

MOB'ART

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

PAR LPA

P4
PARC DES CÉLESTINS

P8
DOSSIER
**STARTUPS MOBILITÉ :
LE FEU D'ARTIFICE!**

P18
**OSLO UNE CAPITALE
EN MODE MINEUR**

N°10



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —



© Jean-Luc Mege

ÉDITO

En créant son lab, LPA place, une fois encore, l'innovation au cœur de son activité. Trop longtemps en effet, la société d'économie mixte que je dirige s'était contentée de vivre sur ses acquis – nombreux et de qualité – mais avait du mal à se projeter sur les questions de mobilité de demain. Comment rester immobile quand tout bouge autour de soi à une vitesse folle? En accompagnant les projets innovants de startups du territoire, j'ai voulu confronter LPA aux défis qui l'attendent en matière de mobilité.

Dans le monde entier aujourd'hui, des centaines d'expérimentations naissent, des centaines de services se créent, des centaines de jeunes pousses imaginent des solutions jusqu'alors inimaginables. Comment LPA pouvait-elle regarder passer cette évolution sans offrir à la nouvelle génération mobile les terrains de jeux qui lui permettront de tester, en grandeur réelle, les applications ou services sortis de leurs brillants cerveaux?

Aujourd'hui, vous le lirez dans les pages du dossier de Mob'Art (p. 6 à 12), quatre d'entre elles travaillent côté à côté dans les locaux de LPA. Nous ne savons pas encore si toutes les idées de ces jeunes créateurs se traduiront de façon opérationnelle pour les habitants de la Métropole de Lyon ou pour des clients potentiels mais je suis intimement persuadé qu'en les accompagnant pendant un an au minimum, nous leur donnons et nous nous donnons la possibilité de rester un acteur majeur des mobilités sur le territoire.

Nous ne sommes évidemment pas les seuls à aider ces jeunes créateurs mais le devoir d'une société comme LPA — dont les actionnaires majoritaires sont les collectivités locales — est d'en être le fer de lance sur les questions de mobilité. Cela passe par des expérimentations et LPA est probablement la seule entreprise capable de les porter, sans souci de rentabilité immédiate mais avec au cœur l'intérêt du plus grand nombre.

Bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA

3 ACTUS LPA

4 VISITE GUIDÉE

- Célestins : le parc star!

6 DANS LA PEAU DE...

- Georges Eymery, un homme heureux

8 DOSSIER

- Startups mobilité : le feu d'artifice!

14 PAROLES D'EXPERTS

- Louafi Bouzouina : une révolution en forme d'interrogations...

- Frédéric Pacotte : MyBus, un outil connecté pour les transports en commun

16 SERVICES LPA

LPA fête ses 50 ans en 2019!

18 AUTOUR DU GLOBE

- Oslo : une capitale en mode mineur

N°10

mai 2019

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

Direction artistique et mise en page :
Extralagence.com

Rédaction : LPA

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

Couverture ©Guillaume Perret

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

ACTUS

LPA

MIRAGE, VOUS AVEZ DIT MIRAGE ?

LPA et l'art est une longue (et belle) histoire. Mais si l'art est un perpétuel mouvement, les parcs de stationnement de LPA ne peuvent pas se contenter de «surfer» sur son antériorité en la matière. C'est pourquoi ses parcs de stationnement accueillent très régulièrement des œuvres d'art, pérennes ou éphémères comme les lecteurs de Mob'Art et les clients des parkings le savent. Depuis le 2 avril et jusqu'au 2 juillet, le parc République, dans son espace «La Place de l'Art», accueille une exposition dans le cadre du Mirage Festival, un événement métropolitain de création numérique. L'œuvre s'appelle «Géologie des flux» et se présente comme une compilation numérique des flux – humains ou autres – enregistrés pendant 28 jours au cœur du parc République. Cette mise en lumière et en abyme des flux enregistrés par ces capteurs disséminés à l'intérieur du parking est l'œuvre du studio Chevalvert et du designer lyonnais Martial Geoffre-Rouland. À découvrir absolument pour voir combien le numérique bouleverse non seulement nos habitudes de déplacement mais devient aussi un outil extraordinaire au service de la créativité.



Quel chantier !

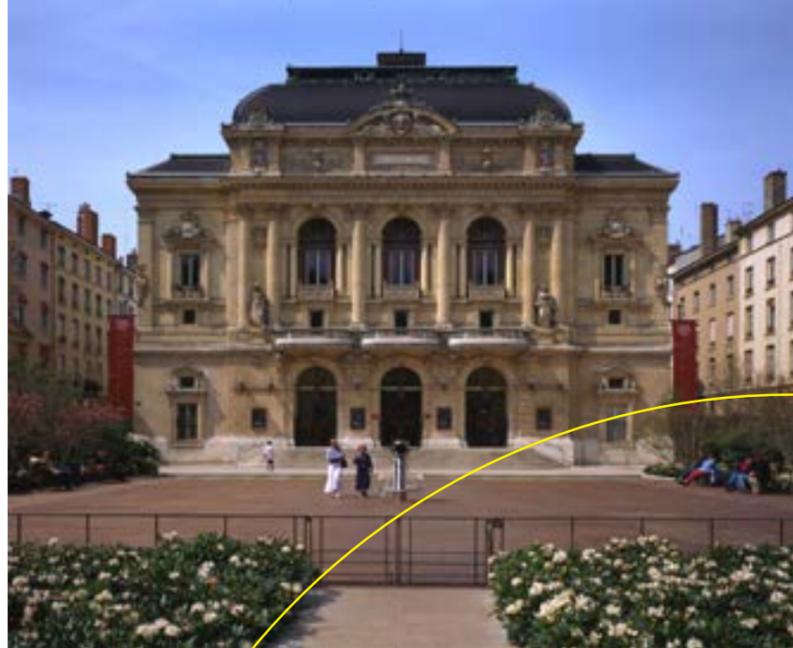
Si vous avez l'habitude de marcher en levant la tête, sans doute avez-vous aperçu une drôle de forme cylindrique de couleur jaune surmontant le parc des Halles dans le quartier de la Part-Dieu. C'est l'œuvre de l'artiste chinois Menghzi Zeng qui pointe le bout de son nez – si j'ose dire – au sommet d'un parc conçu dans les années 80 mais qui s'offre un lifting impressionnant et ouvre son toit-terrasse aux visiteurs et aux habitants du quartier qui pourront y boire un verre, grignoter, prendre l'air et s'offrir une vue imprenable sur le quartier. Ouverture aux curieux... et aux autres, au tout début du mois de juillet.

Le succès de LPA&CO.

Nous en parlions dans un récent numéro de Mob'Art... c'est désormais la presse lyonnaise dans son ensemble qui souligne sa réussite. LPA&CO qui fête sa première année d'existence est né sous le signe de la réussite. Peu nombreux étaient les observateurs qui imaginaient un tel succès au lancement de ce nouveau service. Proposer des places de stationnement dans des parkings privés s'avère être une idée qui rencontre le succès parce qu'elle correspond à un besoin des habitants de la Métropole de Lyon. En effet, plus de 1 000 places de parking sont désormais proposées aux automobilistes, non seulement à Lyon et Villeurbanne mais dans pas moins de 20 communes de l'agglomération. Cette solution connectée de parking mutualisé et partagé est promise à un développement exponentiel au regard des nouveaux partenariats que vient de conclure LPA. LPA&CO vient enrichir l'offre de Lyon Parc Auto et se révèle parfaitement complémentaire des parkings publics «classiques». L'année 2019 devrait marquer une nouvelle étape dans le développement de ce nouveau service et placer LPA à la pointe des évolutions liées aux nouvelles mobilités.

PARTENAIRES PARTICULIERS.

L'histoire de LPA s'inscrit pleinement dans le développement du territoire métropolitain. C'est une des raisons qui font que la société d'économie mixte participe aux nombreux événements qui rythment l'année sur le territoire. Fin mars, comme chaque année, LPA était partenaire du festival Quais du Polar, probablement le plus grand festival de littérature policière en Europe. Dans un autre registre, LPA monte au filet et devient partenaire du tournoi de tennis Open Parc qui se déroulera du 18 au 25 mai sur les courts du parc de la Tête d'Or. Du livre à la raquette, LPA ne manque jamais une occasion de participer avec foi dans la vie de la Métropole.



CÉLESTINS : LE PARC STAR !

