

N° 4

MOB'ART

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

PAR LPA

P4
LE PARC SAINT-EXUPÉRY

P8
DOSSIER
**LA SOCIÉTÉ PAS
COMME
LES AUTRES**

P18
**STATIONNEMENT À GENÈVE :
ÉQUILIBRE & FONDATION**



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

Villmandjaro 5895

3 ACTUS LPA

4 VISITE GUIDÉE

- Le parc Saint-Exupéry

6 DANS LA PEAU DE...

- Didier Copy
les chiffres et les lettres...

8 DOSSIER

- LPA, la société
pas comme les autres

14 PAROLES D'EXPERTS

- Société d'économie mixte :
la panacée ?16 QUEL LPA
ÊTES-VOUS ?- Rencontres dans
le Parc des Halles :
Alain, Frédéric,
Gérard, Jacqueline,
Thomas

17 PARTENARIATS

LPA...
et ses partenaires
particuliers

18 AUTOUR DU GLOBE

- Stationnement
à Genève :
équilibre & Fondation

N°04

Juin 2016

Édité par LPA :
2, place des Cordeliers 69002 Lyon
Tél : (33)4 72 41 65 25
info@lpa.fr — www.lpa.frDirection artistique et mise en page :
Extraagence.com

Rédaction : LPA

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

Couverture © Guillaume PERRET

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

ÉDITO

Dans quelques semaines, cela fera deux ans que je suis à la tête de LPA. Deux années d'intense activité au sein de cette société « pas comme les autres » ainsi que j'ai l'habitude de le dire. LPA n'est effectivement pas une entreprise comme les autres car sa structure, la SEM, prend en compte l'intérêt collectif. Elle diffère en cela de nombreuses sociétés privées dont l'objectif premier est le profit. Non pas que la société que je préside ignore les règles d'une gestion moderne et performante, ses résultats sont là pour le prouver. Mais tout au long des pages de ce quatrième numéro de Mob'Art, vous allez découvrir comment et pourquoi LPA est une entreprise un peu différente des autres. Son histoire, commencée à la fin des années soixante, montre combien elle a su se renouveler, et s'adapter aux évolutions sociétales. Au fil des années, LPA a toujours su se moderniser et répondre aux attentes des collectivités-actionnaires. Sa gestion rigoureuse et son mode de gouvernance en font un modèle pour bien des collectivités en France mais également en Europe. Je m'inscris donc dans cette histoire avec la volonté de faire encore évoluer LPA pour offrir aux citoyens de la Métropole lyonnaise des services toujours performants afin de vivre mieux dans une ville plus humaine et plus facile à partager.

Au travers de nos projets comme le parc des Halles, les scooters en libre service ou le développement de la logistique urbaine, je veux que LPA, dans le droit fil de son histoire, continue d'être citée en exemple partout en France et en Europe. Ce numéro 4 de Mob'Art, le magazine que j'ai souhaité pour mieux faire connaître la société que je préside, vous raconte en détail l'histoire de Lyon Parc Auto et vous fait découvrir aussi quelques uns des hommes qui ont fait de LPA ce qu'elle est. Un voyage dans le temps émouvant et instructif à l'heure où la dictature de l'immédiateté nous entraîne chaque jour dans une course folle vers un avenir déconnecté du passé, comme si ce que nous sommes ne provenait pas de ce que nous fûmes et de ce que nos prédécesseurs firent ou conçurent. « Ce n'est qu'avec le passé qu'on fait l'avenir », écrivait Anatole France. C'est avec son passé que LPA construit, aujourd'hui, son avenir.

Louis Pelaez
Président de LPA

Parc Saint-Exupéry.

ACTUS LPA

Olivier Barde-Cabuçon, le 1^{er} avril 2016CONNAISSEZ-VOUS
OLIVIER BARDE-CABUÇON ?

Il s'agit d'un auteur lyonnais, spécialiste de polars « historiques ». Ses livres sont publiés chez Actes Sud. Ses romans se situent à l'époque de Louis XV et racontent les enquêtes du Commissaire aux morts étranges et son compère, le moine hérétique. Vous devez vous demander quel est le rapport avec LPA ? Olivier Barde-Cabuçon participait à Quais du Polar, l'événement littéraire de tous les amateurs du genre. En tant que partenaire, LPA a organisé le 1^{er} avril dernier un café littéraire avec l'auteur, qui en a profité pour faire découvrir sa passion du XVIII^e siècle aux abonnés des parkings et à ceux de Citiz, et présenter son nouveau roman *Entretien avec le diable*.

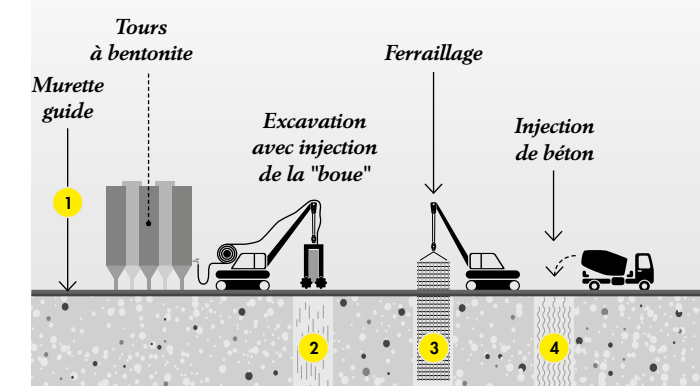
CITIZ ET JAZZ À VIENNE

La Mairie de Vienne et l'agglomération du Pays Viennois mettent en place un parc de stationnement gratuit et surveillé, réservé exclusivement aux voitures Citiz LPA, Citilib et aux covoitureurs.

Pour tout savoir sur l'opération, rendez-vous sur www.lpa.citiz.fr

PARC SAINT-ANTOINE

Le chantier du parc Saint-Antoine se poursuit selon le calendrier prévu. Actuellement, c'est la phase de réalisation des parois moulées, autrement dit des murs en béton coulés dans le sol. Cette technique consiste à creuser une tranchée dans laquelle on maintient en permanence de la boue durant l'excavation, puis à couler du béton à l'intérieur.

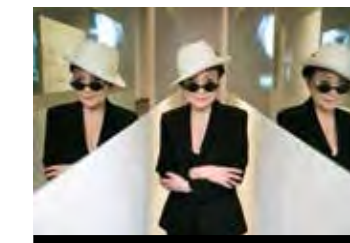


PARC DES HALLES

À l'occasion d'une conférence de presse le 7 juin dernier, Louis Pelaez, le Président de LPA, a présenté les travaux en cours au parc des Halles. Actuellement ce sont les abords du parc qui sont aménagés ainsi que les travaux de réalisation du parc vélos. L'aménagement de la future brasserie située au rez-de-chaussée du parc a commencé au début du mois de mai.

FOURVIÈRE

Les Nuits de Fourvière ont débuté le mercredi 1^{er} juin dernier avec le spectacle de Radiohead, qui fête cette année son 25^e anniversaire. Le festival se poursuit jusqu'au 31 juillet. À cette occasion, le plus simple si vous venez en voiture est de vous garer dans les parcs Saint-Jean et Saint-Georges. Il vous suffit ensuite de prendre le funiculaire de Fourvière, ou celui de Saint-Just, gratuits pour l'occasion, pour accéder sans effort au théâtre antique.

LUMIÈRE
DE L'AUBE

Yoko Ono est connue pour être la veuve de John Lennon. Pourtant, elle est aussi une artiste de grand talent. Jusqu'au 10 juillet, elle expose ses œuvres au Musée d'art contemporain de Lyon. L'occasion de découvrir son art au travers d'une rétrospective (la première en France) de 60 ans de création. LPA s'associe au MAC et vous invite à découvrir *Lumière de l'Aube*, l'exposition d'une artiste qui, tout au long de sa vie, a touché à tous les genres.

SAINT-EXUPÉRY

Louis Pelaez a fait savoir aux candidats au rachat des parts de l'État dans l'aéroport de Lyon que LPA était disposé à s'engager à prendre 1 % ou 2 % afin de gérer l'ensemble des 12 000 places de parking de Saint-Exupéry. La « short list » des candidats sera connue début juillet. « Les parcs de stationnement doivent être gérés de la meilleure façon possible et nous avons cette compétence », souligne le PDG de LPA.



