



Métropole de Lyon
Élus UDI et Apparentés

PROPOSITIONS UDI POUR TRANSFORMER L'A6/A7 EN UN BOULEVARD URBAIN

CONFÉRENCE DE PRESSE : MARDI 14 NOVEMBRE

L'UDI FORCE DE PROPOSITION

Ça fait 2 ans qu'on en parle, ça fait 2 ans que rien ne se fait. Les élus UDI portent une proposition qui permet concrètement de transformer l'A6/A7 en boulevard urbain d'ici 2022. Cette proposition passe par la création d'**une voie réservée « métro-bus et le covoiturage »**, mais aussi par la réalisation de deux **Portes d'Entrée Métropolitaine Multimodales (PEMM)** au sud et au nord de Lyon.

Il s'agit d'une proposition concrète pour **faire respirer Lyon. Elle se veut pragmatique et opérationnelle** à échéance de **5 ans**.

Il s'agit surtout d'une proposition pour **provoquer un débat constructif** pour transformer ce territoire.

► **Une seule condition : avoir la volonté politique d'avancer sur ce dossier**

LE CONTEXTE

L'axe A6/A7 entre Limonest/Écully et Pierre-Bénite accueille chaque jour 115 000 véhicules, dont la répartition est 55 000 sens Nord-sud et 60 000 sens Sud-nord.

Le 27 décembre 2016, le décret de déclassement de l'autoroute A6/A7 a été publié dans le Journal Officiel. Suit par le transfert de compétence de l'État à la Métropole acté le 1er novembre 2017.

Gérard Collomb et l'exécutif de la Métropole considèrent que le déclassement de cette portion d'autoroute ne sera possible :

- Après la réalisation de l'anneau des sciences
- Après la réalisation d'un grand contournement autoroutier de Lyon

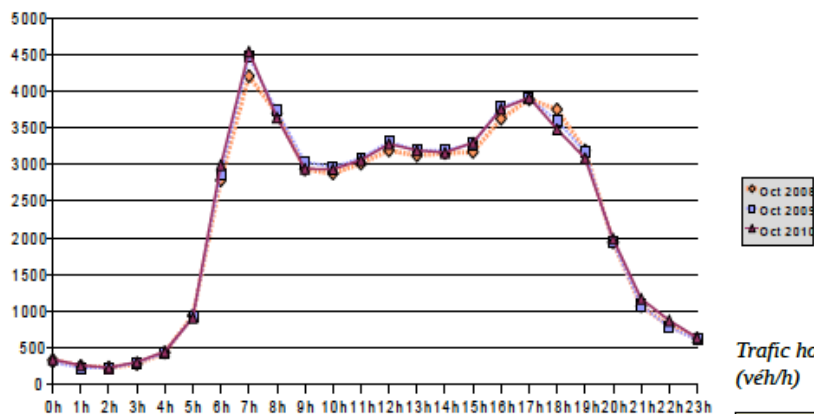
► **Donc selon cette logique la transformation en Boulevard urbain est annoncée pour 2025, 2030 voir 2040.**

Cette présentation est biaisée et trompe les Lyonnais. En effet, il n'y a que 15 à 20% de trafic de transit. Il est donc de la responsabilité de la Métropole de s'attaquer dès aujourd'hui au 85% du trafic interne à la Métropole. **Pour ce trafic, les solutions dépendent de la Métropole elle-même et de la volonté politique d'avancer... ou pas.**

LES ENJEUX EN CHIFFRES

(source rapport de la DDT du Rhône, août 2011, jours ouvrables d'octobre hors vacances scolaires)

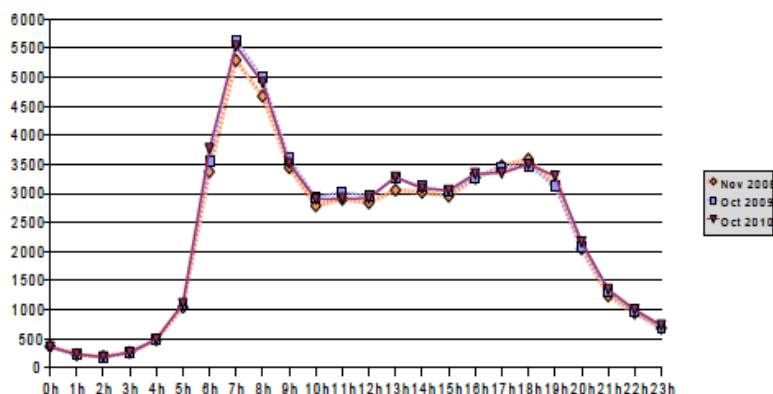
A6 (Sens nord-sud)