S'il ne devait en rester qu'un, ce serait celui-là. Le parc des Célestins est la vedette incontestée des parcs de stationnement conçus par LPA. Il n'est ni le plus ancien, ni le plus récent mais c'est encore lui qui accueille le plus de visiteurs par an. Des délégations venues du monde entier le visitent régulièrement car il est le symbole d'une harmonie parfaite entre art, architecture, design et fonctionnalité.



Pour expliquer l'incroyable succès de ce parc, il faudrait d'abord évoquer sa situation en cœur de ville. En pleine Presqu'île, sous la place des Célestins, au pied d'un des théâtres à l'italienne les plus beaux du pays, ce parc est né sous les meilleurs auspices. Malgré tout, combien d'exemples de parkings ratés dans des lieux aussi prestigieux que celui-ci. L'emplacement est une chose, la réussite d'une œuvre en est une autre. Le parc des Célestins, conçu en 1991, inauguré trois ans plus tard, est l'exemple même de l'expression familière «joindre l'utile à l'agréable». Utile, le parc l'est sans doute avec ses 6,5 niveaux souterrains, quand le précédent ne descendait pas au-delà du deuxième. 6,5 niveaux pour plus de 400 places, c'est un atout indispensable quand on se situe au cœur de la ville. Mais que serait cet atout s'il n'était sublimé par son architecture, son design, sa lumière ?

Puits de Saint Patrice

Pour tous les amoureux d'architecture, le puits de Saint Patrice à Orvieto est une référence en matière d'inventivité et d'originalité. C'est le pape Clément VII de Médicis, connu pour être un mécène amoureux de l'art et des artistes qui fit construire ce puits afin de pourvoir la ville en eau en cas de siège. L'architecte qui le conçoit s'appelle Antonio da Sangallo le Jeune et il crée une œuvre exceptionnelle : deux escaliers en spirale, éclairés par 72 fenêtres et superposés de telle sorte que deux personnes (l'une montant, l'autre descendant) ne puissent se croiser, permettent d'accéder à une profondeur de 62 m à une eau très pure. Les deux architectes du parc des Célestins, Jean-Michel Wilmotte et Michel Targe vont s'inspirer de ce puits pour imaginer un parc de stationnement totalement nouveau dans sa conception. La construction du parc coïncide avec le réaménagement de la place, confié à Daniel Buren, qui décide qu'on pourra même l'observer grâce à un périscope implanté au centre de la place des Célestins.

Un parking ? Vraiment ?

C'est Serge Guinchard, le président de Lyon Parc Auto de l'époque, qui a l'idée d'intégrer des œuvres d'art contemporain au cœur des parcs de stationnement. Mais le coup de maître des architectes est de transformer le parc lui-même en œuvre d'art ! Quand on le visite, on est frappé par sa beauté, bien sûr, mais aussi par l'idée de mouvement qu'il inspire. La rampe qui s'enroule autour du puits central en pente douce fait tourner la tête, au sens où elle provoque un sentiment de vertige esthétique. Comment ne pas être aussi étonné par la lumière diffusée à l'intérieur de ce parc qui descend pourtant à plus de 20 mètres sous terre et qui d'ailleurs, est l'un des tous premiers parkings souterrains lyonnais à descendre en-dessous de deux niveaux grâce à l'emploi de la technique de l'enceinte étanche par paroi moulée, qui deviendra peu à peu la norme de construction des parcs de LPA et qu'on utilise actuellement dans le cadre de la construction du parc Saint Antoine.

Pour celles et ceux qui n'osent s'aventurer à l'intérieur du parc, un coup d'œil à travers le périscope imaginé par Daniel Buren, l'artiste mandaté pour cette opération publique, permet d'avoir une vue plongeant au milieu de l'hélice du parking. L'installation est située sur la place des Célestins, devant la façade du théâtre et pourrait laisser imaginer qu'elle permet d'observer le théâtre : en fait c'est tout l'inverse, elle permet de plonger au cœur des entrailles du parc et d'avoir cette vue plongeante. Daniel Buren l'a baptisée «Sens dessus dessous»... et c'est un nom qui correspond à merveille à ce qu'elle est.

Distinctions

Si ce parc de stationnement est la star des parcs gérés par LPA, c'est, bien sûr, pour sa réussite architecturale mais aussi parce qu'il a été récompensé par plusieurs prix. Dès 1996, soit deux ans après son ouverture, le parking obtient le trophée «EPA Award» 1996, décerné par l'European Parking Association en congrès à Budapest. La construction de ce parc, avec cette volonté affichée et concrétisée par l'intégration de l'art en son sein est considérée par le jury comme une initiative originale, à l'origine d'un mouvement à l'échelle européenne de valorisation des parcs de stationnement. Plus récemment en 2013, le quotidien britannique Daily Mail placera le parc des Célestins dans le top 10 des parkings les plus cools au monde !

En 2017, le parc des Célestins s'est vu décerner une étoile dans le guide vert Michelin.

Mais la récompense sans doute la plus importante est celle que lui accordent, quotidiennement, les Lyonnaises, les Lyonnais et les touristes qui y stationnent. ■

DANS LA PEAU DE GEORGES EYMERY, UN HOMME HEUREUX

EST-IL POSSIBLE DE PASSER 32 ANS DE SA VIE PROFESSIONNELLE DANS LA MÊME ENTREPRISE ET Y VENIR CHAQUE MATIN TRÈS TÔT AVEC LA « BANANE » ? LA RÉPONSE EST OUI DANS LE CAS DE GEORGES EYMERY, RESPONSABLE D'OUVRAGES À LPA DEPUIS L'AN 2000. IL AIME SON MÉTIER, LES RELATIONS AVEC SES COLLÈGUES, SES RESPONSABILITÉS ET LA CONFIANCE QU'ON LUI TÉMOIGNE. CE PUR LYONNAIS (MÊME S'IL EST NÉ PRESQUE PAR HASARD EN ISÈRE) NOUS RACONTE SON QUOTIDIEN SI PEU ROUTINIER.



« Les parcs République, Cordeliers, Bourse, Grôle, Marché-gare et Célestins, c'est moi qui en suis le responsable » énonce fièrement Georges Eymery derrière son bureau des Cordeliers. La photo de son fils occupe tout le fond d'écran de son ordinateur car Georges aime par-dessus tout sa famille et son job. « C'est vrai, je ne suis absolument pas lassé par les années. Je suis entré à LPA par hasard alors que je faisais des études de langues étrangères appliquées et que je ne m'intéressais pas particulièrement aux questions de stationnement ou de mobilité. J'avais 19 ans à l'époque... mon job d'été s'est transformé très vite en CDI et 30 ans plus tard, je suis fidèle au poste » raconte-t-il dans un sourire.

Gérer des parcs de stationnement, c'est d'abord gérer des hommes. Visiblement, Georges Eymery aime ça. « Franchement, c'est ce que je préfère dans mon travail au quotidien. Ils me font des retours sur ce qui va ou ne va pas dans les 6 parcs et mon boulot, c'est de les écouter et, au bout du compte, de résoudre les problèmes qu'ils me font remonter. J'ai 20 agents et 3 intérimaires sous ma responsabilité et ce sont des gens volontaires, efficaces et sympas. De toute façon, c'est comme ça que j'envisage le travail. On peut être sérieux, rigoureux sans pour autant négliger les relations humaines. C'est important de sentir quand un salarié est un peu moins bien. De connaître sa vie pour pouvoir détecter un coup de fatigue, une lassitude. C'est pour cela que je suis très à l'écoute pour, le cas échéant, anticiper un problème ou une difficulté à venir. »

Chef d'orchestre

Au cours de notre rencontre, Georges reçoit des coups de fil : c'est par exemple une entreprise qui appelle pour évoquer le plan de prévention pour un chantier sur la rampe d'entrée du parc République. Conçu dans les années 90, les entrées de niveaux sont un peu trop étroites pour les véhicules actuels et il faut organiser le chantier, de nuit, du dimanche au lundi pour ne pas pénaliser les automobilistes qui veulent y stationner. C'est aussi une automobiliste qui appelle affolée parce qu'elle se retrouve bloquée en sortie de parc et qu'il faut aider. Quelques instants plus tard, Georges reçoit sur son téléphone portable un sms d'un agent travaillant au parc des Célestins. Il lui annonce un léger retard parce qu'il n'a pas entendu le réveil à cause d'un bébé né il y a un mois et demi et qui ne fait évidemment pas encore ses

« On peut être sérieux, rigoureux sans pour autant négliger les relations humaines. »

»

