la société Nuvia, filiale actuelle de Soletanche Freyssinet dans le nucléaire. En janvier 2009, il devient directeur général de Freyssinet, de Terre Armée et président de Nuvia. En juillet 2012, il est administrateur-directeur général de Soletanche Freyssinet et président de Soletanche Bachy. Il est nommé directeur général de VINCI Construction en juillet 2014. Il devient président de VINCI Construction fin 2014.



Arjan VAN TIMMEREN
AMS Institute
Directeur scientifique

Arjan van Timmeren est professeur à l'Université Technique de Delft (TU Delft) au sein de la Faculté d'Architecture dans laquelle il tient la chaire « Technologie environnementale et design » et directeur scientifique de l'Institut AMS (Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions), qui a signé en 2016 un partenariat avec La Fabrique de la Cité. Au fil des années, Arjan van Timmeren a joué un rôle important dans l'intégration du concept de développement durable dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et de la technologie du bâtiment tant dans la pratique que dans la recherche académique. Ses travaux portent sur l'innovation et la technologie pour l'environnement, l'écologie industrielle, le métabolisme urbain, les smart cities, le développement durable des territoires et l'autosuffisance. Avec à la fois son équipe de recherche à TU Delft et l'Institut AMS à Amsterdam, il est impliqué dans de nombreux projets aux Pays-Bas et ailleurs sur des échelles très variables - d'un bâtiment à de larges quartiers et infrastructures « neutres climatiquement ». Arjan Van Timmeren est membre du comité d'orientation de La Fabrique de la Cité.

Participants



Xavier ALBOUY
Citeos
Directeur de la marque



Pierre ANJOLRAS
Eurovia
Président-Directeur général



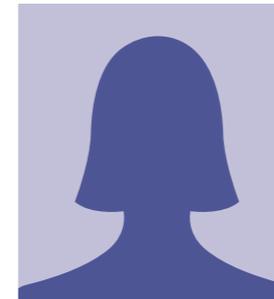
Olivier BADOT
ESCP Europe
Doyen, Anthropologue,
Professeur d'Université



Marie BALEO
La Fabrique de la Cité
Chargée de mission



Julien BERT
Rhônexpress
Directeur général



Alice BIALESTOWSKI
AMC
Journaliste



Dominique BOULLIER
École Polytechnique
Fédérale de Lausanne (EPFL)
- Institut Digital Humanities
Senior Scientist



Frédéric BOVE
Centre Jacques Cartier
Directeur général



Alessandra BROWN
Roxbury Innovation Center
Directrice



Dominique BUREAU
Ministère de la Transition
Écologique et Solidaire
Délégué général du Conseil
Économique pour le
Développement Durable



Martin CAHEN
Tubà
Designer de services



Gilles CALAS
VINCI Autoroutes
Directeur de la Construction



Timo CANTELL
Helsinki Urban Facts
Directeur



Christelle CAPDUPUY
VINCI
Directrice adjointe
Développement Durable



Christian CAYE
VINCI
Délégué au Développement
Durable



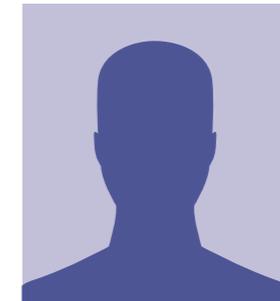
Arabelle CHAMBRE
FOA
Métropole de Lyon
Directrice du Cabinet du
Président



Philippe DREVARD
VINCI
Responsable
Communication



Pierre DUPRAT
VINCI
Directeur de la
Communication



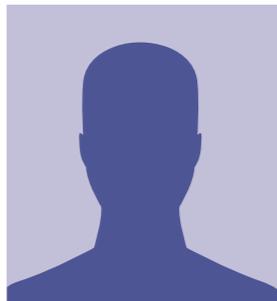
Mohamed FETTOUHI
Ville de Rabat
Élu au Conseil communal



Jean-Charles FODDIS
Aderly
Directeur exécutif



Maxime CHATARD
Métropole de Lyon
Directeur de Cabinet adjoint



Younes CHEKROUN
Ville de Rabat
Vice-Maire



José-Michaël CHENU
VINCI
Directeur Marketing
Stratégique et
Développement Urbain



Camille COMBE
La Fabrique de la Cité
Chargé de mission



Christian FOURNEL
Eurovia
Directeur des Relations
Institutionnelles



Guillaume GARRIC
VINCI Energies
Directeur du Développement
Villes intelligentes



Loren GARY
Harvard University
Directeur associé Dons
Majeurs, Harvard Divinity
School