LYON FREE BIKE

Pour les amateurs de vélo, la Lyon Free Bike est un événement à ne manquer sous aucun prétexte. Il permet de découvrir la ville sous des angles et des aspects tout à fait originaux. Comme chaque année, LPA s'y associe. Les 10 et 11 septembre prochains, 4 circuits sont ouverts aux vététistes, débutants ou confirmés. Le parcours « découverte du patrimoine » est idéal pour une sortie en famille ou entre amis : 25 km sans difficultés et des passages sur les sites emblématiques de la ville dont un passage dans l'un des plus beaux parcs de stationnement, celui des Célestins, que vous découvrirez comme vous ne l'avez jamais vu!

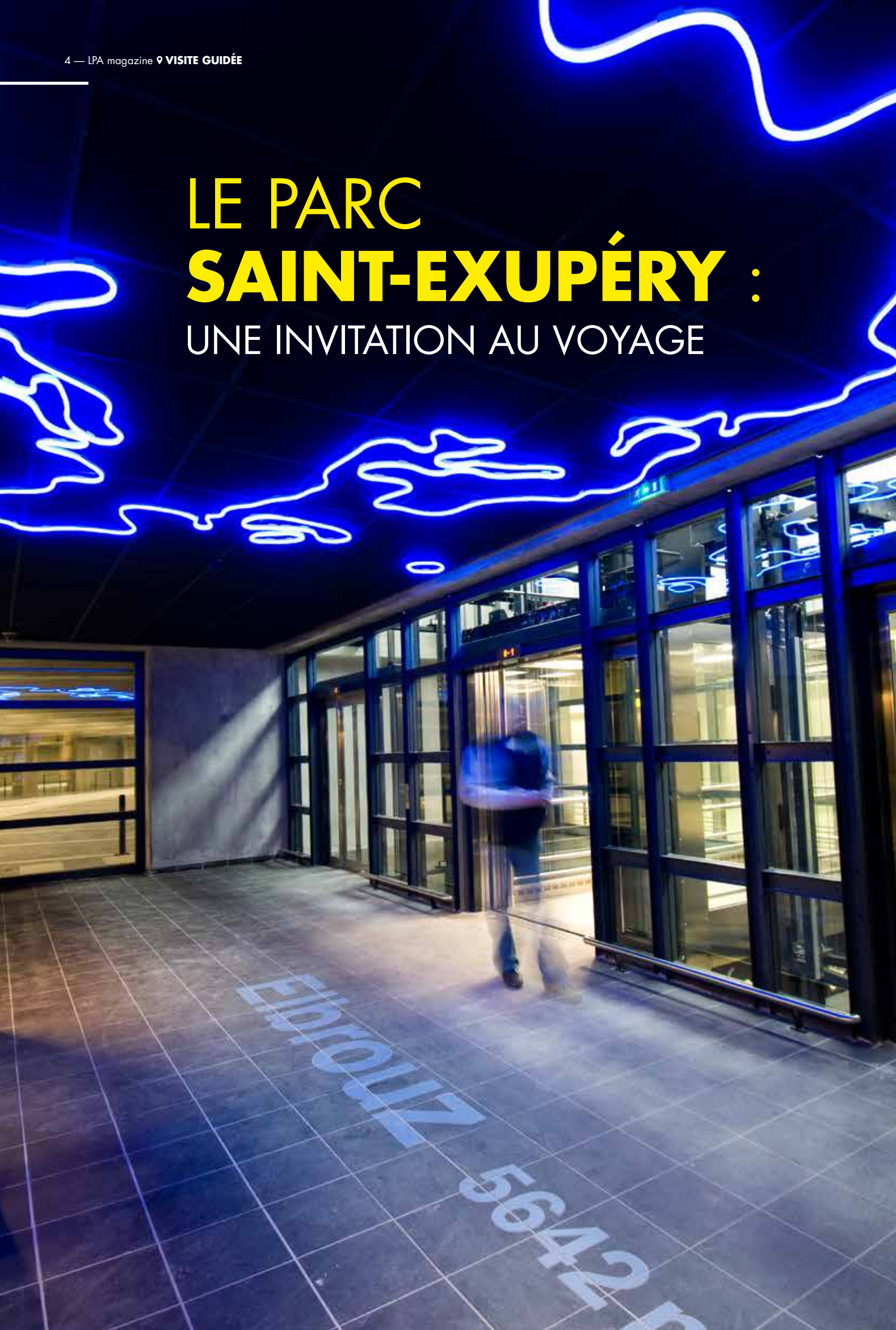
Inscriptions : lyonfreebike.com

LE
SAVIEZ-
VOUS ?

Vous avez besoin de transporter des objets encombrants ? Grâce à Citiz LPA, faites-le en toute simplicité. Un Peugeot Partner est disponible à la station Terreaux.

LE PARC SAINT-EXUPÉRY :

UNE INVITATION AU VOYAGE



Depuis le début de l'année 2016, le parc P1 de l'aéroport Saint-Exupéry enregistre des résultats en hausse constante. + 12% pour les recettes horaires, + 9% pour la fréquentation. Ce parc de près de 2000 places est le seul à être exploité par une société extérieure à la plateforme aéroportuaire. D'ailleurs, dans le cadre du processus de privatisation de l'aéroport engagé par l'État, LPA a fait savoir à tous les candidats au rachat sa volonté d'acquérir une participation de 1% à 2% afin de devenir l'opérateur unique de l'ensemble des 12000 places de stationnement (voir actualité LPA en page 3).

Ce parc mérite le détour, il est déjà à lui seul une invitation au voyage.



Accès & coordonnées

Aéroport St Exupéry Parc P1
69125 Colombier-Saugnieu

Entrée des véhicules

Suivre terminaux / gare sncf
Parc P1

Sortie

Rond-point de l'ASIE,
puis suivre toutes directions

Accès piéton

Au pied du Terminal 1,
à quelques mètres
des Terminaux 2 et 3

Coordonnées GPS

45,7198 - 5,07615



Si vous prenez l'avion cet été pour partir en vacances, laissez donc votre véhicule au parc P1 de l'aéroport. Non seulement vous profiterez de tarifs spéciaux, non seulement vous trouverez sans problème une place sécurisée mais vous pourrez y découvrir l'œuvre de Patrice Carré, l'artiste associé à la construction du parc en 2008.

Une fois encore, LPA innove en coopérant avec cet artiste marseillais aux talents multiples.

Il a souhaité lier le parc à l'aérogare en y installant un atlas simplifié *Les mondes à l'envers*, dans lequel on voyage en se déplaçant sous l'écorce terrestre. Si vous ne voyez pas à quoi cela peut ressembler, il vous suffit d'imaginer chacun des 7 niveaux du parc en un continent : l'Europe pour le niveau 1, l'Afrique pour le 2, l'Asie pour le 3, l'Océanie pour le 4, l'Amérique du nord pour le 5, l'Amérique du sud pour le 6 et le 7^e niveau pour l'Antarctique.

Votre voyage commence alors même que vous venez de quitter votre véhicule et que vous découvrez l'un de ces continents sous formes schématisées, constituées par des lignes lumineuses de différentes couleurs situées au plafond de chaque hall d'ascenseur. Le texte écrit au sol vous indique le nom et la hauteur du sommet le plus haut du continent dans lequel vous vous trouvez.

 1 968 PLACES

 11 PLACES

 RECHARGE VÉHICULE
ÉLECTRIQUE

Caractéristiques et chiffres clés

Au-delà de la réussite de l'œuvre visuelle, ce parc présente d'autres caractéristiques. Il est l'un des plus grands parkings enterrés de France avec ses 7 niveaux et ses 1968 places !

Il n'a fallu que deux ans pour le construire, entre 2006 et 2008.

Son coût : 40 M€.

Depuis son ouverture en janvier 2008, il a reçu la bagatelle de 1 500 000 clients !

Nombre d'agents sur place : 5 qui se relaient pour assurer une présence 24h/24 sur le site.

Un responsable d'ouvrage y est affecté de façon exclusive en raison de l'éloignement du centre-ville.

La fréquentation est en constante progression mais n'a pas encore atteint sa vitesse de croisière car la capacité permettrait d'accueillir encore plus d'automobilistes. La clientèle est essentiellement professionnelle durant la semaine et plus familiale pendant le week-end et les vacances scolaires.

Elle vient de toute la région et d'ailleurs, utilise, pour plus d'un tiers, le système de télépéage Liber T.



DANS LA PEAU DE DIDIER COPY

LES CHIFFRES ET LES LETTRES...

NE VOUS FIEZ PAS À SON ALLURE BOURRUE ET À SON STYLE RUGUEUX.

