

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

Lyon, le 17 septembre 2025

Envoi par courrier en recommandé avec accusé de réception et par mail

Objet : Voie Lyonnaise n°12 – avenue Rockefeller (mise à sens unique sur le tronçon boulevard Pinel -rue Viala).

Monsieur,

Nous revenons vers vous à la suite de la réunion de présentation des résultats de l'expérimentation de mise en sens unique de l'avenue Rockefeller qui s'est déroulée le 27 juin dernier à l'Hôtel de la Métropole.

Comme nous l'avons dit en séance, nous déplorons le fait que la Métropole n'ait pas accepté de mettre en place une expérimentation de la VL12 via l'avenue Esquirol, ce qui correspondait à notre demande initiale.

En dépit de nos demandes, la méthodologie de mesures et d'analyses de l'expérimentation de mise en sens unique de l'avenue Rockefeller ne nous a jamais été présentée. En juin 2024, la Métropole nous a indiqué qu'il y aurait trois temps de mesures (en juin et novembre 2024, puis en avril 2025), sans nous donner d'informations supplémentaires. Le courrier que l'association J'aime Montchat vous a adressé le 19 septembre 2024 (en PJ) et qui vous posait toute une série de questions est resté sans réponse. Ce manque de transparence est regrettable.

Enfin, la Métropole n'a pas organisé de réunion avec les riverains et associations à mi-expérimentation, ce qui est dommage car cela n'a pas permis aux habitants de s'exprimer et d'échanger avec les élus et services de la Métropole. Nos associations ont donc été privées de tout contact avec la Métropole pendant cette expérimentation.

Après avoir analysé les supports de présentation que vous nous avez transmis en juillet dernier ainsi que le livret papier que vous avez largement diffusé fin août et début septembre 2025, nous souhaitons formuler les remarques et sollicitations suivantes :

En ce qui concerne les flux cyclistes sur l'avenue Rockefeller,

- Le compteur utilisé par la Métropole, qui enregistre les deux sens de circulation, est placé sur l'avenue Roosevelt à BRON. Il comptabilise « en trop » les cyclistes qui bifurquent sur le boulevard Pinel côté Montchat et côté 8ème arrondissement (ou arrivent de ces axes). De ce fait, il ne peut être considéré comme fiable.
- Page 13 du document de présentation, il est indiqué que : « Entre mars 2024 et avril 2025 HPM, passage de 50 à 500 vélos le matin en traversée du carrefour Rockefeller / Roosevelt (facteur 10) et de 40 à 400 vélos le soir en traversée du carrefour Rockefeller / Roosevelt (facteur 10) ». Or, ces valeurs ne

correspondent pas aux chiffrages figurant sur les schémas qui indiquent une traversée de 260 vélos en HPM et 220 en HPS. Quels nombres sont à prendre en compte ? A quelles plages horaires correspondent les heures de pointe « HPM » ET « HPS » ?

Vous omettez d'indiquer qu'en réalité la VL12 expérimentale était très peu utilisée en semaine entre 9h30 et 17h, ainsi que les samedis et dimanches.

Page 5 du livret : il est inexact de mentionner "plus de 2.300 cyclistes/jour", car c'était loin d'être une généralité pendant l'expérimentation. Ce pic de fréquentation a pu être constaté, à la marge, certains jours de printemps (parfois le mardi ou le jeudi par beau temps).

Au global, il n'y a pas de décuplement du trafic cycliste entre 2024 et 2025 : l'outil de comptage ONLYMOOV indique une moyenne de 1.253 passages vélos et trottinettes du 1/1/2024 au 1/7/2024, et une moyenne de 1.491 passages vélos et trottinettes de 1/1/2025 au 1/7/2025.

- En ce qui concerne la sécurisation des piétons sur les trottoirs, il est utile de rappeler que les cyclistes n'ont jamais le droit de rouler sur les trottoirs. Cette interdiction est posée par le code de la route. Ce problème d'incivilité des cyclistes concernait moins de 100 mètres sur le haut de l'avenue Rockefeller et il semble avoir servi de prétexte pour mettre cette avenue en sens unique jusqu'à la rue Viala.
- Avez-vous compté les cyclistes qui circulent sur l'avenue Esquirol ?

