

MOB'ART

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

PAR LPA

P4
**PARC RÉPUBLIQUE
LES JEUX DE LUMIÈRE
ET DU HASARD...**

P8
**DOSSIER
MOBILITÉS PARTAGÉES :
LES ATOUTS LYONNAIS.**

P18
**MONTREAL
UNE COUSINE DÉGOURDIE.**



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

N° 7

3 ACTUS LPA

4 VISITE GUIDÉE

- Le parc République.

6 DANS LA PEAU DE...

- Christophe Gay Lpa dans la peau.

8 DOSSIER

- Mobilités partagées : les atouts lyonnais.

14 PAROLES D'EXPERTS

- Pierre Soulard : Responsable de la mobilité urbaine à la Métropole de Lyon.

- Maxime Huré : Mobilités partagées : un choix très politique.

17 QUEL LPA ÊTES-VOUS ?

18 AUTOUR DU GLOBE

- Montréal, une cousine dégoûdie.



ÉDITO

Fort de ses excellents résultats financiers, LPA pourrait se reposer sur ses lauriers et se contenter de gérer ses parcs de stationnement.

Ce n'est pas mon souhait et ce n'est pas non plus la volonté des collaborateurs de LPA. Nous voulons être des acteurs de la mobilité de l'agglomération lyonnaise et, quotidiennement, les équipes de LPA réfléchissent aux moyens d'offrir aux grands lyonnais de nouvelles offres de mobilité. Aujourd'hui, cette réflexion se traduit par le lancement d'un nouveau service d'autopartage appelé Yea (voir dossier p 8 - 3). Il permet à n'importe qui d'emprunter un véhicule en le réservant 15' à l'avance et de le ramener là où cela l'arrange et non plus à l'endroit où il l'a emprunté ! Cela s'appelle le « free floating » et ce système complète l'offre classique d'autopartage Citiz LPA.

Nous croyons fermement au développement de l'autopartage - nos résultats en 2016 sont éloquentes à ce sujet - et avec cette nouvelle offre, nous sommes persuadés que la location de véhicules partagés est destinée à croître de façon importante au cours des prochaines années.

La réflexion menée par les équipes de LPA va également être renforcée par la prochaine arrivée dans nos murs de plusieurs start-up dont les projets, liés à la mobilité, seront développés au sein du Lab LPA.

Les candidats retenus bénéficieront d'un espace de travail moderne et fonctionnel au 3^e étage du siège de LPA pour développer un projet d'expérimentation que ce soit en matière de mobilité, de stationnement ou de ville intelligente. LPA aidera ses « jeunes pousses » à développer leurs projets et surtout, à les mettre en œuvre sur le terrain. (Voir page 16)

Plus que jamais, LPA se veut le fer de lance de la Métropole de Lyon pour le développement de toutes les formes de mobilité.

Bonne lecture.

Louis Pelaez

Président de LPA

N°07

octobre 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 :
Extraagence.com®

Rédaction : LPA

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

Couverture © Guillaume Perret

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

LPA
Lab

LPA accélérateur de start-up

L'innovation est dans l'ADN de Lyon Parc Auto. Avec la création du Lab LPA, la société d'économie mixte le prouve une nouvelle fois en accueillant, au 3^e étage de son siège, plusieurs start-up (voir page 16) qui travaillent sur des projets en lien avec la mobilité.

LES 5^{ÈMES} RENCONTRES LPA

Rendez-vous attendu chaque année pour quiconque s'intéresse aux nouvelles formes de mobilité, les Rencontres LPA se déroulent cette année le jeudi 30 novembre au Théâtre des Célestins.



LPA accélère pour les scooters

Depuis septembre 2016, 10 scooters sont en libre-service pour les habitants de Lyon. Ils sont tous électriques et peuvent être loués à la demande, pour une heure minimum et 48h maximum. Vous pouvez désormais les emprunter dans 5 des parcs de stationnement de LPA : Terreaux, Cordeliers, Les Halles, Gare Part-Dieu, Berthelot.

Le tarif de location est de 5€/heure.

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.

ACTUS LPA

LES BONS RÉSULTATS DE LPA EN 2016

2016 a été une année très positive pour LPA avec un chiffre d'affaires de 59,2 M€ en hausse par rapport à 2015 et un résultat net de 5,9 M€. L'entreprise dispose d'une capacité d'autofinancement de 15,2M€.

Ces bons résultats permettent à LPA d'investir, notamment dans la construction du parc Saint Antoine. LPA gère un peu plus de 60 000 places de stationnement sur le territoire de la Métropole de Lyon (40 000 places en voirie, 20 000 en parcs).



L'application LPA parking est lancée

Elle est gratuite et très complète. Son objectif ? Faciliter et fluidifier le parcours des clients des parcs grâce aux nouvelles technologies. Concrètement, l'application permet de choisir le parc de stationnement le plus proche à pied de sa destination, de vérifier la disponibilité et de se laisser guider Last but not least, si vous choisissez de créer votre compte dans l'application mobile, plus besoin de prendre un ticket à l'entrée du parking, il vous suffira de présenter votre smartphone NFC à l'entrée comme à la sortie... le paiement sera enregistré directement. (Android uniquement pour l'instant). Un sujet sur lequel nous reviendrons plus longuement dans le prochain numéro de Mob'Art.



Le chantier du parc Saint Antoine avance

Le parc Saint Antoine ouvrira ses portes au public à la fin de l'année 2019. En ce moment et jusqu'à fin novembre, le chantier est occupé par les concessionnaires de réseaux (eau, gaz, électricité). À la fin de l'année, ce sont les équipes du groupe Eiffage qui effectueront les travaux de voirie sur le quai afin de faire circuler les véhicules sur la partie gauche de la chaussée, côté immeuble.

À partir du printemps 2018, ce sont les équipes de LPA qui prendront la main pour la construction proprement dite du parc de stationnement qui permettra d'accueillir 770 places sur 5 niveaux.

PARTENARIAT AVEC LA BIENNALE DE LYON DU 26 SEPTEMBRE AU 7 JANVIER 2018

Le 26 septembre dernier a eu lieu le vernissage de l'exposition « Wall Drawing2 » - Art dans la Ville » à « La Place de l'Art - Parc Fosse aux Ours ».

Dans ce nouveau lieu dédié à l'art, vous découvrirez les œuvres inédites de Benedetto Bufalino, artiste installé à Lyon qui transforme les objets du quotidien et les détourne avec poésie et dérision, et Maya Hayuk artiste new yorkaise qui peint les murs de ce nouveau lieu d'exposition. Ces œuvres sont à découvrir les samedis et dimanches de 14h à 18h accès depuis les Berges du Rhône.

