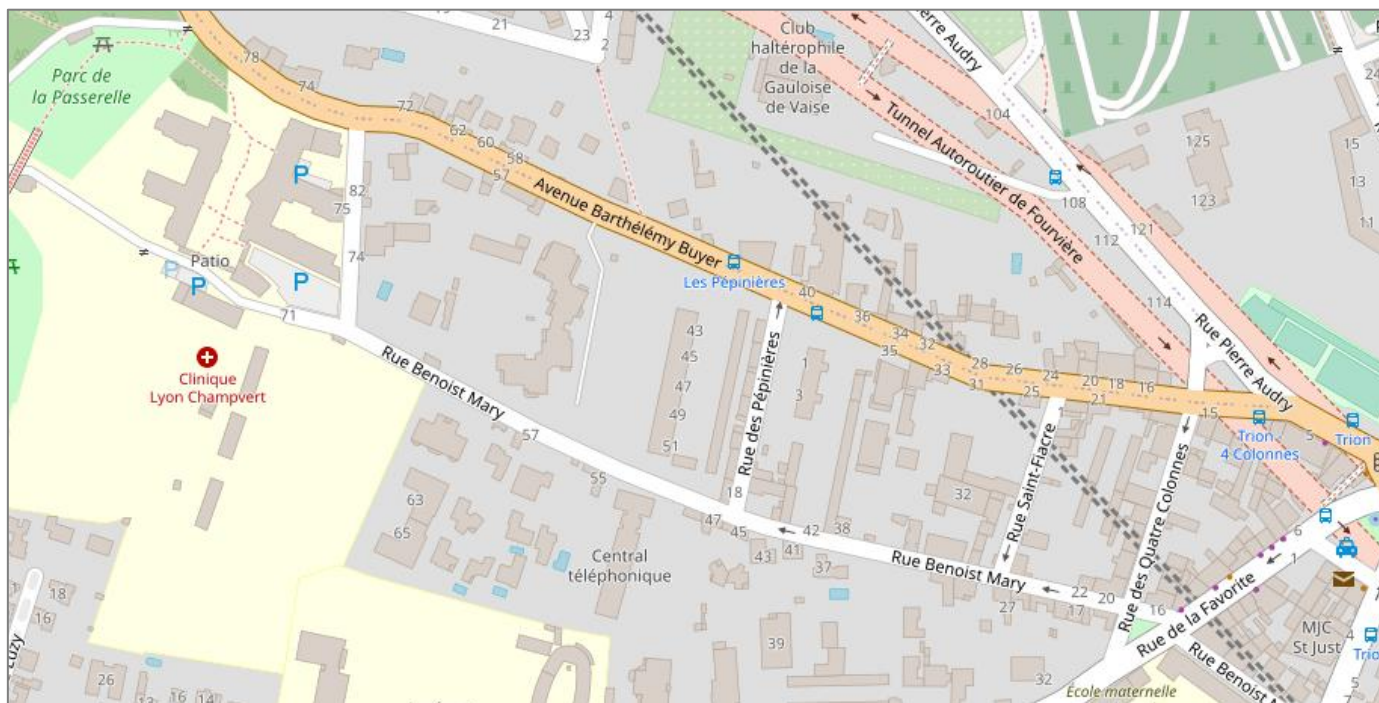


Étude de trafic sur le secteur du projet VINCI immobilier rue Benoist Mary



Rapport d'étude

I. Contexte et situation

II. Trafics actuels

III. Vitesses

IV. Génération de trafic

V. Trafics et fonctionnement projetés

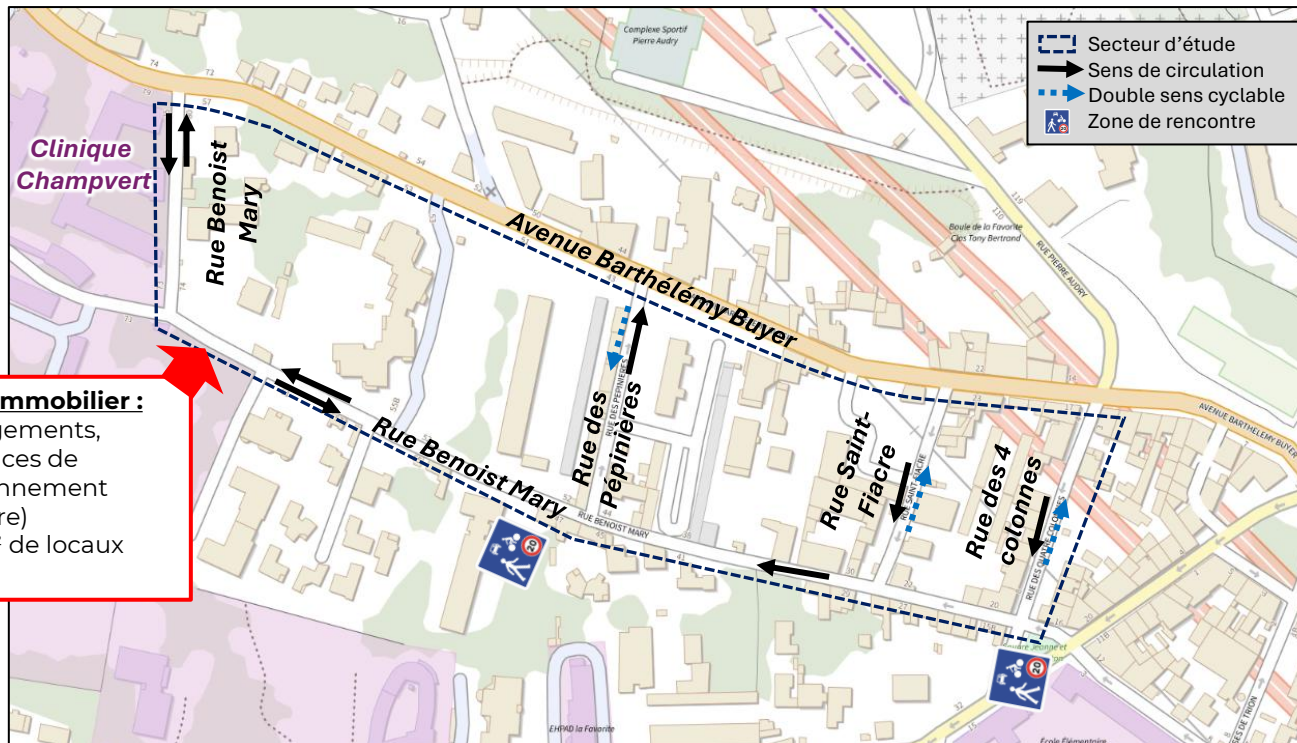
VI. Synthèse

Dans le cadre de ses opérations immobilières, Vinci projette la **construction d'un ensemble de logements à Lyon 5, sur la rue Benoist Mary**, en face de la Clinique du Champvert. Ce projet a déjà été revu, suite aux refus de permis de construire, liés à l'inquiétude des riverains quant à la hausse des trafics sur le secteur.

