

MOB'ART

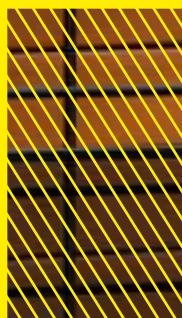
*le magazine
de la mobilité
& de l'art
de vivre la ville*

PAR LPA

P4
**VISITE GUIDÉE
LES PARCS DU PARC**

P8
DOSSIER
LA VILLE DES COURTES DISTANCES

P18
**LONDRES : LA VILLE QUI
VEUT VOUS FAIRE MARCHER...**



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

N°6

➤ **3** ACTUS LPA

📍 **4** VISITE GUIDÉE

- Les parcs du parc

👤 **6** DANS LA PEAU DE...

- Christophe Chevausset
L'innovation comme maître-mot

📖 **8** DOSSIER

- La ville des courtes distances

🗣️ **14** PAROLES D'EXPERTS

- Sonia Lavadinho :
en marche, citoyens !

- Olivier Razemon :
le blogueur de la marche !

» **17** QUEL LPA
ÊTES-VOUS ?

🌐 **18** AUTOUR DU GLOBE

- Londres : la ville qui veut vous
faire marcher...



ÉDITO

LPA, au-delà de son rôle historique de bâtisseur d'offres de stationnement pour les Lyonnais, s'est toujours intéressée de près à la question plus globale de la mobilité ou plutôt, des mobilités. Avec le réchauffement climatique, les épisodes de pollution qui se succèdent dans la Métropole, cette question devient de plus en plus prégnante et montre à quel point la collectivité doit proposer des solutions durables pour permettre aux citoyens de vivre dans une ville plus agréable, plus fluide et moins polluée.

C'est l'une des raisons qui nous ont conduits à vous proposer un dossier sur la « ville des courtes distances ». Grâce à ce formidable vecteur de communication qu'est Mob'Art, nous souhaitons en effet vous offrir des pistes de réflexion, des éclairages sur la façon dont nos villes évoluent mais surtout sur la manière dont LPA, comme tous les acteurs de la mobilité, doit travailler pour vous proposer des solutions pour mieux vivre la ville.

Avec l'autopartage ou le scooter en libre-service, LPA est toujours en pointe pour vous donner des outils de mobilité répondant à vos attentes tout en s'inscrivant dans une politique respectueuse de l'environnement. Aujourd'hui, avec l'application que nous mettons à disposition sur vos smartphones, c'est un outil supplémentaire pour permettre une mobilité efficace et propre. Mais l'idée même de « ville des courtes distances » va bien au-delà d'une simple mise à disposition d'outils. Elle est une vision de la ville : une ville plus apaisée, tournée vers l'humain et le « vivre ensemble ». Elle est une volonté de se partager l'espace afin qu'il s'adapte à nos attentes, à nos besoins... et à l'intérêt général. LPA est une société d'économie mixte et penser à l'intérêt général fait partie de son ADN. En parcourant les pages du numéro 6 de Mob'Art, je ne doute pas que vous serez convaincus qu'il ne s'agit pas de notre part d'une posture mais bien d'une conviction partagée par l'ensemble des collaborateurs de l'entreprise que j'ai l'honneur de présider depuis maintenant 3 ans.
Bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA



Cité Internationale



LES SUCCÈS DE CITIZ LPA.

Lors de sa conférence de presse de début d'année, Louis Pelaez, PDG de LPA a annoncé les très bons résultats du service d'autopartage Citiz LPA. Après des années de stagnation, les résultats de ce service de mise à disposition de véhicules en libre-service décollent enfin avec une hausse du nombre d'abonnements de 24 % pour l'année 2016 et un chiffre d'affaires en augmentation de 6 %.

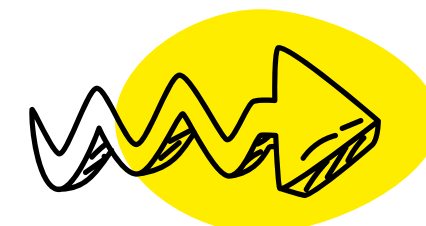
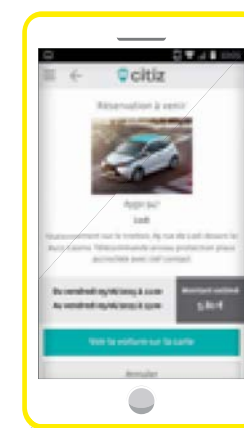
Pour le Président de LPA, « c'est la preuve que les mentalités sont en train de changer et que la possession d'un véhicule est une idée désormais abandonnée par une grande partie de la population jeune et urbaine de l'agglomération. »

Une nouvelle grille tarifaire vient d'ailleurs d'être mise en place pour une meilleure lisibilité des tarifs pour les abonnés au service. Désormais en effet, on peut utiliser une voiture Citiz à **partir de 2 € de l'heure et 0,35 € du km, assurance et carburant inclus**. Et les clients peuvent choisir entre 3 formules avec ou sans abonnement.
« Une assurance mobilité en quelque sorte. »

UNE NOUVELLE STATION À OULLINS.

Le développement du service d'autopartage passe aussi par le déploiement de nouvelles stations sur l'ensemble du territoire métropolitain. Tous les experts de ces services considèrent en effet que la présence de véhicules visibles sur la voirie contribue à l'essor du système. Forte de ce constat et avec le soutien de la ville, LPA vient d'inaugurer une nouvelle station à Oullins. Elle se situe au numéro 9 de la rue de la République et propose - pour l'instant - un véhicule aux usagers. Située à proximité de la gare multimodale de la ville, la station dispose d'une réserve de capacité pour ajouter d'autres véhicules, en fonction du succès qu'elle rencontrera.

ACTUS LPA



L'ART... ENCORE ET TOUJOURS !

À partir du 3 mai, ne manquez pas l'exposition « La BD en 7 leçons » de Jérôme Jouvray qui s'ouvrira Place de l'Art au parc République. Cette exposition est proposée en partenariat avec le Musée de l'Imprimerie et Lyon BD Festival. Par ailleurs, LPA et Archipel proposent une autre exposition intitulée « La ville en marchant » et qui place le piéton au cœur de la réflexion. L'idée est de montrer comment le confort du piéton est essentiel mais aussi que l'aménagement de l'espace urbain est primordial pour inciter à la marche.

À découvrir...
De juin à septembre 2017
Archipel 21, place des Terreaux - Lyon 1

CITIZ AVEC APPLICATION...



Citiz propose gratuitement sur Apple Store comme sur Google Play une application. Elle permet aux utilisateurs de Citiz LPA de connaître les stations les plus proches de l'endroit où ils se trouvent, mais aussi de réserver leur véhicule pour une utilisation immédiate ou décalée dans le temps. Grâce à l'application, il est aussi possible d'ouvrir et de refermer son véhicule et même d'en faire l'état des lieux grâce à la prise de photo intégrée. L'une des utilités très pratiques de cette application Citiz est la possibilité de se faire guider jusqu'à la station dans laquelle on a réservé un véhicule. Il est enfin possible de joindre la centrale d'appel 24h/24 et 7j/7 grâce à cette application.

LPA SOUTIEN



L'innovation est au cœur de l'activité de LPA (voir dossier Mob'Art n° 5). C'est la raison pour laquelle le siège historique de la société va prochainement accueillir dans ses locaux un « accélérateur » à startups. Il s'agit d'accompagner des porteurs de projets en lien avec les questions de mobilité pour accélérer leur élosion et la mise sur le marché de leurs concepts. Les travaux d'aménagement du 3^e étage sont en cours.

