

<p style="text-align: center;">MISE EN SENS UNIQUE DE LA MONTÉE SAINT-SÉBASTIEN QUESTIONS/RÉPONSES</p>
--

- 1. Combien sommes-nous à être impactés par ce changement de circulation ?**
 - a. Entre 300 et 700 habitants du premier se déplaçant en voiture sont impactés directement
 - b. Plusieurs milliers d'habitants se rendant au travail à pied, en vélo ou transport en commun sont impactés directement + scolaires

- 2. Ce changement de circulation ne va-t-il pas créer PLUS de circulation dans le 4^e ?**
 - a. Sur les 8000 voitures empruntant la montée St Sébastien plus de la moitié traversent AUSSI le 4^eme ce sera donc une diminution de circulation sur la partie Est du plateau.
 - b. Voir également la réponse ci-dessous sur le report modal déclenché par les modifications de circulation.

- 3. En forçant les gens à faire un détour ne créé-t-on pas PLUS de pollution ?**
 - a. Chaque changement de circulation entraîne entre 20% et 33% de report modal depuis la voiture vers un autre moyen de transport, ce changement de circulation induira donc une réduction nette de la pollution produite, malgré le détour imposé à quelques centaines de véhicules.

- 4. La modification de circulation va rendre impossible la liaison en voiture depuis la rue des Capucins vers le plateau de la Croix-Rousse, pourquoi ?**
 - a. Une liaison en voiture entre le quartier Capucins et le plateau est toujours possible mais en empruntant d'autres itinéraires.
 - b. Ces liaisons courtes en voiture en ville doivent rester rares car ce sont celles qui sont le plus facilement remplacées par des moyens de transports alternatifs.

- 5. Pouvez-vous préciser comment les utilisateurs du parking Villemanzy accéderont à leur place ?**
 - a. Les utilisateurs du parking Villemanzy pourront toujours accéder à leurs places soit en descendant du plateau via la place Colbert, soit en remontant la montée St Sébastien via la rue Burdeau
 - b. Cela sera très comparable aux itinéraires pris lors des coupures pour travaux de la montée Saint Sébastien ayant eu lieu au printemps et à l'automne

- 6. Peut-on prévoir la création de « pass » résidents ou mettre en place des bornes ?**
 - a. Le projet « Apaisement Presqu'île » démarre début 2022 et la mise en place de bornes fait tout à fait partie des solutions envisageables sur ce projet « PPI » (pour plan pluriannuel d'investissement).

7. Qu'en-est-il pour les pompiers et les personnes atteintes de handicap (accessibilité universelle) ?

- a. Tous les aménagements sont étudiés en fonction des obligations de passage des véhicules de secours et toute modification est validée par le SDMIS (Service Départemental et Métropolitain d'Incendie et de Secours), afin de n'entraîner aucun risque supplémentaire.
- b. Les personnes porteuses de handicap sont parmi les premières victimes avec les plus jeunes et les personnes âgées de la difficulté de marcher en sécurité sur les trottoirs et de pouvoir traverser une rue sans crainte et danger.
- c. La mobilité en voiture des personnes à mobilité réduite est toujours assurée et nous prévoyons par ailleurs d'augmenter le nombre de places de stationnement « PMR ».

8. Quels itinéraires restent possibles avec cette configuration ?

- a. Tous les autres itinéraires qui sont empruntés lorsqu'on arrive sur cette zone, par exemple lorsque des travaux coupent la montée Saint Sébastien, restent ouverts.

9. Quels aménagements (type verdure) sont prévus ?

- a. Pour le moment il n'y a pas de végétalisation prévue pour cette modification de circulation mais deux projets « PPI » plus larges vont concerner cette zone. La concertation concernant le projet « Apaisement Presqu'île » commence au printemps 2022 et la végétalisation en sera un chapitre majeur.

10. Quelles ont été les critères de recherche mobilisés lors des études de mobilités ?

- a. Tout est détaillé dans les différents documents présentés lors des différentes réunions publiques et disponibles sur le site de la mairie du 1^{er} :
<https://mairie1.lyon.fr/participation-citoyenne/reunions-publiques-calendrier-et-comptes-rendus>

11. La décision est-elle définitive ?

- a. La décision de passage en sens unique est définitive autant que les décisions sur des aménagements de voirie peuvent être « définitifs ».

