MOB'ART

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

PAR LPA

P4
LE PARC DES HALLES

P8
DOSSIER
ANNIVERSAIRE LPA,
50 ANS ET LA VIE DEVANT SOI !

P18
GENÈVE ET PARIS SOUFFLENT
AUSSI LEURS BOUGIES...

N°11

LPA
— LA MOBILITÉ
EST UN ART —

3 ACTUS LPA

—

4 VISITE GUIDÉE

- Le parc des Halles

—

6 DANS LA PEAU DE…

- Agnès Winder et Éric Fesquet

—

8 DOSSIER

- Anniversaire LPA, 50 ans et la vie devant soi !

—

14 PAROLES D'EXPERTS

- Serge Guinchard, Président de LPA de 1989 à 1995

—

16 SERVICES LPA

- 50e anniversaire de LPA au H7

—

18 AUTOUR DU GLOBE

- Genève et Paris soufflent aussi leurs bougies…

—

N°11

novembre 2019

Édité par LPA :
2, place des Cordeliers 69002 Lyon
Tél : (33)4 72 41 65 25
info@lpa.fr — www.lpa.fr
—
Direction artistique et mise en page : extralagence.com
—
Rédaction : LPA
—
Impression : Imprimerie Cusin
Tirage : 15000 exemplaires
Diffusion : LPA
—
Couverture © Guillaume Perret

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

ÉDITO

Si ce magazine avait existé en 1969, l'année de naissance de LPA, peut-être aurait-il adopté la devise « L'art du stationnement ». 50 ans plus tard, vous lisez « Mob'Art, la mobilité est un art ». 50 ans ont passé depuis la création de Lyon Parc Auto et au cours de ce demi-siècle, la société d'économie mixte que je préside s'est adaptée à son époque, à son temps, pour demeurer une référence dans son domaine.
En 1969, le stationnement était – déjà – une préoccupation pour tous les habitants de l'agglomération et pour les décideurs politiques. Aujourd'hui, c'est la mobilité qui est devenue un des enjeux majeurs dans la Métropole. Au fil des pages de ce magazine, vous allez découvrir 50 ans de l'histoire de Lyon Parc Auto, depuis la construction du premier parking, celui des Halles, en passant par le passionnant entretien avec Serge Guinchard, l'un de mes prédécesseurs, l'homme qui a amené l'art dans les parcs de stationnement de la ville et de l'agglomération.

Comme vous le lirez dans les pages qui suivent, LPA, depuis 1969, n'a jamais cessé d'innover et de réinventer. Sa structure souple, son dynamisme et la réactivité de ses équipes lui ont permis de toujours rester en phase avec son époque. Aujourd'hui, nous essayons de maintenir cet état d'esprit et d'inventer de nouvelles formes de mobilité répondant aux besoins des habitants de ce territoire. Au moment de la création de LPA, l'automobile était vécue comme un prolongement de soi-même, comme un marqueur de son appartenance sociale.
50 ans plus tard, la nouvelle génération ne fait plus de la possession d'une voiture l'alpa et l'oméga de sa réussite sociale. Face à une telle évolution sociétale, LPA a lancé et développe aujourd'hui ses services d'auto-partage avec Citiz et YEA!. Face à l'explosion du trafic vélo dans l'agglomération, nous mettons à disposition des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos et les deux roues motorisés. La ville intelligente que nous appelons de nos vœux est une ville dans laquelle les habitants trouvent des services répondant à leurs besoins.

Les 50 ans de la vie de LPA illustrent assez bien la capacité d'adaptation de la société que je préside, aux changements et aux évolutions sociétales. S'il est difficile de prédire ce que seront les mobilités des 50 prochaines années, je puis prédire en revanche que LPA saura se montrer à la hauteur des enjeux de demain ainsi que ses équipes l'ont prouvé tout au long des cinquante dernières années.

Bonne lecture.

Louis Pelaez
Président de LPA

ACTUS LPA

28.11.19

Une date.

C'est le 28 novembre 2019 à l'Institut Lumière que se tiendra la 6e édition des Rencontres. Une fois encore, LPA réunit, le temps d'une journée, les meilleurs spécialistes de la mobilité et des évolutions sociétales en la matière. Le thème de cette édition : *Nouvelles mobilités, immobilité et espaces publics*. La matinée sera consacrée à un tour d'horizon sur les nouvelles mobilités, le stationnement, les enjeux, la régulation nécessaire (ou pas), l'espace public… Tandis que l'après-midi offrira un temps de réflexion sur les nouveaux outils d'accompagnement au changement de comportement et permettra, au travers d'un débat, d'interpeller les acteurs sur l'avenir de la mobilité et des espaces.
Inscriptions : www.lpa.fr/rencontres-lpa

Une battle.

C'est celle qui a réuni des artistes le 2 octobre dernier sur le toit du parc des Cordeliers. Une manifestation artistique organisée par ARSKAN, une des starts-up hébergées au sein du LABLPA et qui fêtait là son départ du LAB à la fin de l'année. En partenariat avec l'association Graff'IK, cette battle a permis à une quinzaine d'artistes, peintres, graffeurs, street-arteurs de « s'affronter » en produisant en direct des œuvres placées sous le signe de la bienveillance, de l'écologie et de la philanthropie. Certaines de ces œuvres sont disponibles à la vente et tous les bénéfices seront reversés à l'association l'Enfant Bleu.
À retrouver sur le blog Arksan : www.arskan.com

UN FESTIVAL.

C'est le festival Lumière. LPA aime le cinéma et le prouve en étant partenaire du festival qui s'est achevé le 19 octobre à la Halle Tony Garnier par la projection de la version définitive du film de Francis Ford Coppola « Apocalypse Now ». L'engagement de LPA auprès des grands événements culturels du territoire vient rappeler que la société d'économie mixte s'engage pleinement dans le développement de la métropole lyonnaise et participe de son attractivité. Dans le même ordre d'idées, LPA est engagé auprès de la ville de Lyon à l'occasion de la Fête des Lumières qui se déroule cette année du 5 au 9 décembre.

UN PARTENARIAT.

C'est celui qu'a noué LPA avec la 15e Biennale d'Art Contemporain intitulée « Là où les eaux se mêlent ». Jusqu'à la fin de l'année, plusieurs expositions sont présentées dans les parcs de stationnement. Trevor Yeung a été choisi pour métamorphoser la façade du Parc Cordeliers et La Place de l'Art - République d'une œuvre végétale et lumineuse. Mx. Butterflies's Private Party se déploie ainsi dans deux parcs de la Presqu'île lyonnaise.
Le parc Grôlée accueille également une intervention en Résonance avec la Biennale où l'artiste Julie Digard présente sa peinture murale « Au bord des lignes » sur les quatre étages du parking, où de grandes formes colorées prennent appui sur l'architecture du lieu.
Un autre jeune artiste, Maxime Lamarche a garé sa Firebird, sculpture par moulage d'une Matra Murena 2L2 de 1984, au Parc P0 Cité Internationale. Ici, le voile, moulé dans la résine, est un trompe-l'œil qui invite à l'imaginaire. Ce partenariat renouvelé avec la BAC réjouit Isabelle Bertolotti, la Directrice artistique de La Biennale, *« il était tout naturel d'établir un partenariat avec LPA qui favorise depuis de nombreuses années la réalisation d'œuvres contemporaines dans ses parkings souterrains et qui est également très largement concerné par la notion de flux. »*

© Guillaume Perret

À TOUT JAMAIS LE PREMIER...