Le projet immobilier actuel et mis à jour consiste en la création d'un **ensemble de 151 logements** (contre 200 en 2021 et 230 en 2017), avec 98 places de stationnement pour les véhicules particuliers et plusieurs locaux vélos totalisant 541m² et 420 emplacements vélos.

Dans ce cadre, Vinci souhaite une mise à jour de l'étude de trafics réalisée en 2021, avec :

- les nouvelles données du projet,
- la prise en compte des actions d'apaisement mises en place sur le secteur (*déploiement de zones de rencontre et doubles sens cyclables (DSC)*),
- de nouvelles données de trafics (*comptages réalisés sur la semaine du 3/11/2025 au 10/11/2025 par PCR*),
- les évolutions des pratiques de déplacements sur la commune de Lyon.



Rue Benoist Mary (2025)



Rue des Pépinières (2025)

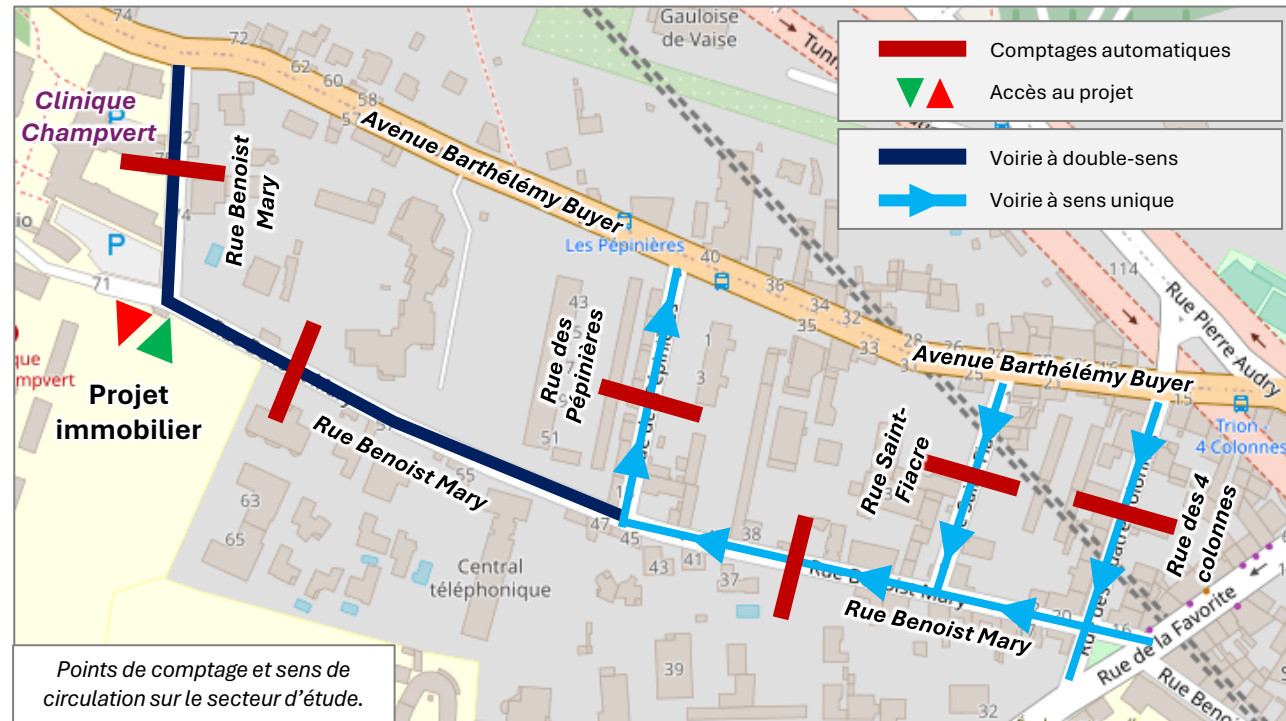
Contexte de la zone d'étude :

- ❑ Un projet situé sur la **rue Benoist Mary**, une voirie de desserte locale **récemment passée en zone de rencontre** :
 - en sens unique Est -> Ouest de la rue de la Favorite à la rue des Pépinières (avec DSC autorisé en zone de rencontre),
 - à double sens de la rue des Pépinières à l'avenue Barthélémy Buyer, avec accès de la clinique Champvert situé dans une courbe de la rue.
 - aucune ligne de bus régulière n'y circule.
 - **des débouchés de plusieurs impasses et ruelles confidentielles à sens unique avec DSC**, notamment les **rues des Pépinières** (sens unique Sud → Nord) et **Saint-Fiacre** (Nord → Sud).
- ❑ Le secteur est cerné par l'**avenue B. Buyer** et la **rue des 4 colonnes**, des axes plus structurants, portant les trafics de transit sur le secteur.
- ❑ Un **environnement** de type **pavillonnaire**, à l'aménagement ancien et particulièrement contraint (*pas de trottoir, stationnement sur chaussée et étroitesse des emprises entrainant des croisements difficiles, ...*).

Points de comptage :

6 compteurs automatiques ont été implantés sur le secteur, afin de **déterminer trafics et vitesses** sur les voies à proximité du projet.

- **3 points de comptages sur la rue Benoist Mary** : 2 sur les barreaux à double-sens (de part et d'autre du futur accès) et 1 sur une portion à sens unique.
- 1 compteur sur la rue des Pépinières.
- 1 compteur sur la rue Saint-Fiacre.
- 1 compteur sur la rue des 4 Colonnes.



