

MOB'ART

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

PAR LPA

P4
LE PARC DES CORDELIERS

P10
DOSSIER
**NOUVELLES MOBILITÉS
ET ESPACES PUBLICS:
UNE QUESTION DE PARTAGE...
LE PARTAGE EN QUESTION !**

P18
**BARCELONE:
MOBILISATION POUR RÉUSSIR !**

N° 12



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

ÉDITO

3 ACTUS LPA

9 4 VISITE GUIDÉE

- Un parc au cœur de la ville :
Les Cordeliers

8 DANS LA
PEAU DE...

- Audrey Merviel :
un bonheur simple

10 DOSSIER

- Nouvelles mobilités
et espaces publics :
une question de partage...
le partage en question !

16 PAROLES D'EXPERTS

- Humbert David
et Nicolas Fieulaine

18 AUTOUR DU GLOBE

- Barcelone :
Mobilisation pour réussir !

Les élections municipales et métropolitaines du 28 juin dernier ont amené la constitution d'un nouveau conseil d'administration pour LPA, qui accueille 12 membres représentant notamment les collectivités actionnaires. Au cours de sa réunion du 15 septembre, Fabien Bagnon a été élu Président directeur général de la Société d'Économie Mixte et succède à Louis Pelaez.

L'entreprise, forte de ses valeurs, a toujours su se développer et prendre des risques pour innover avec comme objectif d'apporter des nouveaux services aux habitants du territoire. C'est dans cette dynamique que LPA inscrit son évolution, par exemple en diversifiant les services de mobilités partagées avec le lancement d'un service d'autopartage en free floating « Yea ! » et la poursuite du développement de Citiz ; en investissant le domaine de la logistique urbaine avec un projet d'hôtel de logistique au port Édouard Herriot qui devrait être opérationnel dès 2023 ; en accélérant le développement digital avec l'application LPA Parking, la mise en place de la 4G dans les parcs et en lançant LPA&Co.

LPA est aussi un acteur dynamique de la vie de la cité qui a développé ses partenariats avec les grandes institutions et événements culturels lyonnais au travers notamment des expositions dans « La Place de l'Art », lieu pérenne d'expositions temporaires.

Ce début d'année a été et reste marqué par l'épidémie de coronavirus. Elle entraîne des modifications profondes de nos modes de vie et face à cette nouvelle donne, nous devons tous nous interroger sur la société et l'environnement dans lesquels nous voulons vivre. Empêchés de nous déplacer en toute liberté pendant plusieurs semaines, nous devons aujourd'hui plus encore qu'hier nous interroger : comment nous déplacer ? Comment faire cohabiter les différents modes de transports ? Comment repenser nos espaces publics ? Comment offrir aux citoyens les bouquets de mobilité qui leur permettront de choisir des moyens de déplacement efficaces et respectueux de l'environnement ?

Ce sont ces champs d'interrogation sur lesquels nous contribuons dans ce nouveau numéro de Mob'Art : la reconquête des espaces publics, l'accompagnement aux changements de comportement... Autant de sujet au cœur des évolutions en cours.



50 ans LPA

ACTUS
LPAUne école
des mobilités
et un robot
chargeur en
expérimentation
chez LPA.

La start-up Carl hébergée au Lab LPA a ouvert sa première école des mobilités avec le soutien de LPA.

L'ancienne boutique située 13 rue Antoine Salles porte désormais les couleurs de cette école qui dispensera des formations aux utilisateurs de nouvelles mobilités (trottinettes, vélos électrique, scooters...).

La start-up Mob'Energy testera quant à elle jusqu'à la fin de l'année, au niveau 5 du parc Cordeliers, le robot Charles pour aller vers une nouvelle génération de système de recharge de véhicules électriques.

DEUX
NOUVELLES
ŒUVRES
PÉRENNES
DANS LES PARCS

Le parc Antonin Poncet accueille désormais le « Cabinet des Curiosités », œuvre de l'artiste le Gentil Garçon. L'artiste a investi les différents niveaux du parc en faisant apparaître de drôles de personnages ou d'objets créés à partir des curiosités collectées au sein de 6 musées Lyonnais. « Anticipalyon » ou une vision futuriste de la ville signée par les Allumeurs de Rêve et BK est installée depuis janvier au parc Hôtel de Ville. Ce sont deux spectacles son et lumière réalisés par 15 créateurs lyonnais de l'École Émile Cohl.

Deux œuvres à voir absolument.

L'ESPACE VÉLOS
CORDELIERS
S'AGRANDIT

Les travaux de l'espace vélos du parc Cordeliers avancent.

Des places vélos et vélocargos vont être ajoutées à la capacité existante d'ici mi-novembre.



N°12

octobre 2020

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 : 15000 exemplaires
Diffusion : LPA

Couverture ©Guillaume Perret

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

UN
PARC
AU
CŒUR
DE LA
VILLE

LES CORDELIERS



Situé à un jet de pierre du siège de LPA, le parc des Cordeliers se dissimule entre la rue Claudia et la rue Sallès. Discret, presque secret, le parc est pourtant l'un des mieux situés des parkings lyonnais, proche de la rue de la Ré, des quais du Rhône, de la place de la Bourse, dans le cœur battant de la ville. Le quartier dans son ensemble a été bâti au 13^e siècle alors que la rue Sallès ne l'a été qu'en 1855, au moment de la construction des Halles de Lyon. Avec le déménagement des Halles à la Part-Dieu dans les années 70, le quartier allait perdre en animation et pittoresque mais se doter d'un parking idéalement situé.



8 NIVEAUX
dont 1 privatif au sous-sol

791 PLACES VOITURES

6 PLACES DE RECHARGE POUR
VÉHICULE ÉLECTRIQUE

86 PLACES VÉLOS
(zone vélos bientôt en travaux pour
agrandir sa capacité et accueillir
les vélos cargo)

29 PLACES MOTOS

6 EMPLACEMENTS POUR
VÉHICULES CITIZ LPA

Le quartier a pris le nom des « Cordeliers » en référence à l'ancien couvent des Cordeliers disparu après la Révolution et la confiscation des biens de l'Église par l'État. « Les Cordeliers », c'est le nom qu'on donnait jadis aux religieux de l'ordre des Frères mineurs à cause de la corde nouée qu'ils portaient autour de la taille. Aujourd'hui, seule l'église Saint-Bonaventure témoigne de ce passé. Mais si les siècles ont passé, la situation géographique du quartier demeure exceptionnelle et c'est ce qui fait la valeur du parc de stationnement de LPA. Inauguré le 17 décembre 1971 par Louis Pradel, le maire de Lyon à qui l'on doit la création du tunnel de Fourvière (voir Mob'Art n°4), le parking peut accueillir près de 800 véhicules mais aussi des vélos, des motos, des véhicules en autopartage et, *last but not least*, un espace de logistique urbaine, le premier installé par LPA au sein de ses parcs. Autant dire que ce parking pourtant ancien représente la quintessence de ce qu'un parc de stationnement peut offrir comme solutions pour ses usagers au-delà de la simple possibilité d'y stationner son véhicule. L'exemple de l'espace de livraison est d'ailleurs révélateur de l'évolution du parc. 300m² sont dédiés à la logistique de transport de colis sur « le dernier kilomètre ». Les marchandises sont livrées la nuit dans le parking avant d'être ensuite distribuées aux clients par des véhicules électriques dans les magasins du centre-ville.

