

MOB'ART

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

PAR LPA

P4
SAINT-GEORGES
LES VERTIGES D'UN PARC.

P8
DOSSIER
LA GENÈSE D'UN PARC
DE STATIONNEMENT.

P18
YOKOHAMA
LA JUMELLE SI DIFFÉRENTE.



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

3 ACTUS LPA

4 VISITE GUIDÉE

- Le parc Saint-Georges

6 DANS LA PEAU DE...

- 24 h dans la peau de...
Sophie Mercier

8 DOSSIER

- La genèse
d'un parc
de stationnement

14 PAROLES D'EXPERTS

- Didier Vallier : quand
la technique est un art

- Thierry Roche
où la métamorphose
de la ville

17 SERVICES LPA

LPA&CO
Yea!

18 AUTOUR DU GLOBE

- Yokohama,
la jumelle si différente



ÉDITO

Pour ce premier numéro de l'année 2018, Mob'Art vous propose un dossier sur la conception et la construction d'un parc de stationnement. Vous le verrez au fil des pages, construire un parking est une œuvre de longue haleine faisant appel à de multiples compétences : architectes, bureaux d'études, designers, graphistes, entreprises diverses. LPA est un spécialiste de cette question et fait référence, non seulement en France mais aussi en Europe. Des délégations étrangères viennent visiter nos parcs pour constater leur efficacité tant du point de vue fonctionnel qu'esthétique. Ce savoir-faire reconnu est une fierté pour les équipes de LPA mais ne doit pas empêcher la société que je préside d'imaginer les parcs de stationnement du futur et les solutions de mobilités pour nos concitoyens. Aujourd'hui en effet, la mobilité se décline au pluriel et plus du tout au singulier. C'est l'un des enseignements des débats qui se sont tenus lors des 5^e Rencontres de LPA en fin d'année dernière. Cette journée de rencontres, que j'ai souhaité relancer, a notamment permis de montrer qu'un parc de stationnement n'est plus et ne sera plus ce qu'il a été à la naissance et dans les premières années de LPA. Les attentes des usagers ont changé et nous sommes confrontés au défi excitant de répondre à ces attentes nouvelles.

Un parc, en 2018, n'est plus exclusivement un lieu où l'on dépose son véhicule : il est beaucoup plus que cela et LPA propose des innovations qui lui permettront de demeurer la référence en France et en Europe. Je ne voudrais pas conclure mon propos sans souligner le succès exceptionnel du service Yea!, les voitures en libre-service, que nous avons lancé en octobre dernier (voir p.15). Comme pour le stationnement, les besoins des Lyonnais changent et LPA continuera, en 2018 comme en 2017, d'accompagner ces nouveaux besoins.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA

Parc Saint-Georges

N°08

avril 2018

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

Direction artistique et mise en page :
Extraagence.com®

Rédaction : LPA

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

Couverture © Guillaume Perret

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

ACTUS LPA



Chouette!

Le quartier de La Confluence est sans doute le secteur de la ville le plus fascinant par son évolution quasi-quotidienne. Une sorte de « *work in progress* », de *happening* permanent dans lequel chaque jour apporte sa nouveauté, ici un bâtiment, là des panneaux signalétiques intelligents...

Avec la construction de la 2^e phase du projet Confluence, le quartier continue de se développer... et d'attirer de plus en plus de monde, habitants comme visiteurs. L'un des problèmes récurrents est bien sûr le stationnement pour les gens y venant en voiture : il est très difficile de trouver des places de parking à l'exception de celles du centre commercial.

D'ici juin 2018, un nouveau parc de stationnement d'environ 800 places verra le jour. Construit par SPL Confluence, la gestion et l'équipement ont été confiés à LPA.

Printemps

Le parc de la Tête d'Or symbolise de façon éclatante la douceur de vivre à la lyonnaise. Ainsi que l'écrivait Charles Baudelaire dans *L'invitation au voyage* : « *Là, tout n'est qu'ordre et beauté, Luxe, calme et volupté* ». Pour profiter de ce calme et de cette beauté, LPA vous propose un tarif défiant toute concurrence pour stationner votre véhicule dans le parc P0 de la Cité internationale : 5 € la journée le week-end, les jours fériés et pendant tout le mois d'août.

À vous d'en profiter!

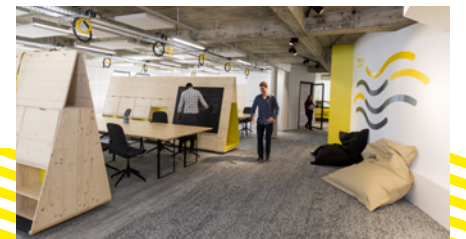


Frissons, sports et musique...

C'est à Lyon que se déroule l'un des plus populaires festivals de littérature policière « Quais du polar ». Cette année encore, LPA est partenaire de cette 14^e édition qui s'est tenue du 6 au 8 avril. L'occasion pour tous les utilisateurs du service d'autopartage Citiz LPA de découvrir de nouveaux auteurs grâce aux livres gracieusement déposés dans les voitures partagées par LPA.

LPA est aussi partenaire du 14^e concours international de musique de chambre de Lyon du 10 au 15 avril avec la bagatelle de 21 trios piano-violon-violoncelle inscrits pour la compétition qui réunit quelques-uns des meilleurs musiciens d'Europe et du monde.

Littérature, musique mais aussi sport : LPA est partenaire du Grand prix de tennis de Lyon nouvellement appelé « Open Parc de Lyon ». Le tournoi se déroule en effet dans le cadre prestigieux du parc de la Tête d'Or entre le 19 mai et le 26 mai, juste avant le début de Roland-Garros, comme une ultime répétition sur terre battue pour quelques-uns des meilleurs tennismen du monde.



Lab, Lab Land...

Le laboratoire de pépites lyonnaises sur la mobilité accueille ses premiers résidents. 3 start-up sont réunies au sein du Lab LPA (voir Mob'Art n°7) pour mettre au point et développer des applications destinées à améliorer la mobilité des habitants de la métropole lyonnaise. Arskan est spécialisée dans la réalisation virtuelle et la modélisation 3D. Carl développe un projet d'écomobilité mettant en avant le covoiturage en utilisant les places libres à l'arrière des voitures des auto-écoles. Silex Lab investit le monde de l'analyse vidéo et du développement de services.



ART URBAIN

L'art dans les parcs est l'ADN de LPA. Désormais, en plus des œuvres pérennes conçues à chaque construction d'un parking, l'art s'invite régulièrement entre les murs du parc République pour des expositions temporaires au sein de « La Place de l'Art ». Jusqu'au 20 mai, c'est le développement urbain lyonnais et l'évolution des pratiques citadines qui sont au cœur de l'exposition proposée aux visiteurs en partenariat avec le musée urbain Tony Garnier. Il s'agit d'une passionnante collection de photos, de vidéos et de reproductions qui nous replongent dans un 20^e siècle à la fois très proche et très loin de nous et qui nous montre combien notre façon de vivre la ville évolue au fil du temps. À ne pas manquer!

LES SAINT-GEORGES

VERTIGES



Entre vertiges et vestiges, il n'y a qu'une consonne de différence. Les deux mots s'appliquent indifféremment au parc Saint-Georges situé, comme son nom l'indique, à l'entrée d'un des quartiers sans doute les plus secrets de Lyon. Un prix Goncourt y vit et il n'est pas rare, en effet, d'y croiser Alexis Jenni qui y écrivit «L'art français de la guerre», le livre qui le rendit célèbre. On ne peut évoquer un parc sans considérer le quartier dans lequel il s'installe. Entre vertiges et vestiges, le parc Saint-Georges s'insère au cœur d'un ensemble architectural assez unique à Lyon. Suivez-nous sur et sous la surface de ce parking «différent».

D'UN PARC...

Avec sa double entrée pour les véhicules, quai Fulchiron ou rue Adolphe Max, il se laisse facilement emprunter. Alanguie le long de la Saône, au pied de la colline de Fourvière, le parc Saint-Georges fait partie intégrante du quartier. En sortant, on débouche sur la place Benoît Crépu où un square miniature permet aux enfants du quartier de dévaler les pentes d'un toboggan ou de tourner sur des mini-manèges en bois. Sous leurs pieds, 705 places d'un parking inauguré en 2005 - l'un des plus récents de LPA - réparties sur 6 niveaux.

L'entrée par la rue Adolphe Max est la plus spectaculaire, une plongée profonde avant un long corridor en pente douce jusqu'aux barrières de péage : un drôle de vertige nous prend lorsque nous nous enfonçons dans les entrailles d'un parc chargé d'histoire. Les commerçants du quartier s'en souviennent sans effort : 5 ans de chantier au total, une durée inhabituelle en raison des découvertes archéologiques exceptionnelles effectuées au moment où les pelles mécaniques commencèrent à creuser ce sous-sol, vestige d'un port antique qui précéda lui-même le port Sablet, un ancien port sur la Saône.

