

MOB'ART

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

PAR LPA

P4
**VISITE GUIDÉE
DANS LE PARC GROS CAILLOU**

P8
**DOSSIER
L'INNOVATION AU SERVICE
DES CITOYENS**

P18
**SAN FRANCISCO,
LA VILLE INNOVANTE**

N° 5



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

3 ACTUS LPA

4 VISITE GUIDÉE

- Le parc Gros Caillou

6 DANS LA PEAU DE...

- Amélie Bourgeois,
un parcours idéal

8 DOSSIER

- L'innovation
au service des citoyens

14 PAROLES D'EXPERTS

- Gaëtan Namouric,
l'expert atypique
- Léthicia Rancurel,
un TUBA à essai...

16 QUEL LPA ÊTES-VOUS ?

- Rencontre des utilisateurs
dans le Parc Saint-Georges

18 AUTOUR DU GLOBE

- San Francisco,
la ville innovante



ÉDITO

L'innovation a toujours été au cœur du développement de LPA.

C'est même son ADN.

La plus connue, la plus spectaculaire aussi, c'est bien sûr la conception des parcs de stationnement en y associant des œuvres d'art. Cette «révolution» initiée par mes prédécesseurs, François Gindre et avec Georges Verney-Caron continue de susciter l'étonnement et même l'admiration des très nombreuses délégations étrangères qui viennent à Lyon pour découvrir ces véritables créations contemporaines que sont le parc des Célestins ou celui de la Fosse aux Ours. Aujourd'hui LPA va plus loin en créant le premier lieu culturel de LPA dans le hall du parc République.

La mise à disposition de scooters en libre-service dans les parcs des Terreaux, des Halles et de la gare de la Part-Dieu est la dernière innovation de la société que je préside depuis maintenant près de 3 ans. Mais il y en a beaucoup d'autres.

LPA, je le dis souvent, est un véritable laboratoire d'innovation de la mobilité dans la métropole lyonnaise. Nous avons été les premiers, dès 1997, à proposer aux cyclistes des arceaux de stationnement gratuits pour leurs vélos.

Un an plus tard, c'est le site internet de LPA qui était installé sur la toile alors même qu'on en était qu'au début de la «folie» internet. Aujourd'hui et demain, tous nos parcs seront connectés et chacun, grâce à une application d'une grande simplicité pourra connaître le nombre de places disponibles dans un parking et leurs emplacements.

Au fil du dossier que vous découvrirez dans les pages 10 à 16 du magazine que vous avez entre les mains, vous verrez combien LPA a toujours su vivre avec son époque et épouser les évolutions des comportements des habitants en termes de mobilité.

La création d'un magazine comme «Mob'art» fait aussi partie de notre vocation à faire partager au plus grand nombre notre vision d'une mobilité douce, apaisée dans une ville encore plus agréable à vivre. Oui, pour LPA, innover c'est parvenir à créer les conditions pour que la mobilité soit un «art de vivre». Bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA



Parc République

ACTUS LPA

CHALAND LSG4 DE SAINT-GEORGES : SIGNATURE DE LA CONVENTION DE MÉCÉNAT

L'INRAP (Institut national de recherches archéologiques préventives) et LPA ont signé le 11 octobre au musée gallo-romain de Lyon-Fourvière, un accord de mécénat en vue d'un programme de recherches scientifiques confié à l'INRAP par Lyon Métropole. Ces études portent sur les éléments métalliques d'assemblage et les textiles issus du chaland LSG4 (Lyon Saint-Georges 4). Ce mécénat s'inscrit dans une politique active

UNE EXPOSITION POUR VALORISER LA PLACE ANTONIN PONCET

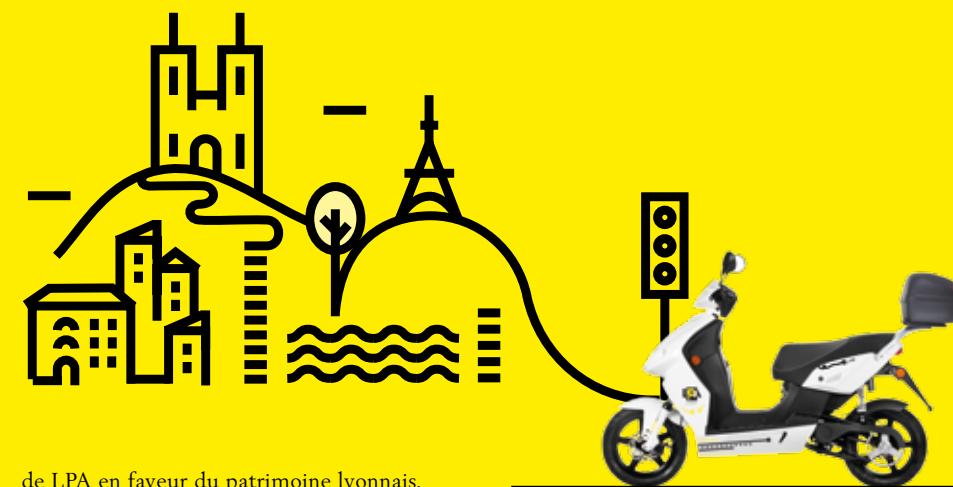
LPA est partenaire de l'association des Amis de la place Antonin Poncet qui propose, jusqu'au 15 décembre, une exposition intitulée «Lyon insolite» : 28 photos grand format réalisées par 5 photographes professionnels lyonnais. Des clichés surprenants, originaux, de lieux connus ou méconnus de la ville. Vous pourrez les découvrir sur les grilles, transformées en cimaises pour l'occasion, qui longent la place.

En organisant cette exposition en plein air, la toute jeune association – elle a été créée en janvier 2016 – souhaite mettre en valeur cette place historique de Lyon mais qui souffre parfois de l'ombre de l'immense place Bellecour mitoyenne. En s'associant à cette initiative, LPA manifeste une fois encore son appétence pour la culture et sa volonté de participer à la vie de la cité.

Exposition «Lyon insolite».
Jusqu'au 15 décembre inclus,
place Antonin Poncet, Lyon 2^e.



© Association des Amis de la place Antonin Poncet



de LPA en faveur du patrimoine lyonnais. Le musée gallo-romain de Lyon-Fourvière exposera ce chaland gallo-romain LSG4, découvert lors du chantier du parc St Georges, dans une nouvelle salle d'exposition permanente de 600 m², spécialement dédiée au bateau. Une partie des objets découverts sur le site, ainsi que les résultats acquis à l'issue du programme d'études soutenu par LPA y seront présentés au public.



© Guillaume Perret

DES TOTEMS DIGITAUX DANS LES PARCS

C'est une innovation menée par LPA en partenariat avec la société de mobilier urbain Clear Channel. 10 totems digitaux ont été installés dans 8 parcs de la ville. (voir dossier Innovation pages 8 à 13). Esthétiques, informatifs, digitaux, ces totems dernière génération apportent un service tout à fait innovant aux usagers des parcs qui en sont dotés. Un processus d'évaluation sera mené tout au long de cette expérimentation à grande échelle pour étendre, à terme, cette offre à l'ensemble des parcs LPA du territoire métropolitain.

LOCATION DE SCOOTERS ÉLECTRIQUES EN LIBRE-SERVICE

Disponible dans 3 parcs de stationnement : Terreaux, les Halles et Gare Part-Dieu. Cette innovation signée LPA a pour but d'expérimenter et de développer un nouveau mode de déplacement dans l'agglomération. Au total ce sont dix scooters qui sont mis à la disposition des Lyonnais. «Cette expérimentation s'inscrit pleinement dans notre rôle d'acteur incontournable de la mobilité lyonnaise», indique Louis Pelaez, le Président de LPA. Concrètement, il faudra avoir 20 ans minimum pour s'inscrire (inscriptions gratuites jusqu'au 31 décembre 2016) sur le site dédié :

www.lpa-scooters.fr



LPA SCOOTERS

Les frais d'inscription sont de 30 euros (offerts jusqu'au 31 décembre) et le tarif de location s'élève à 1,50 euros TTC par 1/4 d'heure avec un minimum de réservation d'une heure.

Au moment de l'inscription, une formation à la conduite sur scooter électrique en milieu urbain sera organisée par LPA pour tous les abonnés qui en feront la demande.