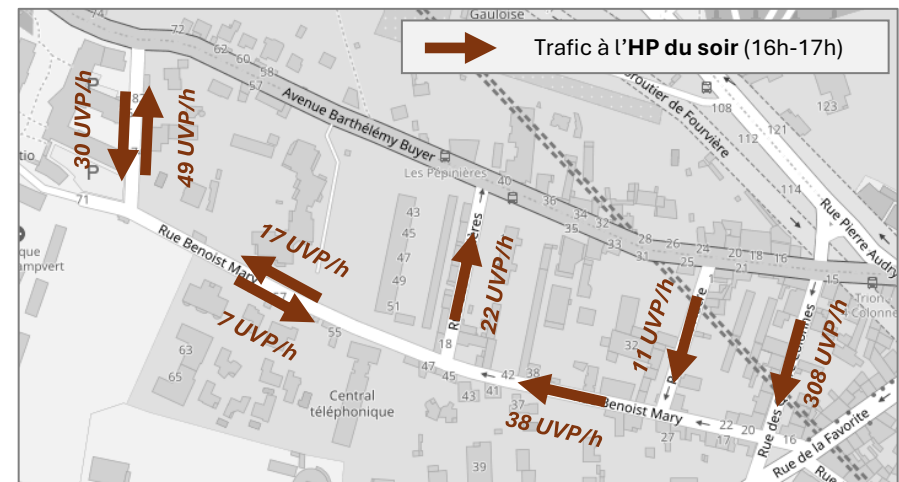
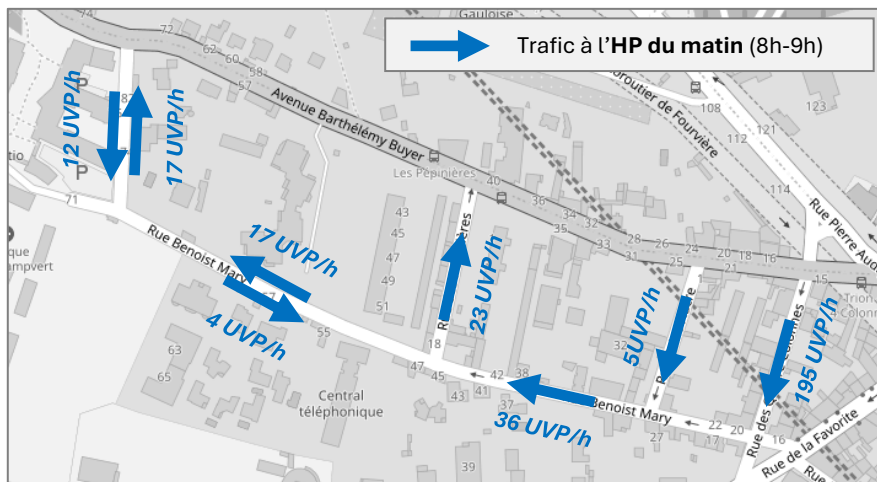
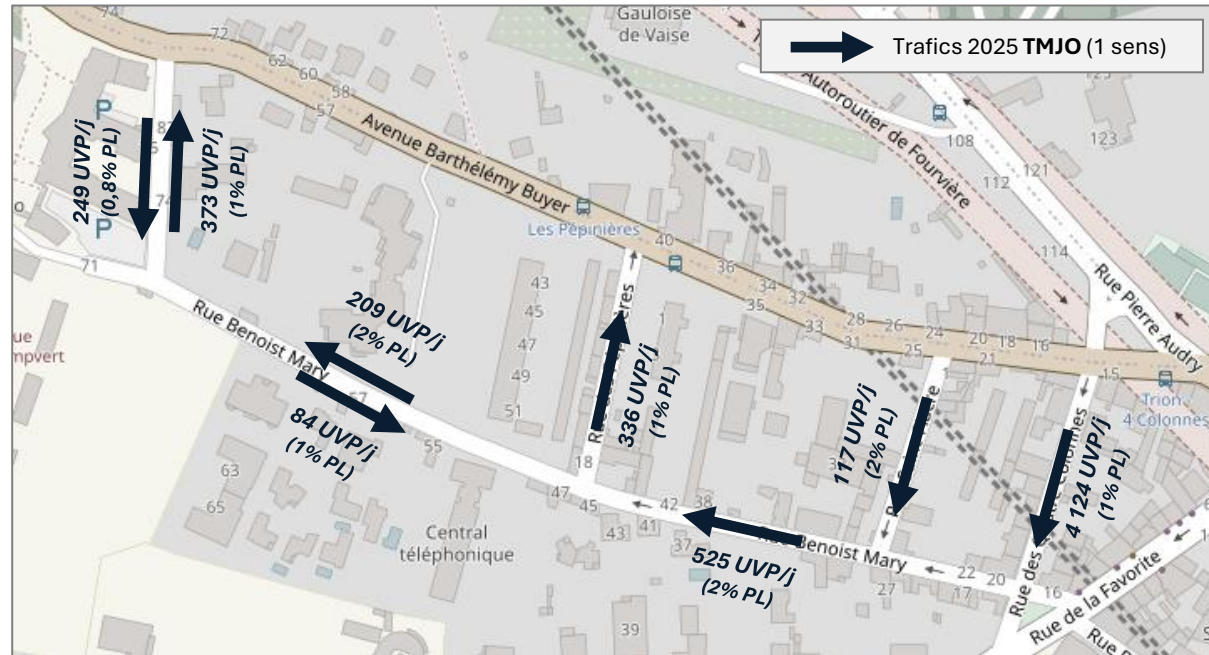
Résultats des comptages :

Des **trafics moyens en jour ouvré (TMJO)** globalement faibles sur les voies du secteur :

- **autour de 500 uvp⁽¹⁾ maximum** par jour pour les rues secondaires (*rue Benoist Mary, rue des Pépinières et rue Saint-Fiacre*)
- **rue des 4 colonnes** à sens unique plus structurante avec **plus de 4000 uvp/j**.

Aux heures de pointe, des flux ne dépassant pas les 50 uvp/h/sens sur la rue Benoist Mary, soit **un véhicule toutes les 1min12s**.