DIDIER COPY, LE DIRECTEUR ADMINISTRATIF ET FINANCIER DE LPA EST UN DUR AU CŒUR TENDRE. L'HOMME DES CHIFFRES PRÉFÈRE LES LETTRES ET REVENDIQUE UN PARCOURS QUI ILLUSTRE PARFAITEMENT LA DIFFÉRENCE DE LPA PAR RAPPORT À UNE ENTREPRISE CLASSIQUE. IL Y EST ENTRÉ COMME CAISSIER, AUJOURD'HUI, IL SUPERVISE LES COMPTES DE LA SOCIÉTÉ, DIRIGE UNE ÉQUIPE D'UNE DOUZAINÉ DE PERSONNES ET IL EST PLUTÔT FIER DE N'AVOIR JAMAIS CÉDÉ AUX SIRÈNES DES PRÊTS TOXIQUES QUI EMPOISONNENT LA VIE DE TELLEMENT DE COLLECTIVITÉS.

PORTRAIT D'UN HOMME ATTACHANT ET TRÈS ATTACHÉ À LPA.

« Je vais vous avouer une chose : si je n'ai jamais proposé à LPA de souscrire ces fameux emprunts, ce n'est pas que j'étais plus malin que les autres mais je ne comprenais pas ce que les banquiers m'expliquaient quand ils me présentaient leurs prêts ». Cet aveu est assez symbolique de la personnalité du Directeur administratif et financier de LPA. Il n'a aucun goût pour la mise en avant même s'il ne dédaigne pas montrer à son interlocuteur une personnalité à la fois modeste et fière. Il est vrai que son histoire est singulière.

Didier Copy entre à LPA comme simple caissier au moment des fêtes de Noël 1985. À l'époque, les caisses automatiques n'existent pas et il fait ses débuts dans le métier en étant submergé par le flot incessant d'automobilistes venus faire leurs courses dans le parc des Halles où il officie. C'est le début, mouvementé, d'une aventure qui se poursuit depuis maintenant 30 ans. Le hasard est souvent un élément déterminant dans la vie d'un homme. La rencontre entre Didier Copy et LPA n'aurait jamais dû se produire car des études de biologie ne doivent pas mener vers la gestion de parcs de stationnement. Pourtant le destin en a décidé autrement et cette histoire d'amour entre un homme et une société a pris naissance en cette fin d'année 1985. « Je ne sais pas si un parcours tel que le mien serait possible aujourd'hui. Néanmoins, LPA s'est toujours distingué par sa capacité d'ouverture et l'acceptation de la diversité des hommes et des trajectoires personnelles et professionnelles. Cet aspect-là est très important pour moi tout comme le fait de faire partie d'une entreprise publique qui doit donc rendre des comptes à la collectivité. La richesse de notre entreprise est d'avoir su offrir leur chance à des personnes de tous horizons et c'est ce qui fait, je crois, une des singularités et la force de LPA ».

Je ne sais pas si un parcours tel que le mien serait possible aujourd'hui. Néanmoins, LPA s'est toujours distingué par sa capacité d'ouverture et l'acceptation de la diversité des hommes et des trajectoires personnelles et professionnelles.

Pour un directeur administratif et financier, l'équilibre et la rigueur des comptes sont évidemment essentiels. Didier Copy, de ce point de vue, n'échappe pas à la règle. D'ailleurs, le dernier contrôle fiscal n'a donné lieu à aucune rectification et la Banque de France, lors de sa dernière notation, a augmenté l'appréciation de la société d'économie mixte. C'est un motif de fierté de la part du « DAF ». « Je me suis attaché à apporter le maximum de sécurité à nos donneurs d'ordre. Les processus comptables et financiers sont rigoureux, notamment parce que nous avons mis en place, dans

les années 90, un comité financier qui permet de décortiquer les chiffres de LPA avec les administrateurs privés, les techniciens des collectivités et les banquiers de LPA. »

Pourtant, et c'est le paradoxe de cet homme surprenant, il préfère les lettres aux chiffres ! Son livre de chevet n'est pas le « Grand Livre », document comptable qui regroupe tous les comptes d'une entreprise, mais *Cent ans de solitude*, le roman de Gabriel Garcia Marquez qu'il a lu six fois. Néanmoins, il estime faire un travail « passionnant ». « Ce travail, c'est quand même l'obligation de veiller, quotidiennement, à la bonne santé de l'entreprise et donc à sa survie, mais c'est aussi la nécessité de choisir des orientations qui ne sont pas anodines. Quand nous décidons de "mettre le paquet" sur la logistique urbaine car c'est un nouvel axe de développement de LPA, les enjeux financiers sont importants. Du coup, au sein du Comité de direction, nous devons préparer le futur de l'entreprise. Elle existait avant moi, elle existera après moi et il est essentiel de préserver sa bonne santé. »

Cette attention portée au devenir de LPA est une des marques de fabrique de cet homme né rue de la Charité, à deux pas du siège de la société. Didier Copy, tout comme François Gindre d'ailleurs, est un ardent défenseur de l'économie mixte. Il aime répéter cette phrase : « nous ne sommes pas là pour faire du fric... même si nous en gagnons, mais nous avons particulièrement conscience que tout ceci appartient à la collectivité. »

Quand il parle de LPA et de son activité au sein de l'entreprise, les yeux de Didier Copy s'animent un peu comme si le fauve qui sommeille en lui venait de se réveiller. Mais ils s'animent encore davantage quand il évoque la littérature latino-américaine qu'il adore, les langues vivantes pour lesquelles il a une véritable appétence (il parle couramment l'espagnol, utilise très correctement l'anglais, est diplômé en allemand et a même pris des cours de russe histoire de ne pas avoir de regrets). Le « petit caissier » s'est formé tout seul en prenant des cours du soir au CNAM en gestion, finances et administration des entreprises. En 1996, Didier Copy déclare à François Gindre, le Directeur de LPA qu'il « se sent prêt à occuper le poste vacant de DAF ». La trajectoire n'est pas banale après seulement dix ans au sein de l'entreprise ! 20 ans plus tard, il occupe toujours le poste et ne regrette sûrement pas ce jour de décembre 1985 où il a mis les pieds pour la première fois dans le local des caissiers du parc des Halles.

Sans doute a-t-il fait sienne cette phrase de Gabriel Garcia Marquez dans *Cent ans de solitude*, «...tout le monde veut vivre au sommet de la montagne, sans soupçonner que le vrai bonheur est dans la manière de gravir la pente ».



Tout le monde veut vivre au sommet de la montagne, sans soupçonner que le vrai bonheur est dans la manière de gravir la pente

LPA, LA SOCIÉTÉ PAS COMME LES autres



DIFFICILE, QUAND ON VIT À LYON, D'ÉCHAPPER À CE SIGLE EN TROIS LETTRES ET AUX DEUX COULEURS DE LPA : LE JAUNE ET LE NOIR. STENDHAL AURAIT-IL PU EN FAIRE LE TITRE D'UN ROMAN ? SANS DOUTE PAS, LUI QUI, EN 1838 DANS *MÉMOIRES D'UN TOURISTE* DISAIT QUE « LYON EST LE PAYS DE LA BOUE NOIRE ET DES BROUILLARDS ÉPAIS. » PRÈS DE DEUX SIÈCLES PLUS TARD, LES BROUILLARDS ÉPAIS ONT DISPARU, LA BOUE AUSSI ET LES NOMBREUX TOURISTES QUI SE PRESSENT SUR LE BELVÈDÈRE DE LA BASILIQUE DE FOURVIÈRE POUR ADMIRER LA VILLE N'EN FINISSENT PAS DE VANTER LES BEAUTÉS DE LYON, LA VILLE AUX ALLURES ITALIENNES. POUR LA PLUPART D'ENTRE EUX, 6 MILLIONS EN 2015, LE PREMIER CONTACT AVEC LA VILLE SE FAIT PAR L'INTERMÉDIAIRE DES PARCS DE STATIONNEMENT DE LYON PARC AUTO, LPA POUR LES LYONNAIS. UN SIGLE, DES COULEURS MAIS AUSSI UNE HISTOIRE...