CE QU'IL FAUT SAVOIR DU PARC SAINT-GEORGES :

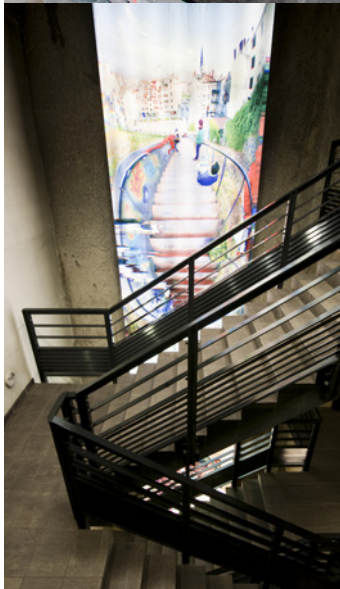
INAUGURÉ LE 10 NOVEMBRE 2005.
ARCHITECTE : JEAN-MICHEL WILMOTTE
SCÉNOGRAPHIE INTÉRIEURE : YAN D. PENNOR'S
ARTISTE : MARIN KASIMIR
DEPUIS SON OUVERTURE, LE PARC SAINT-GEORGES A ACCUEILLI PRÈS DE 2 500 000 CLIENTS !

	705 PLACES
	6 NIVEAUX
	36 PLACES SÉCURISÉES
	63 PLACES
	9 PLACES POUR VÉHICULE ÉLECTRIQUE
	2 VÉHICULES CITIZ LPA

Avec un peu d'imagination, il est assez facile de voir les embarcations anciennes accostant en bord de Saône chargeant et déchargeant les marchandises sur des barques à fond plat et des bateaux de toutes époques et de tous gabarits. Vertige de l'Histoire, vestiges datant du 1^{er} ou 2^e siècle avant JC, comme si, sous nos yeux, s'écrivait l'histoire d'une ville désormais plus que bi-millénaire. Il n'est d'ailleurs pas anodin que la construction du parc débuta en l'an 2000, comme un clin d'œil au passé gallo-romain de Lugdunum. Pour les lecteurs fidèles de Mob'Art, vous vous souvenez sans doute que la barque Saint-Georges du 18^e siècle, découverte au moment de la construction du parc, est visible dans sa majesté dans une salle spécialement aménagée du parking de la Fosse aux Ours, en lisière du Rhône.

Saint-Georges c'est donc la rencontre entre l'Histoire d'une ville et son présent. Cette rencontre est d'ailleurs illustrée à merveille par le photographe munichois Marin Kasimir, choisi pour accompagner artistiquement le parc : il y déploie le long des murs toute une série de clichés mêlant passé et présent, rivière et colline, vestiges archéologiques et vie du quartier, un kaléidoscope saisissant qui prouve, une fois encore, la force de l'image.

Le parc Saint-Georges, c'est aussi l'ouverture sur une mini-ville dans la ville avec les commerces de la rue Mgr Lavarenne où se retrouvent, presque quotidiennement, les habitants du quartier, ceux de la colline de Fourvière et, au-delà, les habitants de Saint-Just ou du Point du Jour. Un quartier vivant, animé, à la fois tout proche et très loin de Saint-Jean et de son agitation. Chaque année au printemps, le Festival des Dragons de Saint-Georges envahit les rues avec ses personnages géants et fantastiques, des créatures gigantesques et colorées qui donnent au quartier des airs du passé, comme un clin d'œil à l'Histoire. ■



24H

DANS LA PEAU DE... SOPHIE MERCIER.



QUAND ON PENSE À LPA ET À SES SALARIÉS, ON PENSE D'ABORD À CEUX QUI TRAVAILLENT DANS LES PARCS DE STATIONNEMENT, « SUR LE TERRAIN » COMME ON DIT. MOINS CONNU RESTE LE TRAVAIL DE CELLES ET CEUX QUI SONT INSTALLÉS DANS LES BUREAUX DU SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ, PLACE DES CORDELIERS. C'EST LE CAS DE SOPHIE MERCIER, UNE JEUNE FEMME DE 31 ANS QUI AFFICHE DÉJÀ 10 ANS DE PRÉSENCE À LPA ET QUI, DANS SON ACTIVITÉ DE CHARGÉE DE COMMUNICATION AVOUE N'AVOIR PAS VU LE TEMPS PASSER... RENCONTRE.

Sophie Mercier est déroutante. À l'issue d'une grosse demi-heure d'entretien, elle s'exclame « *c'est déjà fini ?* » Il est vrai que la jeune femme, originaire d'Annonay mais lyonnaise d'adoption et de cœur parle volontiers de son travail au sein de LPA qu'elle a rejoint en 2008 dans le cadre d'un remplacement de congé-maternité. Titulaire d'un DUT en statistiques et traitement des données et d'une licence en marketing, elle débute sa carrière en travaillant notamment sur un volet statistiques avec entre autre le suivi de fréquentation des parcs. Elle avoue d'ailleurs qu'elle ne connaissait pas LPA avant ce poste ! 10 ans plus tard, les choses ont bien changé.

Communication

« *Aujourd'hui, je travaille beaucoup moins sur les statistiques, mon activité a fortement évolué vers la communication. Pour faire simple, mon rôle consiste à faire connaître LPA à l'extérieur* », explique-t-elle. Ce rôle est évidemment de plus en plus important à l'heure où la concurrence est exacerbée entre les entreprises spécialistes des parcs de stationnement et de la mobilité. Si LPA a très peu utilisé la communication par le passé, le développement des services fait que ce n'est plus le cas aujourd'hui et la communication est devenue, au fil des ans, une nécessité absolue dans un univers de plus en plus concurrentiel.

« Si les dix prochaines années sont aussi sympas que celles que je viens de passer, alors je dis banco »

« *Je travaille quotidiennement en lien avec l'agence Extra qui réalise nos graphismes de flyers, d'affiches, d'insertions presse et autres supports de communication et je choisis – avec Christine Giraudon, ma directrice – ce qui me paraît le plus adapté à la campagne de communication que nous souhaitons déployer. Quand LPA a lancé le service Yea! (voir p.13), nous avons lancé une campagne sur une durée de 2 mois pour faire connaître ce nouveau service avec des prises de paroles en continu grâce à différents supports. J'ai notamment géré l'achat d'espaces presse dans des magazines qui nous semblaient adaptés, j'ai coordonné l'agence d'hôtesse pour des opérations de street marketing en ville, en sortie de métro ou devant les universités, j'ai travaillé avec la radio... L'enjeu était très important et, quand je regarde les résultats positifs après 6 mois d'activité, je me dis que nous ne nous sommes pas trompés !* »

Souriante et déterminée, Sophie Mercier avoue ne jamais s'ennuyer au travail. Elle gère les différents sites internet de LPA, communique avec les abonnés au travers de newsletters et d'affiches, organise des stands d'information... Si son rôle principal est de faire connaître LPA hors les murs, il est tout aussi important de faire circuler l'information en interne. « *Pour reprendre l'exemple de Yea!, dit-elle, comment voulez-vous que les collaborateurs de l'entreprise s'approprient ce nouveau service et puissent en parler à nos clients si eux-mêmes ne sont pas informés sur le sujet ? Chaque fois qu'une nouvelle activité, un nouveau service va sortir, j'informe les gens en interne au préalable. C'est non seulement nécessaire*



mais indispensable à la bonne marche de l'entreprise. »

Vu de loin, il est facile de considérer que la communication « c'est facile ». C'est effectivement facile pour ceux qui n'y connaissent rien, ou pas grand-chose. Pour Sophie Mercier, la principale difficulté réside dans les choix : « *Quand on lance une campagne de communication sur un événement, un produit ou un nouveau service, il nous faut l'évoquer en quelques mots, en quelques images pour des gens qui vont voir le message que nous délivrons en quelques secondes. Il ne faut donc pas se tromper ni sur les messages que nous portons ni sur le moment pendant lequel nous allons le porter, ni sur le public auquel nous allons l'adresser... et ce n'est pas si évident. Par exemple, nous souhaitons promouvoir Citiz, notre système d'autopartage. Ce qu'on cherche à travers nos messages, c'est que les Lyonnais qui vont les lire finissent par passer à l'acte. Du coup, on essaie de se placer nous-mêmes à la place du client pour adapter notre message à ce que nous supposons qu'il attend.* »

Demain ?

