Axe A6/A7

Requalification
en boulevard urbain

Déplacements Citoyens 24 mai 2016 et 20 juin 2016

Objectifs

- Désenclavement du quartier Confluence

- Modération de l'usage de la voiture
  - économie de produits pétroliers
  - réduction des émissions polluantes et de CO2

Augmentation fréquentation des TC

Déplacements

Evolution parts modales dans périmètre Grd Lyon

enquête ménages/déplacements 2015

	1995	2006	2015
Voiture	52%	48%	42%
TC urbains	13%	15%	19%
Marche à pied	32%	33%	35%
Vélo	1%	2%	2%
Divers (dont TC peri-urbains)	2%	2%	2%

Déplacements

Evolution parts modales encore plus spectaculaires pour **Lyon/Villeurbanne**

	2006	2015
Voiture	35%	26%
TC urbains	20%	25%
Marche à pied	41%	45%
Vélo	2%	3%

Réseau
transports en commun

source Keolis

Nombre de voyages/an

en 2003 = 270 millions

en 2014 = 452 millions

progression = 67% en 11 ans

Fréquentation des TC

334 voyages

par an et par habitant

des communes desservies

***

2 fois plus

que la moyenne française des autres grandes villes

Proche de Zurich

qui est en tête des villes européennes comparables

La circulation routière

Véhicules/jour

	2010	***2014***
A6 Les Chères	42 000	44 000
A6 Dardilly-Techlid	114 110	111 600
Tunnel de Fourvière	114 900	99 000
A7 Sud de Perrache	112 000	113 600
A7 Feyzin-Nord	150 800	151 600
A7 Solaize	112 300	111 200
Périph Nord (tunnel de Caluire)	53 100	60 200
Bd Bonnevay (Cusset)	140 400	138 000
Bd Bonnevay (Vénissieux)	117 700	106 600

Flux routiers

Sous le tunnel de Fourvière

(moyen 110 000 véh./jour)

15 % de trafic de transit

85 % de trafic local

Le trafic local **arrivant par le Nord** est alimenté

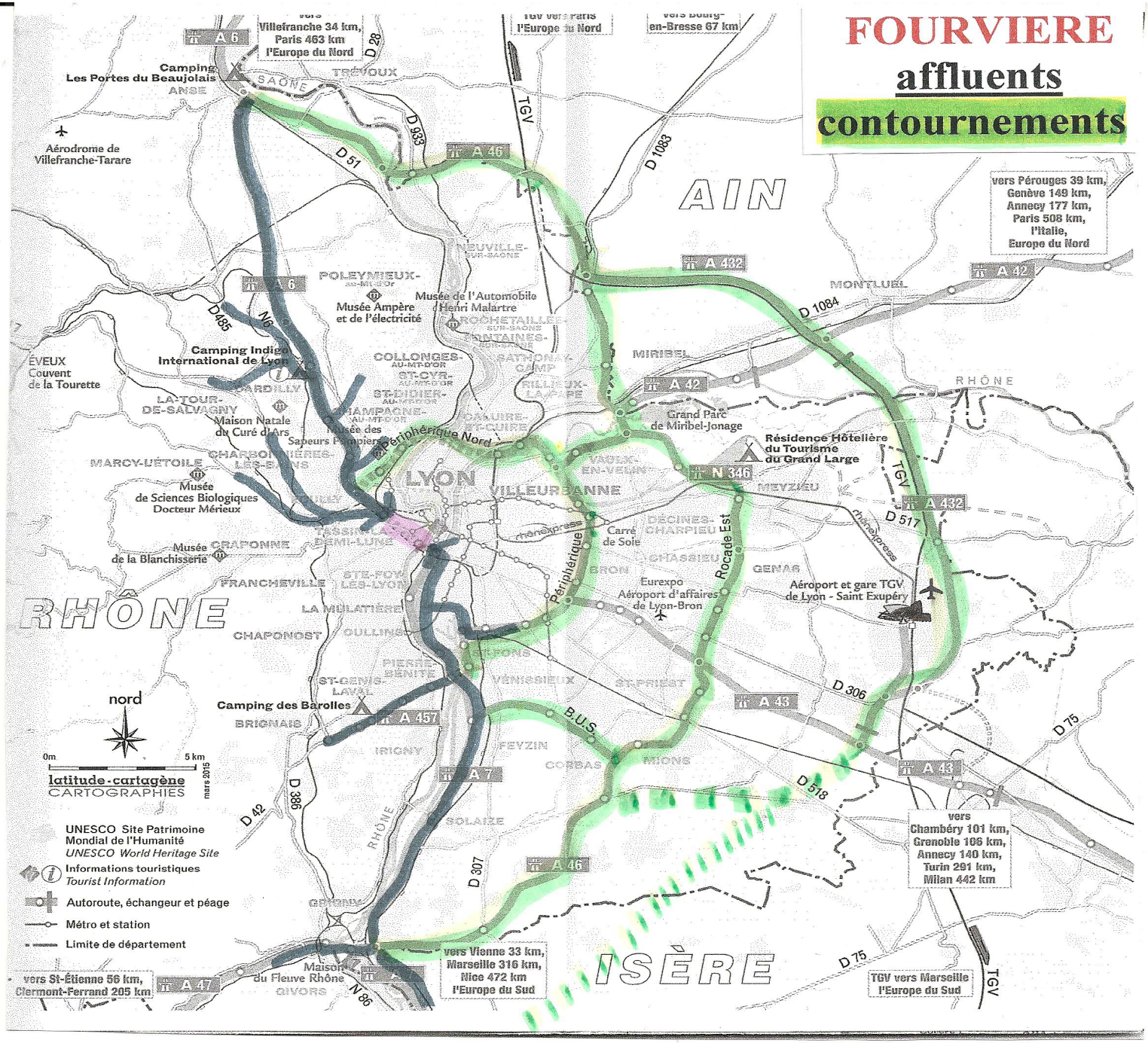
- Principalement par les flux provenant de Limonest/Dardilly
- Secondairement par les flux venant d' Ecully/Valvert/Montribloud, et de Tassin à l'entrée du tunnel