Le parc des Halles est le tout premier à avoir été construit par Lyon Parc Auto au tout début des années 1970. Clin d'œil de l'histoire 50 ans plus tard, il est le premier à disposer d'un jardin suspendu sur son toit. De Charles Delfante, l'un des concepteurs du quartier de la Part-Dieu et Jean Zumbrunnen architecte du projet, à Mengzhi Zheng et William Wilmotte artiste et architecte d'aujourd'hui, du haut de ce parc, 50 années nous contemplent, pour paraphraser Napoléon. Témoin de son temps et d'un type d'architecture à sa naissance, le parc des Halles retrouve des couleurs ou plutôt de la couleur, jaune en l'occurrence, qu'on aperçoit en levant la tête vers le ciel depuis la rue Garibaldi...

Le parc Les Halles
156 rue Garibaldi (Lyon 3e)

7 NIVEAUX

448 PLACES

UN ESPACE SÉCURISÉ POUR LES VÉLOS (107 EMPLACEMENTS)

UNE ZONE MOTOS DE 43 PLACES

UNE ZONE POUR LA RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

UNE ZONE DE LAVAGE POUR LES VÉHICULES

UNE STATION D'AUTO-PARTAGE CITIZ

Les Lyonnais, visiblement, aiment bien les surnoms. Le «crayon» est la tour du Crédit lyonnais au cœur de la Part-Dieu. Dans le même périmètre, ou presque, le parc des Halles est affublé d'un surnom discutable mais pourtant bien ancré dans les têtes : l'escargot ! Sa forme hélicoïdale en est responsable mais ce nom, il faut bien le dire, déprécie un ouvrage dont la structure et la forme témoignent d'une incroyable modernité pour l'époque.

*« La Part-Dieu deviendra un fabuleux champ d'expériences pour des architectes aussi inventifs et capables de concevoir des formes où l'architecture s'intègre à la lumière, comme le geste sublimement spiralé de Jean Zumbrunnen pour le parking. »** On le voit, les mots d'André Vollerin rendent hommage à un parc dont la forme unique, si elle est représentative de l'architecture de l'époque – qu'on retrouve par exemple dans le quartier Mériadeck à Bordeaux – est assez révolutionnaire à la fois dans sa conception et dans son intégration à un environnement nouveau. L'autre clin d'œil de l'histoire, c'est celui souligné par Valérie Disdier de Archipel, Centre de culture urbaine. Elle met l'accent sur la vision des architectes d'ajouter une touche artistique à ce parking : *« L'ambition de Delfante était de transformer un parking en œuvre artistique. Avec son escalier en spirale, le pari est réussi : le parking des Halles est un modèle esthétique. »*

Sa place à part dans le paysage lyonnais est aussi dû à sa situation géographique. Au moment où il est construit, il est l'un des bâtiments emblématiques du nouveau quartier imaginé par l'urbaniste concepteur Charles Delfante : la Part-Dieu. 50 ans après, cet emplacement lui donne une valeur considérable. Il est idéalement placé dans le deuxième plus important quartier d'affaires de France, à proximité immédiate des Halles Paul Bocuse qui attirent chaque jour une clientèle internationale autant que lyonnaise, à 5 minutes à pied du centre commercial de la Part-Dieu lui aussi en pleine rénovation et à un quart d'heure de la gare de la Part-Dieu.

© Guillaume Perret

Une rénovation indispensable

Mais un emplacement privilégié ne vaut plus grand chose si on se contente de gérer un héritage, aussi prestigieux soit-il. C'est la raison pour laquelle LPA a décidé de rénover le parc dans sa totalité. Les travaux viennent tout juste de s'achever et le résultat est à la hauteur de l'histoire du parc. Ce qui frappe d'abord, c'est l'œuvre créée par Mengzhi Zheng, en collaboration avec William Wilmotte et Anne-Laure Giroud. Une structure de couleur jaune s'enroulant au cœur du parc, comme un hommage à sa structure et à sa forme, un clin d'œil au fameux « escargot » adopté par les Lyonnais. L'expression de l'art au cœur d'un parc n'a sans doute jamais pris autant son sens qu'avec cette création de l'artiste chinois. Cette œuvre est encore magnifiée par le travail de l'architecte William Wilmotte qui a réussi la prouesse de redonner une seconde jeunesse au parc sans lui faire perdre son identité propre. Il suffit de se rendre au jardin suspendu installé sur le toit pour mesurer combien l'objectif initial de LPA de transformer ce parc de stationnement en un lieu d'échange et de partage était réussi. Au niveau 8 du parc, le « rooftop » est ouvert au public – 99 personnes au maximum (pas une de plus) pour des raisons de sécurité – où l'on peut se désaltérer, profiter de l'espace restauration ou simplement d'une vue imprenable. La vue, en effet, y est exceptionnelle, au-dessus du toit de l'auditorium, de la rue Garibaldi, du « crayon » et de l'ensemble du quartier de la Part-Dieu. L'accès au toit-terrasse se fait par un ascenseur situé du côté du parvis des Halles Paul Bocuse ou par les ascenseurs situés à l'intérieur même du parc.

Au-delà de la réussite esthétique de la rénovation, l'accent a également été mis sur les nouveaux services offerts aux usagers du parc, dans la droite ligne de l'ambition de LPA. Des bornes de recharge électriques sont mises à disposition des Lyonnais et des visiteurs ainsi qu'un espace sécurisé pour les motos et les vélos. Au rez-de-chaussée se situe le centre de télégestion de l'ensemble des parkings exploités par LPA lui aussi récemment rénové. Avant la fin de l'année, un espace de logistique urbain va ouvrir ses portes, en cohérence avec la politique de la société d'économie mixte qui fait de cette activité un axe majeur de son développement.

© Guillaume Perret

© Guillaume Perret

© Guillaume Perret

50 ans après sa création, le parc des Halles retrouve donc un second souffle et l'on serait curieux – si cela était possible – de connaître l'avis de Charles Delfante sur cette rénovation. Dans son livre-mémoires, l'architecte de la Part-Dieu regrettait que son « œuvre » ait été trahie par des choix politiques douteux. ■

DANS LA PEAU DE ...

AGNÈS WINDER ET ÉRIC FESQUET

À L'OCCASION DU CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE DE LPA, NOUS AVONS CHOISI DE DONNER LA PAROLE À DEUX AGENTS DE LA SOCIÉTÉ. L'UN Y EST ENTRÉ IL Y A PLUS DE 33 ANS, L'AUTRE, EN AOÛT 2018. L'UN EST UN HOMME ET IL EST AGENT DE MAINTENANCE, L'AUTRE EST UNE FEMME ET ELLE EST EN CHARGE DES NOUVELLES MOBILITÉS URBAINES, LE VÉLO EN PARTICULIER. ILS ONT DES MÉTIERS DIFFÉRENTS, DES PARCOURS DIFFÉRENTS MAIS RACONTENT AVEC UNE MÊME PASSION LEUR MÉTIER. ENTRETIENS CROISÉS AVEC DEUX DES VISAGES DE LPA...