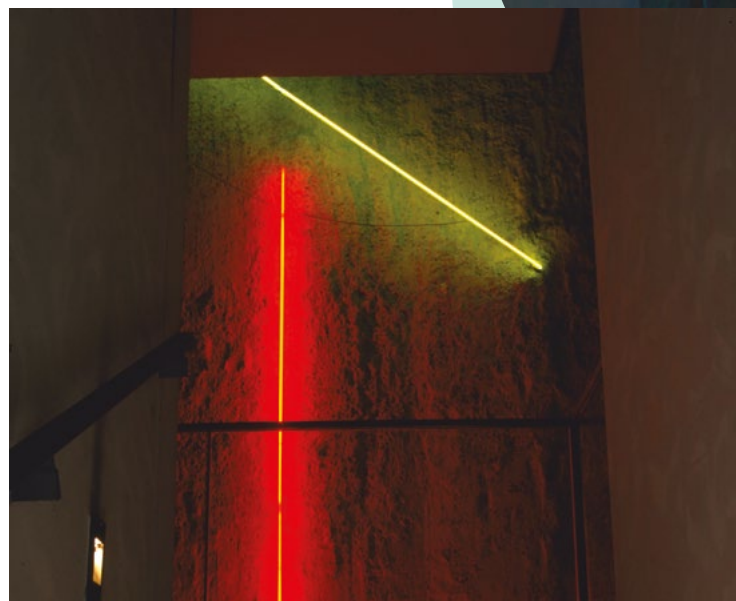
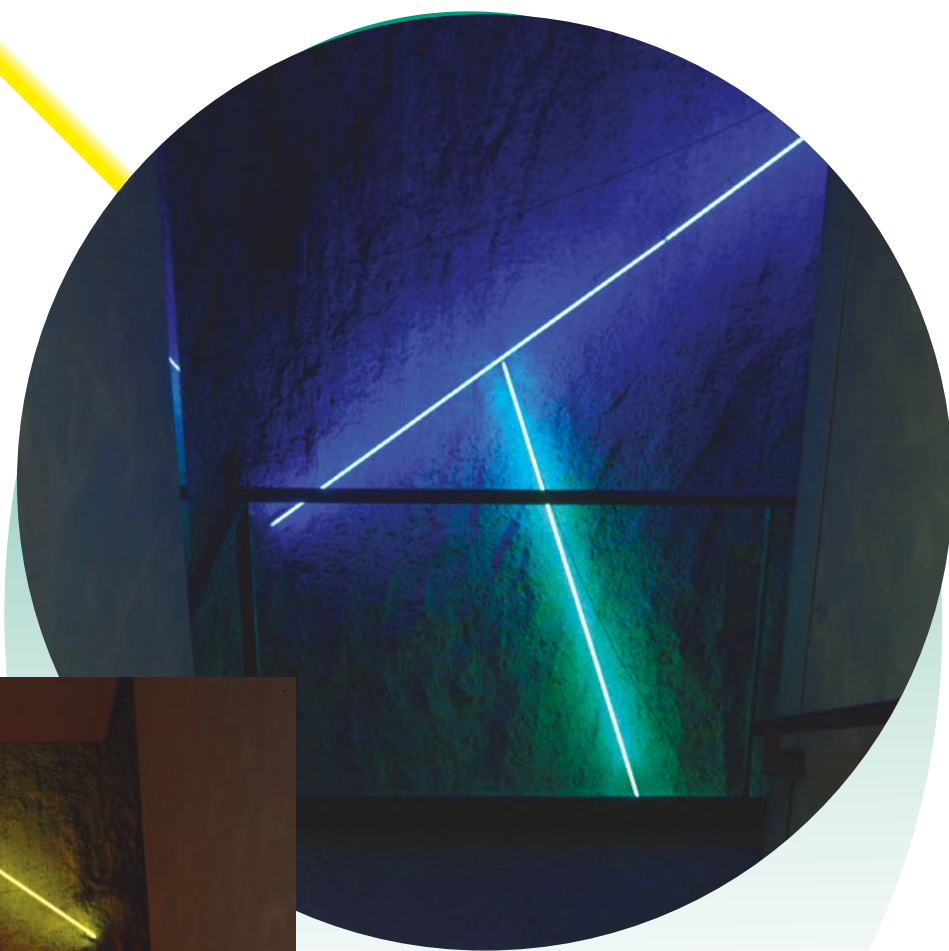
À l'occasion de la 14^e Biennale d'art contemporain de Lyon, la collaboration avec le Mac s'intensifie avec des interventions d'artistes internationaux dans plusieurs parcs LPA. Les parcs Hôtel de Ville, St Jean et PO Cité internationale accueilleront eux aussi des œuvres que vous pourrez découvrir en libre accès.

7 NIVEAUX 788 PLACES 32 PLACES 30 PLACES

2 VEHICULES CITIZ LPA 4 PLACES POUR VÉHICULE ÉLECTRIQUE

C'EST EN AVRIL 1993 QUE MICHEL NOIR ALORS MAIRE DE LYON, INAUGURE LE PARC DE STATIONNEMENT RÉPUBLIQUE APRÈS 3 ANS DE TRAVAUX. POURTANT SITUÉ AU CŒUR DE LA PRESQU'ÎLE, IL SE FAIT DISCRET AU POINT MÊME QU'ON EN OUBLIE PARFOIS SA PRÉSENCE... SAUF LE SAMEDI QUAND LES AUTOMOBILISTES EN FILE INDIENNE PATIENTENT POUR ATTENDRE QU'UNE DE SES 788 PLACES SE LIBÈRE. DEPUIS UN AN, LE PARC SE TRANSFORME AUSSI, LE MOMENT VENU, EN MUSÉE SOUTERRAIN ET DÉPLOIE TOUJOURS, QUOTIDIENNEMENT, LES ARABESQUES GÉOMÉTRIQUES COLORÉES DE FRANÇOIS MORELLET.

LE PARC RÉPUBLIQUE LES JEUX DE LUMIÈRE ET DU HASARD...



© Guillaume Peret



Accès et coordonnées

53 rue de la République
69002 Lyon
+33 (0)4 78 37 35 45

Entrée et sortie des véhicules

Rue Childebert

Accès piéton

Au nord et au sud de la
Place de la République

Coordonnées GPS

45,76011 – 4,83689



On colle souvent aux Lyonnais une étiquette de discrétion, de retenue, de réserve. Ce qui pourrait apparaître comme un cliché repose, en l'occurrence, sur une réalité. LPA est le champion incontesté de la construction de parcs de stationnement - y compris dans des configurations extrêmement complexes - mais conserve une certaine modestie par rapport à ce savoir-faire unique. Le parc République, le plus central de tous ses parkings, relève de la même approche. Enterré, bien sûr, mais d'une discrétion flirtant avec la transparence, le parc s'est glissé dans le paysage de la République comme une main dans un gant. Et pourtant ! Il a fallu trois ans de travaux pour bâtir cet ouvrage situé au cœur de la ville. Trois ans de chantier à proximité de la rue la plus fréquentée de l'agglomération, sous la place du même nom et au milieu d'un quartier de boutiques ou convergent, chaque jour, des dizaines de milliers de personnes.

Et pourtant ! Quand on se replonge dans les archives d'époque, pas ou peu de manifestations contre la construction ou les nuisances liées au chantier. Un peu comme si les Lyonnais rendaient grâce à LPA de leur construire un lieu de stationnement à deux pas des endroits qu'ils fréquentent le plus souvent. Et pourtant ! Le chantier s'est avéré difficile : imaginez en effet le creusement du parc jusqu'à une profondeur de 22 mètres sous terre, 15 mètres en dessous de la nappe phréatique du Rhône et tout ceci à une dizaine de mètres seulement des façades des immeubles de la rue Childebert. Sans compter les nombreux réseaux souterrains traversant le sous-sol, sans compter le métro, sans compter les nombreux arbres présents en surface et dont les racines s'avèrent autant d'obstacles à éviter ! La construction d'un parking est toujours une aventure, celle du parc République n'a pas échappé à la règle. C'est l'architecte lyonnais Pierre Vurpas qui avait été retenu pour mener à bien ce chantier délicat. Il était accompagné

de Jean-Michel Wilmotte pour l'architecture intérieure, Yann Pennor's pour le graphisme et la signalétique et par François Morellet pour l'œuvre d'art. Quand on observe les automobilistes délaissant leur véhicule dans le parc, on est toujours un peu déçu que si peu s'arrêtent un instant pour admirer les «hasards de la République» ainsi que l'artiste a intitulé son travail. Dans les 7 niveaux du puits des cages d'ascenseur, Morellet a mis en place des jeux de lumière avec des néons multicolores qui se croisent, s'entrecroisent en d'étonnantes figures géométriques fruits du hasard et de la lumière. L'artiste, décédé l'an passé, expliquait ainsi son œuvre : «sur chacune des deux allées des 7 niveaux de ce parking, j'ai créé un «accident», c'est-à-dire une grande ligne de néons de 10 mètres de long incluse dans le sol et/ou les murs, qui vient brutalement casser l'espace. Son emplacement ne répond qu'à la logique du hasard, d'un hasard programmé avec le système des batailles navales de mon enfance, et

d'après les numéros de téléphone de Lyon Parc Auto...» Même s'il est moins connu que celui des Célestins, le parc République vaut le détour, même à pied par la rue Childebert. 24 ans après son inauguration, ce parc-là n'a pas pris une ride et sa situation géographique en fait l'un des incontournables de Lyon. D'autant plus qu'il abrite désormais dans son hall de l'entrée nord du parc, devant le magasin Habitat, un lieu tout entier dédié à l'art contemporain. Il s'agit de la «Place de l'Art» qui accueille des expositions temporaires en partenariat avec des institutions culturelles lyonnaises. L'exposition Jérôme Jouvrin vient tout juste de s'achever mais les automobilistes pourront bientôt découvrir un nouvel artiste et profiter d'un moment de grâce avant de se replonger dans leurs affaires, dans leurs courses ou dans la circulation... ■





© Guillaume Perret

CHRISTOPHE GAY

LPA DANS LA PEAU !