Art et métamorphoses

Lorsque LPA a choisi une signature ambitieuse avec le slogan « La mobilité est un art », ce n'était pas simplement pour afficher une utopie mais bien pour donner du sens à une expression correspondant parfaitement aux actes de l'entreprise. En ce sens, les transformations du parc illustrées récemment encore par la création d'une nouvelle boutique traduisent de façon très concrète l'ambition de LPA. À partir d'une histoire et d'un patrimoine exceptionnel, à l'image du parc des Cordeliers, il devenait possible d'offrir, en un seul lieu, un bouquet de services aux usagers du parc. Au-delà de solutions très pratiques offertes par le parc, l'art devait y trouver sa place. Pour toutes celles et ceux qui l'ont vu, le spectacle de danse proposé aux visiteurs en 2017 a marqué les esprits mais aussi donné une dimension réelle à l'utopie évoquée plus haut. Il fallait en effet de l'audace pour imaginer offrir à des danseurs professionnels une scène d'expression aussi insolite qu'un parking. Le spectacle, inspiré du film *Timecode*, allait permettre aux spectateurs mais aussi aux danseurs Nicolas Ricchini et Lali Ayguade de vivre un moment inoubliable en préambule à la Biennale de la danse 2018. C'est ce que sa directrice Dominique Hervieu allait joliment appeler une « effraction artistique ». L'an passé, c'est la façade du parc côté rue Claudia qui a été « illuminée » au travers d'une œuvre éphémère composée d'un ensemble de palmiers dont les jeux d'ombre et de lumière se révélaient à la tombée de la nuit. Le parc des Cordeliers évolue donc et trouve son sens dans un quartier central au service d'un territoire.

UNE BOUTIQUE COMME UN SYMBOLE...

Pour n'importe quelle entreprise, sa vitrine représente son image et en dit long sur ce qu'elle est. Depuis le 13 février, la boutique LPA a changé d'adresse, un déménagement de quelques dizaines de mètres pour un changement pourtant considérable.

Plus ouverte, plus lumineuse, plus visible, ce nouveau lieu ressemble à LPA : en adéquation avec son ADN c'est-à-dire au plus près des habitants de la ville et de leurs besoins. Visite guidée...

Vous cherchez des informations sur le service d'auto-partage Citiz ? Vous souhaitez souscrire un abonnement dans un des parkings gérés par LPA ? Vous voulez savoir comment fonctionnent les voitures rouge et noir sur lesquelles est écrit Yea ! Vous voulez comprendre comment fonctionne le service LPA&Co ? Désormais, une seule adresse, le numéro 2 de la place des Cordeliers. C'est en effet ici que LPA a décidé d'installer sa nouvelle boutique. Quand on y entre, quelque chose frappe immédiatement : sa luminosité ! On dirait une maison de verre, transparente, chaleureuse, joyeuse même. Conçu par les cabinets d'architecture Roche et Since, ce lieu d'une centaine de m² se veut représentatif de ce que souhaite être LPA au quotidien, un acteur important de la mobilité au service de ses habitants. Par le nouvel aménagement c'est l'alliance entre deux images de LPA qui fonde une nouvelle ambiance : le blanc, le jaune et le noir des fondements de l'entreprise s'alliant à une modernité et un confort des espaces. Le pari est réussi et malgré la période de confinement qui a conduit à fermer cet espace un mois tout juste après son ouverture, il accueille non seulement plus de monde que la précédente boutique située non loin de là à l'entrée du parking des Cordeliers mais surtout attire des personnes qui poussent la porte et découvrent l'ensemble des services de mobilité proposés par LPA alors qu'ils n'auraient jamais fait spontanément la démarche sans voir la boutique. Audrey Merviel (voir p.8), une des quatre chargées de clientèle confirme : « *depuis la réouverture, nous accueillons des profils assez différents de ceux que nous pouvions recevoir dans la boutique précédente. Cela nous permet de présenter nos services à une clientèle différente.* » Quant à l'ancienne boutique, elle n'est pas fermée pour autant et l'espace accueille aujourd'hui la start-up Carl et son école de la mobilité ainsi que la boutique Vélo'v.



La Boutique LPA

2 PLACE DES CORDELIERS
69002 LYON

OUVERTE DU LUNDI
AU VENDREDI,
DE 10H00 À 18H00

04 72 41 67 30

DANS LA PEAU DE

AUDREY MERVIEL : UN BONHEUR SIMPLE.

La période de confinement qui a conduit LPA à fermer sa boutique des Cordeliers a frustré Audrey, elle qui aime, comme elle le dit « *accompagner les clients, faire en sorte qu'ils ressortent de la boutique avec une bonne impression.* » La toute nouvelle boutique LPA des Cordeliers a ouvert ses portes le 13 février (voir p.7) et les a fermées le 16 mars après la décision de confinement prise par le Président de la République et le Gouvernement. Elle avoue aujourd'hui avoir mal vécu cette période au cours de laquelle les contacts avec la clientèle se faisaient uniquement par téléphone ou par voie numérique. « *Ce que j'apprécie le plus dans mon métier de chargée de clientèle, c'est justement le fait d'être en lien direct avec les clients, de leur parler, de les conseiller, de leur apporter des informations précises sur les services d'auto-partage Citiz et Yea! et sur le stationnement LPA. Ce contact direct m'a beaucoup manqué pendant la période de confinement et je suis heureuse que cela soit terminé,* » dit-elle dans un sourire. Il est vrai que cette période a souligné, en creux, ce qui constitue le sel de la vie – les interactions humaines – et l'intérêt des métiers en lien avec le public. « *J'ai fait un bac professionnel orienté vers le commercial parce que cela correspondait à ce que j'aimais. Le week-end, je travaillais sur le marché de Charpennes à Villeurbanne et j'adorais ces contacts avec les gens.* »



« **Tout va bien, je fais ce que j'aime en accueillant et en conseillant les gens. Il me semble que j'étais faite pour ça.** »

Confiance

Ce goût du contact, Audrey va pouvoir le concrétiser de façon professionnelle grâce à son recrutement par LPA comme agent d'exploitation en novembre 2014, le week-end pour commencer dans les deux parcs de stationnement de la Croix-Rousse. « *On m'a formée pendant une quinzaine de jours et cela m'a permis de vaincre ma timidité, ma réserve. J'ai appris à prendre confiance en moi et à gagner en autonomie car, dans un parc, il faut être polyvalent, s'adapter à toutes les situations et peu à peu, cela m'a plu.* » Dès lors, le chemin de la jeune femme est tout tracé et se concrétise par une embauche à plein temps en septembre 2015, au même poste d'agent d'exploitation au sein des parkings de la Croix-Rousse. Le job est intéressant, « *même si la gestion des alarmes incendie me faisait un peu stresser* » avoue-t-elle dans un sourire et pourtant, son parcours va bifurquer à l'occasion d'un remplacement de deux mois comme chargée de clientèle à la boutique LPA. Audrey Merviel est chargée de l'accueil de la clientèle, de la création des abonnements aux parcs de stationnement et de la mise en valeur des services proposés par LPA à ses clients. Ce travail nouveau n'est pas une découverte mais agit comme un révélateur : « *J'ai senti que cela correspondait complètement à ce que j'aimais faire.* » Après un retour d'un an à la Croix-Rousse comme agent d'exploitation, elle profite d'un remplacement d'une salariée en congé maternité pour s'installer définitivement comme chargée de clientèle à la boutique LPA des Cordeliers. Après une formation de 6 mois, elle s'installe dans ses nouvelles fonctions en charge, notamment, des contrats Citiz, l'offre d'auto-partage proposée par LPA, et du stationnement. Elle décroche un CDI le 1^{er} janvier 2019 et se réjouit de ses nouvelles responsabilités.