Olivier GENELOT
AXIANS
Directeur de la marque



Pierre COPPEY,
VINCI,
Directeur général adjoint



Jérôme D'ASSIGNY
ADEME
Directeur régional
Rhône-Alpes Auvergne



Antoine DE SEIGNEURENS
VINCI Energies
Chef de projet Innovation



Didier DESCHANEL
Eurovia
Directeur Innovation



Benoit GEORGES
Les Echos
Chef du service Idées
& Débats



Emilie GERBAUD
Métropole de Lyon
Cheffe de projet Ville
Intelligente



Thibaut GIMENEZ
Stampile
Vice-Président



Marie-Anne GOBERT
Métropole de Lyon
Conseillère technique
Développement Durable



Brett GOLDSTEIN
University of Chicago
Senior Fellow



Alexandre GRASSIGNY
La Fabrique de la Cité
Chargé de mission



Francois GROSSE
ForCity
Directeur général



Bernard HAGELSTEEN
VINCI Autoroutes
Conseiller du Président



Anne LE BOUR
VINCI Concessions
Directrice de la
communication



Luc LEMONNIER
Ville du Havre
Maire



Christophe LERAY
Chronique d'Architecture
Journaliste



Matthieu LERONDEAU
La Fabrique de la Cité
Directeur de la
communication



Irina HENRY
Henry Conseil
Directrice



Pierre HOUSSAIS
Métropole de Lyon
Directeur de la Prospective
et du Dialogue Public



Nigel JACOB
Mayor's Office of New
Urban Mechanics, Boston
Co-Fondateur



Martine JACOT
Le Monde
Journaliste



Ann-Margarethe LIVH
City of Stockholm
Maire adjointe



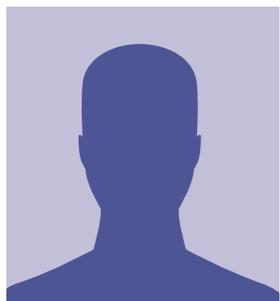
Alexandre LOMBARD
Métropole du Grand Nancy
Directeur de Cabinet



Tim LORENZ
Eurovia Deutschland
Directeur général



Michèle LUTZ
Ville de Mulhouse
Maire adjointe



Lahoussine KERROUMI
Ville de Rabat
Vice-Maire



**Carlos Felipe LONDOÑO
ALVAREZ**
Universidad EIA
Recteur



Sandra LAGUMINA
ENGIE



Armelle LANGLOIS
VINCI Construction France
Directrice adjointe
Construction Durable



Nicolas MALLOT
SYTRAL
Directeur général adjoint



Guillaume MALOCHET
Eurovia
Directeur du Marketing
Stratégique



Miguel Ángel MANCERA
City of Mexico
Maire



Bruno MARZLOFF
Groupe Chronos
Sociologue



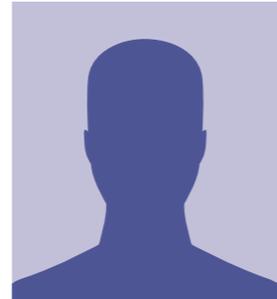
Yves MEIGNIE
VINCI Energies
Président-Directeur général



Frédérique MONJANEL
Atelier Jean Nouvel
Directrice



Sébastien MORANT
VINCI Autoroutes
Directeur général



Said MOSADAK
Ville de Rabat
Élu au Conseil communal



Bertrand PORQUET
Compagnie Nationale du
Rhône
Directeur du Pilotage
Stratégique



Carolina POZO
Wonder.Lab
Co-Fondateur



Alain RENK
Renk + Partners SAS
Architecte et Urbaniste



Pascal ROSIER
Entreprendre
Journaliste



Julia MOUZON
Elueslocales.fr
Fondatrice



Nelly MOUSSU
Smart City Magazine
Journaliste



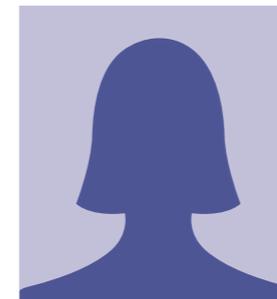
Ingrid NAPPI-CHOULET
ESSEC Business School
Professeur-Chercheur