Ce nouveau service est exploité par la société Wattmobile, spécialiste des véhicules électriques. Après Paris et certaines gares en région, Lyon est donc la première ville à se doter de scooters électriques en libre-service.

En fonction des résultats de cette expérimentation, LPA déterminera le rythme de développement de ce nouveau service.

N°05

Déc. 2016

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

Direction artistique et mise en page :
Extraagence.com

Rédaction : LPA

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

Couverture © Reko Rennie

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

449 PLACES 37 PLACES 43 PLACES

STATION CITIZ LPA RECHARGE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

PARC GROS CAILLOU

UNE VALSE ET LES ALPES



À l'intersection du boulevard de la Croix-Rousse et de la rue Aimé Boussange, le parc Gros Caillou se dissimule sous une esplanade chaque jour investie par les Croix-Roussiens. L'histoire de ce parc n'a rien d'un long fleuve tranquille. Aujourd'hui pourtant il est plébiscité en ce sens qu'il a redonné vie à tout un secteur idéalement situé mais qui souffrait d'une vraie désaffection de la part des habitants du quartier.

Inauguré en mars 2007, le chantier du parc du Gros Caillou avait commencé trois ans auparavant. Pour ce projet, LPA a confié la conception du parc au cabinet d'architectes « Métropolis architectes » et à Valérie Jouve pour la partie artistique. Elle est photographe, cinéaste, vidéaste. Née à Saint-Étienne, elle connaît bien le quartier de la Croix-Rousse qu'elle a photographié à de multiples reprises pendant ses études lyonnaises. Elle a conçu une œuvre spécifique pour le parc du Gros Caillou : « Pour une valse répétitive ». Cette valse, c'est celle des automobilistes, des cyclistes, des piétons et du parc en général avec ses barrières, sa signalétique, ses luminaires... Tout ceci est filmé par 18 caméras - évidemment aucun usager n'est reconnaissable - et toutes ces images sont mélangées, détournées et projetées en continu et en direct sur les 5 écrans du parc en une valse répétitive et envoûtante quand on prend le temps de les regarder. Pour Valérie Jouve, ces images « symbolisent la superposition de la surface et du sous-terrain, des hommes et des machines, des mouvements et de l'inactivité dans une sorte de danse sans fin ». À côté de Valérie Jouve pour la partie artistique, c'est Jean-Michel Wilmotte qui s'est chargé de la scénographie intérieure et Yan Pennor's de l'iden-

tité graphique et de la signalétique. Situé à l'extrémité du boulevard de la Croix-Rousse et de la Grande rue de la Croix-Rousse, il a totalement changé la physionomie du quartier. Souhaité et défendu par Gilles Buna, à l'époque adjoint à l'urbanisme de Gérard Collomb, il a non seulement permis d'offrir des places de stationnement dans un quartier réputé pour ses difficultés dans ce domaine mais aussi de réaménager l'esplanade que, dès lors, les Croix-Roussiens se sont réappropriée. Pourtant, le chantier n'a pas été de tout repos. Critiqué au moment du lancement du projet, il l'a été plus encore à mesure que les travaux prenaient du retard. Il est vrai que la durée inhabituelle de construction - trois ans alors qu'un peu plus d'une année de travaux avait été programmée - a considérablement agacé les riverains. On peut les comprendre sans peine. Mais il est aussi aisé de comprendre les difficultés auxquelles se sont trouvées confrontées les entreprises. La configuration géologique est en grande partie responsable des problèmes. Le sous-sol est en effet constitué par une roche d'origine glaciaire particulièrement dure ce qui a conduit les entreprises missionnées à changer plusieurs fois leurs techniques de creusement pour venir à bout des travaux.



© Pascal - Fotolia



Photographies : Guillaume Perret

D'ailleurs, le Gros Caillou est un énorme bloc de roche glaciaire transporté depuis les Alpes lors de l'époque glaciaire et que les travaux de construction du funiculaire de la Croix-Rousse, aujourd'hui disparu, allaient mettre au jour ! Au début du creusement des fondations, les entreprises vont adopter la technique du vibro-fonçage. Sans succès en raison de la dureté de la roche. Dès lors, elles se tournent vers une technique du nom de « battage » qui s'avère beaucoup trop bruyante pour les riverains ! La troisième technique utilisée sera donc le forage, beaucoup moins bruyante mais beaucoup plus longue. Ce que les riverains allaient gagner en tranquillité auditive, ils allaient le perdre en durée de chantier. C'est donc un soulagement pour tout le monde lorsque le parc est enfin inauguré en mars 2007 après trois ans de travaux et un investissement de quinze millions d'euros. ■

CARACTÉRISTIQUES ET CHIFFRES CLÉS

Le parc Gros Caillou occupe une surface de 3 300 m² sur quatre niveaux. François Gindre explique :

« On a perdu volontairement un niveau de stationnement potentiel pour laisser un espace suffisant pour les plantations en surface ». En effet, la dalle du parking est à seulement 2,50 mètres de la surface, pour permettre l'aménagement de l'esplanade avec pelouses, arbres, promenades et espaces de jeux.

Le parc Gros Caillou propose 449 places pour les voitures dont 9 sont réservées aux personnes à mobilité réduite.

La part belle est faite à la mobilité urbaine dans sa diversité. On y trouve une station de recharge de 4 emplacements pour les véhicules électriques, une station CITIZ LPA avec 5 véhicules en autopartage, un espace sécurisé de 37 places pour les vélos et une zone deux-roues motorisées disposant de 43 emplacements.

Depuis son ouverture près de 755 000 clients ont utilisé ce parc. 9 ans après son inauguration, plus personne ne conteste son utilité. Beaucoup ont oublié les aléas de chantier et les Croix-Roussiens - mais pas seulement - adorent venir sur l'esplanade réaménagée pour y admirer, par temps clair, le panorama sur les Alpes d'où provient le Gros Caillou !



Entrée des véhicules

1 rue Aimé Boussange, à l'angle du boulevard de la Croix-Rousse

Sortie des véhicules

Angle rue Vaucanson et boulevard de la Croix-Rousse

Accès piétons :

167 bis boulevard de la Croix-Rousse

Coordonnées GPS

45,7747 - 4,833557

AMÉLIE BOURGEOIS UN PARCOURS IDÉAL

À SEULEMENT 35 ANS, AMÉLIE BOURGEOIS AFFICHE DÉJÀ 11 ANNÉES D'ANCIENNETÉ CHEZ LPA. RESPONSABLE DE LA VOIRIE ET DU PÔLE « GESTION DE CLIENTÈLE », ELLE DIRIGE UNE ÉQUIPE DE DIX PERSONNES, SIX À LA VOIRIE, QUATRE À LA BOUTIQUE. DANS UN UNIVERS LARGEMENT MASCULIN, ELLE SE SENT COMME CHEZ ELLE ET N'IMAGINE PAS UNE SECONDE QUITTER LA SOCIÉTÉ QUI LUI A FAIT CONFIANCE DANS LA FOULÉE D'UN STAGE PARTICULIÈREMENT RÉUSSI. AMÉLIE BOURGEOIS, C'EST L'HISTOIRE D'UNE JEUNE FEMME BIEN DANS SA PEAU ET QUI A LPA DANS LA PEAU.

© Guillaume Perret



†

Sa poignée de main est ferme, sa démarche énergique. Lors de notre rencontre, elle n'arrivait pas à dissimuler une légère crainte. « Ce n'est pas si évident de parler de soi », dit-elle. Rapidement, le plaisir d'évoquer son métier ou plutôt ses métiers prend le pas.

« Ce que j'aime en étant à la fois responsable de la voirie et du pôle "gestion de clientèle", c'est la diversité des tâches et le fait de devoir collaborer avec les autres services de l'entreprise. C'est enrichissant et j'apprends tous les jours au contact de mes collègues ». Amélie Bourgeois est heureuse dans son travail, cela se voit, cela s'entend et elle ne manque jamais une occasion de louer les qualités de ses collègues. Pourtant, en creusant un peu, on s'aperçoit qu'elle-même ne manque pas de qualités et que son parcours s'avère exemplaire au sein de LPA.