Le trafic local **arrivant par le Sud** alimenté

- Fortement par les flux provenant du Confluent,
- Egalement par des flux venant de la rive gauche du Rhône, de la Presqu'île et des quais de Saône

Le trafic local empruntant la **totalité de l'axe A6/A7** de Limonest à Pierre-Bénite est minoritaire.

FOURVIERE
affluents
contournements



Flux routiers

Rive droite du Rhône, de St Clair à Pierre-Bénite

Flux très hétérogènes

Sur le parcours de bout en bout très minoritaires, l'axe étant alimenté (ou allégé) dans toute sa partie centrale, du tunnel de la Croix-Rousse à Perrache

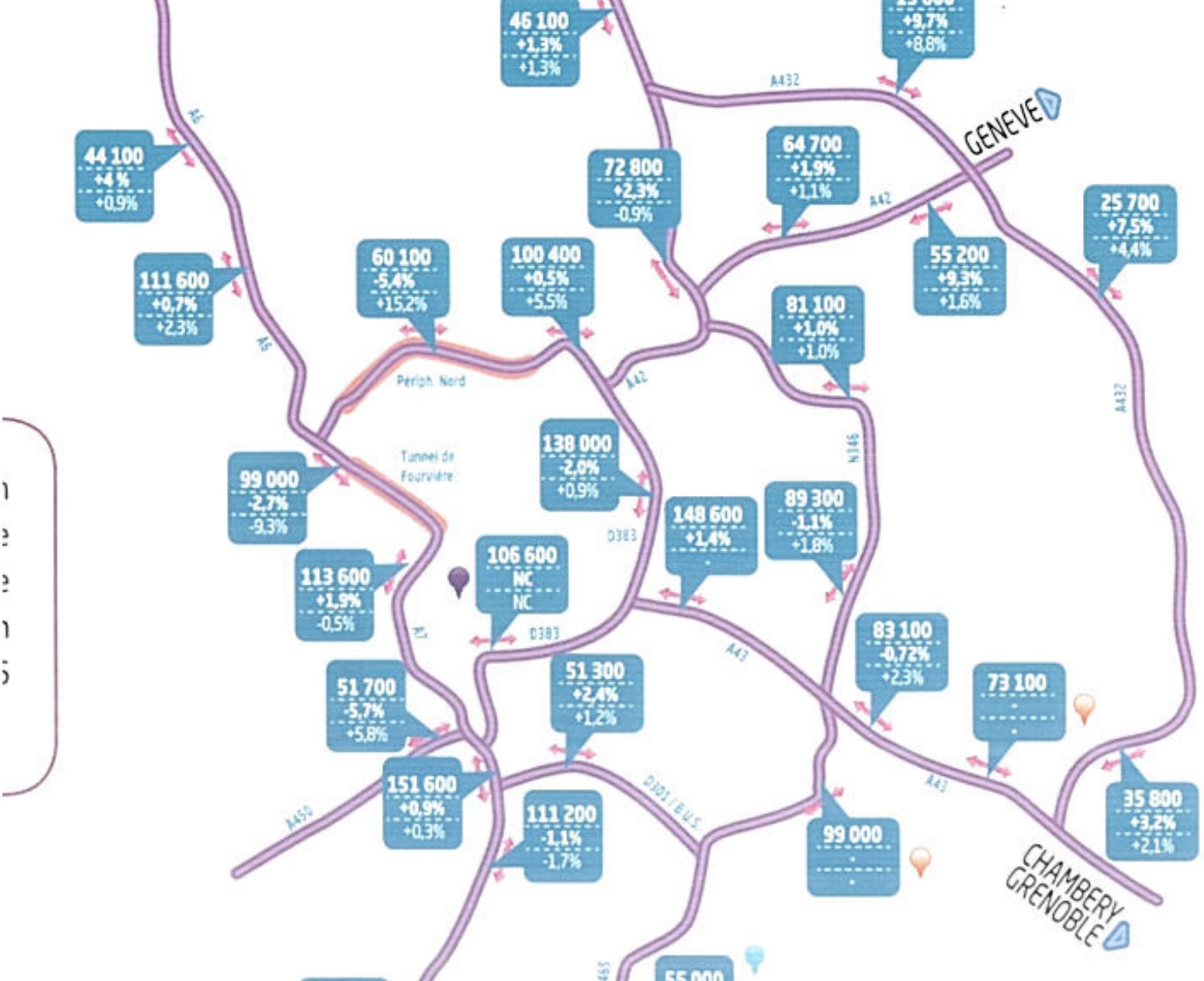
près de 80 000 véhic/jour à hauteur des Cordeliers

Contournements Est de l'agglomération

80 à 90 000 véhic/jour sur la «rocade Est » de Vaulx en Velin à St Priest,

dont env 25 000 véhic/jour en transit

15 à 35 000 véhic/jour (du nord au sud) sur l'A 432 entre les Echets, St Exupéry Est et l'A 43 (Lyon-Grenoble)



46 100
+1,3%
+1,3%
+9,7%
+8,8%
A432
GENEVE
44 100
+4 %
+0,9%
72 800
+2,3%
-0,9%
64 700
+1,9%
+1,1%
A42
25 700
+7,5%
+4,4%
55 200
+9,3%
+1,6%
111 600
+0,7%
+2,3%
60 100
-5,4%
+15,2%
100 400
+0,5%
+5,5%
81 100
