

**REQUALI-
FICATION
A6-A7 ENTRE
DARDILLY/
LIMONEST
ET PIERRE-
BÉNITE**

Horizon 2020

SOMMAIRE

I. AVANT-PROPOS	3
II. QUEL PROJET POUR QUEL CONTEXTE ?	5
II.1 L'URGENCE À AGIR SUR L'A6-A7	5
II.1.1 L'A6 -A7, un axe saturé	5
II.1.2 Engager dès maintenant une mutation profonde	6
II.2. LE PROJET EN QUELQUES MOTS	7
II.2.1 Qu'est-ce que le projet de requalification de L'A6-A7 à horizon 2020 ?	7
II.2.2 Les acteurs clés	11
II.2.3 Les dates clés	12
III. LE PROJET DE REQUALIFICATION DE L'A6-A7 – HORIZON 2020	15
III.1 Les aménagements de la section Nord	15
III.1.1 Une nouvelle centralité : le pôle multimodal de La Garde	17
III.1.2 Un écrin paysager : le « signal d'entrée Nord » sur les communes de Dardilly/ Limonest	19
III.1.3 Reconfigurer et réaménager les voies de circulation au Nord	23
III.2 Les aménagements de la section Sud	27
III.2.1 Aménagement paysager : le « signal d'entrée sud » sur la commune de Pierre Benite	29
III.2.2 Reconfigurer et réaménager les voies de circulation au Sud	33
III.2.3 Requalifier le quai Perrache	36
III.2.4 Des aménagements cyclables reliés à la Via Rhôna	40
III.3 Focus sur l'expérimentation du covoiturage	42
III.3.1 Pourquoi expérimenter ?	42
III.3.2 Comment se déroule l'expérimentation ?	43
III.3.3 Comment s'effectue le contrôle ?	46
III.3.4 Quel avenir pour l'expérimentation ?	47
III.4 Focus sur le développement des transports en commun	47
III.4.1 Favoriser les transports en commun : un enjeu métropolitain	47
III.4.2 Une voie réservée aux bus	48
III.4.3 La création de nouvelles lignes	48
III.5 Calendrier prévisionnel	51
III.6 Coûts du projet	51
IV. LA CONCERTATION	52
IV.1 Le contexte réglementaire	52
IV.2 L'objet et les objectifs de la concertation	52
IV.3 Les modalités de la concertation	52
IV.4 Le bilan de la concertation et les études	53

I. AVANT-PROPOS

La transformation de l'autoroute A6-A7 est un projet prioritaire pour la Métropole de Lyon. Pourquoi ? Parce qu'il y a urgence à agir pour la santé et le bien-être de tous.

L'axe qui traverse la ville est aujourd'hui emprunté par 115 000 véhicules chaque jour. Il mélange différents types de trafic (local, national et international) et provoque bouchons, bruit et pollution. Ces nuisances ne sont plus acceptables et c'est pourquoi la Métropole de Lyon a décidé d'agir afin d'en finir avec cette situation.

BUS EXPRESS, COVOITURAGE ET PISTE CYCLABLE

Depuis la création de l'autoroute, en 1971, les habitudes de déplacement ont évolué. Et la Métropole de Lyon a déjà développé grâce au Sytral une offre de transports et d'aménagements qu'elle entend poursuivre avec le réaménagement de l'A6-A7.

La voiture n'est plus le seul moyen de se déplacer, les transports en commun sont une réelle alternative crédible et efficace. La mise en place de parkings relais et la création de deux nouvelles lignes de bus express va venir conforter cette évolution des mobilités.

Autre aspect-clé du projet : l'expérimentation du covoiturage sur des voies dédiées (ouvertes également à l'autopartage et aux taxis) afin d'inciter à ne plus utiliser seul sa voiture. Là aussi, il s'agit d'encourager de nouvelles manières de se déplacer.

Enfin, de nouveaux itinéraires cyclables sont également envisagés, à proximité de l'autoroute actuelle. Cela participera à la croissance de la pratique du vélo, dont le trafic a augmenté de 10% en 2017 grâce aux 786 km de réseau disponibles.

EN ROUTE ENSEMBLE VERS UN BOULEVARD URBAIN APAISÉ ET PAYSAGER

Tous ces aspects convergent vers une seule ambition : celle de faire « disparaître » l'autoroute telle que nous la connaissons aujourd'hui afin qu'elle offre une place aux transports en commun, où les voitures sont moins nombreuses, la vitesse réduite et l'environnement immédiat de l'axe beaucoup plus agréable.