12. Pourquoi ne pas avoir plus communiqué sur cette concertation ?

- a. L'information sur les réunions publiques est passée par le conseil de quartier, ainsi que des affiches sur les portes d'immeubles du quartier, par la presse et les réseaux sociaux. Pour autant, nous pouvons améliorer notre communication pour toucher davantage de personnes, en incitant davantage de personnes à rejoindre les conseils de quartier (<https://mairie1.lyon.fr/participation-citoyenne/conseils-de-quartier>) et à s'abonner à l'infolettre de la Mairie <https://mairie1.lyon.fr/la-lettre-dinfos-du-1er-arrondissement>

13. Pourquoi devoir passer par un aménagement de transition qui n'offrira pas la possibilité d'une rue entièrement piétonne.

- a. La possibilité de piétonisation sera évaluée dans le cadre du projet PPI « Apaisement Presqu'île » dont la concertation démarrera au printemps.

14. Quelles perspectives pour améliorer les transports en commun dans les pentes ?

- a. Nous travaillons avec nos collègues du 4eme et le Sytral à l'augmentation des fréquences des deux navettes S6 et S12 et aux possibilités d'amélioration de leurs dessertes.
- b. Nous avons également le projet de recréer un funiculaire dans le tunnel de la rue Terme, cette possibilité sera étudiée dans le cadre de la réfection du Bd de la X-Rousse et du projet PPI « Apaisement Presqu'île »

15. Les personnes utilisant un déambulateur, béquilles, ou en fauteuil roulant ne vont certainement pas avoir d'amélioration de leur quotidien. Que prévoyez-vous ?

- a. L'amélioration de la « marchabilité » des pentes et de la Presqu'île et en premier lieu au bénéfice des personnes fragiles, handicapées, âgées ou très jeunes est notre objectif numéro un pour tous nos projets de voirie.

16. Sur les dangers et les risques, il y aussi la "descente hors de contrôle vitesse par les deux roues de tous types" aux débouchés des rues et dans l'épingle du bas !

- a. Oui, l'augmentation de la pratique du vélo augmente les interactions, parfois négatives, entre cyclistes et piétons. Le passage en sens unique de la montée Saint Sébastien permettra de séparer clairement les flux de vélos, de piétons et de voiture et les vélos ne seront plus « invisibles », et donc surprenants, au milieu des voitures
- b. La brigade cycliste de la Police Municipale, maintenant constituée et opérationnelle à parmi ses missions le contrôle et la verbalisation des cyclistes indécents.
- c. Il n'y a malheureusement pas de comparaison entre le résultat d'un choc voiture-piéton et un choc vélo-piéton.

17. Si des cyclistes peuvent utiliser la partie « piétonne », comment limiter le passage des 2 roues type scooter de livraison ?

- a. Nous utilisons la vidéo-verbalisation pour essayer de limiter ces comportements sur la place des Terreaux et le bout de la rue des Capucins ; des opérations ciblées de verbalisation des scooters de livraison ont déjà lieu et continueront.

18. Il y a un bar à l'endroit de la partie piétonnisée, comment faire pour limiter les attroupements devant ?

- a. Les autorisations d'ouverture tardive sont soumises à autorisation et ces autorisations sont tributaires de la bonne gestion des entrées sorties des établissements. A ce jour nous n'avons pas de plaintes concernant cet établissement.

19. Pourquoi ne pas fermer en bas la rue des Feuillants vers rue Royale et L'Alsace Lorraine ?

- a. Ce n'était pas l'objet de cette commande et étude. Un projet, dit PPI, « Apaisement Presqu'île » démarre en 2022 qui pourra étudier cette possibilité.

20. Quand vont être mise à jour les base de données GPS ?

- a. La Métropole a maintenant la possibilité de notifier les changements de circulation et les travaux impactant directement auprès des principaux fournisseurs, favorisant une prise en compte rapide. Les applications de navigation ont déjà intégré ces changements.

21. Cet aménagement fera-t-il l'objet d'une évaluation et comment se fera-t-elle ?

- a. Des comptages de voitures ont été réalisés avant la mise en place et seront remis en place après les travaux et permettront de visualiser les évolutions de trafic, leur nature et les vitesses. Il faudra donner deux ou trois trimestres pour avoir une vision complètement stabilisée, comme cela a été le cas pour la rue des Capucins.

22. Pourquoi l'élargissement des trottoirs ne se fait-il pas immédiatement ?

- a. Cela sera réalisé dans le cadre des projets « PPI » dotés d'un budget plus conséquent, le lancement de ces projets est prévu pour le printemps avec une concertation dédiée. L'objectif des aménagements provisoires est de pouvoir retirer des enseignements, s'adapter là où il y a des dysfonctionnements pour avoir un projet définitif le plus abouti possible.