+1,0%
+1,0%
A6
Périph. Nord
A42
A432
N346
Tunnel de Fourvière
138 000
-2,0%
+0,9%
99 000
-2,7%
-9,3%
148 600
+1,4%
89 300
-1,1%
+1,8%
D383
113 600
+1,9%
-0,5%
106 600
NC
NC
A7
D383
A43
83 100
-0,72%
+2,3%
51 700
-5,7%
+5,8%
51 300
+2,4%
+1,2%
73 100
151 600
+0,9%
+0,3%
111 200
-1,1%
-1,7%
D301 / B.U.S.
A43
A450
99 000
35 800
+3,2%
+2,1%
CHAMBERY
GRENOBLE

Transports en commun existants

1) **Métro D**, principal concurrent pour la circulation routière, traverse aussi la colline de Fourvière

   Potentiel de transport de personnes (avec rames de 4 voitures) :

   4 fois le tunnel routier (si 1,3 personnes par véhicule)

2) Autres **lignes bus du Nord Ouest** de l'agglomération

   - celles convergeant **vers le métro D**, à la gare de Vaise et à Gorge de Loup (voir les carte TCL)

   - celles **contournant la colline** de Fourvière par le Nord

   - celles passant par la montée de **Choulans**

3) **Métro A**, à partir de Perrache, **Métro B** à partir d'Oullins

4) **Tram T1 et T2** à partir de Perrache

5) Autres lignes de bus à **partir de Perrache et Bellecour**

Quelles grandes caractéristiques d'un A6/A7 requalifié en boulevard urbain ?