II. QUEL PROJET POUR QUEL CONTEXTE ?

II.1. L'urgence à agir sur l'A6-A7

1.1.1. L'A6 - A7, un axe saturé

Le cœur de la Métropole de Lyon est traversé par l'A6 - A7, axe autoroutier Paris-Lyon-Marseille qui dégrade très fortement la qualité de vie des Grands Lyonnais (nuisances sonores, qualité de l'air...).

Symbole d'une conception aujourd'hui révolue, des déplacements centrés sur l'automobile, l'axe A6-A7 cumule un ensemble de fonctions devenues incompatibles avec l'aménagement du territoire :

- Mélange des trafics locaux, nationaux et internationaux ;
- Bouclage du périphérique Lyonnais par défaut, reliant au Sud le boulevard Laurent Bonnevey et au Nord le Boulevard Périphérique Nord Lyonnais (BPNL) ;
- Voie de desserte inter-quartiers du centre (quartiers de Gerland, de la Confluence, de la Presqu'île, etc.) ;
- Axe de distribution des trafics en lien avec l'Ouest Lyonnais.

Chaque jour, plus de 115 000 véhicules empruntent ce tronçon. Et le soir, aux heures de pointe, il y en a plus de 8000 par heure. Cela crée d'importantes congestions sur le tracé et par répercussions, dans toute l'agglomération.

> Un axe subissant d'importantes congestions



Ruban autoroutier, l'A6-A7 nuit à la qualité du cadre de vie de plusieurs dizaines de milliers de riverains, enclave des quartiers et dresse une barrière physique aux échanges et à la connexion des territoires urbains traversés.

II.1.2 Engager dès maintenant une mutation profonde

La requalification de l'A6-A7 Horizon 2020 est l'une des composantes d'un projet plus global visant à constituer à l'horizon 2030, un système de mobilité métropolitain, durable et multimodal.

Pour parvenir à cette profonde mutation, de nombreux projets doivent être engagés pour permettre d'ici 2030 :

- d'éloigner le trafic de transit de l'agglomération (par l'aménagement du réseau de voiries existant et la mise en place de dispositifs d'incitation portés par l'État et la Métropole),
- de restructurer le réseau de voiries métropolitain (en bouclant le périphérique d'agglomération à l'ouest grâce au projet baptisé *Anneau des sciences*) pour l'optimiser et le connecter aux réseaux supports des modes de déplacements durables (transport en commun, autopartage, covoiturage, vélo, marche...) via des parkings relais notamment,
- de poursuivre le développement des transports en commun, des modes actifs qu'il s'agisse de la marche ou du vélo et de soutenir l'usage collectif de la voiture.

Ce système de mobilité durable de la Métropole de Lyon n'opposera pas les modes de déplacement. Il cherchera bien au contraire à permettre à chacun de choisir le mode de déplacement le plus approprié à leurs besoins.

Il fera en sorte de combiner au mieux l'ensemble des modes de déplacement, dans des conditions qui permettent aux habitants de disposer de services de transport de qualité, fiables et les plus efficaces possibles.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la requalification A6-A7 Horizon 2020 avec la volonté d'offrir aux territoires de nouveaux services de mobilité durable et ainsi encourager et soutenir, dès maintenant, la mutation des usages.

II.2 Le projet en quelques mots

II.2.1 Qu'est-ce que le projet de requalification de L'A6-A7 à l'horizon 2020 ?

Le projet de requalification de l'A6-A7 Horizon 2020 a été rendu possible par le déclassement, en décembre 2016, de 16 km de sections autoroutières entre l'échangeur de La Garde au Nord, sur les communes de Dardilly-Limonest, et l'échangeur avec les autoroutes A7-A450 à Pierre Bénite.

Suite à ce déclassement, la Métropole de Lyon a repris la gestion et l'exploitation de cette voirie le 1^{er} novembre 2017. Dès lors, la Métropole de Lyon a souhaité engager la reconquête de cette infrastructure avec une double ambition : engager d'ici 2020, une réelle et profonde mutation de l'axe Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise tout en incitant au développement de nouvelles pratiques de mobilité plus durables.

