

Lyon

Avenue Rockefeller en sens unique, le test s'arrête bientôt, c'est «hyper clivant»

Très attendue par les uns, plutôt redoutée par les autres, la fin de l'expérimentation visant à mettre l'avenue Rockefeller en sens unique depuis novembre 2024 dans le cadre de l'aménagement de la Voie Lyonnaise 12 est annoncée fin juin. L'intention n'est pas sans doute de revenir en arrière, mais quelle solution retenir pour aménager ici, trottoir, piste cyclable et voie automobile ?

Fin juin. Selon nos informations, c'est bien un premier retour de l'expérimentation menée avenue Rockefeller dans le cadre de la Voie lyonnaise 12 qui devrait être présenté aux acteurs locaux, par la Métropole de Lyon. Et l'on s'attend, bien sûr, à des réactions nombreuses, certains diront houleuses, tant le sujet fait débat.



Avenue Rockefeller : « Il arrive que les plots en béton installés par les services de la Métropole soient déplacés. » Photo A. Duret



On peut lire de autocollants : « Prenez la piste, prenez soin des plus fragiles ». Photo A. Duret

Il y a eu des mouvements d'humeur

Ce projet de voie cyclable qui traverse les 9^e, 5^e, 3^e, 7^e et 8^e arrondissements n'a rien d'une promenade de santé. En particulier dans les secteurs les plus contraints. Faute d'espace suffisant pour insérer cette voie cyclable, les aménageurs proposent une mise en sens unique de l'avenue, n'autorisant plus le sens Bron/Lyon entre les boulevards Pinel et Ambroise-Paré aux voitures.

Il y a eu des mouvements d'humeur dans les quartiers concernés, les Essarts (Bron), mais aussi Montchat ou encore le secteur de Laënnec (8^e), d'où le test réalisé. « Il s'agit d'évaluer les flux réels autour des axes concernés », indiquent les services de la Métropole.

« Il y a eu des accrochages et des accidents »

« C'est vrai que le sujet est hyper clivant », nous dit une riveraine qui souhaite rester anonyme. « Il arrive que les panneaux signalant l'interdiction de passer aux voitures soient arrachés ou dégradés, que les plots en béton installés par les services de la Métropole soient déplacés », affirme-t-elle.

Des cyclistes se seraient retrouvés nez à nez avec une voiture.

« Il y a eu des accrochages et des accidents », témoigne-t-elle, évoquant le « danger » de la situation. Certains, dans le quartier, ont alors affiché leur propre message pour dire aux vélos qui seraient tentés d'emprunter le trottoir « prenez la piste, prenez soin des plus fragiles ».

Ces secteurs qui « morflent beaucoup »

« Quelle que soit l'option retenue par la Métropole, il faut trouver un système qui sécurise tout le monde, y compris les commerçants », précise l'habitante qui ne se dit pas opposée à l'idée de faire passer la Voie lyonnaise par l'avenue Esquirol, « si on nous garantit à 100 % que le trafic empruntera bien cet itinéraire ».

L'idée d'aménager la voie cyclable sur cette avenue est suggérée par l'association J'aime Montchat, dont les représentants soulignent la nécessité de réaliser la VL 12 « autrement » pour pouvoir maintenir la circulation automobile sur Rockefeller dans les deux sens. Et laisser la possibilité aux soignants comme aux visiteurs de rejoindre au plus vite les hôpitaux.

Pour éviter aussi, des re-

« Quelle que soit l'option retenue, il faut trouver un système qui sécurise tout le monde, y compris les commerçants »

Une habitante

ports de circulation dans d'autres secteurs qui « morflent beaucoup » comme ceux de la rue Coignet, la rue des Peupliers ou la rue Antoine-Laviolette, avance l'association.

« Le cadre de vie, ici, s'est clairement détérioré », disent les adhérents. L'idée, expliquent des riverains de Rockefeller qui disent avoir « gagné en sérénité », c'est de trouver la bonne solution, « sans reporter les difficultés ailleurs ».

Le problème, argumentent les services de la Métropole, c'est qu'une partie de l'avenue est jugée bien trop étroite pour aménager, trottoir, piste cyclable et voie automobile. Il faut donc un « nouveau plan d'aménagement ». Quel sera-t-il ?

• A. Du.

L'association La Ville à Vélo demande la « pérennisation de cette infrastructure »

Si l'on réfère aux indicateurs de la Métropole de Lyon, et plus exactement au compteur placé avenue Franklin-Roosevelt, à l'entrée de Rockefeller, il y aurait en moyenne chaque jour 1 434 vélos qui roulent dans ce secteur. À partir de là, il y a ceux qui se dirigent vers le boulevard Pinel et d'autres qui poursuivent sur l'avenue Rockefeller.

« On constate depuis début novembre une très forte adhésion du dispositif par les cyclistes », expliquent les responsables de La Ville à Vélo qui, via un communiqué, demandent à la Métropole de « pérenniser cette infrastructure afin de garantir aux cyclistes une meilleure sécurité ».

« Une faible fréquentation globale »

La création « d'un accès direct et protégé à des secteurs importants de Lyon a permis de voir le nombre de pratiquants augmenter de presque 25 % sur ces derniers mois (avec un + 36 % en mai 2025 par rapport à 2024) », disent-ils. Saluant ce « parcours sans détour »,

cet itinéraire « direct et sécurisé », ils constatent que « les cyclistes ne roulent plus sur les trottoirs », ce qui « diminue les conflits d'usage avec les piétons ».

En avril dernier, une vingtaine de membres du collectif des habitants des Essarts et de J'aime Montchat avait réalisé un comptage à partir du carrefour Pinel/Rockefeller, constatant entre 6 h 30 et 20 h, 1 846 passages dans les deux sens auxquels étaient venus s'ajouter 302 passages de trottinettes.

Avec l'Amicale du parc Chaussagne et le CIL de Montchat, ces associations évoquent ce vendredi, dans un communiqué de « faible fréquentation globale ». Cette VL 12 expérimentale, « n'a pas suscité un engouement majeur des cyclistes », ajoutent les quatre porte-paroles, pour qui « la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller est totalement disproportionnée ». Pour eux le constat est sans appel, il y a « nécessité de ne pas maintenir la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller ».