

MOB'ART

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

N°2

PAR LPA

**P4
PARC
MORAND**

**P8
DOSSIER
AUTO-PARTAGE :
ÊTRE PLUTÔT QU'AVOIR**

**P18
BRUXELLES ÉCO-CAPITALE
EN DEVENIR**



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —



➤ 3 ACTUS LPA

📍 4 VISITE GUIDÉE

- Parc Morand

👤 6 DANS LA PEAU DE...

- Céline Cléau,
chargée d'opérations

📄 8 DOSSIER

- Auto-partage :
être plutôt qu'avoir



📌 14 PAROLES D'EXPERTS

- Bruno Favier d'Arcier
Offrir un bouquet de
services de mobilité

📍 16 C'EST QUOI CE CHANTIER...

- Parc Saint-Antoine

» 17 QUEL LPA CITIZ ÊTES-VOUS

- Gaëlle Bonnefoy-Cudraz

🌐 18 AUTOUR DU GLOBE

- Bruxelles éco-capitale
en devenir

N°02

Novembre 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 : Extralagence.com
Rédaction : LPA

Impression : Imprimerie Cusin
Tirage : 15 000 exemplaires
Diffusion : LPA

Couverture © Réseau Citiz

Toute reproduction (textes et créations
graphiques) est strictement interdite.



ÉDITO

LPA est un acteur des politiques de mobilité urbaine. Au début du mois d'octobre, nous avons organisé, à Eurexpo avec le réseau Citiz, les Rencontres nationales de l'auto-partage dans le cadre des Rencontres nationales des transports publics. Une journée de colloque avec les meilleurs spécialistes de la question pour réaffirmer la nécessité de développer un système innovant et vertueux de déplacement. Cette journée a aussi permis de vérifier que tous les acteurs du secteur sont d'accord pour dire que le citoyen, l'Homme, doit être au cœur des politiques de mobilité. Cela correspond parfaitement à l'idée que se fait LPA de son rôle au service des habitants du territoire métropolitain. Vous lirez dans ce numéro 2 de « Mob'Art » combien l'auto-partage dispose d'atouts pour se développer dans la métropole lyonnaise.

Dans le même ordre d'idées, LPA organise le lundi 30 novembre prochain, ses 4^e Rencontres. Au cours d'une journée qui s'annonce très riche, nous essaierons de répondre à quelques questions qui alimentent quotidiennement les réflexions sur notre action. Il s'agira de réfléchir à l'évolution des modes de vie urbains et les nouveaux comportements qu'ils génèrent. Les spécialistes et les professionnels tenteront de définir les nouvelles tendances, les attentes des citoyens et évoqueront les innovations en cours ou à venir.

À l'heure où la question de la mobilité est une préoccupation majeure pour les responsables des collectivités, LPA apporte sa pierre à l'édifice et veut faire partager son expérience et son savoir-faire en la matière. Dans le premier numéro de « Mob'Art », j'évoquais la façon dont LPA souhaitait plus que jamais associer l'art à ses parcs afin de renouer avec une époque où nous étions des précurseurs en ce domaine. Cette volonté se traduit aujourd'hui par le choix de l'artiste franco-chinois Mengzhi Zheng pour créer, au cœur du parc des Halles, une œuvre monumentale qui apportera à ce parc historique la touche artistique qui lui manque aujourd'hui.

Bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA



© Guillaume Perret
Parc Morand

ACTUS LPA

LE
SAVIEZ-
VOUS ?

L'ÉVOLUTION DES MODES DE VIE URBAINS AU CŒUR DES 4^{ÈMES} RENCONTRES DE LPA

C'est dans le cadre des 28^e Entretiens Jacques Cartier que LPA organise ses prochaines rencontres, le 30 novembre prochain au Musée des Confluences. Ce colloque sera consacré à l'évolution des modes de vie et aux nouveaux comportements urbains : Quelles tendances ? Quelles attentes ? Quelles innovations ? Des thèmes passionnants qui seront explorés par des intervenants de haut niveau, permettant ainsi d'élaborer une réflexion collective et prospective.

Les agences de notation internationales délivrent régulièrement des notes aux pays ou aux collectivités. En France, la Banque de France évalue la santé des entreprises en leur attribuant une note en fonction de leur situation financière et de leurs perspectives. L'été dernier, la Banque de France a validé les excellents résultats financiers de LPA en faisant passer sa note de C4+ à C3. Il s'agit d'une décision qui récompense le très bon bilan de LPA : un résultat net en hausse de 2 M€, un remboursement anticipé de 9 M€ en plus des amortissements habituels de 10 M€ et une dette résiduelle qui représente 5 années de capacité d'autofinancement. LPA est une entreprise en excellente santé financière dont la capacité d'investissement reste très élevée en dépit du contexte économique national.

UN CENTRE DE TÉLÉGESTION À LA POINTE DE LA MODERNITÉ



Le parc des Halles va accueillir tout prochainement le nouveau centre de télégestion de LPA. Ce nouvel espace ultra moderne, conçu par l'architecte William Willmotte, aura en charge le contrôle de 15 parcs. Cet équipement se veut ouvert au public et sera une vitrine technologique présentant des équipements de dernière génération. Il sera opérationnel à partir de janvier 2016.

L'ESPACE DE LOGISTIQUE URBAIN DU PARC DES CORDELIERS MIS À L'HONNEUR

Le 24 novembre LPA, en collaboration avec les entreprises DERET et OOSHOP, utilisatrices, a mis à l'honneur l'espace de logistique urbain situé au cœur de la Presqu'île dans le parc des Cordeliers. Depuis 2012, LPA expérimente ce dispositif qui permet d'optimiser la circulation des marchandises en centre-ville pour les derniers kilomètres et s'inscrit dans la démarche de mobilité durable menée par LPA depuis plusieurs années.

NOUVEAU SITE LPA !

Pour mieux faire connaître sa vision de la ville « partagée », LPA a totalement renouvelé son site internet avec une navigation plus pratique et plus moderne.

WWW.LPA.FR



L'ART RETROUVE LE CHEMIN DES ESPACES LPA

La rénovation du parc des Halles va inclure une œuvre d'art. C'est Menghzi Zheng, artiste chinois vivant et travaillant à Lyon qui a été sélectionné. Cette œuvre, en cour de conception, occupera le toit terrasse ainsi que le puits de jour situé au cœur du parc. Ce parc va subir une métamorphose spectaculaire grâce à l'aménagement de son toit terrasse en un espace de convivialité et de rencontres.



PARC MORAND

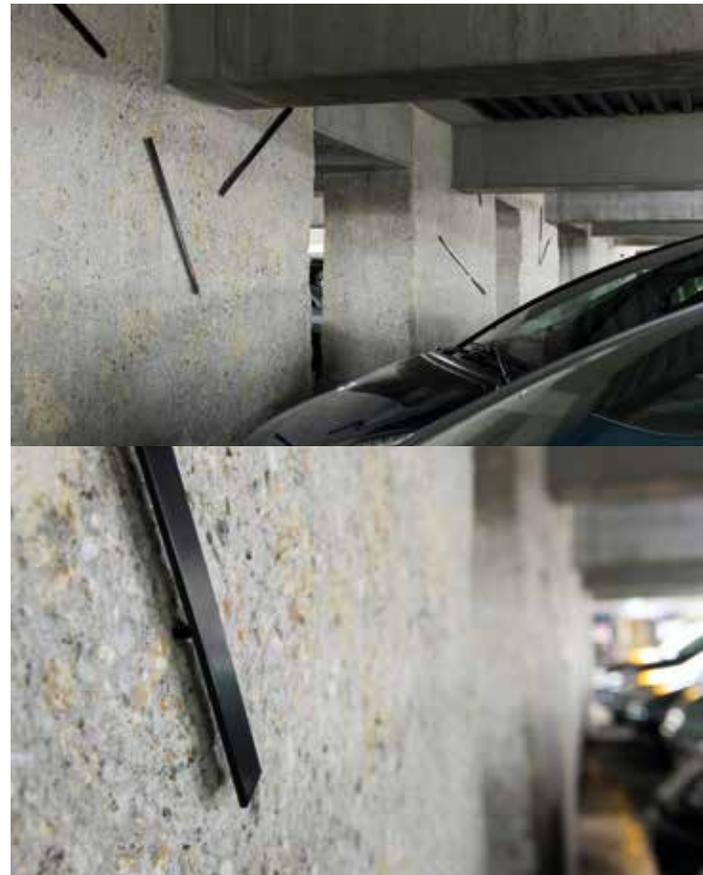
🚗 696 PLACES 🚲 113 PLACES 🚲 70 PLACES

🅇 PARKING CITIZ LPA 🅅 RECHARGE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

*Photographies
de Guillaume Perret*

📍
Le parc Morand est situé sous la place Lyautey dans le 6^e arrondissement à proximité immédiate du pont Morand. Il a été baptisé ainsi en hommage à Jean-Antoine Morand (1727-1794), urbaniste Lyonnais guillotiné sous la Terreur pour avoir voulu empêcher la destruction du pont qu'il avait construit. La place Lyautey a d'ailleurs été appelée place Morand jusqu'en 1944 ; inversement, le parc Morand a d'abord été nommé parc Lyautey jusqu'à son inauguration.





Accès et coordonnées

11 bis place Maréchal Lyautey
69006 Lyon

Entrée des véhicules

19 place Maréchal Lyautey

Sortie des véhicules

quai Général Sarrail

Accès piéton

place Maréchal Lyautey

Coordonnées

GPS : 45,76775 – 4,85185



La confusion est donc fréquente. La construction du parc a commencé en 2006 pour s'achever en 2008. Elle a été interrompue pendant 10 mois à cause de fortes venues d'eau lors du terrassement du niveau -6. Ce problème aurait d'ailleurs pu obliger LPA à abandonner la construction de ce 6^e niveau. Les solutions techniques ont été trouvées par un système de drainage vertical. Le parc a finalement été inauguré en octobre 2008.

La caractéristique technique du parc Morand est donc son système de pompage (300 m³ chaque heure en moyenne) puisqu'il est le deuxième de LPA en importance. L'eau de pompage, parfaitement pure, est rejetée directement dans le Rhône. Le parc Morand est un parc de centre-ville par sa proximité

géographique avec l'Hôtel de Ville et l'Opéra. Plus d'un demi-million de voitures (533 000 passages horaires) sont venues stationner sur le parc depuis l'ouverture. De même, plus de 3 000 clients sont venus s'abonner depuis l'automne 2008 ; on compte aujourd'hui en moyenne 450 abonnés présents quotidiennement sur le parc.

Comme pour chaque parc de LPA depuis le début des années 90, un artiste a été associé à la conception du parc pour intégrer une œuvre d'art contemporaine. Pour le parc Morand, il s'agit de l'architecte Lyonnais Georges Adilon (1928-2009), connu pour son œuvre architecturale des établissements scolaires des Maristes. Georges Adilon est aussi un peintre abstrait dont l'œuvre picturale est liée à l'œuvre architecturale.

L'œuvre du parc Morand est née de la recherche permanente de l'essentiel et de la simplicité ; il en a gardé l'expression la plus simple : trois jeux de traits. Toutes les dimensions du parc servent de support à l'artiste : au plafond des traits de lumière, sur les murs des lames d'acier et au sol des fers plats en acier. Tout cela forme un jeu de lignes et de traits de longueurs différentes. Il a collaboré avec l'architecte Albert Constantin, qui est en particulier l'auteur du kiosque d'accès au parc. ■

DANS LA PEAU DE CÉLINE CLÉAU CHARGÉE D'OPÉRATIONS

Au-delà d'un sigle bien connu des Lyonnais, LPA est d'abord et avant tout une entreprise qui regroupe des hommes et des femmes aux talents divers. À l'occasion de la sortie de Mob'Art, nous avons voulu mettre en lumière le travail de celles et ceux qui contribuent, chaque jour, à faire de LPA une entreprise différente en ce sens qu'elle est au service des habitants de la métropole lyonnaise. C'est aussi la possibilité de découvrir des métiers ignorés et pourtant indispensables à la bonne marche de l'entreprise. Après Lionel Boissy, un agent d'exploitation d'un parc, le deuxième numéro de Mob'Art part à la découverte de Céline Cléau, chargée d'opérations.

Énergique !

C'est le mot qui vient à l'esprit en rencontrant Céline Cléau. Ce « petit bout de femme » occupe un poste important dans un univers majoritairement masculin. Elle est entrée à LPA il y a un an et parle de son rôle avec passion. « En fait, je suis un peu comme un chef d'orchestre pour les nombreuses personnes qui interviennent sur les chantiers dans les parcs. J'ai en charge la gestion des projets de rénovation, de construction ou d'entretien. Cela veut dire une très grande diversité d'action ».



© Guillaume Perret

Et c'est ce qui plaît à Céline Cléau. Il s'agit d'un plaisir mais aussi d'un défi : « c'est la première fois que LPA confie cette fonction à une femme. C'est donc une marque de confiance de la part de ma direction mais aussi une responsabilité. J'ai donc dû « m'imposer » en quelque sorte aux yeux des gens qui avaient, depuis toujours, l'habitude de voir un homme arriver dans les parcs pour étudier les différents projets. »

Passionnée

L'avantage de Céline Cléau, c'est qu'elle est parfaitement à l'aise dans ce milieu...et pour cause. Elle a découvert sa passion pour les métiers du bâtiment à l'âge de 8 ans ! Une passion précoce que cette pure lyonnaise ne s'explique pas vraiment mais qu'elle assume avec un large sourire.

« Ce domaine m'a toujours plu. Le jour où ma maman a ramené des prospectus sur les maisons individuelles, j'ai su que je voulais construire des maisons ! J'ai donc fait des études de génie civil avec un DUT puis un diplôme d'ingénieur et je suis passé dans plusieurs entreprises privées en promotion immobilière, en construction avant d'arriver à LPA il y a un an. »

Ce qu'il y a d'amusant dans le parcours de Céline Cléau, c'est qu'elle a été recrutée après deux tentatives ratées, « la première fois, en 1994, j'avais envoyé une candidature spontanée mais j'étais trop jeune et je n'avais ni les compétences ni l'expérience requise, la deuxième fois, en 2004, il me manquait encore de l'expérience dans le domaine de la gestion de projets et finalement, c'est en 2014 que toutes les planètes se sont alignées pour moi et que j'ai été recrutée. »

Elle connaissait LPA comme toute bonne lyonnaise mais a découvert une entreprise différente. « Ce que j'aime dans mon travail à LPA, c'est qu'il se situe à la limite entre le bâtiment et le génie civil. Je m'occupe donc de projets que je n'avais jamais eus jusqu'à présent dans mon parcours professionnel. C'est flagrant par exemple lorsqu'il faut trouver des solutions techniques pour intégrer la dimension artistique voulue par la direction de LPA dans ses parcs. Comment intégrer une œuvre dans un parc tout en respectant les obligations techniques liées à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, je n'avais jamais fait ça



© Guillaume Perret

et c'est absolument passionnant. Voir avec les responsables d'ouvrage quelles sont les solutions les plus adaptées pour régler un problème technique dans un parc, c'est tout aussi passionnant. Moi qui aime être sur le terrain, échanger avec les autres, je suis comblée depuis que j'ai intégré l'entreprise. Quand par exemple on travaille sur les nouveaux aménagements au sein du parc des Halles à la Part-Dieu, c'est s'inscrire dans un projet de ville et dans l'amélioration de l'image de cette ville. Pour une Lyonnaise comme moi, c'est fantastique. »

Professionnelle

À son arrivée chez LPA, Céline Cléau a consacré une demi-journée par semaine à rencontrer les responsables des ouvrages. Un travail indispensable pour les connaître individuellement bien sûr, mais aussi pour appréhender avec efficacité les problèmes spécifiques qu'ils rencontrent dans chacun des parcs de LPA. À l'exemple des travaux qui s'engageront à partir de l'été prochain dans le parc des Cordeliers. « Le responsable du parc m'a interpellé en mai dernier sur des problèmes d'arrachage des garde-corps. Nous avons réfléchi ensemble à la meilleure façon de les résoudre et programmé les travaux sur les trois étés prochains. C'est ce travail de concertation en amont qui me plaît. Personne ne possède seul toutes les solutions et anticiper les choses avec les responsables des parcs fait partie de mon job. D'autant plus que

dans l'exemple du parc des Cordeliers, le montant de ces travaux n'est pas anodin, 70 000 € pour la problématique des garde-corps qui s'ajoutent aux 2 millions estimés des travaux d'entretien initiaux. Il ne faut donc pas se tromper. »

Aujourd'hui, on le sent bien, la jeune femme est à l'aise dans son rôle. Il est d'ailleurs difficile de ne pas constater, en l'écoutant, qu'il y a une véritable adéquation entre ce qu'elle est et la fonction qu'elle occupe à LPA. Un peu comme si elle avait été « prédestinée » à intégrer cette entreprise pas tout à fait comme les autres.

