



LIBEL

www.editions-libel.fr



# CECI N'EST PAS UN PARC

ART - ARCHITECTURE - DESIGN



## ..... Dossier de presse

### SOMMAIRE

---

Communiqué	2
Informations pratiques	4
Extraits	5
Libel / Iconographie	9



## UN MUSÉE SOUTERRAIN À LYON

Au début des années 90, sous l'égide de la société d'économie mixte LPA, est décidé le principe d'aménagement d'une série de parcs de stationnement dans la ville de Lyon, destinée à placer la voiture en souterrain pour libérer l'espace public de surface. Vingt ans plus tard, les sous-sols de l'agglomération sont riches de 15 de ces parcs, qui auront innové radicalement en conjuguant pour la première fois l'art, l'architecture et le design.

Cette aventure — humaine, artistique et architecturale — a contribué bien sûr à créer l'identité d'une fonction urbaine, mais a également donné naissance, parc après parc, à un véritable *musée souterrain*, comprenant dans sa collection les œuvres d'artistes de renommée internationale : Georges Adilon, Daniel Buren, Patrice Carré, Peter Downsbrough, Jody Elff, Dror Endeweld, Philippe Favier, Marin Kasimir, Joseph Kosuth, Véronique Joumard, Valérie Jouve, Matt Mullican, François Morellet, Michel Verjux, et Lawrence Weiner.

**« Parmi les artistes pressentis, plusieurs ont participé aux mutations profondes de l'art de la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle. »** Hubert Besacier, critique d'art

Le récent documentaire en 3 parties diffusé sur ARTE, « L'art du parking », s'ouvrait sur l'exemple précurseur lyonnais, copié depuis par de nombreuses villes européennes. La phrase de Georges Verney-Carron reste ainsi d'actualité : « Un musée souterrain que le monde entier nous envie, tout simplement parce qu'il n'existe nulle part ailleurs »...

*Le livre « Ceci n'est pas un parc » s'attache bien sûr à faire découvrir (ou redécouvrir) cette prestigieuse — et souterraine — collection, mais aussi l'histoire des acteurs décisifs de cette nouvelle famille de parcs de stationnement.*



## L'ENTREPRISE LYON PARC AUTO

Créée en 1969 sous l'impulsion de la ville de Lyon, l'entreprise LPA est une société d'économie mixte, partagée entre les collectivités locales (*ville de Lyon, communauté urbaine de Lyon et conseil général du Rhône*) et une entreprise privée. En 1993, une politique de réduction de l'espace urbain consacrée à la voirie est mise en place afin d'accorder plus de surface aux transports en communs et aux piétons en ville.

La création de différents parkings souterrains est enclenchée, inaugurée par l'ouverture du parc automobile « République » le 15 avril 1993. Aujourd'hui Lyon Parc Auto compte une trentaine de parkings, dont 160 personnes assurent le bon fonctionnement au quotidien.

## CONSTRUIRE DANS LE SOUCI DE L'INNOVATION

L'entreprise a fait le pari audacieux d'associer aux équipes de conception – ingénieurs, architecte et designer – les plus grands noms de la création contemporaine française et internationale. L'art dans « toute » la ville, même en ses lieux autrefois délaissés, trouve ici un passionnant terrain d'expression. Ainsi, la ligne architecturale – fixée par Jean-Michel Wilmotte – et la signalétique – par Yan D. Pennor's – dont le livre s'inspire des formes et des couleurs.

Depuis, l'entreprise enrichit ses projets. Elle a ainsi développé ses accès aux personnes handicapées, et favorisé la plurimobilité, en associant aux parkings des stations de Velo'V. Enfin, la réduction de l'usage personnel de la voiture est à l'honneur avec Autolib', le réseau de partage de voitures.