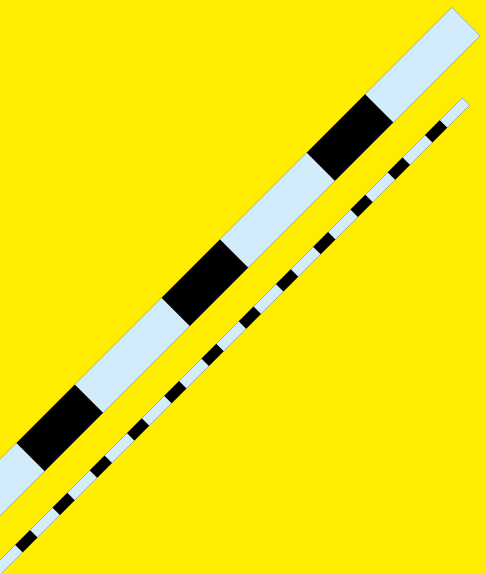
10 ans ont passé depuis que la jeune ardéchoise a franchi pour la première fois les portes de LPA. Aujourd'hui, elle avoue franchement n'avoir pas pensé à la suite car elle se sent comme un poisson dans l'eau entre les murs de la place des Cordeliers. « *Sincèrement, je ne pense pas à demain. J'ai acquis de plus en plus d'autonomie parce que ma responsable, Christine Giraudon, me fait confiance. J'aime cette autonomie et je peux donc prendre plus d'initiatives ce qui fait qu'au fil du temps mon poste a évolué et il est plus intéressant aujourd'hui qu'hier et, je l'espère, moins que demain* », dit-elle dans un sourire. Sophie Mercier l'avoue avec franchise « *j'ai grandi avec LPA* ». Aujourd'hui, à l'heure où la société d'économie mixte se veut le fer de lance de la Métropole de Lyon en terme d'offres de mobilité, nul doute que la façon dont LPA va communiquer sur ses nouveaux outils, ses nouveaux services, ses nouveaux parcs sera déterminante pour l'avenir de l'entreprise. À son poste, Sophie Mercier veut s'impliquer à fond dans cette démarche pour mieux faire connaître LPA et booster sa notoriété. « *Les réseaux sociaux sont des outils intéressants pour nous car nous pouvons toucher des gens qui ne sont pas nos abonnés, nos clients habituels* », dit-elle.

L'entreprise dirigée par Louis Pelaez se tourne délibérément vers l'avenir et Sophie Mercier, à sa place, fait partie de ce processus et ne s'imaginer pas une seconde loin des murs de LPA.

« *Si les dix prochaines années sont aussi sympas que celles que je viens de passer, alors je dis banco* » conclut-elle dans un rire. Promis, on se retrouve dans dix ans ! ■

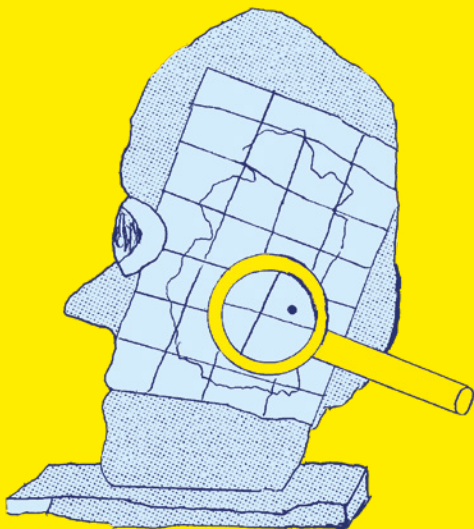
LA GENÈSE D'UN PARC DE STATIONNEMENT

APPAREMMENT, RIEN N'EST PLUS SIMPLE QUE DE SE GARER DANS UN PARC DE STATIONNEMENT LPA. UNE ENTRÉE, UN TICKET OU SA CARTE BANCAIRE, UNE PLACE LIBRE... ET LE TOUR EST JOUÉ. POUR L'UTILISATEUR, UN PARKING EST UN OUTIL PRATIQUE, SIMPLE, FONCTIONNEL POUR LAISSER SA VOITURE AVANT DE REJOINDRE UN RENDEZ-VOUS, ALLER FAIRE DES COURSES OU ASSISTER À UN CONCERT. MAIS DERRIÈRE L'APPARENTE SIMPLICITÉ D'UN LIEU AUSSI CONNU QU'UN PARC DE STATIONNEMENT, SE CACHENT DES CENTAINES D'HEURES DE RÉFLEXION PAR DES BUREAUX D'ÉTUDES, DES MILLIERS D'HEURES DE CONSTRUCTION, DES DIZAINES DE CASSE-TÊTES À RÉSOUDRE ET DES MILLIONS D'EUROS D'INVESTISSEMENT. POUR ALLER AU-DELÀ DES APPARENCES, MOB'ART VOUS ENTRAÎNE DANS LES COULISSES DE LA CONCEPTION ET DE LA CONSTRUCTION D'UN PARC DE STATIONNEMENT. ATTACHEZ VOS CEINTURES...



3 mars 2003 : en séance publique, les élus de la Communauté urbaine de Lyon décident de confier à la société Lyon Parc Auto la délégation de service public pour la gestion du parc public de stationnement de la Fosse aux Ours. En décembre 2006, la construction est achevée et les barrières d'entrée s'ouvrent aux premiers clients le 18 janvier 2007, soit quatre ans seulement après le vote de la collectivité. De façon habituelle, quatre ans sont suffisants entre le moment où se décide la construction d'un parking souterrain et son ouverture. Parfois, les aléas de chantier allongent cette durée car la principale difficulté réside dans l'impossibilité de tout anticiper au moment où se décide la construction d'un parking souterrain dans un secteur situé en cœur de ville.

« Le délai théorique de construction d'un parc est, au minimum, de 25 mois, sans compter les 6 mois à 1 an nécessaires auparavant pour la déviation des réseaux explique Didier Vallier, directeur des services techniques à LPA. Mais le délai peut être plus important, comme par exemple pour Saint-Antoine en raison de la nature du sol, de la découverte de galeries et de la déviation d'un réseau électrique d'une ligne à haute tension européenne sur laquelle il n'était possible de travailler que pendant les mois de juillet et août ! Ça l'a été pour Saint-Georges en raison des fouilles archéologiques (voir p.13) ou pour Gros Caillou en raison de la nécessité de modifier notre technique de creusement pour éviter des nuisances sonores trop élevées à la crèche et à l'école qui se situaient à proximité. Malgré toutes les précautions qu'on prend, les études qu'on mène et notre expérience, il est rare que la durée



théorique de construction soit respectée car il y a toujours des aléas de chantier et une nécessaire adaptation à la réalité du terrain. »

En effet, une plongée dans les archives de construction des parcs de stationnement montre qu'il est fréquent que les dates d'ouverture envisagées au moment de l'élaboration du dossier ne puissent être respectées en raison de mille contraintes. Thierry Roche, architecte-urbaniste en charge de la réalisation du futur parc Saint-Antoine témoigne : « dans un secteur comme celui-ci, en cœur de ville et au bord de la Saône, les contraintes sont multiples. Ce sont bien sûr des contraintes physiques, géographiques, mais aussi des contraintes réglementaires qui nécessitent des modifications et des adaptations permanentes. Par exemple, l'architecte des Bâtiments de France insiste sur la nécessité de dissimuler

autant que possible l'entrée et la sortie du parc alors même que ses accès doivent être le plus visibles possibles pour les usagers ! » On le voit, concevoir un parc et le construire n'est pas une sinécure.

Un long chemin

À l'origine donc de la construction d'un parc, la décision de la Métropole de Lyon qui détermine le site de la réalisation, le nombre de places attendues, les tarifs qui seront pratiqués. La première responsabilité du concepteur est bien alors de concevoir l'ouvrage en fonction des attentes du maître d'ouvrage : un parc de 800 places en cœur de ville se conçoit différemment d'un parking de supermarché dans une zone commerciale en périphérie. Sur cette base vient la phase des études de conception de l'ouvrage ; c'est à ce moment que se dessine le futur parc, ses entrées et sorties, les accès piétons, le nombre de niveaux et donc sa profondeur, ses équipements...

