



**Monsieur Bruno Bernard**  
**Président de la Métropole de Lyon**  
**20, rue du lac**  
**CS33569**  
**69505 Lyon cedex 03**

Lyon, le 4 mai 2021

**Objet** : Evolution du PLU-H, LPA et Habitat en Presqu'île et dans le Vieux Lyon

Monsieur le Président,

Dans le dossier d'inscription de Lyon sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO, la conclusion est la suivante « *Après 2000 ans, le Site Historique de Lyon demeure un lieu particulièrement vivant de la cité. Il est un témoignage original d'une continuité d'harmonie entre la vie humaine, spirituelle et matérielle, et sa traduction urbaine* ». D'autres passages du même document attestent de l'importance du caractère vivant du centre historique de Lyon (voir en annexe).

Il est primordial de maintenir le caractère habité de nos quartiers et nous constatons malheureusement que des familles et des habitants actifs quittent le centre historique, comme le prouvent les fermetures de classes. Il convient donc de mettre en œuvre des mesures de nature à enrayer cette évolution. Maintenir le centre-ville habité, c'est aussi participer à la lutte contre la pollution automobile (voir ci-dessous).

Toute contrainte sur la vie quotidienne dans l'hypercentre aurait pour effet d'amplifier le départ des habitants avec le risque de devenir « une réserve d'indiens » avec pour seuls habitats, des colocations ou des logements occupés par des personnes très âgées, voire loués sur des plateformes comme AIRBNB.

Les déclarations faites par quelques élus et un sondage mené par LPA auprès des abonnés « résidentiels » font naître la plus grande inquiétude sur le droit des habitants à posséder un véhicule personnel, dans la mesure où il ne leur serait pas possible de bénéficier d'un stationnement résidentiel en surface et/ou en parking public à un coût raisonnable. Si certaines de ces déclarations étaient confirmées dans les faits, nous arriverions à une situation intolérable car le principe fondamental d'égalité serait bafoué : seuls les familles et les actifs les plus fortunés pourraient rester ou s'installer dans le centre historique.

Si le projet de modification du PLU-H traite de la possibilité de stationnement résidentiel dans les immeubles récents dans d'autres zones (même si c'est pour l'alléger), rien n'est dit sur la situation dans l'hypercentre. De toute évidence, la modification prévue du PLU-H, qui a pour motif les aspects sociétaux de l'habitat, ne peut se désintéresser des conditions de celui-ci dans le centre-ville.

Il faut favoriser la mixité sociale et générationnelle, donc la possibilité de stationnement résidentiel à un coût raisonnable. Le recours à l'autopartage présente un intérêt certain, mais il ne peut être considéré comme la solution unique et/ou préférentielle quand les déplacements à pied, en vélo et les transports en commun ne permettent pas de répondre aux besoins.

Nous partageons l'objectif de réduction de la circulation automobile, mais s'attaquer aux automobilistes résidant dans l'hypercentre, c'est se tromper de cible.

En effet, les résidents de ce territoire utilisent peu leur voiture et ne le font que lorsque c'est nécessaire (chargement, personnes handicapées, déchetterie,...). Ils ne pratiquent pas « l'autosolisme » ni la « multi-motorisation ». Ce fait a été confirmé lors des travaux du PDU. Leur comportement vis-à-vis des mobilités est donc conforme aux buts recherchés.

Pour diminuer la pollution, il faut traiter la question des véhicules venant en hypercentre et cherchant à se garer en surface sans nécessité ; cette utilisation est polluante et gênante, et implique souvent de tourner dans plusieurs rues pour trouver une place, ce qui est souvent un exploit au Nord Presqu'île. C'est à cette situation qu'il convient de s'attaquer.

Par contre, il faut permettre l'accès aux véhicules venant charger/décharger des personnes (PMR, personnes âgées, enfants en bas âge,...) ou des marchandises. Cette utilisation peut souvent être de courte durée, mais elle est nécessaire pour que le centre historique reste vivant et habité.

Afin d'éclairer au mieux les décisions auxquelles nous souhaitons être associés, nous demandons donc les choses suivantes :

- un état des lieux précis de l'offre et des besoins en matière de stationnement. Une étude a été faite et présentée dans le 1<sup>er</sup> arrondissement mais pas dans les 2<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> arrondissements.
- un traitement du stationnement en hypercentre en cohérence avec les facilités offertes dans les autres zones,
- une étude des mobilités qui, au lieu de contraindre la vie des résidents, leur apporte une amélioration de leur vie quotidienne.

En conclusion, nous comptons sur la phase de co-construction actuelle, pour éviter que des mesures prises trop rapidement remettent en cause ce que deux millénaires de cité vivante et habitée ont construit. Nous ne doutons pas que votre intention est bien de promouvoir la vie résidentielle dans le centre historique et de prendre des décisions de nature à la faciliter au lieu de la contraindre.

Nous adressons également ce courrier à Monsieur le Maire de Lyon avec copie aux élus avec lesquels cette problématique a été évoquée, ainsi qu'aux maires de nos trois arrondissements.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre haute considération.

Le Président  
du CIL Centre Presqu'île

Le Président  
du CIL Renaissance du Vieux Lyon

Bernard Colombaud

Frédéric Auria

Copies :

Béatrice Vessiller, vice-présidente de la Métropole de Lyon  
Laurence Boffet, vice-présidente de la Métropole de Lyon  
Renaud Payre, vice-président de la Métropole de Lyon  
Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon, président de LPA

Préambule page 2 signé par Raymond Barre Maire de Lyon

La particularité de Lyon est, en effet, de s'être étendu progressivement vers l'Est en préservant, à chaque étape de sa croissance, la richesse de l'habitat antérieur. A la différence de beaucoup d'autres villes où le centre a été détruit pour être reconstruit au même endroit avec une architecture nouvelle, ne laissant subsister que des vestiges isolés ou quelques grands monuments, le déplacement du centre de gravité de Lyon a permis la sauvegarde de quartiers entiers dont la permanence rend visible, sur les bâtiments eux-mêmes, l'histoire de la ville.

Pour toutes ces raisons, on peut considérer que Lyon constitue un exemple éminent d'établissement humain, combinant un site exceptionnel et une continuité urbaine remarquable.

Etat de Préservation page 50 point 2.2

**2.2 L'authenticité sociale**

Un des soucis constants à Lyon a été de limiter les mutations sociales consécutives aux opérations de restauration ou de réhabilitation urbaine.

Lors des opérations programmées de réhabilitation des quartiers, la ville de Lyon s'est fait une spécialité de mettre au point des subventions ou des procédures qui permettent de maintenir les populations dans leur habitation d'origine, grâce à l'intervention systématique du droit de préemption municipal et des sociétés d'Habitation à Loyer Modéré (H.L.M.). La mixité sociale est ainsi préservée dans l'ensemble du site historique. En témoignent nombre d'opérations, parfois même réalisées dans des édifices prestigieux: l'immeuble de la galerie Philibert de l'Orme, l'Hostellerie du Gouvernement dans le "Vieux-Lyon", ou l'immeuble de la cour des Voraces à la Croix-Rousse.

La stabilité sociale des quartiers est d'autant mieux assurée à Lyon, que, depuis le Moyen-Age, le système prépondérant des maisons à loyer a toujours mêlé des populations d'âges et d'activités différents.

Justification de l'Inscription page 69 Conclusion

**CONCLUSION**

Après 2000 ans, le Site Historique de Lyon demeure un lieu particulièrement vivant de la cité. Il est un témoignage original d'une continuité d'harmonie entre la vie humaine, spirituelle et matérielle, et sa traduction urbaine.