IL A L'ENTHOUSIASME COMMUNICATIF DE CEUX QUI AIMENT LEUR MÉTIER. DEPUIS 24 ANS CHEZ LPA, CHRISTOPHE GAY TRAVAILLE AU SEIN DU SERVICE MAINTENANCE AVEC LA MÊME ENVIE QU'AUX TOUS PREMIERS JOURS. IL AIME SON TRAVAIL PARCE QU'IL L'A CHOISI. POUR UNE FOIS, L'HOMME DE L'OMBRE SE RETROUVE EN PLEINE LUMIÈRE.

Tout près du parc Cordeliers, le service maintenance de LPA est une sorte d'ancre dans laquelle 7 hommes de 34 à 62 ans travaillent au service des usagers de la société d'économie mixte. Christophe Gay est l'un de ceux-là. La maintenance électrique, électronique, informatique, il connaît. Il raconte son quotidien avec passion, humour et amour du métier. *« Je suis plus à l'aise avec un tournevis dans les mains qu'avec un stylo »,* avoue-t-il sans ambage. Son bac pro maintenance en poche, ce vrai lyonnais intègre LPA à l'âge de 23 ans. Plus de deux décennies plus tard, il n'éprouve aucune lassitude. *« Quand j'arrive au travail, nous faisons le point avec mes collègues sur les chantiers en cours et les nouvelles demandes. Généralement, nous sommes deux à partir sur le terrain pendant que les deux autres travaillent à l'atelier, soit sur des réparations, soit sur des études pour des chantiers à venir ».*

Variété

Christophe Gay apprécie la variété de son travail. Il est à la fois chargé d'études, concepteur et réparateur. *« C'est cette variété qui empêche la routine de s'installer »* dit-il. En effet, le travail de chargé de maintenance ne consiste pas seulement à changer quelques ampoules défectueuses dans les parcs de stationnement ! Les tâches sont nombreuses et très différentes les unes des autres ce qui implique une vraie polyvalence. *« Je n'ai jamais de journée type, je peux par exemple rester à l'atelier pour préparer un chantier, comme on le ferait dans un bureau d'études. Le lendemain, je peux partir dans un parc pour une intervention sur le système de ventilation. Le jour suivant, je peux intervenir sur un système d'interphonie. Bref, mes journées ne se ressemblent quasiment jamais même si, évidemment, on reste toujours dans le secteur de la maintenance. »*

Détection de gaz, systèmes vidéo, informatique, ventilation, fibre optique.
Christophe Gay est un véritable « couteau suisse ». *« Les problèmes sont tellement différents que j'ai, comme mes collègues, l'obligation de m'adapter. Mais l'un des avantages de ma longévité dans l'entreprise, c'est que je connais parfaitement les besoins des services. »*

Confiance

Ce que Christophe Gay apprécie aussi par-dessus tout, c'est la confiance que lui manifeste sa hiérarchie. Il a par exemple récemment mené de A à Z le chantier de réfection du local technique du parc de l'Hôtel de Ville : *« ça signifie que j'ai fait l'étude pour déterminer quels moyens techniques à mettre en place, j'ai géré les demandes de devis, commandé le matériel et procédé à l'installation. Des projets comme celui-ci sont vraiment très plaisants à conduire »*. En écoutant Christophe Gay s'exprimer avec autant d'enthousiasme sur son quotidien, on se doute assez facilement qu'il se sent bien dans son travail. Il considère LPA comme une *« bonne entreprise où le facteur humain reste très important. »* Ses seuls points d'interrogation concernent les évolutions récentes du constructeur historique des parkings lyonnais. *« Je trouve que c'est formidable que LPA offre de nouveaux services et continue d'être innovant, tout en conservant ce qui a fait notre histoire et notre cœur de métier. »* Nous nous séparons sur une poignée de mains ferme, Christophe Gay regagne son atelier, heureux d'avoir fait partager, pour quelques minutes, son quotidien de travailleur de l'ombre. ■



© Guillaume Perret



MOBILITÉS PARTAGÉES : LES ATOUTS LYONNAIS



LA RÉDUCTION DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE AU CŒUR DES VILLES EST UN ENJEU MAJEUR POUR TOUTES LES MÉTROPOLES DU MONDE. LORSQUE LE CLIMATOLOGUE JEAN CLOUZEL CONSIDÈRE QU'IL NE RESTE AU MONDE QUE TROIS ANS POUR AGIR AFIN DE LIMITER LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE DANS DES PROPORTIONS ACCEPTABLES POUR NOS SOCIÉTÉS, ON MESURE MIEUX L'IMPORTANCE DES OUTILS MIS À LA DISPOSITION DES GENS POUR SE DÉPLACER DE FAÇON PLUS RESPECTUEUSE DE NOTRE ENVIRONNEMENT. LES VÉHICULES PARTAGÉS SONT L'UN DES MOYENS DE DIMINUER LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET LYON, GRÂCE À LPA, VIENT DE SE DÔTER D'UN NOUVEL OUTIL...YEA !

➔ LPA lance cet automne un nouveau service pour les adeptes de l'autopartage...et les autres. Le service s'appelle Yea! et repose sur le concept du «*free floating*», autrement dit l'autopartage en libre-service intégral, sans station ni réservation. Une offre complémentaire au service classique d'autopartage Citiz, pour lequel une centaine de véhicules sont déjà à la disposition des grands lyonnais sur le territoire de Lyon et Villeurbanne. Citiz donne accès à Yea!...et Yea! à Citiz, en effet, l'abonné dispose d'un seul contrat pour les deux services. De manière générale, le service Yea! vise des usages plus spontanés. Mais l'avantage du contrat unique aux deux services est qu'en cas d'utilisation dépassant la demi-heure, vous basculez automatiquement vers la tarification la plus attractive de Citiz. Les deux offres s'avèrent donc d'une grande complémentarité. «*En libre service*» serait sans doute la traduction la plus pertinente pour l'expression anglaise «*free floating*». Concrètement, cette nouvelle offre de mobilité permet à son utilisateur d'accéder à une voiture proche de l'endroit où il se trouve 24h/24h et sans réservation préalable. Avec Citiz, dès lors que vous réservez, vous avez la certitude de disposer d'un véhicule - de la petite citadine à la 9 places - pour un usage planifié, prévu. Avec



Yea! il n'y a pas de réservation préalable. Dès que vous avez repéré la petite Smart Forfour sur votre smartphone, vous pouvez la récupérer soit en accès spontané, soit en pré-réservation possible de 30 minutes.

Il suffit d'installer l'application mobile Citiz sur son téléphone portable et de repérer la voiture la plus proche. Ouvrir la voiture et la démarrer se fait grâce à l'application ou par l'intermédiaire d'un badge. Vous utilisez la voiture aussi longtemps que vous le souhaitez et vous la déposez sur une place de stationnement de votre choix...à condition, bien sûr, qu'elle se situe dans le périmètre défini pour le service, Lyon et Villeurbanne pour l'agglomération lyonnaise. L'abonné ne règle pas de stationnement car il est compris dans le prix de la location! Pour LPA, l'objectif affiché de ce nouveau service est certes de compléter son offre classique en boucle, mais aussi et surtout de faire découvrir l'autopartage à des citoyens qui n'en ont pas encore le réflexe. Et au-delà de cet objectif, LPA manifeste ainsi sa volonté de prouver qu'il est bien le «*fer de lance*» de la Métropole en matière de mobilité en offrant un service d'autopartage

qui renforce et développe l'offre existante sur le territoire et vient s'insérer dans un «bouquet» de mobilités à côté des transports en commun, des vélos en libre-service et de la marche.