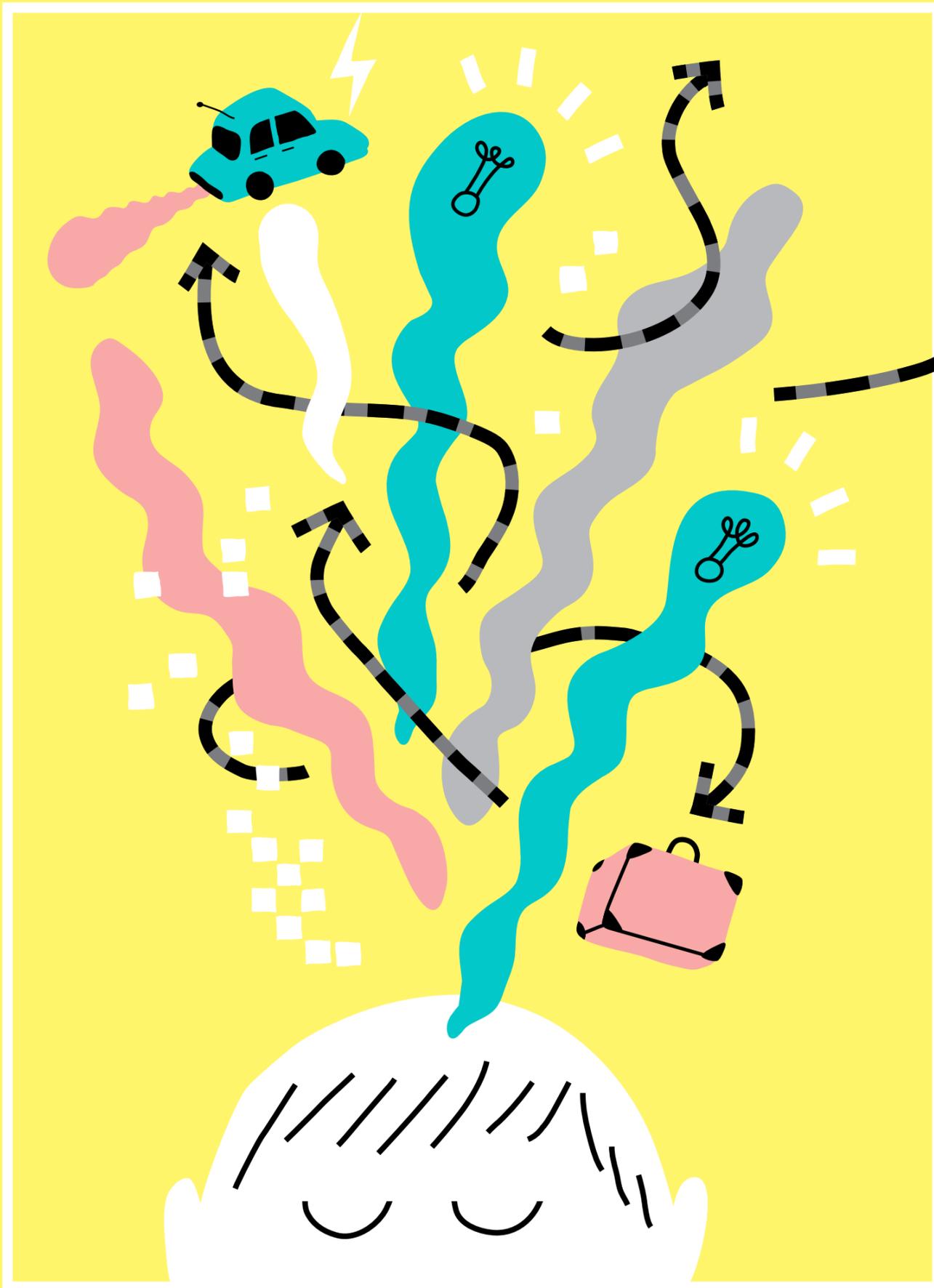
« ... Aussitôt, Georges appelle le pôle de télégestion des Halles qui va gérer le très léger laps de temps pendant lequel l'agent est absent et le tour est joué. Si on devait oser une comparaison, on dirait qu'il est un chef d'orchestre. Ses hommes, comme des musiciens, doivent maîtriser leur partition et lui doit faire en sorte que tous soient au diapason pour offrir le meilleur service possible aux clients des parcs. Les problèmes de sécurité ? Georges Eymery considère qu'ils ont changé de nature par rapport à ses débuts dans le métier. « Dans les années 80, il y avait beaucoup plus de problèmes. C'était l'époque des gangs et il n'était pas rare qu'il y ait des explosions dans des boîtes de nuit situées près de nos parcs... Aujourd'hui, ce sont plutôt des problèmes de petite délinquance avec du verre brisé par exemple mais peu de grosses dégradations. En plus, avec nos moyens de surveillance, les délinquants savent qu'ils ont assez peu de chance d'échapper à la détection, du coup, les dégâts qui peuvent être occasionnés sont très vite réparés par les gars et le fait de maintenir nos parcs toujours en très bon état fait que les clients s'y sentent en sécurité. C'est primordial pour eux et c'est important pour nous. »



La banane

Georges Eymery a conscience d'évoluer dans une entreprise qui apporte de la considération aux femmes et aux hommes qui la composent. Il apprécie aussi les récentes évolutions de LPA. « On investit et je trouve ça bien. Même à mon niveau, ça me concerne et je trouve très cohérent ce qui est fait depuis 2 ou 3 ans avec cette volonté d'innover. Dans le monde actuel, il le faut car sinon, on est vite dépassé par la concurrence. »

Celui qui arrivé tôt le matin pour pouvoir récupérer son fils à la sortie de l'école et passer du temps avec lui pour les devoirs ou simplement échanger ne se voit nulle part ailleurs qu'à LPA. « J'ai toujours la banane quand je viens travailler le matin, même à 6h du matin. J'aime mon travail, être à l'écoute des gars, sentir leur état d'esprit, leur état de forme. Quand on fait les 3x8 comme nous à LPA, il faut être physiquement bien sinon on ne tient pas le choc. Mon travail est de faire en sorte que chacun se sente bien. Moi, en tous les cas, j'ai le sentiment d'être pleinement à ma place dans les responsabilités qu'on m'a confiées. » ■



Startups mobilité : **LE FEU D'ARTIFICE!**

LES STARTUPS (JEUNES POUSSÉS EN FRANÇAIS) SONT À LA MODE.

DANS LE DOMAINE DES MOBILITÉS, ELLES SONT EN POINTE DES INNOVATIONS ET REDOUBENT D'INVENTIVITÉ POUR SE PLACER SUR UN CRÉNEAU AU CŒUR DES PROBLÉMATIQUES DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS. LA VILLE INTELLIGENTE, C'EST PEUT-ÊTRE D'ABORD LA FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS, LA FACILITÉ D'USAGE POUR LES HABITANTS ET UNE SIMPLICITÉ D'UTILISATION QUE PERMETTENT LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION. AVEC SON LAB, LPA SE TROUVE PLEINEMENT ENGAGÉE DANS CETTE BATAILLE DU SERVICE AUX CITOYENS. OFFRIR DE NOUVELLES POSSIBILITÉS DE SE DÉPLACER AUX HABITANTS DE L'AGGLOMÉRATION FAIT DÉSORMAIS PARTIE DE L'ADN DE LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE MAIS ELLE EST LOIN D'ÊTRE LA SEULE À PROPOSER DE NOUVEAUX SERVICES AUX CITOYENS MOBILES. TOUR D'HORIZON, NON EXHAUSTIF, DE CETTE MYRIADE DE SOCIÉTÉS TRÈS, TRÈS AGILES...

Un feu d'artifice est une explosion de fusées plus ou moins colorées, plus ou moins brillantes, plus ou moins bruyantes... plus ou moins réussies !