Une formation universitaire

Même si Amélie Bourgeois, enfant, rêvait d'être pharmacienne, il était presque écrit que son parcours universitaire allait la conduire chez LPA. Modeste dans la présentation qu'elle fait de ses études, elle a pourtant réalisé un sans faute : après un bac littéraire, elle décroche un DEUST de droit de l'environnement et de l'urbanisme puis une maîtrise en aménagement du territoire avant d'obtenir un Master 2 en ingénierie des transports à Lyon III.

La validation de son Master passe par un stage en entreprise qu'elle effectue... chez LPA. Quatre mois dans le service « Études et Prospective » dirigé par Christine Giraudon, au cours desquels elle travaille sur la problématique du stationnement des vélos dans les parcs. Son rapport de stage se trouve aujourd'hui dans les archives de LPA et son stage se transforme immédiatement en contrat ! « Je suis très reconnaissante à LPA de m'avoir mis le pied à l'étrier. » Nous sommes en 2005 et la jeune Amélie, née à Bron et farouchement lyonnaise n'en revient toujours pas de ce parcours. Et quand on lui suggère qu'elle est peut-être aussi pour quelque chose dans cette réussite, elle cache sa fierté derrière un sourire.

Un parcours sans accroc

La suite s'écrit comme un conte. Après 8 ans au sein de la Direction « Études et Marketing », elle devient responsable de la voirie au moment du départ à la retraite de Christian Albessard. « Les conditions du transfert de poste ont été idéales car Christian m'a accompagnée dans cette transition. J'ai intégré une équipe totalement masculine et ça s'est vraiment bien passé. Les techniciens ont répondu avec bienveillance à l'ensemble de mes questions. Toute l'équipe a accepté d'être dirigée par une femme. Je suis vraiment reconnaissante à Christian et aux techniciens de la voirie d'avoir tout fait pour faciliter mon adaptation ».

Une fois encore, Amélie Bourgeois met les autres en avant.

LPA gère aujourd'hui 1800 horodateurs pour le compte de la Ville de Lyon et de plusieurs autres Collectivités de la Métropole. L'équipe d'Amélie Bourgeois pose, entretient et répare le deuxième parc d'horodateurs de France. « L'objectif est que les villes qui nous font confiance disposent d'un matériel en parfait état » précise-t-elle.

La jeune femme est fière de sa polyvalence et heureuse de « jongler » entre les horodateurs et la gestion de la boutique des Cordeliers où deux personnes sont en charge du service Citiz, deux autres de la gestion des abonnés des parcs de stationnement. Contrairement au service de la voirie, l'équipe de la boutique est composée pour moitié de femmes. Et cela se passe aussi bien dans un service que dans l'autre, d'autant plus que de nouvelles responsabilités viennent de lui être confiées avec le pôle « gestionnaires de flotte » du service d'autopartage Citiz. Pour la Lyonnaise qui habite dans l'Ain, LPA est une entreprise qui « sait laisser sa chance aux gens pour peu qu'on fasse ses preuves. « Christine Giraudon m'a tendu la main la première pour mon stage et mon embauche et Anthony Aménabar m'a fait confiance en me donnant les responsabilités qui sont aujourd'hui les miennes ». Du coup, personne ne sera surpris quand elle déclare que son avenir... Elle ne l'imagine nulle part ailleurs qu'à LPA. ■



LPA gère aujourd'hui 1800 horodateurs pour le compte de la Ville de Lyon et de plusieurs autres collectivités de la Métropole.

L'équipe d'Amélie Bourgeois pose, entretient et répare le deuxième parc d'horodateurs de France. « L'objectif est que les villes qui nous font confiance disposent d'un matériel en parfait état ».



© Guillaume Perret

LPA > L'INNOVATION AU SERVICE DES CITOYENS

ON CONFOND SOUVENT LA NOTION D'INNOVATION ET DE STARTUP. POURTANT, L'INNOVATION EST AUSSI DEPUIS LONGTEMPS LE FAIT D'ENTREPRISES BEAUCOUP PLUS ANCIENNES ET INSTALLÉES QUE NE LE SONT LES « JEUNES POUSSÉS » ; ET LA DÉMARCHE D'INNOVATION EST SOUVENT ANCRÉE DANS LEUR « PATRIMOINE GÉNÉTIQUE ». LA LISTE EST LONGUE DES INNOVATIONS LANCÉES PAR LPA. CRÉÉE À L'ORIGINE POUR CONSTRUIRE ET EXPLOITER DES PARCS DE STATIONNEMENT, LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE A SANS CESSÉ ÉVOLUÉ POUR ACCOMPAGNER - PARFOIS MÊME DEVANCER - LES ÉVOLUTIONS DES COMPORTEMENTS DES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE. L'INNOVATION EST L'ADN DE LPA, DONT L'OBJECTIF EST D'APPORTER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ AUX CITOYENS DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.

Une des définitions de l'innovation est la suivante : « intégrer le meilleur des connaissances dans un produit ou un service pour aller plus loin dans la satisfaction des individus ». Cette définition convient plutôt bien à LPA qui, depuis sa création en 1969, ne cesse d'utiliser ses connaissances, son savoir-faire et son expérience pour apporter aux Lyonnais qui utilisent ses services, des réponses concrètes, pratiques à leurs besoins en terme de stationnement et de mobilité. « Nous pratiquons l'innovation à la façon japonaise du Kaizen, explique François Gindre, le directeur de LPA et mémoire vivante de l'entreprise qu'il a rejointe en 1980. Ce sont des pratiques d'amélioration permanente qui s'appuient sur les idées de l'ensemble des salariés. Cette démarche repose sur des petites améliorations de nos services au quotidien, mais des améliorations que nous effectuons de façon continue. » Cette démarche repose évidemment sur l'implication de l'ensemble des salariés de l'entreprise. « Nous nous accordons le droit à l'erreur en expérimentant, en mettant en pratique des intuitions, des idées », confirme aussi Christine Giraudon, la directrice marketing de l'entreprise. Une idée relayée par François Gindre, « nous sommes une petite entreprise et nous ne pouvons pas lutter en terme de moyens avec nos grands concurrents qui sont des groupes importants. Nous avons donc l'obligation

d'être innovants, d'être "agiles" pour reprendre un adjectif à la mode. »

Il suffit de regarder la liste, non-exhaustive, des innovations conduites par LPA pour mesurer combien le propos n'est pas gratuit mais repose sur une réalité bien concrète. L'innovation accompagne LPA depuis sa création et la démarche se prolonge. « LPA est une société magnifique, explique Louis Pelaez, le président de LPA.

Je suis arrivé à sa tête avec l'envie de poursuivre cette innovation.

Et je me rends compte que tous les salariés de l'entreprise partagent cette envie. Il suffit de donner l'élan ; la qualité et l'expertise des équipes, à tous les niveaux de l'entreprise, font le reste. Et je reste stupéfait de constater à quel point, partout en Europe, LPA est considérée comme une entreprise à la pointe dans son secteur d'activité. »

LPA pratique l'innovation à la façon japonaise, ce qu'on appelle l'innovation incrémentale. Ces innovations ne bouleversent pas les conditions d'usage et l'état de la technique, mais elles apportent en continu une amélioration sensible et bénéfique pour l'utilisateur ou le client. Elle se place à l'opposé de l'innovation de rupture qui fait table rase de l'existant pour le remplacer par quelque chose de complètement nouveau et modifie profondément les conditions d'utilisation par les usagers. LPA continue d'offrir des places de stationnement à ses clients mais améliore sans cesse les conditions d'accès dans les parcs, la sécurité, les services... Nous y reviendrons.



1969

Création de LPA, la première société d'économie mixte de stationnement et de gestion de l'Histoire (voir Mob'Art n°4).

1975



Le premier système d'encaissement électronique dans un parking est créé par LPA au centre commercial Part-Dieu.

1980

LPA met en service un système de gestion centralisé des abonnements. Cette innovation marque l'introduction de l'informatique pour la gestion des 8 parcs de LPA et de ses 3 370 abonnés de l'époque.



Lancement du premier programme de professionnalisation des agents d'exploitation avec la mise en place d'un programme de formation intitulé « le stationnement, un vrai métier ».