## **CECI N'EST PAS UN PARC**

---

### **Parution**

Juin 2010

---

### **Auteurs**

Collectif sous la direction de François Gindre

---

### **Fiche technique**

**Ceci n'est pas un parc**  
Une édition Libel  
184 pages, format 24 x 28 cm  
45,00 euros TTC  
ISBN 978-2-917659-08-3

---

### **Maison d'édition**

**Libel**  
9, rue Franklin - 69002 Lyon  
Tel/fax 04 72 16 93 72  
b.roux@editions-libel.fr  
www.editions-libel.fr

---

### **Diffusion**

**Libel**  
9, rue Franklin - 69002 Lyon  
Tel/fax 04 72 16 93 72  
contact@editions-libel.fr

---

### **Contacts presse**

**Libel**  
Tel/fax 04 72 16 93 72  
e.bourgeon@editions-libel.fr  
www.editions-libel.fr




13

**HUBERT BESACIER**  
*Créateur d'art*

## UNE COLLECTION SOUTERRAINE

C'est un sujet et sur le thème de la collection que commence la première exposition de Lyon Parc Auto avec un artiste. À l'occasion de la première Biennale d'art contemporain de Lyon, du 11 septembre au 11 novembre 1991, Gérard Collin-Thiébaud intervient sur les tickets de stationnement. Quatre-vingt-dix horodateurs du centre-ville distribuent alors des images au verso de leurs tickets. Ce sont des fragments de reproductions de peinture classique que les usagers peuvent collectionner, comme les enfants le faisaient il y a quelques décennies, avec les images trouvées dans les tablettes de chocolat. On peut ainsi reconstituer, entre autres, le tableau du Pérugin « L'ascension du Christ » (1495-1498), conservé au musée des Beaux Arts de Lyon.

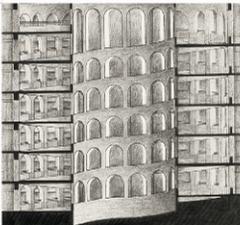
Plus tard en 1993 et 1994, Gérard Collin-Thiébaud, se référant toujours à un réflexe populaire de collection (la mode est alors à celle des cartes préparées), propose des cartes de stationnement à page illustrées d'images représentant les places de Lyon où seront aménagés les parcs souterrains, puis les portraits des cinq premiers artistes retenus au concours pour ces aménagements.

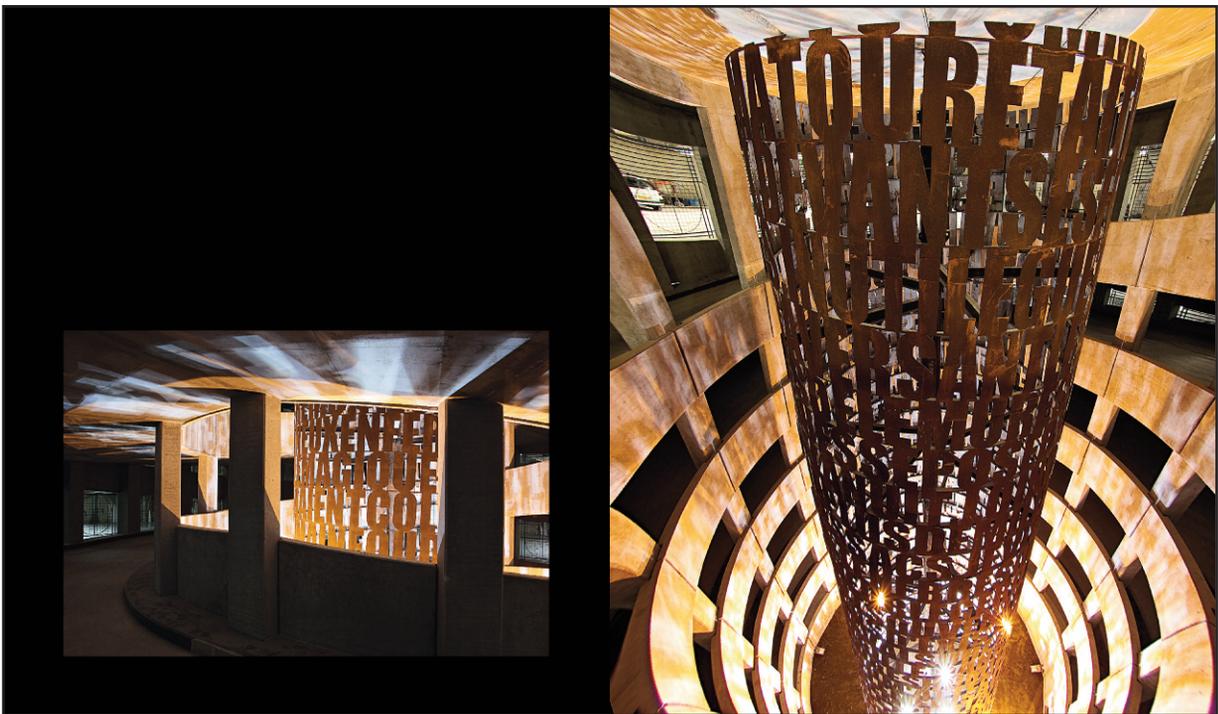
Au début de ces années 90, sous l'égide de la société d'économie mixte Lyon Parc Auto, le principe d'aménagement d'une série de parcs de stationnement souterrains arrive en effet à maturité. En bref, il s'agit de créer dans le sous-sol de la ville de nouveaux espaces publics dignes de ce nom, des sites urbains à part entière, qui méritent une qualité architecturale soignée. Mais le pari le plus audacieux sera de faire appel à des artistes contemporains pour participer au programme. Dans ce domaine, comme dans ceux de l'ingénierie, de l'architecture ou du design, il convient de viser le meilleur, c'est à dire de recruter des artistes de renommée internationale. Pour cela, il faut s'assurer les services d'une entreprise professionnelle de médiation et de la coordination d'œuvres artistiques. Ce sera le rôle déterminant d'*Art Entreprise*, accompagnée pour un temps d'*Art Public Contemporain*. (1)