© Guillaume Perret

© Guillaume Perret

Dans les locaux du service maintenance où il travaille, Éric Fesquet aperçoit tous les jours un ancien horodateur à pièces entièrement mécanique, symbole d'une époque lointaine. Au 5e étage du siège de LPA, deux vélos pliables occupent une partie du bureau d'Agnès Winder, urbaniste de formation, en charge de la politique vélo de l'entreprise. Deux images qui résument à elles-seules la diversité des parcours et des métiers au sein de LPA. Agnès Winder explique dans un sourire qu'elle a candidaté à LPA pour un poste qui illustre bien la politique de diversification de l'entreprise. *« J'avais envie de m'inscrire dans des projets de long terme et sur un territoire donné. Porter la politique vélo de LPA est une opportunité d'offrir aux habitants un "vrai" service »*, explique la jeune femme originaire d'Aix-en-Provence.

Éric Fesquet lui, est un pur Lyonnais même s'il vit désormais dans un village de l'Ain à mi-chemin entre son lieu de travail et celui de sa femme. *« Je suis arrivé dans la société en octobre 1987 et quand j'ai été reçu, le responsable du personnel m'a dit : "vous verrez, si vous vous débrouillez bien, vous pourrez grimper". Et c'est exactement ce qui s'est produit pour moi »*, souligne Éric non sans fierté. Affecté à l'entretien comme agent de nettoyage pour sa première année, il devient agent d'exploitation au parc du centre commercial de la Part-Dieu puis à celui de l'Hôtel de Ville et à Villette avant d'intégrer l'équipe en charge de la réparation des horodateurs. *« À l'époque, j'avais un CAP d'ajusteur-balancier et ça convenait parfaitement au métier parce que les machines étaient mécaniques avec des systèmes de poids et de contre-poids. Aujourd'hui, tout est électronique et comme mes collègues, je reçois une formation à chaque nouvelle machine que nous installons sur la voirie. »* Éric Fesquet commence ses journées à 7h30 le matin en prenant connaissance de la liste des appareils sur lesquels intervenir puis il part sur le terrain, ce qu'il aime par-dessus tout.

Cette liberté dans son activité quotidienne, c'est aussi ce qui séduit Agnès Winder. *« Sincèrement, je n'avais jamais imaginé avoir un poste comme celui-ci entièrement consacré au vélo. C'est rare de se voir offrir une opportunité pareille. Du coup, je suis libre de proposer ce que je pense pertinent pour augmenter l'offre vélos de LPA. C'est une chance. »* Son travail consiste à concevoir les nouvelles façons d'offrir un service élargi aux cyclistes de plus en plus nombreux du territoire métropolitain. *« Il ne s'agit pas seulement de proposer davantage de places de stationnement sécurisées, même si c'est important mais de réfléchir à la façon dont notre offre de service peut répondre aux besoins des habitants. »* Sur son bureau recouvert de post-it multicolores, elle jongle quotidiennement entre le travail sur un cluster sur les mobilités actives créé en septembre dernier à l'échelle de la région, sur l'expérimentation de « l'école de la mobilité » de CARL, la start up qui a incubé au sein du lab LPA et qui va prendre son envol en début d'année prochaine ou encore sur un groupe de travail à construire autour du covoiturage. *« Je n'ai jamais la même journée et c'est aussi cela qui me plait »*. Les journées d'Éric Fesquet ne se ressemblent pas non plus. Même si le travail reste identique – réparer les horodateurs – aucune lassitude ne transparaît dans le récit de ses journées. *« Ce que j'aime, c'est être dehors. Au tout début de ma carrière chez LPA comme agent d'exploitation, je détestais être enfermé dans les parcs, la plupart du temps sans voir le jour, j'avais l'impression d'être une taupe. Depuis que je suis au service maintenance, je suis heureux de quitter le bureau et de partir sur le terrain pour réparer les appareils qui sont réparables sur place ou de revenir au bureau pour changer un circuit imprimé défectueux. »* S'il y a une chose qui le fait sortir de ses gonds, c'est le vandalisme. *« Avant, c'était pour récupérer l'argent des horodateurs »*, explique-t-il, *« aujourd'hui, c'est davantage pour détruire ou pour abîmer, j'ai du mal à comprendre ça. Parfois, on répare un appareil et, dès le lendemain, il faut revenir parce que les vandales ont de nouveau pris l'appareil pour cible. Casser pour casser, je ne le comprendrai jamais ! »*

Ce que n'imagine pas Agnès Winder, c'est de rester dans son «confort». *«Je trouve que le vélo est un bon point d'entrée quand on parle de nouvelles mobilités, mais je n'ai pas envie de rester sur ce seul thème. J'ai la chance de me trouver au bon endroit pour faire des choses, ce n'est pas pour me brider ou demeurer seulement sur le vélo. Ce dont j'ai envie, c'est de sortir des projets, voir la traduction concrète de ce que je fais. Je travaille en ce moment sur les places de stationnement sécurisées pour des vélos-cargos par exemple et j'ai très envie de les voir arriver ces places !»*.

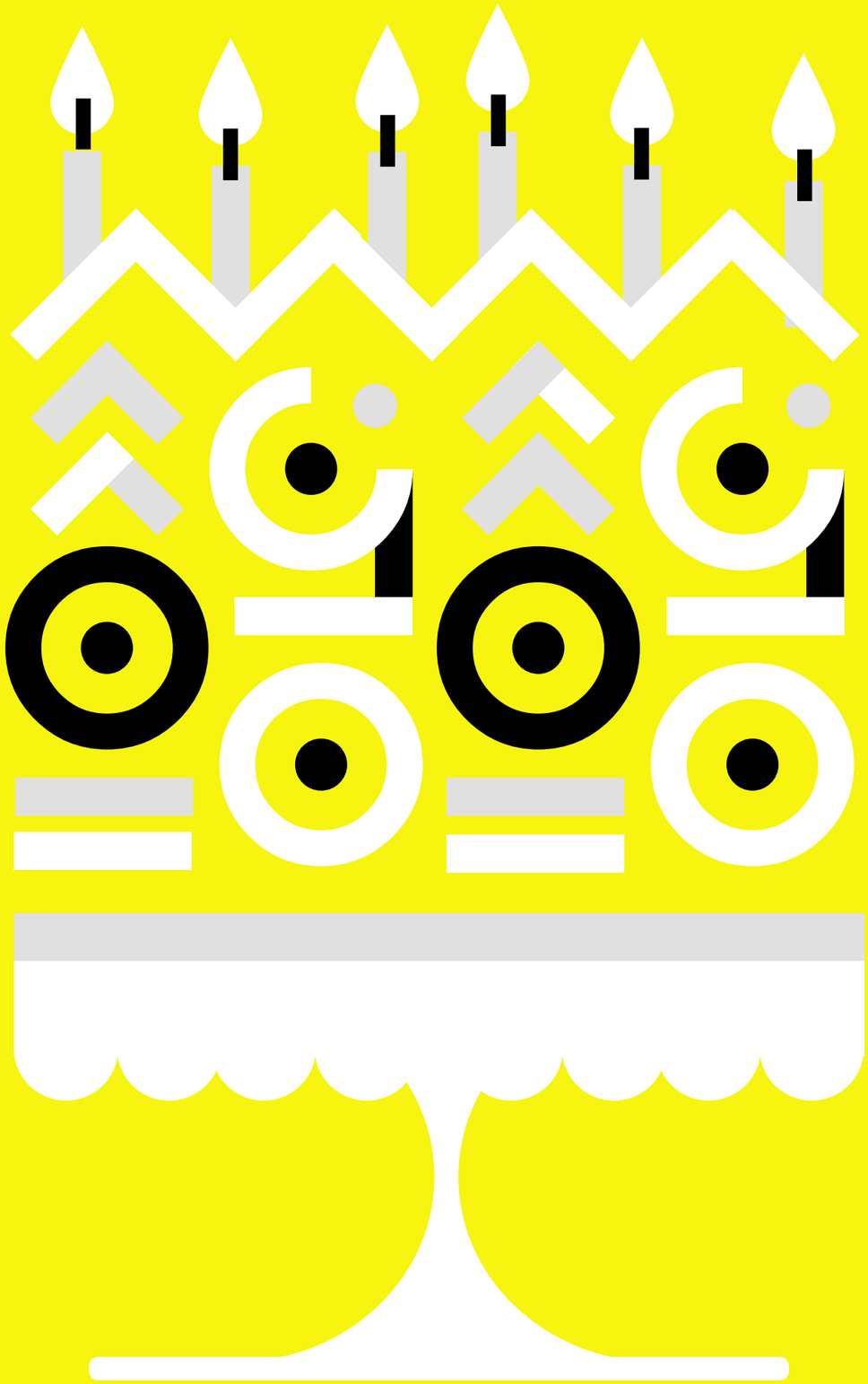
Ce désir d'inventer, d'innover, de dessiner de nouvelles perspectives illustrées par l'enthousiasme de la jeune femme, on le retrouve aussi dans les propos d'Éric Fesquet. *« Depuis que je suis dans l'entreprise, LPA a bien évolué. De toutes façons, nous n'avons pas le choix, il nous faut des parts de marché et la diversification actuelle est vraiment positive, on le voit avec l'auto-partage qui fonctionne bien maintenant. Du coup, même après 30 ans, je n'éprouve aucune lassitude. J'ai bientôt 54 ans mais je n'ai pas encore vraiment réfléchi à l'après. Je suis bien à LPA et j'espère bien y finir ma carrière.»*

Pour Agnès Winder, la question ne se pose évidemment pas en ces termes. Après un an au sein de LPA, elle ne se projette pas au-delà des dossiers qu'elle conduit et qui l'occupent largement. Mais on sent chez elle le désir de ne pas s'enfermer dans une case, la volonté d'évoluer à mesure qu'évolue le monde qui l'entoure. Peut-être sera-t-elle encore à LPA dans 30 ans, peut-être pas. Les parcours d'aujourd'hui ne sont plus ceux d'il y a quelques années. Éric, l'homme d'une seule carrière, Agnès, une femme de projets ou l'illustration par l'exemple de la vie d'une entreprise qui tente, au quotidien, de rester en phase avec son époque. ■

Anniversaire LPA

50 ANS ET LA VIE DEVANT SOI !

50 ANS, DIT-ON, REPRÉSENTE UNE ÉTAPE IMPORTANTE DE LA VIE. « LA VIEILLESSE DE LA JEUNESSE ET LA JEUNESSE DE LA VIEILLESSE » SI L'ON EN CROIT VICTOR HUGO. MAIS CE QUI EST VALABLE POUR LES FEMMES ET LES HOMMES L'EST-IL POUR LES SOCIÉTÉS ? EN CÉLÉBRANT CETTE ANNÉE SON CINQUANTENAIRE, LPA S'ENGAGE – NON PAS DANS UNE CURE DE RAJEUNISSEMENT – MAIS DANS UNE VOIE NOUVELLE MÊLANT TRADITION ET MODERNITÉ. UNE ENTREPRISE EST UN CORPS VIVANT ET DOIT S'ADAPTER AUX ÉVOLUTIONS DE SON ENVIRONNEMENT SOUS PEINE DE DISPARAÎTRE. SPÉCIALISTE DU STATIONNEMENT, LPA SE VEUT DÉSORMAIS LE CHANTRE DE LA MOBILITÉ ET NE MANQUE NI DE PROJETS, NI D'AMBITION POUR… LES 50 PROCHAINES ANNÉES !

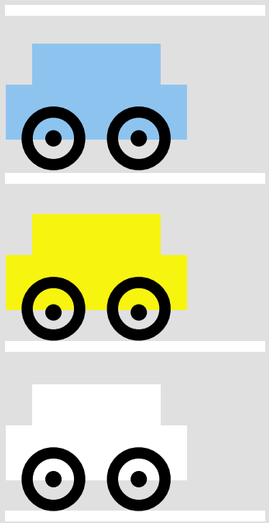


« Si on regarde l'histoire de LPA, explique Louis Pelaez, son PDG actuel, on se rend compte que dès sa création, l'entreprise était innovante et pas seulement un gestionnaire de parkings. Le simple fait d'avoir imaginé des parkings souterrains et d'avoir ainsi libéré de la place sur la voirie témoigne d'une réflexion réelle davantage axée sur la mobilité que sur le stationnement. Même si la problématique du stationnement reste à l'origine de sa création, LPA, très vite, a su se positionner comme un acteur important de la mobilité en ville et 50 ans plus tard, c'est ce sur quoi nous travaillons quotidiennement. »

Les années 70 (LPA naît en 1969) sont le symbole des années voiture. Georges Pompidou, alors Président de la République déclare même en 1971 « la ville doit s'adapter à l'automobile ». La société lyonnaise, au même titre que la France dans son ensemble, vit au rythme de l'automobile, une industrie en plein essor, fournisseuse d'emploi. La période des « Trente glorieuses », ces 30 années qui ont suivi la fin de la seconde guerre mondiale, n'est pas encore terminée et la possession et l'usage de la voiture sont des marqueurs sociaux très forts. Non seulement il faut posséder une voiture, mais il faut aussi la montrer. C'est ce qui permet de se distinguer de ses voisins, de ses amis, des autres selon ce que Roland Barthes nomme « la psychologie de la distinction ». Chaque groupe social souhaite se distinguer des autres groupes sociaux en acquérant des biens que les autres ne peuvent s'offrir. Montrer sa voiture, c'est montrer aux autres qui on est, à quelle catégorie sociale on appartient et la ville est la vitrine idéale pour afficher sa réussite sociale mais aussi sa simple appartenance au groupe élargi des « automobilistes ». À cette époque, Lyon n'échappe pas à la règle commune et il suffit de se replonger dans les photos de l'époque pour se rendre compte combien l'espace public de la ville et de l'agglomération est littéralement envahi par la voiture. Comme l'explique Jacques Bonnet, professeur à Lyon III, « Louis Pradel avait développé une orientation favorable au tout automobile pendant son mandat proposant d'adapter la ville à cette circulation. »* Mais réduire l'action de Louis Pradel à sa décision de favoriser l'usage de la voiture en ville serait une simplification un peu facile de l'action du créateur de LPA… et du tunnel sous Fourvière. Dans son esprit, le tunnel devait permettre au trafic de transit de traverser la ville sans s'y arrêter… et donc de favoriser la mobilité. La création de LPA relevait d'une même idée, celle de permettre aux habitants et aux visiteurs de pouvoir stationner sans difficulté en cœur de ville. On l'oublie en effet trop souvent, le stationnement est un levier majeur des politiques de mobilité. Il permet à la fois de réduire l'usage individuel de la voiture et favorise le développement des mobilités alternatives. « Lorsque que LPA a été créée, souligne Serge Guinchard, Président de la SEM de 1989 à 1995, des parkings existaient déjà. La construction des parcs souterrains ne répondait pas à une urgence mais plutôt à une anticipation par rapport à l'évolution de la société de l'époque. Construire en souterrain en centre-ville était nécessaire d'autant plus que nous la Communauté urbaine ne disposions guère de foncier disponible en périphérie pour y construire des parkings. »