En ce qui concerne la circulation automobile dans les rues de Montchat,

Nous demandons la communication des éléments suivants :

- Les dates précises et du nombre de jours consécutifs pendant lesquelles les comptages ont été réalisés pendant les trois temps de comptages ;
- Les rues sur lesquels les systèmes de comptages ont été posés et l'emplacement précis de ces derniers. En particulier, avez-vous effectué des comptages rue Coignet, rue des Peupliers, rue Antoine Lavolette, rue Alfred de Musset, rue Constant ? Le cas échéant, combien de systèmes de comptages ont été posés dans chaque rue, à quels endroits et quelles sont les mesures enregistrées à chaque temps de mesures ? Avez-vous placé des systèmes de comptages boulevard Pinel, avenue Lacassagne et rue Trarieux ? Le cas échéant, combien de systèmes de comptages ont été posés dans chaque rue, et quelles sont les mesures enregistrées à chaque temps de mesures ?

Dans le livret, vous affirmez que « Le volume du trafic automobile n'a pas augmenté à l'intérieur du quartier de Montchat (page 5) ». Cela revient à dire qu'aucun véhicule contraint de faire un détour pour entrer dans LYON une fois arrivé au carrefour Rockefeller/Pinel n'aurait opté pour le détour côté Montchat. Aucun automobiliste n'aurait par ailleurs shunté le parcours Lacassagne - Trarieux pour emprunter les rues Coignet, des Peupliers, Antoine Lavolette, Alfred de Musset, rue Constant etc... Les 7.000 véhicules qui entraient auparavant dans LYON via l'avenue Rockefeller se seraient donc totalement évaporés ? Cette affirmation n'est pas crédible.

La Ville à Vélo a eu l'honnêteté de reconnaître un « report de circulation en direction de Lyon » et a demandé des efforts supplémentaires à la Métropole et aux mairies, « car il reste aujourd'hui trop de véhicules en transit sur de petites rues résidentielles où elles n'ont rien à faire, perturbant la tranquillité des habitants » dans un article paru dans le Figaro du 30 juin dernier. Par ailleurs, lors de votre rencontre de juillet avec le collectif des habitants des Essarts vous avez admis que la circulation automobile a augmenté de 30% dans ce quartier.

Vous affirmez également que « Cette configuration assure un meilleur partage de l'espace public en préservant les trottoirs pour un usage exclusivement piéton » (page 7 du livret). C'est inexact : la situation est totalement disproportionnée car la piste cyclable est quasiment déserte entre 9h30 et 17h et sa fréquentation globale reste relativement faible. La question des cyclistes sur les trottoirs a été abordée précédemment dans ce courrier.

Par ailleurs, les reports de circulation dans les petites rues résidentielles ont abouti à insécuriser les trajets piétons et cyclistes dans le secteur Lacassagne-Condorcet. Maintenant, des cyclistes roulent sur le trottoir dans d'autres rues car ils se sentent en insécurité dans les petites rues ou des pistes en contre-sens ont été créées.

Vous indiquez une diminution du trafic automobile sur l'avenue Esquirol. C'est une évidence puisque le tronçon qui va du boulevard Pinel à la rue Pascal a été mis en sens interdit ! Seuls les riverains et véhicules d'urgence ont été autorisés à l'emprunter puisque le trafic de transit entre le boulevard Pinel et la rue Viala a été supprimé. La comparaison de la circulation avant et pendant l'expérimentation n'a donc aucun sens.

Les riverains de la rue Antoine Lavolette nous ont indiqué avoir adressé à Monsieur BAGNON de nombreux mails afin de vous alerter sur l'explosion de la circulation automobile dans cette rue et la vitesse de circulation excessive des véhicules, alors que le carrefour A. de Musset / A. Lavolette se trouve à une centaine de mètres du groupe scolaire Condorcet. Avez-vous pris en compte ces alertes et doléances ?

Monsieur BAGNON a également été destinataire de mails au contenu similaire provenant d'habitants de la rue Trarieux.

La Métropole a-t-elle évalué la qualité de l'air dans les secteurs de Montchat qui sont devenues des itinéraires de reports sous l'orientation de Waze ? Avez-vous 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 des écoliers domicile - école et activités extra-scolaires - école ?

La Métropole a-t-elle chiffré le temps de trajet supplémentaire imposé aux personnes se déplaçant en voitures depuis le début de l'expérimentation ? Les témoignages des taxis, VSL, patients et soignants arrivant de l'Est Lyonnais (et ne pouvant prendre les voies de tramway) font état d'un temps de trajet allongé de 30 minutes, voire plus. Ce sujet est étrangement occulté.

Nous sollicitons la communication du compte-rendu des réunions qui se sont déroulées avec les hôpitaux et sociétés de taxis et VSL.

Concernant le carrefour Rockefeller/Pinel/Roosevelt, aucune mesure du temps d'immobilisation des véhicules dans les files d'attente n'a été indiquée. Nous sollicitons la communication de ces données, car, en l'état, les appréciations des slides 16 et 17 sont totalement subjectives.