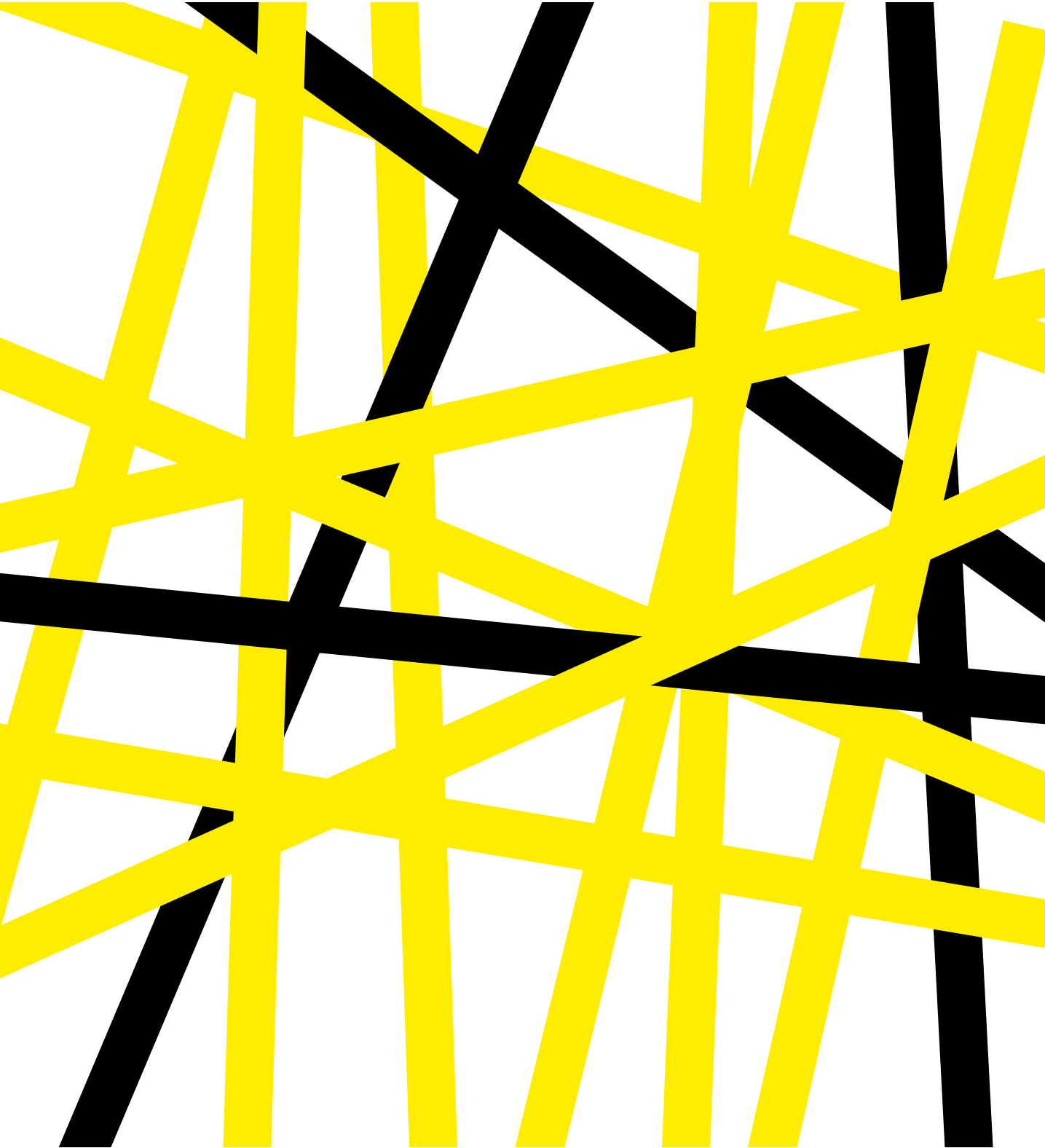
Le goût des autres

« *Mon travail au quotidien est d'accompagner les gens. Nous sommes quatre à la boutique et nous alternons, une semaine dans les bureaux en back office et une semaine à l'accueil des clients. Deux de mes collègues gèrent toutes les questions liées au stationnement et moi je m'occupe de Citiz. Mais nous devons tous être polyvalents et capables de renseigner les gens aussi bien sur Citiz ou Yea! que sur le stationnement. Mon travail est donc d'informer les gens qui viennent à la boutique sur nos services et bien sûr de les enregistrer quand ils souhaitent s'abonner. J'essaie, avec chacun d'entre eux, d'une part de les informer le plus clairement possible pour qu'ils puissent choisir ou non de s'abonner et d'autre part, de gérer les clients déjà abonnés qui rencontrent des difficultés parce qu'ils ne trouvent pas de véhicules, parce qu'ils ont noté un dysfonctionnement...* » On sent chez la jeune femme ce qu'on appelle le goût des autres, le plaisir de renseigner, d'informer, au fond, d'être utile. « *c'est vrai, dit-elle, c'est ce que j'aime. En plus, on reçoit tous types de clients, des jeunes, des moins jeunes, des responsables d'entreprises qui souhaitent se renseigner sur le service. Et puis je me rends compte chaque jour que Citiz et Yea! sont de plus en plus connus et que le service se développe, du coup cela donne encore plus de motivation.* » Visiblement, Audrey Merviel s'épanouit dans son travail, cela s'entend, cela se lit sur son visage quand elle en parle avec une animation non feinte. Elle évoque de façon très positive ses collègues qui préparent les véhicules en auto-partage, « *ils sont super-sympas, c'est facile de travailler avec eux et nous nous entendons très bien. Ils entretiennent les voitures chaque jour, c'est un travail d'équipe entre les préparateurs de véhicule et nous-mêmes les chargés de clientèle.* »

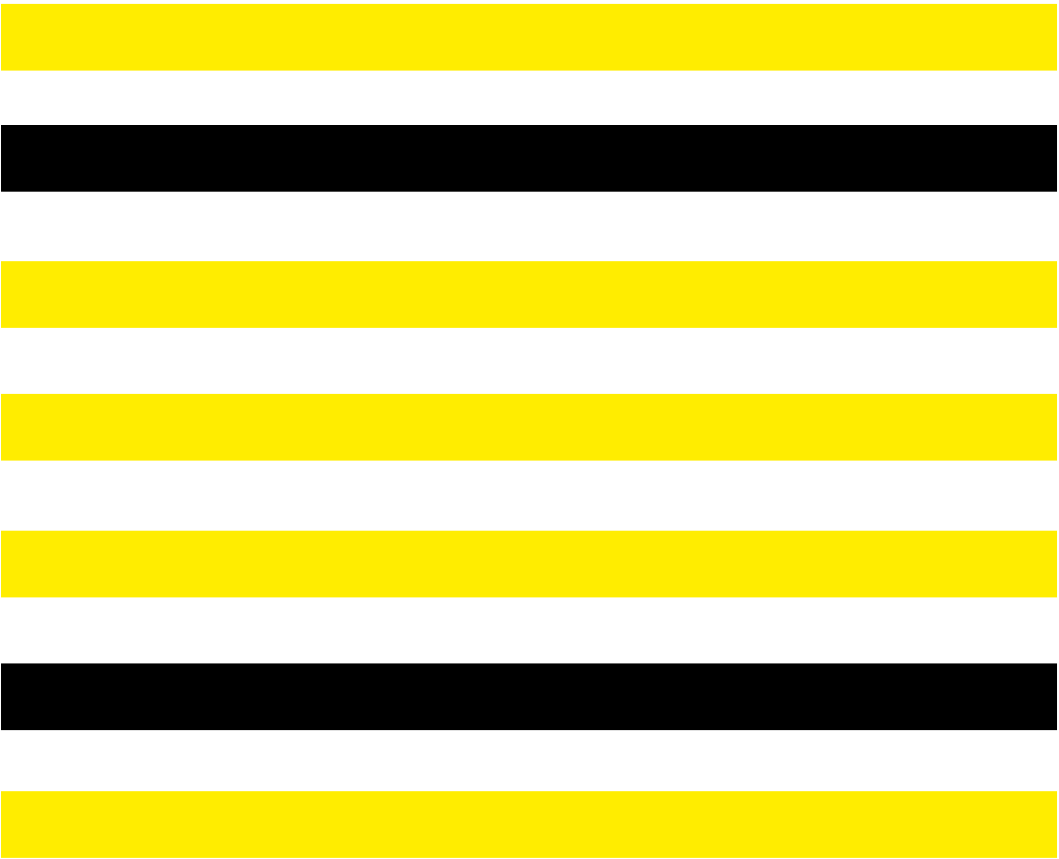
Audrey vit à Vénissieux et vient tous les matins avec « la banane » comme elle dit. Ses horaires changent d'une semaine sur l'autre, 9h-17h la première semaine, 10h-18h la suivante. Pour l'instant, elle ne se voit pas changer. « *Tout va bien, je fais ce que j'aime en accueillant et en conseillant les gens. Il me semble que j'étais faite pour ça. Du coup, je ne me projette pas plus loin pour l'instant. Peut-être plus tard aurais-je envie d'évoluer mais franchement aujourd'hui, je n'y pense même pas car je suis heureuse. À l'avenir, pourquoi ne pas développer mes compétences et peut-être évoluer dans mon domaine ?...* »



NOUVELLES MOBILITÉS ET ESPACES PUBLICS:



UNE QUESTION DE PARTAGE... LE PARTAGE EN QUESTION!