→ LPA est née il y a tout juste 47 ans après le vote d'une délibération de la Communauté urbaine de Lyon le 28 avril 1969. C'est Charles Béraudier qui présente le rapport approuvé par les élus communautaires et par le Président de la Courly, Louis Pradel. Le maire de Lyon de l'époque porte alors Lyon Parc Auto sur les fonts baptismaux, deux ans tout juste avant l'ouverture du Tunnel sous Fourvière. L'époque appartient au tout automobile, que ce soit pour traverser la ville ou pour y stationner. Près d'un demi-siècle plus tard, le déclassement de l'autoroute A6/A7 est annoncé et les collectivités – Métropole de Lyon en tête – réfléchissent à la meilleure manière de limiter la circulation automobile en cœur de ville ! Les temps changent et les problématiques aussi. Pourtant, au cœur des bouleversements que nous vivons, LPA continue son chemin dans la même structure juridique qu'à sa création, la Société d'Économie Mixte (voir les pages « Paroles d'experts »). Cette solution est choisie au moment de la création de LPA car les exemples parisiens de concessions des parkings à des sociétés privées ont fait la démonstration que ces dernières veulent bien s'engager à construire et gérer des parcs de stationnement rentables mais qu'il n'est pas question pour elles de se lancer dans la construction et l'exploitation de parcs éloignés des centres-villes peu ou pas du tout rentables. « *Ce phénomène*, explique une publication du début des années soixante-dix, *est le résultat logique de la loi du marché. Il se produit la plupart du temps lorsqu'une collectivité publique concède une activité quelconque à des entreprises qui n'acceptent finalement un risque que lorsqu'il est vraiment limité* ».

L'actionnariat de LPA

Métropole de Lyon

30,69%

Ville de Lyon 21,63%

Caisse des Dépôts 21,46%

Conseil départemental 9,52%

CCIL 3,90% DEXIA 3,90%

Crédit agricole Centre-Est 3,76%

Lyonnaise de Banque 1,61%

BNB Paribas 1,48%

Franpart (Sté Générale) 1,17%

Caisse d'Épargne de Lyon 0,87%

LA SEM LPA

Fort de ce constat, les élus lyonnais de l'époque décident donc de créer une Société d'économie mixte (SEM). C'est une première en France... contestée d'ailleurs par le ministère de l'Intérieur qui, dans un premier temps, refuse d'approuver les délibérations votées par la Courly et par le Conseil général avant, finalement, de valider sa création. Au début de l'année 1970, LPA se voit confier la gestion des 200 places du parc Lafayette. C'est le début de l'histoire d'une société dont le but est « d'étudier, construire et gérer toute forme de stationnement public ».

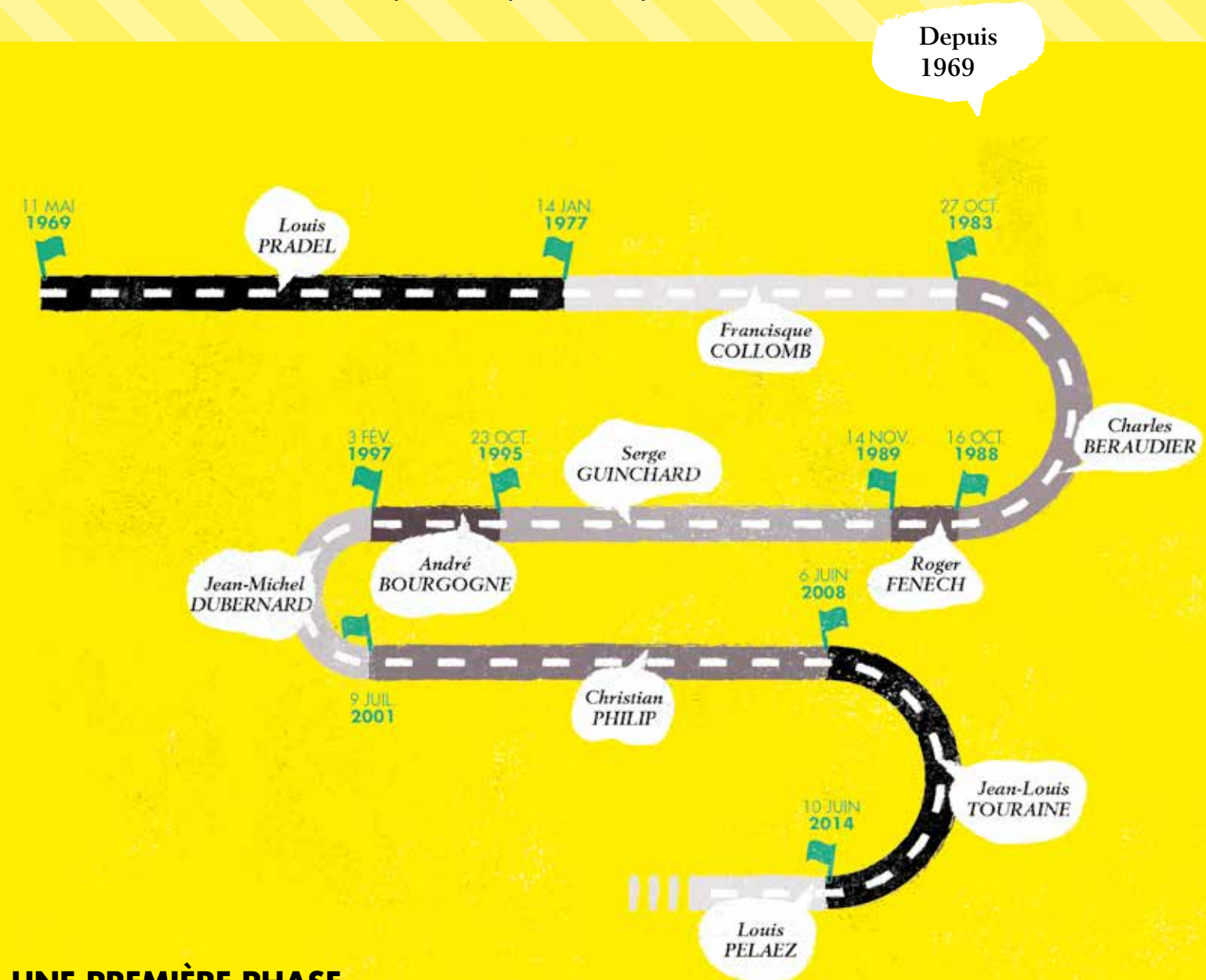
Étudier ? LPA réfléchit à un projet de parking à la Part-Dieu.

Construire ? LPA se lance dans le montage des opérations des Cordeliers et du quai Saint-Antoine.

Gérer ? LPA prend en charge la gestion du parc des Halles que la SERL construit pour le compte de la Ville de Lyon. On le constate, le démarrage de l'activité est intense. Il est vrai que les besoins sont immenses à une période au cours de laquelle la France vit encore sous influence des « Trente Glorieuses », les trente années ayant suivi la deuxième guerre mondiale, époque

de reconstruction, de développement économique... et de plein emploi. Les usines automobiles tournent à plein régime, les foyers français s'équipent et les problèmes de circulation et de stationnement surgissent à mesure que le parc automobile, à Lyon comme ailleurs, explose.

Les Présidents de LPA



UNE PREMIÈRE PHASE DE CONSTRUCTIONS

À sa création, LPA occupe un immeuble de l'avenue Barthélémy Buyer avant de s'installer, à la fin du printemps 1972, dans ses locaux actuels 2 place des Cordeliers.

Au cours de ces deux premières années d'existence, LPA construit donc les parcs des Cordeliers et Saint-Antoine, participe aux études sur le programme de stationnement à la Part-Dieu et entame les études du Centre d'échanges de Lyon Perrache. Suivront les constructions de Saint-Jean, les Halles, Vilette, Perrache et Part-Dieu centre commercial.

En 1979, c'est la fin d'une époque. LPA a construit 8 parcs et exploite 7000 places de voirie : aucun autre organisme de ce type n'existe ailleurs, que ce soit en France ou dans le monde ! L'objectif est atteint mais la rentabilité n'est pas au rendez-vous : sur les 8 parcs construits, seulement 3 sont rentables. Dès lors, au temps de l'équipement doit succéder le temps de la consolidation car la société doit

rendre des comptes à la collectivité dans l'esprit du service public.

Une deuxième phase débute avec l'arrivée de Michel Noir à la tête de Ville de Lyon et de la Communauté Urbaine en 1989. La période de consolidation s'achève au moment où Michel Noir arrive à la Mairie de Lyon. Les réserves financières de LPA sont reconstituées et un nouveau programme de construction va pouvoir débuter. Le Maire lance le plan Presqu'île qui verra la naissance des Célestins, Terreaux, République et Bourse, le développement du quartier Part-Dieu avec le parc de la gare, ainsi que le début des premiers parcs hors centre avec Berthelot.

La troisième phase est entamée sous le mandat de Gérard Collomb en 2001 avec les parcs Fosse aux Ours et Morand qui accompagnent le projet des Berges du Rhône, et la poursuite des parcs hors centre avec Gros caillou, Saint Georges, Hôtel de Ville Villeurbanne...