Liberté

La liberté octroyée par Yea! représente l'atout n°1 du free floating. Si ce service s'adresse à tout un chacun, il est clair qu'une clientèle jeune risque de s'y intéresser de très près. En Allemagne, où les services d'autopartage sont nettement plus utilisés qu'en France, ce système a d'ailleurs pris le dessus sur le traditionnel autopartage en boucle (l'utilisateur ramène la voiture là où il l'a empruntée) avec une hausse du nombre d'utilisateurs de 138% depuis 2013! Autant dire que ce service représente l'avenir de l'autopartage.

«*Je ne sais pas s'il représente l'avenir, nuance Louis Pelaez, le PDG de LPA, mais il était important de nous positionner sur ce créneau. Notre offre classique est en train de monter en volume, il s'agit-là de la compléter avec un service encore plus souple pour l'utilisateur et qui conviendra parfaitement à la jeune génération dont beaucoup ne possèdent pas de voiture personnelle.*»

Depuis le mois d'octobre, il est d'ailleurs difficile de ne pas remarquer les petits véhicules rouges et noirs dans les rues de Lyon : ce sont des SmartForFour, modernes, faciles à conduire et qui disposent de 4 vraies places. Aujourd'hui, il en existe une centaine disséminée sur les territoires de Lyon et de Villeurbanne et leur nombre passera à 150 dans le courant de l'année prochaine.

L'avantage du free floating est évidemment la liberté qu'elle offre à l'utilisateur d'autant plus qu'il n'a pas à se préoccuper du règlement du stationnement car tout est compris dans le tarif de la location.

(Voir tableau des tarifs de location ci-dessous). Par rapport à l'offre classique d'autopartage en boucle qui nécessite de réserver son véhicule à l'avance avant de le restituer à la station où l'utilisateur l'a emprunté, le free floating se différencie donc en trois domaines :

- L'accès est spontané, sans réservation.
- La dépose se fait sur toutes les places du périmètre.
- Le retour est libre, sans heure de restitution.

Les perspectives de l'autopartage

Ce nouveau service vient s'ajouter à l'offre classique Citiz LPA de location de véhicules en boucle. 2016 marque d'ailleurs une date importante dans l'histoire de ce service avec une progression très nette du nombre d'utilisateurs (+ 24%) et un chiffre de locations lui aussi en hausse de +7%.

Si l'on en croit une étude publiée par le cabinet d'études et de conseil en stratégie Frost & Sullivan, l'autopartage est amené à exploser au cours des prochaines années. Le cabinet chiffre à 36 millions le nombre d'utilisateurs de l'autopartage dans le monde en 2025 - un peu plus de 7 millions aujourd'hui - et pronostique une flotte supérieure à 400 000 véhicules quand elle est aujourd'hui de 112 000. On le voit, les perspectives sont prometteuses. Elles sont d'ailleurs corroborées par les chiffres de l'autopartage en Allemagne, l'un des pays européens les plus en pointe sur le sujet.

En 2014, on comptait

757 000 UTILISATEURS

de voitures partagées...

UNE HAUSSE DE 254 000 PERSONNES

par rapport à l'année précédente!

Cette augmentation considérable du nombre d'utilisateurs résulte du développement de l'offre en free floating qui a permis de toucher une clientèle qui n'avait pas encore fait le choix de l'autopartage dans ses modes de déplacement.

La souplesse du service contribue de façon très nette à l'essor du système de voitures partagées. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2014, l'autopartage en boucle comptait 320 000 utilisateurs (+ 18,7% depuis 2013) avec une flotte de 7 700 véhicules tandis qu'en free floating, on comptabilisait 6 250 véhicules disponibles sur le territoire allemand pour un nombre d'utilisateurs de 437 000.

L'exemple allemand, de ce point de vue, est édifiant car s'il est un pays où la voiture est reine, c'est bien outre-Rhin. L'évolution spectaculaire du nombre d'adhérents aux services d'autopartage est bien le signe qu'on assiste à une évolution sans doute inéluctable, de nos modes de déplacement, du moins dans les villes et les métropoles.

Car, si l'autopartage est en train de conquérir une vraie place dans les modes de déplacement des citoyens du monde, c'est aussi parce qu'il est facile de les combiner avec les autres offres de transports proposées par les collectivités. Les trois modes d'autopartage, (en boucle, en trace directe ou en free floating) n'ont pas la même vocation ainsi que le montre l'étude (Prospectives : Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités) publiée au printemps dernier par le Ministère de l'écologie et du Développement durable.

«*En trace-directe, ils se combinent avec les autres modes de transport et entrent dans une chaîne de mobilité globale permettant aux utilisateurs de se mouvoir avec plus de fluidité et de choix quand les services en boucle offrent une alternative à la possession de voiture et répondent à des besoins ponctuels sans forcément qu'il y ait de combinaison avec d'autres modes.*» ■

* Mob'Art n°2 «L'autopartage : être plutôt qu'avoir» en téléchargement sur lpa.fr rubrique presse

Les tarifs Yea!

Prix de la location Yea! en free floating

À partir de :	0,10€ / min. + 0,35€ / km	Carburant, assurance, assistance, entretien et stationnement compris
Plafond à partir de : en formule Fréquence	2,5€ / h ou 25€ /jour	
Tarif dégressif au-delà de 50 km	0,17€ / km	

Complémentarité

En 2006, l'auteur américain Jeremy Rifkin publiait « *L'âge de l'accès : la révolution de la nouvelle économie* », un livre aux propos prémonitoires dans lequel il estimait que « *le rôle de la propriété est en train de subir une transformation radicale. D'ici à 25 ans, l'idée même de propriété paraîtra singulièrement limitée, voire complètement démodée. [...] C'est de l'accès plus que de la propriété que dépendra désormais notre statut social.* »

L'accès facile à une voiture ou à un vélo est donc la condition nécessaire pour le développement de la mobilité partagée.

Les résultats prometteurs de l'autopartage mais plus encore ceux du vélo en libre-service montrent bien à quel point nous changeons d'époque et combien les nouvelles générations urbaines attendent des services en adéquation avec leurs désirs de vie.

Aujourd'hui, les systèmes de vélo partagé représentent plus de 2,2 millions de trajets chaque mois dans le monde. La génération Y ne considère plus la possession d'une voiture comme l'alpha et l'omega de son statut social. Pour le sociologue Bruno Martzloff : « *les partages conduisent à mutualiser l'offre de transport. Vélo'v en est à l'origine à Lyon, mais on pense aussi aux offres d'auto partage et de covoiturage. Ce secteur appelle aussi des services particuliers. Les configurations de places de marché explorent toutes les variétés possibles de partage : offres de flottes publiques, ajustements directs entre particuliers, exploitation de flottes d'entreprise. L'objectif est toujours le même. Il revient aux concertations de divers acteurs de faire croître les volumes des deux parties pour augmenter ce gisement considérable de productivité des usages* ».

Parée de toutes les vertus, la mobilité partagée suscite toutefois des réserves. Dans son livre « *Les mobilités partagées* », le chercheur Maxime Huré considère que « *les mobilités partagées sont bien des objets politiques* ». Pour lui, le capitalisme mondial s'appuie de plus en plus sur les villes dans un contexte de métropolisation, et que par conséquent, celui-ci s'immisce dans la manière de gouverner les villes, à travers les relations public-privé.