Réalisé à trafic constant, la requalification de l'A6-A7 à l'horizon 2020 repense la mobilité sur ce secteur urbain dense en proposant une combinaison ambitieuse entre transports en commun, covoiturage, pistes cyclables et transport automobile, combinaison qui cherche à enclencher une évolution dans la façon de se déplacer sur cette infrastructure et à en réduire le trafic.

Les aménagements envisagés prévoient de :

- renforcer l'efficacité des liaisons de transport en commun existantes par des couloirs dédiés à deux nouvelles lignes de bus express permettant de rejoindre rapidement de grands pôles connectés à des lignes fortes du réseau TCL,
- d'expérimenter le covoiturage à grande échelle,
- d'aménager des pistes cyclables et des cheminements piétons confortables et sécurisés.

LES GRANDES AMBITIONS DU PROJET DE REQUALIFICATION



Développer les transports en commun et les mobilités actives

Le développement des transports en commun et des mobilités actives est une des ambitions principales du projet de requalification à l'horizon 2020.

Afin d'accompagner l'évolution des usages et les demandes des citoyens, le projet intègre une nouvelle offre de transports en commun et propose de nouvelles pistes cyclables sécurisées pour les cyclistes.

Les transports en commun se renforcent et seront bien plus performants grâce à des couloirs dédiés utilisant, sur la section Nord, l'actuelle bande d'arrêt d'urgence. Le projet de requalification prévoit également la création de deux nouvelles lignes express ainsi qu'un pôle multimodal au niveau de l'échangeur de La Garde, permettant ainsi de favoriser le report modal et de diminuer la voiture solo sur la section centrale la plus contrainte en milieu urbain dense.

Au programme également, le développement de l'offre cyclable depuis Perrache jusqu'aux centres villes de Pierre-Bénite et d'Oullins via la création d'aménagements cyclables parallèles à l'axe. Cet aménagement sera également le support de la ViaRhôna.



Développer le covoiturage : expérimenter une nouvelle offre

Déjà pratiqué sur le territoire, le covoiturage se développe de plus en plus comme une alternative crédible et efficace à l'autosolisme et apporte un service nouveau aux habitants en recherche de « transport à la demande ».

Le projet de requalification A6-A7 engagé par la Métropole de Lyon permet de franchir un cap en 2020, en expérimentant une nouvelle offre innovante de covoiturage. Il s'agit ici d'expérimenter une nouvelle offre innovante de covoiturage. Afin de réduire le trafic et de valoriser les déplacements écoresponsables, une voie réservée et des aménagements spécifiques seront ainsi dédiés aux covoitureurs (ainsi qu'à l'auto-partage et aux taxis).



Engager la requalification urbaine de l'axe

Le projet de requalification amorce dès 2020 la reconquête d'un espace autoroutier aujourd'hui peu apprécié en un nouveau cadre de vie de qualité.

Le projet propose ainsi une amélioration du cadre paysager par un renforcement de la trame végétale, aux entrées et sorties de l'A6-A7 déclassées (Limonest-Dardilly / Pierre-Bénite), et par un aménagement paysager du quai Perrache.



Pacifier le trafic

Le projet vise à favoriser le report modal et à terme, avec l'éloignement du trafic de transit, à une meilleure mobilité.

Une homogénéisation des vitesses abaissées à 70 km/h sur l'A6-A7 déclassé contribuera à apaiser l'axe et à réduire les nuisances générées aujourd'hui, qu'il s'agisse de nuisances sonores ou de nuisances liées à la qualité de l'air.

Les conditions de circulation s'en trouveront également facilitées.

Enfin, la réduction possible des largeurs de voiries contribuera à mieux partager l'espace dégagé pour donner de la place à de nouvelles mobilités et la reprise du jalonnement contribuera à mieux orienter vers les équipements situés en proximité de l'A6-A7.