« Tous ces élus avaient une philosophie identique : libérer l'espace public. Et nous, à LPA, nous avons toujours répondu aux attentes de la collectivité », souligne François Gindre, le Directeur et la mémoire de LPA qu'il a rejoint en 1980.

Depuis 36 ans qu'il y travaille, François Gindre a vu passer 9 présidents de la SEM.

« Je ne dis pas que nous sommes une société différente des autres, précise-t-il d'emblée, mais je considère la SEM comme la structure adaptée car l'actionnaire voit loin et ne raisonne pas exclusivement en termes de retour sur investissement à court terme. D'ailleurs, l'exemple des années 70 le montre assez bien. La SEM a permis de construire les parcs nécessaires et leur exploitation, même si certains étaient déficitaires. »

Aujourd'hui, LPA gère 21 146 places dans ses 33 parcs et 38 687 sur la voirie.

interview



Louis Pelaez

Quelle image aviez-vous de LPA avant d'accéder à la présidence de la société ?

Je connaissais LPA comme un Lyonnais connaît LPA.

J'avais une image de sérieux, de prestige, de notoriété. Mais j'avais aussi constaté que les liens s'étaient un peu distendus entre les Lyonnais et LPA peut-être parce qu'après les grandes périodes de construction des parkings, la société s'était faite un peu oubliée. Et c'est vrai que ce qui m'a étonné, vu de l'extérieur, c'est que LPA communiquait peu. Pour moi c'était surprenant. Et j'ai voulu changer cela en arrivant à la tête de l'entreprise car à quoi sert de faire des choses formidables si personne ne le sait.

Quels sont les atouts de LPA et quels sont ses handicaps ?

Les atouts de LPA, c'est d'abord un savoir-faire

dont j'ai pu constater qu'il était reconnu partout en Europe. C'est une société qui a des compétences assez incroyables et dont le personnel, quel que soit son niveau, est très attaché à l'entreprise et très impliqué dans ses missions. Une autre qualité que je souhaite mettre en avant, c'est la conscience partagée par tous d'être une entreprise avec des missions de service public donc d'être au service des citoyens. C'est très important et c'est dans l'ADN de LPA. Ce qui est particulièrement intéressant, c'est de voir qu'il s'agit d'une boîte qui agit pour l'intérêt général.

Côté handicaps, je crois que son principal était de penser que son action et son efficacité suffisaient, que ses réalisations suffisaient à la faire connaître. Côté innovation, on ne doit jamais et on ne peut pas se reposer sur ses lauriers. L'organisation doit être évolutive pour toujours se trouver en position de leadership. Je souhaite maintenir la prise de conscience du fait que si on ne se remet pas en question en permanence, on peut vite être dépassé par d'autres.

Comment adapter l'offre de LPA à la problématique des nouvelles mobilités ?

On entend souvent qu'il y aura moins de voitures dans les

villes. Je n'en suis pas du tout convaincu. Le nombre d'habitants à Lyon augmente chaque année, donc l'objectif est de faire en sorte qu'il n'y ait pas plus de voitures demain qu'aujourd'hui et, si on y parvient, ce sera déjà pas mal. Par rapport à cette question des nouvelles mobilités, nous devons anticiper l'utilisation de la voiture de demain. La voiture de demain ne sera plus celle d'hier et d'aujourd'hui. Nos parkings doivent être davantage en réseau et multimodaux, avec par exemple, des écrans donnant toutes les infos sur les transports en commun à proximité. L'autopartage doit et va se développer, du coup nous devons donc aller encore plus loin dans nos expérimentations, nous allons ainsi tester le système de « free floating », c'est-à-dire des voitures en autopartage disponibles n'importe où dans la ville et qu'on peut laisser sur n'importe quelle place de parking. Avec ce système, nous voulons toucher la cible des 25-30 ans qui apprécie cette liberté et peuvent, grâce à une application, connaître les disponibilités de véhicules à proximité de l'endroit où ils se trouvent. Nous travaillons à concrétiser la notion de parkings serviciels dans la ville servicielle.

Comment imaginez-vous LPA dans vingt ans ?

C'est une question difficile à laquelle personne ne pourrait répondre

car les évolutions sont telles qu'il est délicat de se projeter si loin en avant. Mais on peut imaginer des parcs de stationnement sans barrière, sans caisse où tout est dématérialisé. On imagine que les smartphones disposeront d'applications spécifiques pour les parcs, à l'image de celle qu'on va lancer en septembre mais on est forcément lié aux évolutions de la voiture. Ce dont on est à peu près persuadé, c'est que nos parkings vont jouer des rôles très différents de ceux qu'ils jouent aujourd'hui. Il y aura une mixité d'usage très importante, ça c'est à peu près clair, c'est pourquoi j'ai souhaité qu'on anticipe immédiatement cette évolution. Pour le reste, c'est difficile à dire. Ma seule certitude, c'est que le développement des espaces en sous-sol est écrit. Du coup, LPA est bien placé dans cette perspective.



L'art dans les parcs



Pour François Gindre, son Directeur, LPA pourrait se résumer en trois mots : solide, loyale, transparente.

L'INNOVATION À « TOUS LES NIVEAUX »

Limiter LPA à la construction de parcs de stationnement et à leur exploitation serait évidemment réducteur. Un autre aspect marquant de l'histoire de la SEM est sa capacité à innover. En premier lieu bien entendu avec la conception révolutionnaire des parcs et l'introduction de l'art dans les ouvrages. Mais ce n'est pas tout.

Dès 1992, par exemple, le parc de la Bourse est équipé de bornes de recharge pour les véhicules électriques en partenariat avec EDF. Cette même année, un système de télégestion est mis en place dans le parc de l'Hôtel de Ville et dans celui de la Bourse. LPA propose même à ses salariés une formation à l'art contemporain pour leur permettre d'être pleinement associés à la démarche artistique dans la conception des nouveaux parkings. Dès cette époque, comme aujourd'hui d'ailleurs, l'expertise de LPA, que peu d'autres sociétés possèdent, est sollicitée en France tout comme à l'étranger pour contribuer à de nombreuses études en relation avec le stationnement.

En 1997, des arceaux pour le stationnement gratuit des vélos sont installés dans la quasi-totalité des parcs. L'année suivante, marque aussi la naissance du site internet de LPA...

Il serait trop long d'énumérer les nombreuses innovations proposées par LPA tout au long de son histoire. Mais aujourd'hui, l'aventure continue. Le service d'autopartage Citiz LPA a été l'un des tous premiers en France (voir Mob'Art n°2). L'ELU (Espace de Logistique Urbain) des Cordeliers a reçu un prix en fin d'année dernière à Paris. Depuis peu des scooters électriques sont mis à disposition des Lyonnais sur le modèle de l'autopartage. Les parcs connectés vont devenir monnaie courante et offrir aux clients des espaces de coworking. Les informations des parcs LPA sont reprises par l'application mobile Optymod'Lyons, développée par la société Cityway pour la Métropole de Lyon, qui permet à ses utilisateurs de connaître avec précision le nombre de places disponibles dans chaque parc LPA. Et les projets d'innovation sont encore très nombreux.

Un premier tournant de l'histoire de l'entreprise intervient quand Serge Guinchard décide que LPA doit créer sa propre identité pour exister aux yeux des Lyonnais.

À ce moment, un nouveau programme de construction, qui concerne entre autre le parc des Célestins, va marquer un tournant majeur dans l'évolution de LPA. Nous sommes à la fin de l'année 1989 et un dîner réunit quelques amis dont Pierre Ducret, le Directeur général des services de la Courly, quelques élus, Serge Guinchard, le Président de LPA et Georges Verney-Caron. Ce dernier a notamment créé une agence de communication et une galerie d'art. Il défend avec enthousiasme l'idée selon laquelle « la ville se construit avec l'art ». Serge Guinchard est séduit et lui demande de lui faire une proposition. C'est ainsi que naissent les parcs de la presqu'île qui, aujourd'hui encore, sont un *must* des visites organisées pour les touristes qui découvrent avec étonnement, toujours, émerveillement, souvent, qu'un parc de stationnement peut aussi être une œuvre d'art. L'idée véritablement révolutionnaire de Georges Verney-Caron est d'associer l'artiste au début même de la conception du parc. (Nous y reviendrons plus longuement dans un prochain numéro de Mob'Art). Ce travail artistique accompagne une démarche architecturale unique qui a permis, dès la fin des années 80, de révolutionner la conception et le visage du parc de stationnement.

D'ailleurs, en 1996 à Budapest, LPA reçoit le Trophée du plus beau parc de stationnement d'Europe par l'European Parking Association pour le parc des Célestins.