CHERIF.



Pour les très nombreux aficionados de la série Cherif diffusée par France 2, au-delà des intrigues policières, c'est toujours un bonheur d'accompagner les acteurs dans les rues de Lyon. Lors de la dernière saison - dont la diffusion s'est achevée en début d'année - deux épisodes se sont déroulés en partie dans des parcs LPA. L'un au sein du parc P2 de la Cité internationale, l'autre au sein du parc des Célestins. Dans les deux cas, le décor des parcs apportait une réelle plus-value à l'histoire. Au cours de l'épisode tourné dans le P2, c'est grâce aux caméras de surveillance de LPA que Cherif, le héros, résolvait l'énigme ! Signe de la réussite architecturale de ses parcs, LPA est régulièrement sollicitée pour qu'ils servent de décors lors de tournages de fictions.

N°06

avril 2017

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 :
Extralagence.com

Rédaction : LPA

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

Couverture © Guillaume Perret

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

LES PARCS DU PARC !



LES PARCS P0 ET P2 DE LA CITÉ INTERNATIONALE SONT ASSEZ MAL CONNUS DES LYONNAIS ET POURTANT ILS DISPOSENT D'UN ENVIRONNEMENT DE RÊVE. IL VOUS SUFFIT D'EN SORTIR POUR VOUS RETROUVER À DEUX PAS DU MUSÉE D'ART CONTEMPORAIN ET À QUELQUES ENCABLURES DU PARC DE LA TÊTE D'OR OU, AU-DELÀ, DE LA SALLE 3000 ET DU PALAIS DES CONGRÈS.

Il n'a pas tout à fait 13 ans... et cela se voit. Mis en service en septembre 2004, le parc P0 de la Cité internationale est bien un parc LPA. L'automobiliste qui s'y rend s'y sent immédiatement en sécurité. 954 places de stationnement largement espacées pour les voitures, des ascenseurs vastes et lumineux, une lumière douce et rassurante. Avec ce parc, LPA a su répondre avec efficacité aux exigences que requiert un parc de stationnement moderne : sécurité, facilité d'accès, luminosité, espace. Son architecture est due au cabinet CRB Architectes et c'est Jean-Michel Wilmotte, le plus LPA des architectes, qui en a assuré l'architecture intérieure. Quant à la signalétique, elle a été conçue par le graphiste-signaléticien Yann Pennor's. Mais une architecture réussie, aussi brillante soit-elle, ne garantit pas absolument le succès d'un parc de stationnement. Son environnement est essentiel et, de ce côté-là, le P0 est gâté ! Nous y reviendrons.

Le P2 est encore plus récent... et encore plus vaste. Il a été inauguré au printemps 2006. Comme son voisin, il rassure par ses dimensions, sa clarté et son espace. Pour autant, ce n'est pas LPA qui l'a créé. Le parc a été construit dans le cadre de la dernière phase de la Cité internationale, en même temps que la salle 3000. C'est à l'artiste new-yorkais Peter Downsborough qu'on doit l'œuvre d'art implantée dans le parc. Ce spécialiste de mots et de lignes géographiques s'est intéressé aux cheminements piétons du parc en les matérialisant en partie - sur certains murs et quelques piliers - grâce à des lignes métallisées et des lettres peintes. Cette œuvre, difficile à définir mais facile à appréhender quand on se trouve au cœur du parc, s'appelle «Untitled», c'est-à-dire «Sans titre»... tout un programme. Le parking P2, tout comme le P0, est parfaitement intégré dans cette opération immobilière majeure

- et en même temps très spécifique - de Lyon : la Cité internationale. Ce quartier, entre Rhône et parc, offre une architecture unique imaginée par Renzo Piano. Les bâtiments construits de brique et de double «peau vitrée» s'organisent de part et d'autre de la rue intérieure, véritable colonne vertébrale des implantations. Mais pour les Lyonnais, ces parcs sont la porte d'accès à 4 équipements majeurs : le parc de la Tête d'Or, le Musée d'art contemporain (MAC), la salle 3000 et le Palais des Congrès. Du coup, les deux parcs bénéficient d'un environnement qui en font des parkings parmi les plus intéressants de la métropole lyonnaise. Pour les Lyonnais, il sont en effet le point d'accès le plus pratique pour accéder simplement au parc de la Tête d'Or. ■



Le Central Park lyonnais

Pour quiconque en a fait l'expérience, se garer à proximité du parc de la Tête d'Or représente toujours une gageure alors que le P0 et le P2 se situent à quelques mètres seulement des Portes Rosaie, Congrès et Musée d'Art Contemporain. Il suffit dès lors de traverser la rue pour se retrouver sous les 8800 arbres plus que centenaires de ce parc conçu sur le modèle du jardin anglais et ouvert en 1857, la même année que le fameux Central Park à New York. En y entrant, plus d'une centaine d'hectares de verdure vous font face : des pelouses, des bosquets d'arbres, des massifs de fleurs, la roseraie du jardin botanique, les grandes serres mais aussi un lac d'une superficie de 16 hectares.

Pour les amoureux des animaux, le jardin zoologique vaut largement le détour. En octobre 2006, lors de sa restructuration complète, le

parc a inauguré une plaine africaine qui abrite aujourd'hui 130 animaux différents parmi lesquels des espèces menacées. Le zoo de Lyon est d'ailleurs membre de l'Association Européenne des Zoos et Aquariums qui milite pour la biodiversité et la protection des espèces menacées. Créé en 1858, il est le deuxième jardin zoologique français le plus important après le jardin des Plantes à Paris. Le parc de la Tête d'Or est vraiment un espace exceptionnel au cœur de la ville. D'ailleurs, les Grand Lyonnais ne s'y trompent pas. Le week-end, ils sont très nombreux à s'y retrouver aux beaux jours pour jogger, se promener, pique-niquer, faire de la barque sur le lac, observer les animaux, faire du manège, grignoter de la barbe à papa, s'initier au poney, lire, rêver, jouer... vivre quoi! ■

P0		P2
2004	MISE EN SERVICE	2006
90 QUAI CHARLES DE GAULLE	ENTRÉE DES VÉHICULES	34 QUAI CHARLES DE GAULLE
QUAI CHARLES DE GAULLE	SORTIE DES VÉHICULES	QUAI CHARLES DE GAULLE
RUE INTÉRIEURE CITÉ INTERNATIONALE	ACCÈS PIÉTONS	RUE INTÉRIEURE CITÉ INTERNATIONALE
954 PLACES		1166 PLACES
20 PLACES		7 PLACES
20 PLACES		-
16	PMR	24
4	RECHARGES POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES	6

LE MAC

Pour ceux qui préfèrent l'art à la nature, le parc P0 permet d'accéder facilement au Musée d'art contemporain, «MAC» pour les habitués. Comme le faisait dire Sophocle à l'un de ses personnages dans Antigone, «de toutes les merveilles de la nature, la plus étonnante, c'est l'homme.» Et cet homme est capable des créations les plus étonnantes qu'on peut découvrir dans ce beau musée qui s'abrite au sein même de la Cité internationale.