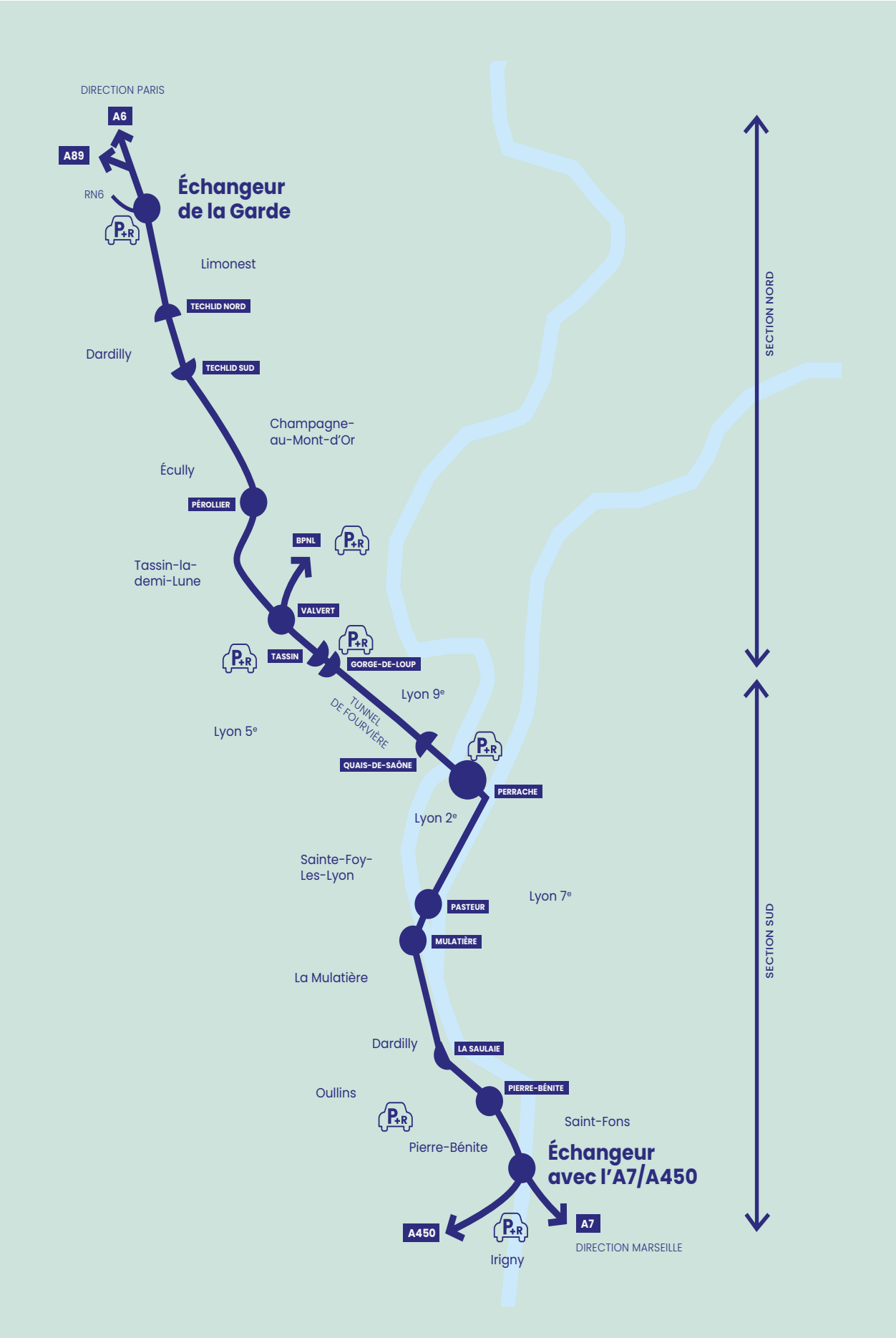
LE PÉRIMÈTRE DU PROJET DE REQUALIFICATION A6-A7 À L'HORIZON 2020

Le projet se compose de deux sections (Nord et Sud).

Le projet s'étend sur l'A6-A7 de l'échangeur de La Garde (Limonest-Dardilly) à celui de l'A450/A7 (Pierre-Bénite).

Il se situe sur les communes de :

- Dardilly,
- Limonest,
- Champagne au Mont d'Or,
- Ecully,
- Tassin La Demi Lune,
- Lyon,
- La Mulatière,
- Oullins
- et Pierre-Bénite.



II.2.2 Les acteurs clés

La Métropole de Lyon

Le projet de requalification A6-A7 Horizon 2020 est réalisé à l'initiative de la Métropole de Lyon, qui en est le maître d'ouvrage.

Les partenaires

Le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) est le partenaire principal de la réalisation du projet de requalification A6-A7 Horizon 2020, en participant à la définition et à la mise en œuvre du projet de développement des transports en commun.

L'Etat et la Caisse des Dépôts et des Consignations accompagnent la Métropole de Lyon dans la démarche de requalification de l'axe A6-A7, en subventionnant le projet.