LE CORONAVIRUS NOUS A LAISSÉS HÉBÉTÉS, BOULEVERSÉS, SIDÉRÉS PAR LES CONSÉQUENCES DE CE VIRUS PARTOUT DANS LE MONDE. NOUS REGARDONS DÉSORMAIS NOTRE ENVIRONNEMENT AVEC DES YEUX DIFFÉRENTS, COMME SI LA PANDÉMIE NOUS AVAIT OBLIGÉS À FAIRE LE TRI ENTRE L'ESSENTIEL ET L'ACCESSOIRE. L'ESSENTIEL DONT LA LIBERTÉ DE MOUVEMENT, LA POSSIBILITÉ POUR TOUT UN CHACUN DE SORTIR, DE SE PROMENER DANS DES CONDITIONS DE FACILITÉ ET DE SÉCURITÉ TOTALES, LA POSSIBILITÉ DE S'ASSOIR À UNE TERRASSE ET DE PARTAGER UN MOMENT DE CONVIVIALITÉ AVEC DES AMIS. CETTE LIBERTÉ DE MOUVEMENT DONT NOUS AVONS ÉTÉ PRIVÉS PENDANT PLUSIEURS SEMAINES, NOUS LA VOULONS MULTIPLE. NOUS VOULONS POUVOIR CHOISIR ENTRE LA MARCHÉ, LE VÉLO, LA TROTTINETTE, LES TRANSPORTS EN COMMUN, LA VOITURE, BREF, CHANGER DE MODE DE DÉPLACEMENT AU GRÉ DE NOS BESOINS. LA PÉRIODE QUE NOUS VENONS DE VIVRE, DE «PARTAGER», NOUS FAIT NOUS INTERROGER SUR NOTRE MODE DE VIE. «PLUS RIEN NE SERA COMME AVANT» ENTEND-ON DEPUIS LE DÉBUT DE LA CRISE. LA MOBILITÉ FAIT PARTIE INTÉGRANTE DE NOTRE MODE DE VIE ET SON ÉVOLUTION ACTUELLE LAISSE EFFECTIVEMENT À PENSER QUE «PLUS RIEN NE SERA COMME AVANT». LE 28 NOVEMBRE 2019, LPA ORGANISAIT SES 6^E RENCONTRES SUR LE THÈME DES NOUVELLES MOBILITÉS ET DES ESPACES PUBLICS. DEPUIS CETTE DATE, L'ÉPISODE COVID-19 EST PASSÉ PAR LÀ ET NOTRE REGARD SUR LES MOBILITÉS VA PROBABLEMENT CHANGER.

« Est-ce que la pandémie de coronavirus va accélérer la vitesse de transition vers les nouvelles mobilités ? Objectivement, je n'en sais rien, avoue Yannick Prebay, directeur territoires et mobilités au sein du Cerema. Ce qui est sûr c'est qu'elle nous fait réfléchir sur notre mode de vie... et donc sur nos façons de nous déplacer. » Un peu partout dans les laboratoires de recherche, on travaille déjà sur les conséquences de cette épisode. « On travaille sur deux hypothèses, explique Stéphanie Vincent-Geslin, chercheuse à l'Université Lyon 2 spécialiste des mobilités et maîtresse de conférence à l'Institut d'urbanisme de Lyon. La première c'est la reprise puissance 10 ce qui se passait avant. La seconde, sur l'hypothèse qu'il va rester quelque chose relevant de la méfiance, de la frilosité dans le contact avec les autres, avec des flux de mobilité moins importants. On peut aussi imaginer que des collectifs de citoyens se créent pour qu'il y ait moins de circulation. Pendant le confinement, c'était assez fascinant de voir les rues complètement vides, comme une sorte de libération pour l'usager de s'approprier l'espace public. Cela peut avoir des effets durables sur une volonté collective d'un partage plus harmonieux des espaces publics. » Nicolas Fieulaine abonde en ce sens. Pour le chercheur en psychologie sociale (voir p.15), « les effets de perception et de représentation sont très importants. Avec le confinement, les gens se sont littéralement emparés de la rue, du coup la part humaine versus la part automobile s'en est trouvée complètement transformée et cela peut effectivement avoir des conséquences sur la perception qu'auront désormais les individus de l'espace public. » Paola Vigano, architecte-urbaniste remarquait récemment lors d'une visioconférence organisée par la fondation Brailard Architectes pendant la période de confinement : « la révolution numérique était là mais on ne le savait pas réellement. Évidemment qu'on a besoin de se voir, de se rencontrer directement mais on peut aussi imaginer faire plus de choses à la maison. On a tous les éléments, toute la technologie pour modifier drastiquement notre façon de vivre et, par exemple, éviter

les déplacements qui ne sont pas nécessaires. » Le télétravail a crû de façon considérable pendant cette période et beaucoup se sont rendu compte qu'il était tout à fait possible de se soustraire à un certain nombre de déplacements que jusqu'alors on croyait indispensables. Cette expérience va-t-elle impacter de façon importante nos mobilités ? Il est encore trop tôt pour le dire mais il est clair qu'elle aura un effet sur notre façon de penser le travail et la mobilité qui y est attaché.

Nouvelles les mobilités ?

« On parle beaucoup de l'émergence de choses nouvelles, de mobilités nouvelles, explique Stéphanie Vincent-Geslin, mais le vélo n'a rien de nouveau, la marche encore moins, c'est la manière de les valoriser qui change notre perception. Sur des images de l'INA datant des années 60 on voit déjà l'émergence de trottinettes (on les appelait patinettes à l'époque). Il faut donc d'abord bien s'entendre sur le concept même de nouvelles mobilités. » En réalité, ce qu'on appelle nouvelles mobilités ne le sont que parce qu'en parallèle, on assiste, depuis le milieu des années 2000, à une diminution de la place de la voiture dans les déplacements dans les grandes agglomérations. Depuis l'après-guerre, c'est l'automobile qui a en quelque sorte « façonné » la ville. Aujourd'hui sa part modale régresse et, par un effet de balancier, les autres usages – marche, vélo, tram, trottinettes – augmentent et deviennent de plus en plus visibles. Ce qu'explique Yannick Prebay : « il y a 50 ans, on a rogné les zones piétonnes pour faire de la place à la voiture. Aujourd'hui, elles reviennent à la mode et même davantage, je crois que la piétonnisation des cœurs de ville, même partielle, est une tendance de fond qui ne va pas s'arrêter là. » Parallèlement, certains chiffres sont là pour mesurer l'impact de ces nouvelles mobilités. En 2018, on a vendu en France près de 1,6 millions de trottinettes dont 575 000 électriques mais aussi 301 500 hoverboards, 4 200 giroroues, 2 200 giropodes,

et 26 200 skate électriques. Autant dire que la vague ne fait que commencer et qu'avec tous les services de trottinettes, scooters, et autres engins de mobilité en libre-service, cette « nouvelle » façon de se déplacer va connaître un développement considérable. Ce sont les nouvelles technologies qui permettent le développement de ces façons de se déplacer autrement que par la voiture ou les transports en commun. Quand Vélo'v naît à Lyon en 2005, le service répond à un « besoin non exprimé » pour reprendre la formule de Nicolas Fieulaine et amène des milliers de personnes à réaliser que leurs trajets domicile-travail sont possibles en vélo. Cette « vélorution » impulsée par une collectivité – le Grand Lyon – et un opérateur privé – JCDecaux – modifie non seulement la façon de se déplacer de nombreux habitants du territoire mais transforme aussi en profondeur l'espace public et la perception qu'ils en ont. Aujourd'hui, au travers de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), le gouvernement intègre cette évolution et souhaite, par la loi, favoriser les mobilités actives et décarbonées en encourageant le développement du vélo et donc un meilleur partage de la voirie.