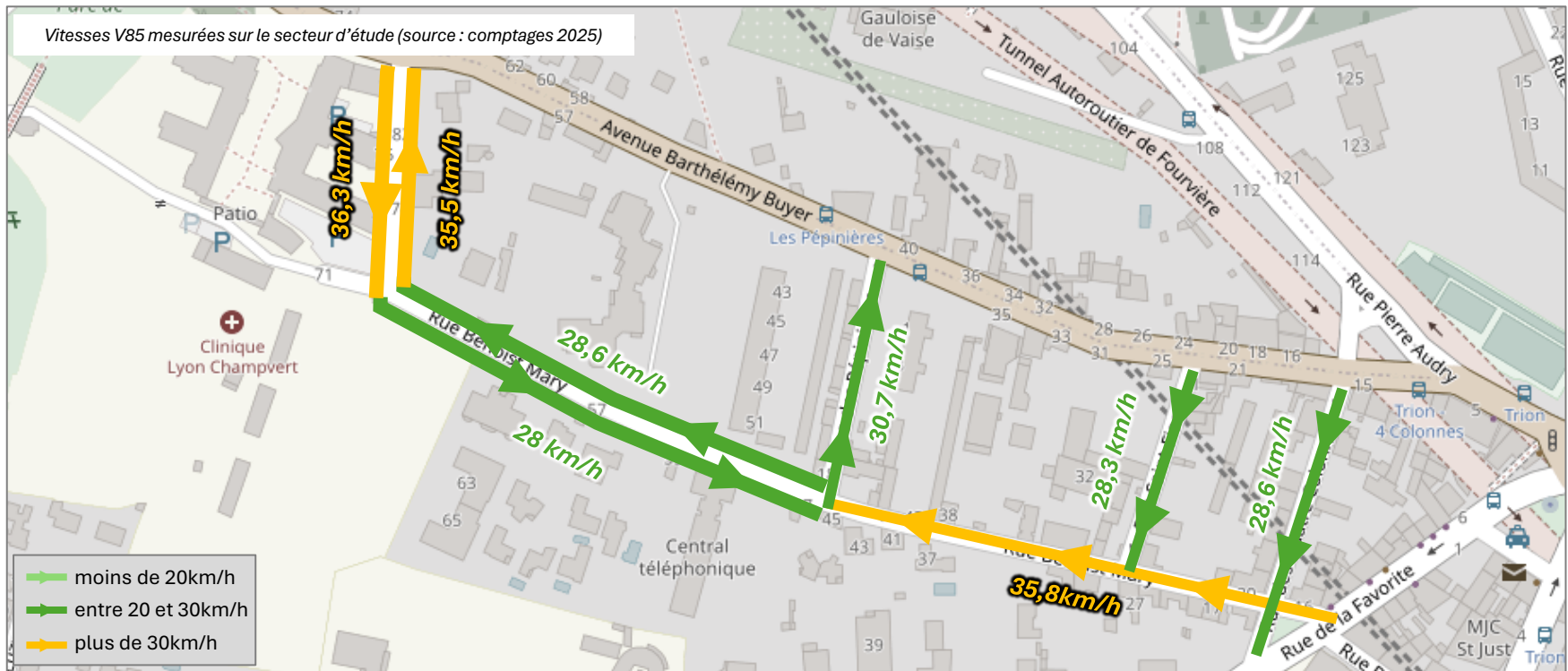
Sur la rue des 4 colonnes, jusqu'à 310 uvp/h recensés le soir, loin du seuil de saturation pour une voie circulée (600 à 800 uvp/h pour un sens).



(1) : UVP = unité de véhicule personnel, une unité équivalente de trafic où 1 voiture personnelle = 1 UVP et 1 poids-lourd = 2 UVP.

- ❑ Une **rue Benoist Mary** passée en **zone de rencontre** (à 20km/h) mais des **vitesses pratiquées qui restent supérieures**, notamment sur la section Est en sens unique et sur la branche Ouest (V85 autour de 36km/h).
- ❑ Sur les autres axes du secteur, limités à 30km/h (comme toute la ville de Lyon depuis mars 2022), des **vitesses faibles relevées** (V85 autour de 28km/h), cohérentes avec les voies peu larges et en double sens cyclable.
- ❑ Des **vitesses globalement en baisse par rapport aux relevés de 2021**, notamment sur les barreaux bidirectionnels de la rue Benoist Mary.

(1) : la V85 est la vitesse en deçà de laquelle circulent 85% des usagers (et au-dessus de laquelle circulent les 15% restants). Elle est représentative des vitesses pratiquées sur une section sans être impactée par les excès de vitesse extrêmes.



Des **vitesses faibles sur le secteur** (V85 entre 25 et 35 km/h) et en baisse, même si légèrement supérieures à la limitation à 20km/h récemment mise en place sur la rue Benoist Mary.

Un **statut de zone de rencontre** plutôt adapté à la configuration de la rue (chaussée contrainte, trottoirs peu larges) mais des aménagements anciens et un plan de circulation qui peuvent être améliorés en correspondance.

Données de projet et règles d'urbanisme :

- Un projet immobilier de **151 logements**, composé de :

	T1	T2	T3	T4	T5
TOTAL	14	28	55	49	5

- 98 places de stationnement** véhicules particuliers prévues, correspondant au minimum requis par le PLU-H de la Métropole de Lyon dans un secteur C (*0,7 places de stationnement automobile par logement, hors logements sociaux*).
- Un **local vélo de 541m²** représentant environ **420 places de stationnement vélos** (A noter que d'après l'arrêté du 30 juin 2022, le projet immobilier devra compter au minimum 1 emplacement vélo par logement jusqu'à 2 pièces principales, 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales. → Pour le projet, cela représente **260 places minimum**).

Hypothèses nombre de véhicules :

- D'après les données INSEE 2022, sur la commune de Lyon, l'équipement automobile des ménages se répartit de la manière suivante :
 - 47,9% ont au moins une voiture,
 - 11,3% en ont au moins deux.
- Si l'on considère que chaque logement est occupé par un ménage, il faut retenir pour le projet immobilier un **total de 106 voitures maximum**.

$$151 \text{ logements} * 47,9\% + 151 \text{ logements} * 11,3\% * 2 = 72 + 34 = 106 \text{ voitures}$$

Un **nombre de place de stationnement légèrement inférieur au nombre de véhicules estimés** pour les habitants du projet immobilier, avec un **résiduel de maximum 8 véhicules** en stationnement sur chaussée (ce qui reste acceptable).

Une **offre importante de stationnement vélo en compensation et pour un projet davantage adapté aux nouvelles tendances de mobilité**.

Hypothèses nombre d'habitants :

- Le taux d'occupation par type de logements est le suivant : 1,22 occupants en moyenne pour un T1, 1,55 pour un T2, 2,09 pour un T3, 2,60 pour un T4 et 2,83 pour un T5.
→ En appliquant les taux, il est estimé que **le projet immobilier devrait accueillir environ 317 occupants** (contre 406 prévus au projet de 2021).

Hypothèse de répartition des mouvements :

La **répartition géographique des trafics** générés diffère selon :

- **Si l'utilisateur** part de son logement ou va en direction de celui-ci.
- **L'origine ou la destination des usagers** (en dehors du projet).
- Après étude du réseau viaire aux alentours, il est déterminé que les **itinéraires empruntent l'avenue Buyer** :
 - Soit vers l'Est (Montée de Choulans, centre de Lyon, Presqu'île,...)
 - Soit vers l'Ouest (Périphérie, accès M6, ...).

