

**Métropole de Lyon
Monsieur Fabien BAGNON
Vice-Président mobilités actives
20, rue du Lac
69003 LYON**

Lyon, le 24 novembre 2025

Objet : Voie Lyonnaise n°12 - avenue Rockefeller (mise en sens unique sur le segment boulevard Pinel-rue Viala)

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de votre courrier daté du 17 novembre dernier.

Nous trouvons anormal que vous indiquiez, avec plus d'un an de retard, avoir pris connaissance de notre courrier du 19 septembre 2024 qui vous posait toute une série de questions sur les conditions de mise en place et de réalisation de l'expérimentation de la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller, ainsi que sur les critères d'évaluation de cette dernière. Etant donné que vous n'avez jamais répondu aux questions posées dans ce courrier et que l'expérimentation est terminée depuis le mois d'avril dernier, la référence à ce courrier n'a plus de sens.

Nous sommes très surpris de lire dans votre courrier que « *l'absence d'aménagement cyclable sur l'avenue Rockefeller obligeait de nombreux cyclistes à rouler sur les trottoirs* ».

Est-il nécessaire de rappeler au 13eme Vice-Président de la Métropole de Lyon en charge des mobilités actives que le code de la route mentionne clairement que les cyclistes n'ont absolument pas le droit d'utiliser les trottoirs lors de leurs déplacements en ville, ces derniers étant uniquement réservés aux piétons ? Les cyclistes sont obligés de rouler sur les pistes ou les bandes cyclables. En cas d'absence de ces aménagements, ils doivent rouler sur la partie droite des chaussées de manière exclusive ou choisir un autre parcours. Comme nous vous l'avons déjà indiqué, si les cyclistes sont légitimes à réclamer des pistes dédiées et sécurisées, ils ne peuvent néanmoins exiger (et encore moins se sentir « obligés ») de passer en ligne droite partout, sans tenir compte des spécificités des secteurs traversés et au détriment d'autres concitoyens.

Nous estimons qu'une expérimentation, en configuration « Voie Lyonnaise bidirectionnelle » sur l'avenue Esquirol était nécessaire et devait précéder toute prise de décision de la Métropole. C'est la seule expérimentation que nous avions demandée.

Votre courrier ne répond pas à de nombreuses questions qui étaient pourtant clairement posées dans notre courrier du 17 septembre 2025 concernant les résultats de l'expérimentation, à savoir :

- Avez-vous compté les cyclistes qui circulent sur l'avenue Esquirol ?
- Pouvez-vous nous communiquer les données brutes de passages des véhicules enregistrées aux Temps 0 (juin 2024), Temps 1 (novembre 2024) et Temps 2 (fin mars-début avril 2025) de comptages dans chacune des rues suivantes : Coignet, Pascal, des Mobiles, des Peupliers, Antoine Laviolette, Alfred de Musset, Constant et l'avenue Lacassagne ? Il est important que vous soyez transparent sur ces chiffres et les pourcentages de variations entre T0, T1 et T2.
- Vous indiquez que le volume de circulation automobile global n'a pas augmenté dans une zone située à l'intérieur du quadrilatère délimité par le boulevard Pinel, l'avenue Lacassagne, la rue Viala et l'avenue Esquirol. Ceci s'explique par le fait que vous avez mis l'avenue Esquirol en sens unique à partir du boulevard

Pinel jusqu'à la rue Pascal. Néanmoins, nous avons constaté que la circulation a fortement augmenté rue Coignet. Pourquoi avoir limité votre communication à ce périmètre très restreint ?

Etonnamment, vous ne délivrez pas d'informations sur les données brutes et l'évolution du volume de circulation dans le boulevard Pinel et l'avenue Lacassagne, ainsi que les rues Coignet, Pascal, des Mobiles, des Peupliers, Antoine Laviolette, Alfred de Musset, Constant qui sont dans un périmètre un peu plus large et sont devenues des itinéraires de report de circulation. Les habitants de Montchat ont remarqué une nette augmentation du trafic automobile dans chacune de ces rues. Il est évident que le volume global de circulation a considérablement augmenté dans la zone qui est délimitée par l'avenue Lacassagne (inclus), les rues des Peupliers, Jules Massenet et Constant et incluant le groupe scolaire Condorcet.

- La Métropole a-t-elle évalué la qualité de l'air dans les secteurs de Montchat qui sont devenus des itinéraires de reports sous l'orientation de Waze ? A-t-elle consulté puis interrogé les associations de parents d'élèves des groupes scolaires Condorcet et Viala sur les conséquences de la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller en termes de trajet domicile - école et activités extra-scolaires ?

- Nous demandons la communication des données Floating Car Data afin de pouvoir prendre connaissance des temps de parcours supplémentaires imposés chaque jour aux personnes se déplaçant en voiture vers la place d'Arsonval depuis la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller. Les témoignages des taxis, VSL, patients et soignants arrivant de l'Est Lyonnais font état d'un temps de trajet allongé de 30 minutes, voire plus. C'est la variation du temps de parcours (écart-type) qui est utile à l'analyse (et non le temps de parcours moyen car il lisse les pics).

Concernant le carrefour Rockefeller/Pinel/Roosevelt, nous réitérons notre demande de communication des données journalières (avec détail des heures) du temps d'immobilisation des véhicules dans les files d'attente.

- Nous sollicitons également les comptes-rendus établis par le bureau d'étude qui serait venu faire des évaluations qualitatives sur le terrain.
- En ce qui concerne l'incohérence que nous avons soulevée sur la page 13 du document de présentation, vos explications ne sont pas convaincantes. Nous persistons à affirmer que vos interprétations sont erronées car la « traversée du carrefour Rockefeller/Roosevelt » concerne le nombre de cyclistes empruntant l'axe Rockefeller-Roosevelt (en traversant le boulevard Pinel), et non le nombre de cyclistes ayant atteint le carrefour Rockefeller/Roosevelt/Pinel. Aussi, le nombre de « traversées » du carrefour s'établit bien à 260 en HPM et à 220 en HPS, et non 500 et 400 comme indiqué dans votre document.

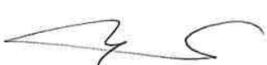
Nous estimons que les informations que vous nous avez communiquées à ce jour sont incomplètes et que certaines comportent des erreurs. Elles ne permettent pas de justifier une mise en sens unique de l'avenue Rockefeller. Nous maintenons donc que pour tenir compte de l'intérêt général, il est indispensable de réaliser la VL12 autrement : soit en faisant cohabiter la VL12 avec les autres modes de déplacements sur l'avenue Rockefeller en réalisant des aménagements adaptés, soit en faisant passer la VL12 par l'avenue Esquirol.

En conséquence, nous vous demandons de suspendre la réalisation des travaux de réalisation de la VL12 sur le tronçon Viala-Pinel jusqu'au printemps 2026.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions de recevoir nos salutations distinguées.



Hélène BARONNIER
Présidente de l'association
J'aime Montchat



Gérard FRIZE
Président du Comité d'Intérêt
Local de Montchat



Eva FOERSTER-DONAINT
Présidente de l'association
amicale du Parc Chaussagne