II.2.3 Les dates clés

2016 : LE DÉCLASSEMENT DE LA SECTION AUTOROUTIÈRE

La Métropole de Lyon a décidé par délibération du 11/07/2016, de solliciter auprès de l'État le déclassement de l'A6-A7 entre Limonest-Dardilly et Pierre-Bénite, alors de propriété de l'État et exploité par le DIR CE (direction interdépartementale des routes centre Est).

L'État a arrêté par décret, en date du 27 décembre 2016, le « *déclassement de la catégorie des autoroutes des sections des autoroutes A6-A7 traversant l'agglomération lyonnaise* » et par arrêté préfectoral, du 17 février 2017, les limites de sections déclassées reportant la prise d'effet du transfert de domanialité à la Métropole au 1^{er} novembre 2017.

Par délibération du 30 janvier 2017, la Métropole de Lyon prenait acte du déclassement et lançait les études complémentaires nécessaires à l'établissement du projet de requalification A6-A7 Horizon 2020.

POURQUOI DÉCLASSER ?

L'ancienne autoroute A6-A7, en tant qu'autoroute non-concédée (sans péage), était la propriété de l'Etat et sous sa responsabilité. Afin de permettre la requalification de l'A6-A7 en axe urbain, la Métropole de Lyon a demandé le déclassement de ces sections autoroutières et leur intégration au domaine public routier de la Métropole. En se rendant propriétaire des voies, la Métropole de Lyon peut ainsi engager leur requalification.

Pour préserver la sécurité des usagers et des riverains de l'axe, prévenir le risque d'accident et assurer une gestion globale et cohérente de la circulation, la Métropole de Lyon ainsi que la Préfecture du Rhône ont réglementé cette nouvelle RGC, par :

- deux délibérations du Président de la Métropole, en date du 23 octobre 2017 ;
- une délibération conjointe du Préfet et du Président de la Métropole, en date du 02 novembre 2017.

QUELLE NOUVELLE RÉGLEMENTATION ?

Suite à ces délibérations, les accès et usages de A6-A7 déclassé ont été encadrés en interdisant notamment :

- les circulations de piétons, cyclistes et cavaliers sur l'axe ;
- les circulations de cyclomoteurs et de tracteurs sur l'axe ;
- les circulations de véhicules transport de marchandises d'un PTAC supérieur à 7,5 tonnes ;
- l'arrêt sur l'axe, sauf en cas de force majeure ;
- de faire marche-arrière ou demi-tour sur l'axe ;
- les accès et sorties de l'axe en-dehors des chaussées et échangeurs prévus à cet effet.

En conséquence, il est donc réglementairement impossible d'implanter à l'occasion du projet de requalification de l'axe, une piste cyclable ou une voie piétonne sur la voie ou encore d'autoriser les entrées et sorties de riverains directement sur la voie en-dehors des aménagements prévus à cet effet.

