

MOB'ART

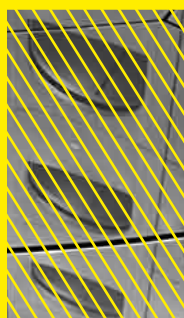
*le magazine
de la mobilité
& de l'art
de vivre la ville*

PAR LPA
JUN 2015

P4
**PARC
HÔTEL DE VILLE
VILLEURBANNE**

P10
**LES HALLES :
L'ART REVIENT
DANS LES PARCS**

P6
DOSSIER
**LA MOBILITÉ :
UN NOUVEL
ART DE VIVRE
LA VILLE ?**



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

7 3 ACTUS LPA

9 4 VISITE GUIDÉE

- Parc Hôtel de Ville
Villeurbanne

6 DOSSIER

- La mobilité : un nouvel
art de vivre la ville ?



9 ZOOM

- Autolib devient Citiz LPA

10 PAROLES D'EXPERTS

- Interviews de Gilles Vesco
- William Wilmotte :
Les halles : l'art revient
dans les parcs

12 DANS LA PEAU DE...

13 QUEL LPA ÊTES-VOUS

14 AUTOUR DU GLOBE

- De la Movida à la Movilidad I

N°01

Juin 2015

Édité par LPA :
2, place des Cordeliers 69002 Lyon
Tél : (33)4 72 41 65 25
info@lpa.fr — www.lpa.fr

Direction artistique : Extraagence.com
Rédacteur : Louis Pelaez

Impression : Imprimerie Cusin
Tirage : 20 000 exemplaires
Diffusion : LPA

Couverture : Parc des Célestins
© Guillaume Perret

Toute reproduction : textes et créations
graphiques est strictement interdite.



ÉDITO

Vous avez entre les mains le 1^{er} numéro de Mob'Art. Pourquoi ce magazine à l'heure où la presse écrite est en perte de vitesse, dans un monde où cette vitesse semble être le critère déterminant de la réussite ?

Mob'Art est justement pour LPA une façon de se poser et partager notre vision de la mobilité au service de la Métropole.

Car si nous gérons des parcs de stationnement dont chacun loue la beauté et l'efficacité, nous sommes avant tout un facilitateur de mobilité. C'est ainsi que je souhaite LPA : un laboratoire d'idées, une machine à créativité, à réinventer de nouveaux usages urbains, à développer la mobilité partagée.

Nos parcs sont différents des autres car l'art y est associé de longue date.

Cette approche pragmatique et artistique, nous voulons l'amplifier au cours des années à venir. Ainsi, le parc des Halles, dans le quartier de la Part-Dieu, en sera un très bel exemple dans quelques mois.

Notre service d'autopartage Citiz LPA offre déjà aux Grand Lyonnais de nouvelles possibilités de déplacement, de mobilité « intelligente... ». L'écomobilité ne doit plus simplement être un mot magique prononcé souvent pour se donner bonne conscience. Nous croyons beaucoup à l'idée du partage de la ville. Nos parcs, tout

comme Citiz LPA, contribuent à libérer cet espace public cher à chacun. Ils sont aussi une façon de le partager, afin qu'il soit plus agréable, plus « vivable ». Dans nos villes, l'espace public est un lieu de vie en commun, il n'est l'espace de personne mais celui de tous : piétons, automobilistes, cyclistes... Cela répond à l'attente des citoyens et à la vocation de LPA, une société pas tout à fait comme les autres car elle s'attache, plus que jamais, à cette notion de service public, de services au public.

Mob'Art a l'ambition de partager avec vous l'idée d'une mobilité qui rime avec beauté. Je vous souhaite une bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA

© Guillaume Perret

Parc des Terreaux

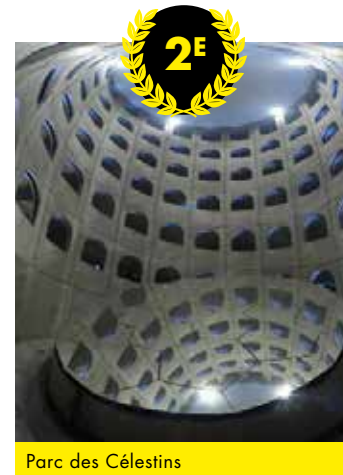
ACTUS
LPALES PARCS LPA
LABELLISÉS

« POINTS D'ACCUEIL ONLYLYON TOURISME ET CONGRÈS »

Le 30 avril dernier, LPA et l'Office du Tourisme de Lyon ont signé une convention de partenariat. L'objectif est de former tous les agents d'accueil des parcs de LPA. Pas moins de six millions de clients fréquentent les parcs de stationnement de l'agglomération gérés par LPA. Beaucoup d'entre eux sont des touristes qui pour 40 % viennent en voiture. Les parcs de stationnement sont donc leur premier contact avec la ville. Le tourisme est un outil essentiel de rayonnement de la Métropole lyonnaise et LPA s'implique totalement dans la démarche portée par l'Office du Tourisme autour de l'idée simple et pourtant essentielle de « bien accueillir et accompagner » les touristes.

LPA AU SITL

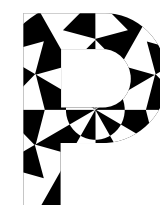
Louis Pelaez, le PDG de LPA, participait au Salon International du Transport et de la Logistique à Paris. Il était l'un des intervenants d'une table ronde autour du thème de la logistique urbaine sur lequel LPA est en pointe depuis la mise en place d'un ELU (Espace de Logistique Urbaine) dans le parc des Cordeliers en mars 2012. Cet espace de 300 m², géré par le transporteur Deret, permet la massification des marchandises traitées par le transporteur pour le compte de ses clients. Les marchandises sont triées sur le site avant d'être distribuées dans les magasins de la Presqu'île et de Lyon intra-muros en camions électriques. Le logisticien livre 170 clients, ce qui représente un volume mensuel de près d'un millier de colis. Depuis mars, l'espace est aussi utilisé par Ooshop, la filiale e-commerce du groupe Carrefour dont les livraisons partaient, jusqu'à maintenant, du dépôt de Vénissieux. LPA avait d'ailleurs demandé à ces deux utilisateurs de penser à mutualiser une partie de leur flux en amont, ce qui est chose faite depuis. LPA a donc aménagé l'espace pour permettre la réception de produits réfrigérés et surgelés.