Nota : une enquête Origine/Destination sur le secteur d'étude pourrait être nécessaire pour déterminer la répartition géographique exacte des trafics actuels.

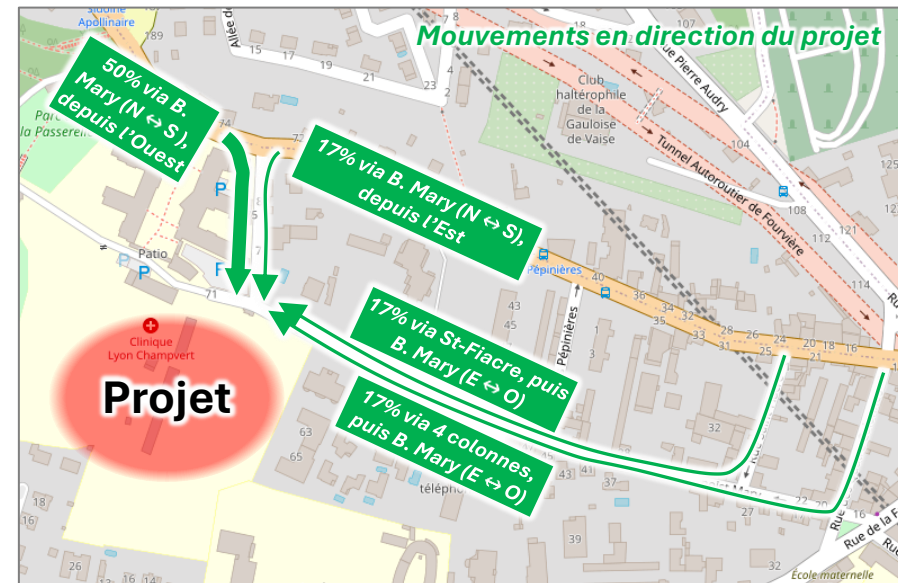
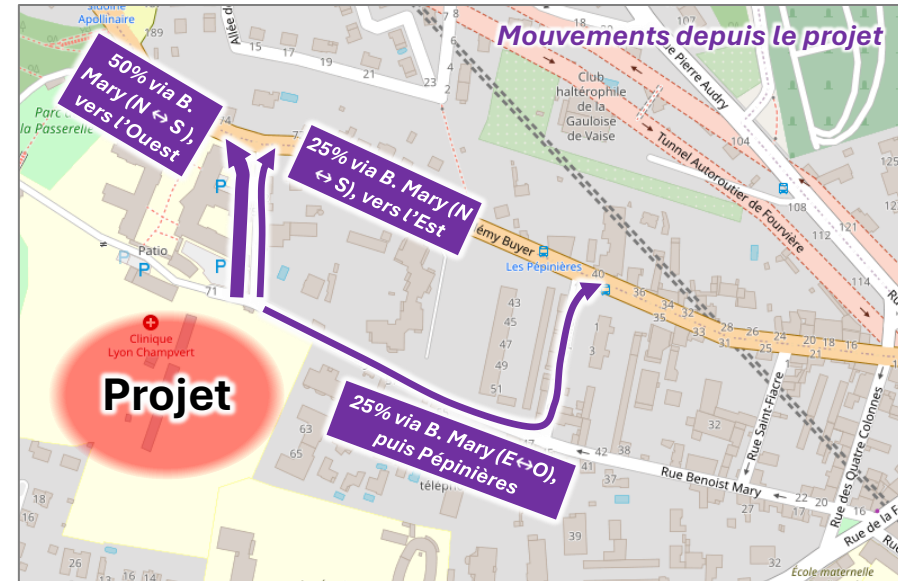
Au vu de l'**importance équivalente des 2 directions**, il est donc pris comme **hypothèse** une **répartition équitable des volumes de trafic entre l'Est et l'Ouest** du secteur, donnant :

Pour les mouvements de sortie :

- **50% des flux** vers l'Ouest, **par la rue Benoist Mary** (branche Ouest).
- **50% des flux** vers l'Est, **répartis équitablement sur 2 itinéraires** :
 - La moitié (soit 25% du total) par la **rue Benoist Mary** (barreau Ouest).
 - L'autre moitié (25% du total) par la **rue Benoist Mary** (barreau central), puis la **rue des Pépinières**.

Pour les mouvements d'entrée :

- **50% des flux** venant de l'Ouest, **par la rue Benoist Mary** (Ouest).
- **50% des flux** venant de l'Est, **répartis équitablement sur 3 itinéraires** :
 - Un tiers (soit ~17% du total) par la **rue Benoist Mary** (Ouest).
 - Un autre tiers (17% du total) par les **rues St-Fiacre, puis Benoist Mary** (Est et central).
 - Un dernier tiers (17% du total) par les **rues des 4 colonnes, puis Benoist Mary** (Est et central).



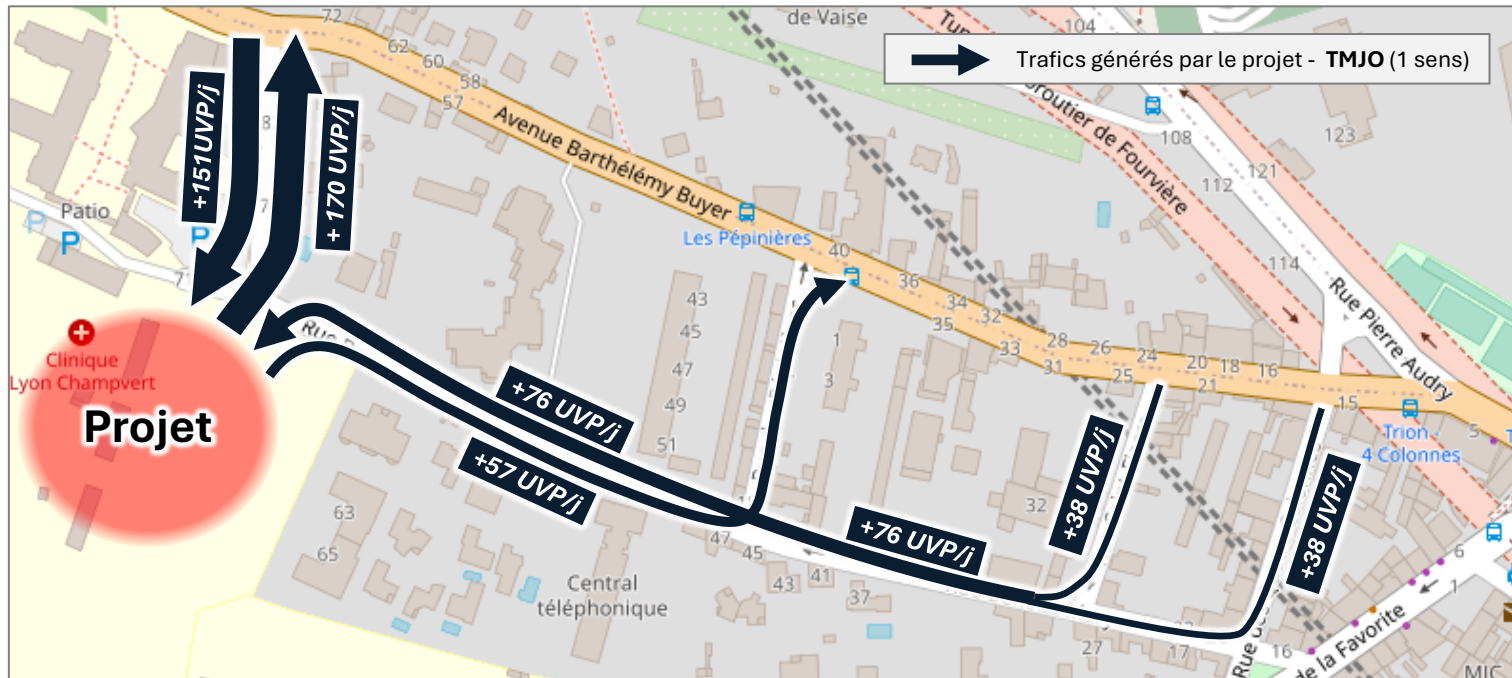
Trafics générés par le projet en jour ouvré :