« Louis Pradel avait développé une orientation favorable au tout automobile pendant son mandat proposant d'adapter la ville à cette circulation. »

* *« L'automobile dans la ville : le cas de l'agglomération lyonnaise » Revue Géocarrefour, 1997.*



Si l'on devait découper l'histoire de LPA en tranches, il faudrait alors trois tranches. La première va durer une vingtaine d'années, du début des années 70 à la fin des années 80. LPA construit majoritairement des parcs en élévation (les Halles, Cordeliers, les parcs de Saône, Perrache). C'est la période de la fonctionnalité pour le stationnement en ouvrage, mais surtout de l'invention du métier de gestionnaire de stationnement : c'est la professionnalisation, la mise en place des premiers systèmes de gestion des abonnés…. C'est aussi la période du début de la gestion du stationnement payant sur voirie pour le compte des collectivités (Ville de Lyon, puis Villeurbanne, …).

© LPA

Une question de places… mais pas seulement

La seconde tranche de cette période de 50 années va des années 90 à 2007, elle est caractérisée par la construction de parcs de stationnement en souterrain. Cela marque une inflexion majeure de la politique de stationnement des collectivités. En effet, l'espace dédié au stationnement est presque exclusivement utilisé par les voitures qui occupent 99% de l'offre en surface. Un pourcentage considérable qui s'explique aisément : il faut compter 10 m² à 25 m² d'espace pour une place de stationnement pour une voiture, contre 0,7 m² à 2 m² pour les places de stationnement des vélos et des autres deux-roues motorisés. Selon l'Observatoire partenarial déplacements : « le stationnement est un levier majeur des politiques de déplacement. Sur voirie, la tarification du stationnement est la règle dans le centre et favorise les résidents. Certaines places ont été supprimées et reportées dans des parcs en ouvrage, pour laisser place à des espaces publics. La majorité des actifs qui n'utilisent pas leur voiture pour aller au travail dans Lyon-Villeurbanne font état de difficultés à se stationner, ce qui favorise le report modal vers les transports collectifs. Cependant, plus de 40% des actifs qui utilisent leur voiture disposent d'une place de stationnement réservée, ce qui favorise l'usage de la voiture. »

Cette époque des années 90 et suivantes est marquée par la volonté de reconquête et de valorisation des espaces publics avec la volonté de donner de l'espace aux piétons, tout en conservant une accessibilité voiture vers le centre et les grands équipements. On construit des parcs pour les habitants et pour le stationnement des visiteurs. C'est la période de la révolution de la conception des parcs : charte architecturale, locaux d'exploitation sur les parcours des piétons et pas à la sortie des voitures, et surtout l'apparition de l'Art dans les parcs. L'idée qui sous-tend cette « révolution » est qu'un parc n'est pas seulement un parc mais d'abord la porte d'entrée de la ville ! Il doit donc être beau, propre, fonctionnel, moderne, et sécurisant.

Mais la véritable révolution, celle qui va placer LPA en pole-position des concepteurs et créateurs de parkings, c'est bien sûr la révolution artistique dont Serge Guinchard est l'instigateur et qu'il raconte en détail dans l'entretien qu'il nous a accordé (voir p.14).

LPA : 25 DATES POUR 50 ANS D'INNOVATIONS AU SERVICE DES HABITANTS DU TERRITOIRE

1969	*Création de la première société d'économie mixte de stationnement et de gestion de l'Histoire.*
1975	*Le premier système d'encaissement électronique est créé par LPA au centre commercial Part-Dieu.*
1980	*LPA met en service un système de gestion centralisé des abonnements. Cette innovation marque l'introduction de l'informatique pour la gestion des 8 parcs de LPA et de ses 3 370 abonnés de l'époque.*
1987	*Lancement du premier programme de professionnalisation des agents d'exploitation avec la mise en place d'un programme de formation intitulé «le stationnement, un vrai métier».*
1990	*Lancement de la démarche de conceptualisation des nouveaux parcs à construire : art, architecture-design.*
1991	*Lancement du PIAF (horodateur individuel à carte) pour le stationnement sur voirie.*
1992	*Installation des premières bornes de rechargements électrique au Parc Bourse. LPA propose une formation à l'art contemporain à ses salariés.*
1994	*Mise en service du premier système de télégestion entre les parcs Cordeliers, Terreaux, Hôtel de Ville et Bourse.*
1996	*LPA reçoit le trophée du plus beau parc de stationnement d'Europe pour le parc des Célestins.*
1997	*Installation d'espaces de stationnement pour les vélos dans la quasi-totalité des parcs de LPA (arceaux à accès libre). Mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans tous les parcs de LPA.*
1998	*Création de l'abonnement «Domicile» pour accompagner le 1er PDU de l'agglomération.*

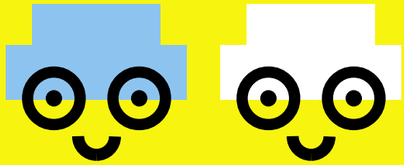
SUITE →

2002	*Création d'une zone moto au parc des Terreaux.*
2003	*Expérimentation à Lyon et Oullins d'un service « d'agents encaisseurs » pour la gestion d'espaces de stationnement sur voirie.*
2005	*Organisation des premières Rencontres LPA.*
2007	*LPA reçoit un « Parko d'Or » dans la catégorie « actions en faveur de l'intermodalité » pour son service Abonné LPA/abonné Vélo'v.*
2008	*Lancement du service d'auto-partage Autolib' (Citiz aujourd'hui).*
2012	*Inauguration du 1er espace de logistique urbain du centre-ville au parc des Cordeliers.*
2013	*Création de l'Espace Services Mobilité au parc Cordeliers (Boutique LPA).*
2014	*Création des espaces sécurisés vélos avec casiers et recharges de vélos électriques.*
2015	*Lancement du magazine Mob'Art. Formation de tous les agents d'exploitation à l'accueil des touristes et mise en place de la vente de la Lyon City Card dans les parcs de stationnement.*
2016	*Création du service LPA Scooters : 10 scooters en libre-service sont mis à disposition des Lyonnais dans les parcs Terreaux, Les Halles et Gare Part-Dieu.*
2017	*Lancement de l'application Lyon Parking et dématérialisation du ticket. Lancement de l'autopartage en free-floating avec Yea!*
2018	*Lancement de LPA&CO et de son application smartphone dédiée.*
2019	*Implantation de la 4G dans 16 parkings souterrains.*