Parc des Célestins

LE PARC
DES CÉLESTINS
DANS LE
« DAILY MAIL »

Le quotidien britannique le « Daily Mail » a présenté récemment dans ses colonnes le palmarès des dix meilleurs parcs du monde. Si la palme revient au Michigan Theatre Car Park de Detroit, aux États-Unis, le parking des Célestins à Lyon arrive en deuxième position de ce classement. Inauguré en 1994, il est l'œuvre des architectes Michel Targe et Jean-Michel Wilmotte et de l'artiste Daniel Buren. Déjà, en 1996, le parc des Célestins avait obtenu le trophée décerné par l'European Parking Association pour sa rénovation remarquable.

L'ART DANS
LES PARCS

L'art dans les parcs est une spécificité de LPA. Mais à l'étranger aussi, on utilise ces lieux très fréquentés pour y promouvoir l'art et les artistes. Lors de la troisième édition de l'Art Fair Philippines, des œuvres des artistes invités à Makati City, une ville de 500 000 habitants de la banlieue de Manille, la capitale philippine, ont été exposées dans un parking. Pas moins de 10 000 visiteurs se sont rendus sur place pour les admirer.

LE CHANTIER
SAINT-
ANTOINE

Le parc Saint-Antoine représente un chantier important pour LPA et pour l'agglomération lyonnaise dans le cadre de l'aménagement des Rives de Saône. Ce chantier est actuellement à l'arrêt en raison de la découverte de galeries souterraines qui fragilisent les bâtiments de la résidence Pitance située quai Saint-Antoine. LPA préconise des injections de béton afin de consolider et homogénéiser le sous-sol de ces bâtiments. Ceci nécessite l'accord de l'ensemble des copropriétaires afin de permettre le redémarrage du chantier.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Le festival des Roses a été organisé par la Ville de Lyon, les 30 et 31 mai derniers dans le cadre du 17^e congrès mondial des Roses.

Ce congrès qui se tient pour la première fois en France a choisi Lyon, terre des Roses, depuis plus de 200 ans. C'est donc tout naturellement que LPA a choisi de s'associer à cet événement en fleurissant trois parcs du centre-ville : République, Célestins et Terreaux (décorations florales installées par le Lycée horticole de Dardilly), mais également en offrant des foulards fabriqués pour l'occasion et distribués aux abonnés de Citiz LPA.

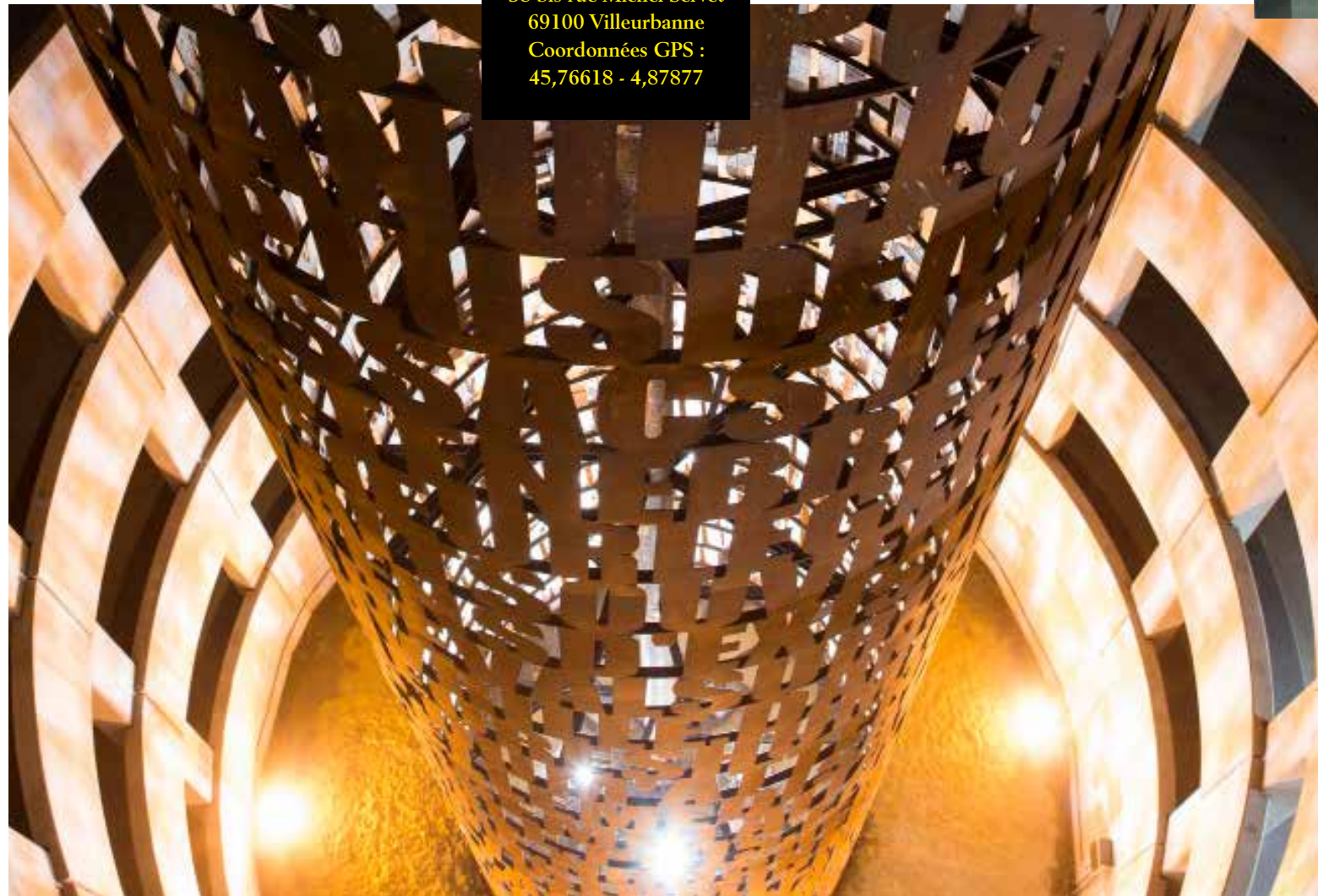
PARC

HÔTEL DE VILLE VILLEURBANNE

NOVEMBRE 2006 : LE PARC HÔTEL DE VILLE DE VILLEURBANNE EST INAUGURÉ. DEUX ANS DE TRAVAUX POUR 369 PLACES DE STATIONNEMENT DANS CE PARC SOUTERRAIN DE FORME HÉLICOÏDALE SUR SEPT NIVEAUX. S'IL EST UN PARC ILLUSTRANT À MERVEILLE L'INTÉGRATION DE LA DIMENSION ARTISTIQUE AUX FONCTIONNALITÉS D'UN PARC DE STATIONNEMENT, C'EST BIEN CELUI-CI !