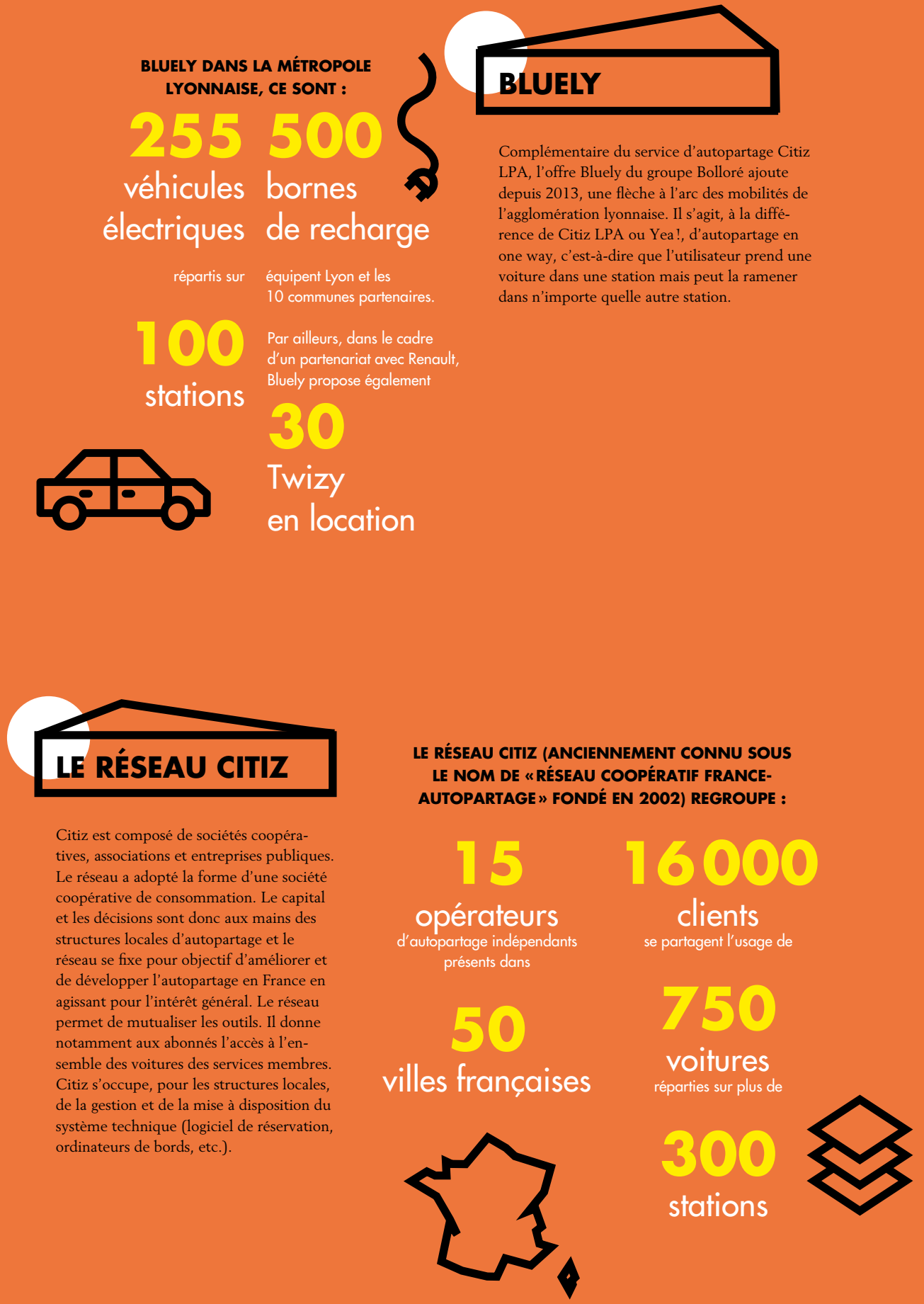
La fin de la voiture en ville ?

La question revient souvent dans les conversations autour de la mobilité. Bruno Bonnell, le nouveau député LREM, farouche partisan de la robotisation, pronostiquait récemment la disparition de la voiture en ville dans les 20 ans qui viennent. Pour provocatrice qu'elle soit, cette petite phrase reçoit un écho étonnant dans les conclusions d'une étude menée par le Forum International des Transports - un groupe de réflexion européen dépendant de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) - . Cette étude réalisée à partir des données de mobilité réelles de Lisbonne est fondée sur une simulation dans laquelle les voitures individuelles sont remplacées par des taxis collectifs ou par des minibus de 8 à 16 places. Dans les deux cas, la voiture individuelle est interdite à la circulation. Les résultats de l'étude sont impressionnants : le trafic baisserait de 23 % en moyenne et les émissions de CO² de 34 %.

Il ne s'agit bien sûr que d'une étude mais quand on réalise qu'elle a été faite par un organisme dépendant de l'OCDE, on se dit que cette idée iconoclaste il y a quelques années commence à se propager dans les cerveaux des gens les plus sérieux. Dans le dernier numéro de Mob'Art*, Sonia Lavadinho pronostiquait elle aussi un profond bouleversement de nos habitudes de déplacement dans les années à venir grâce aux véhicules partagés et autonomes. Le succès du covoiturage atteste également d'une évolution des mentalités. Dans un rapport de 2012, « *L'écomobilité, repenser nos déplacements* », l'ADEME considérait qu'une voiture reste, en moyenne, 95 % de son temps à l'arrêt. Fort de ce constat, les collectivités ont tout intérêt à imaginer des solutions pratiques, complémentaires de mobilités partagées pour leurs habitants. Dans ce contexte, LPA devra jouer un rôle « moteur » en termes d'innovation et d'offres de service. ■

* Mob'art n°6

« La ville des courtes distances »



3 QUESTIONS À :

« PIERRE SOULARD RESPONSABLE DE LA MOBILITÉ URBAINE À LA MÉTROPOLE DE LYON »

Q : Que recouvre, pour vous, l'expression « mobilités partagées » ?

R : La mobilité partagée fait référence souvent aux nouvelles pratiques de mobilité qui privilégient l'usage à la possession du mode de déplacements. L'usager cherche ainsi à économiser des coûts fixes pour n'avoir que des coûts d'utilisation. Par ailleurs, cela permet d'augmenter l'efficacité des déplacements en mutualisant les ressources. Il peut s'agir de partager un mode individuel comme sa voiture : le covoiturage (www.covoiturage.grandlyon.com) ou l'autopartage entre particuliers. Mais aussi partager une ressource collective comme le vélo en libre-service (Vélo'V), l'autopartage en libre-service (Bluely, CitizLPA, Yea!)... et même les transports en commun qui permettent en plus une massification !

Q : Quelle est la politique de la Métropole de Lyon en la matière ?

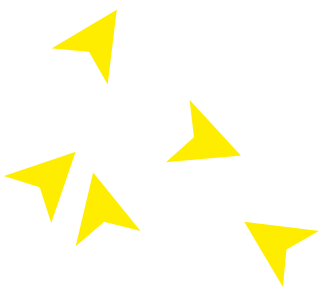
R : Dès 2005, la Communauté Urbaine de Lyon a été précurseur en développant le service Vélo'V à une échelle jusque-là

inégalée, contribuant à faire du vélo en perte de vitesse, un véritable outil de la mobilité quotidienne pour les grands lyonnais. Ensuite, le covoiturage a été mis en place à partir de 2009 ainsi que l'autopartage en boucle puis en trace directe. L'idée poursuivie est bien de trouver des alternatives les plus souples possibles, qui s'intercalent entre l'usage de la voiture individuelle, génératrice d'émission polluante et de congestion mais tellement pratique, et les transports en communs performant sur les territoires denses mais vite inadaptés à une desserte en porte-à-porte. Le fait de développer des offres partagées permet aussi d'optimiser les ressources mises en œuvre pour ces déplacements. Ainsi, une voiture individuelle reste plus de 95 % de son temps à l'arrêt et plus de 40 % des voitures de l'agglomération lyonnaise ne bougent pas de la semaine. Une flotte en autopartage comme Bluely, CitizLPA ou Yea ! peut à terme remplacer plus de 8 voitures particulières. Les 4 000 vélo'V permettent près de 30 000 déplacements par jour, avec des vélos empruntés plus de 35 fois certains jours !

Q : Pensez-vous que les mobilités partagées supplantent, à terme, les mobilités individuelles ?