23. Une des priorités est la sécurité : en quoi tous ces aménagements vont limiter les rodéos ?

- a. Des voitures à grosses cylindrées continuent à circuler à vive allure la nuit dans le bas des pentes, malgré la fermeture de la rue des Capucins. Ce projet devrait aussi entraîner une baisse de ces fréquentations car le « circuit » qui montait vers la Croix Rousse (ou en redescendait) n'est plus possible.
- b. La verbalisation sur ces circulations est continue et se chiffre en centaines de PVs par mois, soit via les équipes de PM sur place, soit via vidéo-verbalisation.
- c. Nous étudions la mise en place d'une fermeture physique les nuits de weekend des entrées Puits Gaillot et Sainte Catherine.

24. Quelle est la place des professionnels dans ces projets ?

- a. Les professionnels sont des interlocuteurs permanents de la mairie, nous avons écouté leurs suggestions, leurs demandes et leurs inquiétudes. Les solutions adoptées sont nécessairement des compromis, et toutes les situations particulières ne peuvent être satisfaites, néanmoins nous nous sommes efforcés de minimiser les impacts négatifs du projet.
- b. De façon générale, la déambulation piétonne est favorable à l'activité commerciale car elle permet une meilleure visibilité des établissements et de leurs vitrines.
- c. S'agissant des livraisons, la zone est d'ores et déjà interdite aux poids lourds en raison de l'étroitesse des rues. Des solutions logistiques plus légères sont en cours de mise en place, notamment avec l'ouverture d'une plateforme Pont Morand gérée par l'entreprise ULS, début 2022 (<https://nouveaulyon.fr/2021/10/04/de-la-logistique-urbaine-fluviale-sur-le-rhone-en-2022/>)

25. Pourquoi la fréquence de la ligne C n'est-elle pas augmentée plutôt que de fermer la Montée Saint Sébastien ? Si de nombreux piétons descendent à pied c'est parce que la ligne C déborde le matin (et soir).

- a. Précisément, la ligne C est au maximum de sa capacité actuelle. Des études ont été faites dans le passé pour augmenter les cadences et qui impliqueraient de construire un nouveau dépôt, une nouvelle station terminus à Cuire et aurait un impact sur les arrêts à Croix-Paquet.
- b. La capacité Plateau – Presqu'île a déjà été augmentée avec le nouveau matériel C13 et nous avons demandé au Sytral d'étudier le changement de matériel sur la C18 (passage en articulé) et l'augmentation des fréquences S6 et S12.

26. Un des gros obstacles au changement de mode de transport est le stationnement des vélos. Un vélo électrique est très lourd, je ne peux pas le monter jusque chez moi ni risquer de me le faire voler en le stationnant dans la rue.

- a. Nous travaillons avec LPA pour l'augmentation de la capacité du parking sécurisé vélo au parking Gros Caillou et sur la création de deux parkings de grande capacité dédiés aux vélos à mi-pente et un autre site sur le plateau.

27. Depuis 40 ans, je supporte les voitures. Merci de penser enfin aux cyclistes, marcheurs ; mais sur les trottoirs, il y a de plus en plus de bars qui débordent ! Sans permettre l'accès des personnes à mobilité réduite.

- a. C'est une question séparée du contexte purement Saint Sébastien mais qui est tout à fait pertinente. Il y a eu une très grande tolérance post-covid (et nous n'en sommes pas sortis) pour que les clients s'installent en priorité en extérieur et pour que les commerces puissent aussi « récupérer » un peu de santé. Les cas les plus flagrants sont traités par les services de la DECA, d'abord par le dialogue et aussi avec les associations représentatives des commerçants mais des sanctions plus lourdes sont à l'étude pour les quelques cas qui persistent.

28. Pensez vous que le quartier rue royale et quai Lassagne va être impacté ?

- a. L'accès vers la rue Royale en venant de la place Tolozan devrait être facilité par la baisse du trafic vers la montée saint Sébastien.
- b. Concernant le quartier « Ilot Soufflot » le principal impact sera le projet « Rhône Rive Droite » - pensez à participer à la concertation sur le site de la métropole : <https://jeparticipe.grandlyon.com>

29. On pourrait avoir davantage de vélos cargo... mais où les garer ?

- a. Nous travaillons avec LPA pour l'augmentation des solutions sécurisées (voir réponse plus haut)
- b. Nous continuons aussi le déploiement des arceaux vélos aux abords des passages piétons (mise en conformité avec la loi « LOM ») et aux abords des établissements petite enfance et les nouvelles installations comprennent systématiquement deux emplacements vélo cargo

30. Le sens des rues Fantasques / Magneval resteront ils les même ? Avec le nouveau fonctionnement de la montée ne serait-ce pas mieux dans l'autre sens ?