1981



La révolution artistique

L'innovation majeure par laquelle LPA est reconnue dans le monde est l'introduction de l'art dans ses parcs de stationnement et, plus encore, l'intégration de la composante artistique dès la conception même des ouvrages. Des délégations étrangères viennent régulièrement visiter les parcs de LPA pour constater que cette réputation n'est pas usurpée. Quand on sait que parmi les millions de visiteurs que reçoit Lyon chaque année, nombreux sont ceux pour lesquels le premier contact avec la ville est un parc de stationnement, on mesure combien la géniale intuition de Serge Guinchard, accompagné de François Gindre et de Georges Verney-Caron, a contribué à la renommée de LPA et, bien au-delà, de la ville de Lyon. Mais il serait réducteur de penser que cette révolution avait été pensée seulement dans le but de donner une belle image de LPA et de la ville. « Depuis la création de LPA, nos parcs subissaient de nombreuses dégradations, du vandalisme, des vols et nos clients ne se sentaient pas en sécurité quand ils venaient stationner leurs voitures. C'est à partir de ce constat que nous avons mené notre réflexion et que nous sommes arrivés à la conclusion que l'embellissement, l'éclairage, la présence humaine, la musique, l'art dans les parcs feraient que les clients se sentiraient rassurés et les choisiraient pour venir se garer », explique François Gindre. C'est une nouvelle illustration de la définition de l'innovation citée plus haut : il s'agissait à l'époque pour

LPA de déployer sa créativité à partir d'une accumulation de connaissances. Le pari de l'art dans les parcs est largement gagné. Mais ce qui apparaît comme une évidence aujourd'hui était à l'époque une révolution au sens où on peut affirmer qu'après la construction du parc des Célestins, sacré plus beau parc de stationnement d'Europe à Budapest en 1996, plus aucun parc de stationnement digne de ce nom n'allait être conçu et bâti sans une réflexion préalable sur son architecture, son éclairage, ses services aux clients...

Des innovations invisibles

À l'opposé de l'art, des innovations invisibles à l'œil nu et insoupçonnables pour l'utilisateur des parcs sont nées du talent et de l'expérience des techniciens de LPA. Savez-vous par exemple que le système de climatisation du Théâtre National Populaire de Villeurbanne (TNP) est alimenté par l'eau pompée en sous-sol du parking Hôtel de Ville Villeurbanne construit et géré par LPA. Pour assurer une parfaite étanchéité de ses parcs de stationnement souterrains, LPA les bâtit avec des murs étanches ancrés dans un sous-sol lui aussi étanche à une profondeur d'environ 25m. « Malgré tout, il y a forcément des infiltrations dans les structures géologiques », explique François Gindre. Pour ne pas subir la poussée d'Archimède, conséquence de ces infiltrations, il faut pomper cette eau en sous-sol. Dans certains secteurs, ce sont seulement quelques m³ par heure, dans d'autres endroits on atteint un millier de m³.

Et plutôt que de rejeter directement cette eau dans la nappe phréatique, nous avons eu l'idée de l'utiliser pour alimenter des systèmes de climatisation, comme au TNP, mais aussi pour l'arrosage des espaces verts du centre-ville, pour alimenter le lac du parc de la Tête d'Or grâce à l'eau pompée sous le parc de la Cité Internationale. » Dans le même ordre d'idée, l'eau pompée sous le parc Fosse aux Ours assure l'alimentation des bassins des Berges du Rhône. Cette eau pompée en sous-sol sous les parkings permet aussi d'alimenter les réseaux de chauffage. C'est ainsi que LPA va fournir à Dalkia, le concessionnaire du système de chauffage urbain de la Métropole de Lyon, de l'eau en quantité dans le secteur de la Part-Dieu. François Gindre raconte, dans un sourire, que l'eau pompée est d'une pureté exceptionnelle et que LPA a installé dans ses parkings des raccords pour permettre, en cas de pénurie ou de crise grave, de disposer de réserves d'eau potable pour la population.

Un catalogue à la Prévert

Innover est un état d'esprit. Il repose sur une volonté des hommes et des femmes qui composent l'entreprise. Ce qui frappe quand on rencontre les salariés de LPA, c'est, d'une part leur attachement à leur entreprise et une véritable fierté d'appartenance, d'autre part une implication totale dans leur activité. Lorsque les dirigeants de l'entreprise lancent, en 1992, des formations

à l'art contemporain afin d'accompagner leur politique d'introduction de l'art dans les parcs, pas moins de 40 salariés profitent de cette opportunité pour se former ! Un tiers des collaborateurs de l'époque acceptent de se frotter à un domaine, qui, pour la plupart, leur était totalement étranger. Autrement dit, l'implication de tous est un gage de réussite et d'innovation et les différents responsables de la SEM l'ont bien compris. L'innovation concerne les Hommes, elle touche aussi les matériels. LPA a ainsi été l'une des toutes premières sociétés à utiliser des horodateurs autonomes alimentés à l'énergie solaire. Dans un tout autre domaine, LPA s'est très vite penchée sur les questions de sécurité de ses chantiers et de respect de l'environnement. C'est ainsi que des mesures de bruit ont été systématiquement mises en place afin de protéger les salariés travaillant sur les chantiers mais aussi les riverains. Cette sécurité et la préoccupation du service aux clients sont aussi omniprésentes au moment de la conception des ouvrages. Une innovation majeure – anodine en apparence – a été de disposer le local d'accueil, et donc le personnel, dans le hall d'accès des parcs sur le cheminement des piétons, et non plus à la sortie des voitures comme c'était le cas dans la quasi-totalité des parcs. Dans le même ordre d'idées, la suppression des zones d'ombre est un facteur déterminant du sentiment de sécurité que l'utilisateur éprouve lorsqu'il se rend dans un parc de stationnement géré par LPA. ■

1990

Lancement de la démarche de conceptualisation des nouveaux parcs à construire : art, architecture, design.

1991

Lancement du PIAF (horodateur individuel à carte) pour le stationnement sur voirie.

1992

Installation des premières bornes de recharge pour les véhicules électriques au parc Bourse.

LPA propose une formation à l'art contemporain à ses salariés.

1994

Mise en service du premier système de télégestion entre les parcs Cordeliers, Terreaux, Hôtel de Ville et Bourse.

1996

LPA reçoit le trophée du plus beau parc de stationnement d'Europe pour le parc Célestins.

Mise en place du premier jalonnement dynamique des parcs LPA.

1997



Installation d'espaces de stationnement pour les vélos dans la quasi-totalité des parcs de LPA (arceaux à accès libre).

Mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans tous les parcs de LPA.



1998

Création de l'abonnement « Domicile » pour accompagner le 1^{er} PDU de l'agglomération.

2002



Création d'une zone moto avec bornes d'accès au parc Terreaux.

Création d'un service de location de vélos dans les parcs Terreaux, République et Gare Part-Dieu (exploitation jusqu'en 2006).

2003



Expérimentation à Lyon et Oullins d'un service « d'agents encaisseurs » pour la gestion d'espaces de stationnement sur voirie.

2005

Organisation des premières « Rencontres de LPA ».

« LPA est riche de ses salariés qui à chaque niveau peuvent contribuer à l'innovation au sens large. Ensemble nous sommes plus intelligents. Je crois en l'intelligence collaborative, il faut juste lui donner la possibilité de s'exprimer. C'est entre autre la vocation du LPA LAB ».