La première contribution décisive d'*Art Entreprise* fut de faire entrer dans le projet un architecte capable de penser une scénographie pour l'ensemble des chantiers et un autre grand nom du design pour concevoir la charte graphique, inventer une signalétique sonore et en assurer le suivi. Ce sont les rôles qu'assurent depuis près de vingt ans Jean-Michel Willmotte et Yan D. Pennon's. Voilà qui permet d'obtenir une parfaite cohésion visuelle de l'ensemble des sites, quels que soient l'option architecturale et le choix de l'artiste intervenant.





		<p><b>ENTRETIEN AVEC JEAN-MICHEL WILMOTTE</b> Architecte, scénographe</p>	<p><i>Né en 1948 à Sionnaz, Jean Michel Wilmotte crée son agence en 1975. Avant tout, elle œuvre dans cinq domaines fondamentaux : l'architecture, l'architecture d'intérieur, la scénographie, l'urbanisme et le design. Avec 15 à collaborateurs, elle a pris une dimension internationale et pluridisciplinaire et travaille dans une vingtaine de pays dans le monde.</i></p>
<p><b>[L1]</b> Dessin de Jean-Michel Wilmotte - architecture intérieure du parc des Célestins - qui imagine la nouvelle génération de ports.</p> <p><b>[L2]</b> Les arches à l'intérieur du dernier étage du parc des Célestins, réalisées et réalisées par Daniel Butez.</p>	<p>Quand il évoque la charte architecturale que vous êtes parvenu à définir pour les parcs automobiles, François Girard, directeur de l'UPA, parle de « rencontre de l'architecture intérieure et de l'urbanisme »...</p> <p>Avec Georges Vireux-Cayron, nous avons ouvert la voie dans le domaine des parkings en donnant une cohérence et une orbétique à des bâtiments utilitaires. Nous avons conçu, avec autant d'attention que dans un espace privé, des lieux qui sont un prolongement de l'espace public, des lieux où les gens se sentent bien.</p> <p>Notre propos est de se profiler sur l'existant, autant que faire se peut, plutôt que de créer une rupture. Nous respectons le patrimoine et cherchons à le valoriser. C'est ainsi que nous avons réalisé un parc à l'italienne place des Célestins. Sur la place des Terreaux, il est possible de passer par le musée Saint-Pierre pour descendre dans le parc. On retrouve son atmosphère chaleureuse avec ses solivages en chêne. Et à la demande de Matt Mullican, nous avons reconstitué les feuilles archéologiques et les objets trouvés.</p> <p>Pour tous les parcs, nous avons également réfléchi aux transparences, aux accès, aux ascenseurs, aux portes, aux modules... A cela s'est ajouté le travail graphique de Yael El Fenzor. Si bien que les gens n'ont plus eu d'appréhension pour entrer dans les parcs. Voilà pour la conception. Mais il faut également préciser que, depuis 20 ans, la création de ces parcs permet de compléter des places de stationnement sur la voirie par des promenaies et des espaces verts. Ces différents aménagements aident à lutter contre l'insécurité tout en procurant un sentiment de fierté aux habitants parce qu'ils ramènent du sens et de la beauté dans la ville.</p>	<p>Francis Rambert, aujourd'hui directeur de l'Institut Français d'Architecture, parle de vous comme un « moteur à raffiner l'espace ». En quoi cette terminologie s'adapte-t-elle à votre travail dans les parcs de stationnement lyonnais ?</p> <p>Nous voulons faire de ces parkings des architectures qui, même si elles sont encadrées, sont regardables comme telles. Nous voulions les humaniser. Nous avons cherché à enlever l'inégalité de la tête des automobilistes. Pour ce faire, nous ne voulions pas d'escaliers sales en béton, nous avons imprimé au maximum les zones d'attente en travaillant sur les hauteurs - naturelles ou artificielles - nous avons mis en scène les circulations en valorisant le patrimoine et les interventions artistiques. Les usagers n'ont plus le temps d'être inquiets, ils n'y pensent même plus, car leur attention est détournée. L'intervention de Moncler dans le parc de la République a été une surprise extraordinaire. Un cadeau.</p> <p>Comment transforme-t-on des parkings en architecture ?</p> <p>Où se nourrit de ce qui fait le lieu : son histoire et sa géographie. L'architecte doit faire écho à l'existant et répondre aux exigences fonctionnelles : circulations, distribution de l'espace, transparence, rôle de la lumière, choix des matières.</p> <p>Tout a commencé par le parc des Célestins, qui avait un plan en spirale. Nous avons eu l'idée de perforer le fil central, puis de faire une série d'arcs et de reporter en périphérie toutes les galeries. Au final, le parc est une sorte de tour de tour de tour, mais l'idée ne serait pas née s'il n'y avait eu un théâtre à l'italienne sur la place. C'est alors que nous avons mis en œuvre la politique</p>	