La situation actuelle des startups de mobilité fait irrémédiablement penser à un feu d'artifice. Il ne se passe pas une journée sans qu'une nouvelle application, un nouveau service, une nouvelle idée n'apparaisse. Combien seront-elles à franchir le cap de l'expérimentation en grandeur réelle dans un premier temps, de la commercialisation dans un second temps ? Difficile de répondre à cette question tellement la concurrence est féroce et la réalité parfois peu encline à se tordre au profit d'une idée, aussi géniale soit-elle. Alain Iribarne, sociologue du travail, ancien directeur du Programme interdisciplinaire de recherche sur la technologie, le travail, l'emploi et les modes de vie ne mâche pas ses mots quand on l'interroge sur les évolutions ultra-rapides des sociétés dans lesquelles nous vivons : « *la France est un pays d'ingénieurs extrêmement brillants, capables des plus grandes prouesses techniques et dont le rêve est de faire des chefs d'œuvre. Leur faiblesse, c'est d'oublier les usages, les usagers, le coût, non seulement de la conception mais aussi de la maintenance et du coup, ils oublient que l'objectif final de tout projet est d'être vendu, commercialisé !* »

À l'heure où la valeur d'une entreprise ne se juge pas à la simple fabrication d'un outil mais bien au service qu'il va rendre, l'avertissement d'Alain Iribarne devrait être écouté avec attention par tous les startupers dont beaucoup échouent au bout de quelques années faute d'avoir trouvé le modèle économique qui convient à leur projet. C'est la raison pour laquelle le LAB LPA est une chance considérable pour les jeunes pousses qui y séjournent actuellement car elles vont pouvoir expérimenter, en grandeur réelle, les projets sur lesquels elles travaillent. « *Si nous avons créé ce laboratoire, explique Louis Pelæz, le PDG de LPA, ce n'est pas simplement pour succomber à la mode des incubateurs. Nous voulons l'utiliser au service de LPA dans une perspective de développement et d'adaptation de notre entreprise aux évolutions extrêmement rapides que nous constatons en matière de déplacements des habitants du territoire. Si nous ne sommes pas capables de leur proposer des services innovants, adaptés à leurs besoins, alors nos concurrents nous dépasseront.* »

Un LAB émoussillant

La première chose qui frappe quand on pénètre dans les locaux du LAB, au 3^e étage du siège de LPA, c'est son originalité. Il est lumineux, chaleureux, détonant avec une voiture jaune stationnée au fond de la salle... une cuisine, une grande table pour organiser ses réunions et la présence de jeunes gens affairés, au look décontracté et à la mine à la fois studieuse et souriante. Ces gens-là ont été retenus par le jury LPA pour une période d'un an avec l'objectif clairement affiché de proposer un service ou une application destinés à être expérimentés sur un terrain de jeu que fournira LPA et ses parcs. L'enjeu n'est donc neutre ni pour les startupers, ni pour LPA.

« 3 objectifs : positionner LPA dans son rôle de promotion et d'accompagnement des innovations urbaines, développer l'expertise de l'entreprise pour se différencier de nos concurrents et acculturer LPA à d'autres façons de travailler car les marchés évoluent et les attentes des clients aussi. »

Bruno Callies est le jeune responsable du lieu. À 23 ans, il dirige le LAB depuis un an et demi et s'y sent comme un poisson dans l'eau. « *La création de ce Lab correspond à un fort enjeu pour LPA. Je travaille en lien direct avec Philippe Bossin, le responsable du secteur Recherche et Développement autour de 3 objectifs : positionner LPA dans son rôle de promotion et d'accompagnement des innovations urbaines, développer l'expertise de l'entreprise pour se différencier de nos concurrents et acculturer LPA à d'autres façons de travailler car les marchés évoluent et les attentes des clients aussi.* »

Actuellement, 5 startups ont été sélectionnées par LPA pour travailler au sein du laboratoire, moyennant un loyer très, très modéré au cœur de cet immeuble situé place des Cordeliers, au centre même de la ville. « *Les candidats ont été retenus selon plusieurs critères dont le principal est de proposer une solution innovante liée à la mobilité avec, en filigrane, un projet d'expérimentation à mettre en œuvre au terme du contrat d'incubation d'une année, éventuellement renouvelable quand la startup propose une solution très innovante nécessitant plus de temps. L'autre aspect de notre Lab, c'est qu'il autorise aussi le droit à l'échec. C'est un risque que nous prenons mais c'est aussi pour nous probablement l'une des clés de notre réussite future. En expérimentant en grandeur réelle, on peut mesurer la qualité d'un projet, sa viabilité, qu'elle soit technique ou commerciale. Le fait de s'appuyer sur une structure aussi solide que LPA offre aux startups qui séjournent dans le LAB une tranquillité d'esprit qu'elles n'auraient pas nécessairement ailleurs.* »

Des projets très innovants

Parmi les 5 startups évoluant au sein du LAB, une jeune pousse au nom étrange : Shipotsu. Il s'agit de la contraction du mot anglais Ship et du mot japonais Otsu, le second fait référence au transport, le second aux bagages. « *Mon frère et moi avons pas mal voyagé, explique Lucas Simula, 25 ans, le sourire facile et la parole enthousiaste pour le co-fondateur, avec son cadet Nathan, de Shipotsu. Au Japon en particulier et en Asie de façon générale, nous avons découvert un service apporté aux voyageurs d'affaires et que nous avons souhaité importer en France et adapter aux besoins spécifiques des Français. Il s'agit de prendre en charge les bagages de ces voyageurs d'affaires, que ce soit à leur arrivée à Lyon, dans une gare ou dans un aéroport ou à leur départ.* » Shipotsu propose 3 services, le premier offre le transport de la personne et de son ou ses bagages, le deuxième est un service mutualisé avec Rhône Express ou la SNCF pour la prise en charge des bagages d'une dizaine à une quinzaine de voyageurs et le troisième est une sorte de consigne mobile, un lieu de stockage où Shipotsu dépose les bagages des voyageurs qui quittent leur hôtel le matin mais restent encore la journée dans la ville.

« *Avant d'intégrer le LAB, raconte Lucas, nous sommes passés par une phase d'incubation sur le campus HEP René Cassin où nous avons des locaux à disposition mais aussi un mentor et des conseils en matière de business model, de droit ou de recrutement. Nous sommes arrivés à LPA en novembre dernier et nous espérons lancer notre expérimentation avant l'été parce que LPA met à notre disposition un local pour du stockage sécurisé ce qui nous permettra de valider, ou non, notre projet dans les conditions réelles.* »

« LPA met à notre disposition un local (...) ce qui nous permettra de valider, ou non, notre projet dans les conditions réelles. »

Salim El Houat est le co-fondateur de Mob-Energy, une autre des jeunes pousses ayant pris ses quartiers dans le LAB LPA. Les yeux sans cesse en mouvement derrière des lunettes rondes, ce jeune homme à la voix grave explique son projet avec une maturité étonnante pour un jeune homme de 23 ans tout juste sorti des rangs de l'INSA. « *La mobilité électrique est en train d'exploser dans le monde et le problème que rencontrent des opérateurs de stationnement comme LPA mais aussi les collectivités ou les entreprises, c'est la question des bornes de recharge des véhicules. Il en faudra beaucoup pour répondre à la demande et les bornes fixes utilisent beaucoup de place et nécessitent un certain savoir-faire pour l'automobiliste-utilisateur. C'est pourquoi nous avons eu l'idée, et conçu, un robot de recharge mobile qui va se glisser sous les voitures et, moyennant une simple opération de plugin pour l'automobiliste, va recharger la voiture.* »

Cela paraît simple, encore fallait-il y penser et on voit assez facilement comment LPA pourrait utiliser ce système de recharge mobile dans ses parcs de stationnement. Aujourd'hui, Salim et les deux autres co-fondateurs ont construit un prototype qu'ils utilisent pour les premières expérimentations sur un terrain du campus de l'INSA. Pour une expérimentation dans les parkings LPA, les premiers essais pourraient



se dérouler à la rentrée de septembre et pendant une période de trois mois. « Pour nous, intégrer le LAB est une opportunité fantastique, s'enthousiasme Salim. Quand nous avons monté notre projet, nous étions dans un local immense de la filière étudiants-entreprises de l'INSA et nous nous sentions perdus, isolés, au point que nous nous étions donné des règles pour ne pas devenir "fous"! Depuis que nous sommes chez LPA, nous sommes heureux parce que non seulement le lieu est chouette mais surtout nous pouvons échanger avec les autres, nous partageons souvent nos repas et cette proximité est vraiment source de motivation! »

Un enthousiasme partagé par Lucas pour qui se retrouver avec d'autres startpers est porteur. « C'est très important pour nous d'avoir ce lien avec les autres. Non pas tellement en terme d'idées car chacun est sur un projet différent mais plutôt en terme d'énergie. Voir les autres nous donne du courage, de l'envie et si nous restons souvent tard le soir, c'est que nous nous sentons bien ensemble. »

Depuis que nous sommes chez LPA, nous sommes heureux (...) nous pouvons échanger avec les autres, (...) et cette proximité est vraiment source de motivation!