Le Musée d'art contemporain tout proche propose à la fois des collections permanentes ou des expositions temporaires, le plus souvent aussi prestigieuses que celles qu'on peut voir dans les capitales européennes. LPA, grâce à cette proximité, initie très régulièrement des partenariats avec le MAC. Si vous utilisez prochainement le P0, ne manquez pas l'exposition «Los Angeles, une Fiction» proposée par le MAC de mars à juillet, ou comment 34 artistes de la ville et 84 écrivains de différentes générations, connus ou moins connus construisent et déconstruisent la silhouette de cette ville que tout le monde connaît sans parfois n'y avoir jamais mis les pieds... Au MAC, ce sont aussi ses collections permanentes et notamment cet étonnant camion mis en scène par un artiste autrichien et qui vous saute littéralement aux yeux en sortant du P0.





CHRISTOPHE CHEVAUSSET

L'INNOVATION COMME MAÎTRE-MOT

IL ÉTAIT UN TOUT JEUNE HOMME À SON ENTRÉE À LPA.
27 ANS PLUS TARD, CHRISTOPHE CHEVAUSSET EST ENCORE UN HOMME JEUNE.
À 45 ANS, IL EXERCE LES FONCTIONS DE RESPONSABLE DU SYSTÈME D'INFORMATION.
SI CE TITRE NE VOUS DIT RIEN, SACHEZ QU'IL S'AGIT D'UN MÉTIER MULTIPLE QUI L'AMÈNE
À TRAVAILLER AVEC L'ENSEMBLE DES SERVICES DE L'ENTREPRISE MAIS AUSSI DES PRESTATAIRES
EXTÉRIEURS. PASSIONNÉ D'INFORMATIQUE, SA RESPONSABILITÉ EST DE TROUVER UNE
SOLUTION AUX PROBLÈMES TECHNIQUES RENCONTRÉS PAR LES COLLABORATEURS DE LPA.
MAIS CET ASPECT DU MÉTIER LE PASSIONNE MOINS QUE LE TRAVAIL EN ÉQUIPE SUR DES
PROJETS INNOVANTS, POUR IMAGINER LES TECHNOLOGIES DE DEMAIN.

Serrure connectée, paiement sans contact, modélisation des parcs en 3D, Christophe Chevasset travaille avec enthousiasme sur les projets du futur.

Loin de l'image stéréotypée du « geek », c'est un homme souriant, visiblement bien dans sa peau. Fêru de nouvelles technologies, adepte de sites spécialisés comme 01.net, il exerce aujourd'hui un métier qui le passionne : « je vis chaque moment de travail comme un enrichissement des mes points d'intérêt ».

Un fidèle de LPA

Passionné d'informatique, Christophe Chevasset rêve dans sa jeunesse de devenir pilote de chasse. Mais c'est véritablement au sein de LPA que sa carrière a décollé. C'est en effet pendant ses études de commerce qu'il commence à travailler pour LPA, en tant que vacataire sur les parcs. Une expérience enrichissante durant laquelle il exerce ses premières responsabilités. À la fin de ses études, il effectue un stage au service commercial de LPA, lui permettant de valider une maîtrise de marketing et de gestion d'entreprise. Dans la foulée de ce stage, il se fait embaucher en tant que commercial. Après trois ans dans ce service, Christophe Chevasset rejoint les ressources humaines, où il assure la gestion administrative du personnel pendant près de 5 ans. Aujourd'hui, il considère ses différentes expériences comme un véritable atout, car elles lui permettent de mieux comprendre les besoins fonctionnels de chaque service. « Ma connaissance des métiers du stationnement et de LPA est une grande force ».

« Il n'y a pas un domaine aujourd'hui dans une entreprise qui ne soit pas en prise directe avec le numérique et le digital. »

De la technicité et de l'innovation

En 2003, le développement des nouvelles technologies amène LPA à refonder son système d'information et Christophe Chevasset est chargé de piloter le projet en interne. Il crée alors, avec l'accord du directeur, le poste de responsable du système d'information (RSI). Il est seul en interne à gérer le système d'information car LPA fait appel à des prestataires extérieurs. Son quotidien consiste à résoudre les problèmes techniques afin que la disponibilité du service soit proche de 100 % : « tout doit fonctionner, 24h/24, 7j/7 ». Ainsi, il peut, par exemple, être sollicité pour régler divers problèmes de messagerie, de réseau... Par ailleurs, il est confronté depuis quelques années au développement de l'environnement monétique et bancaire.

En tant que personne ressource, il a également pour mission de répondre aux besoins fonctionnels exprimés au sein des différents services. « Il n'y a

pas un domaine aujourd'hui dans une entreprise qui ne soit pas en prise directe avec le numérique et le digital ». C'est ce travail en équipe sur des projets qu'il préfère. « J'adore partager, travailler en équipe, trouver des solutions avec les autres », affirme-t-il avec conviction. Et les solutions qu'il apporte ne répondent pas seulement à un besoin, elles sont véritablement innovantes.

Christophe Chevasset insiste sur l'innovation : pour lui, elle permet de se distinguer de ses concurrents en créant de la valeur ajoutée. C'est aussi une façon de penser l'avenir avec un objectif très concret : faciliter le quotidien des usagers.

Le meilleur exemple est peut-être celui de la serrure connectée : désormais, pour ouvrir une porte, il n'y a plus besoin de clé, un smartphone suffit. Christophe Chevasset ne se contente donc pas d'assurer les besoins présents de LPA, l'entreprise qui a presque le même âge que lui... il prépare aussi son avenir, avec un slogan : « build the future »! ■





Illustrations © Nolite Franchi



LA VILLE DES COURTES DISTANCES

EN 2030, 75% DE LA POPULATION MONDIALE VIVRA DANS LES VILLES! CE CHIFFRE VERTIGINEUX INDIQUE À LUI SEUL COMBIEN LA QUESTION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES AGGLOMÉRATIONS DEVIENT, PLUS QUE JAMAIS, UNE PRIORITÉ À TRAITER POUR LES RESPONSABLES DES COLLECTIVITÉS. JUSQU'À LA FIN DU SIÈCLE DERNIER, L'ÉTALEMENT URBAIN ÉTAIT LA RÉPONSE APPORTÉE PAR LA PLUPART DES RESPONSABLES DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN. ON EN CONNAÎT LES CONSÉQUENCES : D'UN CÔTÉ DES CITOYENS DE PREMIÈRE CATÉGORIE VIVANT DANS DES COMMUNES PÉRI-URBAINES RICHES, DE L'AUTRE CÔTÉ, DES CITOYENS DE SECONDE ZONE RELÉGUÉS AUX CONFINS DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN ET, AU MILIEU DE TOUT CECI, LES CLASSES MOYENNES, VIVANT DANS DES ZONES PAVILLONNAIRES.

→ « La ville est le lieu de l'urbanité, de l'humain et du piéton, il est donc logique que les espaces publics soient repensés en faveur des modes actifs », explique Benjamin Taveau, économiste, urbaniste et blogueur (www.territoires.blog.lemonde.fr). « Construire la ville des courtes distances ne consiste pas seulement à réduire la place de la voiture. Il est nécessaire de réintégrer toutes les fonctions du citoyen en ville : les commerces, les équipements, les universités, les logements, les transports, les bureaux. »

Dans un article des Cahiers du CERTU*, Marie-Christine Jaillat, directrice de recherche au CNRS, renchérit et apporte même une précision importante sur le « devoir » de la ville des courtes distances, qu'on appelle « ville compacte » aux Pays-Bas, « S'il faut promouvoir un mode d'urbanisation plus dense, plus économe des ressources, favorisant la mixité sociale, attachons-nous à le faire en tenant vraiment compte de l'aspiration à la tranquillité sociale, à la commodité d'usage, à la plasticité de l'habitat à un coût abordable au plus grand nombre... »

La ville qualitative

Face à ce défi que représente la densification de l'espace urbain et l'aspiration à une meilleure qualité de vie, les acteurs de la mobilité ont un rôle très important à jouer. Louis Pelaez, PDG de LPA, veut que LPA s'engage à fond dans la résolution de ce paradoxe apparent.