Partager l'espace public... et les données

Sur son blog, le scientifique franco-colombien Carlos Moreno explique : « le trafic automobile n'est pas uniquement une source de pollution. Il est à l'origine également d'une appropriation de l'espace public pour son intérêt particulier au détriment du bien commun. Avenues, chaussées, carrefours, parkings, avec leur lot de bitume et de minéralité, sont à leur usage prioritaire et entraînent comme conséquence la soustraction de l'usage de cet espace aux habitants et citoyens. Récupérer ces espaces, les transformer pour les rendre aux habitants, en réintégrant vie, nature, eau, c'est aujourd'hui un combat clé pour les villes dans le monde entier. » La question du partage de l'espace public est en effet essentielle.

« Il est clair qu'aujourd'hui on requestionne la place de la voiture en ville car elle consomme les deux-tiers de la voirie. C'est pour cela qu'émergent des projets de voies rapides et sécurisées pour les vélos et les autres usages électriques mais ils ne seront perçus positivement qu'à condition qu'ils ne soient pas mis en conflit avec les piétons par exemple » souligne Stéphanie Vincent-Geslin. Yannick Prebay pense que cette évolution est inéluctable. Il en veut pour preuve les aménagements de voirie réalisés récemment sur les quais de Saône à Lyon. « Ce qui a été fait par la collectivité était tout simplement inimaginable il y a seulement dix ans de cela. Les voies pour les voitures ont été réduites, on a construit une piste cyclable et agrandi les trottoirs. De ce point de vue c'est une révolution et je suis convaincu qu'on ne reviendra

pas en arrière. » L'aménagement ou le réaménagement de l'espace public impliquent un changement de « logiciel » dans la réflexion des pouvoirs publics, des ingénieurs mais aussi des citoyens. Lors des Rencontres LPA, Jean Coldefy, directeur du programme mobilité 3.0 d'ATEC ITS France l'évoquait : « avec 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. » Cette perspective, on l'a perçue en partie au moment du confinement. Il faut désormais l'imaginer avec des

gens déambulant, se déplaçant, s'appropriant ces « nouveaux » espaces publics soudain libérés de l'emprise de la voiture. Pour cela, les pouvoirs publics ont un rôle fondamental à jouer car ils sont les garants de l'accès de tous à l'ensemble des services proposés dans les cœurs de ville. Devenus Autorités Organisatrices de la Mobilité (AMO), ils doivent penser les déplacements avec les objectifs rappelés par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) : « lutter contre le réchauffement climatique et l'émission de particules fines en incitant au maximum à délaisser la voiture, mais aussi inciter aux mobilités actives, c'est-à-dire au vélo et à la marche à pied pour des questions de santé publique. » Nulle part trace de la trottinette dans les recommandations de l'organisme

le vélo, la marche, le bus, le tram ou le métro. Mais les AOM doivent penser global pour permettre à toutes les formes de mobilité de co-exister et de se compléter. C'est là qu'intervient la question des données. « Elle est essentielle, souligne Nicolas Fieulaine. Si les opérateurs privés ne partagent pas leurs données, il est difficile à l'autorité organisatrice des mobilités de penser un système global ». Il faut arriver à mettre les gens autour de la table et ce n'est pas toujours simple. Comment en effet concilier les intérêts de groupes privés qui proposent un service et ceux de la collectivité qui doit envisager la mobilité de façon globale, à l'échelle de son territoire et pour répondre de façon concrète à des besoins bien différents selon qu'on habite le cœur des villes ou la périphérie ? Pour Yannick Prebay, « l'autorité

publique doit organiser ça en régie ou en instaurant des partenariats avec les groupes privés par le biais par exemple de délégations de service public (DSP) pour, au final, proposer une interface unique qui regroupe l'ensemble des solutions de mobilité. Après, il est évident que c'est une histoire de gros sous et donc de grosses négociations financières derrière ». C'est effectivement le cœur du problème. Si l'on comprend facilement l'intérêt pour les collectivités de récupérer l'ensemble des données qui leur permettrait d'adapter leurs offres en fonction des besoins sur une



(...) Pendant le confinement, c'était assez fascinant de voir les rues complètement vides, comme une sorte de libération de l'usager de s'approprier l'espace public. Cela peut avoir des effets durables sur une volonté collective d'un partage plus harmonieux des espaces publics.



plateforme unique, il est moins évident pour les sociétés privées qui doivent faire face à la concurrence. La LOM intègre l'accès à ce qu'on appelle l'« Open data » mais la loi ne suffit pas à mettre tout le monde d'accord pour permettre aux collectivités d'agréger l'ensemble des solutions de mobilité – nouvelles ou anciennes – sur une plateforme unique. L'enjeu est important car une information multimodale pertinente peut entraîner un report vers les modes durables allant jusqu'à 5 % des utilisateurs de voiture personnelle selon un rapport d'Urban ITS Expert Group publié en 2013, alors même que les nouvelles mobilités n'avaient pas encore connu l'essor actuel.

Un espace public à redéfinir

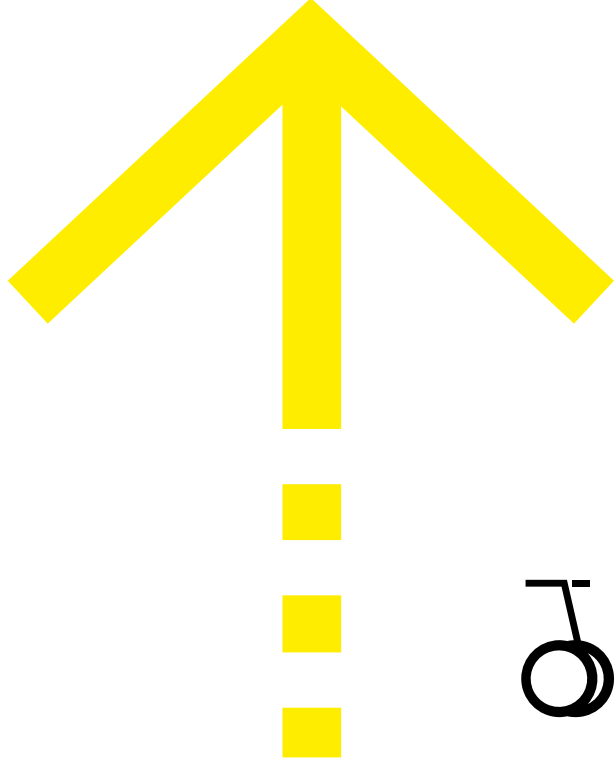
Par définition, l'espace public appartient à chacun. Largement colonisé par les voitures depuis les années cinquante, il se redessine aujourd'hui en fonction des aspirations nouvelles des habitants et des mille manières de se déplacer. Au vu du développement de leur usage, la circulation des engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) semble devoir s'exercer « dans les aménagements cyclables (bandes, pistes cyclables) car l'arrivée des usagers d'EDPM ainsi que les transferts d'autres modes de déplacements sont une opportunité pour réinterroger les largeurs des aménagements cyclables, surtout si

