



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

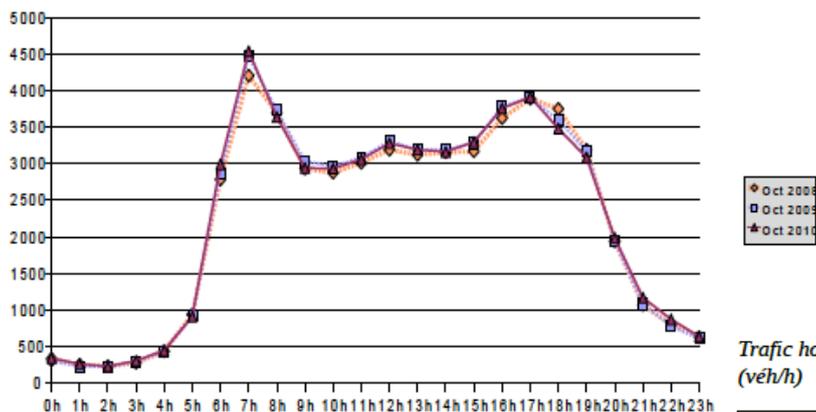
► **Donc selon cette logique la transformation en Boulevard urbain est annoncée pour 2025, 2030 voir 2040.**

**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)

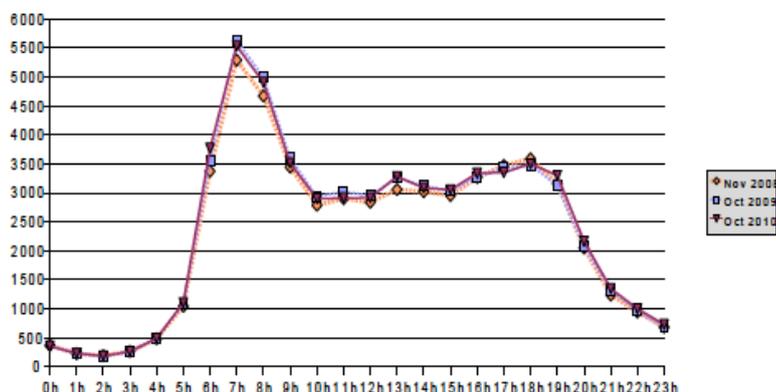
## A6 (Sens nord-sud)



Trafic horaire moyen les jours ouvrables d'octobre hors vacances scolaires (veh/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 (veh/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

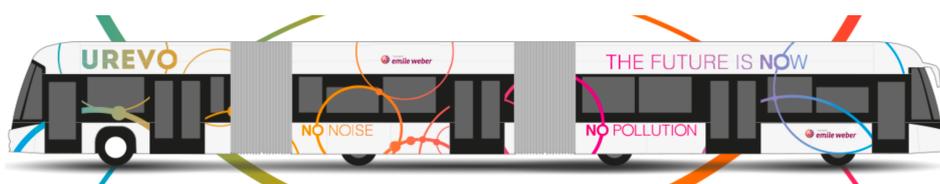
**EN HEURE DE POINTE  
AU MAXIMUM 6000X1,15=6900 PASSAGERS**