Ce dimensionnement se calcule de façon assez simple : 25 m² par place de parking multiplié par le nombre de places souhaitées. Dans le cas d'un parc de 500 places, il faut donc, au minimum, dimensionner un espace de 12 500 m². L'étape suivante consiste à prendre contact avec l'ensemble des concessionnaires afin de connaître l'implantation des réseaux souterrains existants, qu'ils soient d'eau, d'électricité ou de gaz. « On a parfois des surprises en fonction de l'antériorité des réseaux dont les plus anciens ne sont pas forcément très bien connus ou répertoriés, explique Didier Vallier. »

Une fois les premiers calculs effectués, les réseaux recensés et connus, il convient de se pencher sur la nature du terrain sur lequel le futur parc sera bâti. C'est à ce moment-là qu'interviennent les bureaux d'études, spécialisés ou non. Les ingénieurs « *planchent* » sur le sujet et commencent à réfléchir aux solutions techniques possibles en fonction du cahier des charges défini par le maître d'ouvrage, mais aussi bien sûr au regard de la nature du terrain sur lequel le parking sera construit. Il n'est donc pas rare de faire appel à des bureaux d'études généralistes mais aussi à leurs confrères spécialisés dans l'hydro-géotechnique lorsque l'ouvrage est prévu au-dessus d'une nappe phréatique ou à proximité d'un cours d'eau comme pour le parc Saint-Antoine.

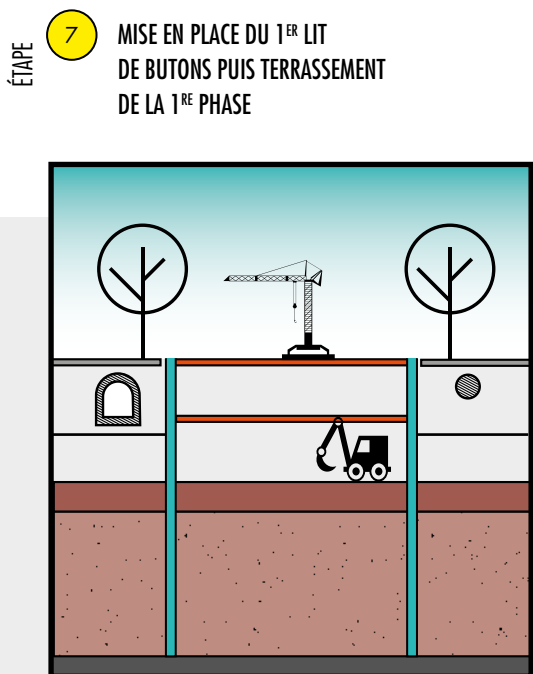
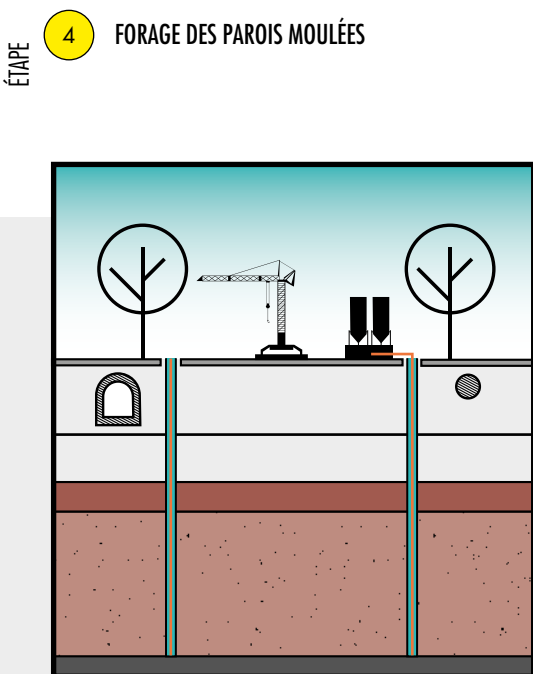
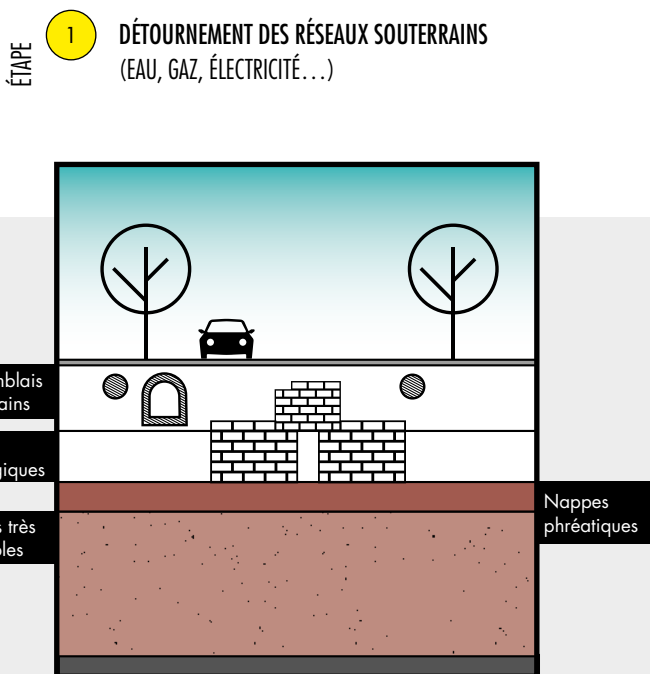
« On a parfois des surprises en fonction de l'antériorité des réseaux dont les plus anciens ne sont pas forcément très bien connus ou répertoriés »

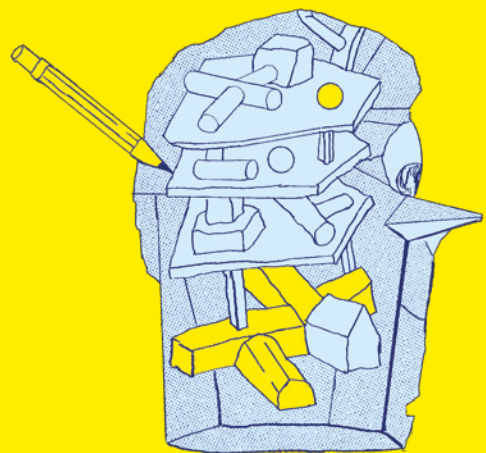
« Le maître d'ouvrage prépare un programme avec un cahier des charges incluant des compétences très diverses, architecte, spécialiste de travaux souterrains, paysagiste, entreprise spécialisée dans l'éclairage, dans la ventilation..., explique Paul Galonnier, Président de Syntec Ingénierie. C'est à partir de ce cahier des charges que nous devons imaginer les solutions techniques pour y répondre. On travaille avec l'architecte à l'avant-projet sommaire (APS) dans lequel on propose plusieurs solutions au maître d'ouvrage.



TECHNIQUES DE CONSTRUCTION D'UN PARC DE STATIONNEMENT EN SOUTERRAIN

- 1 Détournement des réseaux souterrains (eau, gaz, électricité...)
- 2 Fouilles archéologiques
- 3 Réalisation des murettes guide
- 4 Forage des parois moulées
- 5 Ferrailage des parois moulées
- 6 Coulage des parois moulées
- 7 Mise en place du 1^{er} lit de butons puis terrassement de la 1^{re} phase
- 8 Mise en place du 2^e lit de butons puis terrassement de la 2^e phase...
- 9 Construction du radier puis de la 1^{re} dalle, puis de la 2^e...
- 10 Construction terminée
- 11 Remise en état de la surface supérieure du parc





Cette période peut durer 3 à 4 mois et elle est passionnante d'un point de vue professionnel. C'est d'ailleurs souvent pendant cette phase noble que sont sollicités les ingénieurs les plus expérimentés des bureaux d'études.»

Ensuite vient le chiffrage de la construction et de l'opération. C'est aussi le temps de la détermination de l'équilibre économique de l'ouvrage avec, au regard des investissements, les estimations des recettes.