R : La mobilité restera toujours un acte individuel, mais une pratique plus « collective » est attendue. Les experts affirment aujourd'hui que la mobilité de demain sera sobre (sans émission, électrique), partagée, à la demande (grâce aux applications) et autonome. C'est ce que poursuit Uber en testant des voitures autonomes qui viennent à la demande, ou encore le modèle cible de Navly qui pourra proposer du transport micro-collectif à la demande en desserte ou diffusion depuis les lignes fortes de Métro ou tramway. Avec les véhicules autonomes, le covoiturage et l'autopartage se rapprocheront aussi de ce modèle. La question est de savoir quand les technologies seront prêtes, fiables et économiquement viables pour proposer une offre attractive. Et quand les usagers seront prêts à basculer sur ce type de modes, nécessitant un minimum d'anticipation et d'organisation. Ce n'est que quand la contrainte automobile individuelle sera

devenue insoutenable (prix du carburant, congestion importante...) que les usagers trouveront leur intérêt dans ce type de solution, la voiture individuelle étant encore bien souvent synonyme de liberté. Cette mobilité partagée, qui a comme finalité de répondre au plus près des aspirations individuelles des usagers, devra rester en complémentarité des transports en communs performants comme le métro, le train, le tramway, offrant des capacités inégalées et avec les modes actifs, les plus performants pour les courtes distances ou la flexibilité des trajets en diffusion/rabattement. Ces offres pourront être alors qualifiées de Transport Collectif Individuel ! ■



Mobilités partagées. Un choix très politique.

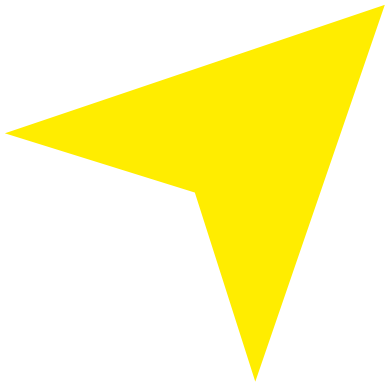
Les mobilités partagées sont la possibilité pour les citoyens de se déplacer avec des voitures, des vélos, des scooters qu'ils ne possèdent pas mais empruntent en fonction de leurs besoins. Le phénomène est en train de se développer dans la plupart des villes du monde. Aujourd'hui, beaucoup d'habitants des villes n'envisagent plus la possession d'un moyen de transport comme un marqueur social. Dès lors l'autopartage, le vélopartage ou le scotterpartage ont de beaux jours devant eux. Mais selon Maxime Huré, chercheur à Sciences-Po Lyon et maître de conférence à l'université de Perpignan, cette tendance forte porte en elle un danger : celui que les collectivités ne se dépossèdent elles-mêmes de leurs compétences en matière de déplacements.



Maxime Huré vient de publier « Mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain » aux publications de la Sorbonne. Il y retrace l'histoire de ces mobilités. Le phénomène débute réellement dans les années 70 en Europe et aux Etats-Unis. « Il surgit de la part de citoyens de grandes villes qui gravitent autour des mouvements écologistes. Ces urbains, cultivés, conscients de leur environnement, réfléchissent à la façon d'améliorer le cadre de vie dans les villes et de lutter, en particulier, contre la pollution. Ces gens-là vont créer leur propre expertise autour de ces questions et vont se construire des réseaux d'experts ». Dès lors, à mesure que les collectivités publiques vont commencer à s'intéresser à ces questions, elles vont tout naturellement se tourner vers ces experts. Ce sont d'ailleurs principalement dans les villes dans lesquelles le secteur associatif en faveur du vélo ou du tram est très présent que les collectivités vont très vite s'intéresser à cette question et regarder ce qui se passe ailleurs en Europe. Le meilleur exemple est Strasbourg avec un réseau associatif très puissant et la double proximité avec la Suisse et l'Allemagne qui va la conduire à devenir une ville pionnière dans ce domaine.

Un mouvement inéluctable ?

Mais c'est au début des années 2000 que le mouvement va prendre de l'ampleur et gagner la plupart des villes françaises. « C'est d'ailleurs à partir de cette époque que les grands acteurs privés vont se lancer dans ce champ d'activité et proposer des solutions clés en mains aux villes » explique le chercheur. « On assiste à un mouvement concomitant de la part des groupes privés qui y voient un marché et de la part des villes qui s'engagent pour gagner la bataille de l'attractivité internationale, et la mobilité fait évidemment partie des atouts d'une ville dans la compétition avec les autres pour attirer des entreprises et leurs salariés pour qui le cadre de vie revêt la plus grande importance. » Ce double mouvement contient en lui-même, selon le chercheur, un risque pour les collectivités qui n'ont pas su ou voulu se doter de leur propre expertise publique. « Les villes qui ont su créer leur expertise propre comme Strasbourg en France, Amsterdam aux Pays-Bas ou Copenhague au Danemark n'ont pas fait appel à de grands groupes privés. Les collectivités qui n'ont pas su le faire sont obligées de confier cette compétence à des groupes privés défenseurs de modèles libéraux ou néo-libéraux et qui, pour attirer des classes supérieures dans les villes dans lesquelles elles sont présentes le font pour des raisons qui n'ont pas grand-chose à voir avec l'écologie et la lutte contre la pollution. » Pour autant, le chercheur dont l'intérêt pour les mobilités partagées est né de l'expérience Vélo'v à Lyon reconnaît que les grands groupes apportent aussi une expertise et, ce qui n'est pas négligeable en ces temps de disette budgétaire, des ressources financières et industrielles. Et alors même qu'on imagine de mouvement vers les mobilités partagées comme inéluctables, Maxime Huré douche un peu l'enthousiasme en rappelant que des villes comme Perpignan ou Aix-en-Provence ont abandonné leur service de vélos en libre-service. « Il faut aussi que les infrastructures soient adaptées ce qui n'est pas le cas dans bien des villes, notamment dans le sud de la France et de l'Europe. »





Le Lab LPA... INCUBATEUR À JEUNES POUSSES !



Appel
à projet

LPA a lancé un appel à projets un peu avant l'été. Dans le courant du mois de septembre, 3 d'entre eux ont été retenus par le jury. Ils travaillent sur 3 axes différents, le covoiturage, les nouveaux services dans les parcs et les équipements digitaux. Le Lab peut accueillir d'autres porteurs de projet, tout au long de l'année.

3 start-up viennent d'être sélectionnées pour intégrer le Lab LPA, un espace de 300 m² situé au 3^e étage du siège de Lyon Parc Auto et dont la vocation est d'accompagner des jeunes pousses spécialisées dans la mobilité urbaine. Fidèle à sa vocation d'innovation, la société d'économie mixte a décidé d'ouvrir un espace de travail à des jeunes entrepreneurs décidés à mettre en œuvre des idées innovantes sur les questions en lien avec la mobilité : les déplacements des personnes et des biens, le stationnement ou encore la mobilité douce.

« LPA innove depuis près de 50 ans, souligne Louis Pelaez, le PDG de LPA, mais aujourd'hui nous voulons le faire avec d'autres, dans un contexte en perpétuelle évolution et où l'agilité est essentielle. C'est pourquoi nous souhaitons soutenir toutes les initiatives qui permettent une mobilité plus durable, plus fluide, facile pour les citoyens. Nous avons souhaité créer ce laboratoire afin de faire émerger les solutions de demain. Accompagner ces jeunes pousses, ce n'est pas une posture pour LPA, il s'agit bien de la conviction que nous devons nous saisir des formidables opportunités offertes par les nouvelles technologies pour améliorer la vie des habitants de Lyon. »

Les mots du président de LPA ont le mérite de la clarté. L'ambition portée est grande et permet aussi à l'entreprise de s'ouvrir à d'autres façons de travailler, d'autres manières de voir la ville et d'envisager la mobilité, bref, de se réinventer en côtoyant, au quotidien, les startpers. Concrètement, l'espace de travail combine postes individuels (25 possibles) et espace collectif avec salle de réunion et cuisine partagée. LPA s'engage à accompagner le travail des jeunes créateurs. Des liens quotidiens auront lieu entre startups et agents de LPA afin de partager expertises et compétences. « Nous pensons que ce sera un foisonnement d'idées et d'initiatives, s'enthousiasment Christine Giraudon, directrice communication, marketing et études et Philippe Bossin, directeur de la R&D de LPA. Par rapport à d'autres incubateurs, ce qui nous différencie c'est la possibilité pour les start-up retenues, d'expérimenter leurs idées, leurs projets, en leur mettant nos parcs de stationnement mais aussi la flotte de véhicules en autopartage à disposition, et d'autres espaces. Ils pourront - et nous en même temps - valider leur concept ou leur produit ».