La marche à pied est un mode de déplacement que chacun utilise quotidiennement mais elle se révèle bien plus qu'un mode de déplacement. Elle constitue la manière, simple et originelle, d'être présent dans son environnement de vie, dans sa ville, de vivre en interaction avec les autres, et même de faire vivre la ville. C'est ce que Sonia Lavadinho appelle « la marche plaisir » (voir page 12 Paroles d'experts).

Au Japon, le pays par excellence de la densité urbaine, les villes et leurs quartiers se construisent ou se réaménagent autour des différentes mobilités. Là-bas, les pouvoirs publics réfléchissent aux aménagements urbains avec deux exigences : l'accessibilité et la proximité. Dès lors, les quartiers des villes japonaises s'organisent autour des modes de déplacement, qu'il s'agisse des trains, des voitures, des transports en commun, des vélos ou de la marche à pied. Dans la plupart des cas, la vie se construit autour des gares à partir desquelles on trouve des parkings à vélos, des stations de voitures en autopartage, des loueurs de voitures ou des taxis. Même les promoteurs immobiliers imaginent leurs programmes en pensant mobilité et proposent des formules d'autopartage à destination des occupants des immeubles qu'ils construisent.

La ville des courtes distances à la mode japonaise est aussi une réponse à l'allongement de la durée de vie et au vieillissement de la population.

Le défi des métropoles

Mais cette problématique traverse les continents et s'avère prégnante dans la plupart des grandes métropoles. À Barcelone par exemple, explique l'anthropologue Sonia Lavadinho, on expérimente depuis l'année dernière les supermanzanas, « super-pommes » en français. « Il s'agit de quartiers dans lesquels le stationnement des véhicules est interdit pour libérer de l'espace et permettre aux piétons et aux vélos de circuler plus librement et en toute sécurité. Même les transports en commun sont détournés de ces quartiers pour redonner de l'oxygène à ces lieux. »

Une philosophie qui se traduit par un axiome simple : toutes les voies ne sont pas circulables. Mais une fois énoncé, encore convient-il de traduire cette pensée en aménagement sur le terrain et c'est là que les décideurs doivent jouer leur rôle. Pour Benjamin Taveau, « les espaces publics doivent être repensés en faveur des modes actifs. Pendant longtemps on a privilégié l'étalement urbain. Avec la ville des courtes distances, on se reconcentre sur l'existant. Mais le problème est que les dispositifs fiscaux sont plus avantageux pour la construction que pour la reconstruction de l'existant. » Autrement dit, il est plus avantageux de construire en périphérie des villes, là où le foncier est beaucoup plus abordable, que de reconstruire au cœur des villes où son coût est souvent prohibitif pour les aménageurs.

On le voit, la ville des courtes distances englobe de nombreux paramètres et ne se résume pas seulement à une simple question d'aménagement ou de réaménagement des espaces urbains.

Longtemps, en effet, on a cru que la politique d'urbanisme était indépendante de celle des transports alors même qu'elles interfèrent les unes avec les autres.

Aujourd'hui de nombreuses agglomérations pensent globalement avant d'aménager localement, à l'image du quartier de la Confluence à Lyon où on a construit une ligne de tramway avant d'aménager les espaces qui se sont agglomérés de part et d'autre de la ligne de transports en commun. Grenoble et Toulouse ont mis en œuvre des « contrats d'axe » entre les autorités organisatrices de transports et les communes. Pour les résumer, on dira que les communes s'engagent à construire des logements le long des voies de transport. À Lille, on a imaginé des Disques de Valorisation des Axes de Transports (DVAT). Sous ce nom barbare, une réalité concrète et somme toute assez simple. Il s'agit de proposer des accessibilités piétonnes et cyclables dans un rayon de 500 m autour des stations de transports en commun. L'objectif est que les citoyens puissent se déplacer en modes actifs vers ou à partir de ces stations de transports.

On le voit, la plupart des métropoles françaises se sont emparées de ce sujet et expérimentent, *in vivo*, des solutions.

La « ligne de désir »

Cette magnifique expression n'est pas une ligne imaginaire. Elle est une réalité très concrète qu'Olivier Razemon, journaliste et auteur spécialisé dans les questions de mobilité (voir page 13) appelle « la ville inventée par le piéton ». Il s'agit en fait des passages qu'utilisent les piétons ou les cyclistes à la place des aménagements conçus pour eux par les décideurs ou les aménageurs, parfois au mépris du bon sens. Ces lignes de désirs sont en réalité des « raccourcis » que les piétons inventent car se déplacer à pied implique de faire travailler ses muscles et la volonté des marcheurs dans les villes est d'aller vite d'un point à un autre. Le célèbre architecte-urbaniste Philippe Madec précise, dans un entretien au magazine TEC Mobilité Intelligente, son concept de « la ville de la pantoufle » : « La ville de la pantoufle sert à penser les établissements humains à partir du quotidien, dans le sens d'une vie de proximité, d'une réduction du temps gaspillé. » Il entend par là, ce temps qui n'est jamais comptabilisé lors d'un déplacement en voiture, c'est-à-dire celui pendant lequel on va prendre sa voiture... et celui qu'on perd dans les encombrements et pour trouver un stationnement. Il insiste sur la nécessité de « compléter le discours de la mobilité par un propos plus humaniste, de retrouver l'habiter et le temps de l'habiter, laisser remonter la diversité des situations habitées. Dans la possibilité d'une moindre, alter ou lente mobilité, naît l'éventualité de quelques retrouvailles avec une autre face du monde, avec un aspect plus désirable, en fin de compte beaucoup plus libre, celui qui s'est affranchi d'une certaine aliénation matérielle. »



Le propos peut paraître obscur ou complexe mais en réalité il décrit une réalité que chacun peut ou pourra expérimenter en marchant : la découverte de sa ville, « *touriste de sa propre ville* » ainsi que le dit Sonia Lavadinho, mais aussi la découverte de la possibilité de rencontres, de moments volés à sa routine habituelle et la capacité de tout un chacun d'explorer d'autres facettes du monde qui nous entoure.

Cela veut dire que la marche, ou la ville des courtes distances englobe beaucoup plus que la simple idée d'une autre mobilité. Il s'agit d'un rapport au monde totalement modifié ou le verbe « être » prend tout à coup plus d'importance que le verbe « avoir ». Carlos Moreno, le scientifique colombien spécialiste de la ville intelligente humaine imagine « *des villes polycentriques, avec des services essentiels à la portée d'un quart d'heure, offrant un maillage fort socio-culturel et économique. À l'heure où la technologie nous offre l'hyper connectivité, c'est dans l'hyper proximité, que nous trouverons peut-être le moyen de rééquilibrer nos vies urbaines.* » ■

LPA, comme société d'économie mixte, place l'intérêt général au premier plan de ses priorités. Nous voulons donc jouer notre rôle dans l'amélioration de la vie quotidienne des habitants de la Métropole en leur offrant des services en adéquation avec leurs besoins.



* CERTU : Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme.