Louis Pelaez

LPA LAB

Un catalogue a quelque chose de figé. Celui des innombrables innovations initiées par LPA pourrait faire croire que le processus se ralentit. Il n'en est rien, bien au contraire. « Lors des rencontres de LPA organisées l'an passé, nous avons été confortés dans l'idée que nous devons encore davantage travailler sur l'innovation », explique Christine Giraudon. La direction a donc décidé de créer le LPA LAB, qui est un laboratoire collaboratif d'innovation, de réflexion, de recherche. Nous organisons des groupes de travail auxquels sont conviés tous les salariés qui souhaitent contribuer et nous réfléchissons à différentes thématiques. Aujourd'hui nous travaillons sur deux sujets : le parking du futur et l'information des piétons dans les parcs. »

La première est évidemment un travail de long terme, de prospective. Il s'agit d'imaginer ce que pourrait être un parc de stationnement dans les prochaines années : quelle fonction ? Quels services ? Quels outils pour les clients et les agents d'exploitation ? Quelles évolutions techniques ou technologiques ? La deuxième thématique, beaucoup plus pragmatique, repose en grande partie sur l'expertise des agents d'exploitation. Le groupe analyse les parcours piétons des clients : sont-ils bien indiqués ? Comment pourraient-ils être améliorés ? Quelles sont les informations nécessaires ? Sont-elles bien visibles ?... Les membres du LPA LAB ne cachent pas leur enthousiasme. « On constate une vraie attente des collaborateurs qui sont très investis dans cette démarche de réflexion collaborative. Non seulement nous réfléchissons tous ensemble, mais l'idée est d'entrer très vite en expérimentation, de mettre en œuvre rapidement les pistes développées. Parallèlement nous mettons en place un processus d'évaluation. Si ça ne marche pas, nous reprendrons le travail pour expérimenter autre chose ; en revanche, si ça marche, nous poursuivrons l'expérimentation, nous la développerons, nous l'améliorerons. » ■

Des projets plein les cartons

Un autre volet de la réflexion à LPA porte sur la gestion de l'offre de stationnement privée. Aujourd'hui, on voit que la construction de nouveaux parcs se ralentit sur le territoire. Ce qui ne veut pas dire que l'offre de stationnement est forcément partout suffisante ou, en tous les cas, adaptée à des situations parfois très différentes selon les quartiers. On sait par exemple que dans certains secteurs, se garer est compliqué alors même que des places de stationnement sont disponibles dans des parkings privés. LPA développe un service qui permettra d'intégrer ces places disponibles dans l'offre globale de stationnement. Elles deviendront accessibles aux automobilistes grâce à une plateforme de gestion et d'un outil qui permettra à l'automobiliste non seulement de réserver une place mais aussi d'ouvrir automatiquement le portail d'accès au parc et de régler son stationnement !

Cet outil est développé avec une startup lyonnaise, Copark, installée depuis peu dans les locaux de LPA au 3^e étage (espace de l'immeuble utilisé par LPA pour l'accueil de startup). « Nous contribuons, à notre échelle, à construire une politique de la mobilité et du stationnement en accord avec les politiques de mobilité mises en place par la Métropole de Lyon » explique François Gindre.

Par ailleurs, LPA, en partenariat avec Clear Channel, installe des totems digitaux dans 8 parcs : Hôtel de Ville, Terreaux, République, Célestins, Gare de la Part-Dieu, Antonin Poncet, Morand et Les Halles. Ces totems, au-delà de leur esthétique très réussie, seront des mines d'information. D'une simple pression sur l'écran, le client pourra non seulement connaître tout l'environnement du parc mais aussi choisir une destination et voir le cheminement pour s'y rendre avec différents modes de transports. Toutes ces informations sont rassemblées grâce à l'open data de la Métropole de Lyon. Une autre expérimentation est en cours d'installation dans le parc République : il s'agit d'un système de lecture des plaques d'immatriculation des véhicules. Grâce à cet outil, les barrières d'entrée du parc pourront s'ouvrir sans que le conducteur n'ait à baisser sa vitre car le système l'aura détecté. Dans ce domaine, l'expérience de LPA n'est pas récente : la première expérimentation de lecture des plaques date de la fin des années 1980 ; puis il y a une quinzaine d'années un nouveau test a été réalisé. Les technologies n'étaient pas au point, mais LPA a persévéré. Enfin, au début 2017, LPA publiera une application dédiée sur laquelle nous reviendrons en détail dans le prochain numéro de Mob'Art. Il s'agit d'une application qui va faciliter le parcours des clients qui stationnent dans les parcs LPA.

« J'adore cette entreprise parce qu'elle est d'une incroyable agilité, s'enthousiasme Louis Pelaez. J'ai partagé avec les équipes ma détermination à poursuivre la démarche d'innovation, à apporter des services améliorés ou nouveaux aux clients, à développer l'art dans les parcs anciens, et tous les salariés se sont emparés de ces nouveaux projets pour les concrétiser. C'est une aventure passionnante et je peux vous dire que LPA n'a pas fini de surprendre. » ■

2007



LPA reçoit un « Parko d'Or » dans la catégorie « actions en faveur de l'intermodalité » pour son service Abonné LPA/abonné Vélo/v.

2008



LPA lance son service d'autopartage « Autolib' ».

2012



Inauguration du 1^{er} espace de logistique urbaine du centre-ville au parc des Cordeliers.

2013

Création de l'Espace Services Mobilité au parc Cordeliers (Boutique LPA).



2014

Création des Espaces Sécurisés Vélos dans la majorité des parcs LPA, avec des services associés comme des casiers et la recharge pour les vélos électriques.

2015



Lancement du magazine Mob'Art.

Formation de tous les agents d'exploitation à l'accueil des touristes et mise en place de la vente de la Lyon City Card dans les parcs de stationnement.

2016



Création du service LPA Scooters : 10 scooters en libre-service sont mis à disposition des Lyonnais dans les parcs Terreaux, Les Halles et Gare Part-Dieu.

GAËTAN NAMOURIC : L'EXPERT ATYPIQUE

IL EST LYONNAIS, INSTALLÉ AU QUÉBEC DEPUIS 16 ANS. C'EST UN GRAND SPÉCIALISTE DU MARKETING, DE LA PUBLICITÉ ET DE L'INNOVATION. FONDATEUR DE LA SOCIÉTÉ DE CONSEIL «PERRIER JABLONSKI», IL POSE UN REGARD ENTHOUSIASTE SUR L'ÉPOQUE ACTUELLE. PASSIONNÉ ET MODESTE, IL REFUSE DE SE FAIRE ÉTIQUETER «SPÉCIALISTE» ET PROPOSE UNE VISION RÉSOLUMENT OPTIMISTE DE LA VILLE INTELLIGENTE.



Du bas vers le haut!

Dans son travail au quotidien à Montréal, il accompagne les entreprises en transformation qui ont détecté des choses qui ne fonctionnaient pas. «En France, il y a beaucoup de choses à améliorer de ce point de vue. Trop souvent la démarche qualité est organisée de façon autoritaire, de haut en bas. Innover, pour moi, c'est chercher ce qui, dans une entreprise, ne va pas bien. Il faut donc que le consommateur, l'utilisateur fasse remonter les problèmes qu'il rencontre.»

Pour lui, les responsables de l'innovation dans une entreprise doivent donc chercher les choses à améliorer. Mais il est primordial que cette recherche se fasse auprès des gens confrontés au terrain, qu'ils soient salariés ou usagers. Ce discours quelque peu iconoclaste résonne avec une force particulière au sein de LPA où l'innovation est au cœur de la démarche d'une entreprise privée dont l'objectif

est d'améliorer le quotidien des habitants de la Métropole de Lyon dans le domaine de la mobilité et du stationnement. Pour Gaëtan Namouric, l'expérimentation est le fondement même de l'innovation. «L'innovation, contrairement à une idée reçue, est une courbe longue. La mauvaise idée est la condition de la bonne idée. C'est pour cela que l'expérimentation est absolument indispensable dans une démarche d'innovation. Et il n'y aura pas de ville intelligente sans innovation, c'est à dire sans une volonté forte de travailler à l'amélioration des conditions de vie des habitants. Et je crois fermement que les entreprises ont une ardente obligation, non pas de remplacer les politiques, mais de tenter de résoudre les problèmes quotidiens auxquels sont confrontés les citoyens. Elles ont aussi le devoir de ramener du rêve dans l'économie et de réhabiliter le désir d'entreprendre.» ■

➤ Gaëtan Namouric adore raconter cette histoire : «Je suis allé récemment écouter une conférence de Bertrand Piccard, le Suisse qui a fait le tour du monde avec un avion propulsé seulement par l'énergie solaire. Il raconte que toutes les sociétés d'aéronautique qu'il a démarchées pour l'aider dans son projet lui ont répondu que c'était impossible. Alors, il est allé voir des gens qui construisaient des bateaux. Ces gens lui ont dit : pourquoi pas, essayons. Et aujourd'hui le Solar Impulse a fait le tour du monde. Il faut donc se méfier des experts.» Pour lui, l'innovation doit venir d'en bas, c'est le contraire de ce qu'il appelle le «techno-push», autrement dit, la découverte d'une technique qu'on essaie d'imposer au marché.