D'après l'enquête de déplacement 2015 sur l'aire métropolitaine lyonnaise (*mise à jour enquête 2025 en cours*), **un habitant de la Métropole de Lyon se déplace 3,4 fois par jour** en moyenne et effectue **42% de ses déplacements en voiture**.

- En se basant sur ces hypothèses, les 317 occupants estimés du projet effectueront donc **1078 déplacements** tous modes par jour. *A noter que cela ne prend pas en compte la tendance à la baisse de l'utilisation de la voiture sur ces dernières années (non chiffrée à ce jour).*
- Ainsi, le projet immobilier génère **environ 453 déplacements en voiture personnelle sur un jour ouvré**.
- Ces déplacements sont considérés comme équitablement répartis entre flux entrant et sortant du projet, ce qui entraîne une **génération de 226 UVP/j depuis le projet, et autant en direction du projet au maximum**.

Nota : L'occupation des véhicules est estimée à 1 seul usager par voiture, afin de ne pas sous-estimer les flux véhiculés.

Ces hypothèses de génération et de répartition géographique permettent de déterminer les flux supplémentaires entrainés par le projet immobilier à l'échelle d'une journée, et ce sur chaque barreau du secteur d'étude :



Traffics générés par le projet aux heures de pointe :

Les heures de pointe étant les 2 périodes de la journée les plus chargées, elles doivent faire l'objet d'une analyse spécifique.

Le taux d'actifs se déplaçant pour le travail est de 42% de la population totale (source : INSEE 2023).

→ Au départ du projet immobilier, il est donc estimé à **133 actifs en déplacement domicile-travail**.

La part modale VL des flux domicile-travail dans Lyon est de 30,1% en 2022. **L'heure de pointe la plus chargée** (matin comme soir) concentre **50% de tous les déplacements domicile-travail**.

→ Il est donc estimé des flux VL en lien avec le projet aux heures de pointe, de :

- 20 UVP sortant du projet à l'HPM (8h-9h).
- 20 UVP entrant sur le projet à l'HPS (17h-18h).

Sur chaque barre du secteur d'étude, cela équivaut à :

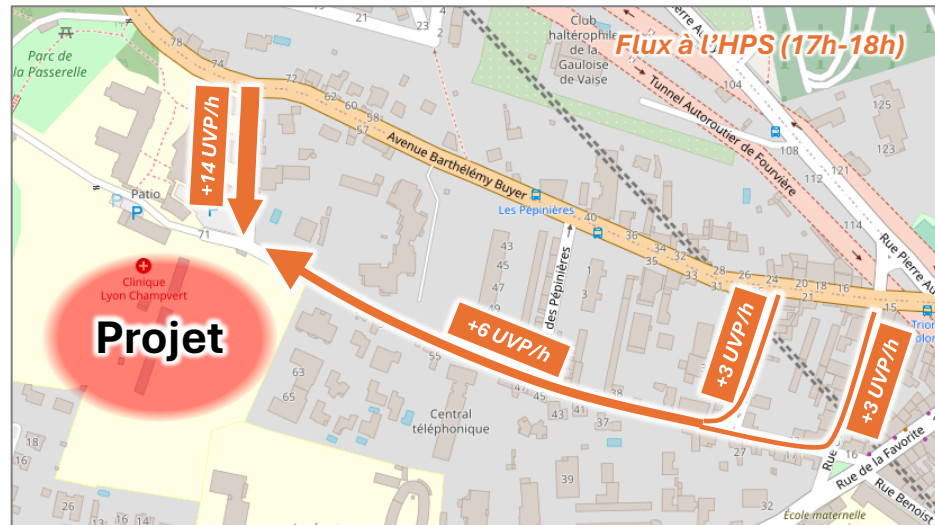
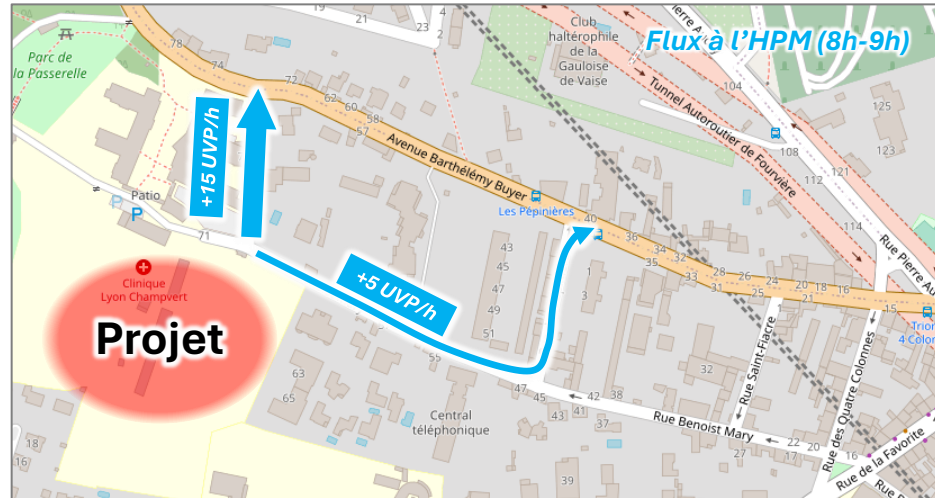
Heure de pointe du matin :

- **+ 15 UVP/h** sur la **rue Benoist Mary** en sens Sud → Nord
- **+ 5 UVP/h** sur la **rue Benoist Mary** en sens Ouest → Est, puis sur la **rue des Pépinières**.