L'autre avantage offert aux jeunes pousses par LPA, c'est la possibilité d'utiliser le réseau, privé et public de la SEM, comme une porte ouverte sur l'ensemble du territoire de la métropole lyonnaise.

Ouvert sur l'entreprise, ouvert sur le monde, le Lab LPA démarre cet automne pour nous aider à mieux vivre la mobilité dans la ville. Tout au long de l'année, nous vous ferons découvrir dans les colonnes de Mob'Art comment les jeunes pousses travaillent et surtout leurs propositions pour une mobilité durable et facile.



QUEL LPA ÊTES-VOUS ?

PO À LA CITÉ INTERNATIONALE :

Mention Très bien

Le parc de stationnement PO à la Cité internationale (dont nous avons longuement parlé dans Mob'Art n°6) est visiblement l'un des plus apprécié par sa clientèle. Pourtant, lors de notre reportage, nous avons assisté à la - mauvaise - surprise d'une automobiliste venue avec sa fille pour faire des courses et qui, attirée par la gratuité des 30 premières minutes, s'est laissée surprendre par le tarif imposé après la période de stationnement offerte. Elle a dû régler la somme de 46€ en s'apercevant, mais un peu tard, de son manque de vigilance... L'expérience de ce soir-là lui servira sans doute de leçon. Pourtant, après vérification, l'affichage des tarifs est bien en place et c'est la distraction ou le manque d'attention de cette automobiliste qui l'a piégée.

Mais ce n'est pas la seule personne à oublier que la période de gratuité est limitée dans le temps... L'agent d'exploitation du parking présent ce jour-là nous expliquait que les joueurs de casino, se laissant emporter par leur passion du jeu, se retrouvaient avec des factures de stationnement astronomiques après être restés plus que de raison devant les machines à sous... Et quand ils avaient perdu au casino, leur soirée s'achevait mal au point que le parc pouvait être amené à fermer ses portes pour des raisons de sécurité. Heureusement, ces exemples ne reflètent que très imparfaitement la vie du parc. Les automobilistes que nous avons rencontrés sont unanimes : c'est un parc très agréable, lumineux, propre, sécurisant.



Emmanuel travaille à Interpol, il a 52 ans et vit dans un village proche de l'aéroport Saint Exupéry. Il se gare dans le parc chaque matin et ne lui trouve que des avantages.

« Je dispose d'une carte d'abonnement professionnelle et j'avoue que le parc est super-pratique pour moi. Au-delà du fait que je n'ai jamais rencontré le moindre problème, j'apprécie le fait qu'il y ait un agent. Pour moi c'est indispensable dans un parking. »



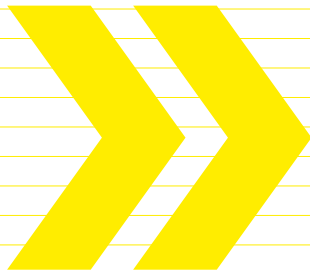
Le son de cloche est similaire chez Matthieu, un informaticien de 39 ans qui fait beaucoup plus jeune et qui utilise le parc quotidiennement parce qu'il dispose d'un stationnement vélos ! Matthieu habite la Croix-Rousse et vient travailler à deux roues.

« Je l'utilise parce que c'est, à ma connaissance, le seul qui dispose de places pour les vélos et qu'il est franchement mieux que tous les autres. Il est propre et j'apprécie aussi son esthétisme avec ses couleurs superbes dans les escaliers. D'ailleurs, quand je viens à la Cité internationale pour autre chose que le travail, je l'utilise aussi, c'est dire... »

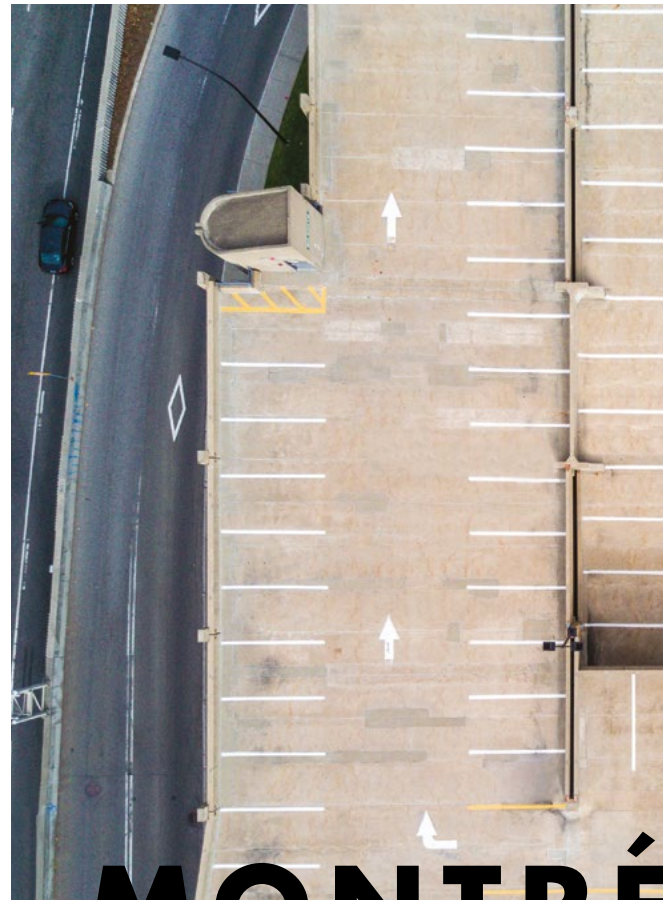


Notre troisième interlocuteur du jour est une jeune femme de 34 ans. Souriante, disponible pour répondre à nos questions, Massima vient chaque jour au PO depuis Vaulx-en-Velin où elle réside. Elle travaille à la Cité internationale comme chargée de gestion de résidence étudiante et dispose aussi d'une carte d'abonnement professionnelle.

« C'est un parking que j'apprécie par son côté pratique mais aussi pour d'autres raisons : il est super-propre et très bien entretenu. Mais ce que je note par-dessous tout, c'est qu'il n'est absolument pas anxiogène. C'est un aspect important pour une femme : il m'arrive souvent de l'utiliser le soir parce que j'ai des rendez-vous professionnels tardifs et je n'ai jamais eu peur. Quand je viens, je ne ressens aucune appréhension, notamment parce que j'ai vu qu'il y avait de nombreuses caméras un peu partout. Comme en plus il est lumineux, il est parfait pour moi. »



À la lecture de ces témoignages, on pourrait croire que nos interlocuteurs se sont donné le mot mais, non, ils sont choisis au hasard de notre déambulation dans les allées du parc. Le PO est beau, lumineux et sécurisant. C'est un parc LPA, quoi ! ■



MONTRÉAL

une cousine dégourdie.

Nous avons coutume d'appeler les Québécois nos «cousins» d'outre-Atlantique. Montréal est la capitale de ces «cousins» dont nous partageons la langue et qui, souvent, y sont plus attachés que nous-mêmes. Malgré le climat, malgré la topographie, Montréal est l'une des villes du monde où l'on circule le plus à vélo, où l'autopartage existe depuis plus de 20 ans et où la municipalité a considéré la question du stationnement comme une question à part entière de la mobilité. Autant dire que notre cousine n'a rien à nous envier et que nous devrions, plus souvent, regarder ce qui se passe chez elle...