Innovations en tous genres

Loin du LAB LPA, d'autres incubateurs, d'autres lieux de recherche et de développement travaillent d'arrache-pied pour proposer, à terme, les solutions liées à la mobilité de demain. Le champ d'expérimentation est immense et chaque jour apporte son lot d'innovation. Depuis quelques jours par exemple, la startup Stanley Robotics expérimente, en partenariat avec Aéroports de Lyon, un système de robot-voiturier! Il s'agit d'un robot qui prend en charge votre véhicule pour aller le garer, à votre place, sur un emplacement du P5 de l'aéroport Saint Exupéry. Depuis la fin du mois dernier, 500 places sont ouvertes aux clients de l'aéroport et le robot-voiturier est capable de s'adapter à n'importe quelle taille de véhicule. Cette expérimentation va s'étendre à l'aéroport londonien de Gatwick et promet un gain de places considérable car le robot — grâce à l'intelligence artificielle — calcule au plus près l'emplacement nécessaire au stationnement du véhicule et gare les voitures en file indienne. Stanley Robotics est une startup parisienne dont les fondateurs viennent tous de la voiture autonome. Un secteur en pleine évolution qui alimente non seulement les fantasmes des ingénieurs mais aussi des responsables de la mobilité des villes et des territoires. Le groupe Keolis n'est pas une startup mais travaille activement sur le développement du véhicule autonome partagé et électrique. Cette filiale de la SNCF a même réalisé une étude prospective sur la mise en place d'une flotte de 2000 à 3000 robots-taxis et l'impact qu'elle aurait dans l'agglomération lyonnaise. Si les résultats de l'étude se vérifiaient, ces taxis du 3^e type permettraient d'assurer 25% des déplacements des habitants de la Métropole de Lyon... soit l'équivalent de ce qui est réalisé aujourd'hui par les transports en commun.

On le constate, les chiffres donnent le vertige mais il est nécessaire de garder la tête froide. Nous ne roulerons pas tous dès demain en robots-taxis même si les innovations en lien avec la mobilité indiquent clairement qu'on se situe à l'aube d'une révolution. Les applications de covoiturage sont une bonne illustration de cette « révolution ». D'ailleurs, l'une des startups pensionnaires du LAB travaille à un projet tout à fait innovant. CARL, c'est son nom, est un service de covoiturage courte distance (20km) avec les auto-écoles qui souhaitent faire évoluer les mentalités des élèves qui candidatent au permis de conduire chaque année. Le fait d'apporter une étape de formation à ce mode de transport permettrait une évolution du nombre d'utilisateurs et d'avoir un impact positif sur les émissions de CO₂. La startup va donc au-devant des auto-écoles pour leur proposer en quelque sorte, de devenir des écoles de la mobilité plutôt que de simples professeurs de conduite. Cyprien Bardonnat, le fondateur de la startup raconte comment il a eu l'idée de créer CARL...

Une autre startup de la région parisienne, Karos, propose une application dédiée à ce qu'elle appelle le « court-voiturage ». Karos s'appuie sur le big data pour enregistrer les habitudes de déplacements de chacun et anticiper les trajets futurs pour optimiser les réponses aux demandes des passagers et proposer une mise en relation automatisée. Plus près de nous, LANE propose du covoiturage dynamique aux habitants de l'Ain qui travaillent dans l'agglomération lyonnaise. Il suffit de s'inscrire au service pour être informé des trajets possibles vers Lyon ou pour le retour. La plateforme « covoiturage Grand Lyon » connaît aussi un vrai succès et enregistre régulièrement de nouvelles adhésions.

“ Anticiper et participer à ce vaste mouvement est plus qu'un devoir pour LPA, (...) Il en va de l'avenir de l'entreprise. ”

Pourtant, malgré toutes ces initiatives, ces innovations, ces nouveaux services, force est de constater que les automobilistes sont encore largement majoritaires et qu'il faudra du temps pour faire changer les habitudes de déplacement. Les nouvelles applications y contribueront et, sans doute aussi, l'arrivée d'une génération pour qui la possession d'un véhicule n'est pas une priorité. Pour cette génération, l'important est la multiplicité des moyens de déplacement. La Mobility as a Service (MaaS) devient le cœur de réflexion des autorités organisatrices des mobilités et des responsables politiques qui n'ont d'autre choix que de tenter de s'adapter à ce mouvement de fond qui traverse toutes les grandes agglomérations. À son échelle, le LAB LPA contribue à faire évoluer notre façon d'envisager la mobilité et nous ouvre des horizons encore inenvisageables il y a seulement une dizaine d'années. « Anticiper et participer à ce vaste mouvement est plus qu'un devoir pour LPA, estime Louis Pelaez. Il en va de l'avenir de l'entreprise que je dirige. Si nous ne faisons pas mouvement à la même vitesse que la société, alors nous serions dépassés. Le laboratoire que nous avons créé est une façon très concrète d'inscrire LPA parmi les acteurs majeurs de la mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon. »

5

LES 5 STARTUPS DU LAB LPA

ARSKAN :

Un service de compression de fichiers 3D pour créer des « jumeaux numériques » des parcs de stationnement de LPA. Un test est actuellement en cours pour le parc des Cordeliers.

CARL :

Un service de formation à la mobilité en direction des auto-écoles pour sensibiliser la jeune génération à la question des mobilités au travers du covoiturage.

MOB-ENERGY :

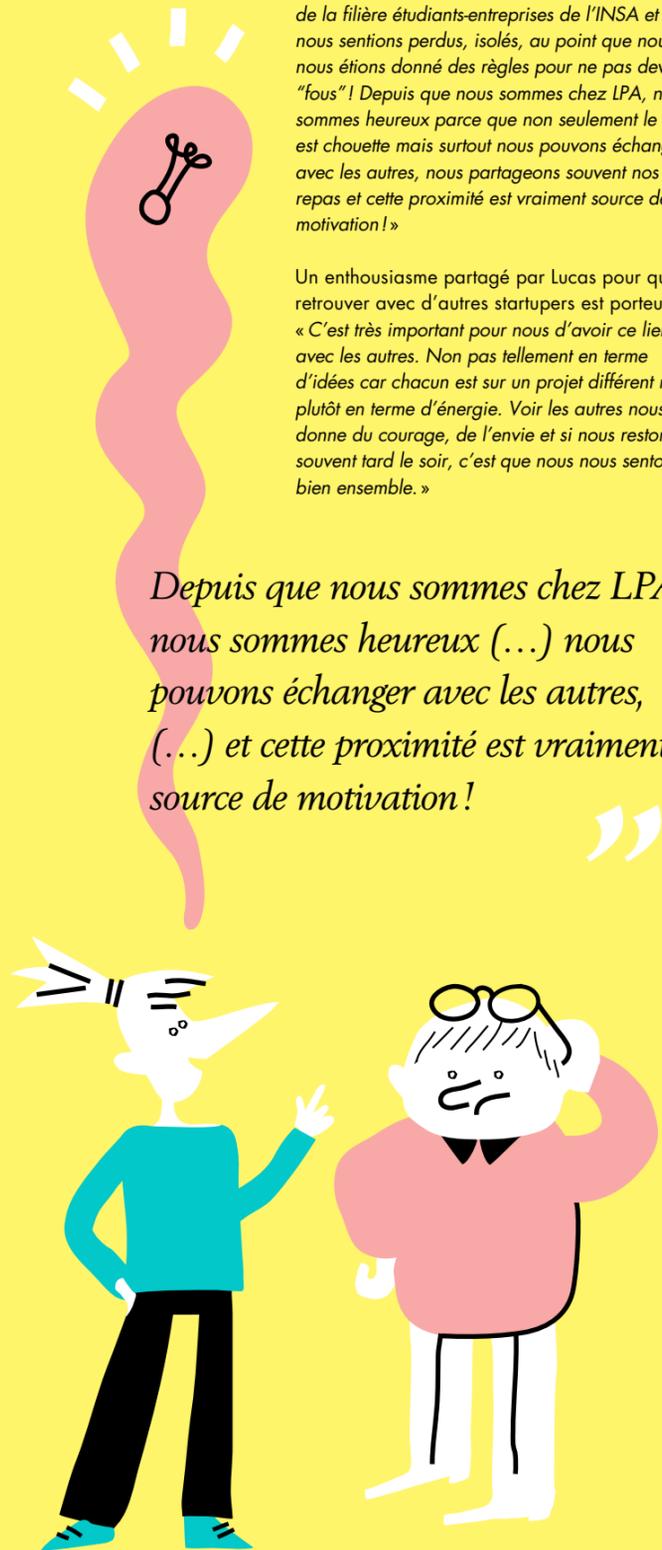
Un robot-mobilité de recharge électrique qui vient se glisser sous n'importe quelle voiture et qu'il suffit de brancher à son véhicule sans qu'il y ait besoin d'une borne de recharge fixe.

SHIPOTSU :

Un service haut de gamme de récupération, de transport et de stockage des bagages pour les voyageurs d'affaires.

SILEX-LAB :

Développe notamment des solutions techniques pour les opérateurs de parkings, basées sur l'utilisation de caméras vidéo pour le contrôle d'accès de parking et la gestion intelligente des places.



LOUAFI BOUZOUINA

CHERCHEUR AU LABORATOIRE AMÉNAGEMENT ÉCONOMIE TRANSPORTS (LAET)

UNE RÉVOLUTION EN FORME D'INTERROGATIONS...



SI LES NOUVEAUX SERVICES ET LES NOUVEAUX USAGES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SURPRENNENT SOUVENT, AGACENT PARFOIS, ÉMERVEILLEMENT DE TEMPS EN TEMPS ET FASCINENT QUELQUEFOIS, LEUR FOISONNEMENT (VOIR DOSSIER P.6 À 12) MONTRE À QUEL POINT TOUTS NE PARVIENDRONS PAS À TROUVER LEUR CLIENTÈLE, À EXISTER DANS UN MARCHÉ ULTRA-CONCURRENTIEL. LES STARTUPS SE RETROUVENT SUR LA MÊME LIGNE QUE LES GRANDES ENTREPRISES AU CŒUR DE CE QU'ON PRESSENT COMME UNE RÉVOLUTION MAIS DONT PERSONNE N'EST CAPABLE DE SAVOIR RÉELLEMENT CE QUE CETTE RÉVOLUTION VA DONNER.

“
On est au cœur d'un bouleversement de nos modes de déplacement
”

Louafi Bouzouina est chercheur au LAET. Il travaille sur ce qu'il appelle «le 4^e âge de l'économie des territoires», les nouvelles mobilités et les transformations urbaines qu'elles engendrent. Ses recherches portent sur la façon dont les nouvelles mobilités vont redessiner les villes et les territoires. Cela se traduit déjà par la relocalisation d'activités et des ménages, les nouvelles formes urbaines, l'adaptation des infrastructures existantes et les nouvelles infrastructures. Ce phénomène ressemble à ce qui s'était passé après la seconde guerre mondiale avec les transformations urbaines et territoriales liées à l'automobile, ses conséquences sur les infrastructures routières et autoroutières, le stationnement, la périurbanisation ou encore l'étalement urbain. La période dans laquelle nous nous situons ressemble beaucoup, par son ampleur, à ce qu'a vécu le monde à l'issue du conflit de 39-45.

«Même moi, en tant que chercheur, avoue-t-il avec humilité, j'ai du mal à suivre. On voit bien qu'on est au cœur d'un bouleversement de nos modes de déplacement dont le noyau est le digital. La question qui se pose à l'ensemble des gens qui travaillent sur ces sujets, c'est comment ce bouillonnement va-t-il se traduire très concrètement sur le terrain?» Les exemples abondent en effet d'expérimentations «mobiles» avec des projets plus étonnants les uns que les autres. Les idées foisonnent, propulsées par les nouvelles technologies et l'intelligence artificielle.

Pour le chercheur, le secteur de la mobilité est devenu très attractif et beaucoup se précipitent dans ce qu'ils considèrent avant tout comme un marché. Le problème est qu'il manque beaucoup d'analyses de comportement, un décalage entre l'offre et la demande. C'est ce décalage qu'il faut étudier et ne pas croire que l'offre et la technologie peuvent tout.

Louafi Bouzouina constate aussi un autre décalage, celui qui existe dans le passage du permis entre les jeunes des centres-villes et ceux du monde rural ou péri-urbain. Les premiers se passent très facilement de le passer car ils disposent de solutions de mobilité dans les villes où ils vivent quand les seconds le passent très jeunes car ils le considèrent comme un investissement. «Les solutions techniques ne répondent pas à tous les besoins. Il existe d'autres services comme le covoiturage dynamique qu'on peut expérimenter, par exemple sur les campus universitaires. La question est celle de la massification mais aussi celle du coût. Qui est prêt à payer pour ces services-là?»

Louafi Bouzouina, même interrogatif sur les conséquences de ce bouillonnement se passionne pour cette «révolution». Lui qui a fait sa thèse sur les phénomènes de ségrégation spatiale regarde avec intérêt ce que les nouveaux services de mobilité seront capables d'apporter aux habitants des périphéries urbaines et du secteur rural en particulier encore très dépendants de la voiture individuelle pour se déplacer.

QUAND DES DIZAINES DE STARTUP CHERCHENT À LEVER DES FONDS POUR DÉVELOPPER LEURS APPLICATIONS, LA SOCIÉTÉ AUVERGNATE MONKEY FACTORY DÉPLOIE LA SIENNE UN PEU PARTOUT SUR LE TERRITOIRE ET REVENDIQUE 60% À 70% DES VILLES DE FRANCE. MYBUS PROPOSE UN TITRE DE TRANSPORT EN COMMUN DIRECTEMENT INTÉGRÉ À SON SMARTPHONE. PLUS BESOIN DE CARTES D'ABONNEMENT, DE TICKETS, DE MONNAIE... L'USAGE EST SIMPLE, PRATIQUE ET PROFITE DÉJÀ À DE NOMBREUX UTILISATEURS. SAINT-JEAN-DE-LUZ, AU PAYS BASQUE A ÉTÉ LA PREMIÈRE VILLE À FAIRE CONFIANCE À L'APPLICATION NUMÉRIQUE MYBUS AVANT QUE CLERMONT-FERRAND, AURILLAC, LIMOGES, VICHY, MOULINS ROANNE ET BIEN D'AUTRES, NE LA REJOIGNENT. POURQUOI UN TEL SUCCÈS? FRÉDÉRIC PACOTTE, LE CO-CRÉATEUR DE L'APPLICATION EXPLIQUE POURQUOI SA STARTUP A PRIS UN TEMPS D'AVANCE SUR LA CONCURRENCE.

«Nous nous sommes lancés dans cette aventure il y a 3 ans quand nous avons constaté qu'il existait un vrai déficit en matière de mobilité dans les villes et agglomérations de taille moyenne. Et c'est alors-même que nous étions encore en phase d'expérimentation au Puy-en-Velay que Saint-Jean-de-Luz est venue nous voir et a tout de suite adopté notre application. Cela nous a donné un véritable élan mais a aussi confirmé que nous avions vu juste», explique Frédéric Pacotte.

La stratégie de la startup a en effet été de miser d'abord sur les villes de taille intermédiaire. Et l'application s'est construite pas en pas en commençant par de l'information voyageurs facilement accessible sur son smartphone avant de se développer vers la prise de ticket et l'achat de son abonnement. Initialement conçu pour les réseaux de bus, MyBus est aujourd'hui disponible dans les villes qui disposent de lignes de tramway et est en expérimentation sur le réseau de métro de la ville de Rennes. «Nous sommes l'application n°1 en nombre de voyageurs et en nombre de villes couvertes en France», souligne avec fierté Frédéric Pacotte. Et MyBus ne séduit pas seulement les décideurs français. L'an passé, lors du fameux CES de Las Vegas, la startup auvergnate a été récompensée d'un Innovation award au titre des jeunes entreprises.



MYBUS : UN OUTIL CONNECTÉ POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Simplicité

Mybus, c'est d'abord un titre de transport directement intégré au smartphone mais aussi de nombreux services comme les horaires des prochains bus aux arrêts alentours ou les statistiques de fréquentation des lignes. La géolocalisation permet aux utilisateurs de l'application de connaître l'arrêt le plus proche d'eux et d'accéder aux informations horaires dès la page d'accueil. Cela permet aussi aux exploitants du réseau d'obtenir des statistiques plus précises et plus fiables et ainsi, adapter leur offre de transports. Il s'agit donc d'un outil adapté aux autorités organisatrices de transports mais aussi aux exploitants des lignes de transports en commun. En effet, MyBus devient une solution de billettique qui fait économiser du temps aux exploitants d'un réseau. À l'achat notamment, puisque les utilisateurs n'ont plus besoin de se déplacer en boutique pour chaque titre de transport qu'ils souhaitent acquérir. Mais aussi lors de la montée dans le bus, pour les conducteurs, qui n'ont plus besoin de rendre la monnaie sur un titre unitaire par exemple. Pour valider son titre, il suffit de flasher un QR-Code à la montée dans le véhicule. Plus besoin de ticket papier, le titre de transport est désormais dans le smartphone. Par ailleurs, une fonctionnalité de calcul d'itinéraire permet aussi de connaître le trajet le plus rapide ou le plus court pour se rendre d'un point A à un point B. Au deuxième semestre de cette année, les réseaux qui ont adopté l'application peuvent envisager aussi d'ajouter la fonctionnalité du temps réel. Elle permettra de voir en direct où se situe le bus sur le plan du réseau et savoir s'il est en avance ou en retard. Les usagers ont aussi la possibilité de partager des informations sur leurs conditions de transport grâce à la fonctionnalité du partage communautaire.