Faut-il homogénéiser ce boulevard urbain à **2 fois 2 voies** sur toute sa longueur ?

Quelle **vitesse** autoriser sur ses différents tronçons ?

Doit-on coupler l'opération avec un **péage** très en amont du tunnel de Fourvière pour la circulation de transit ?

A quel niveau doit-on ramener le trafic pour une **circulation fluide et apaisée ?**

alternatives existantes et potentielles pour la circulation routière

Quai de Perrache amélioré (en desserte et non stationnement)

Déporter tous transits au maximum vers l'est : camions, autos ; au long cours et régionaux (+ 30 km par l'A 432)

- Prolonger l'A432 au sud-ouest de l'A43 vers l'A 465 et Chasse (12 km et 200/300 millions) ? Ou vers Vienne-Sud (35 km et 1/1,5 milliard !!) ??
- Péages urbains dissuasifs très en amont du tunnel ?
- Suppression des péages sur l'A 432 entre Les Echets et l'A 43 ?
- Affichages temps et péages aux embranchements

(Anse, Les Echets, Ternay..)

Limiter les entraves à la fluidité sur l'axe requalifié (carrefours et feux)

Circulation enterrée sous l'emprise actuelle entre Perrache et sud du confluent ?? (proposition Assoc. Architecture et Urbanisme)

Alternatives transports en commun

Renforcement du réseau urbain (renforcement capacités métros D, B et A, prolongements Métro B aux Hôpitaux Sud et tram T2 de Perrache à Hôtel de Région)

Ligne express bus Porte de Lyon-Pierre Bénite **?**

Création **sites protégés pour lignes de bus,** notamment sur l'axe A6/A7 et sur ligne C20 Bellecour-Francheville

Renforcement du réseau ferré péri urbain

à partir des gares St Paul et Gorge de Loup :

- ligne Tassin-l'Arbresle-Sain Bel
- ligne Alaï-Francheville-Brignais

Conditions d'efficacité d'une **ligne express** de transports en commun

Site protégé ou dédié de Limonest à Pierre Bénite (Projet DARLY /Bernard Girard) avec ouverture du site à autres lignes TC,

Nombre de stations limité et qualité de leur emplacement

Priorités sur la circulation automobile, notamment aux feux tricolores mis en place au niveau des stations

Parkings relais à mettre en place ,

notamment en bout de ligne

Et, ce qui est essentiel, **réponse adaptée** aux besoins,

Questions à se poser

Dans l'**hypothèse**

- d'un déport important de la partie minoritaire(15%) du trafic de transit, d'un report significatif sur les TC (transports en commun), d'un développement du co voiturage et des modes doux actifs (vélo et marche)

Peut- on atteindre à un horizon 2030 une **diminution sensible** de la circulation auto **sur l'axe A6/A7 requalifié**

(de 110 000/115 000 véh/jour en 2014 à 70 000/80 000 en 2030 ?)

Quid, plus largement, de son évolution dans les limites métropolitaines ?

- si augmentation de la population : +10%
- si étalement : manque et coût du foncier dans le centre de l'agglo
- si extension des TC en site propre vers la périphérie ?

- Une voirie (ex A6/A7) rétrécie et coupée de carrefours risquerait-elle de trop entraver la **fluidité** du trafic : gaspillage de temps, impact sur les TC, gaz à effet de serre etc..? … et nuire ainsi à l'attractivité de Lyon pour des implantations nouvelles ?