- a. Il n'y a pas de changement prévu pour les rues des Fantasques et Magneval. Cela pourra faire partie des choses à étudier dans le cadre de l'aménagement définitif de

la montée. Un projet « PPI » sera lancé au printemps et débutera par des études et concertation.

31. **Pouvez-vous nous confirmer que ce travail de « neutralisation » de l'accès de certains tronçons aux voitures (croisement Terme-Blandan, réflexions Sathonay et St Sébastien) a pour but de créer à terme les fameux superblocs à la barcelonaise ? Ces réflexions se basent-elles sur une réflexion plus globale à une échelle macro, comme un plan-guide de ces superblocs, qui serait en cours de réalisation à la Métropole ou à la Ville ?**
- La géographie, la géométrie et la topographie Lyonnaises ne sont pas comparables à celles de Barcelone mais la même ligne directrice peut être retenue : pouvoir se déplacer « à l'intérieur » mais pas « à travers », ceci pour éviter un trop grand trafic sur de petits axes, récupérer de l'espace public pour les habitants tout en maintenant un accès automobile pour eux. Ce sera certainement le principe général à considérer pour le grand projet d'aménagement de la Presqu'île.
 - La formule « superblock » telle quelle paraît plus adaptée à la rive Gauche du Rhône.
32. **Si les poteaux de condamnation sont les mêmes que ceux de la Place Chardonnet, ce sera grotesque.**
- Effectivement, le vandalisme fait des ravages et peut venir d'endroits qu'on ne soupçonnerait pas. La mise en place du stationnement payant à l'échelle de l'arrondissement a libéré des centaines de places. Il est désormais possible pour tous ceux qui rentrent du travail en voiture de trouver une place facilement en rentrant. Par contre il faut accepter de marcher un peu, il ne peut pas y avoir une place de stationnement par appartement en bas de chaque immeuble.
33. **Pourquoi ne pas avoir simplement pas mis en place un sens interdit sauf riverains en bas et en haut de la montée ? Cela aurait très fortement réduit le trafic sans pénaliser les riverains !**
- La loi ne permet pas de restreindre la circulation à une catégorie seulement d'habitants. Les seules exceptions concernent les véhicules de secours et les livraisons, en horaire encadré, dans les zones piétonnes.
34. **Pour les personnes PMR (mon fils en est), la question est de pouvoir utiliser la voiture facilement, certes (et les gens sont en général compréhensifs) mais aussi rapidement : or l'allongement du trajet et le passage par le centre ou le plateau pour gagner les pentes ne va pas en ce sens.**
- La condition des personnes PMR est très diverse, et beaucoup vont y gagner, pas seulement PMR mais aussi déficients visuels, etc., d'avoir une rue avec une circulation piétonne plus calme. L'accès pour les véhicules adaptés reste tout à fait possible et on peut aussi estimer que d'avoir beaucoup moins de trafic permettra aussi un meilleur accès malgré le détour imposé sur certains trajets.
35. **Vous auriez pu également attendre la réouverture de la rue Bonafous + solution moins radicale et négative pour les riverains des rues des fantasques et de Magneval.**
- Cela fait plus de 40 ans (et certainement plus) que des études sont menées sur la Montée Saint Sébastien et que de « bonnes » raisons « justifiaient » l'inaction, les piétons étant les laissés pour compte dans cette histoire. Rappelons que les déplacements domicile travail dans le premier arrondissement sont à +/-85% sans voiture.

36. Pourquoi on ne parle pas de la rue Neyret et de la montée des Carmélites?

- a. La rue Neyret (et la rue Imbert Colomes) devrait être soulagée d'une grande partie du trafic de transit qui l'emprunte aujourd'hui. C'est une situation que nous suivrons avec un point de comptage implanté dans cette rue.
- b. La montée des Carmélites est aménagée de manière provisoire depuis un an en raison des travaux sur l'ex collègue Truffaut, nous voulons également un réaménagement des trottoirs sur cette montée, et donc questionner la circulation automobile, pour la réouverture. Ce sera un autre projet qui fera l'objet d'une concertation distincte. L'intention a été présentée aux conseils de quartier.

37. Les scooters pourront-ils emprunter les pistes cyclables ?

- a. Non, cela est interdit par le code de la route et des opérations de contrôle ciblées auront lieu. Malheureusement, nous n'avons pas le pouvoir d'empêcher toutes les infractions.

38. On ne pourrait pas faire ouvert aux voitures jusqu'à midi et ensuite piétons ?

- a. Le principal point noir c'est le matin, départ au travail et trajets scolaires (et les gens partis en voiture le matin veulent rentrer chez eux le soir).