Trafic horaire moyen les jours ouvrables d'octobre hors vacances scolaires (véh/h)

| Débit cumulé | Oct 2008 | Oct 2009 | Oct 2010 |
|---------------|----------|----------|----------|
| 6h-10h | 13618 | 14101 | 14109 |
| 16h-20h | 14450 | 14454 | 14235 |
| Autres plages | 25458 | 25860 | 26113 |

A7 (Sens sud-nord)



Trafic horaire moyen les jours ouvrables d'octobre hors vacances scolaires (véh/h)

| Débit cumulé | Oct 2008 | Nov 2008 | Oct 2009 | Oct 2010 |
|---------------|----------|----------|----------|----------|
| 6h-10h | - | 16771 | 17754 | 17714 |
| 16h-20h | - | 13475 | 13304 | 13487 |
| Autres plages | - | 25047 | 25973 | 26005 |

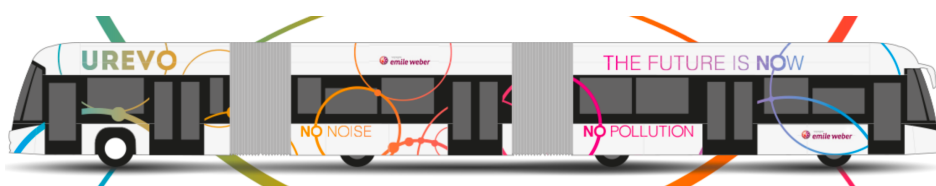
**EN HEURE DE POINTE
AU MAXIMUM 6000X1,15=6900 PASSAGERS**

PROPOSITION UDI

DANS CHAQUE SENS UNE VOIE RÉSERVÉE « TRANSPORT EN COMMUN ET VOITURES PARTAGÉES »

Ligne REM (Réseau Express Métropolitain)

- En moins de 10 minutes aux métros A (Perrache), B (Hôpitaux Lyon Sud) et D (Gorge de Loup)
- **Métro BUS XXL hybride** à haut niveau de service de grande capacité (200 voyageurs)
- 1 départ toutes les 2 minutes



Covoiturage, taxis et cars

- Pour le covoiturage 3 passagers par véhicule (mise en place du label covoitureur valable pour la journée)
- Capacité maximale dans chaque sens 500 véhicules

Dans chaque sens une voie pour les véhicules personnels

- Capacité maximale dans chaque sens 2000 véhicules

Capacité
(pour chaque sens /
heure)