La solidité, c'est son assise financière et sa gestion. Le dernier contrôle fiscal n'a donné lieu à aucune rectification et la Banque de France, lors de sa dernière notation, a augmenté l'appréciation de LPA. La loyauté, c'est celle de LPA vis-à-vis des collectivités. Même si les principaux axes stratégiques sont largement préparés en amont, c'est le Conseil d'administration qui les valide *in fine*. La transparence, c'est celle des comptes, de la gestion et des résultats. Quand LPA perd un appel d'offres ou enregistre un mauvais résultat, aucun chiffre n'est dissimulé ; les résultats sont sur la table, à la fois pour les élus mais aussi pour les citoyens de l'agglomération.

—
Si aujourd'hui, LPA représente aux yeux de beaucoup d'observateurs le symbole de l'entreprise publique non seulement bien gérée mais aussi performante, elle le doit en grande partie aux collectivités qui la soutiennent mais aussi et surtout aux hommes et femmes qui la composent.

À l'heure où beaucoup d'entreprises privées brandissent à tout bout de champ comme un mantra l'expression « fierté d'appartenance », les dirigeants et les salariés de LPA traduisent cette « fierté d'appartenance » dans leur façon de travailler et d'agir pour le bien commun. C'est probablement ce qui fait qu'aujourd'hui, on dit de LPA qu'elle n'est pas tout à fait « une entreprise comme les autres ».

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE LA PANACÉE ?

À l'heure où le système libéral triomphe un peu partout dans le monde, à l'heure où l'État, en France comme ailleurs se désengage de plus en plus souvent des entreprises dont il était l'actionnaire majoritaire, à l'heure où la Grèce, sous la pression de ses créanciers privatise à tout va, il peut paraître paradoxal de faire l'éloge de la SEM. C'est pourtant ce que font les experts de ce numéro 4 de Mob'Art. Yvon Robert, Maire de Rouen et Gérard Claisse, Vice-président de la Métropole de Lyon, sont d'accord pour estimer qu'une société d'économie mixte ne présente que des avantages. Explications.

Pour Gérard Claisse, l'acronyme EPL pour Entreprise Publique Locale résume bien tous les avantages d'une société d'économie mixte. « L'entreprise, c'est la souplesse de gestion et la réactivité. Publique, ce sont les valeurs du service public où l'intérêt général prime sur l'intérêt privé. Locale enfin, c'est l'ancrage dans un territoire et la possibilité, pour une SEM comme LPA, d'être un acteur important d'élaboration de la politique de mobilité et de stationnement. »

Yvon Robert connaît bien ces questions de stationnement et de mobilité car il préside la commission « Mobilité » au sein de la Fédération des Entreprises Publiques Locales. Le Maire de Rouen et

1^{er} Vice-président de la Métropole rouennaise est un fervent défenseur des SEM : « Lors de mon premier mandat en 1995, j'ai relancé la SEM qui avait été créée juste après-guerre mais était une sorte de coquille vide car le parking construit à son origine n'existait plus et tous les autres étaient en concession. Et c'est au cours de mon mandat de 2008 à 2014 que nous avons récupéré les fins de concession des groupes privés. Pour moi, il est évident que la société d'économie mixte a beaucoup d'avantages. Elle peut facilement emprunter car le stationnement est une prestation monnayable et les banques sont très sensibles à cet argument. »

Une bonne affaire

En ces temps de diminution des dotations de l'État, la question financière est évidemment au cœur des réflexions des élus. L'investissement nécessaire à la construction d'un parking est conséquent. Le confier à une SEM est une façon d'externaliser ce « risque financier ». Dans la métropole lyonnaise comme dans l'agglomération rouennaise, les parkings gérés par les SEM se situent tous au cœur des quartiers de la ville principale. « La SEM, de ce point de vue-là aussi, est pratique, explique Gérard Claisse. En effet, cela permet aux habitants d'Écully ou de Vaulx-en-Velin de ne pas payer pour des parkings qu'ils n'utilisent que de façon très occasionnelle ».

Les fonds propres dont dispose une SEM proviennent exclusivement de son activité de gestionnaire du stationnement en voirie ou dans ses parkings. La collectivité n'injecte aucun argent dans la société, au contraire même ainsi que l'explique Yvon Robert : « La ville reçoit chaque année une redevance de la part de notre SEM. Non seulement, les parkings ne nous coûtent rien mais ils nous rapportent de l'argent. Cette structure juridique est donc tout à fait pertinente pour une collectivité. » Gérard Claisse partage ce point de vue et ne voit que des avantages à ce que les SEM puissent produire des grands équipements publics sans qu'il soit nécessaire d'emprunter pour la collectivité. La loi Sapin de 1993 qui efface le monopole dont disposaient les SEM lui apparaît même comme une bonne chose.

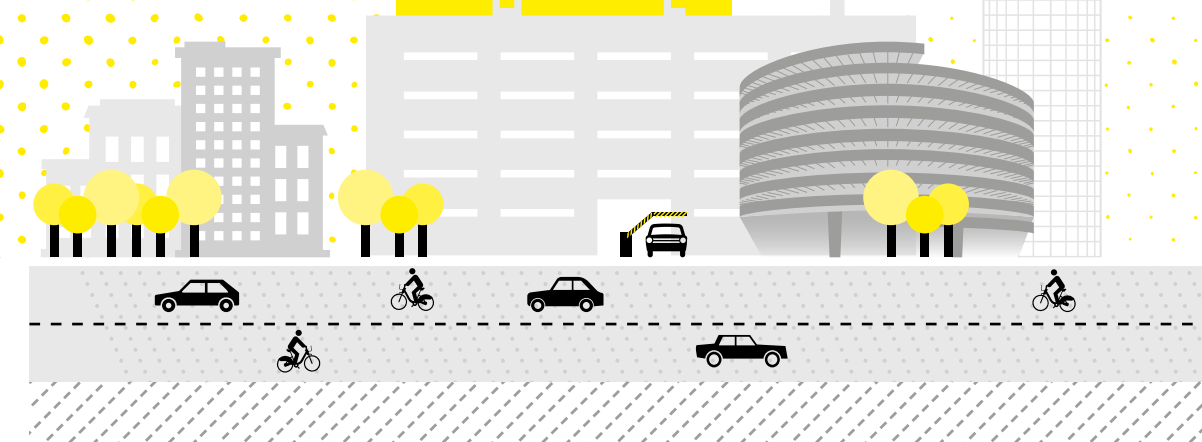
YVON ROBERT



GÉRARD CLAISSE



Non seulement, les parkings ne nous coûtent rien mais ils nous rapportent de l'argent.



« Cette mise en concurrence des opérateurs, le public avec la SEM et les privés, oblige les responsables de LPA et leurs équipes de "challenger" les groupes privés. Il arrive que LPA perde une concession de parc face à ses concurrents privés mais, globalement, elle bénéficie d'un avantage concurrentiel de part sa connaissance du territoire et son expérience. D'autant plus que ses équipes sont très réactives. »

S'impliquer et innover

À Rouen, Yvon Robert a tourné la difficulté en créant une EPL adossée à la SEM, ce qui lui évite la mise en concurrence. Pour autant, s'il défend farouchement la pertinence des SEM, elles nécessitent deux conditions de réussite, selon lui : « la première est qu'il faut que les

élus qui en ont la charge s'y intéressent réellement, ce qui n'est pas toujours le cas. La seconde est que les collectivités doivent s'entourer de gens qui ont le sens de l'entreprise, autrement dit qui soient dans une logique économique. La culture des collectivités est celle des services publics qui coûtent de l'argent. Dans le cas d'une SEM, il faut que leurs dirigeants soient pleinement dans la culture de l'entreprise avec des recettes qui équilibrent les dépenses. » LPA, de ce point de vue, remplit parfaitement son rôle et ses résultats lui permettent de verser chaque année une redevance importante à la Métropole de Lyon. Aujourd'hui, actrice de la politique de mobilité du territoire, la société d'économie mixte doit se réinventer en imaginant des services nouveaux à destination du public. « LPA est et

doit continuer d'être force de proposition pour les élus de la collectivité, souligne Gérard Claisse. L'époque des constructions de parkings est désormais derrière nous et il faut donc innover et proposer de nouveaux services aux citoyens. L'avantage de la société d'économie mixte est qu'elle peut se permettre d'avoir une vision à moyen ou à long terme. Elle ne raisonne pas uniquement sur son résultat immédiat. C'est sans doute aussi ce qui permet à LPA d'être toujours à la pointe de l'innovation. »

Il faut innover et proposer de nouveaux services aux citoyens.