Révolution?

Pour Frédéric Pacotte, les startups liées à la mobilité sont en train de révolutionner notre approche de la mobilité. «L'exemple d'Uber est frappant de ce point de vue, explique-t-il. Avant, il fallait trouver une station de taxis, payer cher et avoir très souvent peu d'offres disponibles. Uber est arrivé et, 10' après un seul clic sur votre smartphone, une voiture avec chauffeur vient vous chercher là où vous êtes. De plus en plus la mobilité changera grâce à cette simplification.» Le créateur de MyBus voit aussi la révolution pointer là où on l'attend moins, dans le texte de loi d'orientation des mobilités (LOM). «Pour moi, cette loi va permettre d'ouvrir le marché des transports en commun qui était très verrouillé jusqu'à maintenant. Alors bien sûr, il y aura pas mal de casse dans les startups qui se lancent sur ce qui est un marché très prometteur. Il y a déjà des initiatives pas très pertinentes mais au milieu de ce bouillonnement, certains vont émerger et proposer des applications vertueuses qui répondront à un besoin et qui trouveront leur équilibre économique, comme nous l'avons fait.»

Pour le créateur de MyBus, la quête du Graal sera ce qu'il appelle «l'application ultime», un outil permettant de disposer, sur son smartphone, d'un bouquet de mobilité vous offrant la possibilité de passer d'une rame de métro à un vélo en libre-service, d'un tramway à une trottinette électrique, d'un bus à un train sans qu'il soit besoin de changer de titre de transport. Ce jour-là (peut-être pas si lointain), la Maas (Mobility as a Service) changera non seulement notre façon de nous déplacer mais aussi probablement, le visage des villes!

LPA FÊTE SES 50 ANS EN 2019!

EN OCTOBRE PROCHAIN, MOB'ART SERA ENTIÈREMENT CONSACRÉ (OU PRESQUE) AU CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE DE LPA. TOUT AU LONG DE

CETTE ANNÉE 2019, DE NOMBREUX ÉVÉNEMENTS VIENDRONT MARQUER CET ANNIVERSAIRE PARTICULIER DONT LES POINTS D'ORGUE SE DÉROULERONT À L'AUTOMNE, AU MOMENT-MÊME OÙ LPA SOUFFLERA TRÈS PRÉCISÉMENT SES 50 BOUGIES MÊME SI LA DATE DE NAISSANCE OFFICIELLE INDIQUE LE 12 MAI 1969 SOIT DEUX ANS TOUT JUSTE AVANT L'OUVERTURE DU TUNNEL DE FOURVIÈRE AUX AUTOMOBILISTES.

Pour le tunnel comme pour LPA, c'est Louis Pradel, Maire de Lyon et Président de la Communauté urbaine qui en est à l'origine. Pradel est ce qu'on appelle un « maire-bâtisseur » rêvant de modernité. Émerveillé par un séjour à Los Angeles, il en revient avec la conviction que les questions de la circulation et du stationnement sont les grands défis auxquels les maires des grandes villes doivent répondre. Dans cette logique de pensée, il va lancer les travaux du tunnel et quand, en 1970, il reçoit le Président Pompidou à Lyon, il lui annonce avec fierté : « *Dans peu de temps, la traversée de Lyon pourra se faire sans rencontrer de feux rouges et notre ville sera la seconde du monde après Los Angeles à être dans ce cas-là* ». Un an auparavant, LPA est née pour apporter une réponse à son autre préoccupation du moment, le stationnement. Ne dit-il pas d'ailleurs dans un document édité au moment de la création de la SEM : « *en ce qui concerne le stationnement, il est difficile de mettre à la disposition des automobilistes la totalité du domaine public.* »

Dans les propos du Maire de l'époque – impensables aujourd'hui – on voit bien combien la ville est pensée pour l'automobile et les automobilistes. Nous sommes un an après la « révolution » de mai 68, l'époque *peace and love* et le style *baba cool* venu d'une Californie qui n'exporte pas que ses autoroutes urbaines!

Intérêt général

En ce début des années 70, l'automobile est réellement le symbole de la liberté individuelle. Il est donc assez logique que les élus cajolent leurs électeurs-automobilistes. Pour autant, stationner dans les rues de Lyon est déjà une gageure et la création de LPA répond, au moins en partie, à un besoin de ses habitants. Très vite d'ailleurs, les Lyonnais adopteront l'acronyme en trois lettres LPA et s'engouffreront dans les 4 premiers parcs de stationnement créés par la société d'économie mixte : Cordeliers, Saint Antoine, les Halles et Lafayette. En quelques mois seulement, ce sont 2 200 places de stationnement qui sont ainsi offertes aux automobilistes. Très vite, s'ajoute aussi pour LPA la gestion de 1 800 places de stationnement sur la voie publique. 3 ans seulement après sa création, LPA gère donc la bagatelle de 4 000 places de parking en plein cœur de la ville!

En 1972, l'entreprise compte une trentaine de salariés, 6 pour son fonctionnement général et une grosse vingtaine pour les agents des parkings aux emplois ainsi définis : inspecteurs des parcs, caissiers-chefs, receveurs-péagers, hommes d'entretien...

La volonté politique de créer LPA sous forme de société d'économie mixte est immédiatement traduite par une phrase qui pourrait être reprise au mot près par les actuels dirigeants de LPA : Si la société d'économie mixte réalise des bénéfices, il est bien évident que ceux-ci se trouveront réinvestis immédiatement dans l'intérêt public.

Présidents

Depuis sa création en 1969, LPA (sans compter Louis Pelaez, son Président actuel) a connu 9 Présidents : Louis Pradel, Francisque Collomb, Charles Béraudier, Roger Fenech, Serge Guinchard, André Bourgogne, Jean-Michel Dubernard, Christian Philip et Jean-Louis Touraine. Si vous ne deviez retenir qu'un nom de cette liste et de cette histoire intimement liée à la vie de la métropole lyonnaise, ce serait celui de Serge Guinchard, l'homme qui fit entrer l'art dans les parcs... et qui est à l'origine des principaux parkings que nous connaissons aujourd'hui. Serge Guinchard prend ses fonctions en novembre 1989 à l'occasion de la démission de Roger Fenech... et du vingtième anniversaire de la société. Il est alors élu de la Communauté urbaine et adjoint aux finances de la Ville de Lyon et présidera aux destinées de LPA jusqu'en octobre 1995. C'est durant cette période que l'art va faire irruption dans les parcs de stationnement et que 40 salariés de l'entreprise vont suivre une formation à la Modernité et à l'Art contemporain afin d'être mieux associés à la démarche de collaboration avec des artistes dans les parcs en construction... dont celui des Célestins.

La volonté du Président de l'époque rejoint celle du Président actuel. Pour Louis Pelaez comme pour Serge Guinchard, les parcs de stationnement siglés LPA sont, avant d'être des parkings, des espaces publics. Ils doivent donc être accueillants, sécurisés, non seulement pour les automobilistes mais aussi pour l'ensemble des habitants du territoire et pour les nombreux visiteurs de la ville dont il s'agit du premier contact avec Lyon et son agglomération.

L'âge de tous les possibles

À l'époque de sa création, LPA vivait à l'heure de la circulation et du stationnement. Aujourd'hui, à l'heure de son cinquantième anniversaire, l'entreprise est au cœur de la révolution de ce qu'on appelle désormais la mobilité. Elle ne peut plus être un simple gestionnaire de parcs de stationnement mais bien un acteur de la mobilité du territoire. C'est l'ambition de Louis Pelaez, son Président actuel : « *je veux que LPA soit un laboratoire d'idées. Une entreprise d'expérimentations pour la collectivité, un facilitateur de mobilité indispensable au bon fonctionnement de la ville, l'inventeur de nouveaux usages urbains des parkings. Je souhaite et je veux que nous soyons le fer de lance de la collectivité en matière de mobilité. À 50 ans, tout est permis pour LPA qui a son expérience et, à travers son LAB, l'enthousiasme et les idées de la jeunesse.* »

Dans le prochain numéro de Mob'Art, en octobre, nous reviendrons longuement sur ces 50 ans d'histoire et sur les nombreuses manifestations qui émailleront ce rendez-vous. À l'heure où la question des mobilités se trouve au cœur des politiques publiques, à l'heure où la loi d'orientation des mobilités (LOM) va entrer en application, à l'heure où les applications numériques révolutionnent nos façons de nous déplacer, LPA veut faire de ce cinquantième anniversaire une nouvelle date symbolique de son investissement total dans la mobilité de demain au service des habitants du territoire.

