Délégation Urbanisme et Mobilités
Direction Maîtrise d'Ouvrage Urbaine
Service Voies Lyonnaises

Lyon, le 17 NOV. 2025

MÉTROPOLE GRAND LYON

Votre interlocutrice/interlocuteur :
Tristan Nguyen
Chef de projet
tringuyen@grandlyon.com

Objet Réponse à votre demande (courriers J'aime Montchat du 17 septembre 2025 et du 19 septembre 2024)

Nos réf.

Association J'aime Montchat
Hélène BARONNIER
19 impasse Duret
69003 LYON

Comité d'Intérêt Local de Montchat
Gérard FRIZE

Association amicale du Parc Chaussagne
Eva FOERSTER-DONAINT

Mesdames les Présidentes, Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance de vos courriers en date du 19 septembre 2024 et du 17 septembre 2025 concernant la Voie lyonnaise n°12.

Tout d'abord, il convient de rappeler la situation initiale de l'avenue Rockefeller, qui ne disposait d'aucun aménagement cyclable. Cette absence obligeait de nombreux cyclistes à circuler sur les trottoirs, au détriment de la sécurité des piétons, notamment des plus jeunes et des personnes âgées.

Sur la base des recommandations, notamment formulées par plusieurs associations locales, une expérimentation d'un nouveau plan de circulation a été menée, visant à garantir un espace dédié et sécurisé pour chaque mode de déplacement : piétons, cyclistes, transports en commun et véhicules motorisés.

Après huit mois d'expérimentation, les observations ont montré que cette nouvelle organisation de l'espace public avait permis de sécuriser les trottoirs, d'accroître significativement la fréquentation cyclable et de maintenir un bon niveau de fluidité du trafic.

C'est à partir de ces résultats probants que la Métropole de Lyon a décidé de pérenniser l'aménagement, décision qui a été communiquée d'abord à vos structures, puis rendue publique.

Vous évoquez par ailleurs l'absence d'expérimentation sur l'avenue Esquirol : celle-ci n'était pas nécessaire, l'avenue disposant déjà d'un aménagement cyclable continu depuis 2016.

Concernant votre demande d'obtenir le compte-rendu de l'atelier du 5 juin 2024 relatif à l'expérimentation de la mise à sens unique de l'avenue Rockefeller, je vous informe que celui-ci est disponible en ligne depuis le 17 octobre 2024 sur le site jeparticipe.grandlyon.com.

Concernant votre courrier du 17 septembre 2025, vous évoquez une incohérence sur la page 13 du document de présentation entre les valeurs indiquées dans le texte et les schémas. Sur cette même page du document, il y a un nota qui précise que « Par souci de lisibilité, les flux vélo sur Pinel ne sont pas représentés. ». Les valeurs à prendre en compte sont celles du texte si on souhaite disposer de l'ensemble des mouvements (y compris avec le boulevard Pinel donc). L'heure de pointe du matin retenue pour ces valeurs est de 8h à 9h. L'heure de pointe du soir correspond à 17h30-18h30.

Dans le secteur Montchat, les comptages ont été effectués aux dates suivantes :

Type de comptages	Temps 0	Temps 1	Temps 2
Comptages automatiques	Du 13/06/2024 au 19/06/2024	Du 19/11/2024 au 25/11/2024	Du 28/03/2025 au 03/04/2025
Comptages directionnels	18/06/2024	19/11/2024	01/04/2025

A noter que les données des boucles CRITER ont été récupérées aux périodes correspondantes.

Dans le secteur Montchat, les rues Alfred de Musset, des Mobiles, Trarieux, des Peupliers, Lacassagne, Eugénie, Coignet, Viala, Piperoux, Esquirol, Pascal, Farrère et Montaigne ont fait l'objet de comptages automatiques lors des 3 temps. Les carrefours Trarieux / Pinel, Lacassagne / Pinel, Esquirol / Pinel, Esquirol / Eugénie, Rockefeller / Esquirol, Viala / Trarieux et Lacassagne / Trarieux ont fait l'objet de comptages directionnels lors des 3 temps.