Nicolas NOTEBAERT
VINCI Concessions
Directeur général



Frédéric ROUSSEAU
VINCI Concessions
Directeur adjoint Maîtrise
d'Ouvrage



Julia RUDOLPH
Agence d'urbanisme
de Lyon
Chargée d'études



Amelia RUNG
VINCI Autoroutes
Directrice Développement
Réseau



Jérôme SALAÛN
VINCI Energies - AXIANS
Directeur général adjoint



Jean-Pierre PASERI
Eurovia
Directeur général France



Dominique PIALOT
La Tribune
Journaliste



Denis PINGAUD
Balises
Président



Louise PLANTIN
Illustratrice



Ana SALAZAR
Ruta N
Expert TIC R&D



Pierre SALLENAVE
Magellan
Directeur général



Enrique SANCHEZ
ALBARRACIN
Institut Français de
Colombie
Attaché de Coopération
universitaire



Edouard SILHOL
Stamper
Fondateur



Mohinder SINGH
Singapore Land Transport
Authority (LTA)
Conseiller de la LTA
Academy



Pierre STUSSI
Métropole du Grand Nancy
Directeur général



François TESTE DU BAILLER
VINCI Construction France
Direction déléguée Rhône-
Alpes /Directeur opérationnel
VINCI Construction France -
Centre-Est



Rémi TRAVERSIER
Grenoble-Alpes Métropole
Conseiller technique au
Cabinet du Président



Cédric VERPEAUX
Groupe Caisse des Dépôts
Responsable Pôle Villes
& Territoires Intelligents



Christian VIGNE
Google
Regional Product Expert



Laurent VIGNEAU
Artelia Ville & Transport
Directeur de l'Innovation



Gwenola VILBOUX
Henry Conseil
Relation presse



Chloë VOISIN-BORMUTH
La Fabrique de la Cité
Responsable des Études
et de la Recherche



Scott WARDROP
Eurovia UK Limited
Directeur général

Remerciements

**La Fabrique de la Cité remercie
la Métropole de Lyon pour son soutien
à l'organisation de cet événement.**

Rédaction :

Cécile Maisonneuve,
Chloë Voisin-Bormuth,
Jules Oriol,
Camille Combe,
Alexandre Grassigny,
Marie Baléo,
Alice Dang.

Dessins :

Jules Oriol

Communication :

Matthieu Lerondeau

Conception graphique :

Jeanne Giraud et Elsa Antoine

Impression :

Manufacture des Deux Ponts

Photographies :

p.14 : ©Georges Fessy/Arteria/Leemage
p.1, 6, 86 : ©Yanis Ourabah
p.13 : ©Gaetan Clement
p.19 : Xavier Caré, CC BY-SA 4.0
p.19 : Franck Roudet, CC BY-SA 2.0
p.21 : Jean-Pierre Dalbéra, CC BY 2.0
p.23 : David Monniaux, CC ASA 3.0
p.23 : ©Data Grand Lyon
p.25 : ©Optimod/Lyon
p.25 : Andrew Nash, CC BY-SA 2.0
p.27 : Pierre Giovanetti, CC BY-NC 2.0
p.27 : ©Dominique Perrault Architecture
p.27 : ©VINCI Immobilier
p.29 : Daniel du 10, CC BY-NC-SA 2.0
p.29 : Ana Rey, CC BY-SA 2.0
p.31 : Yann Caradec, CC BY-SA 2.0
p.31 : Lei Han, CC BY-NC-ND 2.0

p.34 : gaetanky, CC BY-NC-SA 2.0
p.34 : Guillaume Bavière, CC BY 2.0
p.34 : SanzyClic, CC BY-NC-SA 2.0
p.39 : sylaf, CC BY 2.0
p.43 : Bibliothèque François Mitterrand,
CC BY-NC 2.0
p.46 : Harvey Barrison, CC BY-SA 2.0
p.46 : Tom À La Rue, CC BY-SA 2.0
p.49 : Erasme, CC BY 2.0
p.52 : Sebastien Panouille, CC BY-NC 2.0
p.56 : Jean-Louis Zimmermann,
CC BY 2.0
p.57 : Sylvia Fredriksson, CC BY 2.0
p.59 : Net Circlion, CC BY-NC-ND 2.0

LA FABRIQUE
DE LA
CITÉ



@Fabriquelacite