Photographies de Guillaume Perret

38 bis rue Michel Servet
69100 Villeurbanne
Coordonnées GPS :
45,76618 - 4,87877



Le parc Hôtel de Ville de Villeurbanne est situé place Lazare-Goujon, au pied du quartier des Gratte-Ciel, en plein cœur de Villeurbanne. La structure hélicoïdale du bâtiment évoque inévitablement le parc des Célestins. On descend dans le parc et on remonte pour accéder à la surface. Voilà pourquoi l'artiste stéphanois Philippe Favier, choisi par LPA pour intégrer une œuvre au centre même de l'édifice, a choisi un poème de Maurice Béalu «Le regret des oiseaux» dans lequel le poète évoque sa descente lyrique d'un phare pour rejoindre sa bien-aimée. Philippe Favier a construit une pièce monumentale de 20 m de hauteur faite de lettres métalliques de 63 cm chacune et usées par la rouille. Les mots de Béalu découpés au laser dans de la tôle par l'artiste, descendent ainsi tout au fond du puits central du parc comme le poète descendait voir sa bien-aimée. Le poème se lit de haut en bas et l'éclairage du parc permet une lecture étonnante, à la fois du poème et de l'œuvre d'un artiste dont la notoriété a commencé avec des miniatures qu'il collait directement sur les murs ! Pour l'utilisateur du parc, il est impossible de rester insensible à la puissance de cette sculpture gigantesque. Difficile aussi de résister à la beauté de ce poème en prose de Maurice Béalu. ■

«Ma tour était un phare englouti sous les eaux. Devant ses feux éteints et ses miroirs brisés, inutile guetteur, je pouvais voir parfois, traversant les profondeurs opaques peuplées de lémures, un grand navire aux flancs troués se poser sur un lit de bulles roses...»

LE PARC HÔTEL DE VILLE DE VILLEURBANNE CÔTÉ PRATIQUE

369 places
La composition des types d'emplacement est caractéristique des parcs LPA car elle offre une grande variété d'emplacements pour les différents modes de mobilité urbaine.

On trouve ainsi **3 places pour la recharge de véhicules électriques, 9 places réservées aux personnes à mobilité réduite et 3 places affectées à une station d'autopartage Citiz LPA.**

Un espace deux roues peut accueillir **92 vélos et 20 motos.**

Le parc a reçu plus de 346 000 clients depuis son ouverture en novembre 2006.

Sur les **369 places, 130 sont occupées par des abonnés.**

Un agent d'exploitation est présent pour accueillir le public chaque jour du mardi au samedi. Le dimanche et le lundi, c'est le centre de télégestion du PC de LPA de la Part-Dieu qui prend le relais. L'une des particularités du parc est son impressionnant système de pompage des eaux de la nappe phréatique. **4 pompes de relevage réparties dans deux grandes fosses pompent en moyenne 350 mètres cubes d'eau par heure.** Ces eaux alimentent la fontaine de la place Lazare-Goujon et assurent le fonctionnement de la climatisation du Théâtre National Populaire (TNP) de Villeurbanne. Encore un lien – plus étonnant celui-ci – entre l'art et un parc de stationnement !



LA MOBILITÉ : UN NOUVEL ART DE VIVRE LA VILLE ?

La question de la mobilité est une problématique partagée par toutes les métropoles. Il ne s'agit pas d'une simple approche théorique mais bien d'un défi. Car la mobilité n'est pas seulement la possibilité de se déplacer d'un point « A » à un point « B », elle renferme aussi aujourd'hui pour celui qui se déplace, le besoin d'accéder à l'ensemble des services proposés par la cité de façon simple, rapide, optimisée et efficace. Dans ce contexte où le citoyen attend de sa ville qu'elle lui propose bien plus que de simples moyens de déplacement, la question des nouveaux services de mobilité et du stationnement se retrouve au cœur de cette problématique. Dans ces domaines LPA, comme acteur de la mobilité et du stationnement, travaille activement pour répondre aux attentes des Grand Lyonnais et des visiteurs, aux côtés des collectivités.

Dans 30 ans, près de 7 personnes sur 10 dans le monde vivront dans les villes ! Cette évolution inéluctable pose immédiatement la question de la place de l'individu au cœur de ce qui se révèle être un véritable bouleversement de nos modes de vie. Les métropoles attirent chaque jour davantage d'individus parce que c'est là qu'on y produit le plus, que les universités sont les plus performantes, les possibilités d'emplois les plus nombreuses, les loisirs les plus riches et les plus variés. Cette attirance ne faisant que se renforcer, les responsables politiques, les urbanistes, les architectes, les promoteurs sont aujourd'hui contraints de réfléchir aux réponses les plus pertinentes aux multiples problèmes posés par cette « révolution ». Car cet afflux massif d'individus se traduit par son cortège de nuisances : pollution, embouteillages, stress, gaspillage, etc. Comment donc rendre les villes « vivables » alors qu'elles sont de plus en plus thrombosées ? Comment transformer en « paradis » ce qui ressemble trop souvent à un « enfer » pour des milliers de personnes ?

Pour cela, il faut changer de regard, de paradigme, comme disent les spécialistes. Autrement dit, ne plus raisonner simplement en termes d'infrastructures mais penser la ville en adoptant le point de vue de ceux qui la vivent, c'est-à-dire les habitants, les salariés, les acteurs économiques. Si l'on devait résumer cette idée en une formule, on pourrait dire : l'art de la mobilité en ville appartient désormais aux citoyens !

Le citoyen mobile

« L'immobilité, ça dérange le siècle », chantait Léo Ferré... au siècle dernier ! Aujourd'hui, elle dérange encore davantage le citoyen connecté, mobile, actif, pressé. La mobilité devient un nouveau mode de vie. Devient-elle un nouvel art de vivre la ville ? Oui, si l'on en croit Georges Amar, spécialiste de la mobilité. Dans son livre « Ars mobilis » il explique que la mobilité est devenue une compétence sociale, un art de vivre. Là où jusqu'à présent on raisonnait en termes de vitesse, il nous faut désormais penser la mobilité en termes de rencontres. Pour cet ingénieur de formation qui a dirigé les activités de recherche et d'innovation de la RATP, c'est désormais la personne qui est au centre de la question de la mobilité. « La mobilité, écrit-il, c'est ce phénomène de la personne et de sa relation aux modes de déplacements ».