Heure de pointe du soir :

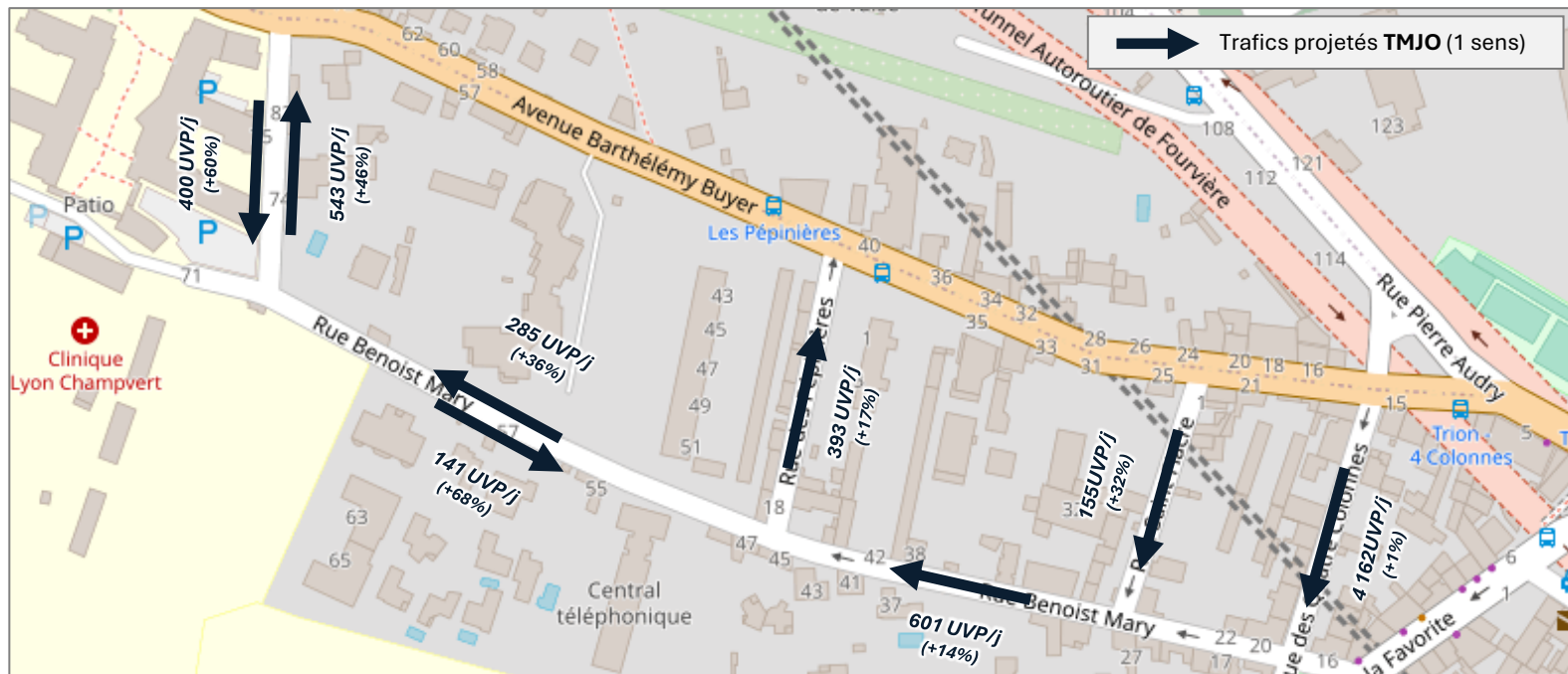
- **+ 14 UVP/h** sur Benoist Mary en sens Nord → Sud
- **+ 3 UVP/h** sur la **rue St-Fiacre** et autant sur la **rue des 4 colonnes** (sens Nord → Sud), débouchant sur la **rue Benoist Mary** pour y entraîner **+ 6 UVP/h** en sens Est → Ouest.

En heures de pointe, avec le nouveau projet immobilier et les tendances de déplacements voyant une forte baisse de l'utilisation de la voiture sur Lyon (non chiffrées aujourd'hui), **les flux générés seraient à priori très faibles** (avec calculs réalisés au plus défavorable).



Trafics journaliers à l'horizon du projet :