L'art au cœur des parcs

« *J'y ai vu une opportunité historique* », raconte Serge Guinchard. L'ancien président de LPA avoue une vraie fierté quand il évoque cette étape-clé dans la reconnaissance de LPA comme acteur majeur du stationnement de qualité en France et en Europe. « *Je considère qu'un élu doit à la fois être un bon gestionnaire et un visionnaire. J'ai donné l'impulsion car j'ai constaté que les emplacements de nos parcs se situaient à proximité de lieux historiques et emblématiques de la ville mais la mise en œuvre a été le fait de François Gindre* et de Georges Verney-Caron. *Nous avons voulu réaliser quelque chose de différent, d'original, des parcs de stationnement comme il n'en existait nulle part ailleurs.* » Le pari a été plus que réussi quand on pense au prix du plus beau parc de stationnement d'Europe recueilli par le parc des Célestins ou encore ce livre magnifique, paru en 2010 et intitulé « *Ceci n'est pas un parc* » présentant le travail des quinze artistes contemporains français et étrangers qui sont intervenus, dès la conception des parkings pour les embellir et, du coup, en faire autre chose que de simples « garages à voitures ». Le livre retrace les vingt années de cette aventure artistique dont le but était de créer, selon la formule de Serge Guinchard, « *des endroits esthétiques et des lieux de vie à part entière* ».

> *« Nous avons voulu réaliser quelque chose de différent, d'original, des parcs de stationnement comme il n'en existait nulle part ailleurs. »*



LES PRÉSIDENTS DE LPA (1969-2014)

1969 • 1977	*Louis Pradel*
1977 • 1983	*Francisque Collomb*
1983 • 1988	*Charles Béraudier*
1988 • 1989	*Roger Fenech*
1989 • 1995	*Serge Guinchard*
1995 • 1997	*André Bourgogne*
1997 • 2001	*Jean-Michel Dubernard*
2001 • 2008	*Christian Philip*
2008 • 2014	*Jean-Louis Touraine*
2014 à aujourd'hui	*Louis Pelaez*

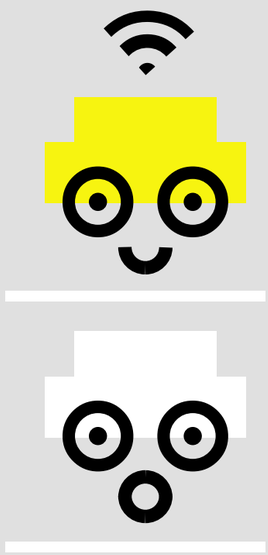
L'art de la mobilité

L'Observatoire partenarial déplacements souligne également la diversification des besoins des usagers. Avec l'explosion du trafic vélos et le développement des services d'auto-partage, le stationnement ne concerne plus seulement la voiture mais aussi les deux roues, motorisés ou non, et les véhicules en auto-partage pour lesquels la clé de leur réussite est en grande partie liée à leur visibilité d'où la nécessité de leur réserver des emplacements en surface. Aujourd'hui comme il y a cinquante ans, il ne faut plus raisonner simplement en termes d'infrastructures mais penser la ville en adoptant le point de vue de ceux qui la vivent, c'est-à-dire les habitants, les salariés, les acteurs économiques. L'art de la mobilité en ville appartient désormais aux citoyens.
Avec la création de parkings en souterrain dès sa naissance, LPA répond à cette injonction prégnante aujourd'hui, elle innove et permet le développement d'alternatives à une mobilité uniquement automobile. Cela correspond à la troisième « tranche » de l'histoire de LPA, celle qui va de 2007 à aujourd'hui. Depuis cette date en effet, LPA poursuit sa route, toujours dans la gestion du stationnement en ouvrage et en surface, mais se diversifie fortement pour devenir une entreprise gestionnaire de services de mobilité auto-partage, logistique urbaine du dernier kilomètre, espaces de stationnement vélos. Mais elle mise aussi sur l'innovation dans les services développement des applications, LPA&Co pour la mutualisation de l'offre privée, création du Lab LPA, de la Place de l'Art, lancement de Mob'Art le magazine que vous avez entre les mains et changement de signature : on passe de LPA – Lyon Parc Auto à LPA – La mobilité est un art.
Les parcs de stationnement ne sont pas seulement des parkings, ils doivent être des lieux de vie, pour reprendre l'expression de Serge Guinchard. Cette expression rejoint, 20 ans plus tard, les objectifs du LPA de 2019 et des années à venir. « *Nous ne pouvons plus concevoir nos parcs comme auparavant* » explique Louis Pelaez. « *Ils doivent être connectés, offrir des services de conciergerie, de gardiennage, des recharges électriques, pourquoi pas des espaces de co-working. C'est notre objectif pour les parcs que nous construisons comme Saint Antoine actuellement mais nous devons aussi porter notre effort sur nos parcs existants car nous disposons avec eux de surfaces foncières importantes au cœur des villes. Il serait irresponsable de ne pas les utiliser pour répondre aux attentes de nos concitoyens.* »

> *« Nous ne pouvons plus concevoir nos parcs comme auparavant. »*

Une histoire humaine

50 ans d'histoire ne se résument pas à des innovations, à des places de stationnement et à de nouvelles offres de service. L'histoire de LPA c'est aussi et avant tout une histoire de femmes et d'hommes qui, à partir d'une feuille de route vierge, ont bâti un outil à la hauteur des ambitions de ses créateurs. Il y a 50 ans, si la question de la mobilité était déjà au cœur des politiques publiques, celle du stationnement demeurait encore largement traitée sans véritable réflexion profonde. Quand Louis Pradel et son adjoint Charles Béraudier s'emparent du sujet et décident la création de LPA dont ils seront les deux premiers présidents, c'est une décision dont eux-mêmes ne mesurent pas l'impact. Mais elle va pourtant dessiner de façon durable le visage de la ville et influencer très concrètement la physionomie urbaine du territoire. ■



TÉMOIGNAGE

SERGE GUINCHARD

PRÉSIDENT DE LPA ENTRE 1989 ET 1995, SERGE GUINCHARD A DURABLEMENT TRANSFORMÉ LA SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE. JURISTE DE FORMATION, ANCIEN DOYEN DE LA FACULTÉ DE DROIT, CONSEILLER MUNICIPAL À LA VILLE DE LYON, IL SUCCÈDE À ROGER FENECH ET VA FAIRE PRENDRE À LPA UN TOURNANT DÉCISIF DANS SON ÉVOLUTION.

> *« Je m'étais beaucoup intéressé aux déplacements urbains, avec notamment la création des toutes premières pistes cyclables sur quais […]. À l'époque, c'était prémonitoire »*

Comment avez-vous été amené à diriger LPA ? Avez-vous hésité à endosser cette responsabilité ?

Suite à la victoire de Michel Noir aux élections municipales de Lyon, des aménagements ont été apportés pour la représentation de la Ville dans nombre d'organismes, notamment les sociétés d'économie mixte, dont LPA. Ayant été membre de l'équipe représentant la ville dès le mandat 1983-1989 et étant devenu adjoint aux finances de la Ville de Lyon et chargé du contrôle de gestion tant à la Ville qu'à la Communauté urbaine, il a semblé naturel aux décideurs de l'époque que je sois désigné comme administrateur puis président de cette société.