OSLO

UNE CAPITALE EN MODE MINEUR.

La capitale de la Norvège devrait s'appeler « OSLOW » tant elle respire la douceur de vivre et, surtout, de se déplacer. Là-bas, tout y est organisé pour faciliter les déplacements... à condition de ne pas utiliser de voiture! Oslo est une ville emblématique à plus d'un titre : elle est la championne du monde de la voiture électrique et veut devenir, dans les années qui viennent, LA ville sans voiture! Une ambition qui rencontre tout de même pas mal de résistance même si la majorité de la population se convertit à l'électrique, aux transports en commun mais aussi aux modes doux comme le vélo ou la marche. Mob'Art vous emmène au pays des Vikings, du pétrole abondant, des fjords, du soleil de minuit... et d'une certaine vision de l'avenir...

La Norvège est un pays étonnant. Quand vous y prenez le train, ce qui frappe avant tout, c'est la lenteur. Quand en France, on sublime le TGV qui vous transporte d'un point A à un point B le plus vite possible sans qu'on puisse jamais (ou presque) s'arrêter entre les deux points, c'est tout l'inverse en Norvège. Le train prend son temps, dessert toutes les gares intermédiaires et se révèle le moyen de transport idéal pour le voyageur contemplatif. Dans un autre ordre d'idée, le pays regorge d'une ressource naturelle dont on sait que son pic de production a été dépassé depuis plusieurs années – le pétrole – et investit massivement dans la mobilité électrique afin d'anticiper le jour où ses réserves seront épuisées. Au contraire du Venezuela, pourtant le pays disposant des plus importantes réserves mondiales et qui souffre aujourd'hui de pénurie d'électricité et a des résultats économiques absolument catastrophiques pour sa population, la Norvège apparaît comme un océan de prospérité, de vision d'avenir et d'anticipation. Il suffit pour cela de se promener à Oslo, sa capitale, pour mesurer combien là-bas, on ne raisonne pas seulement sur le moment présent mais comment on prépare l'avenir des générations futures!

Mobilité capitale

Depuis 2006, la population d'Oslo s'est accrue de 20% avec les conséquences que cela implique en matière d'urbanisme, d'aménagement urbain et de mobilité. La capitale norvégienne s'est donc dotée, depuis peu, (c'était en 2016) d'une autorité organisatrice des transports appelée Ruter dont l'objectif est de développer et gérer la croissance des transports publics, des modes doux et de réduire, la place et l'utilisation des véhicules personnels de façon considérable. Pour cela, Ruter ne parle plus de transports publics mais plutôt de mobilité comme un service plus connu sous l'acronyme anglais MaaS ou Mobility as a Service. Ruter a donc mis au point une offre multimodale qui regroupe absolument tous les moyens de déplacement offerts par la capitale norvégienne : métro, tramway, bus, autocars, trains... et même ferries! Pour cela, une application numérique gratuite (un peu sur le modèle d'Optymod/Lyon) est proposée par Ruter qui permet de visualiser, en un seul clic, l'ensemble des moyens de déplacement à votre disposition pour vous rendre là où bon vous semble. L'objectif est vraiment de proposer au consommateur un bouquet de mobilité d'une telle ampleur



© Erik Skerstein — Unsplash

que l'usage de la voiture personnelle en deviendrait presque anachronique. Les responsables de Ruter se sont inspirés d'une expérience menée chez leur voisin suédois au cours de laquelle 80 familles de la ville de Göteborg ont reçu un abonnement comprenant tous les types de mobilité payable au forfait et ont abandonné leurs voitures pendant les 6 mois de l'expérimentation. Au terme de cette expérience... qui incluait la possibilité d'utiliser une voiture de location pour partir à la campagne, aucune des 80 familles n'a souhaité abandonner son abonnement et se passe désormais de voiture individuelle.

Mobilité durable

Néanmoins, il y a, à Oslo comme à Lyon, des irréductibles qui refusent d'abandonner leur chère voiture, instrument, selon eux, de leur liberté. Dans ce cas, les autorités norvégiennes ont décidé de «mettre le paquet» sur les véhicules électriques. En 2016, ils représentaient 10% du parc automobile et 30% en terme de ventes de voitures, selon les résultats d'une étude menée par les services de l'ambassade de France à Oslo qui souligne que «cette politique est soutenue par de nombreux avantages fiscaux (exonération de TVA, exonération de la taxe à l'achat, cotisation

annuelle gratuite — équivalent de notre vignette — et réduction de moitié de la taxe sur les véhicules d'entreprise pour les véhicules électriques) et participe à l'objectif de supprimer la vente de véhicules non rechargeables (réduction des frais de péage, droit d'utiliser les voies réservées au bus, gratuité des parkings publics ou parkings réservés, chargement gratuit des batteries, gratuité des ferries sur les routes nationales). De fait, le marché des voitures électriques poursuit sa progression. Par ailleurs, les avantages fiscaux octroyés par le gouvernement n'étant pas plafonnés, ils peuvent atteindre des sommes très importantes selon les modèles car proportionnels au prix d'achat du véhicule.»

Toujours dans le domaine de la mobilité électrique, Ruter encourage le développement de transports en communs autonomes et électriques de petite taille avec une capacité d'une douzaine de personnes. À Oslo mais aussi dans 8 autres agglomérations du pays, la Norvège investit des sommes considérables pour la construction d'un vaste réseau cyclable avec l'objectif affiché d'atteindre une part modale pour les vélos entre 10% et 20% en milieu urbain. Dans tous les cas, mobilité urbaine, modes doux voire déplacements sur de plus longues distances, Ruter met l'accent sur les nouvelles technologies, la digitalisation en particulier qui permet d'intégrer l'ensemble des moyens de déplacement.

Une ville sans voiture?

L'objectif annoncé à grand renfort de publicité d'une ville sans voiture est encore loin d'être atteint. Il est vrai qu'il rencontre une certaine réticence chez bien des



© Olivier Cole — Unsplash

habitants de la capitale qui constatent que, si on n'interdit pas la voiture individuelle, on fait tout pour vous dissuader de l'utiliser. Des centaines de places de stationnement sont supprimées du centre-ville, la piétonisation des rues du centre-ville se fait... à marche forcée et les tarifs des péages urbains sont particulièrement dissuasifs, y compris dans un pays où le revenu par habitant est l'un des plus élevés du monde. Les commerçants sont mécontents et redoutent que les habitants de la capitale ne fassent plus leurs achats que dans les boutiques excentrées quand d'autres soulignent que le climat d'Oslo ne soit guère propice à faire ses courses à vélo quand les températures sont négatives et la neige abondante.

On le constate facilement, les Norvégiens, pourtant en pointe sur le sujet de la mobilité durable, ont encore du mal à imaginer cette ville sans voiture devenue un argument marketing à destination des touristes. Pourtant, il semble bien que la capitale du pays soit bien davantage aujourd'hui qu'un laboratoire des nouvelles mobilités. Il suffit de s'y rendre pour constater qu'on assiste à un basculement – on n'ose appeler cela une révolution – dans la façon de se déplacer de ses habitants. Le pays veut cesser de vendre des véhicules thermiques d'ici 2025... une hérésie pour certains, une ambition indispensable au regard des enjeux climatiques pour les autres. Personne aujourd'hui n'est capable d'affirmer que cette ambition se vérifiera dans la réalité mais ce qui est sûr, c'est qu'Oslo, tout comme l'ensemble des agglomérations du pays, ont pris un temps d'avance sur la plupart de ses homologues européennes et que nous ferions bien de nous inspirer de ce petit pays d'Europe du nord et de sa capitale pour ne pas rater le train de la transition énergétique et la mobilité comme un service. ■

“
On ne raisonne pas seulement sur le moment présent mais comment on prépare l'avenir des générations futures!
”



© Robert Todor — Unsplash



© Starhei Ploshchynski — Unsplash



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —



**DÉJÀ 50 ANS
QUE LA MOBILITÉ
NOUS FAIT AVANCER**