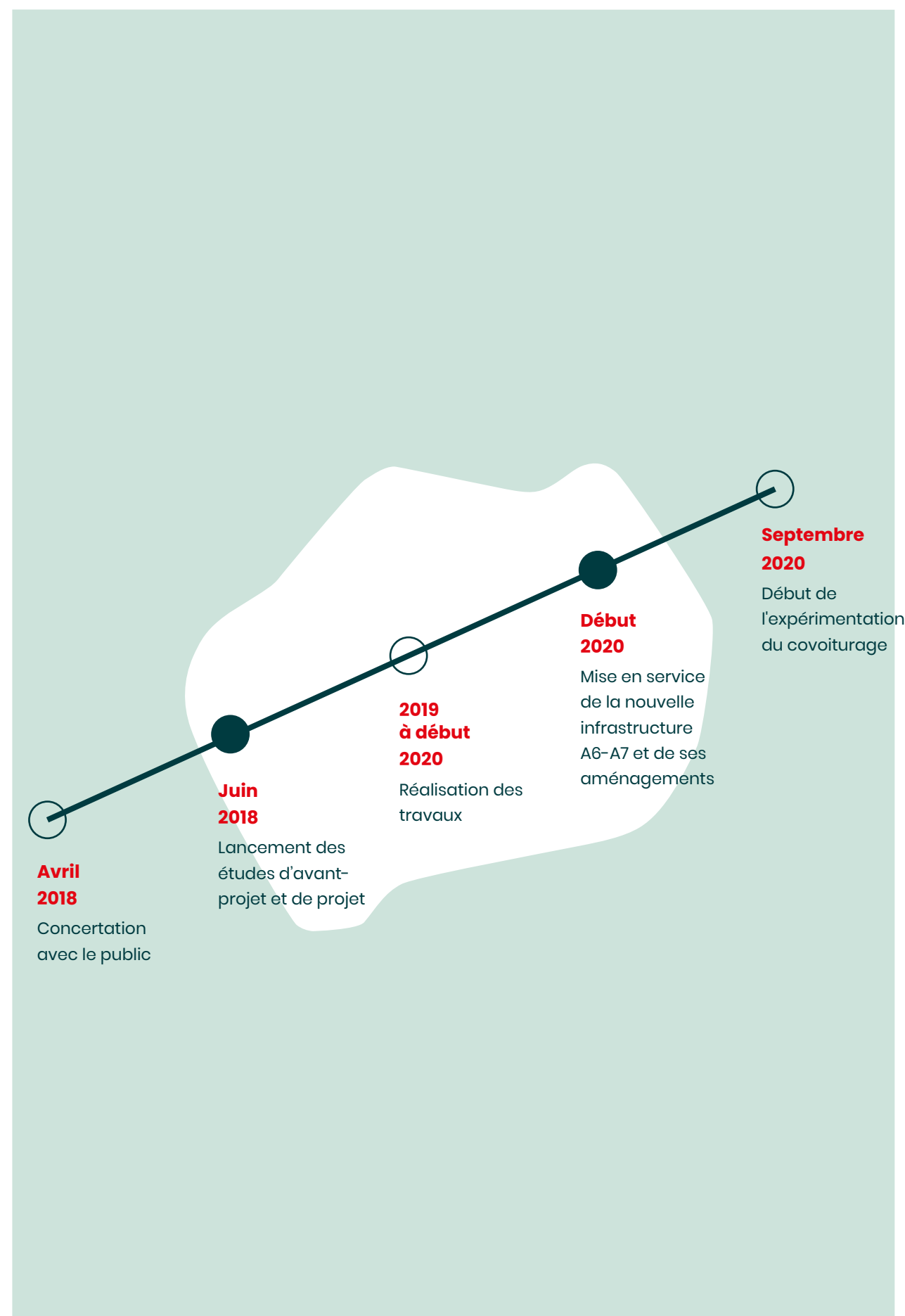
2017 : NOUVEAU STATUT POUR L'AXE

Par un décret du 5 mai 2017, modifiant le décret du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation (RGC), la section concernée a été ajoutée à la liste des RGC.

QU'EST-CE QU'UNE RGC ?

Selon sa définition réglementaire, une Route Grande Circulation (RGC) est une voie à fort trafic qui a pour vocation à assurer :

- la continuité des itinéraires principaux ;
- le délestage du trafic ;
- la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires.



III. LE PROJET DE REQUALIFICATION DE L'A6-A7 – HORIZON 2020

III.1 Les aménagements de la section Nord

S'étendant de l'échangeur de La Garde sur la commune de Dardilly, jusqu'aux quais de Saône, la section Nord comprend les aménagements suivants :

- Création d'un parking relais multimodal au Nord de l'échangeur de La Garde, à destination des usagers des lignes de transport en commun, des covoitureurs et des cyclistes ;
- Création d'un aménagement paysager fort, un « signal d'entrée » marquant la transition entre la section autoroutière et l'entrée dans un cadre urbain apaisé ;
- Reconfiguration et réaménagement des voies de circulation, intégrant une voie dédiée aux transports en commun et une autre réservée à l'expérimentation du covoiturage, ceci pour pacifier le trafic et permettre l'évolution des usages ; le trafic et permettre l'évolution des usages ;
- Création d'une nouvelle ligne de bus avec un nouvel arrêt à proximité du lycée horticole et de Techlid, développant la desserte existante ;
- Création d'aménagements dédiés à l'expérimentation du covoiturage, permettant l'arrêt ou la dépose de covoitureurs ;
- Reprise de la signalétique et du jalonnement sur toute la section, faisant disparaître les traces de l'ancienne autoroute et redonnant la place à la desserte des communes et des équipements de la Métropole.