Bruno Martzloff, sociologue et fondateur du groupe Chronos abonde dans son sens. Pour lui, on a changé de paradigme. En une vingtaine d'années, on est passé du point de vue de l'offre à celui de la demande. Dans les années 1980 ou 1990, la mobilité était structurée autour des infrastructures (routes, rail, lignes de métro, de tram, etc.). Depuis quelques années, la mobilité s'organise autour de ce que Bruno Martzloff nomme les « agilités », une notion qu'il explique ainsi : « les usagers prennent la possession de l'organisation de leur quotidien, et "l'agilité" c'est la capacité qu'ils ont à l'organiser de façon libre. »

Le sociologue et l'ingénieur

Quand le sociologue et l'ingénieur partagent le même diagnostic sur cette évolution des mobilités, c'est bien qu'on assiste à un bouleversement de nos habitudes, à une «révolution» de notre façon d'être mobiles. Selon une étude menée auprès de 4000 personnes par l'Obsoco (Observatoire Société et Consommation) en partenariat avec Chronos autour de la question des mobilités émergentes, 14% des personnes interrogées relèvent de cette stratégie d'hyper-agilité. Et comme on peut facilement l'imaginer, ce sont les urbains et les métropolitains qui entrent dans cette catégorie. En effet, pour parvenir, au quotidien, à cette «agilité», il faut certes que l'offre soit très conséquente en matière de transport. Ce qui est impossible aujourd'hui en milieu rural le devient en milieu urbain avec des offres de transports publics très développées, à l'image de ce qui est offert en termes de maillage dans l'agglomération lyonnaise, mais aussi grâce aux possibilités de mobilités alternatives : autopartage, covoiturage, vélos, marche, etc. Surtout devant un tel éventail de possibilités, «l'individu reprend le pouvoir» selon la formule de Bruno Martzloff. La conséquence en est que l'offre doit se réinventer et qu'apparaissent ainsi de nouveaux services, de nouveaux opérateurs de mobilité. On passe de la logique de l'infrastructure à la logique du service, l'autopartage en étant un exemple très concret. Le sociologue en tire les conséquences d'une phrase : «tout ce qui est de l'ordre du partage doit être développé». Ce sont par exemple les générateurs de mobilité (hôpitaux, universités, grandes entreprises) qui vont modifier leurs organisations pour ne pas être prisonniers des contraintes et maîtriser le temps et les flux. Les solutions comme le télétravail ou les espaces de co-working vont se développer et

transformer l'approche de la question du transport. Pour Martzloff, l'explosion des offres de «partage» n'apparaît pas guidée par des questions idéologiques mais, plus prosaïquement, comme conséquence d'un choix pratique.

Stationnement et espace public

La question du stationnement est évidemment une donnée essentielle de la mobilité. Louis Pelaez, le PDG de LPA évoque le rôle que doit jouer son entreprise face à cette «révolution» : «LPA doit être un laboratoire d'idées, une entreprise d'expérimentations pour la collectivité, un facilitateur de mobilité, un inventeur de nouveaux usages urbains des parkings et anticiper les baisses inéluctables des fréquentations des parcs dans le temps.»

LPA a été en avance sur son temps en faisant entrer l'art dans les parcs ; elle doit aujourd'hui se projeter vers l'avenir en imaginant des évolutions de ses parcs, à l'heure où le stationnement au cœur des villes devient de plus en plus réglementé, de plus en plus contraint. À Seattle, aux États-Unis, l'obligation de construire des parkings sous les bâtiments a été supprimée ! Le Japon a développé très tôt les services de voitures en partage plutôt que de construire des parkings. Bruno Bonnell, le PDG de Robopolis pense que les villes seront sans voitures d'ici à une vingtaine d'années. Il est vrai que la part de la voiture ne cesse de régresser dans l'espace urbain dense. Face à cette évolution inéluctable, LPA a un rôle à jouer. «Le stationnement devient stratégique dans la maîtrise des mobilités. Les opérateurs du stationnement doivent donc devenir des opérateurs de services», conclut Bruno Martzloff. ■

PARK(ing) DAY®

RETENEZ BIEN CES DATES :

18, 19 ET 20 SEPTEMBRE.

POUR SA 6^e ÉDITION, «PARKING DAY»

FAIT APPEL À VOTRE SENS

DE LA CRÉATIVITÉ.

Durant ces trois jours, à Lyon comme partout en France et en Europe, des places de stationnement en voirie seront libérées afin de permettre à chacun d'imaginer la ville sans voitures.

Ces emplacements libérés pour l'occasion seront investis par les citoyens désireux de transformer l'espace public. Tout est imaginable dans l'esprit du collectif d'associations à l'origine de cette manifestation originale. Au cours des années précédentes, on avait pu voir des places de stationnement

transformées en bibliothèques, d'autres en pistes de danse, d'autres encore en jardin botanique ou potager.

L'objectif affiché par les organisateurs, au-delà de l'aspect ludique de l'opération, est d'amener tout un chacun à «engager une réflexion sur le partage de l'espace public».

+ d'infos : www.parkingday.fr



© Association Les petits pois

OPTYMOD'LYON S'APPLIQUE À FACILITER VOS DÉPLACEMENTS

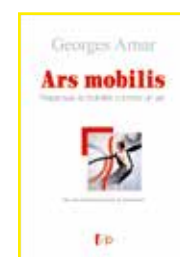
Depuis le 21 mai, les Lyonnais peuvent télécharger sur leurs smartphones ou leurs tablettes, l'application mobile «Optymod'Lyon».

Il s'agit du premier GPS multimodal urbain au monde ! Cette application vous permet de choisir le mode de déplacement le plus approprié en temps et en coût pour aller d'un point «A» à un point «B» sur le territoire de la Métropole de Lyon. Elle prend en compte l'ensemble des données mobilité du territoire : vélos, Vélo'v, voitures particulières, véhicules en autopartage, places de parking, transports en commun, trains et même avions ! Dès votre connexion, une carte apparaît et, en fonction de votre choix de mode de transport, un parcours vous est proposé. Il peut être unimodal mais aussi multimodal. Vous pouvez par exemple commencer votre trajet à pied, le poursuivre en véhicule en autopartage, le continuer en transports en commun et le terminer en Vélo'v.

Cette application mobile portée par la société Cityway est le résultat du projet «Optimod'Lyon» qui, pendant trois ans, a permis de faire travailler ensemble 13 partenaires (publics et privés) réunis sous la direction opérationnelle de la Métropole de Lyon.

«Optymod'Lyon» vous donne aussi la possibilité de connaître, en temps réel, la disponibilité des places de stationnement dans l'ensemble des parcs LPA ! ■

À DÉCOUVRIR



Ars mobilis, repenser la mobilité comme un art vers une nouvelle économie du mouvement.

Auteur : Georges Amar
Éditions Fyp ■



Station Citiz LPA Cordeliers

© Guillaume Penet

AUTOLIB DEVIENT CITIZ LPA !