La ville et la vie

La ville des courtes distances pourrait aussi se symboliser par la place des gares. Jusqu'à présent, elles sont des lieux de mobilité. Je vais d'un point A à un point B. J'arrive à la gare, je monte dans un train et, quand j'arrive à destination, je descends de mon train pour faire ce que j'ai à faire dans la ville où je me suis rendu.

Aujourd'hui, et demain plus encore, la gare devient ou va devenir ce que Bruno Marzloff, le fondateur du groupe Chronos, nomme le « lieu d'une mobilité paradoxale ».

Les gares se transforment en lieux d'hébergement de gens, de services, de commerces, d'urbanité. Marzloff l'expliquait récemment dans une intervention à Lyon en ces termes : « on bascule du voyage à l'escale ». Benjamin Taveau insiste lui sur le fait que : « La thématique de la mobilité a toute sa place dans le cadre des réflexions menées autour de l'aménagement d'un secteur alors que, par le passé, les solutions de mobilité n'ont pas toujours été considérées comme des éléments moteurs dans l'aménagement d'un quartier et n'ont pas toujours pu s'intégrer entièrement dans leur environnement. »

Dans le cas des villes japonaises évoqué plus haut, les gares sont le lieu central autour duquel la vie du quartier s'organise. Le projet d'aménagement de la gare de la Part-Dieu à Lyon relève de cette même volonté avec cette idée de « sol facile » ou le piéton est considéré comme un voyageur à part entière. Lui rendre le sol facile, c'est l'encourager à marcher. Car, la plupart des études le montrent, plus on utilise les modes actifs - vélo ou marche - et plus on les pratique au quotidien. Il s'agit d'un véritable cercle vertueux qui se met en place.

La « cerise sur le gâteau » étant que les modes actifs sont bons pour la santé. Selon l'OMS en effet, la sédentarité est reconnue comme le 4^e facteur de risque de mortalité globale et la pratique d'une activité physique régulière (la marche y compris) permet de diminuer cette mortalité.

Les métropoles françaises s'intéressent depuis peu à cette question des « courtes distances ». Beaucoup commencent à mettre en place des stratégies piétons mais les mauvaises habitudes sont tenaces et il est encore difficile pour les décideurs d'imaginer d'autres modèles urbains que ceux connus depuis des dizaines d'années. Pourtant, les études sur le sujet ne manquent pas et ne datent pas d'hier. Olivier Razemon a retrouvé la trace d'une étude menée à San Francisco en 1961 et qui montrait que les

liens d'amitié ou de bon voisinage étaient beaucoup plus distendus de part et d'autre d'une voie à forte circulation automobile que dans une voie où les flux s'avéraient nettement plus faibles. Le constat paraît évident mais il montre bien que notre façon d'aménager nos villes a une grande incidence sur nos vies. Entre le mot « ville » et le mot « vie », il y a deux consonnes... et tout un monde de différences.

De façon plus anecdotique, on retiendra que plusieurs grandes entreprises californiennes de la Silicon Valley ont mis en place des « walking meeting ». Il s'agit de réunions qui se tiennent en marchant ! Allier marche et discussion présente des bénéfices évidents pour lutter contre la sédentarité, mais les bons côtés des réunions marchées dépassent les enjeux de santé. Marcher aide à briser le formalisme d'une réunion, désamorce les tensions d'un face-à-face et favorise la camaraderie entre collègues.

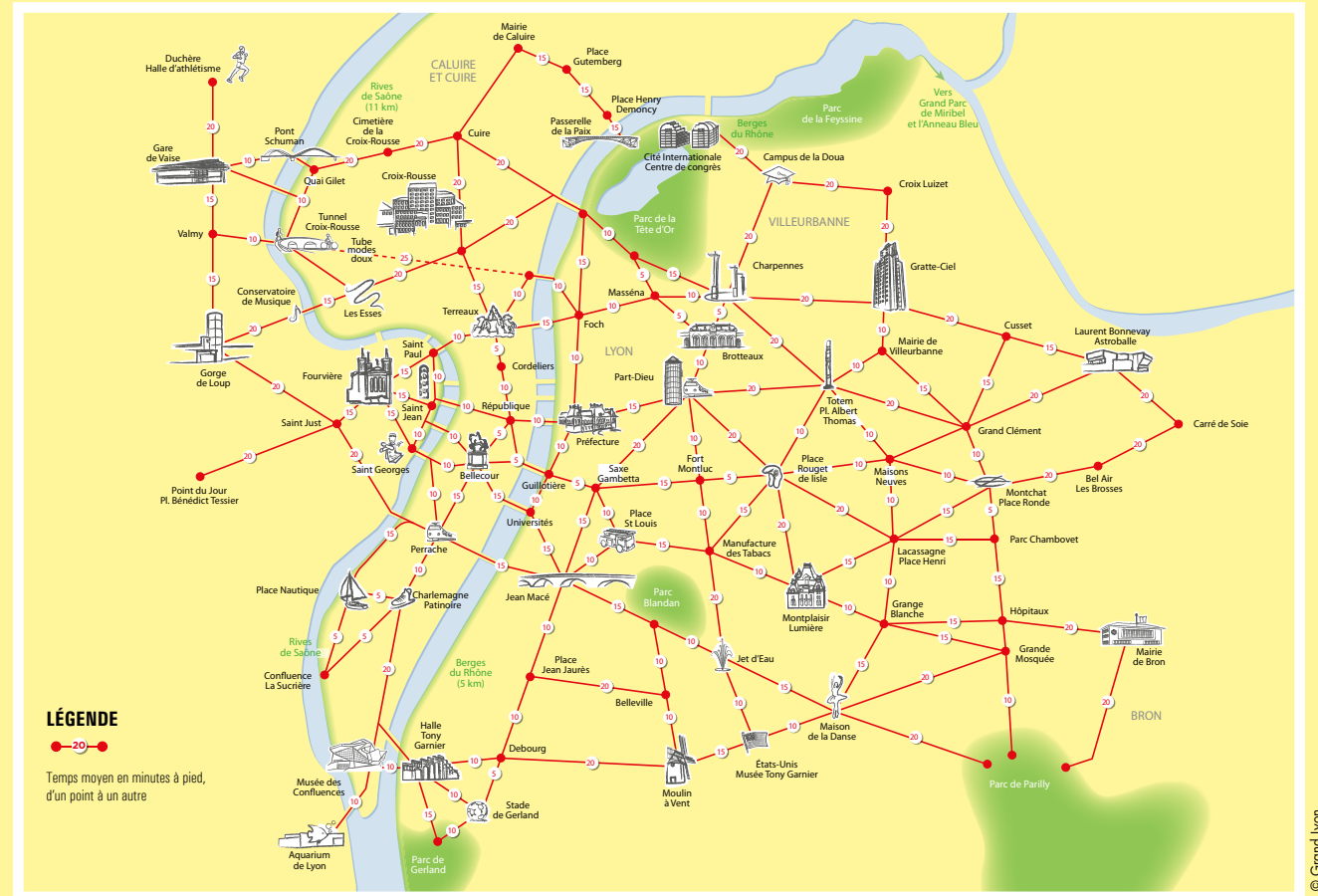
Sensibiliser aux bienfaits des modes actifs, au-delà de ces symboles d'innovation qui sont le l'ADN de ces entreprises, permet aussi à chacun de prendre conscience que la ville des courtes distances est encore la meilleure façon de ne pas passer à côté de sa vie. ■



© MeffQuinn



© MeffQuinn



© Grand Lyon

La stratégie piéton de la Métropole de Lyon

La Métropole de Lyon a adopté l'été dernier son plan Oxygène - une série de mesures visant à diminuer les émissions de polluants - ainsi qu'un Plan d'Actions pour les Mobilités Actives. Ces plans illustrent de façon claire la volonté de la collectivité d'améliorer la qualité de l'air respiré par les citoyens et, plus globalement, d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. Diminuer le taux de pollution : - 11 % d'émissions depuis 10 ans alors même que la population a augmenté de 10 % pendant la même période et développer les modes de déplacement actifs montrent bien combien la collectivité s'est engagée avec détermination dans une politique.