Avec 1,7 millions d'habitants (plus de 4 millions pour l'agglomération), Montréal n'est pas épargnée par les problèmes liés aux déplacements : embouteillages, pollution etc. C'est pour y répondre qu'elle multiplie les initiatives et passe pour l'une des villes du monde les plus dynamiques en matière de nouvelles mobilités. Elle est, par exemple, la première ville d'Amérique du nord à avoir mis en place un service d'autopartage il y a de cela une vingtaine d'années, à l'époque où le sujet n'intéressait pas beaucoup de collectivités. Aujourd'hui, Communauto propose plus de 1 100 voitures en autopartage en boucle et près d'un millier en libre-service sans réservation sous le système du free-floating que LPA expérimente désormais! L'autopartage y est tellement porteur que Car2Go, vient concurrencer Communauto en ajoutant à son parc de petites Smart une centaine de Mercedes CLA et GLA, autrement dit des véhicules plus gros permet-

tant de transporter des familles avec leurs bagages. Car2Go est une filiale du géant automobile Daimler et si le groupe se développe à Montréal comme en Europe ou en Asie, c'est qu'il y voit un intérêt. Pour Brigitte Geoffroy, porte-parole de Communauto «il y a de la place pour tout le monde car le marché est en croissance partout». Au-delà de la concurrence entre deux «mastodontes» de l'autopartage, l'une des questions qui se pose aux habitants de Montréal est celle du stationnement.

La mère de toutes les batailles

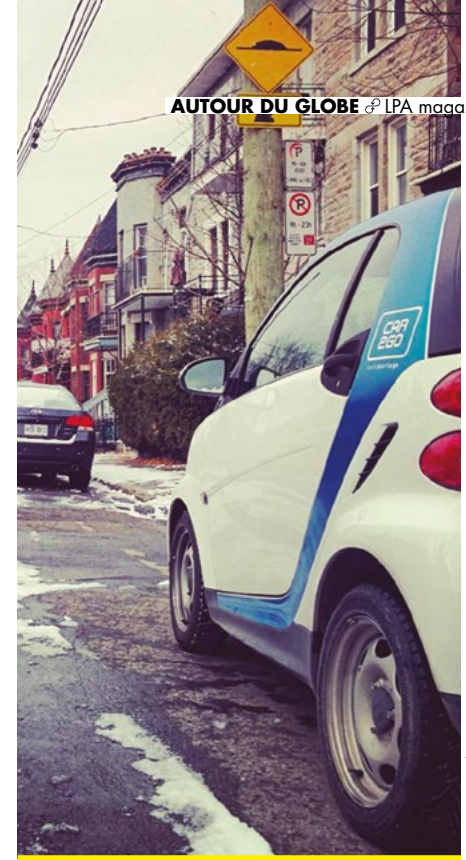
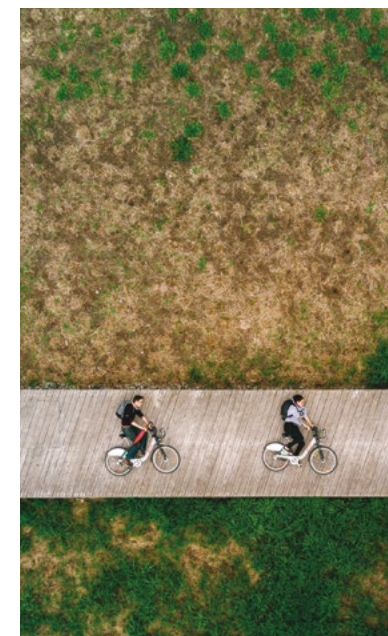
On a lu récemment des articles dans la presse montréalaise faisant état de l'agacement - parfois la colère - d'habitants de Montréal dans l'impossibilité de se garer dans les rues où ils résident faute de places...occupées par des stations d'autopartage, qu'elles soient Communauto ou Car2Go!

En effet, l'expansion des différents services de véhicules en autopartage a entraîné une réelle raréfaction des places de stationnement pour les Montréalais. C'est l'une des raisons qui ont conduit les autorités de la ville à adopté une politique du stationnement après une large concertation. Sur le papier, la Ville souhaitait faire du stationnement un outil de gestion répondant à ses orientations en matière de mobilité durable, d'aménagement du territoire et de développement économique. Autant dire qu'il s'agissait de résoudre la quadrature du cercle! Pourtant, après une intense période de consultation de l'ensemble des gens concernés - les citoyens en premier lieu - un document définissant ces grandes orientations a été adopté par les élus. Pour Aref Salem, le responsable de la mobilité à la ville de Montréal, «la vision de la politique de stationnement consiste à assurer une offre équilibrée en stationnement à l'échelle de la ville afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens et d'assurer la vitalité économique, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et à son impact sur l'environnement.» Sur le plan concret, ce plan vise notamment à développer le stationnement intelligent grâce aux nouveaux outils numériques et à créer un environnement propice au déploiement d'une mobilité plus durable.

Bixi : le vélo partagé

La mobilité durable, elle se conjugue aussi avec le service de vélos en libre-service Bixi. Un nom adopté

après une consultation publique auprès des Montréalais au moment de la création du service en 2009. C'est une contraction de Bicyclette et de Taxi, une création comme seuls les Québécois en sont sans doute capables. Aujourd'hui, le service propose la bagatelle de 6 200 vélos - 1 200 de plus par rapport au nombre de vélos que proposera Vélo'v en 2020 - répartis sur 540 stations installées sur l'île de Montréal et sa rive-sud. Et même si le service a dû être sauvé de la faillite il y a quelques années, son succès auprès des habitants de la métropole canadienne ne se dément pas : la part modale du vélo dans les déplacements atteint désormais 2,5 % et dépasse même les 10 % dans l'arrondissement de Plateau Royal, une ville dans la ville (100 000 habitants tout de même) que les touristes de passage à Montréal sillonnent par milliers mais aussi toute une catégorie d'urbains sensibles à l'écologie, à leur empreinte carbone et soucieux d'améliorer leur cadre de vie. Le Bixi est joli, pratique et s'accroche facilement, non seulement bien sûr dans les stations dédiées mais aussi sur les plots installés en nombre dans toute la ville. Curieusement, on imagine à Lyon qu'il est difficile de faire du vélo en hiver à Montréal, en réalité, le service fonctionne largement toute l'année en partie parce que les Montréalais sont habitués au froid et que leur réseau de pistes et de voies cyclables est tout à fait performant.



© www.papardie.com

Covoiturer? Quelle idée!

Le covoiturage, à Montréal comme dans toute l'Amérique du nord, a du mal à se développer. Néanmoins les derniers chiffres montrent un frémissement d'une habitude de déplacement assez loin des habitudes des citoyens montréalais. Pourtant le covoiturage sur longue distance existe depuis longtemps au Québec grâce à Allo-Stop Québec créé en 1982! Mais le basculement sur le covoiturage urbain ne s'est pas fait et reste marginal dans l'activité de la société. Le plus populaire reste Covoiturage. CA qui recense plus de 90 000 membres réguliers et existe depuis 2005. Plus récemment, Netlift et Amigoexpress Local se sont créés en 2014 avec, pour chacune de ces sociétés, un peu plus de 3 000 inscrits. Des résultats encourageants mais marqués encore par une certaine réticence des citoyens de la ville - pourtant réputés pour leur chaleur - à partager avec leurs concitoyens un même véhicule. Pour certains partisans du système, il faut l'envisager en terme d'intermodalité car il sera toujours difficile de trouver une personne habitant près de chez soi et se rendant, peu ou prou, au même endroit. Autant dire qu'il reste encore du chemin à parcourir. ■



Yea! Vous avez trouvé votre voiture!

► NOUVEAU À LYON
ET VILLEURBANNE

Prenez-les quand vous voulez.
Allez où vous voulez.
Garez-les où vous voulez.



Géolocalisez la Yea!
la plus proche.
Ouvrez avec l'appli
ou le badge Citiz.

Un service proposé par  **citiz** LPA
1 contrat, 2 services : Yea ! et Citiz.
04 72 41 67 12 - yea.citiz.fr -  Yea Lyon