# 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)

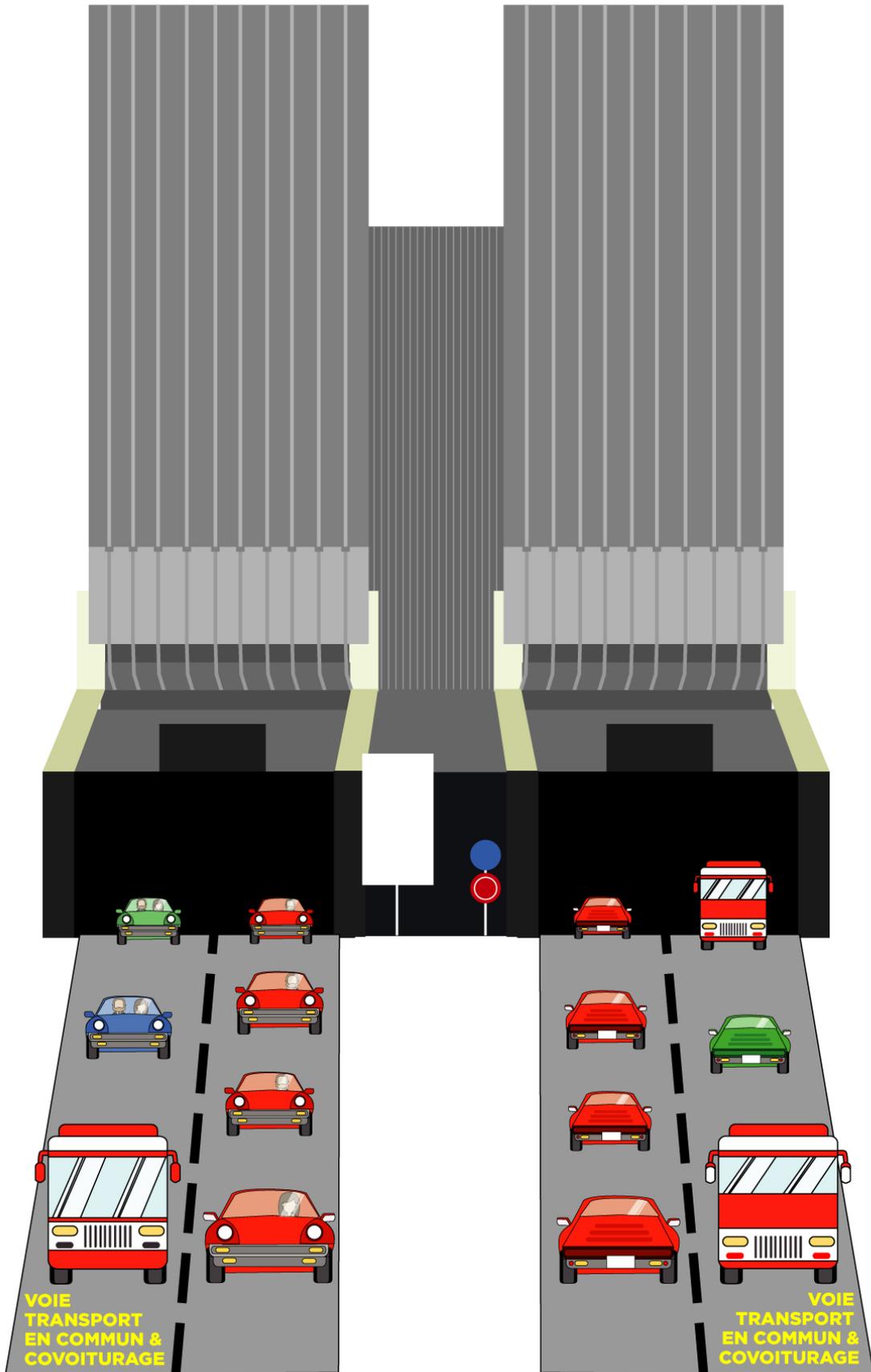
**6 000**  
**Passagers**



**1 500**  
**Passagers**

**2 300**  
**Passagers**

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



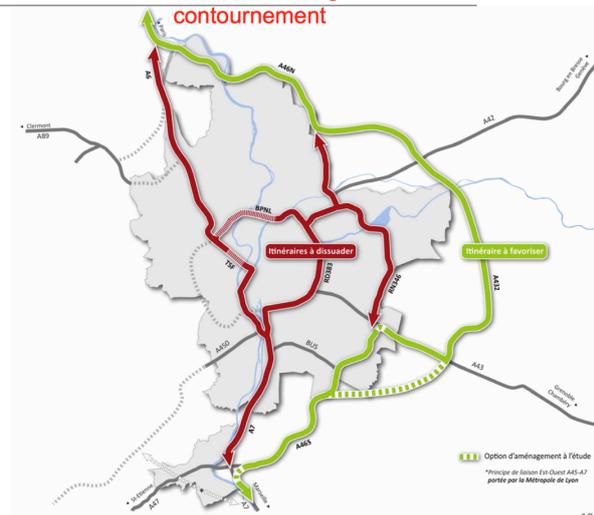


## Variante :

**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



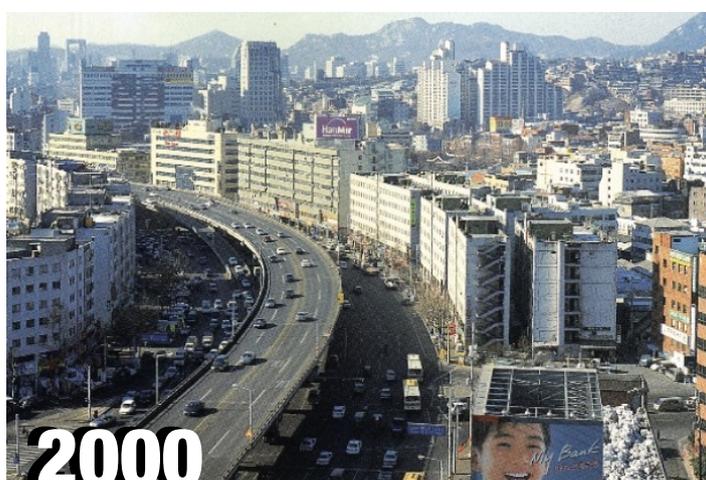
- **Un investissement modéré de l'ordre de 100 à 150 M€**
- **Un investissement réalisable dans les 5 ans** sous réserve de modifier la PPI de la Métropole, le PDU, ainsi que le plan de mandat du SYTRAL
- Principales étapes :
  - création des Portes d'Entrée Métropolitaine Multimodales (y compris parc 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.

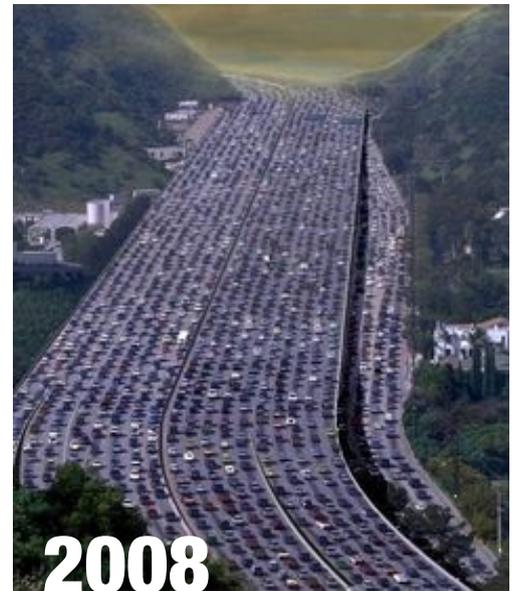