Aviez-vous, à cette époque, une appétence pour les sujets liés au stationnement et, plus généralement, aux questions liées aux déplacements ?

De façon certaine et évidente car dans le mandat précédent 1983-1989, j'avais été en charge de la police municipale et des déplacements urbains et était administrateur de LPA. Je m'étais beaucoup intéressé aux déplacements urbains, avec notamment la création des toutes premières pistes cyclables sur quais et les ponts pour passer aisément d'une rive à l'autre. À l'époque (vers 1984, il y a donc 35 ans), c'était prémonitoire.

La Société d'économie mixte (SEM) vous paraissait-elle l'outil adapté pour LPA ?

Absolument. C'est l'outil qui permettait d'utiliser les recettes du stationnement en surface pour une politique active de construction de parkings. De plus la forme juridique de la SEM permet des investissements de partenaires institutionnels, la Caisse des dépôts et consignations et les collectivités locales par exemple et permet de croiser les points de vue des décideurs politiques avec les intérêts économiques de la société et ceux de la population. C'est le « mariage » idéal du public et du privé.

Quelles ont été vos premières décisions ?

Établir un programme de construction de 8 000 places sur 5 et 6 ans. Donner les pleins pouvoirs de gestion au directeur général (François Gindre), le Président d'une SEM n'étant pas un président exécutif. Intégrer à cette politique de construction une vision culturelle et artistique.

Comment avez-vous eu l'idée d'amener l'art dans les parcs ?

La matrice de cette politique volontariste c'est (comme bien souvent à Lyon !) un dîner amical chez le secrétaire général de la Communauté urbaine de Lyon, Pierre Ducret à l'époque. Au cours de ce dîner, l'un des participants avait tenu un discours agressif sur les élus, les considérant

notamment comme des « pourris, des incapables, etc. ». Peu enclin à endosser ce vêtement, je réagis très vivement et, venant sur le terrain de la place des parkings dans notre ville, je fis observer que presque tous les futurs parkings envisagés se trouvaient placés devant un monument historique de Lyon (cf. le musée Saint-Pierre et l'Hôtel de Ville) ou sur un site culturel (cf. la place des Célestins) ou historique (cf. l'ancienne école de santé de Lyon) et que je souhaitais que mes interlocuteurs soient imaginatifs et qu'ils me fassent des propositions pour valoriser ce fait, cette chance pour Lyon. C'est alors que, soutenu par Georges Verney-Carron, ce dernier fit observer que les artistes seuls ne suffiraient pas à faire changer l'image des parcs et qu'il fallait les concevoir non plus comme des entrepôts, mais comme des espaces publics à part entière. Dès le lendemain, j'en parlais à François Gindre et lui demandais de monter des équipes pluridisciplinaires architectes-artistes-designers pour créer une nouvelle génération de parcs avec une triple opération d'art :
a) L'intégration systématique d'une œuvre d'art originale, d'un artiste contemporain, dans chaque parc et en liaison avec l'architecte, dès la conception de l'ouvrage il fut convenu que tous les artistes seraient sélectionnés par concours, sans aucune intervention des élus, ce qui fut rigoureusement respecté ;
b) L'association de Jean-Michel Vilmotte, en tant « qu'architecte de la lumière », pour tous les parcs, à l'architecte retenu (par concours) pour construire l'ouvrage ;
c) Pour la signalétique Yann Pennor's fut choisi et c'est à lui que l'on doit les couleurs jaune et noir en lieu et place du traditionnel rouge et blanc, tant à l'extérieur des parcs pour les signaler, qu'à l'intérieur pour guider les automobilistes ; ce choix de couleur a, depuis, été repris par d'autres constructeurs de parcs de stationnement, tant à Lyon qu'en dehors de Lyon, notamment à Paris.

Avec le recul, comment jugez-vous votre passage à la tête de LPA ? Si c'était à refaire, quelle décision ne prendriez-vous pas et quelle est la décision dont vous êtes le plus fier ?

C'est difficile de se juger soi-même, mais ce fut pour moi à la fois une passion, un vrai bonheur et l'une de mes fonctions politiques les plus près du terrain et les plus enrichissantes d'un point de vue humain (la fonction, je tiens à le préciser, a été exercée bénévolement). Je ne vois pas de décisions prises que je ne prendrai pas aujourd'hui. Bien évidemment, ma fierté c'est d'abord d'avoir introduit l'art contemporain dans les parkings, généralement sous terre. C'est ensuite que cette politique a permis à la Ville de Lyon d'obtenir un premier prix international à Vienne (Autriche) en 1995. ■

Quel est votre parc de stationnement préféré ?

Tous les parkings construits sous mon impulsion et ma présidence, au nombre de six, ont ma préférence ; je sais que cela peut paraître antinomique, mais comme un père (ou une mère) aime tous ses enfants à égalité et en équité, j'aime chacun de mes 6 parkings, chacun pour ce qu'il apporte à l'art contemporain et au public qui les fréquente. Par exemple, sans ordre de priorité : celui de la place des Célestins (avec Daniel Buren et son œuvre intitulée « Sens dessus dessous », magnifique parking en escargot, avec des vues sur un puits de lumière comme dans un théâtre à l'italienne et, au fond, un miroir qui tourne en reflétant le parking à l'envers. Celui de la gare de la Part-Dieu par sa référence à la littérature, notamment à la poésie (« Les aventures d'Ulysse sous terre » par Joseph Kosuth). Celui de la place des Terreaux : par l'œuvre de Matt Mullican, « Sans titre », exposition de poteries, chacune étant reproduite en double exemplaire), par son entrée piétons dans le musée Saint-Pierre et son plafond à la française, par son rappel de l'histoire de Lyon de l'antiquité romaine au niveau -7 au TGV (au rez-de-chaussée). Celui de l'avenue Berthelot par l'émotion mémorielle qu'il suscite avec l'œuvre de Dror Endeweld (« Innommable, innombrable de 1 à 12 unités et de -2 à 10 »), dont le graphisme rappelle les chiffres qui, sur les bras des déportés les identifiaient de manière indélébile dans les camps, par sa proximité de l'ancienne École de Santé des armées où Klaus Barbie exerçait ses horribles fonctions à la tête de la Gestapo. Celui de la place de la République pour les néons de François Morellet (œuvre intitulée « Les hasards de la République ») et pour avoir été l'un des premiers sans piliers gênant les manœuvres des automobilistes. Celui de la Croix-Rousse enfin, avec Michel Verjux. (« De plain-pied et en sous-sol »).