Depuis le début de l'année 2015, Autolib s'est transformé en Citiz LPA. Cette nouvelle appellation apporte des nouveautés : les couleurs, le logo et la signalétique ont changé bien entendu. On note aussi d'autres évolutions qui facilitent la vie des utilisateurs. Le service propose un nouveau site Internet, une nouvelle application de réservation avec smartphone et une nouvelle formule sans abonnement faite pour les petits utilisateurs qui veulent avoir l'assurance d'obtenir une voiture le jour où ils en auront besoin. Citiz est le premier réseau coopératif d'autopartage en France créé en 2002 sous le nom de «France-Autopartage». Il associe usagers et collectivités au service de l'intérêt général et regroupe aujourd'hui 15 opérateurs d'autopartage indépendants dont LPA.

L'avantage d'intégrer le réseau est aussi de permettre aux abonnés d'utiliser les services de véhicules en autopartage dans 80 villes françaises. Un abonné lyonnais qui effectue un voyage à Bordeaux, par exemple, peut s'y rendre par le train et sur place, avec sa carte d'abonné Citiz LPA, récupérer un véhicule ! L'engagement de LPA dans l'autopartage depuis 2008 correspond bien à la vocation de l'entreprise. «LPA doit être un facilitateur de mobilité indispensable au bon fonctionnement de la ville», souligne ainsi Louis Pelaez, PDG de LPA. ■

QUELQUES DONNÉES SUR L'AUTOPARTAGE

1 284
ABONNÉS

au service d'autopartage Citiz LPA

100 VÉHICULES
en libre-service sont mis
à disposition de ses abonnés

40 STATIONS

réparties sur le territoire des villes de Lyon, Villeurbanne, Bron et Tassin-la-Demi-Lune et Villefranche-sur-Saône

Ces voitures de différentes catégories sont disponibles aussi bien pour

1 HEURE, 1 JOUR,
1 WEEK-END

Aujourd'hui, l'automobile reste dominante dans la gestion de la mobilité des Français même si l'on note une vraie montée en puissance des solutions alternatives.

5%
DES FRANÇAIS

interrogés ont recours à l'autopartage.

Un chiffre qu'il faut évidemment pondérer car il monte à plus de **10%** dans les agglomérations et parfois même presque **20%** dans Paris intra-muros !

L'autopartage est clairement un service en voie de développement, notamment dans une agglomération comme la Métropole lyonnaise. Les utilisateurs de Citiz LPA trouvent le service complémentaire aux transports en commun et apprécient fortement de ne plus avoir la contrainte du stationnement.

En effet, l'abonné

Citiz LPA récupère sa voiture dans une station et la ramène à cette station où une place lui est réservée. C'est à la fois un gain de temps et un facteur de stress qui disparaissent complètement. Nous y reviendrons plus longuement dans un dossier spécifiquement consacré à l'autopartage dans le prochain numéro de Mob'Art.

ENTRETIEN AVEC **GILLES VESCO**

« LA MOBILITÉ INTELLIGENTE EST LE PILIER DE LA VILLE INTELLIGENTE »

POUR LE CONSEILLER DÉLÉGUÉ DE LA MÉTROPOLE EN CHARGE DES NOUVELLES MOBILITÉS URBAINES, LA NOUVELLE MOBILITÉ RÉPOND À LA NOUVELLE ÉCONOMIE DU PARTAGE. POUR LUI, LA VILLE DOIT DEVENIR UNE IMMENSE PLATEFORME PARTAGEANTE ET SUSCITER DE NOUVEAUX SERVICES.

[Mob'Art] Pourquoi parle-t-on de nouvelles mobilités et qu'entend-on par ce terme ?

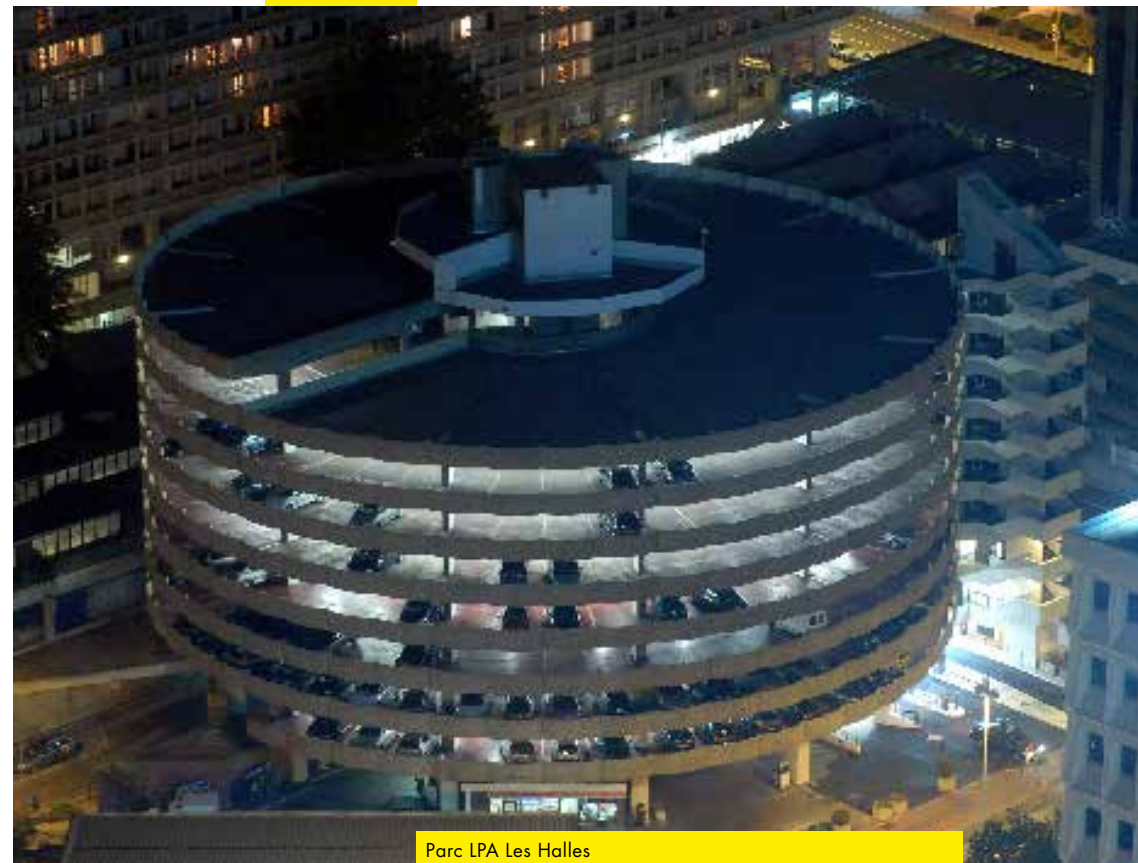
[Gilles Vesco] « Si je devais résumer cette idée de nouvelles mobilités, je la résumerais par ces mots : transport propre et partagé. Le transport propre, ça passe par la motorisation et par le carburant. C'est l'électromobilité, full électrique ou hybride et il existe aussi des solutions qui se font jour comme le gaz naturel pour véhicules et l'hydrogène. L'ADEME prévoit en 2050 trois tiers en terme de motorisation : 1/3 full électrique, 1/3 hybride et 1/3 gaz naturel véhicules (GNV). Je voudrais dire que l'électromobilité va bien avec la mobilité partagée. Elle en est un levier. On le voit d'ailleurs bien avec les transports en commun dont 75% se font grâce à l'électrique. La mobilité partagée l'est de deux manières : soit en partageant mieux les modes individuels comme le vélo (Vélo'v) et la voiture (Citiz LPA, Bluely, Sunmoov), soit en individualisant mieux les modes partagés comme les transports en commun et en y mettant, par exemple de l'information embarquée. L'autopartage ou le vélo-partage fonctionnent beaucoup grâce au numérique. Au fond, l'information