Au vu de ces éléments nous considérons qu'après la "concertation" biaisée qui est intervenue avant le vote du Conseil de la Métropole en juin 2024, la décision de pérenniser la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller repose sur des évaluations incomplètes, superficielles et partiellement erronées ; l'ensemble montrant un manque de rigueur et de pragmatisme.

Vous comprendrez donc aisément que nous avons été sidérés de lire, dans le livret, que l'expérimentation a fait l'objet d'une « évaluation rigoureuse, d'une concertation constante avec les riverains et les usagers et une capacité à ajuster les projets en fonction des usages et des retours concrets. » !

Enfin, comment pouvez-vous mentionner dans ce livret « Un projet construit ensemble » (page 6), alors que nos alertes et propositions n'ont jamais été prises en compte ? Vous n'avez jamais manifesté la moindre volonté de co-construction avec l'association J'aime Montchat, le CIL de Montchat, l'association du parc Chaussagne, ni même le conseil de quartier de Montchat. La Métropole a tout imposé de A à Z.

Concernant le compte-rendu de la réunion du 27 août 2025, daté du 21 août 2025

- Ce compte-rendu est extrêmement succinct.
- Il omet de mentionner que les associations de Montchat ont insisté sur le fait qu'elles souhaitent une expérimentation de la VL12 via l'avenue Esquirol (itinéraire qui leur semble le plus approprié).
- L'association J'aime Montchat ne s'est pas interrogée sur la représentativité « des associations » à cette réunion, mais uniquement sur celle des 5 participants se présentant comme membres de la Branche Mobilités du Collectif de Montchat, laquelle branche n'est composée que de 13 personnes (dont un adolescent de 14 ans qui s'est présenté en séance comme représentant les habitants de l'avenue Rockefeller). Ce Collectif et sa Branche Mobilités ne sont pas des associations. De ce fait, ils n'ont pas la personnalité morale, ni de bureau ou de représentants élus et encore

moins de mandat pour agir au nom et pour le compte des membres du Collectif (dont le nombre est d'ailleurs inconnu).

Il nous semble important de préciser qu'au cours de cette réunion, seuls les chiffres de la circulation automobile de report des cours Eugénie, rue Trarieux et avenue Esquirol ont été présentés. L'association J'aime Montchat a souhaité connaître les chiffres relevés dans les rues de Peupliers, Lavolette, Alfred de Musset, Coignet etc..., mais elle n'a pas obtenu de réponses.

Nous souhaitons que le compte-rendu soit modifié pour tenir compte de ces éléments.

Au vu de tout ce que nous avons exposé ci-dessus, **nous tenons à vous indiquer que nous ne partageons absolument pas les constats et analyses de la Métropole et exprimons notre vive déception car les propositions constructives que nous avons faites depuis plusieurs mois pour réaliser la VL12 n'ont pas été prises en compte par la Métropole.**

La VL12 a du sens et nous soutenons le principe de sa réalisation. Mais, dans ce secteur singulier de Lyon, le choix d'un fonctionnement organisant la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller (à cause, officiellement, d'un petit tronçon d'une centaine de mètres plus étroit que le reste de l'avenue) est totalement disproportionné au regard de la fréquentation des hôpitaux, du caractère résidentiel des quartiers des Essarts et de Montchat et des enjeux d'attractivité de la ville de Lyon.

Ces détours sont très néfastes (voire dangereux) pour les patients, soignants, riverains, écoliers et même pour les cyclistes qui circulent sur les pistes organisées à contre-sens dans les petites rues de Montchat et se retrouvent nez à nez avec de nombreuses voitures et camionnettes roulant de surcroît à grande vitesse.

Si les cyclistes sont légitimes à réclamer des pistes dédiées et sécurisées, ils ne peuvent néanmoins exiger de passer en ligne droite partout, sans tenir compte des spécificités des secteurs traversés et au détriment d'autres concitoyens.

Nous estimons 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 (qui offre déjà un parcours apaisé, ombragé et sécurisé).

La prise en compte de l'intérêt général appelle à retenir un tracé plus pragmatique, plus équilibré et tenant compte de la dimension humaine et économique qui implique de laisser ouverts les accès à la ville de Lyon.

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-DONAIN
Présidente de l'association
amicale du Parc Chaussagne

Copies : Monsieur Bruno BERNARD, Madame Marion SESSIECQ, Monsieur Michaël MAIRE, Monsieur Benjamin BADOUARD, Madame Isabelle PETIOT-VASSELIN, Monsieur Valentin LUNGENSTRASS.