le nombre de cyclistes est en forte croissance » explique dans une publication du Cerema, Benoît Hiron, chef du groupe Sécurité des usagers et Déplacements. Élargir les pistes cyclables, cela veut dire réduire les voies réservées aux voitures. Élargir les trottoirs pour assurer aux piétons – particulièrement aux personnes âgées – la sécurité lors de leurs déplacements, cela se traduit aussi par une réduction des voiries automobiles. Mais ce n'est pas tout. L'aménagement des espaces publics ne se résume pas à la voirie. En effet, les difficultés ressenties par les personnes âgées pour se déplacer à pied doivent être intégrées dans les projets d'aménagements urbains. Yannick Prebay le souligne : « les personnes âgées ont la plus forte vision du risque, du stress, elles ressentent immédiatement les aménagements anxiogènes et donc les utilisent moins qu'avant, parfois même en reprenant leur voiture, ce qui est quand même un paradoxe et à l'opposé de ce qui est souhaitable. » Cela veut donc dire que les espaces publics doivent intégrer cette dimension et proposer des trottoirs suffisamment larges, des bancs publics pour les pauses, une signalétique adaptée pour l'ensemble des piétons et une continuité des itinéraires. C'est ce que souligne l'architecte-urbaniste Humbert David (voir p.16) : « la ville sera toujours organisée autour de ses rues, de ses avenues, de ses boulevards. Cela ne changera pas. En revanche, ce qui va évoluer dans les aménagements, c'est la place accordée aux mobilités douces, à la marche notamment. La question de la proximité est pour moi

la question-clé des années à venir. Et ce n'est pas seulement pour des raisons de mobilité mais davantage pour des raisons de lien social. C'est la proximité, disons dans un rayon de 1 à 3 km qui fait que ce lien social peut se créer, se développer. Mais les collectivités ne doivent pas apporter des réponses stéréotypées. Elles doivent plutôt accompagner les habitants, les riverains en fonction de leurs désirs, de leurs besoins et ne pas dupliquer un modèle d'aménagement unique pour tous les quartiers, toutes les situations. » Les nouvelles mobilités se conjuguent avec des espaces publics différents potentiellement adaptables aux besoins de chacun des habitants de la ville. Pour relever les futurs défis de la mobilité, explique dans un rapport le cabinet Arthur Little : « les villes et les fournisseurs de solutions de mobilité doivent d'abord adopter une gestion plus complète et mieux coordonnée de l'offre de mobilité et évoluer vers une approche plus proactive de la gestion de la mobilité de la demande afin de mieux influencer les comportements dans l'espace et le temps. Les systèmes de mobilité de demain devraient être intermodaux, personnalisés, pratiques et connectés, et encourager l'utilisation de modes de transport plus durables (transports publics, vélo, marche) tout en intégrant de nouvelles solutions de mobilité et des véhicules autonomes. » On le constate aisément : le défi est immense. ●



la ville sera toujours organisée autour de ses rues, de ses avenues, de ses boulevards. Cela ne changera pas. En revanche, ce qui va évoluer dans les aménagements, c'est la place accordée aux mobilités douces, à la marche notamment.

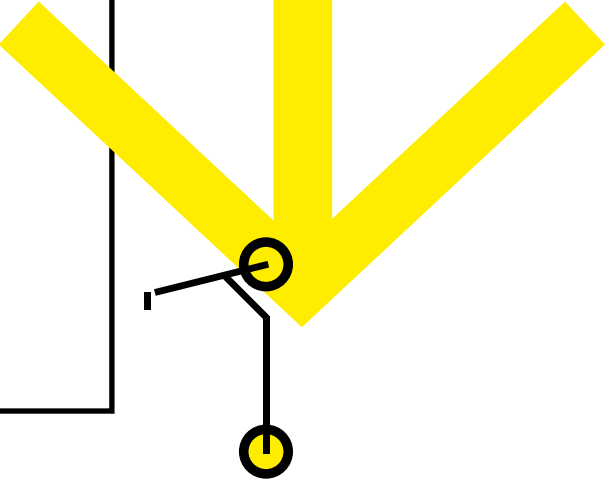
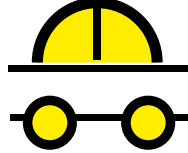


Nicolas Fieulaine

Nicolas Fieulaine, chercheur en psychologie sociale à l'université Lyon 2 (voir paroles d'expert p.17) raconte l'expérimentation qui s'est déroulée à Bogota entre 1995 et 1997. Antanas Mockus, le maire de l'époque, avait fait appel à une centaine de mimes sur l'espace public pour inciter les automobilistes à respecter la signalisation, les passages piétons en particulier par leur simple présence et leur sourire. Sans aucune agressivité, le visage grimaçant de blanc et le costume rayé traditionnel des mimes, ils faisaient signe aux conducteurs, leur délivraient des cartons rouges en cas d'incivilités et se plaçaient ostensiblement sur les passages protégés pour permettre aux piétons de traverser les rues sans se sentir en danger. Expérimentation iconoclaste dans une ville où la circulation automobile est anarchique, mais expérimentation qui a porté ses fruits avec une diminution du nombre d'accidents et d'accrochages et une baisse sensible des incivilités. Comme le souligne Nicolas Fieulaine, c'est une nouvelle fois l'incitation qui a permis un changement des comportements. Un exemple à suivre...



Dans son rapport « Cycling safety », l'OCDE souligne que plus l'usage du vélo est répandu et les infrastructures développées, moins on enregistre d'accidents mortels de cyclistes. Des études menées en Suisse et aux Pays-Bas assurent même que l'émergence du vélo électrique, bridé à 25 km/h, n'a pas d'incidence sur les accidents en ville. Pas plus d'ailleurs que la mise en place de vélos en libre-service. Pour améliorer la sécurité des cyclistes, le rapport préconise – plutôt que de nouvelles contraintes – l'amélioration des infrastructures, notamment les intersections entre carrefours et pistes ou voies cyclables et l'extension des zones 30 dans les cœurs des villes.



H U M B E R T

D A V I D



Mob'Art: *Face à l'explosion des nouvelles mobilités et les aménagements des espaces publics que cela entraîne, quelles sont les réponses que peut apporter un urbaniste ?*

Humbert David: C'est une vaste question et si on avait la réponse on serait content (rires). Depuis toujours, on a fait passer des moyens de déplacement dans les rues : des voitures à cheval, des voitures en bois, des calèches... demain elles feront passer des vélos, des voitures partagées, des voitures autonomes mais le volume de la rue restera une constante de la ville. C'est quelque chose qu'on ne remettra pas en question. Ce qui va changer, c'est la plasticité de la rue. Quand on a travaillé sur l'aménagement de la rue Garibaldi, on est passé de 9 à 3 voies de circulation automobile. Voilà un exemple très concret quand je parle de plasticité. On a reconfiguré l'espace disponible. C'est ce qui se met en place un peu partout et va aboutir à plus de présence végétale, de silence. Il faut qu'on retrouve à la fois du silence et du temps moins rapide sur les espaces partagés. Cela veut dire pouvoir marcher à l'ombre et retrouver un plaisir de marcher accessible à tout le monde et notamment aux personnes âgées et aux personnes handicapées. C'est un mouvement inéluctable selon moi avec une réserve : la capacité – pas seulement financière – des collectivités à trouver des dispositifs plus économes en énergie, en CO2...