Pour Gaëtan, l'innovation c'est tout l'inverse, elle doit venir de la demande du marché. Il va même plus loin en affirmant que «toutes les démarches d'innovation répondent à une démarche d'empathie». Et pour illustrer son propos au regard de l'activité de LPA, il explique que si les agents d'exploitation en poste dans les parcs de stationnement ne peuvent pas faire remonter les informations dont ils disposent, alors il ne peut pas y avoir d'innovation dans l'amélioration de la gestion des parcs. C'est d'ailleurs ce qui a encouragé les dirigeants de LPA à créer le LPA LAB et d'y associer l'ensemble des salariés concernés par telle ou telle problématique (voir dossier Innovation pages 8 à 13).

«Si j'étais le patron de LPA, je m'assurerais que l'entreprise ne soit pas seulement ce qu'elle produit ou les services qu'elle propose mais qu'elle trouve sa place dans son environnement.

Je redéfinirais notre métier pour être une sorte de pont entre ce qui bouge et ce qui ne bouge pas. Si le rôle de LPA se situe autour des questions de mobilité, alors j'essaierais de réfléchir à son rôle et je regarderais, par exemple, s'il n'y a pas quelque chose à faire avec les taxis.

J'aurais une vision très sociétale du rôle de LPA en réfléchissant à l'utilité de ma marque, à la façon de gérer la mobilité du citoyen tout au long de la journée. J'aurais une vision très ambitieuse car je suis persuadé que d'autres réfléchissent, de leur côté, à la façon de dépasser LPA.

Du coup, il faut se mettre à la place de ces gens et anticiper en ayant une vision très large qui ne soit pas centrée seulement sur le stationnement ou sur la construction de parcs ! Je pense qu'il faut tenter d'imaginer notre quotidien dans 20 ans. Mais pas seulement en termes de nouveautés techniques. Il faut réfléchir autrement en imaginant l'avenir que NOUS voulons. Cet avenir, et donc les innovations à venir, doivent germer de l'expression d'une volonté citoyenne. Ce qui me plaît dans le travail avec LPA c'est que je sais que la philosophie de Louis Pelaez est bien celle-là.»



LÉTHICIA RANCUREL : UN TUBA À ESSAI...

«Avec le TUBA, on invente une brique qui n'existait pas dans la construction de la ville intelligente, explique-t-elle. Les porteurs de projets innovants peuvent tester les services qu'ils ont imaginés et les faire évoluer en fonction des retours. Mais plus généralement, notre objectif est de rassembler des compétences, celles des petites startups mais aussi celles des grands groupes. Nous allons fêter nos deux ans d'existence et nous avons réussi à fédérer, autour du TUBA et des données numériques offertes par la collectivité, l'ensemble des acteurs de l'écosystème lyonnais». La startup Copark, qui travaille pour LPA, a utilisé les services de TUBA il y a un an pour développer une application destinée à faciliter le stationnement des Lyonnais. Chaque personne ou entreprise disposant d'un parking ou d'une place, la confie à Copark aux heures creuses. Le grand public y accède grâce à son téléphone. Copark gère l'ensemble du processus et reverse une quote-part au propriétaire de la place. On le voit avec cet exemple, TUBA est un lieu de création dont l'objectif est d'accompagner l'innovation numérique et l'expérimentation des services urbains. Une startup peut bénéficier du soutien du TUBA mais à la condition expresse de proposer une offre à l'issue de l'expérimentation. Pour Léthicia Rancurel, l'innovation c'est la possibilité de tester une idée ou un prototype et d'être capable de s'adresser à un marché. C'est la raison pour laquelle elle défend l'idée que l'innovation doit partir du bas. Mais c'est aussi la raison pour laquelle une sociologue fait partie de la petite équipe du TUBA. Le lieu est véritablement

Quand on pense innovation sur le territoire de la Métropole de Lyon, comment ne pas songer immédiatement au TUBA ? Le TUBA, c'est un lieu ouvert niché sur la place Charles Béraudier – un ancien dirigeant de LPA par ailleurs – en plein cœur du quartier de la Part-Dieu. Il s'agit d'un lieu dans lequel on teste, on expérimente, on met au point les applications qui permettront aux citoyens de voir se concrétiser, de façon pratique, le concept de ville «intelligente». Léthicia Rancurel a une formation de scientifique et dirige le TUBA depuis son ouverture. Son énergie n'a d'égalé que son enthousiasme à vanter les mérites de son «bébé».

«Le monde des ingénieurs a souvent du mal à exprimer les besoins des citoyens. Souvent d'ailleurs, il s'agit de besoins latents, non exprimés, explique la directrice du TUBA. L'innovation est donc intimement liée à l'expérimentation et doit être une réponse à un besoin du citoyen.»

REKO RENNIE

Parc République



© Guillaume Perret

© Blaise Adilon

Le 20 octobre a été inauguré le premier lieu culturel pérenne de LPA au Parc République.

À l'occasion de l'exposition «Wall Drawings Icônes Urbaines» qui se tient actuellement au Musée d'Art Contemporain, LPA a signé une convention de Mécénat. En résonnance avec cette exposition, Reko Rennie, artiste australien de renommée internationale, a envahi l'espace d'accueil du parking mais également les balustrades extérieures et l'ascenseur en surface, au total plus de 200 m² couverts de motifs qu'il décline.

Pour cette œuvre unique réalisée pour le parc République, l'artiste utilise sa forme fétiche, celle du losange, qu'il répète à l'infini. Au sol, les losanges sont couverts de formes plus organiques, les camouflant en partie et jouant avec la composition. Les couleurs utilisées sont sa signature : le rose, le noir mais aussi ici le vert, le gris et le jaune.

LPA a toujours intégré l'art au cœur de ses parcs de stationnement. Elle poursuit donc son engagement en créant ici un nouveau lieu culturel. «Cela s'inscrit dans la volonté de LPA de concevoir les parkings comme des espaces créatifs et je souhaite pouvoir utiliser tous les espaces possibles pour les transformer en lieux culturels» nous explique Louis Pelaez, PDG de LPA.

Aujourd'hui, LPA veut faire des parcs des lieux différents, pour transformer la fonction «utilitaire» de ces espaces par la surprise, l'interpellation et les ouvrir à d'autres usages. Ils doivent être pleinement des espaces publics, des portes d'entrée de la ville, des lieux de visite et de partage. ■

Une œuvre à découvrir jusqu'au 20 janvier, hall Nord, parc République.

QUEL LPA ÊTES-VOUS?

Chaque numéro de Mob'Art est l'occasion d'aller à la rencontre des utilisateurs de nos parcs de stationnement. L'idée est de les laisser s'exprimer en toute liberté sur leur façon de vivre le stationnement dans les parkings gérés par LPA. Pour ce numéro 5 de Mob'Art, nos pas nous ont guidé à l'intérieur du parc Saint-Georges, dans le 5^e arrondissement de Lyon. Nous y avons croisé des clients habituels, d'autres plus occasionnels. Voici leurs témoignages.

DORIANE PELLAT

Experte-comptable



Je vis à Craponne, dans l'ouest lyonnais. Du coup, en arrivant par les quais de Saône, le parking Saint-Georges est pratique pour moi. C'est parce que j'ai un rendez-vous professionnel dans le secteur que je l'ai choisi et que le ticket me sera remboursé par mon employeur. En revanche, quand je viens pour moi en journée, je préfère garer ma voiture au parc-relais de Gorge de Loup et venir en transports en commun parce que je trouve quand même les prix élevés quand on reste un peu longtemps, par exemple si je viens faire du shopping. Néanmoins, quand je viens à Lyon pour passer une soirée en boîte, alors je viens au parking Saint-Georges et je profite du tarif plafonné quelle que soit l'heure à laquelle je récupère ma voiture. Ces soirs-là, je suis tranquille parce que je sais qu'il y a du personnel dans le parc et cela m'offre une sécurité par rapport au fait de laisser ma voiture pendant plusieurs heures. ■

BRIGITTE POURQUERY

Pédicure-podologue



J'habite à la Croix-Rousse mais mon cabinet est situé place Benoît Crépu, du coup je me suis abonnée au parc Saint-Georges dès son ouverture en 2006. Depuis, je me suis évitée un nombre phénoménal de contraventions! Avant, c'était vraiment la galère pour trouver une place dans le quartier; aujourd'hui, c'est un vrai confort. En fait, j'ai souscrit un bail emphytéotique d'une durée de 30 ans et du coup, je ne paye évidemment pas d'abonnement mensuel. C'est un investissement important au départ mais, au bout du compte, on s'y retrouve sur la durée. Le reproche que je pourrais faire à LPA, c'est qu'en tant qu'abonnée, je ne dispose pas d'un emplacement réservé.