« Je connaissais LPA comme Lyonnaise. Aujourd'hui que j'y travaille, je trouve que l'image qu'on en a de l'extérieur correspond à la réalité. Ce qui me plaît vraiment beaucoup, c'est d'apporter ma petite pierre à cette entreprise qui est un outil au service des habitants de Lyon et de la Métropole. Si vous revenez me voir dans dix ans, je pense que je serai toujours là ! »

L'AUTO- ÊTRE PLUS



-PARTAGE : TÔT QU'AVOIR

C'EST LE PARADOXE DE L'ÉPOQUE : DANS UNE SOCIÉTÉ DE PLUS EN PLUS INDIVIDUALISTE, LES SERVICES DE PARTAGE SE DÉVELOPPENT À LA VITESSE DE CETTE SOCIÉTÉ EN PERPÉTUEL MOUVEMENT. COMME SI, MIROIR INVERSÉ DE LA RÉUSSITE INDIVIDUELLE À TOUT PRIX, LE PARTAGE DE L'ESPACE ET DU TEMPS DEVENAIT UNE VALEUR REFUGE POUR DES INDIVIDUS AVIDES DE DAVANTAGE DE LIBERTÉ POUR EUX-MÊMES ET DÉSIREUX – EN MÊME TEMPS – DE PARTAGER DES ESPACES DE LIBERTÉ AVEC LES AUTRES.

→ Les réseaux sociaux ne sont, au fond, que de gigantesques espaces de partage. En se mettant lui-même en scène, le citoyen connecté partage sa vie avec les autres. À cet égard, le désormais célèbre « selfie » est le symbole de cette volonté de partage et d'exposition au reste du monde. Transmettre son image aux autres, c'est un peu se « déposséder » de celle-ci.

Aujourd'hui, de nouveaux et nombreux services sont proposés aux citoyens autour de cette idée de « dépossession » et de partage. Proposer sa propre voiture à un inconnu – moyennant rémunération – c'est aussi se « déposséder » de son véhicule. Mettre une chambre de son appartement à disposition d'un touriste de passage, c'est se « déposséder » d'une partie de son propre toit. Covoiturer un collègue de travail, c'est partager son espace personnel.

Au cœur des évolutions ultra-rapides de nos sociétés, l'auto-partage est l'un des symboles forts de ce mouvement de fond que les grandes villes expérimentent « in vivo ». Le citoyen urbanisé veut être de plus en plus mobile pour profiter pleinement des immenses possibilités offertes par les villes en termes de culture, de loisirs, de travail ou d'expériences diverses. Dès lors, posséder devient accessoire, l'important étant de pouvoir jouir de ces possibilités. Si le partage permet d'accéder à des services plus facilement et plus rapidement qu'en possédant, alors le choix du partage devient évident.

L'auto-partage ne touche pas encore un public aussi nombreux que Vélo'v mais l'évolution de nos pratiques quotidiennes fait que sa réussite ne fait aucun doute... à condition pour les opérateurs d'offrir un service répondant parfaitement aux attentes des citoyens. C'est ce que propose aujourd'hui LPA avec son service Citiz.

L'auto-partage participe à la réduction du trafic en diminuant le nombre de voitures en circulation et en libérant de l'espace de stationnement. « La possession d'une voiture entraîne un réflexe d'usage qui fait qu'on l'utilise pour tout. Quand la voiture est partagée, son usage est rationalisé », explique Nicolas Louvet, directeur du bureau de recherche « 6-t » (spécialisé sur la mobilité et l'urbanisme).

Par ailleurs, les usagers d'un service d'auto-partage sont plus enclins à se séparer de leur voiture personnelle après s'être abonnés et ils utilisent plus les autres modes de déplacement (les transports en commun, le vélo, la marche). Autrement dit, l'auto-partage est complémentaire des autres modes de transports.

Et au-delà de cette complémentarité et de son côté vertueux, les services d'auto-partage présentent beaucoup d'avantages pour ses utilisateurs :



Les voitures sont disponibles 24h/24 et 7j/7.



Les conducteurs n'ont plus aucune contrainte de stationnement car des places leur sont réservées.



Ils ne payent aucune dépense pour l'assurance de leur automobile ou pour son carburant, tout est compris dans les tarifs.



Ils disposent de véhicules dans toutes les gammes (citadine, familiale, utilitaire) pour choisir à chaque déplacement le véhicule qui convient.



Parfois ils disposent de véhicules adaptés au transport des personnes handicapées.

Une histoire ancienne

Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, l'idée d'auto-partage n'est pas récente. Les spécialistes datent de 1948 la création du premier système de voitures partagées à Zurich. Mais c'est seulement à la fin des années soixante que plusieurs expérimentations seront menées, en Suisse bien sûr, le pays précurseur, mais aussi aux Pays-Bas, en Allemagne, en France (Montpellier) et même dans quelques grandes villes des États-Unis comme Philadelphie.

Il faudra pourtant encore attendre une vingtaine d'années pour que de véritables services d'auto-partage s'installent dans le paysage urbain : à Zurich, encore avec ce qui deviendra le système national « Mobility car Sharing » présent sur l'ensemble du territoire suisse, mais aussi en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique ou au Royaume-Uni. La France prendra le train en marche, si l'on peut dire, et ne s'intéressera vraiment à cette idée qu'en 1998 avec des services d'auto-partage balbutiants mais opérationnels à Paris et La Rochelle.

À Lyon c'est en 2003 que l'association la Voiture Autrement propose ses premières voitures partagées. L'activité sera reprise 5 ans plus tard, par LPA sous le nom d'« Autolib » devenu, depuis février 2015, Citiz LPA.

Partout dans le monde, l'auto-partage se développe et les projections laissent à penser que ces systèmes seront utilisés par plus de 12 millions de personnes dans le monde d'ici à 5 ans. Aujourd'hui à Londres on recense 160 000 abonnés à des services d'auto-partage ! Il est vrai que le coût du stationnement, le prix du carburant et les droits de péage pour entrer dans la ville font de l'auto-partage une solution pratique et économique pour les habitants de la capitale anglaise. On voit bien dans ce cas précis que les contraintes économiques ou d'usage de la voiture individuelle accélèrent le développement de la pratique de l'auto-partage. « La mise en place d'un péage urbain (15 € pour entrer dans la ville de Londres) a clairement été un déclencheur pour le succès des services d'auto-partage londoniens »,



souligne ainsi Jean-Baptiste Schmitter, le directeur général du réseau Citiz.

En ce sens, une étude menée par le bureau de recherche « 6-t » pour le compte de l'Ademe montre que ce sont les contraintes et les restrictions d'accès aux centres des villes qui favorisent le succès de l'auto-partage, bien avant les préoccupations environnementales des utilisateurs.

Par ailleurs, l'étude montre aussi que l'auto-partage est souvent confondu avec le covoiturage et que la méconnaissance de ce système de voitures partagées est un frein réel à son développement, en France. Il y a donc un travail d'information et de sensibilisation à réaliser auprès des citoyens des grandes agglomérations et c'est notamment dans ce but que le réseau Citiz et LPA ont organisé les Rencontres nationales de l'auto-partage le 1^{er} octobre dernier à Lyon.