numérique - l'intelligence - comme disent les anglo-saxons, c'est quelque chose qu'on met dans les engins roulants, voiture, vélo ou transports en commun pour mieux les partager. Pour moi, le partage des modes commence par le partage de l'information en amont, l'objectif final étant le partage de l'espace public, c'est-à-dire de la ville. Cet espace public, on doit, dans le même temps, le rééquilibrer pour qu'il soit mieux partagé. On peut dire qu'à Lyon, la ville intelligente a commencé avec la mobilité intelligente qui a elle-même commencé avec Vélo'v ! »

[Mob'Art] Pourquoi dites-vous que la mobilité intelligente est le pilier de la ville intelligente ?

[Gilles Vesco] « Parce qu'elle en représente la majorité des usages. De plus elle a montré, de façon très concrète, grâce à des services et applications utilisables au quotidien par les habitants de l'agglomération comme Vélo'v, Citiz LPA, Bluely ou la plateforme de covoiturage de la Métropole, qu'elle se traduisait par un meilleur partage de l'espace public. Parce que le partage, c'est la meilleure façon de rééquilibrer cet espace public. Le rôle de la collectivité, c'est de faire respecter

les modes qui font du bien à la ville. Quand nous développons l'autopartage, nous y contribuons. Quand nous multiplions par trois le kilométrage des voies cyclables, nous y contribuons. Quand nous développons le réseau des transports en commun, nous y contribuons. Au fond, la ville doit devenir une immense plateforme de partage. Et elle doit susciter en permanence de nouveaux services. À quoi mesure-t-on aujourd'hui l'efficacité d'une ville ? À ce qu'elle apporte en termes de services partagés. Et de ce côté, à Lyon, nous sommes plutôt en avance par rapport à bien d'autres agglomérations de taille comparable. » ■



Parc LPA Les Halles

© Guillaume Perret

LES HALLES : L'ART REVIENT DANS LES PARCS !



Diplômé de l'école d'architecture de Paris Belleville en 2003, William Wilmotte a 35 ans. Il est le fils de Jean-Michel Wilmotte, qui est l'architecte de plusieurs parcs LPA et est notamment intervenu sur celui des Célestins mais aussi d'autres dont il a conçu l'architecture et le design en collaboration avec les artistes. William est donc familier de ces deux univers : celui de son père et celui de LPA.

William Wilmotte parle avec passion de son métier d'architecte. Ce grand jeune homme blond vous reçoit dans un bureau dont les murs sont recouverts de livres sur l'architecture, le design ou l'urbanisme. Dans son dos, se côtoient Jean Prouvé, Viollet-le-Duc ou Franck Lloyd Wright. Mais n'allez pas croire que le fils de Jean-Michel Wilmotte manque de personnalité. C'est même tout l'inverse. L'enthousiasme jaillit de sa bouche comme l'eau d'une fontaine quand il déploie sous vos yeux ses idées pour le parc des Halles. Il a tout de suite été emballé quand le Président de LPA, Louis Pelaez et François Gindre, son directeur, lui ont demandé de réfléchir à un relookage complet de ce parc. On adhère à ses idées qui donneront à ce parc des années soixante-dix l'embellissement qu'il mérite. Étrange hasard, la couleur jaune domine dans les bureaux de l'agence WW Architecture. Le jaune, le noir, à l'image de LPA. L'architecte et l'entreprise étaient faits pour travailler ensemble.

Aujourd'hui, sous l'impulsion de Louis Pelaez, un projet innovant est au cœur des réflexions : le parc des Halles. Le projet est tout à la fois simple et complexe. « L'idée de départ a été de jouer avec le noyau central du parc. Je me suis inscrit dans la tradition de LPA initiée par Serge Guinchard, François Gindre et Georges Verney-Caron d'intégrer l'art au cœur des parcs. LPA a proposé de faire appel à des artistes pour créer une œuvre au cœur même de l'architecture intérieure du bâtiment. Un appel à projets a été lancé et nous attendons désormais les propositions des artistes-candidats » explique l'architecte.

L'autre proposition répond à une demande du nouveau PDG de LPA d'utiliser le toit du parc pour le transformer en une sorte de « buvette »

protégée par une structure légère et transparente. « Ce bâtiment est totalement imbriqué avec celui des Halles. Il me semble donc assez logique d'y proposer un espace de convivialité, de restauration simple pour y accueillir du public ». Cette proposition est à l'étude mais il suffit de regarder les plans pour considérer que cette idée donnerait une « humanité » à un parc conçu, à l'origine, pour la voiture et uniquement pour la voiture. ■



Parc Fosse aux Ours

© Guillaume Perret

Les espaces-vélos relookés !

Fosse aux Ours, Célestins, Croix-Rousse, République..., bientôt les Halles, William Wilmotte et son équipe ont redessiné les espaces-vélos que les agents appelaient auparavant, les « cages à vélos ». Désormais, tout se joue sur la transparence. L'architecte a travaillé sur les ajournements de tôle fine aux couleurs jaune et noire de LPA. Aujourd'hui, ces espaces s'intègrent avec élégance au cœur des parcs et se transforment en une invitation à y laisser son vélo.



Lionel Boissy, agent d'exploitation au Parc République

© Guillaume Perret

DANS LA PEAU D'UN AGENT D'EXPLOITATION...