QUEL LPA ÊTES-VOUS ?

RENCONTRES DANS LE PARC DES HALLES

Le Parc des Halles est l'un des plus anciens de LPA. Construit suivant la logique de l'époque, il offre aujourd'hui un témoignage saisissant de l'architecture urbaine des années 70. Mais, aussi paradoxal que cela puisse paraître, son design soutient la comparaison avec la tour Incity qu'il côtoie désormais. En tous les cas, les clients de ce parc « pas comme les autres » l'apprécient pour sa proximité avec les Halles Paul Bocuse, le quartier de la Part-Dieu... et l'espace dont il dispose. Témoignages de clients rencontrés au hasard au fil de notre remontée dans la « spirale montante » du parking.



Alain

Commerçant - 77 ans

« Je travaille aux Halles, donc j'ai un abonnement dans ce parc. C'est facile pour moi d'arriver et de me garer, même si en ce moment avec les travaux, c'est plus compliqué. À part cet inconvénient, c'est agréable. De mon point de vue, c'est beaucoup plus agréable qu'un parking souterrain, aux Halles, on voit l'extérieur, on voit le ciel, on a plus l'impression de respirer. En plus, les places sont larges, c'est facile d'y mettre sa voiture, on n'est pas "coincé". Mais j'ai quand même un peu peur qu'on manque

de places quand la tour Incity sera entièrement occupée, déjà qu'on en a perdu pas mal avec les places occupées par les motos. En plus, on nous avait promis le dernier étage en parking, ça va être un restaurant... alors pour les fêtes de fin d'année, je ne sais pas comment les clients vont pouvoir se garer ! Sinon, les gens qui sont à l'accueil sont très sympas, ça c'est vraiment un plus... même si en ce moment, avec les travaux, c'est quand même bien la galère ! » ■

Gérard

Retraité - 70 ans

« Vous allez peut-être trouver ça surprenant mais j'habite dans le quartier. Pourtant, chaque fois que je viens faire mes courses aux Halles, comme aujourd'hui, je prends ma voiture et je me gare ici. Franchement, c'est ce que j'ai trouvé de plus pratique : je n'ai jamais manqué de place, le parc est nickel et j'accède super facilement aux Halles. Je mets mes courses dans la voiture et, dix minutes après, je remets ma voiture au garage, c'est idéal. Du coup, je ne perds pas de temps et ça ne me revient pas trop cher. » ■



Frédéric

Avocat - 47 ans

« J'utilise les parkings LPA de façon générale, Saint-Jean et Saint-Antoine en particulier car la Cour d'appel se situe à proximité, c'est donc très pratique. Le "colimaçon", j'y viens au moins une fois par semaine, par commodité là encore car je plaide devant les Prud'hommes situés boulevard Eugène Deruelle. Celui-ci comme les autres est très bien tenu. Les parcs LPA, sans chauvinisme aucun, sont jolis esthétiquement, accessibles et disposent d'espaces importants

entre les voitures, ce qui n'est pas souvent le cas, je peux en témoigner pour voyager beaucoup. Ce que j'apprécie aussi, ce sont les agents d'accueil. J'ai perdu un téléphone portable dans le parc des Halles et grâce à eux j'ai pu le retrouver. C'est appréciable, cette présence. Mon seul bémol, ce sont les tarifs. Quand je veux laisser ma voiture sur la durée, le week-end par exemple, je ne supporte pas de devoir payer 20 euros ! Je considère que c'est beaucoup trop cher. » ■



Jacqueline

Retraite - 72 ans.

« J'habite dans l'Ain mais je viens souvent à Lyon pour faire des courses. Je me gare systématiquement dans les parcs LPA parce qu'ils sont facilement accessibles. Le parc des Halles, j'y avais un abonnement quand j'étais en activité parce que travaillais dans une banque juste à côté. Je le connais bien. Ce que j'apprécie, c'est qu'il y a de la place et qu'on peut s'y garer facilement. Je n'ai pas besoin de chercher pour trouver une place. Question tarif, ça va. C'est pas donné mais ça donne une vraie tranquillité d'esprit quand on cherche à se garer, c'est donc normal de payer le prix de cette tranquillité. » ■



Thomas

Retraité « actif » - 63 ans

« Je suis toujours en semi-activité et, comme aujourd'hui, j'ai souvent des rendez-vous dans le quartier de la Part-Dieu. Quand c'est le cas, je viens systématiquement dans ce parc des Halles parce que, s'il y a une chose que je déteste, c'est tourner pendant des heures en voirie pour chercher une place de parking... qu'on ne trouve jamais, sauf miracle, pour finir par venir dans un parking. Du coup, je ne me pose pas de questions et je viens directement ici. J'y trouve toujours de la place. C'est un parking bien entretenu, propre, que j'apprécie même si, en ce moment avec les travaux, c'est un peu bruyant. » ■

LPA... ET SES PARTENAIRES PARTICULIERS



© Hélène Bernholter

On connaît LPA pour sa politique de mobilité et ses parcs de stationnement. On sait moins que la Société d'économie mixte consacre chaque année plusieurs dizaines de milliers d'euros dans des actions de partenariat en soutien d'événements sportifs, culturels et solidaires. L'an passé, ce sont 130 000 € qui ont été consacrés à ces partenariats. « Notre politique de partenariat est symbolique de la place de LPA comme acteur à part entière de la dynamique de la Métropole lyonnaise » souligne ainsi Louis Pelaez, le Président de LPA.

Ces différents partenariats sont de deux types : financiers ou en nature.

Les partenariats financiers

En 2015, LPA y a consacré un budget de 75 000 euros. Ces sommes ont permis de soutenir de nombreux événements participant de la vie de la Cité. L'exemple le plus marquant est celui de « Lyon Free Bike » (voir page actualités) que LPA soutient depuis sa création. Ce soutien s'explique par la volonté de la société, non seulement de soutenir un événement marquant de la vie lyonnaise mais aussi de promouvoir l'usage du vélo en ville. En plus du budget alloué à la manifestation, LPA met quelques-uns de ses parcs à disposition des organisateurs pour offrir un regard décalé, au cœur de la ville, aux participants. Toujours dans le domaine sportif, LPA soutient financièrement le Club motocycliste de la Police Nationale qui organise chaque année au mois de septembre la finale des rallyes régionaux du club. Dans le domaine culturel, LPA est un partenaire fidèle de la Fête

des Lumières. Depuis sa création, l'événement est soutenu par LPA en qualité de mécène. Ce sont un peu plus de 150 000 € qui sont alloués à l'événement à l'occasion de la mise en lumière d'un site. LPA se veut ainsi à la hauteur de son engagement de n'être pas « une entreprise comme les autres ». Lumière toujours, mais celle des frères Lumière à l'occasion du Festival de cinéma qui se tient chaque année en octobre. Pour la première fois en 2015, LPA est devenu mécène du Festival Lumière en attribuant 20 000 € à cette manifestation qui réunit chaque année des centaines de milliers d'amoureux du 7^e art. Plus récemment, LPA est devenu mécène du festival Quais du Polar qui s'est tenu début avril à Lyon. 180 000 € ont été apportés aux organisateurs de cette manifestation unique en France et en Europe.

Les partenariats en nature

Au-delà des participations financières, LPA se veut aussi un

partenaire important de nombreuses manifestations en apportant des aides en nature : panneaux d'affichage, places de stationnement... Chaque année par exemple, LPA soutient les expositions temporaires du Musée d'art contemporain en offrant 45 minutes de stationnement aux visiteurs qui garent leurs véhicules au parc PO de la Cité internationale. Toujours dans le domaine de l'art contemporain, LPA offre, pour un montant de 16 000 €, des abonnements annuels et des cartes inter parcs pour les visiteurs de la Biennale d'art contemporain. Au moment de la Biennale de la danse, ce sont des tickets de parking gratuits qui sont offerts aux visiteurs venus assister à un spectacle. Mais LPA s'associe aussi aux événements ponctuels qui se déroulent dans la ville. Ainsi, l'an passé, un contrat de partenariat a été conclu à l'occasion des Championnats du monde d'athlétisme vétérans qui se sont déroulés, en août dernier, sur

plusieurs stades de la métropole lyonnaise.

L'an passé, LPA a participé, à sa manière, au Congrès mondial des Roses. À cette occasion, les parcs des Terreaux, de la République et des Célestins ont été « fleuris ». Mais LPA ne s'est pas arrêté là en acquérant 40 exemplaires des foulards spécialement créés pour l'événement. Ces foulards ont été déposés dans quarante véhicules de la flotte d'autopartage Citiz et offerts aux heureux clients ayant eu la chance de louer ces voitures !