Mob'Art: *Vous dites qu'il s'agit d'un mouvement inéluctable, cela veut-il dire qu'on vit une révolution dans l'aménagement des espaces publics ?*

Humbert David: Si vous imaginez un «grand soir» de la mobilité et des aménagements, vous faites fausse route sans mauvais jeu de mots. On en est aux balbutiements. Je vois pas mal d'expériences qui sont menées au Canada ou dans les pays du nord sur des modalités d'intervention plus légères. Les espaces doivent être plus spontanés, plus participatifs. La proximité va devenir fondamentale. Cela veut dire qu'il faudra moins se déplacer ou se déplacer autrement et cela implique pour nous autres urbanistes ce que j'appelle une reformulation de l'urbanité. Le problème auquel on se heurte,

c'est que généralement dans les collectivités, la technicité a pris le pas sur la pensée urbaine. Les services travaillent en silo, plutôt bien d'ailleurs, mais il n'y a pas d'approche globale. Il faut un peu d'audace et de prises de risque. Pour nous urbanistes, ce n'est pas dur car on travaille sur du papier. Les collectivités sont un peu plus prudentes et c'est légitime car elles travaillent avec l'argent du contribuable. Néanmoins, il faut absolument arriver à imaginer les besoins des villes dans 40 ans, c'est incontournable. Nous devons, collectivement, réfléchir à la question stratégique de la fabrication de la ville et à son coût parce qu'il y a et il y aura moins d'argent pour le faire. Quand on fabrique des dispositifs urbains on reste sur ce qu'on connaît, on a du mal à se projeter sur le monde d'après, c'est donc à la fois compliqué et enthousiasmant de réfléchir à cette évolution et de proposer des solutions nouvelles qui vont parfois à rebours de ce qui a été toujours fait.

Mob'Art: *Le coronavirus nous a tous contraints à rester confinés, que reprenez-vous de ce moment si particulier en tant qu'urbaniste ?*

Humbert David: La première des choses, c'est le silence dans la ville. C'était spectaculaire, on entendait les oiseaux chanter et même si les choses changent avec le déconfinement, je pense que personne n'oubliera cette expérience. Pour moi, les questions de la marchabilité de la ville et du développement de la mobilité à vélo sont centrales dans nos réflexions et cela est largement partagé par les collectivités locales avec lesquelles nous travaillons. Mais bien sûr il reste des points de blocage chez beaucoup de gens qui réclament toujours de disposer de stationnement de la voiture au pied de chez eux. C'est pour cela que la mobilité partagée – à l'exemple du service Citiz-Yea' de LPA – peut-être une solution... à condition que ces systèmes puissent être déployés à l'échelle de l'ensemble de la Métropole de telle sorte que n'importe quel habitant, qu'il soit en centre-ville ou en périphérie, dispose d'une solution à 200 mètres de chez lui. Mais ce n'est qu'une des solutions. Je crois qu'il faut sortir de l'idée d'un «mono-produit». On ne peut pas être que dans la voiture, que dans les transports en commun, que dans les mobilités douces. Ce qui est compliqué pour nous urbanistes mais aussi pour les autorités organisatrices des mobilités, c'est le chemin qu'on prend pour y arriver. Comment faire partager au grand public cette évolution, la rendre désirable. Il faut raconter l'histoire du chemin...

Mob'Art: *On parle beaucoup des nouvelles mobilités mais est-ce que ce sont elles qui entraînent de nouveaux comportements ou les besoins des citoyens qui amènent des offres de mobilité nouvelles ?*

Nicolas Fieulaine: C'est un peu les deux. Cela peut partir des besoins exprimés par des citoyens mais il faut aussi que la réponse en matière d'offres soit à la hauteur de ces besoins exprimés. Cela peut être un espace public plus marchable, des propositions de plateformes de covoiturage... mais une offre de mobilité nouvelle ne marche pas si elle ne rencontre pas un besoin. C'est évidemment plus simple dans les grands centres par rapport au péri-urbain où l'offre alternative à la voiture par exemple n'est pas suffisante. Il ne faut pas oublier que les créateurs pensent avec leurs propres imaginaires... leur offre ne répond pas nécessairement aux besoins des autres... si on prend l'exemple du vélo, leur conception même ne facilite pas forcément leur usage pour les femmes.

Mob'Art: *Vous évoquez souvent le concept d'«affordance». Pouvez-vous nous l'expliquer ?*

Nicolas Fieulaine: L'affordance, c'est la capacité d'un objet de répondre de manière sensible à des usages différents sans dépendre des besoins

de l'utilisateur. Il s'agit d'une façon intuitive d'appréhender un objet ou un espace. La façon dont les espaces publics sont conçus et donc perçus va entraîner leur utilisation, autrement dit c'est la perception qui déclenche une action. C'est pour cela qu'il est intéressant que psychologues et urbanistes travaillent ensemble à la conception des espaces publics.

Mob'Art: *Comment parvenir justement à répondre de façon fine à ces questions d'aménagement d'espaces publics pour permettre un déploiement harmonieux des nouvelles offres de mobilité ?*

Nicolas Fieulaine: Le premier enjeu pour moi est celui de la donnée. Si les opérateurs privés ne partagent pas leurs données, il est difficile à l'autorité organisatrice des mobilités de penser un système global. Il y a donc dans un premier temps la capacité de la puissance publique à mettre les gens autour de la table. Aujourd'hui par exemple, 3 acteurs proposent en même temps une offre de covoiturage, du coup personne n'y comprend plus rien. L'empilement peut décourager. Heureusement, la loi est très incitative et va permettre aux collectivités de modéliser les données. Car il faut bien comprendre une chose, c'est qu'une infrastructure, quelle qu'elle soit, ne doit pas seulement répondre à un besoin mais aussi à un

besoin non exprimé. En ajoutant cette dimension comportementale, l'acteur public prend un rôle performatif et va proposer des usages évolutifs à l'infrastructure ou à l'aménagement qu'il propose.

Mob'Art: *Les offres se multiplient mais ce n'est pas toujours facile pour le citoyen de s'y retrouver. Dès lors, n'a-t-il pas tendance à rester sur ses habitudes comportementales ?*

Nicolas Fieulaine: C'est bien pour cela que la question de l'accompagnement au changement est primordiale pour expliquer et expérimenter. Il faut créer ce que j'appelle une «architecture de choix» qui montre que certaines options plus coûteuses (la voiture par exemple) ne sont plus les plus vertueuses et que des alternatives intéressantes existent. Mais pour convaincre, il faut travailler davantage sur le qualitatif que sur le quantitatif. Les transports en commun par exemple doivent faire plus que transporter d'un point A à un point B. Ils doivent être aussi des espaces de rencontre agréables, pas surchargés... Il faut concevoir des espaces publics qui invitent à des usages positifs. L'incitation à l'usage est fondamentale. C'est ce que nous avons fait avec le Sytral à la station de métro de la Part-Dieu en affichant, sur les marches d'escaliers, des incitations à les emprunter. Nous avons fait des comptages après 2 jours, 2 mois, 6 mois et nous avons constaté une augmentation de l'utilisation des escaliers de 50%. C'est énorme et la preuve que l'incitation à l'usage est la forme la plus efficace de changement des comportements pour les gens dont l'attention est capturée par des millions de choses à la fois et qui, par le biais d'une simple incitation, changent leur comportement à l'instant T.

N I C O L A S

F I E U L A I N E

ENTRETIEN AVEC NICOLAS FIEULAIN, CHERCHEUR EN PSYCHOLOGIE SOCIALE, ENSEIGNANT À L'UNIVERSITÉ DE LYON OÙ IL A FONDÉ LE MASTER «PSYCHOLOGIE SOCIALE APPLIQUÉE» ET À L'ENA OÙ IL ASSURE LES ENSEIGNEMENTS EN SCIENCES COMPORTEMENTALES. IL CONDUIT DES RECHERCHES SUR LE RÔLE DES CONTEXTES DANS LES PERCEPTIONS ET LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS. IL PARTICIPAIT AUX RENCONTRES DE LPA EN NOVEMBRE DERNIER ET SON REGARD PERMET DE BALAYER UN CERTAIN NOMBRE DE CLICHÉS OU D'IDÉES REÇUES SUR LES MOBILITÉS ET L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS. IL SOULIGNE COMBIEN LA PÉRIODE DE CONFINEMENT QUE NOUS VENONS DE VIVRE A BOULEVERSÉ LA PERCEPTION QUE NOUS AVONS DE L'ESPACE PUBLIC ET QUE L'APPROPRIATION DE LA RUE PAR LES PIÉTONS EST, À CET ÉGARD, PHÉNOMÉNALE.