Des services différenciés

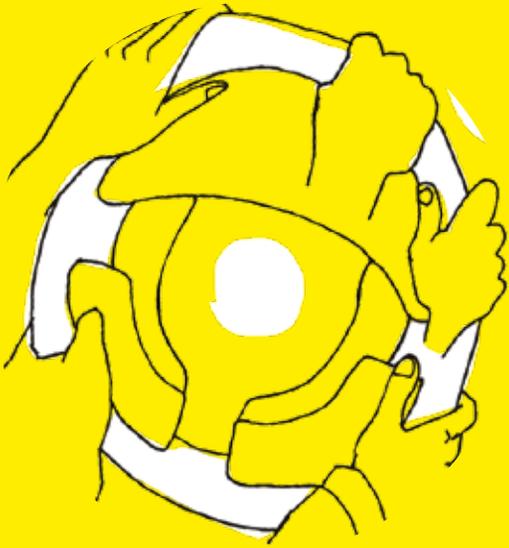
L'auto-partage en boucle est le système le plus communément utilisé par les citoyens. Il signifie que l'utilisateur récupère une voiture dans une station et la ramène à cette même station, comme il le ferait avec son propre véhicule. C'est ainsi que fonctionne Citiz LPA avec 41 stations et un parc de 100 véhicules à disposition.

Mais il existe aussi un système dit « en trace directe » où l'utilisateur part d'un point A et laisse son véhicule à un point B. C'est le cas à Lyon avec Bluely.

Pour Louis Pelaez, le président de LPA, « ce sont des systèmes plus complémentaires que concurrents. L'utilisation des véhicules est différente et se mesure d'ailleurs en terme de kilomètres parcourus : 9 km en moyenne pour les véhicules en trace directe, 60 km en moyenne pour les véhicules en boucle ».

Plus que jamais semble-t-il, les collectivités pourront donc apporter aux citoyens les deux systèmes, à l'image de ce qui se passe en Suisse où le système en boucle « Mobility Car Sharing » vient de compléter son offre de service par un système en trace directe. L'objectif étant d'apporter une réponse pratique et efficace aux besoins de mobilité toujours plus précis des habitants des grandes agglomérations. Les études récentes montrent aussi que les services d'auto-partage en « trace directe » favorisent l'utilisation de la voiture en ville au détriment des modes doux et des transports en commun et s'adressent à un public disposant de moyens financiers relativement importants. En revanche, les systèmes d'auto-partage « en boucle », comme Citiz, incitent à l'utilisation de tous les modes de transports (transports en commun, marche, vélo...), favorisant ainsi la multimodalité.





Un modèle économique à trouver

Citiz LPA comme la plupart des services d'auto-partage (à l'exception de Strasbourg et Grenoble notamment) n'est pas encore parvenu à trouver son véritable équilibre économique mais s'en approche à mesure que croît son nombre d'abonnés.

« Notre rentabilité passe par de fortes campagnes de communication car notre service est encore trop peu connu voire méconnu », souligne Louis Pelaez. En effet, ce qui est vrai à Lyon l'est aussi au plan national : selon l'étude du bureau de recherche « 6-t » citée ci-dessus, seulement 8 % des Français savent ce qu'est un système d'auto-partage. Et beaucoup d'entre eux font encore la confusion entre l'auto-partage et le covoiturage. Il est vrai que la médiatisation du système « Blablacar » a pu entraîner une certaine confusion aux yeux du public.

« La réussite de l'auto-partage passe par la communication mais aussi par la visibilité », insiste Jean-Baptiste Schmitter, le directeur général du réseau Citiz. Il parle en connaissance de cause. Il est l'homme qui a lancé le premier véritable service d'auto-partage à Strasbourg à la fin de l'année 2002. « Auto'trement » a démarré avec 3 voitures d'occasion et une dizaine d'utilisateurs. 13 ans plus tard, 4 000 personnes sont abonnées au service. « On a vraiment franchi un cap quand les véhicules ont été visibles. Ce qui est visible devient vertueux.

Le problème de bien des services d'auto-partage est que les véhicules sont stationnés dans les parkings et ce sont donc uniquement les utilisateurs de parkings qui en ont connaissance. La présence sur la voirie est donc primordiale. » Un gigantesque effort d'information, de pédagogie et de communication est indispensable pour que la France atteigne des taux d'utilisateurs semblables à quelques voisins européens comme les Pays-Bas, la Suisse ou l'Angleterre. Aujourd'hui, seulement 0,3 % de la population française a recours à l'auto-partage alors qu'ils sont près de 2 % aux Pays-Bas !



Dans ce contexte, les pouvoirs publics ont un rôle décisif à jouer pour promouvoir une pratique de mobilité économique, accessible et vertueuse sur le plan environnemental.

En Belgique par exemple, des primes à la reprise de son automobile sont proposées aux personnes désireuses de s'abonner à un système d'auto-partage. Dans d'autres pays comme la Suisse ou l'Allemagne, des réductions sont offertes pour les trajets en transports en commun pour les possesseurs d'un abonnement à un service d'auto-partage.

Partout dans le monde, les conséquences de l'adhésion à un système d'auto-partage sont mesurées. Le nombre de ménages qui ne possèdent pas de voiture augmente de 40 % après l'adhésion à un service d'auto-partage. Et le nombre moyen de kilomètres parcourus en voiture par les utilisateurs diminue de 2 000 km en moyenne par an.

Autrement dit, le développement de l'auto-partage peut être le « moteur » d'une amélioration de condition de vie des citoyens : moins de voitures, plus d'espace, moins de pollution, moins de stress, plus de temps pour vivre et profiter des nombreux atouts d'une métropole plutôt que de n'en subir que les inconvénients. Se déposséder d'une voiture personnelle ou de la seconde voiture est un véritable choix de vie pour un ménage. « Depuis que je suis abonné à Citiz LPA, j'ai abandonné mon véhicule personnel et j'utilise à fond le service en complément des transports en commun, explique ainsi un utilisateur récent. Non seulement je fais des économies mais je me sens beaucoup plus libre qu'auparavant dans mes déplacements. Et paradoxalement, c'est grâce à l'auto-partage que j'ai découvert les immenses possibilités de déplacement des transports en commun lyonnais. »

Comme beaucoup d'autres usagers du service Citiz LPA, cet abonné a choisi d'être plutôt qu'avoir. ■

© JM Bailhoar



Jean-Baptiste Schmitter,
le Directeur général
du réseau Citiz



© Guillaume Perret



© Réseau Citiz

Le réseau CITIZ

LE RÉSEAU CITIZ A ÉTÉ FONDÉ EN 2002 SOUS LE NOM DE « FRANCE AUTO-PARTAGE ». SA GRANDE ORIGINALITÉ EST QU'IL S'AGIT D'UN GROUPEMENT COOPÉRATIF. CELA SE TRADUIT PAR DES OBJECTIFS D'INTÉRÊT COLLECTIF. LE RÉSEAU AGIT EN PARFAITE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITÉ DES 80 VILLES DANS LESQUELLES IL EST PRÉSENT. CES OBJECTIFS SONT DE TROIS ORDRES :

- le gain d'espace en ville par la mutualisation de l'usage des véhicules,
- la lutte contre le réchauffement climatique à travers la baisse du nombre de kilomètres parcourus en véhicules motorisés,
- le report modal vers les transports collectifs et les modes doux (marche, vélo...).

La démarche coopérative implique la volonté de mettre en œuvre la coopération plutôt que la concurrence, ce qui conduit ses membres à :

- des échanges permanents sur les bonnes pratiques,
- de la transparence, dans la communication,
- l'interdiction d'opérer sur un département dans lequel un autre membre du réseau Citiz est déjà implanté.