Enfin, LPA ne serait pas fidèle à sa volonté d'aider les citoyens à mieux vivre la ville sans son engagement auprès d'associations ou d'événements solidaires. Depuis plus de dix ans en effet, elle soutient l'opération de mécénat « Les arbres de la solidarité ». L'année dernière, deux arbres ont été achetés pour un montant de 2000 € et reversés au Foyer Notre Dame des Sans-Abris. Mais LPA aide aussi Handicap international lors de l'opération « La Pyramide des chaussures » en offrant 20 places de stationnement dans le parc Antonin Poncet aux bénévoles qui participent à l'opération. 80 places sont également offertes au parc de la Fosse aux Ours.

STATIONNEMENT À GENÈVE

ÉQUILIBRE & FONDATION.

On connaît tous Genève pour son jet d'eau culminant à 140 m au-dessus du lac Léman. On parle souvent de Genève pour ses banques. On se rend souvent à Genève quand on est Lyonnais. On sait tous que la ville accueille les sièges de nombreuses institutions internationales. Bref, la ville suisse n'a pas de secrets pour nous... du moins le croit-on. On sait peu qu'elle est une ville encore plus cosmopolite que Londres... On sait encore moins qu'elle a réfléchi depuis longtemps à la question du stationnement au point d'en faire l'un des piliers de sa politique de mobilité. Mob'Art vous emmène chez nos voisins genevois.



© andreykr / Fotolia

♂

Un peu partout en France et même en Europe, les collectivités font tout pour réduire la part modale de la voiture en ville. Péages urbains, vignettes pour les véhicules polluants, augmentation des tarifs de stationnement, réduction des voiries pour les automobiles, tous les moyens sont bons pour dissuader les citoyens d'utiliser leurs voitures. Dans le canton de Genève (45 communes - 400 000 habitants), rien de tel. Pourtant nos voisins suisses ne sont pas moins vertueux que nous et pas moins sensibles à leur environnement. Non, pour expliquer cette liberté de circuler en voiture, il faut lire la Constitution helvétique. L'un de ses articles indique que les citoyens disposent du libre choix de leurs modes de déplacement en fonction de leurs besoins propres ! Dès lors, s'opposer à la voiture ou mettre des freins à sa circulation en ville revient à enfreindre la Constitution. Les autorités en charge des déplacements et de la mobilité sont donc obligées de tenir compte de cet état de fait et doivent chercher un équilibre entre les différents modes de transport. Heureusement, une votation organisée dans le canton a récemment acté le fait qu'il était normal de limiter l'accès des voitures au cœur de la ville et de favoriser les transports publics. Néanmoins, la question du stationnement y est cruciale.

Un équilibre à trouver

Le stationnement est l'un des piliers de la politique de la mobilité, avec les transports individuels motorisés, les transports publics et la mobilité douce. « Nous avons une approche globale à la fois en terme opérationnel mais aussi en terme de planification » explique Chrystelle Charat, chef de projet à la Direction des Transports et de la Planification du canton de Genève, l'autorité compétente en matière de stationnement à Genève. « Nous gérons le stationnement en surface mais aussi dans les parkings publics qui représentent 40 % des places de stationnement. Depuis 1998, des zones bleues macaron ont été mises en place afin de permettre aux résidents de garer leurs véhicules 24h/24 avec un tarif annuel très faible de 200 Francs suisses (à peine plus de 180 euros). C'est une volonté politique de préservation des habitants de la ville. »

On le constate, l'offre des parcs publics de stationnement représente moins de la moitié de l'offre totale de places pour les très nombreux automobilistes qui se rendent à Genève. Il y a les autochtones, bien sûr, mais aussi les Français qui y travaillent et de nombreux voisins du canton de Vaud qui, chaque jour, effectuent le déplacement vers Genève. La question du stationnement est donc primordiale pour permettre aux habitants et aux travailleurs du canton de Genève de bien vivre la ville. « Dans notre politique, nous essayons de parvenir à un équilibre entre les différents moyens de déplacement. Le fait que nous gérons le stationnement mais aussi les transports publics, le réseau routier et les modes doux nous permet de tendre vers cet équilibre. Dans ce cadre, nous

nous rapprochons des concessionnaires privés qui exploitent 70 000 places de stationnement, pour trouver des complémentarités entre notre offre et la leur », poursuit Chrystelle Charat. En effet, il existe aujourd'hui dans le canton de Genève de nombreuses places privées vacantes. Le rapprochement public-privé amorcé depuis quelques années permet d'exploiter ces places, dans les parkings privés comme des parcs publics. Pour ce qui est du stationnement dans les espaces publics, la volonté politique du canton est de privilégier le stationnement dans les parkings afin de libérer un maximum de places en voirie. « Les tarifs de stationnement en voirie ne sont pas très élevés, 2,80 FS/heure en cœur de ville soit 2,54 €, mais quand vous stationnez sur la durée, il est beaucoup plus intéressant de stationner dans un parking car les tarifs y sont dégressifs », explique Mme Charat.

salariés que compte la structure publique. Mais il en faudrait sans doute encore davantage quand on sait qu'une étude a montré que seulement 40 % des automobilistes payaient leurs tickets de stationnement en voirie ! Un chiffre étonnant de prime abord, mais relatif quand on considère le profil très cosmopolite de la ville « Le montant des amendes pour défaut de paiement est beaucoup trop faible pour être dissuasif », souligne M. Goumaz.

Alors que dans de nombreuses villes françaises, le

Il sera plus simple d'utiliser les parcs-relais, d'y laisser son véhicule et de terminer son trajet grâce au tram

© jerskel / Fotolia



Place Neuve à Genève

La Fondation des parkings

Cette « Fondation » représente à Genève ce que LPA est à Lyon... même si dans le cas genevois, c'est l'État qui a décidé de sa création en 1969. La Fondation exploite les parkings publics du canton, les construit si l'État en fait la demande, et joue également un rôle important en matière de « veille technologique ». Elle doit en effet être un acteur de propositions auprès des autorités publiques sur les possibles évolutions en matière de stationnement. Elle a récemment défendu avec succès auprès de la Direction des Transports et de la Planification la possibilité pour le citoyen de régler son stationnement au moyen d'un téléphone portable, et va prochainement lancer un système d'identification des véhicules par leurs plaques minéralogiques, ce qui entraînera une dématérialisation complète du stationnement. « Demain, les parkings n'auront plus ni barrières, ni caisses », explique ainsi Pierre-Yves Goumaz le « patron » de la Fondation qu'il dirige depuis 11 ans. Nous gérons 120 parcs de stationnement dont 21 parcs-relais dont Genève a été, peut-être même plus tôt que Lyon, un précurseur. » Une autre des vocations de la Fondation est le contrôle du stationnement. Une centaine de salariés se consacrent à cette tâche sur les 168

rythme de construction des parkings est en nette diminution, Genève continue de bâtir. Un parc de stationnement est actuellement en chantier en centre-ville, il s'agit du parking des Gazomètres situé dans l'éco-quartier de la Jonction : 320 places de stationnement pour les voitures et 48 places pour les motos. C'est un parking dit de « compensation » en ce sens qu'il compense les places supprimées en surface pour développer de l'espace public.

Parallèlement à cette réalisation, la Fondation se prépare à la construction de plusieurs P+R dans les gares sur le parcours du Léman Express, le RER Annemasse-Genève en chantier qui mettra la ville française à 20' de Genève et pour lequel 7 stations seront desservies dont 6 en Suisse. Dans toutes ces gares, des parcs-relais seront construits par la Fondation, ce qui fait dire à Pierre-Yves Goumaz en guise de conclusion : « C'est bien la preuve que, malgré les textes, les mentalités évoluent et que pour atteindre le cœur de la ville, il sera plus simple d'utiliser les parcs-relais, d'y laisser son véhicule et de terminer son trajet grâce au tram dont le réseau s'étend ».



— LA MOBILITÉ
EST UN ART —



POUR VOTRE SOIRÉE À L'AUDITORIUM

STATIONNEZ VOTRE VOITURE DANS
LE PARC DES HALLES
VOUS N'ÊTES PLUS QU'À 3 MIN
DE VOTRE SPECTACLE



Ne ratez plus les rappels,
le forfait nocturne de 4,50€
est valable de 20h00 à 9h00.

Infos sur le parc des Halles :
www.lpa.fr - 04 78 62 38 22