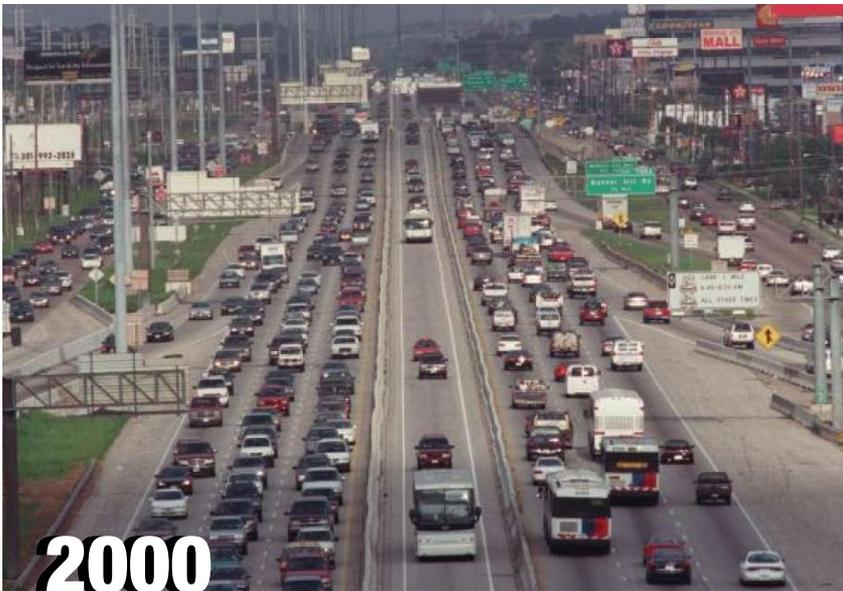
### Exemple 2 : Lyon - Autopont de Mermoz



# 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<sup>ère</sup> 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<sup>e</sup> arrondissement

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

**Denis BROLIQUIER** - Maire du 2<sup>e</sup> arrondissement de Lyon

**Laurence CROIZIER** - Adjointe au Maire du 6<sup>e</sup> arrondissement à l'urbanisme, l'écologie et cadre de vie

**Gilles LAVACHE** - 1<sup>er</sup> adjoint au maire de Oullins chargé de l'action sociale, des personnes âgées, du logement et de l'insertion.

**Bernard GILLET** - 2<sup>ème</sup> adjoint au maire de Sainte-Foy-les-Lyon en charge de l'Urbanisme et l'Aménagement du territoire

[www.metropolede lyon-udi.org](http://www.metropolede lyon-udi.org)