Les services d'auto-partage du réseau Citiz s'inscrivent dans une logique économique pragmatique et raisonnable :

- **Priorité de l'usage sur la technologie :** l'auto-partage est fondé sur le principe simple de mutualisation des véhicules.
- **Notion de service plutôt que de produit.**
- **Maîtrise d'un coût acceptable pour l'usager et les finances publiques.**

Le réseau Citiz met en pratique l'expression « penser global, agir local ». Le réseau regroupe en effet des structures locales indépendantes, fortement ancrées dans leurs territoires avec des partenariats avec les opérateurs de mobilité et une implication des usagers. Il propose aussi une visibilité nationale du service à travers un réseau accessible à partir de n'importe quel service local. En effet, un abonné Citiz à Lyon peut utiliser son abonnement dans les 80 autres villes appartenant au réseau. ■



© Réseau Citiz

© Guillaume Perret

Citiz LPA



Le système d'auto-partage est né à Lyon en 2003 sous le nom de « La Voiture autrement ». À l'origine de sa création, l'association éponyme est soutenue par l'ADEME, le réseau « France Autopartage » (déjà), la région Rhône-Alpes, le Grand Lyon et la ville de Lyon. C'est en 2008 que LPA prend en mains le service à la faveur d'un engagement fort du Grand Lyon de développer cet outil novateur. C'est alors que « La voiture autrement » se transforme en « Autolib » puis devient Citiz LPA en février dernier, après avoir rejoint le réseau national Citiz.

Aujourd'hui, le service possède 41 stations majoritairement implantées à Lyon et Villeurbanne mais aussi à Bron, Tassin-la-Demi-Lune et Villefranche-sur-Saône. Une 41^e station a ouvert ses portes sur le campus de la Doua.

100 véhicules sont à disposition de ses utilisateurs. Citiz LPA propose des voitures de toutes tailles et de toutes motorisations, et donc adaptées à tous les types de déplacement, le client choisit son type de véhicule à chaque déplacement. Les 41 stations sont installées à la fois dans les parcs de stationnement et sur voirie. ■



Les stations sur voirie

Lyon :
Albert Thomas
Ambroise Courtois
Bachut
Brotteaux
Carnot
Charlemagne
Gare de Vaise
Gorge de Loup
Jean Jaurès
Jean Macé
Point du Jour
Saint Just
Sathonay
Saxe Gambetta
Saxe Servient
Valmy

Villeurbanne :
Charpennes
La Doua
Maisons Neuves

Bron Centre
Tassin Centre
Villefranche Gare
Villefranche Mairie



Les stations dans les parcs de stationnement

Antonin Poncet
Berthelot
Cordeliers
Croix-Rousse
Fosse aux Ours
Gros Caillou
Hôtel de Ville Villeurbanne
Les Halles
Part-Dieu Centre commercial
République
St-Georges
St-Jean
Terreaux
St-Antoine
Célestins
Hôtel de Ville
Morand
Parc Minute Villette



Les tarifs :

Deux formules existent :

1.

Formule Fréquence

Avec un abonnement mensuel de 12,60 €, 2,10 € l'heure d'utilisation (pour une petite voiture) et 0,40 € du km.

2.

Formule Liberté

Sans abonnement et un tarif de 4 € l'heure d'utilisation et 0,40 € du km.

Ainsi, lorsque vous faites un déplacement de 15 km sur une durée de 2 h avec la formule Fréquence, votre location vous revient à 12,30 €.

(Toutes les informations et un simulateur de tarif à retrouver sur le site lpa.citiz.fr)

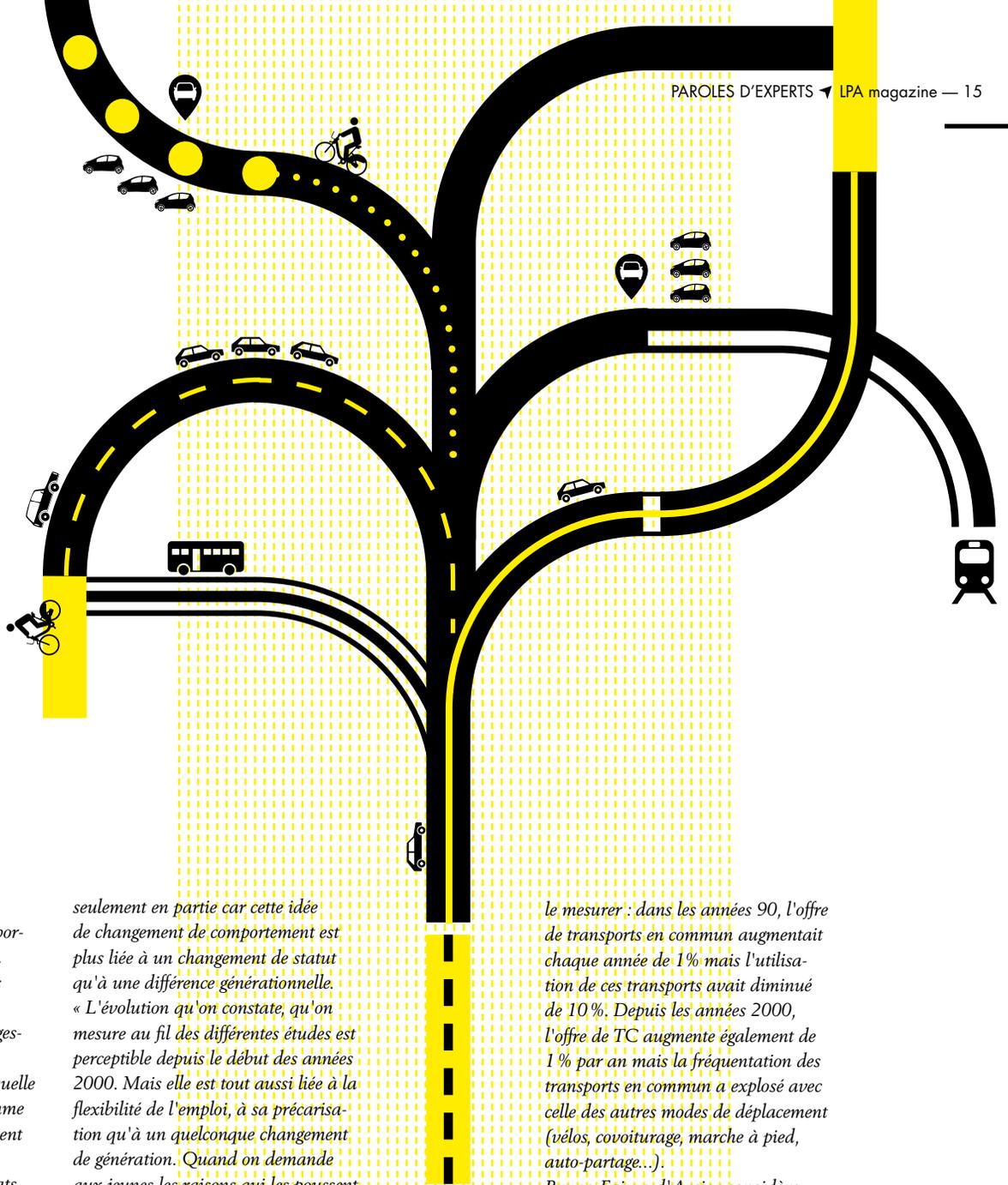
Toutes les études montrent que le coût moyen d'une automobile personnelle revient, en moyenne, à 6 000 €/an. (carburant, entretien, assurance...). L'utilisation d'une voiture en auto-partage revient, en moyenne, 5 fois moins chère que l'utilisation d'une voiture personnelle !



BRUNO FAIVRE D'ARCIER

« OFFRIR UN BOUQUET DE SERVICES DE MOBILITÉ »

Le laboratoire d'économie des transports (LET) se cache au sein du bâtiment de l'institut des Sciences de l'Homme. Tout au bout d'un étroit couloir, un petit bureau encombré de dossiers, de documents empilés les uns sur les autres en un désordre apparent. Derrière le bureau, Bruno Faivre D'Arcier, enseignant-chercheur, évoque avec gourmandise les questions relatives à la mobilité. Cet homme ressemble à l'idée qu'on se fait d'un chercheur : des lunettes, une barbe, le ton posé, la voix douce et un sourire permanent plein de modestie derrière la pertinence du propos. Il a fait toute sa carrière en explorant un domaine en perpétuelle mutation, d'abord à l'Inrets à Arcueil, en région parisienne, avant de rejoindre Lyon, l'Université Lyon II et le LET. Il est à la retraite depuis le 1^{er} septembre mais continue ses programmes de recherche comme professeur émérite. Son expérience et son regard en font un observateur particulièrement pertinent des évolutions de nos pratiques de mobilité. Une mobilité qu'il faut désormais conjuguer au pluriel.

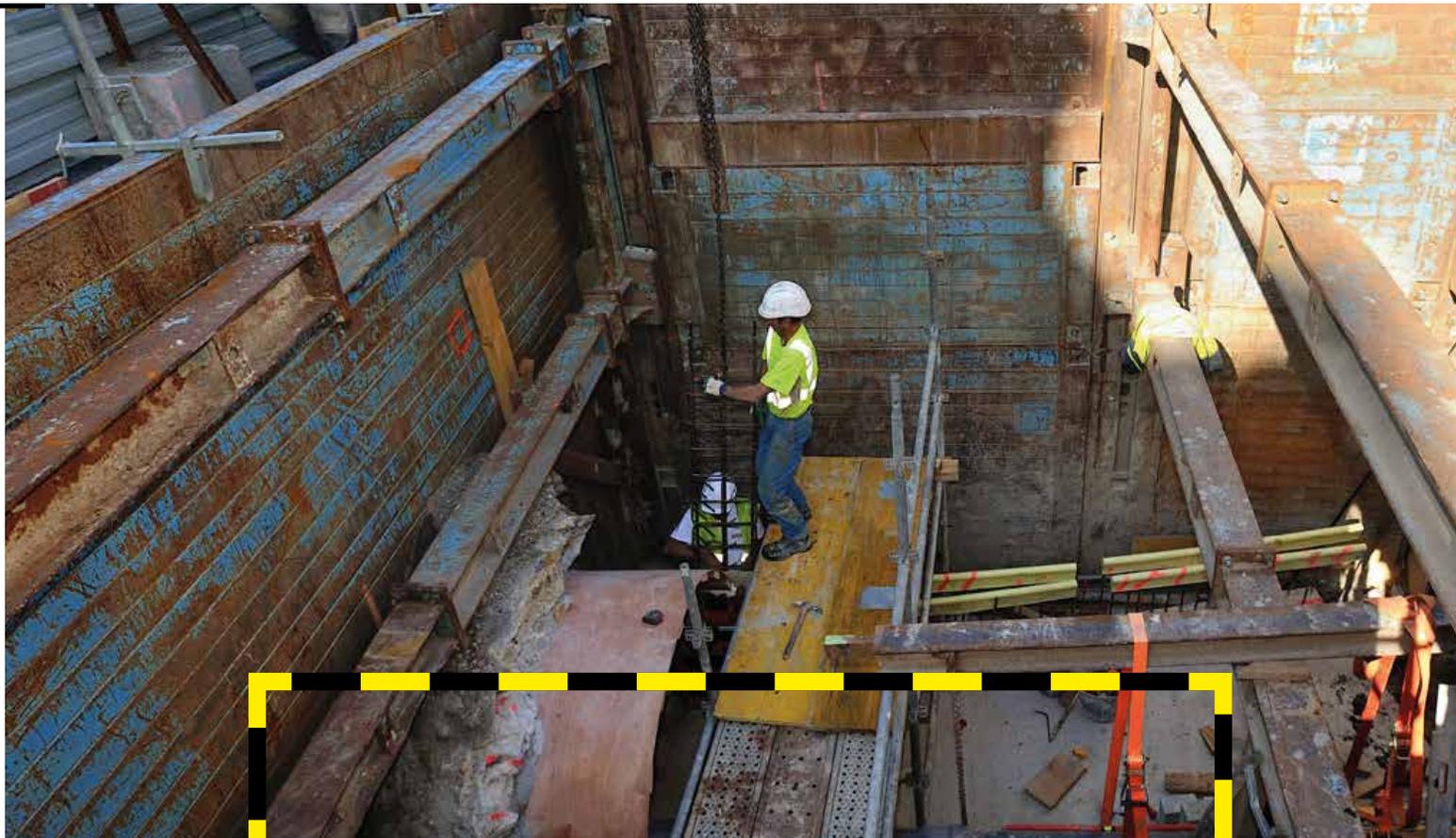


Il est évident qu'on assiste aujourd'hui à une évolution importante des modes de déplacement. Il faut se méfier des résultats des études qui portent sur une seule journée, comme l'enquête Ménages-Déplacements. Ses résultats sont probants sur la journée pour laquelle les gens sont interrogés mais comme les gens changent très régulièrement leur façon de se déplacer, il est important de moduler ces résultats. Ce dont on est sûrs, c'est que les gens ont des comportements de plus en plus multimodaux, c'est-à-dire qu'ils utilisent tous les moyens de déplacement mis à leur disposition. » Pour Bruno Faivre d'Arcier, il faut aussi se méfier des généralisations hâtives. Le discours en vogue aujourd'hui est celui d'un changement de comportement lié au changement de génération. Il est fréquent d'entendre dire que la jeune génération a moins le souci de la possession d'une voiture et utilise l'ensemble des moyens disponibles dans une agglomération comme Lyon, et encore davantage comme Paris. Pour le chercheur, c'est vrai

seulement en partie car cette idée de changement de comportement est plus liée à un changement de statut qu'à une différence générationnelle. « L'évolution qu'on constate, qu'on mesure au fil des différentes études est perceptible depuis le début des années 2000. Mais elle est tout aussi liée à la flexibilité de l'emploi, à sa précarisation qu'à un quelconque changement de génération. Quand on demande aux jeunes les raisons qui les poussent à utiliser Vélo'v plutôt que la voiture, ils en donnent cinq : la première est la rapidité, la deuxième est le coût (Vélo'v est un service peu cher), la troisième est qu'il est disponible 7j/7 et 24h/24, la quatrième est qu'il est bon pour la santé et la cinquième est que c'est bon pour l'environnement. » Il faut donc se méfier d'interprétations un peu rapides sur ces changements de comportement qui sont également liés à l'adoption de la loi SRU qui a conduit les collectivités à adopter dans leurs plans de déplacement urbains des mesures contraignantes à l'utilisation de la voiture individuelle. Un chiffre est d'ailleurs là pour

le mesurer : dans les années 90, l'offre de transports en commun augmentait chaque année de 1% mais l'utilisation de ces transports avait diminué de 10%. Depuis les années 2000, l'offre de TC augmente également de 1% par an mais la fréquentation des transports en commun a explosé avec celle des autres modes de déplacement (vélos, covoiturage, marche à pied, auto-partage...).

Bruno Faivre d'Arcier considère que les autorités régulatrices des transports doivent désormais avoir comme objectif « d'offrir un bouquet de services de mobilité aux usagers. » L'idée est de faciliter l'accès de l'ensemble des offres. C'est ce que fait Tokyo aujourd'hui avec une carte unique pour les déplacements en train et en transports en commun. Vous payez en fonction de la distance parcourue et vous passez indifféremment d'un mode à un autre. De nombreux projets sont en cours à Lyon et c'est ce qui incitera encore davantage les usagers à délaisser leur voiture individuelle. ■



© Studio Gaudin Ramet

LE PARC SAINT-ANTOINE

C'EST QUOI CE CHANTIER ?

Quiconque se promène le long de la Saône n'a pu manquer le chantier du futur Parc Saint Antoine. Comme tout autre chantier, il se traduit aujourd'hui par des nuisances pour les riverains. Mais le projet va marquer à moyen terme une profonde transformation du paysage de cette zone située au cœur de la ville. En effet, le parc de stationnement construit par LPA s'inscrit dans le projet « Rives de Saône » porté par la Métropole de Lyon. Il s'agit de la poursuite du grand projet visant à rendre les rives de Saône aux habitants et aux promeneurs, à l'image de ce qui s'est fait sur les Berges du Rhône. Le nouveau parc de stationnement en est donc le préalable indispensable.

Le nouveau parc LPA proposera 770 places situées sous le quai Saint-Antoine. Les accès voitures seront gérés depuis la place d'Albon et le quai. L'ouvrage sera ainsi intégralement à l'abri des inondations.

Le projet architectural de ce parc a été élaboré par l'Atelier Thierry Roche. L'architecte l'a conçu à partir d'une démarche résolument environnementale. Sa construction s'inscrit ainsi dans le respect du site historique mais également dans celui de la qualité d'usage et de l'environnement. Mais au-delà de son architecture, ce nouveau parc sera la vitrine du concept de parking serviciel développé par LPA à l'occasion de ce projet. Il se traduira notamment par de nombreuses innovations au service des utilisateurs, notamment en matière de services

de mobilité (espaces vélos, conciergerie...).

Lors de la construction du parc, des galeries souterraines datant du XVIII^e siècle ont été découvertes en juillet 2014. Elles correspondent à un ancien réseau d'assainissement jamais répertorié. Même si cette découverte n'a pas une grande valeur archéologique, elle a engendré des sondages et adaptations de



Les galeries souterraines



constructions. En effet, il a fallu prendre en considération le résultat des investigations en rigidifiant le sol et en comblant les cavités rencontrées. Ces travaux supplémentaires ont retardé le chantier de quelques mois.

La première phase des travaux est en cours et se poursuivra jusqu'à fin 2016. Elle consiste à la construction des parois moulées du parc.

Elle sera suivie d'une phase intermédiaire pour installer les différents réseaux (eau, gaz télécoms, EDF) jusqu'au printemps 2017.

La deuxième et dernière phase qui comprendra le terrassement, le gros œuvre, la construction des 5 niveaux de stationnement, la dalle de couverture et l'aménagement intérieur s'achèvera au printemps 2019.

Une fois le nouveau parc terminé, le parking actuel que les Lyonnais connaissent bien et dont l'utilisation est très souvent soumise aux caprices de la Saône sera démolie. Il laissera la place à un espace paysager intégré aux « Rives de Saône ». Appelé les « Terrasses de la Presqu'île », ce nouvel équipement permettra aux Lyonnais de se réappropriier un espace en bord de fleuve. ■

QUELLE CITIZ ÊTES-VOUS ?



Gaëlle Bonnefoy-Cudraz

Gaëlle Bonnefoy-Cudraz a 40 ans. Cette responsable du service urbanisme commercial de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon s'est abonnée au service d'autopartage à son arrivée à Lyon, en 2006.

« Honnêtement, je n'en avais jamais entendu parler auparavant. J'arrivais de Paris où je n'avais pas de voiture et je m'interrogeais sur l'opportunité d'en acheter une. Un jour, dans un café, j'ai entendu quelqu'un parler d'un système d'auto-partage. Je lui ai posé des questions et, quelques jours plus tard, j'ai pris mon abonnement. »

L'anecdote illustre bien le déficit de notoriété de l'autopartage. Pour la jeune femme « c'est vraiment méconnu. Quand j'en parle autour de moi, beaucoup de gens ne connaissent pas. Et quand je leur explique le fonctionnement, ils sont souvent intéressés mais on sent aussi qu'ils auront du mal à sauter le pas. L'idée de se déposséder d'une voiture n'est pas encore facilement acceptée. »

Gaëlle Bonnefoy-Cudraz habite dans le 6^e arrondissement de Lyon et prend « sa » voiture à la station Morand située à une centaine de mètres de son domicile. Elle utilise la voiture pour faire ses courses ou se rendre à ses activités personnelles. Elle apprécie l'aspect pratique et le fait de ne pas à chercher une place de stationnement quand elle rentre chez elle avec le véhicule Citiz LPA.

« Je marche beaucoup, j'utilise les transports en commun, du coup, je n'ai recours à une voiture que lorsque j'en ai vraiment besoin. Si je dois aller acheter un meuble à Ikea par exemple, c'est le système le plus pratique. En moyenne, j'utilise une voiture une ou deux fois par mois et le budget mensuel est de l'ordre d'une trentaine d'euros, parfois un peu plus quand je l'utilise davantage. »

Double abonnement

L'originalité de la démarche de Gaëlle Bonnefoy-Cudraz repose sur le fait qu'elle a doublé son abonnement personnel d'un abonnement professionnel à la CCI. « En fait, j'ai proposé à ma direction de me prendre un abonnement professionnel à Autolib (ancien nom du service Citiz) parce que, dans le cadre de mon métier, j'effectue de nombreux déplacements sur le territoire de l'agglomération.

Ils y ont vu un intérêt et ont pris en charge cet abonnement que j'utilise très régulièrement dans le cadre de mes déplacements. Je récupère une voiture au parking des Cordeliers qui est situé juste à côté de mon bureau, c'est extrêmement pratique. »

L'idée a tellement plu aux dirigeants de la Chambre de Commerce que 8 personnes disposent aujourd'hui d'un abonnement Citiz LPA pour leurs déplacements professionnels. « Le fait d'avoir expérimenté le service à titre personnel m'a permis d'en défendre le principe auprès de mes responsables mais aussi de sensibiliser mes collègues à cette formule, souligne la jeune femme. Malgré tout, je constate que pour beaucoup d'entre eux, le fait de posséder une voiture personnelle les persuade qu'ils disposent d'une plus grande liberté de mouvement. Même si moi-même je me sens parfaitement libre de mes mouvements avec l'auto-partage et les nombreuses alternatives dont nous disposons dans une ville comme Lyon. En plus, le fait de n'utiliser une voiture qu'en cas de besoin est bénéfique pour l'environnement. Cela n'a pas été la raison première de mon choix pour l'auto-partage mais cela contribue au fait que je défende ce choix et que j'essaie de le faire partager autour de moi. »

Le témoignage de la jeune femme résume assez bien les atouts de l'auto-partage mais aussi sa méconnaissance. Encore trop peu de gens ont entendu parler de ce concept et beaucoup ont des difficultés à se projeter dans un avenir sans voiture individuelle. Même si l'idée de partage se répand dans tous les secteurs de l'activité humaine (voir notre dossier sur l'auto-partage), il reste encore un cap psychologique à franchir pour que la démarche devienne aussi naturelle que celle d'emprunter un Vélo'v.

Le défi des opérateurs des systèmes d'autopartage est à la fois de massifier leur offre mais aussi de la faire connaître au plus grand nombre. LPA et maintenant Citiz LPA travaillent à relever ce défi. ■



BRUXELLES

ÉCO-CAPITALE

EN DEVENIR



Grand Place, Bruxelles

ZOOM

LA LOGISTIQUE URBAINE À BRUXELLES

Depuis septembre 2014, Bruxelles a lancé CityDepot, concept de distribution urbaine intelligente qui s'inscrit dans le cadre du projet européen LAMILO (logistique du dernier kilomètre).

Ce concept a déjà recueilli de très nombreux adeptes et intéresse aussi bien les petits commerçants que les grosses structures (hôpitaux, services publics, centres culturels...)

CityDepot livre, avec de petits véhicules écologiques, aux commerçants, aux structures mais également aux consommateurs des centres villes les marchandises déposées par les transporteurs.

Ainsi CityDepot diminue le trafic des camions de livraison et rend la ville plus agréable à vivre. La fiabilité est le maître-mot du service.

En plus des livraisons flexibles et sur mesure, CityDepot propose également un éventail de prestations adaptées aux besoins de chacun : envoi de colis, gestion des déchets, gestion du stock des commerces.

Depuis l'époque où « Place de Broukère on voyait l'omnibus avec des femmes, des messieurs en gibus », chantée par Jacques Brel « au temps du cinéma muet », la capitale belge a bien changé. Il n'y a plus d'omnibus, plus de gibus mais, au fil des ans, toujours plus de trafic et des embouteillages dignes des plus grandes capitales européennes. Du coup, la municipalité a pris les choses en main et décidé de réagir pour freiner l'expansion sans fin du trafic automobile. À la fin des années 90, un premier plan joliment appelé « IRIS », du nom de l'emblème de la région bruxelloise, a été adopté. Malheureusement, il n'a pas eu suffisamment d'impact et le trafic automobile a continué de se développer. Un nouveau plan Iris a donc été adopté en 2014 et commence à produire ses effets pour le plus grand bonheur des Bruxellois.