Les enjeux du trafic de transit dans la Métropole de Lyon

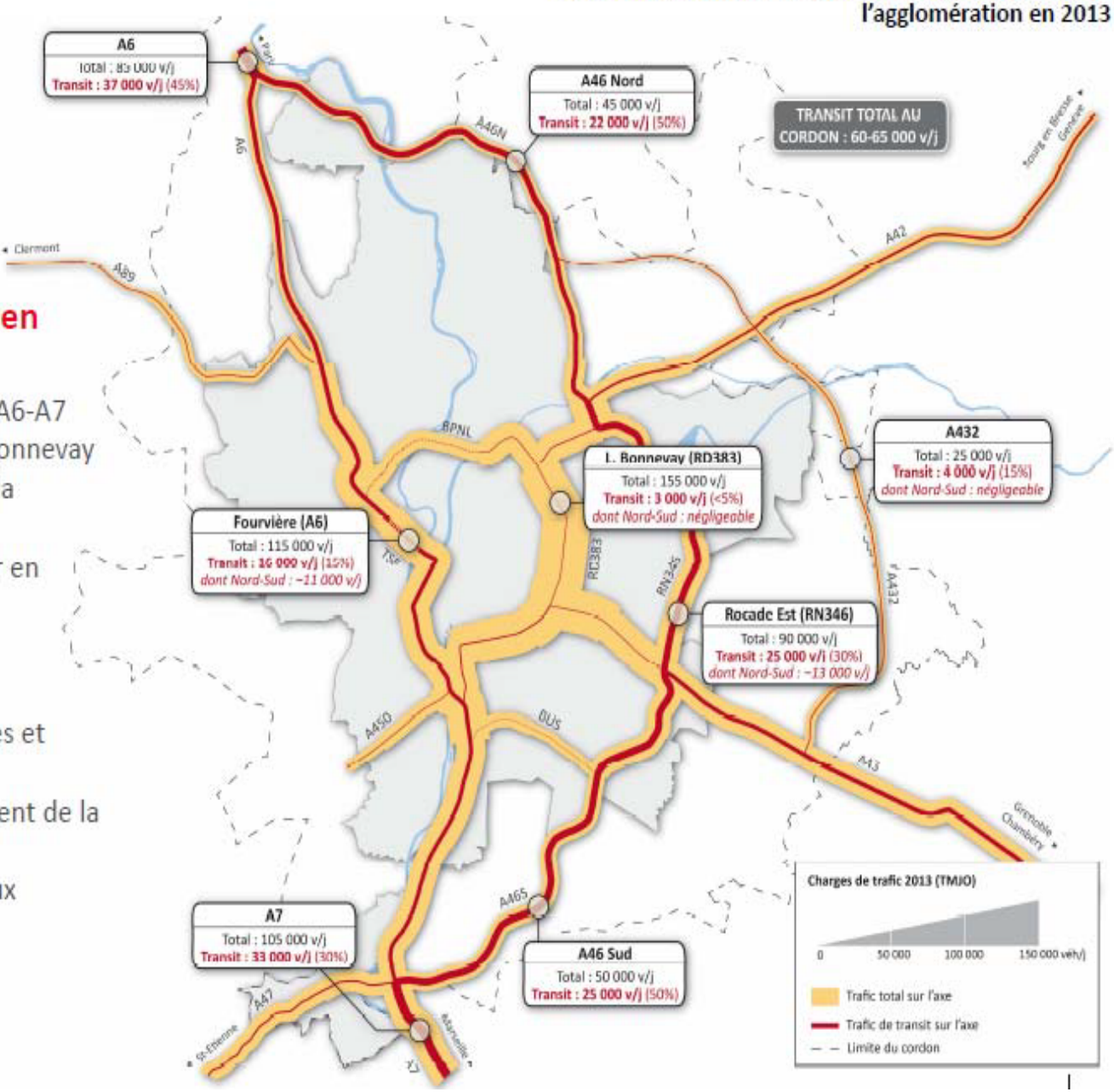
Le transit quotidien en chiffres :

- 16 000 véhicules sur A6-A7
- 3 000 véhicules sur Bonnevay
- 25 000 véhicules sur la Rocade Est
- **44 000** véhicules/jour en cumulé

Les impacts :

- Nuisances écologiques et urbanistiques
- Frein au développement de la Métropole
- Saturation des réseaux routiers desservant l'agglomération

Approche du trafic de transit sur les axes Nord-Sud de l'agglomération en 2013



En guise de conclusion

Les pages qui précèdent, présentées pour l'essentiel le 24 mai 2016 après l'AG de Déplacements Citoyens, sont plus une introduction qu'une conclusion.

Le projet de requalification de l'axe A6/Tunnel de Fourvière/A7 est un projet aux multiples facettes, au carrefour de l'urbanisme et des politiques de déplacements.

Son challenge est de conforter les points forts de notre métropole lyonnaise en matière de transports en commun, de pratique des modes doux actifs, et de modération de l'usage de la voiture. Tout en veillant à son attractivité économique et sociale et à son bon fonctionnement quotidien.

Dans cette optique, Déplacements Citoyens a voulu apporter sa pierre à un travail de grande ampleur qui ne fait que commencer.

20 juin 2016