Je vous confirme donc que des systèmes de comptages ont été placés sur le boulevard Pinel, l'avenue Lacassagne et la rue Trarieux, en plus des boucles CRITER déjà existantes sur ces 3 axes.

Vous trouverez en annexe la localisation des comptages effectués lors des 3 temps.

Nous vous confirmons que l'analyse des données montre que le volume global n'a pas augmenté à l'intérieur de la zone délimitée par la rue Viala à l'ouest, l'avenue Lacassagne au nord, le boulevard Pinel à l'est et l'avenue Rockefeller au sud, comme le montre le cadrage du schéma en page 19 du document de présentation.

Concernant les pages 16 et 17, il est explicitement indiqué dans le titre des schémas que la source correspond aux observations terrain. Comme présenté en page 8 du même document, l'expérimentation a fait l'objet d'un suivi de 7 mois par un bureau d'études indépendant avec de nombreux passages sur le terrain pour évaluer qualitativement les effets du plan de circulation expérimenté. C'est cette appréciation qui est retranscrite dans ces pages. Quantitativement, en plus des données de comptages, des outils de modélisation, de relevé de temps parcours et de recueil FCD (Floating car data) utilisés, ont permis de suivre les évolutions dans le temps de cette expérimentation.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Fabien BAGNON
Vice-président délégué à la Voirie et aux Mobilités actives

Annexe : Localisation des données de comptage

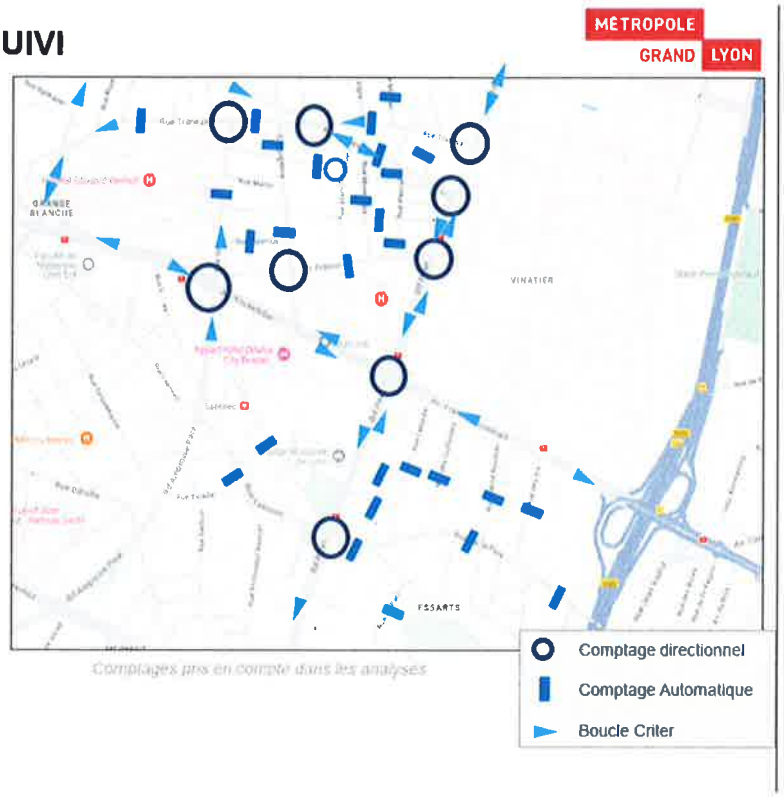
CONTEXTE & DÉTAIL DU SUIVI

Les données recueillies

- Des **comptages** directionnels et automatiques sur des nombreuses rues et intersections, sur plusieurs périodes,

- Des **boucles Criter** dans le secteur mises à disposition

- En parallèle, un suivi des **temps de parcours** via un outil partenarial EGIS-Google Maps qui permet de mesurer les temps de parcours entre différents points et différents itinéraires.



Comptages pris en compte dans les analyses