



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

6^e RENCONTRES

Nouvelles mobilités,
immobilité
et espaces publics

Synthèse
du 28 novembre 2019
rédigée par Stéphanie Vincent Geslin

Lyon Parc Auto
2 place des Cordeliers
69002 Lyon

🖱 www.lpa.fr

✉ info@lpa.fr

🐦 [@lpa_officiel](https://twitter.com/lpa_officiel)

Nouvelles mobilités, immobilité et espaces publics



**Par Louis Pelaez,
président directeur général
de Lyon Parc Auto**

Ces 6^{èmes} rencontres qui se sont déroulées au Hangar du Premier Film de l'Institut Lumière, ont permis de rassembler plus de 130 personnes du monde du stationnement, de la mobilité et de l'urbain autour de cette thématique qui touche les nouvelles mobilités et l'immobilité dans les espaces publics.

Je me réjouis que ces Rencontres s'inscrivent comme un véritable temps fort pour les acteurs de la mobilité et nous permettent à tous d'enrichir nos connaissances et nos réflexions sur la ville de demain.

Je remercie tout ceux qui sont venus écouter, contribuer et interagir avec les intervenants qui ont répondu à notre invitation.

Nouvelles mobilités

Les nouvelles mobilités ne sont peut-être pas si nouvelles que cela, puisque les archives INA nous montrent que la trottinette électrique et l'autopartage par exemple existent depuis les années 1960...

Ce qui est nouveau depuis quelques années en matière de mobilité urbaine, c'est la diversité des acteurs qui s'investissent dans le domaine, la créativité des opérateurs puisque l'on voit des initiatives entrepreneuriales multiples, et conséquemment à cette diversité d'opérateurs et d'initiatives, des modes de régulation nouveaux comme l'a montré Pierre Soulard. Etant donné l'importance des interactions entre les différents modes de transport, il est important d'intégrer ces « nouvelles mobilités » dans les politiques de mobilité urbaine comme l'a souligné Nicolas Pech lors de la table ronde, en particulier pour qu'elles soient complémentaires aux modes existants sur les courtes distances et pour faciliter le dernier kilomètre.

On retrouve tout au long de la journée deux grands enjeux structurants des questions de mobilité aujourd'hui, et qui fait largement écho à la crise des Gilets Jaunes que la France a traversé l'an dernier :

- des enjeux territoriaux : plusieurs intervenants ont rappelé le fort clivage entre les villes et les périphéries, que ce soit du point de vue des services à disposition (Jean Coldefy, Nicolas Pech), de l'équipement des ménages (Jean-Laurent Dirx), des aspirations en termes de mobilité quotidienne qui se heurtent parfois aux possibles offerts (Vincent Kaufmann). Ainsi, les centres urbains sont bien mieux équipés que les autres territoires en offre de mobilité, ce qui pose des problèmes de justice sociale.

- un second enjeu est celui des clivages sociaux en matière de mobilité, qui ne se superposent pas nécessairement aux clivages territoriaux. Ainsi, Louis Pelaez rappelait que même en centre urbain, certains ménages peuvent être tributaires de l'usage d'une voiture. De même, citant un ouvrage d'Hervé Le Bras, Jean Coldefy rappelle que ce sont surtout les classes populaires (ouvriers, paysans, employés) qui ont besoin d'une voiture car elles sont plus souvent soumises à des emplois en horaires décalés, éloignés des centres, moins bien desservis, ou bien parce qu'elles combinent différentes activités qui rendent nécessaires l'usage de la voiture comme les aides à domicile. Cet agencement de contraintes spatio-temporelles complexes ainsi que l'articulation entre contraintes professionnelles et familiales met en exergue un enjeu de genre particulièrement fort qui vient renforcer les inégalités sociales autour des mobilités.



Au-delà de ces grands enjeux, de nombreux débats ont portés sur la question du changement de comportement de mobilité. Pour favoriser ces changements, les participants à la journée ont insisté sur les questions d'aménagement du territoire, sur la prise en compte des aspirations des usagers face au manque d'offre, ou encore sur de possibles transformations des modes de vie en favorisant le télétravail, la courte distance, le ralentissement, voire en essayant de diminuer les mobilités. L'exposé de Nicolas Fieulaine propose également des pistes de réflexion pour remettre en visibilité des comportements réflexes, comme avec les mimes de Bogota. Moins stressés, moins pris par le temps et le mouvement, les usagers des espaces d'intermodalité sont plus à même de réfléchir rationnellement à leurs usages, à leurs interactions avec les autres usagers aussi. La formation des usagers est également une facette essentielle des changements de comportement, à l'instar du travail mené par l'Ecole des Mobilités, pour faire de la voiture un mode comme les autres.

Les nouvelles mobilités soulèvent également des questions de gouvernance, que ce soit autour de la régulation, un enjeu fortement souligné par Michel Le Faou durant la table ronde, mais aussi de coopération et de coordination des actions de mobilité à l'échelle des grands territoires. Elles impliquent aussi un accompagnement de l'innovation, tant du point de vue du développement économique de nouveaux services que de la formation à de nouveaux usages. Ces deux aspects ont été évoqués par Cyprien Bardonnnet, le fondateur de Carl. Elles supposent enfin des expérimentations à l'image de l'utilisation des nudges, pour faire bouger les lignes, faciliter les circulations, améliorer les échanges à l'image de l'expérimentation originale menée à la station Part-Dieu présentée par Emilie Butel.

Espaces publics

Les nouvelles mobilités interrogent le partage des espaces publics car, à l'image de l'exemple des trottinettes électriques très souvent citées durant la journée, ces nouvelles mobilités viennent bousculer les occupations traditionnelles de l'espace public... Elles questionnent la répartition fonctionnelle des espaces mais interrogent aussi sur des appropriations sensibles et sociales de l'espace public – pour reprendre la typologie proposée par Vincent Kaufmann.

Quand on regarde l'histoire récente des espaces publics urbains, on note de profondes transformations sur son occupation. Dans les années 60, les places publiques historiques étaient surchargées de voiture en stationnement, que l'on a progressivement chassées de l'espace de voirie pour reporter le stationnement en ouvrage et en sous-sol. Ce mouvement s'est accompagné d'une requalification des espaces concernés, donc par l'accompagnement d'urbanistes. Les images présentées par Jean-Laurent Dirx sont à ce sujet éloquentes et montrent des réappropriations d'espaces publics urbains tant fonctionnelles que sensibles et sociaux. On ne vient plus seulement circuler ou stationner sur les places publiques mais déambuler, consommer, rencontrer des amis, etc. L'expérience de ces espaces n'est plus du tout la même pour l'utilisateur.

On peut interroger en ce sens l'impact de la réforme de dépenalisation du stationnement intervenue au 1^{er} janvier 2018. Cette réforme a pour objectif de favoriser la rotation des véhicules et donc de libérer de l'espace public. Que faire de cet espace public libéré ?

Si l'on suit les projections de Jean Coldefy qui imagine filtrer l'accès des véhicules au centre urbain par la mise en place de parking-relais et de liaisons de bus rapides vers les centres, la tendance à la diminution de la motorisation des ménages des centres urbains, l'avenir des villes sera peut-être celui d'espaces publics vidés de ses voitures, tant dans les espaces de circulation que de stationnement. Ce vide d'espace public peut paraître déconcertant ou vertigineux, mais il peut aussi être une formidable opportunité pour réaménager ces espaces avec l'urbaniste, proposer de nouveaux usages co-construits avec les habitants, y compris dès la phase de conception pour favoriser des usages de qualité au travers d'appropriations complètes – pas seulement fonctionnelles – de l'espace ainsi libéré.

Au final, il n'y a peut-être pas un espace public mais bien des espaces publics à imaginer au travers de la multiplicité des appropriations d'usage possibles par les usagers qui rappellent l'humilité du politique et du concepteur mais aussi la nécessité de prendre le temps des transformations de la ville comme le rappelait Michel Le Faou durant la table ronde.



Immobilités

Les immobilités ont finalement été peu présentes dans les discours des intervenants et les échanges, excepté peut-être au travers des voitures ventouses qui occupent l'espace public et que l'on cherche à rendre plus mobile au travers de la réforme du stationnement.

L'immobilité est souvent perçue négativement, synonyme d'isolement, d'absence ou de manque de participation à la vie sociale voire d'assignation contrainte à résidence faute de moyens d'accès. Pourtant, l'immobilité peut aussi renvoyer à du ralentissement, à davantage de qualité de vie, de proximité avec les espaces naturels et peut être une manière de redonner de l'importance aux dimensions sociales et sensibles de l'occupation de l'espace face à la seule dimension fonctionnelle. Il s'agirait alors de se déplacer moins, mais mieux. De ce fait, elle constitue une piste de réflexion à la régulation des mobilités.

ILS ONT PARTICIPÉ À CES 6^{EME} RENCONTRES LPA



LOUIS PELAEZ
Président directeur
général de Lyon Parc Auto
Louis Pelaez est Conseiller municipal de Lyon et Président Directeur Général de LPA. Outre ses mandats d'élu, Louis Pelaez est fondateur et Directeur général d'un établissement

spécialisé dans le maintien à domicile et l'accompagnement des personnes âgées et personnes souffrant d'un handicap et de la maladie d'Alzheimer. Il a relancé en 2015 ces Rencontres LPA dans lesquelles il voit un espace de rencontres et d'échanges autour des questions de la mobilité et de la smart city.