50E ANNIVERSAIRE DE LPA AU H7

C'ÉTAIT LE 30 JUIN DERNIER. UNE BELLE SOIRÉE D'ÉTÉ POUR CÉLÉBRER UN CINQUANTENAIRE EN PLEINE FORME. LPA AVAIT INVITÉ LE TOUT LYON POUR MARQUER SON ANNIVERSAIRE. UNE FÊTE PLEINE DE CHARME, DE POÉSIE ET DE SOURIRES GRÂCE AUX DANSEURS DE LA MAISON DE LA DANSE VENUS SPÉCIALEMENT POUR L'OCCASION DÉFILER DANS UN JOYEUX MÉLANGE DE COULEURS, DE CHORÉGRAPHIES, DE COSTUMES…ET DE SOURIRES. AUTOUR DE LOUIS PELAEZ, SON PDG, TOUS LES SALARIÉS DE LPA S'ÉTAIENT DONNÉ RENDEZ-VOUS POUR PARTICIPER À UN MOMENT DE FRATERNITÉ ET DE PARTAGE. UNE SOIRÉE RÉUSSIE QUI S'EST ÉTIRÉE (PRESQUE) TOUT AU LONG DE LA NUIT POUR ENTRER DANS L'ÉTÉ ET SE LANCER AVEC ENTHOUSIASME VERS LES 50 PROCHAINES ANNÉES.

Reportage photo : © Blandine Soulage

GENÈVE ET PARIS SOUFFLENT AUSSI LEURS BOUGIES…

Une date d'anniversaire n'est jamais anodine. Ni pour les individus, ni pour les sociétés. Et LPA n'est pas la seule à célébrer le sien. Deux sociétés similaires, l'une à Genève, l'autre à Paris, célèbrent respectivement leurs 50e et 40e anniversaires. La Fondation des parkings de Genève a le même âge que LPA. La Société anonyme mixte d'exploitation du stationnement de la ville de Paris (SAEMES) a dix ans de moins. Comme LPA, les deux entreprises publiques célèbrent leur anniversaire tout au long de l'année 2019. Au-delà de la concomitance, les parallèles sont nombreux entre les trois sociétés.

« Avec LPA, on se voit très régulièrement dans le cadre de la SCET, le réseau national des SEM de stationnement », explique Adeline Margerand, directrice commerciale, marketing et développement de la SAEMES. *« Nous sommes une société d'économie mixte dont la ville de Paris est l'actionnaire majoritaire et comme nous ne sommes pas en situation de concurrence avec LPA, nos échanges nous permettent de faire connaître nos missions de service public. »*

Le discours est à peu près le même chez Jean-Yves Goumaz, directeur général de la Fondation des parkings de Genève (voir Mob'Art n°4). *« Nous sommes une société d'utilité publique dont l'État est l'actionnaire principal. Du coup, comme LPA et comme la SAEMES, nos bénéfices sont réinvestis dans nos parkings et pour financer les nouveaux services que nous souhaitons offrir aux usagers. »*

Dans le monde du parking, chacun regarde ce que fait l'autre et essaie de prendre ce qu'il y a de meilleur ou de plus avancé chez ses collègues. *« LPA est très novateur en matière de logistique urbaine, un secteur dans lequel nous sommes très en retard, dès lors nous regardons de près la politique menée à Lyon pour nous en inspirer »*, confirme Jean-Yves Goumaz. *« Je sais aussi que LPA regarde ce que nous avons mis en place en matière de dématérialisation où nous sommes un peu en avance. En somme, nous nous challengeons et c'est une façon pour chacun de progresser. »*

Le propos est similaire à la SAEMES où LPA est considérée comme « un formidable exemple de dynamisme. » Même si les problématiques parisiennes sont très différentes des lyonnaises. *« Nous sommes confrontés à une concurrence très sévère »*, explique Adeline Margerand. *« Quand nous répondons à un appel d'offres, il n'est pas rare d'être confronté à 7 ou 8 concurrents et de devoir répondre à des cahiers des charges de plus en plus contraignants de la part de la ville de Paris qui met beaucoup l'accent sur l'électrique, ce qui implique pour nous des investissements très importants. »*

Tous les deux mois environ, les principaux responsables des SEM de stationnement se réunissent et ces échanges réguliers permettent à leurs sociétés de confronter leurs problématiques, leurs contraintes et les solutions ou nouveaux services apportés aux clients. De l'autre côté de la frontière, même si les problématiques territoriales sont un peu différentes, les questions de mobilité sont évidemment identiques à celles des villes françaises. *« Il est clair qu'on est en train de vivre une époque charnière où nous devons réinventer le rôle de nos parkings »*, souligne Jean-Yves Goumaz. *« C'est ce qui rend notre métier passionnant car il nous oblige à nous adapter aux évolutions de la société et à l'arrivée, que certains annoncent massive, de l'électro-mobilité. »*

50 ans après la naissance de la Fondation des parkings de Genève, son directeur général se réjouit de cette nécessaire adaptation à un monde qui change à une vitesse phénoménale. À Paris, les défis auxquels sont confrontés les équipes de la SAEMES sont similaires : les nouvelles technologies de l'information bouleversent les habitudes, le réchauffement climatique et ses conséquences conduisent à des choix politiques marqués et la société d'économie mixte se doit de s'y adapter. *« Pour notre anniversaire, nous avons notamment invité nos clients à visiter les ruches installées sur le toit d'un de nos parkings dans le 18e arrondissement. C'est peut-être symbolique mais cet exemple traduit aussi le fait que les parkings du futur ne seront plus seulement des endroits où stationner sa voiture mais bien davantage. »*, considère Adeline Margerand. Jean-Yves Goumaz approuve cette vision : *« nos parkings doivent devenir des "hubs" de mobilité. »*

Pour l'un comme pour l'autre, ces anniversaires sont non seulement l'opportunité de faire découvrir un métier beaucoup plus complexe qu'on ne peut l'imaginer de l'extérieur mais aussi et surtout de démontrer, par l'exemple, qu'une politique publique de stationnement va bien au-delà de la simple gestion de parkings. 40 ans pour l'une, 50 ans pour l'autre, les SEM de Paris et de Genève partagent une même ambition : construire la mobilité de demain dans des villes où la place de la voiture va inexorablement diminuer et répondre aux attentes et aux besoins des usagers plutôt que de verser des dividendes à des actionnaires qui ne verraient les parkings que comme des sources de profits.

Inventer la mobilité de demain, voilà l'objectif des SEM, qu'elles se situent à Lyon, à Paris ou à Genève. Pour autant, au-delà de cet objectif de moyen terme, Adeline Margerand émet un souhait plus immédiat pour le 40e anniversaire de la SAEMES : *« nous attendons le résultat de trois appels d'offres pour le renouvellement de contrats de trois des parkings que nous exploitons dans le 8e arrondissement. Si nous l'emportons dans le courant de ce mois de novembre qui correspond exactement à notre date d'anniversaire, ce serait le plus beau des cadeaux que nous pourrions imaginer ! »*

S'adapter, évoluer au fil des bouleversements sociétaux, répondre aux attentes des décideurs politiques et aux besoins des clients… la vie des dirigeants des sociétés gestionnaires de parkings n'est pas le long fleuve tranquille qu'on pourrait imaginer. Pourtant, c'est aussi ce qui en fait le sel, ou l'intérêt. Après 27 ans passés à la tête de la Fondation des parkings de Genève, Jean-Yves Goumaz ne voit poindre aucune lassitude, bien au contraire. *« C'est excitant ce qui nous attend, les défis que nous allons devoir relever. Et je trouve que c'est un joli clin d'œil que nous fêtions au même moment nos anniversaires. »* ■

50
DÉJÀ
50
ANS
que l'on
transforme
la ville en
profondeur
LPA
— LA MOBILITÉ
EST UN ART —