III.1.1 Une nouvelle centralité : le pôle multimodal de La Garde

Le nouveau pôle multimodal de La Garde, situé au Nord de l'échangeur du même nom, a pour ambition de favoriser l'intermodalité, en rendant facilement accessibles les alternatives aux transports automobiles et à l'autosolisme.

> Plan de localisation du futur pôle multimodal de La Garde



Le pôle multimodal intégrera un parking relais d'environ 150 places, le terminus de la nouvelle ligne express connecté aux autres lignes de transport en commun (lignes TCL 3,61 et 89, ligne Cars du Rhone 118), une aire de covoiturage, une consigne sécurisée pour les vélos et une plateforme de mise à disposition de véhicules en auto-partage.

LE PÔLE MULTIMODAL DE LA GARDE : UN ENVIRONNEMENT SÉCURISÉ

Il sera éclairé et équipé d'un système de sécurité avec vidéosurveillance, comme sur l'ensemble des parkings relais de l'agglomération. L'ensemble des équipements sera connecté au système central d'exploitation.

Un espace couvert permettra aux usagers d'attendre leurs transports dans un environnement convivial et équipé. Des services y seront potentiellement implantés, comme par exemple :

- Espace d'attente et de détente :
 - machine à café et distributeur de boissons,
 - espace de travail temporaire équipé du wifi,
 - sanitaires,
 - dispositifs d'information des voyageurs.

> Plan d'implantation du futur pôle multimodal de La Garde



Très arboré, le pôle multimodal profitera d'un traitement paysager de qualité. La plantation d'arbres permettra aussi d'offrir un environnement de détente et des espaces de stationnements ombragés. Une structure de pergolas pourrait prendre place afin de prolonger l'ambiance paysagère du talus et apporter davantage d'ombrage.

> Intention d'aménagement du futur pôle multimodal de La Garde



> Schéma de principe de la pergola et images de référence



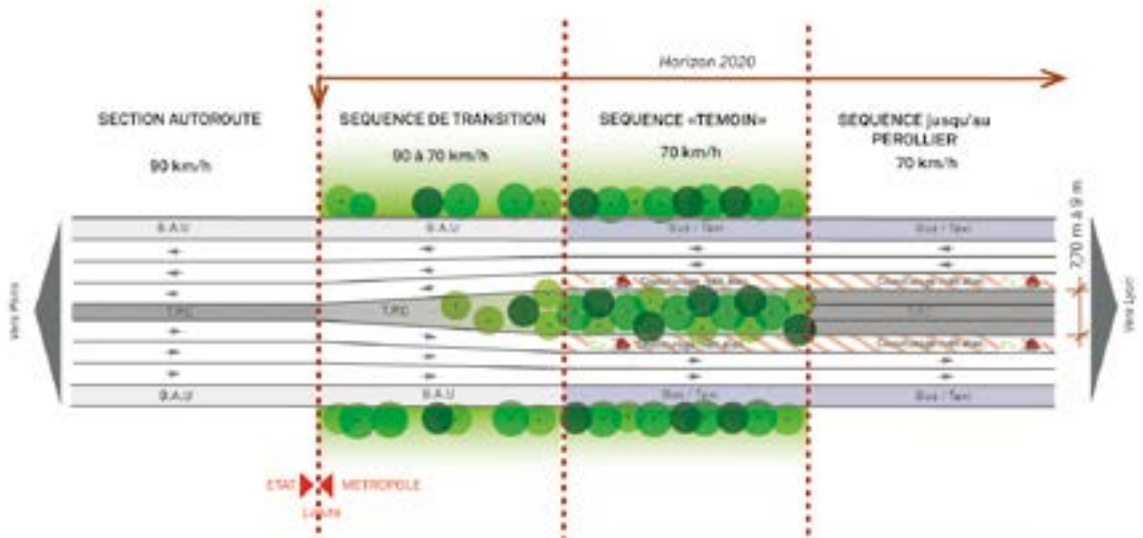
III.1.2 Un écrin paysager : le « signal d'entrée Nord » sur les communes de Dardilly/ Limonest

Afin de marquer sur quelques centaines de mètres l'entrée dans la Métropole et la fin de la section autoroutière, l'entrée Nord profitera d'un aménagement paysager préfigurant la transformation de cette infrastructure en boulevard urbain.