Mais elle a été l'une des premières à adopter une stratégie piéton en votant, dès 1999, une charte identifiant 10 actions prioritaires pour la prise en compte

de la marche à pied comme mode de déplacement à part entière.

Cette démarche allait être prolongée en 2009 par le lancement du plan « modes doux » de la Communauté urbaine puis, en 2014, par le vote d'une délibération pour la mise en place d'une stratégie piéton à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain.

Cette stratégie repose sur des aménagements majeurs comme les Berges du Rhône ou les Rives de Saône mais aussi sur un plan intercommunal d'accessibilité de la voirie avec des réalisations d'abaissements de trottoirs et la création de cheminements dédiés à la marche.

En 2010, le Grand Lyon réalise et diffuse largement une carte « Ma ville à pied » dont la déclinaison devrait prochainement s'étendre à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain. ■

SONIA LAVADINHO

« EN MARCHÉ, CITOYENS ! »



La ville des courtes distances, la ville marchable, Sonia Lavadinho en parle avec passion. Elle y a consacré sa thèse intitulée « Le renouveau de la marche urbaine : Terrains, acteurs et politiques » après avoir constaté un phénomène assez curieux. Lorsque nous partons pour des vacances loin de chez nous, nous faisons 10 000 km en avion pour partir, à pied, à la découverte des villes que nous visitons ! Et cela nous paraît naturel. Mais dès que nous revenons « à la maison », nous reprenons nos mauvaises habitudes et reprenons notre voiture, y compris pour des trajets de courte durée. « Favoriser la marche urbaine, c'est garantir l'attrait, l'animation, la sécurité et la convivialité de la ville tout en veillant à la santé des habitants. Une réappropriation du domaine public par les piétons permet ainsi aux rues et aux places de jouer leur rôle de lieux de rencontre et de vie sociale. »

Pour elle, réfléchir à ces questions, c'est s'intéresser aux points de fracture, à la façon dont on gère les transitions entre deux modes et comment ces interfaces deviennent (ou peuvent devenir) des lieux de vie.

La marche et la vertu

Pour Sonia Lavadinho, la marche a plusieurs vertus. « Quand vous êtes sur vos deux pieds, vous êtes de nouveau dans votre corps et vous vous retrouvez avec du temps non-alloué. » Mais au-delà de cette « réappropriation » de son propre corps, c'est l'usage même de ce temps disponible qui devient intéressant. « Quand vous venez à Lyon et que vous vous retrouvez dans un parc de stationnement de LPA, vous regardez une œuvre d'art alors que vous n'aviez aucunement prévu de le faire. C'est ce que j'appelle la suspension

Portugaise d'origine, installée en Suisse, Sonia Lavadinho n'a pas vocation à s'immiscer dans la campagne présidentielle française. Son appel à la marche est beaucoup plus ancien que celui d'un certain Emmanuel Macron. Cette citoyenne du monde, anthropologue, se définit joliment comme une « psychologue des villes ». Comprenez qu'elle en prend le pouls pour mieux restituer ce qui fait battre leurs cœurs. Le cœur des villes n'est pas quelque chose d'abstrait, de désincarné. Il bat précisément au rythme de celles et ceux qui ont décidé de se déplacer à pied pour mieux en apprécier les beautés et les rythmes.

de l'incrédulité en ce sens que, pendant une courte période de temps, vous acceptez de croire que ce parc est un musée dans lequel on peut contempler des œuvres ! »

Si l'on en croit l'anthropologue, la ville marchable permet la suspension du temps. Dès lors, il est possible de regarder autour de soi, de découvrir ou de redécouvrir son environnement, de s'autoriser une pause qu'on se refuse à soi-même habituellement. En plus, la marche est bonne pour la santé. L'OMS considère qu'il faudrait faire 10 000 pas par jour et par personne pour que la marche ait des effets réellement bénéfiques sur notre santé. En France, en moyenne, on est plutôt à la moitié... autant dire qu'il reste du chemin à parcourir... à pied bien sûr ! « Pour moi, l'argument de la santé est un argument qui ne fonctionne pas, considère Sonia Lavadinho. Ce n'est pas ce qui va décider quelqu'un qui ne marche pas de se mettre à marcher. C'est le problème de ce que j'appelle les "désirs lointains", ils sont tellement lointains qu'ils ne se traduisent pas par des actes. La véritable question est de trouver les astuces pour que les gens deviennent des marcheurs par défaut. Car lorsqu'on commence à marcher régulièrement, on marche de plus en plus. C'est pourquoi les collectivités doivent absolument créer des suspensions par l'aménagement pour que la marche devienne une marche "plaisir". Mais pour cela, la ville doit être confortable, plaisante. »

Espace urbain et voiture autonome

Certains annoncent la disparition de la voiture en ville dans les 20 ans. Pour Sonia Lavadinho, ce ne sera pas le cas. « La voiture est loin d'être morte mais c'est son habitabilité qui va être intéressante dès lors qu'elle sera autonome » dit-elle mais elle prédit une ville où de nombreuses voies ne seront plus circulables et les espaces ainsi reconquis offriront de grands espaces pour les piétons et les cyclistes. « Cela sera permis par la mise en place de plateformes pour voitures autonomes toutes les 4 ou 5 rues qui libéreront des îlots voire même des quartiers entiers pour les piétons et les vélos. »

Pour elle, à l'avenir, il n'y aura pas besoin d'énormément de voitures dans l'absolu dès lors que les véhicules autonomes, regroupés au sein de plateformes, viendront à nous plutôt que nous à elles. Conséquence : les parkings deviendront obsolètes, du moins dans leurs versions actuelles ! « Les parcs de stationnement du futur seront de fait des hubs dans lesquels on pourra faire bien d'autres choses que garer sa voiture. Cela se fait déjà en Suisse et je sais que LPA se lance aussi dans des expérimentations en ce sens. »

La révolution qu'évoque Sonia Lavadinho, elle ne l'imagine pas dans un futur lointain, bien au contraire. Cette révolution est en marche, si l'on peut dire. À l'entendre, on aurait presque envie, non pas de suspendre le temps mais de l'accélérer pour découvrir cette ville marchable dont on aperçoit les prémices mais dont on aimerait déjà pleinement profiter même si, privilégiés que nous sommes, Lyon est déjà une ville « en marche »...

OLIVIER RAZEMON

LE BLOGUEUR DE LA MARCHÉ !



Journaliste spécialisé dans les questions de mobilité, Olivier Razemon est aussi écrivain et il anime depuis trois ans un blog sur le site du journal Le Monde. Marcheur impénitent, il vient de publier un livre sur le naufrage des villes moyennes intitulé « Comment la France a tué ses villes* », un essai qui met en avant la dévitalisation urbaine marquée par la fermeture de magasins en centre-ville et l'accent mis sur la multiplication des zones commerciales en périphérie, mais aussi des services publics.