Je suis obligée de me garer là où il y a de la place disponible et ce n'est pas toujours simple, le soir après sa journée de travail, de se souvenir de la place sur laquelle on a garé sa voiture. Il m'est arrivé aussi parfois d'être obligée de faire la queue et de ne pas trouver de place, notamment au moment des fêtes de Noël. Je rêverais d'une entrée spécifique pour les abonnés même si j'imagine que c'est difficilement envisageable. Pour le reste, les agents du parc sont vraiment sympas. Chaque fois que j'ai eu un problème, ils ont tout fait pour le régler et me trouver une place, c'est appréciable. Quant au parc lui-même, il est bien éclairé, très propre, on s'y sent vraiment en sécurité. ■

FLORENCE COQUET

Salariée d'un cabinet d'assurance



J'habite à Lozanne mais je travaille du côté des Terreaux et j'utilise donc très régulièrement les parkings LPA. Celui que je préfère, et de loin, pour son côté novateur et vraiment très chouette, c'est les Célestins. Mais tous sont super-beaux! Je découvre aujourd'hui Saint-Georges et je suis admirative devant les fresques. Même si je suis garée au 4^e niveau, je ne prends pas l'ascenseur - pour garder la forme - et du coup je peux voir les œuvres d'art des parcs et celle-ci est vraiment très réussie. J'utilise beaucoup les parcs LPA car je dispose d'une carte Total et qu'il y a un partenariat entre Total et LPA, c'est bien pratique pour moi. Franchement, je n'ai pas de reproches à faire. Une fois ma carte n'est pas passée et les gens de l'accueil sont tout de suite intervenus. Ils sont polis, aimables, disponibles. En plus, les parcs sont vraiment très propres, du coup, je m'y sens bien, je n'ai jamais eu peur. ■

SAN FRANCISCO : LA VILLE INNOVANTE

LA QUESTION DE LA MOBILITÉ SE POSE DE FAÇON PRÉGNANTE DANS LA VILLE CALIFORNIENNE. COINCÉE CÔTÉ OUEST PAR L'Océan Pacifique, BORDÉE CÔTÉ EST ET SUD PAR DES COLLINES, LA « CITY BY THE BAY » EST CONFRONTÉE À DES PROBLÈMES GÉOGRAPHIQUES SPÉCIFIQUES. SAN FRANCISCO EST POURTANT L'UNE DES VILLES AMÉRICAINES OÙ ON MARCHE LE PLUS MAIS IL N'EN RESTE PAS MOINS QUE LA VILLE EST PROFONDÉMENT IMPRÉGNÉE D'UNE CULTURE AMÉRICAINE OÙ LA VOITURE INDIVIDUELLE EST REINE.

San Francisco dispose d'un statut particulier aux États-Unis : il s'agit à la fois d'une ville et d'un comté. Le Maire de la ville exerce donc des compétences sur un territoire très étendu, ce qui n'est évidemment pas neutre en terme de politique de mobilité.

Aujourd'hui encore, malgré une politique très volontariste en faveur des modes de déplacement alternatifs, plus de 75 % des San Franciscains utilisent leurs voitures individuelles pour se déplacer. Les pouvoirs publics essaient de réguler ce trafic extrêmement dense en s'adaptant, en temps réel, aux flux de circulation aux heures de pointe. Le matin par exemple, six voies sur neuf sont ouvertes en direction de San Francisco sur le célèbre Golden Gate et la proportion est inversée en fin de journée quand les gens qui travaillent à San Francisco regagnent leurs domiciles, une illustration très concrète de la ville intelligente qui s'adapte aux flux de circulation en temps réel. Mais pour tenter de diminuer le nombre de véhicules qui se rendent en cœur de ville, les responsables publics ont adopté des politiques de

différenciation selon le nombre de passagers qui occupent les voitures. La volonté est de privilégier le covoiturage. En pratique, des voies sont réservées au covoiturage sur le Bay Bridge, le pont qui relie la ville à ses banlieues dorciées. Les covoituteurs y gagnent chaque jour une demi-heure.

Une politique de stationnement innovante

La ville californienne a créé une agence de transports en 1999, dix ans exactement après le tremblement de terre qui avait ravagé une partie de la cité et détruit plusieurs autoroutes urbaines. Plutôt que de les reconstruire, la décision de les remplacer par des boulevards urbains n'allait pas, contrairement aux prévisions alarmistes de certains, entraîner une thrombose dans la ville mais plutôt un changement de comportement ou d'habitude de déplacements de la part des San Franciscains. La création de la San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA) avait pour but d'organiser le système de déplacement en développant un réseau de transports en commun digne de ce nom et

en encourageant toutes les alternatives à la voiture individuelle. Aujourd'hui, l'objectif affiché des pouvoirs publics est de ramener à 50 % du total des déplacements ceux effectués en voiture à l'horizon 2024 ! Pour ses responsables, si la voiture a sa place en ville, elle ne doit pas « sur-occuper » l'espace. En effet, qu'elle soit en mouvement ou stationnée, la place de la voiture est beaucoup plus importante que celle accordée aux cyclistes et piétons. Par ailleurs, le problème de congestion inhérent au milieu urbain traditionnel ne sera pas résolu par l'électrification des véhicules ou d'autres améliorations technologiques : c'est la diminution réelle de l'usage de « l'auto-solo » qui fait la différence. L'agence a eu l'idée de lancer le « SF Park Project », une expérimentation de stationnement en temps réel. Concrètement, il s'agit de fournir aux automobilistes de l'information sur la disponibilité des places de stationnement afin de les diriger vers ces places et, ainsi, de leur éviter de tourner en rond dans un quartier à la recherche d'une place hypothétique. Son slogan ? « Circle Less, Live More ». L'expérimentation connaît quelques succès de fiabilité technique mais rencontre un écho

certain chez les habitants. De façon générale, la politique de stationnement de San Francisco vise à encourager le « non-stationnement ». Les salariés qui n'utilisent pas le parking de leur employeur sont récompensés financièrement.

La politique en faveur des vélos et des piétons

Beaucoup d'entre nous se souviennent de la série télévisée « Les rues de San Francisco » avec Karl Malden et Michael Douglas. On y voyait des poursuites échevelées en voiture dans les rues en pente raides caractéristiques de la ville. Aujourd'hui, ces rues ont été hiérarchisées en fonction de leur forme afin de déterminer le type de transport le mieux adapté à chacune d'entre elles. Mais toutes ont désormais l'obligation d'y accepter les piétons et les vélos. Et si jamais les vélos - pour une raison ou pour une autre - sont interdits sur une portion de la rue, une route parallèle doit leur être accessible. Cette volonté de développer la pratique du vélo se traduit aussi par la présence d'un service de vélos en libre-service, à l'image de Vélo'v à



© Denys Nevozhai

Des transports en commun publics et privés

Un premier plan de développement de transports alternatifs à la voiture individuelle avait été mis en place il y a plus de 40 ans ! Pavé de bonnes intentions, il n'avait pas été suivi d'effet sur le terrain. Songez par exemple qu'il a fallu attendre 2014 pour que des couloirs de bus parfaitement identifiés soient installés dans la ville. Jusqu'alors, faute de visibilité au sol, ils avaient été purement et simplement laissés pour compte par les différents responsables politiques se succédant à la tête de la ville.

En décidant de se doter d'une flotte de bus électriques entièrement renouvelée dans les 5 ans à venir, la municipalité de San Francisco adresse un signal fort en faveur du développement d'une mobilité douce et alternative à la voiture individuelle.