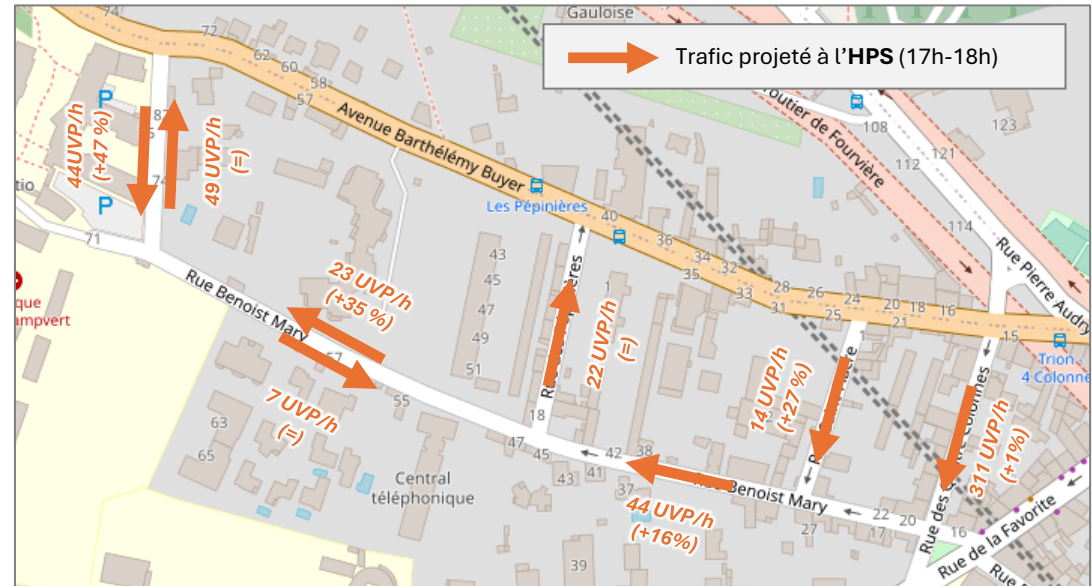
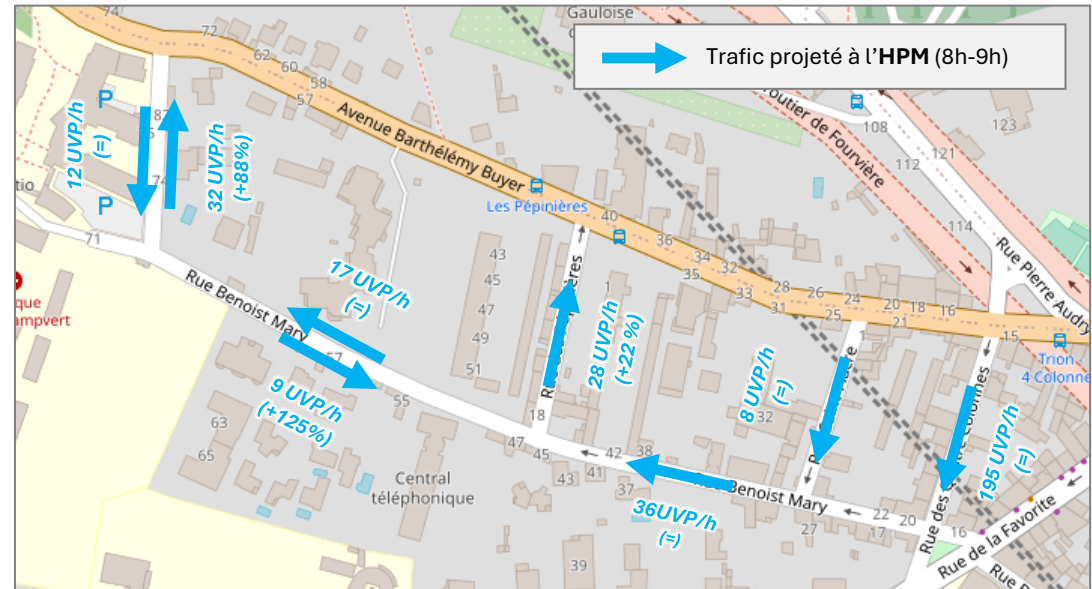
- ❑ Des **volumes de trafics journaliers qui restent très limités** sur les voies du secteur **à l'horizon du projet**, avec un **maximum de 550 UVP par jour** et par sens sur le barreau Sud ↔ Nord de la rue Benoist Mary et un minimum toujours inférieur à 200 UVP/j sur la rue St-Fiacre.
 - ➔ **Ces trafics restent particulièrement faibles** (*moins de 1000 v/j, 2 sens, cohérents pour une voie de desserte*) et **ne peuvent pas entraîner de congestion**, même sur des voiries étroites comme celles du secteur d'étude.
- ❑ Seule la **rue des 4 colonnes** plus structurante supporte toujours des trafics plus élevés (plus de 4 000 UVP/j) mais cohérents avec son statut et avec **seulement 1% d'augmentation avec le projet**. Ces volumes de véhicules ne sont pas non plus à même d'entraîner de congestions sur cet axe.
- ❑ Des **évolutions relatives importantes à l'horizon du projet**, avec entre 15% et 70% d'augmentation sur la rue Benoist Mary (selon le barreau et le sens de circulation), ou encore 32% d'augmentation sur la rue St-Fiacre. Toutefois, ces évolutions relatives ne doivent pas masquer **les faibles évolutions en valeur absolue** (de 40 à 170 véhicules supplémentaires par jour et par sens, soit en moyenne moins de 10 véh/h, avec quasiment aucun impact sur les conditions de circulation).



Trafics en heure de pointe à l'horizon du projet :

- ❑ Des **trafics horaires au global très modestes aux heures de pointe** (matin comme soir) sur les voies du secteur **à l'horizon du projet** (en dehors de la rue des 4 colonnes plus structurante).
- ❑ En HPM comme en HPS, le maximum atteint pour un sens reste le même qu'auparavant, avec :
 - en HPM le barreau Est->Ouest de la rue Benoist Mary (avec 36 uvp/h, soit 1 véhicule toutes les 1min 39),
 - en HPS, le barreau Sud->Nord de la rue B. Mary (avec 49 uvp/h, soit 1 véh. toutes les 1min 13).
- ❑ Le maximum atteint 2 sens, sur le barreau N<->S est de 93véh./h, soit 1véh. toutes les 38s.
- ❑ Sur la rue des 4 colonnes, **malgré des flux plus élevés** (311 UVP/h au maximum, à l'HPS), les seuils de congestion en axe sont très loin d'être atteints (600 à 800 UVP/h et par sens).
- ❑ Les évolutions maximales atteignent 86 et 125% sur la rue Benoist Mary, mais avec des **valeurs très faibles en valeur absolue** (+17 véh sur le barreau S>N et +4véh. sur le barreau Ouest>Est).

Des flux qui restent très faibles sur l'ensemble du secteur, même sur les heures les plus chargées en trafics, avec peu d'effet sur la circulation et restant en cohérence avec la fonction de desserte des voiries (moins de 100v/h et de 1 000 v/j pour 2 sens).



- ❑ Un **projet immobilier** une nouvelle fois **revu à la baisse**, avec une offre généreuse en stationnement vélo, **davantage inscrit dans les tendances de mobilité** et **plus adapté à son environnement** pour prendre en compte les inquiétudes des riverains.
- ❑ Des **estimations maximales de flux véhicules particuliers qui restent peu impactantes** pour le secteur, avec :
 - Des **évolutions de trafics** importantes en pourcentage d'augmentation, mais **très limitées en valeur absolue**, avec au maximum 15 véhicules supplémentaires en heures de pointe par sens (barreau Nord-Sud) rue Benoist Mary.
 - **Des seuils de saturation très loin d'être atteints** sur la rue des 4 couronnes plus structurante.
- ❑ **Aucune problématique de flux à attendre** sur le secteur.
- ❑ Des **vitesse davantage modérées par rapport à 2021** (*autour de 30km/h, statut de zone de rencontre, voies contraintes*), **plus favorables à la sécurisation des modes actifs**.
- ❑ Également un **statut de zone de rencontre mieux adapté pour les modes actifs sur la rue Benoist Mary** malgré des aménagements et un plan de circulation (sens unique) qui pourraient être améliorés en cohérence.