Pour lui, cette organisation de l'espace est uniquement basée sur l'engin motorisé, dans les villes petites et moyennes. C'est parce qu'on a instauré cette culture des déplacements motorisés pour tous les trajets que tout est aujourd'hui disséminé dans un espace très vaste. La problématique est différente dans les métropoles.

*Comment la France a tué ses villes, aux Éditions Rue de l'échiquier.

« C'est compliqué de marcher dans nos villes parce qu'elles n'ont pas été pensées pour cela. De façon générale, on considère que la marche à pied n'est pas un moyen de déplacement. Ça relève de la méconnaissance ou de l'incompréhension de ces enjeux-là. La voirie a été pensée uniquement pour la voiture individuelle. Les décideurs, du moins la majorité d'entre eux, se déplacent toujours en voiture individuelle, la conséquence est qu'ils aménagent ainsi ! »

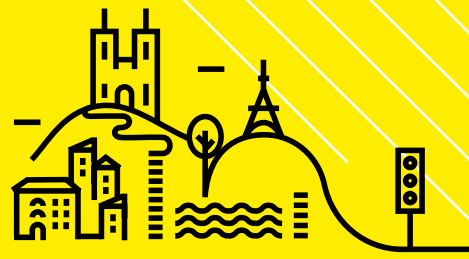
Olivier Razemon ne voit dans cet état de fait aucun « complot » contre les piétons ou les modes doux, il dresse simplement un constat qui, heureusement, est en train d'évoluer. De plus en plus de collectivités prennent des mesures en faveur des modes doux ou des modes « actifs » comme on les appelle maintenant. « Strasbourg a fait ça en 1989, à une époque où c'était beaucoup moins dans l'air du temps qu'aujourd'hui. Cela a provoqué beaucoup de grincements de dents car les décisions ont été prises de façon assez radicale mais aujourd'hui, personne ne songerait à revenir sur ces acquis », explique le blogueur.

Pour lui, il n'y a pas d'autre façon de faire car il existe toujours de bonnes raisons pour prendre des décisions plus consensuelles qui conviennent à tous les acteurs d'un territoire mais qui ne règlent pas réellement les questions de pollution, de nuisances, d'encombrement... Pour lui, le problème principal est que les décideurs ne regardent pas ce qu'il appelle « la vraie vie ». « Contrairement à ce qu'on croit, explique-t-il, une voiture ne roule pas toujours à 50 km/h. » Olivier Razemon considère donc que l'aménagement urbain est primordial. Il faut des commerces de proximité, des services proches pour inciter les gens à marcher plutôt qu'à utiliser leur voiture. « Si vous voulez aller au restaurant et que celui dans lequel vous voulez aller se situe à 1 km de chez vous, vous aurez tendance à prendre votre voiture. S'il est situé à 600 m de votre domicile, vous allez vite vous apercevoir que c'est beaucoup plus pratique d'y aller à pied. Et j'ai tendance à penser que plus vous utilisez la marche, plus vous prenez cette bonne habitude. »

En revanche, il n'est pas d'accord avec Sonia Lavadinho sur le rôle futur de la voiture autonome. De son point de vue, elle ne changera pas fondamentalement les choses. « Pourquoi voulez-vous que les gens qui en ont les moyens se privent de disposer d'un véritable salon roulant ? Je ne pense donc pas que la voiture autonome sera un véhicule partagé. »



© Tobias Zils



LES SCOOTERS : LE BON PLAN DE L'ÉTÉ

Et si cet été vous choisissiez de vous déplacer en scooter? Depuis septembre dernier, LPA a lancé son service de scooters électriques en libre-service dans 3 de ses parcs. Pourquoi ne tenteriez-vous pas l'expérience? Le scooter, c'est une façon autonome, souple et écologique de se déplacer dans la ville.

Il s'agit d'une expérimentation unique en région qui s'inscrit pleinement dans le rôle et la stratégie de LPA, acteur incontournable de la mobilité lyonnaise. Et même si vous n'avez jamais fait de scooter, ce service s'adresse aussi à vous car une formation gratuite vous est proposée par LPA grâce à un partenariat avec l'auto-école Marietton. La réservation est simple. Il suffit de se connecter à son compte.

Le client peut ainsi choisir sa station, la date et le temps d'utilisation souhaité. Les agents d'accueil des parcs où sont implantées les stations* sont également à disposition des clients pour les aider dans leur parcours.

Ce service est accessible aux personnes de plus de 20 ans uniquement, selon certaines conditions de permis. Les usagers nés après le 1^{er} janvier 1988 doivent justifier d'un BSR.

Avec les beaux jours, l'envie de faire les choses différemment de l'habitude grandit. N'hésitez donc pas à vous déplacer en scooter, vous constaterez que se rendre à un rendez-vous en utilisant le service des scooters électriques permet à la fois de gagner du temps et de ressentir ce sentiment de liberté.



LPA SCOOTERS



Combien ça coûte ?

Les frais d'inscription au service sont d'un montant de 30 € TTC et sont offerts jusqu'au 31 mai 2017.

Le tarif de location est de 6 €/heure (fractionnable au quart d'heure dès la deuxième heure), avec un minimum de réservation d'une heure.



Toutes les informations sont à retrouver sur le site

lpa-scooters.fr

QUEL LPA ÊTES-VOUS ?

CORALIE

Elle aura 31 ans cette année, travaille dans l'événementiel et elle est passionnée de chevaux qu'elle monte l'été venu en Camargue où elle aime se ressourcer. Abonnée Citiz LPA, elle évoque sa rencontre avec le service d'autopartage avec une fraîcheur et un sourire désarmants. Témoignage.



© Guillaume Perret

« J'ai découvert Citiz LPA quelque temps après avoir obtenu mon permis de conduire. J'avais vu des stations Bluely et je m'étais renseignée mais comme ce sont des boîtes automatiques, je ne me sentais pas prête à utiliser ces voitures. Je suis allée sur Internet et c'est ainsi que j'ai découvert le service. J'ai pris rendez-vous dans une boutique et ce qui m'a convaincu, c'est qu'on m'a acceptée alors même que j'étais conductrice débutante ! Mais j'étais tellement stressée les deux premières fois que j'ai demandé à une amie de m'accompagner. Aujourd'hui, ça fait deux ans que je suis abonnée et je trouve que le service est une alternative parfaite : je n'ai pas d'assurance à payer, pas de carburant, pas d'entretien, c'est à la fois confortable et avantageux financièrement. Je me suis abonnée en avril 2015 et, 3 mois plus tard, je partais en vacances en Camargue avec une Aygo. J'étais trop contente et j'ai fait 700 km avec le véhicule. L'an passé, j'ai renouvelé l'expérience et, en faisant le comparatif avec un loueur classique, je me suis aperçue que c'était beaucoup plus intéressant sur le plan financier. Hors période de vacances, j'utilise le service deux à trois fois par semaine pour faire des courses, aller au cinéma ou partir me balader dans le Beaujolais ou en Isère. J'habite en Presqu'île et les deux stations où je prends les voitures sont celle des Terreaux et celle des Cordeliers. Parfois aussi, j'utilise celle de Gorge de Loup où j'ai beaucoup d'amis. Franchement, pour un jeune conducteur, c'est la solution idéale quand on n'a pas les moyens de s'offrir une voiture. »



© Guillaume Perret

PIERRE

72 ans, inspecteur d'académie à la retraite.