« Je suis fier de travailler chez LPA. » Lionel Boissy, 43 ans, a entamé en 2015 sa seizième année au sein de l'entreprise. Sa fonction ? Agent d'exploitation. Il est en poste depuis 5 ans au parc République après avoir assuré ses fonctions à la gare de la Part-Dieu, au parc Antonin Poncet et à l'accueil du parc du centre commercial de la Part-Dieu. Autant dire qu'il en a vu défiler des clients de toutes sortes. Le jour de notre entretien, les clients se succèdent au guichet de son bureau : un premier pour une carte de crédit qui ne passe pas, un second pour une demande de renseignements pour une direction, un troisième parce que sa carte d'abonnement ne parvient pas à ouvrir la barrière de sortie (le client la plaçait à côté de l'antenne qui ouvre la barrière!), un autre encore a perdu son ticket !

Polyvalence

« Ce travail nécessite une grande polyvalence car nous devons répondre à des demandes extrêmement diverses. C'est d'ailleurs pour cela que j'aime ce que je fais même si, sur l'échelle sociale, gardien de parking ça n'a pas beaucoup de valeur dans l'esprit des gens », explique-t-il sans ambages. Il est vrai que les horaires sont contraignants. Un agent d'exploitation travaille six jours de suite avant quatre jours de repos consécutifs. Il commence par deux journées de 6h du matin à 14h, enchaîne avec deux jours de 14h à 22h et achève son cycle par deux nuits de 22h à 6h du matin. Autant dire qu'au matin du sixième jour de travail, il lui tarde de rentrer chez lui pour récupérer. « C'est vrai que ce sont des horaires difficiles mais on s'y habitue. Les deux nuits nous permettent aussi de faire des

choses qu'on ne peut pas faire en journée car il y a évidemment peu d'activité », reconnaît Lionel Boissy. La journée, j'ai pu le constater pendant l'heure et demi passée en compagnie de l'agent, le travail est essentiellement une activité de renseignement, d'accueil et d'orientation du public. La nuit, il s'agit davantage d'un travail d'entretien, de surveillance et de sécurité. Mais il y a aussi un élément important, celui du comptage des véhicules. Cette activité est fondamentale pour le bon fonctionnement du parc ainsi que nous l'explique Lionel Boissy : « les flux de véhicules dans les parcs correspondent aux horaires d'ouverture et de fermeture des magasins. Autour de 8h/8h30, ce sont les commerçants qui arrivent. Une heure et demi plus tard, ce sont les clients des boutiques. Si le comptage que nous effectuons n'est pas précis, cela amènerait des véhicules à s'engager dans les parcs alors qu'il n'y a plus de places disponibles ou, à l'inverse, à les diriger vers d'autres parcs alors qu'il y aurait des places libres ! »

« L'avantage d'être seul, explique Lionel Boissy, est que nous disposons d'une grande autonomie pour régler les problèmes auxquels nous sommes confrontés. Quel que soit ce problème, nous devons y faire face et trouver la réponse adaptée. Pour moi qui ai maintenant de la "bouteille" au sein de l'entreprise, j'apprécie énormément cette responsabilité. »

Humanité

Le métier d'agent d'exploitation réclame du savoir-faire, bien sûr, mais aussi du savoir-être vis-à-vis de clients qui peuvent, parfois, se montrer agressifs ou nerveux. « Souvent ils râlent à cause des tarifs de stationnement ». Et puis il y a les abonnés. Ces clients quotidiens prennent l'habitude, dans les parcs où le bureau d'accueil est bien visible, de s'arrêter discuter quelques instants avec ces « gardiens » un peu particuliers. Ce sont des moments brefs mais qui apportent une touche supplémentaire d'humanité à ce métier dans lequel la solitude fait partie intégrante de l'activité. « L'avantage d'être seul, explique Lionel Boissy, est que nous disposons d'une grande autonomie pour régler les problèmes auxquels nous sommes confrontés. Quel que soit ce problème, nous devons y faire face et trouver la réponse adaptée. Pour moi qui ai maintenant de la "bouteille" au sein de l'entreprise, j'apprécie énormément cette responsabilité. » Les parcs de stationnement de LPA se distinguent de tous les autres par cette particularité. À l'heure de l'automatisme, de la télégestion, de la déshumanisation de nombreux lieux publics, ce lien entre des clients et les agents d'exploitation est une plus-value indéniable apportée par cette entreprise qui assume bien sa vocation de « service public ». Pour Lionel Boissy, l'ex-préparateur en pharmacie devenu agent d'exploitation d'un parc de stationnement public, cet aspect du métier est celui qu'il apprécie le plus. Ce passionné de base-ball et d'aviation ne sait pas encore de quoi sera fait son avenir, mais revendique sa fierté d'appartenance à LPA. « On aimerait que l'entreprise se développe dans la ville et dans d'autres villes car LPA a une expertise. Il y a une forte implication des agents qui se sentent partie prenante de l'entreprise, c'est notre plus-value », conclut-il. ■

QUEL LPA ÊTES-VOUS ?



François Gaillard

François Gaillard est un homme heureux. La ville de Lyon attire de plus en plus de touristes de loisirs ou d'affaires. Depuis 2004, il est le directeur général d'Only-Lyon, l'Office du Tourisme de la Ville. Il dispose d'une carte d'abonnement multi-parcs depuis maintenant 11 ans, au moment de son arrivée à Lyon. Il nous explique pourquoi il ne s'en passerait pour rien au monde.

L'Office du Tourisme disposait de cette carte pour son directeur. J'en ai donc hérité à mon arrivée. J'habite dans le 3^e arrondissement et quand je viens place Bellecour, sur mon lieu de travail, je me gare au parc Antonin Poncet. C'est extrêmement pratique pour moi. J'y ai mes habitudes. Ce que j'apprécie le plus, c'est la qualité des agents en charge de l'accueil. Nous nous connaissons, nous nous saluons chaque matin et je sais qu'en cas de problème, ils sont toujours prêts à rendre service, à résoudre le problème en question. Pour moi, c'est vraiment ce qui fait la différence par rapport aux parcs de stationnement qui n'ont pas de personnel en permanence. Je les connais aussi parce qu'il y a visiblement peu de turn over dans l'entreprise car ce sont toujours les mêmes agents depuis maintenant plusieurs années. Comme abonné, ce que je considère comme un énorme avantage c'est que, quel que soit le moment de la journée, je peux toujours entrer dans le parc, il restera systématiquement quelques places pour pouvoir garer

ma voiture. Je peux vous dire que c'est une incroyable tranquillité d'esprit. Il faut parfois descendre au 4^e ou au 5^e niveau mais on est sûr de pouvoir se garer alors même qu'il peut y avoir la queue à l'entrée des non-abonnés. En revanche, quand j'arrive tôt à mon travail, vers 7h30 du matin, il n'y a évidemment aucun souci pour trouver une place. Ce que j'apprécie aussi beaucoup dans la présence des agents dans le parc ou dans ceux que je fréquente dans l'agglomération, c'est le sentiment de sécurité que cela procure. Cette présence humaine est fondamentale. En plus, tous les parcs sont d'une grande propreté et cela contribue aussi au fait qu'on s'y sente bien. C'est d'ailleurs une caractéristique que les visiteurs français ou étrangers relèvent quand ils viennent à Lyon : ils nous disent qu'ils trouvent la ville propre et les parcs de stationnement sont pour quelque chose dans ce ressenti. Par ailleurs, l'éclairage et les œuvres d'art intégrés dans les parcs donnent de la beauté, tout le monde le sait, mais ajoutent aussi au sentiment de sécurité. Souvent, on dit que les parkings sont des endroits glauques, inquiétants, ce n'est absolument pas le cas dans les parcs que je fréquente. Cette caractéristique de l'art dans les parkings contribue aussi au rayonnement de la ville. Il est très rare que les visiteurs ne passent pas jeter un œil au parking des Célestins ou à celui de Saint-Georges durant leur séjour lyonnais. ■



DE LA MOVIDA À LA MOVILIDAD !