Il faut dire que Bruxelles a une particularité : son bassin d'emploi s'étend à toute la Belgique et on estime à 700 000, le nombre de personnes qui viennent travailler quotidiennement dans la capitale. Sur ces 700 000 personnes, la moitié s'y rendent en transports en commun, l'autre moitié en voiture individuelle. Inutile de dire que le flux de ceux qu'on appelle les « navetteurs » (ceux qui font la navette domicile travail) est une réalité délicate à gérer. Ce phénomène n'a d'ailleurs fait que s'amplifier au fil des années d'après-guerre car le gouvernement remboursait les déplacements domicile-travail des navetteurs dont beaucoup disposaient à cette époque-là d'une voiture ou d'une carte de carburant. C'est ce qu'en Belgique on nomme le « salaire fiscal ». De plus, jusqu'à la fin du siècle dernier, il était extrêmement facile de se garer au cœur même de la ville. Il n'y a encore pas si longtemps, la Grand Place de Bruxelles, pourtant classée au patrimoine mondial de l'Unesco était un parking à ciel ouvert !

Il était donc temps d'agir et le 2^e plan Iris a donc été adopté par la municipalité bruxelloise afin de redonner son âme à une ville dont la séduction est immédiate dès lors qu'on peut s'y promener grâce aux modes de transports doux.

Des objectifs ambitieux

La volonté de ses concepteurs est de réduire la pression automobile de 20% à l'horizon 2018. Cet objectif ne pourra être atteint que par un développement des transports publics et par la mise en place d'une politique de stationnement au niveau régional qui se traduira par la diminution de nombre de places de stationnement sur la voirie et un contrôle strict de leur usage.

On verra que ce plan est contesté mais sa mise en place a déjà largement commencé et les Bruxellois en constatent, quotidiennement, sa réalité.

« Nous voulons construire un système de mobilité sur mesure, explique ainsi Mathieu Nicaise, l'un des responsables du Plan de déplacements urbains de la capitale belge. Bruxelles a l'ambition de devenir une « éco-capitale » afin de promouvoir la qualité de vie des habitants de la région et d'en améliorer l'accessibilité. Le plan Iris 2 se traduit aussi par la mise en œuvre d'un plan piéton volontariste. »

À Bruxelles comme dans beaucoup d'autres métropoles européennes, on avait jusqu'alors une approche classique de l'usage de la voiture. Désormais, il s'agit de parvenir à un usage plus rationnel et de libérer de l'espace public pour par-



Place de Brouckere, Bruxelles

© Fotolia

#4097

EXPÉRIENCES EUROPÉENNES POURQUOI PAS À LYON ?

(Entretien avec Louis Pelaez, PDG LPA)

venir à améliorer la qualité de vie des habitants, l'un des premiers objectifs du plan. Pour cela, des parkings en souterrain sont construits et, parallèlement, les autorités mettent l'accent sur le développement des modes de déplacements actifs (vélos, marche à pied...). Bruxelles est la capitale de tout un pays mais aussi de la région wallonne qui, contrairement à la Flandres, très proche des Pays-Bas, n'a pas du tout la culture de la bicyclette. Se rapprocher du modèle flamand est, en filigrane, un autre des objectifs du plan Iris 2.

Des décisions fortes

Bruxelles et son centre-ville sont coupés en deux du nord au sud par ce qu'on appelle les « Grands boulevards », l'équivalent des grands boulevards construits par le baron Haussman à Paris. Le 29 juin dernier, la nouvelle majorité bruxelloise a pris une décision extrêmement clivante en optant pour la piétonisation des boulevards du centre ! Cela veut dire que ces axes ne sont plus accessibles à la circulation automobile et que 700 places de stationnement en voirie sont supprimées. Il est facile d'imaginer les réactions provoquées par une telle décision. « Pour obtenir l'aval des riverains, des commerçants, nous avons multiplié les réunions de concertation, les débats afin d'associer un maximum de personnes à ce projet. Du coup, face aux inquiétudes manifestées, nous avons décidé de construire quatre nouveaux parkings en souterrain afin de pallier la perte des places en voirie. La conséquence est que des associations nous critiquent pour cela alors même qu'elles défendent notre décision de redonner aux piétons l'accès à ces boulevards du centre qui leur étaient jusqu'alors interdits », souligne Mathieu Nicaise avec fatalisme. Ce bouleversement des habitudes de déplacements de centaines de milliers de Bruxellois est évidemment difficile à accepter pour beaucoup. Pourtant, entre 1998 et le premier plan Iris et aujourd'hui, la part modale de la voiture a diminué de 12% dans la région bruxelloise. Avec le 2^e plan Iris, l'objectif affiché d'une diminution de 20% ne paraît plus irréaliste.

La volonté de réappropriation de l'espace public par la municipalité rencontre nécessairement des résistances mais aussi une forte adhésion de très nombreux bruxellois qui, en parcourant à pied ou à vélo les rues de la ville, ont l'impression de redécouvrir leur capitale. Cette forte volonté politique – à rythme forcé disent certains – se traduit par la mise en œuvre de changements culturels inimaginables il y a encore 20 ans. Mais c'est à ce prix que Bruxelles pourra être l'« éco-capitale » qu'elle ambitionne de devenir. ■

Dans le 1^{er} numéro de Mob'Art, vous avez souhaité que l'on fasse des focus sur des expériences de mobilités menées dans d'autres villes européennes, pourquoi ?

[L.P] « Je souhaite tirer profits de leurs expériences et voir ce qui pourrait être transposable ou adaptable à Lyon. Que ce soit à Madrid avec leur expérience combinant à la fois des zones piétonnes et des quartiers très importants de centre-ville limités aux seuls résidents des quartiers concernés et à ceux venant se garer obligatoirement dans un parking en sous-sol (tout automobiliste non autorisé risque 90 euros d'amende) ou Bruxelles avec la piétonisation très ambitieuses des grands boulevards qui ceinturent le quartier historique déjà piéton, nous avons là des expériences riches en enseignements. »

Quels enseignements par exemple ?

[L.P] « Aujourd'hui les responsables politiques de nos villes freinent la mise en place de solutions de ce type par crainte du lobby des commerçants. Mais que ce soit à Madrid, Bruxelles mais également dans d'autres villes d'Espagne, de Belgique, d'Allemagne, des Pays-Bas... qui ont développé des formules de piétonisation, de semi-piétonisation ou de limitation réelle de trafic en centre-ville, toutes leurs études démontrent sans ambiguïté

l'intérêt de telles démarches pour les commerçants et le développement du commerce en centre-ville. Les piétons sont plus fidèles, plus nombreux mais surtout plus dépensiers. Les gens viennent par plaisir et non par obligation.

Ces villes ont développé des solutions et des services de livraisons pour les achats encombrants à domicile ou dans les parkings à la fois avec les commerçants et les entreprises de logistique urbaine. Lors de ma visite à Madrid, j'ai pu constater que les associations de commerçants concernées ne souhaitaient surtout pas revenir en arrière, mais surtout que les associations de commerçants de quartiers non concernées réclamaient à la ville d'intégrer leur quartier dans le programme de mobilité de Madrid. »

Dans quels quartiers de Lyon imaginez-vous ce type de solutions ?

[L.P] « Qui, venant faire du shopping un samedi après-midi rue Édouard Herriot, rue de Brest et plus largement autour de ce secteur, n'a pas rêvé pouvoir déambuler tranquillement, sereinement et avec plaisir sans voitures sur la chaussée ? Mais ce n'est qu'un exemple. L'expérience madrilène, qui nécessitera évidemment d'être adaptée, me paraît très intéressante pour plusieurs secteurs de la Presqu'île. » ■



POUR LES VACANCES SCOLAIRES,
VOTRE VOITURE AUSSI A DROIT
À UN SÉJOUR DE RÊVE !

**STATIONNEZ À PETITS PRIX AU PARC
P1 DE L'AÉROPORT SAINT-EXUPÉRY**

50€

POUR 5 JOURS DE
STATIONNEMENT

60€

POUR 8 JOURS

PUIS 5 €
SUPPLÉMENTAIRES
PAR JOUR.

Tarifs applicables au
30 novembre 2015 sur réservation
et dans la limite des places disponibles
à **reservation-P1@lpa.fr**