Un champ très vaste

Les solutions techniques issues de l'avant-projet sommaire sont ensuite présentées au maître d'ouvrage qui choisit celle qui lui paraît la plus adaptée à son projet. Mais il ne s'agit pas seulement de décider que le parc sera construit selon la technique la plus moderne ou la plus révolutionnaire. La question de l'enveloppe budgétaire est évidemment au cœur des solutions proposées par le maître d'œuvre. *«Les ingénieurs ont toujours les solutions pour répondre aux contraintes techniques ou géophysiques posées par un parc, explique Paul Galonnier. Mais il ne s'agit pas de concevoir un parc sans respecter la fourchette de prix incluse dans le cahier des charges.»*

Une fois la solution technique choisie et l'engagement par le maître d'œuvre que le parc sera réalisé à un prix donné, commence une période de consultation et de travail commun entre l'architecte et les ingénieurs. Dans le cas du futur parc Saint-Antoine en

construction, les échanges ont été permanents entre le maître d'ouvrage (LPA), et Thierry Roche, l'architecte-mandataire du projet. Une sorte de brainstorming permettant de réfléchir à la façon dont le nouveau parc va s'intégrer dans un paysage existant mais, au-delà, comment il va répondre aux exigences de l'époque. *«Des parkings, explique l'architecte, on en fait des milliers, chaque fois qu'on construit un bâtiment. Mais dans le cas d'un parc de stationnement public, il est indispensable de réfléchir à la question du rôle qu'on va attribuer à ce nouveau lieu. Je suis urbaniste et je travaille beaucoup sur la question de la métamorphose de la ville, le parking en fait partie. Nous réfléchissons donc au rôle serviciel de ce lieu pour le quartier dans lequel il s'implante.»*

Cette réflexion autour du rôle du futur ouvrage englobe tous les aspects liés à l'existence d'un parc : il faut penser bien sûr aux futurs utilisateurs, mais aussi à ceux qui y travaillent. La question de la lumière et de l'éclairage devient primordiale dès lors qu'on parle d'un parking souterrain. Il faut aussi compter sur les innombrables contraintes réglementaires en termes de sécurité, d'environnement, de ventilation, d'éclairage... Le code de l'urbanisme a été conçu pour des bâtiments et des ouvrages à la surface et non pas souterrains et il serait sans doute nécessaire de le faire évoluer pour offrir plus de souplesse aux architectes et aux ingénieurs dans la conception de tels ouvrages. Mais au-delà des questions réglementaires et techniques, la réflexion porte aussi et surtout sur l'utilisation de ce lieu par les usagers. Le parc de

stationnement du 21^e siècle n'est pas seulement un endroit où l'on pose sa voiture, il doit devenir un lieu de vie s'intégrant à la vie d'un quartier et proposant des services (par exemple conciergerie, archivage, espaces de coworking, divers services...) répondant aux nouveaux besoins des habitants de la ville.

La construction

Passée cette phase de conception, commence alors la construction proprement dite de l'ouvrage. Mais cette construction passe évidemment par l'obtention d'un permis de construire, une procédure qui peut durer entre 3 et 5 mois ! Avant même les premiers coups de pelles mécaniques, il peut donc se passer 6 mois entre le moment où la décision de construire a été validée par les études techniques et géophysiques et le début des travaux car il reste une période de 2 mois pendant lesquels des recours peuvent être déposés contre la construction. On le voit, un projet de parking est une œuvre au long cours avant même que les engins arrivent sur le terrain *«La phase de consultation des entreprises commence pendant ce délai administratif, raconte Paul Galonnier. Le mandataire prépare les documents de consultation des entreprises afin que tout le monde soit prêt à démarrer les travaux.»*

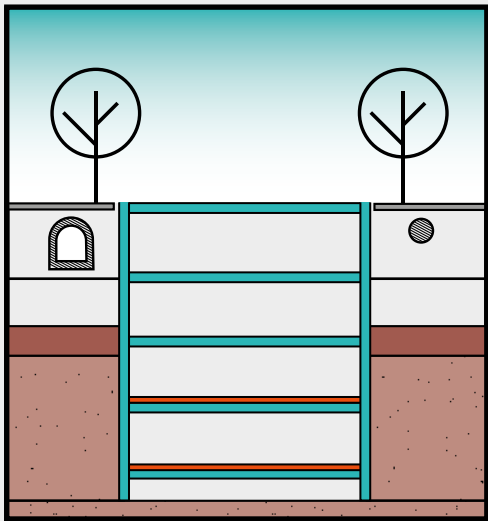
Les travaux peuvent commencer avec les obligations liées à n'importe quel chantier en terme de sécurité, de jalonnement, de bruit, de pollution, de dévoiement des réseaux, d'information au public... Et dès lors qu'on creuse, les surprises sont fréquentes, surtout au cœur d'une ville bi-millénaire dans laquelle l'influence gallo-romaine se constate sur et sous la terre. C'est la raison pour laquelle un chantier de construction de parc ne se déroule - jamais - tel qu'il a été initialement conçu. La période de travaux est évidemment primordiale (voir page 12 paroles d'expert) car elle traduit, de façon très concrète, l'ensemble des études menées, l'ensemble des réflexions initiées autour d'un projet. *«Construire un parc de stationnement n'est pas un acte anodin, explique Louis Pelaez, le Président de LPA. Il ne s'agit plus seulement d'offrir des places de stationnement supplémentaires aux Lyonnais mais de penser l'usage d'un tel lieu. La ville de Montréal est*

très en pointe par rapport à nous sur l'utilisation du sous-sol. Dès lors que nous bâtissons en souterrain, il nous faut revoir nos modèles et offrir un bouquet de services à nos concitoyens qui les utiliseront. C'est notre volonté mais aussi notre devoir.»

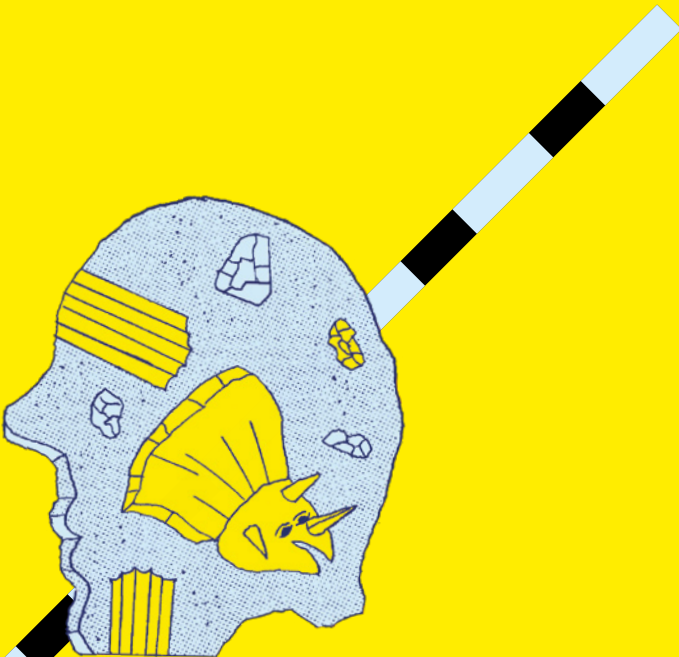
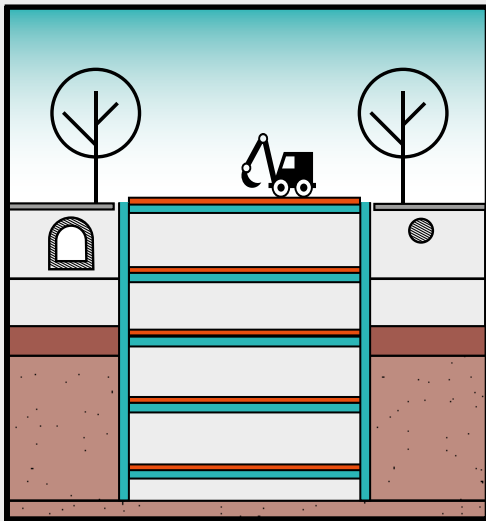
«Il ne s'agit plus seulement d'offrir des places de stationnement supplémentaires aux Lyonnais mais de penser l'usage d'un tel lieu»

18 janvier 2007, les élus du Grand Lyon, les représentants de la Ville, ceux de LPA, Jean-Michel Wilmotte l'architecte et les responsables des bureaux d'études se pressent autour de l'entrée du parc de stationnement de la Fosse aux Ours. Sous les pieds de tout ce beau monde, près de 450 places de parking toutes neuves attendent leurs premiers utilisateurs. Le ruban tricolore est coupé, on admire l'œuvre d'art de Véronique Joumard intégrée au parc, les journalistes prennent des notes, des photos et des images, les riverains sont à la fois heureux et soulagés, le parc de la Fosse aux Ours est né, il n'est pas sorti de terre mais sorti *«sous terre»*... La vie d'un nouveau parc vient de commencer. Dans les locaux de LPA, qui assure la gestion de ce parc pour une durée de 35 ans, on réfléchit déjà aux prochains. ■

ÉTAPE 9 CONSTRUCTION DU RADIER PUIS DE LA 1^{RE} DALLE, PUIS DE LA 2^E...



ÉTAPE 11 REMISE EN ÉTAT DE LA SURFACE SUPÉRIEURE DU PARC



DIDIER VALLIER : QUAND LA TECHNIQUE EST UN ART.



RESPONSABLE TECHNIQUE DE LPA, DIDIER VALLIER DOIT FAIRE PREUVE DE RONDEUR POUR INLIASSABLEMENT EXPLIQUER ET CONVAINCRE DU BIEN-FONDÉ D'UN CHANTIER À DES RIVERAINS FATIGUÉS PAR SES NUISANCES. LA CONSTRUCTION D'UN PARKING N'EST PAS UNE MINCE AFFAIRE ET NE SE RÉSUME PAS À CREUSER UN TROU. LE PROCESSUS EST LONG ENTRE LA CONCEPTION DE L'OUVRAGE ET SA RÉALISATION.