Un grand gaillard moustachu originaire de la Haute-Loire qui venait à Lyon parce que sa femme y faisait des courses. Il connaît un peu le quartier et a préféré l'option parc des Célestins plutôt que de tourner en rond pour chercher une place en surface. Quand on lui demande comment il trouve ce parking, il nous répond « pas mal ». Nous lui rétorquons « seulement pas mal ? », surpris qu'il n'ait pas été touché par son architecture. « Nous avons un peu le même à Saint-Étienne », nous dit-il. Du coup, nous allons lui montrer l'intérieur du parc et son œuvre d'art, il se penche, regarde, se redresse et nous avoue dans un sourire :

« C'est vrai que je ne l'avais pas regardé ainsi en déposant ma femme. Maintenant que vous me le montrez, je dois avouer que celui de Saint-Étienne qui lui ressemble par sa forme est beaucoup moins beau ».

Et quand nous demandons s'il trouve ce parc de stationnement un peu cher, il nous répond dans un éclat de rire « je n'ai pas encore payé, posez-moi la question dans quelques minutes... »



© Guillaume Perret

FLORENCE

Médecin à Lyon, elle habite à Ecully.

Nous l'avons rencontrée alors qu'elle allait récupérer sa voiture dans le parc des Célestins. « J'utilise ce parc pour deux raisons : il est très pratique grâce à sa centralité quand on veut venir à la Fnac ou au cinéma en cœur de ville. Et puis il est vraiment très beau, c'est appréciable. Parfois, quand je venais à Lyon le week-end, je me garais dans le parking de Bellecour mais vraiment il n'est pas pratique car les places sont très serrées et on peut à peine sortir de sa voiture, du coup, je privilégie chaque fois maintenant le parking des Célestins. J'ai vu que le paiement sans contact était possible aux caisses mais je ne l'ai pas encore utilisé ! »

*Parc des Halles, Gare Part-Dieu, Terreaux



L O N D R E S

la ville qui veut vous faire marcher...

La capitale britannique - en dépit du Brexit - reste fascinante. Elle parvient, plus qu'aucune autre ville européenne sans doute, à mêler tradition et modernité. Entre Big Ben et The Shard, ce sont deux visions de la ville qui plutôt que de s'affronter, se complètent pour offrir aux visiteurs l'image d'une cité forte de son riche passé mais résolument tournée vers l'avenir. L'agglomération londonienne est l'une des plus étendues des métropoles européennes. Elle est aussi l'une des premières à avoir instauré un péage urbain... dont les résultats sont plutôt décevants en termes de réduction de la pollution. Mais pour capitaliser sur son image et attirer davantage de touristes, Londres a imaginé et mis en place une véritable stratégie piétonne. Du coup, sitôt descendu de l'Eurostar, la meilleure façon de découvrir la ville reste encore la marche à pied.

21% des déplacements se font à pied dans le Grand Londres. Forte de ce constat, la ville a profité des Jeux Olympiques de 2012 pour devenir une « walking-friendly city ». Elle a donc mis en place un programme appelé « Legible London » qu'on pourrait traduire par « Londres lisible » ou encore mieux « Londres facile ». En fait, il s'agissait de créer ou de mettre en valeur un nouveau réseau de trajets sûrs, simples et rapides pour les piétons, le tout appuyé par une nouvelle signalétique. « Legible London » est un système de signalisation facile à utiliser qui présente des informations de diverses manières, y compris des cartes et des informations directionnelles, pour aider les gens à trouver leur chemin. Il suffit d'ailleurs de se rendre dans la capitale londonienne pour s'apercevoir que souvent l'option la plus rapide est la marche, ce qui n'était pas le cas avant la mise en place de ce réseau et de la signalétique

correspondante. Auparavant, une signalétique incohérente dérouterait les visiteurs - on en a tous fait l'expérience - et il y avait même une vraie confusion sur les distances entre les zones.

Londres facile

« Legible London » a donc été créé pour régler ces problèmes et aider les Londoniens et les touristes à se rendre à leur destination rapidement et facilement. L'une des originalités du réseau est qu'il est intégré à d'autres modes de transport. En ce sens, il est multimodal. Si, par exemple, vous sortez d'une station de métro, il devient très facile d'identifier l'itinéraire vers votre destination. Mais le réseau propose aussi des indications très précises, par exemple pour les personnes handicapées : les cartes « Legible London » montrent là où existent des marches, la largeur des chaussées et les passages pour



piétons. Mais la démarche se veut réellement multimodale. C'est ainsi que l'organisme en charge des transports en commun de la capitale anglaise a édité une carte du métro de Londres avec des indications sur le nombre de pas qui sépare les stations du cœur de la ville ! Et cette carte montre que souvent, moins de 1 000 pas séparent une station d'une autre et qu'il est donc plus agréable d'effectuer le trajet à pied plutôt qu'en métro. Une année auparavant, les transports en commun londoniens avaient édité une autre carte indiquant cette fois le temps de parcours entre deux stations. L'idée était d'inciter les Londoniens, mais aussi les touristes, à éviter le métro aux heures de pointe et d'utiliser plutôt leurs deux jambes pour faire leurs parcours !

Tous les modes à la mode

Si la marche à pied est fortement recommandée quand on visite Londres, les transports en commun sont aussi une façon responsable de se déplacer en ville. Pour cela, les autorités ont ouvert toute la nuit depuis cet été, deux des lignes principales du réseau (Central et Victoria). Devant le succès remporté par cette initiative, trois autres lignes l'ont été au cours de l'automne dernier. Cette volonté d'inviter touristes et surtout habitants à emprunter les transports en commun ou à utiliser les modes actifs, répond aussi à une préoccupation de santé publique. En effet, malgré l'instauration d'un péage urbain, les niveaux de pollution

n'ont guère diminué à Londres. L'une des raisons de ces résultats quelque peu décevants est sans doute que le péage urbain concerne une périmètre somme toute assez restreint. Dès lors, dans une agglomération aussi peuplée et aussi étendue que l'agglomération londonienne, les effets de ce péage sont relativement limités. Par ailleurs, contrairement à une ville comme Amsterdam qui est confrontée à des problèmes d'espace et a donc logiquement privilégié les modes actifs dans ces aménagements de voirie, à Londres, on essaie de contenter tout le monde. Le pari qui est fait est celui d'une cohabitation possible entre les divers usagers de la voirie, en misant à la fois sur la mixité des usages et le respect mutuel des différents protagonistes de l'espace public urbain. ■



Images extraites du site London Legible.



Aperçu du site internet <https://tfl.gov.uk/>



Le site internet de *Transport for London* contient des ressources utiles pour tous ceux qui souhaitent découvrir Londres à pied. Vous y trouverez des itinéraires de promenades, des informations sur l'accessibilité et sur les événements spéciaux de randonnées. Le planificateur de trajets en ligne de *Transport for London* est un outil pratique, tant pour ceux qui comptent découvrir Londres à pied que pour ceux qui prévoient d'emprunter les transports publics. Il vous suffit de cliquer sur l'onglet « Vélo et Marche » pour accéder à ces options.

<https://tfl.gov.uk/>

LE WEEK-END, GAREZ-VOUS

DANS LE PARC PO

CITÉ INTERNATIONALE

pour profiter du parc de la Tête d'Or,
des girafes et des roses.

5 €
LA JOURNÉE

*les samedis,
dimanches,
jours fériés
et mois d'août
de 9h à 19h*

EXCLUSIVEMENT
AU PARC PO