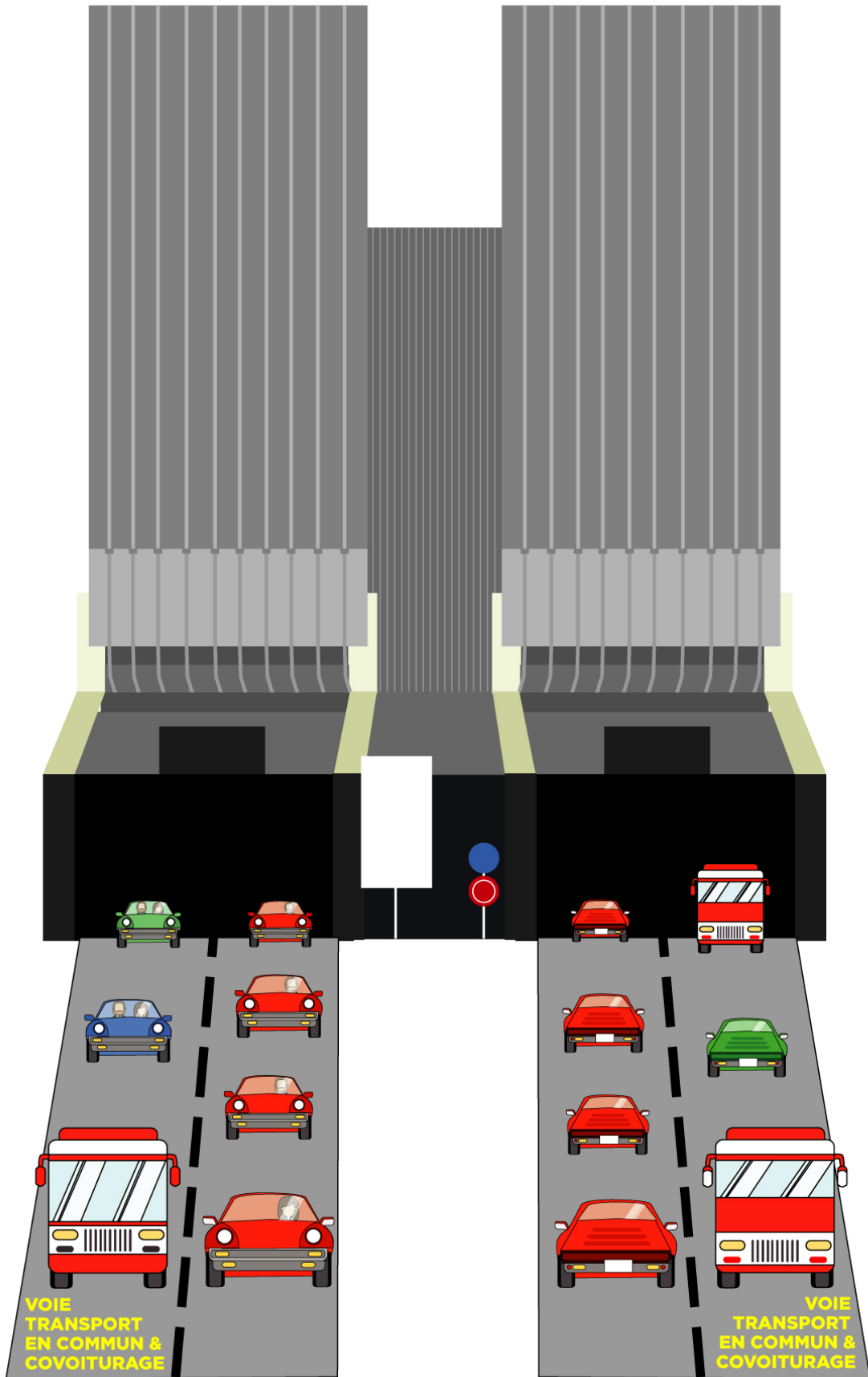
6 000
Passagers



1 500
Passagers

2 300
Passagers

AU TOTAL :
CAPACITÉ DE TRANSPORTER 9 800 PASSAGERS DANS
CHAQUE SENS, SOIT UNE AUGMENTATION DE 40%



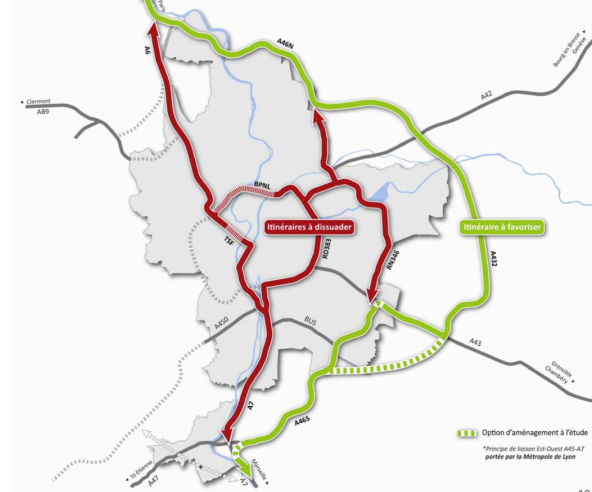


Variante :

Augmenter la capacité du parking relais « Hôpitaux Lyon Sud », afin de permettre de récupérer le métro B sans rupture de charge (nécessite la création d'un accès direct au parking relais depuis l'A7 et l'A450)

- Création de 2 **Portes d'Entrée Métropolitaines Multimodales (PEMM)** au nord et sud de Lyon (Limonest et Pierre Bénite)
 - Très bien connectées aux autoroutes A6, A89, A7, A450
 - Parkings relais de grande capacité en aérien (minimum 15 000 places voitures, 500 places 2 roues, 500 places sécurisées vélos, flotte de 300 vélos à assistance électrique en location longue durée, borne de recharge électrique)
 - Stations de taxi, gare pour les cars « Macron »
 - Nœuds pour irriguer les bassins de vie en TC (bus et cars interurbains)
- Nécessité d'**avancer sur le barreau reliant l'A432 à Ternay** (privé), ainsi que la requalification de **l'échangeur de Ternay** (public, Etat)
- Mise en place d'un **péage d'orientation** afin de protéger le périphérique et la Rocade Est.