À CHAQUE PARKING SA SPÉCIFICITÉ ET DONC UNE RÉPONSE APPROPRIÉE EN FONCTION DU LIEU CHOISI, DE LA TAILLE DE L'OUVRAGE ET DES CONTRAINTES GÉOPHYSIQUES. DIDIER VALLIER A PARTICIPÉ À LA CONSTRUCTION DES PARCS MORAND, TONY GARNIER, GROS CAILLOU ET GROLÉE. AUTANT DIRE QU'IL CONNAÎT LA CHANSON. MOB'ART LUI A POSÉ QUELQUES QUESTIONS SUR LA CONSTRUCTION D'UN PARKING. PAROLES D'EXPERT.

Q : *Quelle est la première question que vous posez quand un projet de construction de parc se dessine ?*

R : « C'est d'abord et avant tout la question du dimensionnement de l'ouvrage en fonction du nombre de places projeté à l'endroit où la collectivité a décidé de l'implanter. On estime généralement qu'il faut 25 m² par place, à partir de ce chiffre on mesure assez vite l'espace minimum pour la construction et donc le nombre de niveaux nécessaires pour abriter le nombre de places de stationnement défini dans le projet. Le bon dimensionnement et l'implantation judicieuse des divers accès (véhicules et piétons) garantissent un usage fluide du parking. »

Q : *Une fois cette question résolue, quelle est l'étape suivante ?*

R : « Il faut procéder aux études pour connaître la nature du terrain dans lequel on va creuser. Il s'agit de sondages géotechniques, hydrogéotechniques pour déterminer précisément dans quel type de sol sera construit le parking. Pour cela nous faisons appel à des bureaux d'études généralistes et spécialisés. Ils font des sondages archéologiques et des carottages pour déterminer avec précision la nature du terrain dans lequel on va forer mais aussi les techniques de construction qu'il nous faudra adopter en fonction des résultats de ces études. Ensuite, nous prenons contact avec les concessionnaires de réseaux pour trouver des solutions communes à mettre en place au moment où il faudra dévier ces réseaux pour les besoins de la construction. »

Q : *La phase de conception et d'études terminée, comment se déroule la construction elle-même ?*

R : « Avant de construire, il faut d'abord passer par l'instruction d'un permis de construire qui peut prendre entre 3 mois et 5 mois. Parallèlement, nous lançons la phase de consultation des entreprises qui vont intervenir sur le chantier. Mais avant de démarrer les travaux, il nous faut encore réaliser un état des lieux de l'existant et définir les zones d'influence géotechniques sur l'environnement du chantier afin de se prémunir contre d'éventuels recours. C'est seulement quand cette phase est terminée que les travaux peuvent commencer. »

Q : *C'est compliqué de construire en souterrain ?*

R : « Oui et non. Oui car il faut prendre en compte la présence des avoisinants (immeubles, réseaux...), la qualité des sols, la présence de la nappe phréatique. Il est donc important de bien mesurer l'ensemble de ces contraintes exercées sur l'ouvrage. Pour le reste, non, nous utilisons la technique des parois moulées pour la structure du parc que l'on connaît bien et que l'on maîtrise. (Voir dossier p.4-10). Cependant, nous ne sommes pas à l'abri de découvertes archéologiques, comme ce fut le cas sur le parc Saint-Georges. » ■

THIERRY ROCHE

ou la métamorphose de la ville.

Architecte mais aussi urbaniste, Thierry Roche ne conçoit un projet que s'il est connecté avec la réalité du quartier dans lequel il s'implante. Pour lui, urbanisme et architecture vont de pair et encore plus aujourd'hui qu'hier. Construire un parking en cœur de ville ne se résume pas simplement à offrir plusieurs centaines de places de stationnement à ses futurs utilisateurs. Ce serait trop simple. Un projet de ce type s'inscrit désormais dans ce qu'il appelle « la métamorphose de la ville ».



« Je travaille avec mes équipes sur le futur parc Saint-Antoine. C'est un projet de longue haleine pour lequel, au-delà des contraintes spécifiques liées à son emplacement au cœur de la Presqu'île en bordure de Saône, nous a conduits à réfléchir à sa destination finale. La première question – partagée avec LPA – que j'avais envie de me poser était : “quel rôle attribuer à ce lieu ?”. Car aujourd'hui, on ne conçoit pas un parc de stationnement comme on le concevait il y a quelques années. Il doit devenir un lieu serviciel pour le quartier et même au-delà. Nous devons créer non pas un parking mais un lieu de vie ! »

C'est en cela que la collaboration avec LPA sur la construction de ce parc s'est faite tout naturellement. « LPA a toujours été dans l'anticipation et a toujours essayé de répondre aux enjeux du moment » explique l'architecte. Aujourd'hui, la question des mobilités est au cœur des réflexions de toutes les villes et métropoles du monde... et Lyon n'échappe pas à la règle. Dès lors, la construction d'un parc de stationnement n'est pas seulement une question technique, elle recèle des enjeux beaucoup plus importants en terme de cadre de vie, d'intégration dans un paysage ou de services apportés à ses utilisateurs. « On n'imagine pas combien il faut intégrer d'éléments dans la construction d'un parc de stationnement, explique Thierry Roche. Accès, ventilation, lumière, qualité de l'air mais aussi performance énergétique et prise en compte de l'environnement. En fait, je suis comme un metteur en scène. »

Ceci n'est pas un parking

Reprendre l'expression de René Magritte pour son célèbre tableau est un brin osé mais aussi révélateur de l'état d'esprit dans lequel les équipes de LPA et les architectes-mandataires des projets de construction travaillent. L'idée n'est pas de construire un lieu disposant de places de stationnement pour des voitures mais de bâtir un véritable lieu de vie. « La ville de Montréal est très en pointe sur ces sujets, explique Thierry Roche. Là-bas, une véritable réflexion a été menée sur les équipements en souterrain. Aujourd'hui, un parking doit répondre aux enjeux du moment et aux besoins de ses utilisateurs. Il doit devenir un lieu serviciel en ce sens qu'il propose des services aux automobilistes qui vont l'utiliser. C'est un endroit qui doit créer des désirs afin de rendre la ville, elle aussi désirable. On peut imaginer demain des parkings dans lesquels on disposera d'une conciergerie, d'un atelier de réparation pour les vélos ou d'espaces pour entreposer des archives. Il ne faut rien s'interdire en la matière et, au contraire, essayer de répondre aux besoins nouveaux des usagers et même anticiper leurs besoins futurs. »

Pour le parc Saint-Antoine en cours de construction, l'architecte a imaginé qu'il pouvait être une halte sur le parcours des passants se promenant sur les Rives de Saône. Mais au-delà de ça, la nécessité de prendre en compte les personnes qui y travaillent est indispensable, c'est la raison pour laquelle le travail sur la lumière est fondamental. Dans ce cas précis, la lumière viendra d'en haut pour se diffuser joliment vers les niveaux inférieurs et un mur végétal sera installé pour absorber les particules. Un parc souterrain est un monde en lui-même et, ainsi que le dit Thierry Roche, « on ne doit jamais voir sa complexité ».

Plasticité

L'autre aspect fondamental d'un parc de stationnement nouvelle génération est son indispensable plasticité. On l'a vu, les parkings nouveaux proposent des fonctionnalités et des services inhabituels dans les anciens parcs. Mais ils devront en intégrer d'autres dans les années à venir et, comme il n'est pas question de « re » construire, il est nécessaire que les parcs en construction puissent intégrer des fonctionnalités dont on ne connaît peut-être pas l'existence aujourd'hui. Selon une étude menée par le groupe Dell et publiée par le think tank californien « Institut pour le futur », 85 % des emplois en 2030 n'existent même pas encore aujourd'hui en raison du développement du numérique, de la robotisation et de l'intelligence artificielle. Thierry Roche confirme cette accélération des usages en constatant que les applications numériques ont tout bouleversé. « Face à ces évolutions, le parking de nouvelle génération doit être capable de s'adapter, d'accompagner le mouvement. Il ne faut donc pas créer des structures qui soient figées mais, tout au contraire, capables de s'adapter, ce que j'appelle les “grands espaces capables”. Peut-être y aura-t-il moins de voitures demain dans les parcs mais on aura besoin de cet espace-là quelle que soit l'évolution. Ce seront des endroits facilement connectables, adaptables. »

L'enjeu des parcs souterrains est majeur pour une société comme LPA mais aussi pour les villes et les métropoles. Concevoir et construire un parking ne peut plus s'envisager comme il y a 40 ans, le monde change, les sociétés évoluent, les besoins des usagers aussi et les parcs de stationnement doivent suivre le mouvement, voire le précéder. Nous aurons l'occasion d'y revenir dans Mob'Art. ■

LPA&CO

partagé

l'invention du parking

On connaissait le covoiturage, l'autopartage, les scooters partagés... LPA, une nouvelle fois innove en lançant un service de parkings partagés «LPA&CO». L'idée a germé il y a quelques années avec la startup Copark, alors installée au Tuba, le lieu d'innovation pour la ville intelligente porté par la Métropole de Lyon. En juillet 2016, LPA et Copark ont signé un accord de partenariat exclusif qui se traduit aujourd'hui par une application concrète permettant de trouver des places de parking vacantes dans des parkings auparavant fermés au grand public.

«Malgré nos 30 parcs, nous avons du mal à offrir en permanence des solutions de stationnement pour tous les usagers, explique Louis Pelaez, le PDG de LPA. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes rapprochés de Copark afin que cette jeune société nous propose des solutions innovantes pour répondre à ce besoin. L'application née de cette collaboration entre une jeune pousse et une société de presque 50 ans permet de proposer aux automobilistes une solution innovante d'optimisation de places de stationnement vacantes. Louis Pelaez le souligne : «nos parkings sont souvent saturés et ne couvrent pas tout le territoire de la Métropole de Lyon. Nous avons donc cherché comment répondre à cette problématique et nous avons songé à ces centaines de places disponibles dans des parkings privés, des bâtiments appartenant à des bailleurs ou dans des parkings d'entreprises.»

Mode d'emploi

Pour utiliser ce nouveau service, il suffit de télécharger l'application gratuite LPA&CO sur son smartphone (Android et App Store pour les iPhone). Elle indique les places de stationnement disponibles dans le secteur géographique qui vous intéresse. Mais cette application est un véritable couteau suisse, non seulement vous visualisez les places de stationnement disponibles mais vous ouvrez les barrières d'entrée et de sortie du parking avec elle ! La cerise sur le gâteau, c'est qu'elle vous permet également de payer et de suivre votre consommation. Autant dire que dès lors que vous avez créé votre compte, LPA&CO devient un véritable sésame

de stationnement. Aujourd'hui, 840 places sont disponibles dans 45 parkings sur les territoires de Lyon et Villeurbanne grâce à des partenariats signés avec la SACVL, Grand Lyon Habitat ou le promoteur DCB International. L'objectif de LPA est de parvenir, d'ici la fin de l'année, à une offre totale de 1 300 places. Pour cela, il faut convaincre les propriétaires de parkings privés, des bailleurs ou des entreprises qui n'avaient pas imaginé louer les places de stationnement vacantes de leurs parkings. Une sorte de révolution culturelle pour accepter une idée qui n'allait pas forcément de soi. C'est le travail d'Adrien Jonget, le chef de projet chez LPA. Il s'agit pour lui de proposer et surtout de lever les obstacles psychologiques de ses interlocuteurs. L'aspect économique est l'argument déterminant pour déclencher le désir de s'associer à LPA&CO.

Gagnant-gagnant

La formule est en effet une aubaine pour chacun des partenaires : LPA conforte son rôle d'innovateur en matière de stationnement et de mobilité et permet, grâce à la mise à disposition de ces places inoccupées, de libérer de l'espace public et de proposer des solutions aux automobilistes. Les propriétaires de places rentabilisent des emplacements jusqu'alors vacants et du coup, valorisent leurs parcs. Les automobilistes enfin, trouvent une réponse supplémentaire à leurs problèmes de stationnement. Bien sûr, se garer sur une de ces places de parking a un coût : en moyenne, il est de 6€ pour 6 heures de stationnement, en dehors de l'hyper-centre de Lyon et Villeurbanne, et entre 30€ et 120€/mois en abonnement selon les quartiers. LPA estime être moins cher de 20%

à 30% des offres de stationnement sur les mêmes secteurs géographiques. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire pour l'utilisateur de se préoccuper du fameux forfait pos-stationnement (FPS) qui, en cas de dépassement d'horaire sur la voirie, peut s'avérer très onéreux. LPA&CO, c'est le petit plus apporté par LPA pour permettre à chaque automobiliste de trouver une solution de stationnement quand les parcs traditionnels sont saturés. Mais c'est aussi un service qui maintient une relation humaine. Elle est présente aussi bien au moment de la commercialisation, qu'au cours de l'utilisation du parc, grâce au centre de télégestion basé à Lyon et aux équipes LPA toujours prêtes à intervenir. Louis Pelaez n'en est pas peu fier, «innover est dans notre ADN, mais avec LPA&CO, nous franchissons encore une étape supplémentaire et l'offre que nous apportons aux automobilistes est excellente. Cette application voulue par LPA est aussi une façon d'adapter la ville aux usages et aux besoins des habitants de la Métropole grâce à la digitalisation des équipements. Voici une illustration très concrète de ce que doit être ce qu'on appelle la ville intelligente, une ville au service de ses citoyens.» ■

L'utilisation est un jeu d'enfant : le client bloque une voiture, l'ouvre avec son Smartphone, conduit et la dépose où il veut sur une place autorisée sur la voirie de Lyon et Villeurbanne. Pas de souci de paiement du stationnement car tout est inclus dans le prix...



Yea! : le nouveau service plébiscité !

Des voitures disponibles à tout moment, qu'on prend en fonction de ses besoins, qu'on laisse quand on veut, qu'on gare en voirie sans payer, bref, une voiture qui ne nous appartient pas mais qui devient — presque — sa voiture personnelle. Ce service d'autopartage en «free floating» a été lancé par LPA en octobre et a immédiatement trouvé son public. La preuve qu'il répondait à un besoin de la part des Lyonnais. Et la crainte de voir ce nouveau service «cannibaliser» le service d'autopartage traditionnel Citiz s'est vite évaporée : les deux services se complètent et se renforcent l'un l'autre.

LE POINT AVEC CHRISTINE GIRAUDON-CHARRIER, DIRECTRICE MARKETING DE LPA.

Après le lancement du service en octobre dernier, quel bilan tirez-vous des premiers mois d'expérience?

Nous avons lancé Yea! à la fin du mois d'octobre dernier et à ce jour c'est un succès ! L'utilisation se développe un peu plus chaque mois, et nous atteignons presque autant de locations mensuelles sur Yea! que sur Citiz. C'est une évolution extrêmement encourageante pour le développement de l'autopartage dans la Métropole. Nous accueillons régulièrement de nouveaux clients. Leur nombre a augmenté de 74% en 2017, dont 35% sur les deux derniers mois de l'année. Ce chiffre est une parfaite illustration de la nouvelle dynamique qui est donnée au service Citiz au travers de la nouvelle offre Yea!.

D'après les retours d'expérience de vos clients, quels sont les principaux avantages du service Yea!?

4 adjectifs : disponibilité, spontanéité, flexibilité et simplicité. Les voitures Yea! sont utilisées pour des trajets relativement courts, ce qui leur donne une bonne disponibilité ; il est donc assez facile de trouver une Yea! quand on en a besoin. Les utilisations sont spontanées, puisqu'il n'y a pas de réservation. Quand on a besoin d'une voiture il suffit de repérer celle qui est la plus proche grâce à

l'application Citiz et de la bloquer pendant 30 minutes, le temps d'aller la récupérer. La flexibilité se retrouve dans l'usage sans prédétermination du temps. Par exemple, si on pense en avoir besoin pendant 2 heures pour aller à un rendez-vous et que finalement il se termine plus tôt, pas de souci car on peut arrêter la location à tout moment. La possibilité de garer sa voiture sur n'importe quelle place autorisée sur la voirie est aussi un gage de flexibilité, car le client n'est pas astreint à rejoindre une station pour déposer la voiture.

À la lumière de ces premiers mois, quelles évolutions allez-vous apporter au service?

Yea! est un service qui fonctionne bien et qui donne satisfaction à nos clients. Pour autant, nous sommes toujours en recherche d'améliorations ou de développement. Nous voulons améliorer la cartographie pour encore plus optimiser la localisation des voitures sur la carte. En parallèle, nous travaillons sur la mise en place d'un paiement à l'acte, qui permettra aux clients de mieux maîtriser leur budget déplacements du mois, mais qui surtout ouvrira l'accès au service à une nouvelle clientèle comme les touristes ou les visiteurs professionnels de la Métropole.

La présence physique des véhicules étant une clé de succès de ce service, allez-vous augmenter la flotte Yea! et, si oui, à quelle échéance?