Mob'Art vous emmène, à l'occasion de la sortie de chacun de ses numéros, à la découverte d'une ville du monde et de son rapport à la mobilité. Dans ce numéro, nous vous convions à franchir les Pyrénées pour nous rendre à Madrid, la capitale espagnole. La 3^e agglomération européenne a pris des mesures drastiques pour répondre au défi de la mobilité. Le « plan de mobilité urbaine durable » de Madrid a été mis en place au début de l'année 2015.

Dans l'inconscient collectif espagnol, Madrid rime avec Movida. Le mouvement de toute une partie de la société qui se libérait du joug franquiste et participait, à sa façon, à la transition démocratique. Cette période a été marquée par une véritable explosion de créativité dans le domaine culturel bien sûr, mais aussi dans la façon de vivre et de s'exprimer. « Hacer la movida » était une expression employée par les jeunes Madrilènes partant s'approvisionner en haschich dans les faubourgs de la capitale avant de revenir le fumer sur la Plaza Mayor ou dans les rues adjacentes du cœur d'une ville soudain offerte à tous les désirs après des années de plomb, de censure et de répression. Cette « movida », dont Pedro Almodovar est

l'un des représentants les plus connus en France, allait littéralement déplacer (le verbe mover se traduit par déplacer) tous les repères de la société espagnole. La découverte de la liberté d'expression s'accompagnait de la liberté de mouvement, de la liberté d'entreprendre et Madrid, peu à peu, allait devenir un gigantesque chaudron dans lequel mijotaient les ingrédients de la renaissance d'une capitale endormie comme un volcan éteint qui soudain se réveille.

Mais un volcan qui se réveille et entre en éruption provoque des dégâts. En quelques années, Madrid se retrouve en proie à des embouteillages monstrueux. Les véhicules particuliers, les taxis jaunes et noirs, les camions et ca-

mionnettes rejettent allègrement leurs fumées toxiques donnant à la capitale castillane des airs de Pékin à la mode ibérique !

Ce plan de mobilité urbaine durable a commencé en 2003 lorsque les autorités madrilènes ont décidé d'enterrer le boulevard périphérique qui ceinturait la ville et qui la congestionnait. 56 km furent ainsi enfouis sous terre et l'espace récupéré en surface transformé en zones de promenade ou de commerces pour les Madrilènes. Dans le même temps, ou presque, la Ville décidait d'aménager les berges du fleuve Manzanares auxquelles elle tournait le dos depuis toujours, un peu à la manière de ce que Lyon a entrepris vis-à-vis du Rhône (les Berges du Rhône) et de la Saône (les Rives de Saône).

Le stationnement réglementé

Mais ces aménagements structurels ne seraient rien sans une volonté politique forte de revoir entièrement les règles de circulation et de stationnement des automobiles. Cette volonté se traduit notamment par la mise en place d'un « SER » (être en espagnol), acronyme qu'on traduit par Service de Stationnement Réglementé Intelligent. Son objectif est à la fois simple et ambitieux : piétonniser le cœur de ville.

Pour cela, la municipalité n'a pas hésité à interdire l'accès des quatre quartiers les plus centraux de la ville aux automobilistes non résidents. 200 hectares sont concernés par cette décision, un peu comme si à Lyon, on décidait d'interdire l'accès des voitures sur l'ensemble du territoire de la Presqu'île !

À Madrid, un automobiliste non résident qui entre dans ces quartiers rendus aux piétons doit acquitter une amende de 90€uros. Les tarifs de stationnement sur rue ont été augmentés et tout un nouveau système de stationnement « intelligent » mis en place. Il distingue les résidents des non résidents. Pour les premiers, davantage de possibilités de garer leurs voitures, pour les seconds, un encouragement à privilégier les transports en commun et les modes de déplacement doux. L'objectif de ces mesures est de réduire d'au moins un tiers le trafic automobile du cœur de ville ! D'ici 2020, Madrid souhaite parvenir à diminuer de 6% la circulation en ville au bénéfice de la mobilité piétonne, de l'usage du vélo et des transports en commun.

On le voit, si la « Movida » appartient au passé, la « Movilidad » est, elle, l'avenir de la capitale espagnole. ■



LES BONS PLANS

À LYON

Musée des Confluences

3 expositions temporaires à voir absolument :

- Dans la chambre des Merveilles : une réinterprétation contemporaine du Cabinet des Curiosités > jusqu'au 26 juillet 2015
- Les Trésors d'Émile Guimet Voyage aux Japon > jusqu'au 26 juillet 2015
- Installation pour spectateur en promenade > jusqu'au 31 août 2015

Pour vous rendre au Musée en voiture, gardez-vous au Parc Tony Garnier

Nuits de Fourvière

Théâtre antique de Fourvière jusqu'au 31 juillet 2015

On ne présente plus à Lyon cet événement dont la renommée est bien au-delà de Lyon. Pour accéder au Théâtre en voiture, empruntez les parcs St-Jean ou St-Georges et le funiculaire.



Lyon Free VTT

13 septembre 2015

Une nouvelle façon de découvrir les parcs de stationnement — Venez « faire le tour » du parc des Célestins.

+ d'infos sur www.lyonfreevtt.com

Festival des Roses

Jusqu'au mois de septembre 2015

Au programme, manifestations, visites guidées, conférences.

+ d'infos sur www.lyon-roses-2015.org

DÉCOUVREZ LE NOUVEAU MUSÉE DES CONFLUENCES AVEC LE PARC TONY GARNIER



PROFITEZ DU PARKING **LPA TONY GARNIER**
ET REJOIGNEZ LE SITE EN TRAVERSANT LE PONT
RAYMOND BARRE, EN MOINS DE 10 MINUTES À PIED



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —