

LE CIL CENTRE-PRESQU'ÎLE ET LES MOBILITES

Le CIL Centre-Presqu'île, membre de l'UCIL (Union des CIL) est la seule association représentant les habitants de la presqu'île des Terreaux à Perrache reconnue par les collectivités locales. Au titre de ses statuts, notre association a pour objet

- La protection et l'amélioration du cadre de vie des habitants
- La défense des intérêts généraux du quartier dans les domaines, notamment de l'urbanisme, de la circulation, de la voirie, de la sécurité, de l'hygiène et des espaces verts ainsi que de la lutte contre les nuisances.

A l'occasion du renouvellement du mandat des conseils métropolitain, municipal et d'arrondissement, il apparaît indispensable que les élus prennent en compte le point de vue des habitants du cœur de la ville notamment sur le sujet des mobilités qui sera certainement l'un des plus importants de cette mandature.

Il est primordial que l'évolution des mobilités se fasse dans le respect de ce qui est une des spécificités de notre quartier ; comme *cela a été souligné lors de l'inscription de Lyon au patrimoine mondial de l'humanité il doit rester vivant et habité par toutes les générations et notamment par les familles*. Toutes les mesures prises doivent donc prendre pour objectif le maintien des commerces et des habitants permettant ainsi l'animation d'un quartier remarquable à beaucoup de points de vue.

La Presqu'île Nord (Bellecour/Terreaux bas des pentes) serait la première application de cette nouvelle conception des mobilités en cœur de ville.

1/ La situation actuelle des mobilités

La situation actuelle n'est globalement pas satisfaisante.

-Le nombre de places disponibles sur voirie pour le stationnement, le chargement/déchargement et la livraison a constamment diminué depuis plusieurs décennies sans prendre en compte la demande. Ces places sont donc devenues très insuffisantes par rapport à celle-ci.

Comme l'évolution prévisible des aménagements (espaces urbains, végétalisation) et des réglementations (suppression du stationnement près des passages protégés,...) va vraisemblablement faire diminuer encore l'offre de places, **il devient incontournable d'agir sur la demande.**

-Le niveau de pollution sonore et de l'air est important. Les expériences de piétonnisation et de confinement ont montré à quel point un **allègement de la circulation automobile pouvait avoir un effet positif**. Il convient donc d'adapter le niveau de circulation à la vie du quartier.

-**De nombreuses incivilités sont de plus en progression inquiétante**. Les rodéos, les motos extrêmement bruyantes, les voitures circulant fenêtres ouvertes avec une sonorisation à fond sont des obstacles à un développement harmonieux de la vie urbaine.

2/ Les objectifs

-**L'action sur la demande en places** de stationnement ne doit pas se faire au détriment de la vie en presqu'île sous tous ces aspects. Il convient donc

- de maintenir la possibilité de charger/décharger un véhicule pour les besoins des particuliers et des commerces. Il faut aussi permettre la possibilité d'accompagnement des personnes qui ne peuvent pas se déplacer (personnes âgées ou handicapées, enfants en bas âge).

- de permettre aux artisans d'avoir accès aux immeubles pour y effectuer leurs indispensables interventions sans faire apparaître de surcoût pour eux mêmes ou leurs clients (les factures font souvent apparaître un item supplémentaire «intervention en presqu'île »),

- d'autoriser l'accès aux taxis et transports en commun,

- de maintenir le stationnement résidentiel.

Les autres demandes ne pourront donc plus être satisfaites. Il n'est pas normal qu'un automobiliste crée de la pollution et de la congestion en tournant indéfiniment en presqu'île à la recherche d'une place si ses besoins ne correspondent pas à l'une des trois conditions ci-dessus.

-**Pour éviter la pollution et faciliter le développement des modes doux** (y compris les piétons) le niveau de circulation des véhicules immatriculés doit baisser ; **la seule traversée de la presqu'île (Est/Ouest et Nord/Sud) ne doit pas être possible** en dehors, éventuellement, de certains axes bien définis et conçus de façon cohérente.

-Une telle limitation de la circulation aura également un impact positif sur les « incivilités motorisées », l'action des forces de l'ordre pouvant alors se focaliser sur les autres incivilités encore nombreuses.

3/ Les moyens

Il convient donc

- d'autoriser l'accès des véhicules immatriculés entrant en presqu'île pour charger/décharger, travailler ou en stationnement résidentiel,

- d'interdire l'accès aux autres véhicules immatriculés.

Pour matérialiser ces fonctionnalités **le recours à des caméras nous semble de loin préférable** à des plots rétractables car certainement moins onéreuses à l'installation et à la maintenance et plus flexibles dans l'utilisation. Les villes italiennes ont montré le chemin à suivre, toute infraction faisant l'objet d'une contravention dissuasive. **De plus, les plots ne peuvent pas arrêter les motos**, souvent sources de gêne sonore importante.

Les immatriculations des véhicules autorisés en permanence (résidents,...) seraient enregistrées et une procédure est à mettre en place (d'une part avec les commerçants et d'autre part avec les résidents) pour les autres véhicules à autoriser soit

- les véhicules des artisans,
- les taxis et véhicules de transport en commun,
- les véhicules venant charger/décharger (pour les commerçants ou pour les particuliers, véhicules transportant des personnes ne pouvant se déplacer à pied). Ces véhicules pourraient être soumis à un délai maximum de 30 mn en presqu'île (d'où vraisemblablement des caméras également en sortie de zone).

L'application de telles mesures restrictives devraient s'accompagner de dispositions concernant les **accès aux parkings à proximité immédiate de la presqu'île** facilitant ainsi l'accès « piéton » à la presqu'île (restaurants, cinémas, commerces, visites,...) aux personnes qui n'auraient pas pu ou pas souhaité emprunter les modes doux ou les transports en commun, dont l'utilisation doit être fortement encouragée. L'impact sur les commerces ne serait pas négatif si

- effectivement, seuls 2% des clients utilisent le stationnement sur voirie, comme l'a souligné une étude faite à l'occasion des expérimentations de piétonnisation,
- une participation aux frais de parking se mettait en place pour tout achat ou consommation dans les cafés/restaurants (cette situation se retrouve dans beaucoup de centres commerciaux, pourquoi ne pas l'appliquer à la presqu'île ?),
- les déplacements à pied en presqu'île devenaient plus agréables que les déambulations dans des centres commerciaux souvent fermés.

Une telle « réorganisation » des flux en presqu'île doit s'accompagner **d'aménagements spécifiques facilitant la cohabitation entre piétons, modes doux et véhicules autorisés.**

4/La concertation nécessaire

En conclusion, le CIL Centre Presqu'île demande **que l'accès à la presqu'île soit strictement limité aux véhicules immatriculés qui ont réellement « quelque chose à y faire ».**

Sur le sujet des mobilités comme sur toute décision ayant un impact sur la vie en presqu'île, **le CIL Centre Presqu'île demande avec la plus grande insistance qu'une véritable concertation** avec les résidents (comme avec les commerçants) soient mises en œuvre AVANT toute décision.

Nous faisons part de notre grande déception quant aux concertations sur les différents projets mises en œuvre lors des mandatures précédentes qui n'ont pas été conçues dans un esprit de dialogue à l'exception peut-être des expérimentations de piétonnisation.