Bien entendu la visibilité des voitures et leur

dissémination sur tout le territoire de Lyon et Villeurbanne est un enjeu. Il faut que les voitures soient au plus près des utilisateurs pour améliorer la qualité du service. C'est pourquoi, nous allons ajouter en début d'été ou à l'automne 50 voitures Yea! supplémentaires. Ainsi 150 Yea! seront disponibles chaque jour.

Le service Yea! a-t-il des répercussions sur l'utilisation du service Citiz?

Oui, et dans le bon sens ! Avec Citiz et Yea! LPA a fait le pari de la complémentarité et aujourd'hui les 2 services voient leurs utilisations augmenter. Quand nous avons décidé de développer l'autopartage en free-floating avec Yea!, l'objectif était double : nous voulions répondre à des demandes de la clientèle de Citiz qui recherchait un peu plus de spontanéité pour certaines utilisations. Mais nous souhaitions aussi faire découvrir l'autopartage à toute une partie de la population qui ne se retrouve pas dans l'autopartage en boucle (départ et retour dans la même station et planification de ses trajets, même en dernière minute). Aujourd'hui, avec un seul contrat tout le monde peut utiliser 2 services : Citiz pour la certitude d'avoir la voiture que l'on veut, petite, utilitaire ou familiale, et Yea! pour la spontanéité d'usage et la flexibilité. Aux clients de choisir à chaque déplacement ce qui est le plus pratique pour lui et de mixer les usages ! ■



YOKOHAMA

la jumelle si différente...

S’il vivait encore, Jules Verne reconnaîtrait-il Yokohama, la ville où Phileas Fogg, son héros, fait escale avant de repartir vers San Francisco dans son tour du monde en 80 jours ? Difficile à dire tellement le petit port de pêche, devenu port de dimension internationale, s’est transformé, agrandi, développé pour devenir la 2^e ville du Japon. Yokohama, ville de naissance du constructeur automobile Nissan est jumelée avec Lyon. La circulation y est surprenante pour un Européen, à l’image des autres villes japonaises où les transports en commun sont rois. Le stationnement sur voirie y est quasi-inexistant et la circulation automobile très disparate en fonction des quartiers où l’on se trouve. Visite guidée...

En mars dernier, deux robots-taxis ont été expérimentés - en condition réelle - dans le quartier du port de Yokohama - là-même où le siège de Nissan est installé. L’objectif des dirigeants de la firme est affiché : ils veulent proposer un service commercial de ces taxis autonomes à l’occasion des Jeux olympiques de Tokyo en 2020. Pendant les quinze jours de l’expérimentation, les deux véhicules tout électriques et entièrement autonomes étaient mis gratuitement à disposition des habitants du quartier du port après qu’ils aient réservé leur place grâce à une application téléchargée sur leur smartphone. « Easy Ride » à Yokohama, « Navly » à Lyon, le jumelage des deux villes, tout à coup, prend encore plus de sens même si les deux expérimentations sont indépendantes l’une de l’autre.

Facilité

La différence entre les deux services tient à la durée de l’expérimentation : deux ans pour Navly, la navette autonome du quartier de la Confluence, contre quinze jours pour les taxis autonomes du port de Yokohama. Dans le premier cas, le véhicule intelligent parcourt un circuit prédéterminé, dans le second, il roule au cœur du quartier en fonction des destinations réservées par les utilisateurs. Cela ne veut pas dire que le véhicule japonais est plus « intelligent » que le français mais que les conditions dans lesquelles il circule sont sensiblement différentes. Dans les rues de Yokohama en effet, comme d’ailleurs dans la plupart des villes du Japon, vous ne voyez quasiment aucune voiture stationnée sur la voirie ! Cette vision-là s’avère tout à fait étonnante pour le voyageur

français. Le taxi autonome de Yokohama circule donc sur la voirie entre la gare et le port sans être aucunement gêné par des véhicules en stationnement - licite ou non d’ailleurs -. On comprend dès lors que les conditions de l’expérimentation s’avèrent un tantinet plus faciles dans la ville japonaise qu’à Lyon... Sans compter la rigidité de la réglementation française en la matière comparée à la souplesse de la japonaise. Cette différence illustre de façon évidente l’organisation de la circulation et du stationnement dans la ville jumelle de Lyon.

Circulation et stationnement

La capitale de la région de Kanawaga s’étale au bord de l’océan Pacifique et le quartier du port, ultra-moderne, offre un paysage urbain « classique » pour l’œil européen mais aussi très tranquille en matière de circulation automobile. Il faut dire qu’au Japon, l’immense majorité des déplacements s’effectue par les transports en commun ! À Yokohama comme à Tokyo, la capitale voisine située à 100 km à peine, la proportion des habitants utilisant les transports en commun pour se rendre au travail est supérieure à 80 % (parfois même au-delà de 85 %) contre à peine plus de 10 % pour ceux qui utilisent leurs voitures.

L’une des raisons est à la fois simple à comprendre mais surprenante pour un Lyonnais : à Yokohama comme ailleurs dans l’archipel, un automobiliste doit prouver qu’il dispose d’une place de stationnement pour pouvoir enregistrer son véhicule. Autrement dit, si vous ne disposez pas d’une place de parking, vous ne pouvez pas acheter de voiture ! « *L’usage d’un véhicule automobile pour les navettes domicile-travail est fortement découragé par l’insuffisance des emplacements de parking sur les lieux de travail et le faible remboursement du coût de transport par l’employeur. Le chemin de fer se trouve là encore favorisé par un système d’allocation-transport, non fiscalisée, versée aux salariés par les employeurs, dont le montant couvre généralement la totalité du coût des trajets domicile-travail, indépendamment des distances*

parcourues » explique ainsi Natacha Aveline dans *La Ville et le Rail au Japon* (Ed du CNRS). Sachant qu’il est interdit de garer son véhicule sur l’espace public, l’automobiliste doit donc posséder son propre parking ou utiliser des parkings privés qu’on trouve un peu partout dans ce qu’on appelle les « *dents creuses du tissu urbain* ». À Yokohama, le contraste est assez saisissant entre quelques grandes voiries urbaines surchargées de voitures, à l’image de ce que chaque automobiliste peut vivre dans l’agglomération lyonnaise, et des quartiers entiers, ceux des voiries secondaires, où le calme et la tranquillité règnent en maîtres.

Un modèle ?

Se balader dans les rues calmes de Yokohama a quelque chose de fascinant pour le voyageur étranger. Phileas Fogg est resté trop peu de temps dans la ville portuaire pour en apprécier le charme. Mais ce « modèle », où les différents modes de déplacement sont bien séparés est difficilement répliquable en France tant le tissu urbain est différent. Le Japon a construit

son réseau ferré bien avant son réseau routier et les possibilités d’aménagements urbains sont réduites en raison de l’émission des propriétés. Les déplacements continueront donc de s’effectuer majoritairement en transports en commun à Yokohama. Quant au stationnement, il restera toujours dépendant de la propriété, ou non, d’un emplacement. Autant dire que les heureux possesseurs d’un bout de terrain se frottent les mains. Il n’est pas rare de découvrir, en flânant dans les rues de la ville jumelle de Lyon, un petit parking de 2 ou 3 places niché entre deux immeubles de grande hauteur. Pour les parkings de plus grande dimension, ce sont des compagnies privées qui, pour la plupart, les construisent et les exploitent. Faute d’espace en centre-ville, leurs accès sont très étroits et l’automobiliste dépose son véhicule sur une sorte de plateforme mobile qui la descend vers le cœur souterrain du parking. Entre ces deux options, il n’est pas rare de rencontrer, au détour d’une rue de la ville portuaire, un parc de stationnement d’une dizaine de

places étagées sur trois ou quatre niveaux. À Yokohama comme dans l’ensemble du Japon, le plus surprenant reste quand même l’absence quasi-totale de voitures en stationnement au bord des rues ! À Lyon comme dans les autres villes de France, le stationnement était interdit par le code de la route au début du siècle dernier... Alors même qu’il y avait beaucoup moins de voitures qu’aujourd’hui : laisser un véhicule stationné sans nécessité sur la voie publique était en effet interdit ! Peu à peu l’interdiction va s’assouplir pour arriver à la situation que nous connaissons aujourd’hui. À l’inverse, les rues de Yokohama sont vides de véhicules stationnés et donnent une impression d’espace. Et si vous partiez, comme Phileas Fogg, faire un voyage vers notre ville jumelle ? ■





LPA&CO

Le bon plan parking à Lyon

VOTRE SMARTPHONE DEVIENT LA CLÉ DE NOUVEAUX PARKINGS



Trouvez un parking
au meilleur prix



Choisissez votre
quartier



Entrez et sortez
des parkings avec
votre appli