HUMBERT DAVID EST ARCHITECTE-URBANISTE. IL A CRÉÉ SON AGENCE «PASSAGERS DES VILLES» EN 1997. À CETTE ÉPOQUE, INTERROGÉ PAR LE MAGAZINE LYON CAPITALE SUR LYON DANS 20 ANS, IL RÊVAIT D'UNE VILLE DANS LAQUELLE UNE RUE SUR DEUX SERAIT SANS VOITURES ET DONC RÉSERVÉE AUX MODES DOUX. SON RÊVE N'EST PAS (ENCORE) DEVENU RÉALITÉ MAIS N'ÉTAIT FINALEMENT PAS TRÈS ÉLOIGNÉ DES ÉVOLUTIONS QUE L'ON VOIT POINDRE UN PEU PARTOUT EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS. ENTRETIEN.

Barcelone – plus de 1,6 millions d’habitants – respire mal en dépit de sa situation géographique au bord de la Méditerranée. Elle dépasse souvent les normes de l’OMS en matière de polluants atmosphériques et est menacée de sanctions par l’Europe. Pourtant, dès 1998, la ville avait adopté un «Pacte pour la mobilité de Barcelone» après une large concertation associant politiques, associations et experts de la mobilité. Plus de vingt ans après, la situation s’améliore mais on est encore loin du compte même si d’énormes efforts sont faits par la municipalité et par l’autorité organisatrice des transports. En juillet dernier, 10 axes stratégiques déclinés en 86 mesures concrètes ont été adoptés dans le cadre d’un schéma directeur de mobilité de la métropole barcelonaise avec des objectifs à la fois généraux : mobilité fiable, inclusive, intelligente, pratique et soutenable mais avec quelques paliers précis à atteindre : diminuer de 6% les émissions de CO₂, réduire l’usage des véhicules individuels de 2,3% d’ici la fin de l’année et parvenir à 11% de véhicules hybrides ou électriques.

Le vélo a le vent en poupe

Dans la ville de Christophe Collomb dont la statue domine le port, les déplacements en vélo se sont considérablement accrus depuis la création d’un service de vélos en libre-service (Bicing) en 2007. Aujourd’hui, 6 000 vélos sont à disposition des Barcelonais – les touristes ne peuvent pas les emprunter – dans la partie basse de la ville. Mais face au succès du service, 92 stations supplémentaires viennent de s’ajouter, installées dans 11 nouveaux quartiers ainsi que 1 000 vélos à assistance électrique supplémentaires. Les chiffres peuvent paraître impressionnants mais restent encore largement inférieurs au système Véli’b à Paris et à peine supérieurs à Vélo’v à Lyon avec ses 5 000 vélos dont la moitié à assistance électrique. Autant dire que Barcelone part de loin et que ses 200 km de voies cyclables font pâle figure à côté des presque 1 000 km de la Métropole de Lyon. Malgré tout, la part modale des déplacements modes actifs (cyclistes et piétons) atteint 42% contre 30% pour les transports en commun et 24% pour les voitures. Des chiffres encourageants pour les autorités qui veulent faire de la mobilité douce un atout supplémentaire pour une ville qui est l’une des plus avancées en matière technologique et dans la mise en œuvre de ce qu’on appelle la ville intelligente. Cette «mode» du vélo, boostée par la mise en place de voies cyclables provisoires au moment du déconfinement devrait selon toute

Mobilisation pour réussir!

10

AXES

STRATÉGIQUES

86

MESURES



1,6

MILLIONS

D’HABITANTS



11%

DE VÉHICULES HYBRIDES

OU ÉLECTRIQUES



BARCELONE

QUICONQUE S’EST RENDU À BARCELONE EN VOITURE A DÉCOUVERT L’INTENSITÉ DU TRAFIC AUTOMOBILE DE LA CAPITALE CATALANE ET LES NOMS D’OISEAUX QUE LES BARCELONAIIS JETTENT AUX MALHEUREUX TOURISTES EN QUÊTE DE REPÈRES. ATTRACTIVE, JEUNE, MODERNE, BARCELONE ET SON DRAPEAU ATTIRENT COMME UN AIMANT. FACE À LA CONGESTION AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE, LES POUVOIRS PUBLICS TENTENT DE REDÉFINIR LEURS PRIORITÉS EN TERME DE MOBILITÉ ET D’ORIENTER LEURS CHOIX VERS DES MODES DE DÉPLACEMENT PLUS ACTIFS ET PLUS RESPECTUEUX DE L’ENVIRONNEMENT.



11

LIGNES

DE MÉTRO

108

LIGNES

DE BUS



20%

RÉDUCTION DE LA POLLUTION

DE L’AIR D’ICI

FIN 2024

VÉLOS

À DISPOSITIONS

DES BARCELONAIIS

6 000

OO



vraisemblance ne plus être une mode mais, au contraire, un moyen de déplacement à part entière dans une ville faite pour cela, au moins dans sa partie basse car il n’y a que 8 km pour la traverser de part en part! Parallèlement, l’offre de transports en commun est particulièrement dense avec pas moins de 11 lignes de métro, un maillage impressionnant de la ville par un réseau de bus proposant 108 lignes aux usagers auxquelles il faut ajouter 6 lignes de tramway.

Zone de basses émissions

À Lyon, on l’appelle ZFE (Zone à Faibles Émissions), à Barcelone, elle devient ZBE pour Zone à Basses Émissions. Mais dans les deux cas, l’objectif reste le même : diminuer les émissions de polluants liées à la mobilité. Au-delà de la différence d’acronyme, la philosophie de la zone est assez sensiblement distincte. Quand à Lyon ce sont les véhicules de transports de marchandises qui ont interdiction de pénétrer dans la zone, à Barcelone, depuis la mise en place de cette ZBE le 1^{er} janvier 2020, ce sont les véhicules légers à essence achetés avant 2000 et les diesels antérieurs à 2006 qui sont interdits dans cette zone qui s’étend sur 95 kilomètres carrés et concerne 4 villes de la périphérie barcelonaise en plus de la ville-centre. 150 caméras de surveillance sont déployées pour sanctionner les contrevenants d’une amende pouvant aller jusqu’à 500€. Cette ZBE est interdite de 7h à 20h et même les motos les plus anciennes sont concernées par ces restrictions d’accès. À partir du 1^{er} janvier 2021, les restrictions d’accès à la zone s’appliqueront également aux véhicules utilitaires, aux camions et aux bus les plus polluants. L’objectif affiché par les pouvoirs publics est de réduire la pollution de l’air de 20% d’ici à fin 2024 et de diminuer de 125 000 le nombre de véhicules entrant dans l’agglomération! Un objectif ambitieux pour une ville qui ne doute pas de son avenir et qui souhaite rivaliser, sur tous les plans, avec Madrid, la capitale espagnole.

Quand on ajoute à cela que le prix des parcmètres à Barcelone est le plus élevé de toute l’Espagne, on comprend que la municipalité a pris le taureau par les cornes et souhaite faire de la ville un exemple en matière de mobilité. Longtemps – et toujours encore – considérée comme l’une des agglomérations les plus embouteillées et les plus polluées d’Europe, Barcelone, fière de son identité et de sa singularité, veut rattraper son retard et montrer au monde qu’il est possible de concilier développement économique, attractivité et l’art de vivre catalan.