## « SOUS-FACE SUPPORT »

FRANCIS RAMBERT, DIRECTEUR DE L'INSTITUT FRANÇAIS D'ARCHITECTURE

Depuis plusieurs siècles, l'art et l'architecture se frôlent, se rencontrent, s'entremêlent. « L'architecture, clé de voûte des arts » pensait Paul Valéry... Au-delà de toute hiérarchie, cette histoire de destins croisés a créé des situations inattendues, autant de rendez-vous improbables s'agissant de reconquête des infrastructures. Sortir des sentiers battus où l'art est attendu (palais et autres musées) pour investir le champ des infrastructures, il y a bien là une tendance qui s'inscrit dans la requalification des lieux de la ville contemporaine. Dans cette métamorphose, la pensée artistique est en passe de prendre sa revanche sur la pensée technique.

Déjà, le métro de Moscou avait ouvert la voie, en son temps révolutionnaire, en transformant les tubes du transport en commun en nouvelles galeries d'art. Depuis, et c'est là que la tendance devient contemporaine, la mobilité s'est avérée comme le thème de prédilection de cette infiltration artistique.

En effet, le tramway, que l'Europe, et surtout la France, se sont prises à redécouvrir est devenu le lieu de l'expression artistique. Le parcours de la « mobilité douce » est ainsi ponctué d'œuvres d'art à Montpellier, comme à Strasbourg, Nice ou Paris. Et souvent les terminus nous réservent d'agréables surprises...

À Strasbourg c'est Zaha Hadid, auteur de la station intermodale, qui est appelée « comme artiste » ; à Nice, c'est Ange Leccia qui intervient sur le travail de l'architecte Marc Barani. Dans la capitale, sur le pont du Garigliano, l'architecte Frank Gehry et l'artiste Sophie Calle ont créé une œuvre ensemble, en bout de ligne, au-dessus de la Seine.

La mobilité inspire, on le voit, les lieux dédiés aux flux sont encore plus propices à la création. Le relais est ainsi assuré depuis les années héroïques des premières plateformes. Souvenons-nous, par exemple, de la fresque de Mirò, carte d'identité catalane, qui se présente dans le premier aéroport de Barcelone. Regardons aussi la fresque, plus figurative dans son allégorie de l'aviation, de l'aéroport Santos Dumont à Rio, face au Pain de sucre...



Puis on a vu des artistes ne pas hésiter à s'emparer des sous-faces d'infrastructure : Daniel Buren à Bilbao, Oliafur Eliasson à Manhattan sous le pont de Brooklyn. Magnifiques retournements de situations dans les deux cas ! Quant au paysagiste Adrian Gueuze, il nous a montré comment il était possible de transformer poétiquement le dessous d'autoroutes sur pilotis en véritable parc urbain dans la périphérie d'Amsterdam. Autant d'interventions qui nous ouvrent d'autres portes – très optimistes – dans un horizon qui paraissait bien bouché.

Mais qui aurait pensé que l'art descendrait un jour dans les parkings ? En s'enfonçant dans les profondeurs de la ville, l'œuvre prend alors un autre statut, elle détourne l'infrastructure au profit de « l'utilisateur-visiteur ». Fini les lieux glauques, exit les « non-lieux », l'art s'est engouffré dans les interstices de la métropole. Felice Varini nous offre ainsi un autre « point de vue » dans l'un des parkings d'Euralille, le quartier construit sur les réseaux et les flux selon un scénario de Rem Koolhaas. À Lyon les interventions artistiques – dont celle de Buren – ne sont pas sporadiques, mais relèvent d'une véritable stratégie d'intégration de l'art en sous-sol. Lyon Parc Auto a ouvert une nouvelle typologie de musée. L'art au croisement de l'utilitaire.

Tout cela suppose un véritable travail en amont pour permettre aux artistes de travailler *in situ*. De là naît la connivence indispensable entre artiste et architecte qui engendre les conditions de production de l'œuvre du palais de justice de Nantes au stade « nid d'oiseau » de Pékin, en passant par l'Hôtel de Ville d'Innsbruck ou l'abbaye de Montmajour.

Profondes connivences en effet entre Claude Parent et Tinguely, Schöffer ou Klein ; Herzog & de Meuron et Rémi Zaugg ou Ai Wei Wei ; Frank Gehry et Oldenburg ; Jean Nouvel et François Seigneur ou Jenny Holzer ; Ricciotti et Van Lieshout ou Tracandi ; Dominique Perrault et Daniel Buren... Sans oublier la série d'œuvres couplées le long de la Saône, sur l'un des quais de la Confluence à Lyon. Autant de concepts croisés, de démarches imbriquées, d'intersections fertiles dans la géométrie des projets les plus ambitieux, voire les plus iconiques. Et l'on attend avec impatience le fruit de collaboration entre Future System et Anish Kapoor sur l'une des gares de Naples. Mobilité encore !

Parallèlement à ces œuvres exceptionnelles produites en surface, s'ouvre un territoire d'exploration architecturale et artistique. La sous-face devenant support de création. Le parking comme l'un des beaux-arts, on demande à voir. |



**L'agence Libel** est une maison d'édition installée à Lyon entre Perrache et Bellecour, au service des livres d'images et de ceux qui les aiment.

Les arts, tous les patrimoines, l'architecture et la photographie sont les thèmes de prédilection de cette entreprise dont l'équipe est forte de dix années d'expérience dans l'édition de beaux livres illustrés.

Nous avons à cœur de gagner la confiance des amoureux du livre, en proposant des objets élégants et ambitieux, où l'image occupe une place centrale. Nos partenaires sont des photgraveurs d'art, des imprimeurs toujours soucieux de l'environnement, des graphistes spécialistes du livre et des photographes reconnus.



// Iconographie de l'ouvrage « LPA » disponible sur demande auprès des éditions Libel, dans le cadre de la promotion de l'ouvrage et selon les conditions fixées par l'éditeur

// Catalogue et « actus » consultables sur [www.editions-libel.fr](http://www.editions-libel.fr)

// Site également développé pour iPhone et Smartphones

### Viennent de paraître aux éditions Libel :

- **Juste avant le courant.** Portrait sensible de l'entreprise rhodanienne TSV (*Transformateurs Solutions Vénissieux*), par le photographe Frédéric Bellay.
- **Seuils**, une série inédite du photographe-plasticien Éric Rondepierre.