PIERRE SOULARD
Responsable du service
mobilité urbaine
de la Métropole de Lyon

Pierre Soulard est référent mobilité au sein de la démarche Métropole Intelligente du Grand Lyon. Son champ d'activité porte aussi sur la mise en oeuvre des politiques en faveur des modes actifs, pilote le service Vélo'V, développe les services de covoiturage, encadre les services d'autopartage, soutient le déploiement de l'électromobilité, porte les thématiques accessibilité, sécurité des déplacements et jalonement. Il développe aussi les nouveaux outils en matière de management de la mobilité.



VINCENT KAUFMANN
Professeur de sociologie
urbaine et d'analyse
des mobilités à l'École
Polytechnique Fédérale de
Lausanne (EPFL)

Vincent Kaufmann est professeur et chercheur en sociologie urbaine.

Il dirige le laboratoire de sociologie urbaine – LaSUR de cette haute école. Depuis 2010, il est en outre Directeur scientifique du Forum Vies Mobiles à Paris. Ses travaux actuels portent sur la mobilité et ses liens avec la transformation des sociétés contemporaines et de leurs territoires.



JEAN-LAURENT DIRX
Président de la Fédération
Nationale des Métiers du
Stationnement — FNMS

Jean-Laurent Dirx connaît bien le monde du stationnement en parking ou en voirie, de part sa double casquette.

En effet, il est à la fois Président de la FNMS (Fédération Nationale des Métiers du Stationnement) et Président de la SAGS (Société d'Assistance de Gestion du Stationnement).



JEAN COLDEFY
Directeur du programme
Mobilité 3.0 d'ATEC ITS
France

Jean Coldefy est l'ancien responsable adjoint du service mobilité urbaine à la Métropole de Lyon.

Ingénieur conseil dans le domaine de l'innovation, la mobilité, les infrastructures de transports et les ITS (Intelligent Transport System), il est également expert auprès de la Commission Européenne sur la mobilité urbaine et les ITS. Il assiste aujourd'hui des entreprises et des collectivités dans leurs projets de mobilité et a particulièrement étudié la loi LOM.



NICOLAS FIEULAINE
Chercheur en psychologie
sociale à l'Université de
Lyon 2

Il dirige le Master « Psychologie sociale appliquée » qu'il a fondé à l'Université de Lyon 2. Il conduit des recherches sur les contextes de perception, de

choix et d'action, avec un intérêt particulier sur les théories de la motivation et du temps psychologique. Il coordonne à ce sujet un réseau international de chercheurs présent dans plus de 40 pays. Il a co-fondé et préside le collectif Orison, spécialisé dans les démarches Nudge et de psychologie sociale appliquée.



CYPRIEN BARDONNET
Fondateur de Carl – École des mobilités

Cyprien Bardonnnet a fondé CARL, une entreprise proposant un accompagnement sur-mesure pour aider les entreprises et les citoyens dans leur transition vers les nouvelles mobilités.

Une solution de mobilité unique qui consiste à partager les places disponibles à l'arrière des voitures des auto-écoles. La startup travaille aussi pour intégrer le parcours pédagogique de covoiturage au niveau national. CARL compte également ouvrir une école des mobilités à Lyon en partenariat avec LPA.



EMILIE BUTEL
Directrice de l'Innovation au sein du SYTRAL

Au cœur du quotidien des équipes du SYTRAL et en interface permanente avec tous les acteurs de l'écosystème des mobilités de notre territoire, sa mission s'articule autour des

enjeux de l'innovation pour le transport public : les nouveaux services, l'intermodalité, l'inclusivité, les nouveaux modes de transport, les solutions rendant les infrastructures plus performantes, économes et attractives, ainsi, bien-sûr que celles qui accélèrent la transition énergétique.



MICHEL LE FAOU
Président d'UrbaLyon

Depuis mars 2014, Michel Le Faou est adjoint au Maire de Lyon en charge de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'habitat, du logement, du pilotage et du suivi de la politique de la ville. Il est également Vice-Président

de la Métropole depuis avril 2014, délégué à l'urbanisme opérationnel et au cadre de vie et, depuis février 2015, en charge de l'habitat et de la politique de la ville. Il est également Président de l'Agence d'urbanisme de la région lyonnaise.



NICOLAS PECH
Chef de projet PDU au SYTRAL

Ingénieur TPE de formation et urbaniste qualifié, il a notamment participé à l'élaboration du SCOT et à la révision du PDU de l'Agglomération lyonnaise que ce soit au sein de l'Agence

d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, du SEPAL et désormais du SYTRAL. Il contribue à la mise en œuvre du PDU en lien avec les autres politiques publiques et en interface avec l'ensemble des acteurs locaux de la mobilité.



STÉPHANIE VINCENT-GESLIN
Maîtresse de conférence à l'Institut d'Urbanisme de Lyon

Stéphanie Vincent-Geslin est intervenue pour effectuer une synthèse des échanges à la fin de cet événement.