Mais ces efforts sont coûteux et, comme en France, l'état des finances publiques ne permet pas à la collectivité d'apporter des réponses rapides aux demandes de ses concitoyens. Dès lors, les entreprises privées tentent de promouvoir leurs propres solutions. Ford vient par exemple d'investir dans les navettes par bus et les vélos partagés à San Francisco. Le groupe automobile vient d'acquiescer la startup Chariot, un opérateur de navettes par minibus à la demande. Le système fonctionne selon le principe suivant : les usagers communiquent leurs adresses personnelles et professionnelles. Quand un seuil critique est atteint, Chariot leur demande de financer leur propre « ligne » en achetant les premiers billets. Aujourd'hui, elle gère 28 lignes. Dans le même temps, Ford a conclu un partenariat avec Motivate, l'entreprise qui gère les vélos en libre-service. Il s'appellera désormais « Ford GoBike » et prévoit de mettre 7 000 vélos à disposition des usagers d'ici 2018.

La ville voit évidemment d'un bon œil ces partenariats et appuie, chaque fois qu'elle le peut, ces initiatives privées. Elle vient par exemple de trouver un accord avec Google pour que les bus transportant les employés de la firme puissent utiliser les arrêts de bus publics, moyennant le versement d'une taxe.

UNE VILLE IDÉALE ?

On le constate, la ville et le comté de San Francisco tentent, par tous les moyens, de proposer des offres de mobilité permettant de diminuer la place de la voiture dans l'agglomération. Le chemin est encore long car la culture de la voiture est profondément enracinée chez les Américains. Malgré tout, dans la ville où sont nés le jean, Google, Facebook ou Twitter, les innovations technologiques et la numérisation offrent des perspectives assez exceptionnelles aux responsables de la mobilité.

Dans une récente interview accordée au magazine de la RATP, Timothy Papandréou, le directeur de la mobilité durable et du planning stratégique de l'Agence municipale des transports de San Francisco explique, « ce qui est déterminant pour la plupart des personnes, c'est l'idée qu'un éventail d'options de mobilité soit équivalent ou plus intéressant que le coût et les inconvénients d'une voiture. Je pense que la marche, le vélo et la nouvelle mobilité partagée sont vraiment les plus prometteurs ».

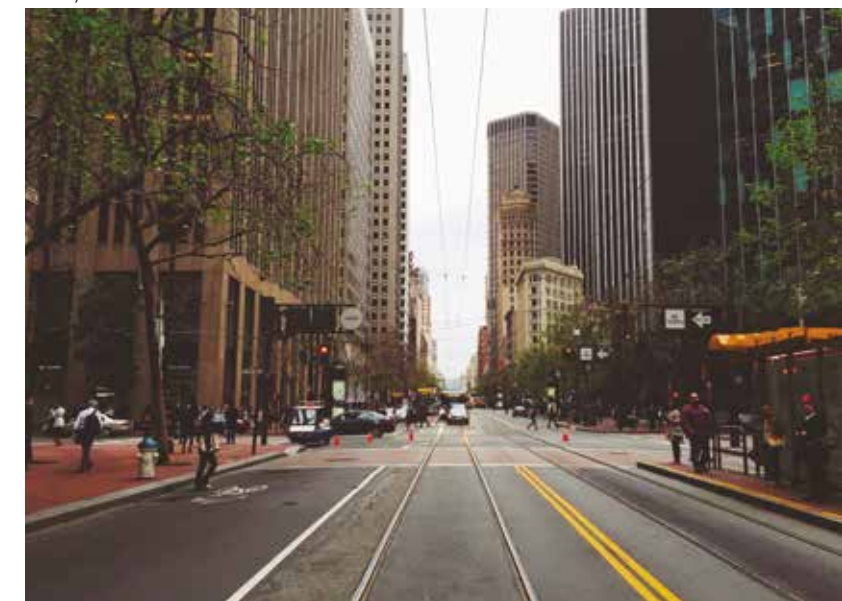


© Jared Erondu

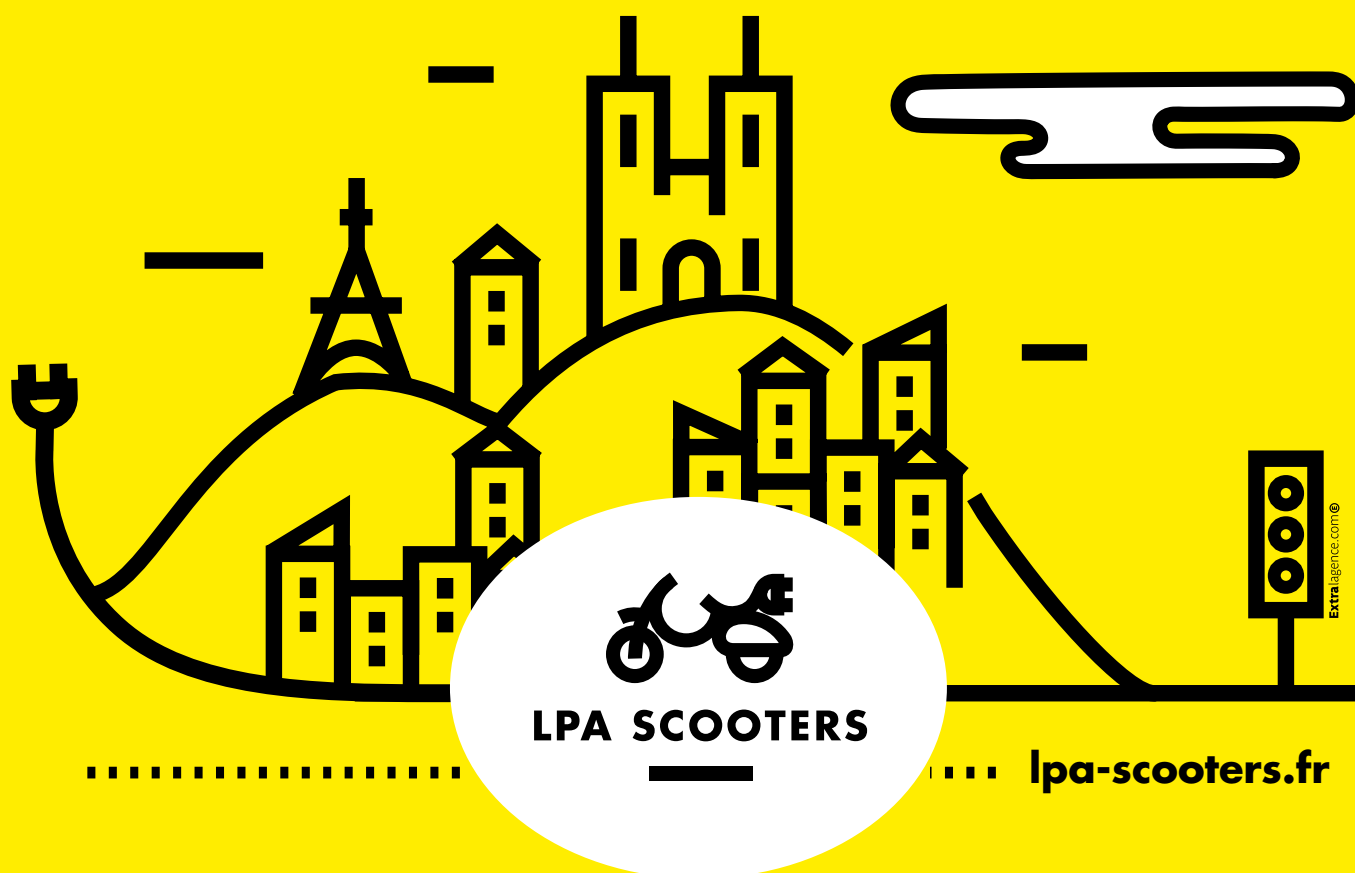
© Jared Erondu



© Rob Bye



LE SCOOTER ÉLECTRIQUE EN LIBRE-SERVICE ARRIVE DANS LA MÉTROPOLE.

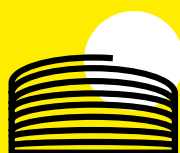


**Profitez d'un nouveau moyen de déplacement,
à utiliser quand vous en avez le besoin,
ou juste l'envie...**

Retrouvez les stations dans les parcs



Terreaux



Les Halles



Gare Part-Dieu

UN SERVICE PROPOSÉ PAR