Option de tracé à l'EST : inciter à l'usage des itinéraires de contournement



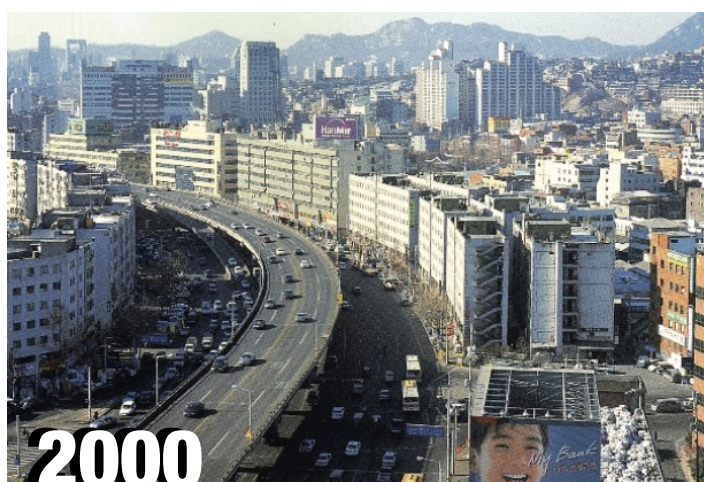
- **Un investissement modéré de l'ordre de 100 à 150 M€**
- **Un investissement réalisable dans les 5 ans** sous réserve de modifier la PPI de la Métropole, le PDU, ainsi que le plan de mandat du SYTRAL
- Principales étapes :
 - création des Portes d'Entrée Métropolitaine Multimodales (y compris parc relais),
 - réaménagement des échangeurs autoroutiers,
 - création des accès aux parkings relais,
 - signalisation sous les tunnels,
 - systèmes de vidéo-surveillance et de vidéo-verbalisation,
 - développement d'un outil numérique permettant d'attribuer un label covoitureur pour la journée,
 - aménagement du centre d'échange de Perrache (liaison avec le métro et le tram, accès piétons),
 - création des arrêts Ecully centre, Le Pérollier et Dardilly,
 - début de réaménagement des quais du Rhône à Confluence

EXEMPLES

RÉDUIRE LE GABARIT SANS REPORT MASSIF DU TRAFIC C'EST POSSIBLE

Exemple 1 : Séoul

L'axe de la Cheonggyecheon au début des année 2000. Une voie rapide et un boulevard de 10 files de circulation sur 6km.



En quelques mois, la vitesse moyenne de circulation à Séoul est passée **de 21,7 à 23,2km/h** pour le réseau classique et de **51 à 55 km/h** sur le réseau autoroutier. Cette évolution s'est accompagnée d'une **baisse de 2% du trafic** sur les 10 principaux axes du centre-ville.

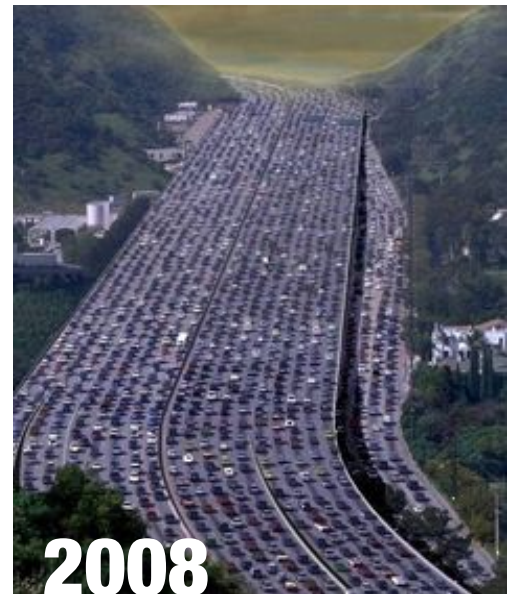
Exemple 2 : Lyon - Autopont de Mermoz



AUGMENTER LE GABARIT NE PERMET PAS AUTOMATIQUEMENT UNE CIRCULATION PLUS FLUIDE

Exemple : Houston – Katy Freeway

En 2008, cette 2x4 voies est élargie à 2x11 voies pour lutter contre la congestion, pour 3 milliards de dollars... **3 ans après**, le temps de parcours de 45 minutes avant travaux est devenu un temps de parcours de... **50 minutes !**



FAIRE RESPIRER LA MÉTROPOLE DE LYON

A ÉCHÉANCE DE 5 ANS

- Un boulevard urbain au lieu de 20 km d'autoroute
- Une qualité de l'air améliorée
- Une accessibilité améliorée pour le sud et le nord de l'agglomération
- Création des stations Écully Centre, Le Pérollier et Dardilly
- Un 1^{ère} phase de requalification des quais du Rhône
- Lancement des études pour :
 - Démolition de l'autopont de Confluence
 - Requalification complète des berges du Rhône au sud de Perrache
 - Pont des Girondins

A ÉCHÉANCE DE 10 ANS

- Démolition de l'autopont de Confluence
- Requalification complète des berges du Rhône
- Pont des Girondins qui désenclavera les quartiers de Gerland et de Confluence

GROUPE « UDI ET APPARENTÉS » DE LA MÉTROPOLE DE LYON

Christophe GEOURJON - Président du groupe, Conseiller municipal du 7^e arrondissement

Yves-Marie UHLRICH - Maire d'Écully, Conseiller régional

Denis BROLIQUIER - Maire du 2^e arrondissement de Lyon

Laurence CROIZIER - Adjointe au Maire du 6^e arrondissement à l'urbanisme, l'écologie et cadre de vie

Gilles LAVACHE - 1^{er} adjoint au maire de Oullins chargé de l'action sociale, des personnes âgées, du logement et de l'insertion.

Bernard GILLET - 2^{ème} adjoint au maire de Sainte-Foy-les-Lyon en charge de l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire

www.metropolede lyon-udi.org