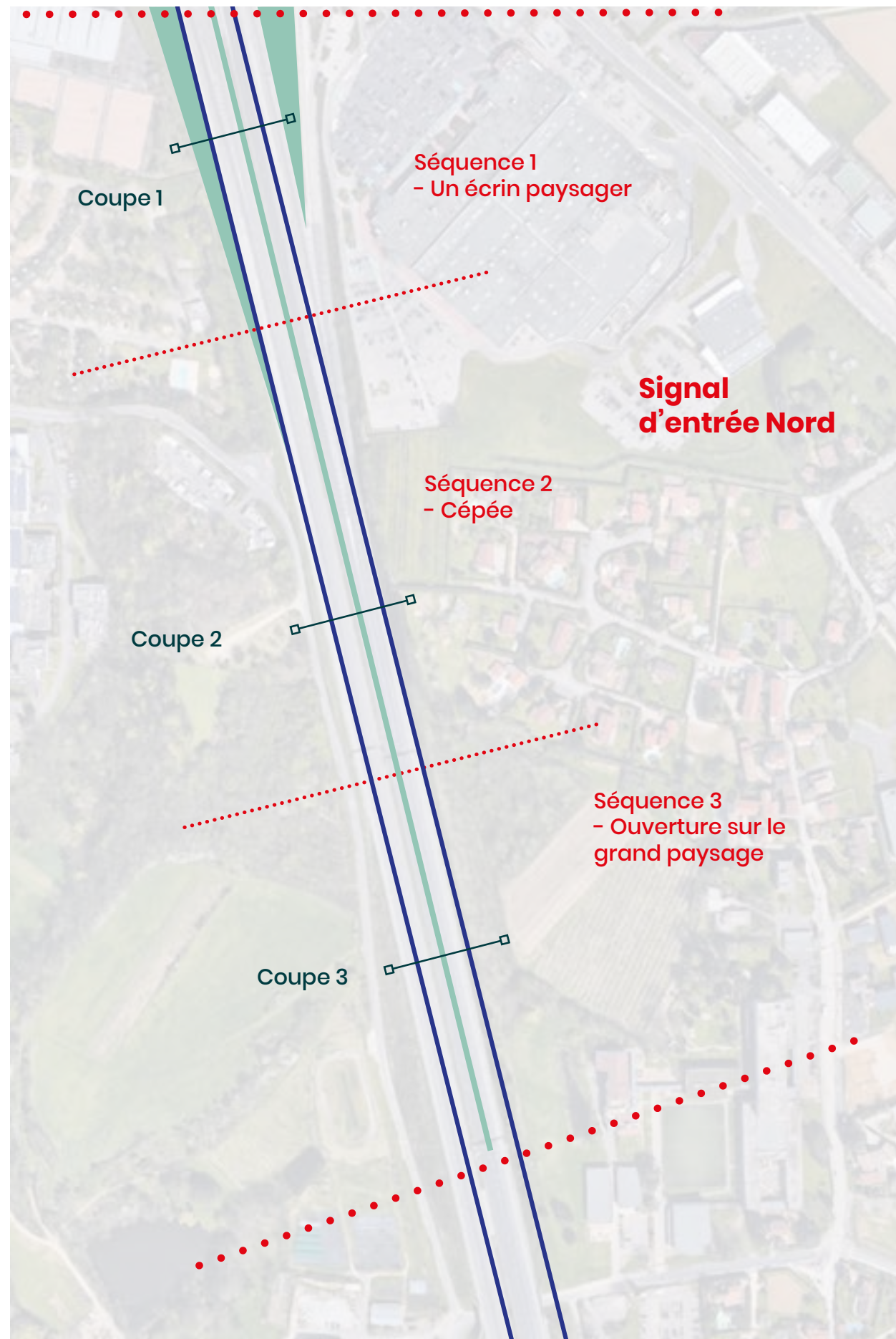
UNE APPROCHE PAR LE MOUVEMENT

Perçu au cours du déplacement, le signal d'entrée sera rythmé par trois séquences, de près de 300 m chacune et aménagées sur les terre-pleins et les accotements de l'axe. Ces séquences interpellent progressivement le conducteur et favoriseront ainsi la baisse de vitesse et la perception du changement de statut de la voie. Elles offriront un parcours inédit aux usagers, marqué par un paysage évolutif, contextualisé et de plus en plus arboré.

> Principe des séquences – Exemple du signal d'entrée Nord



› Les séquences du «signal d'entrée Nord»



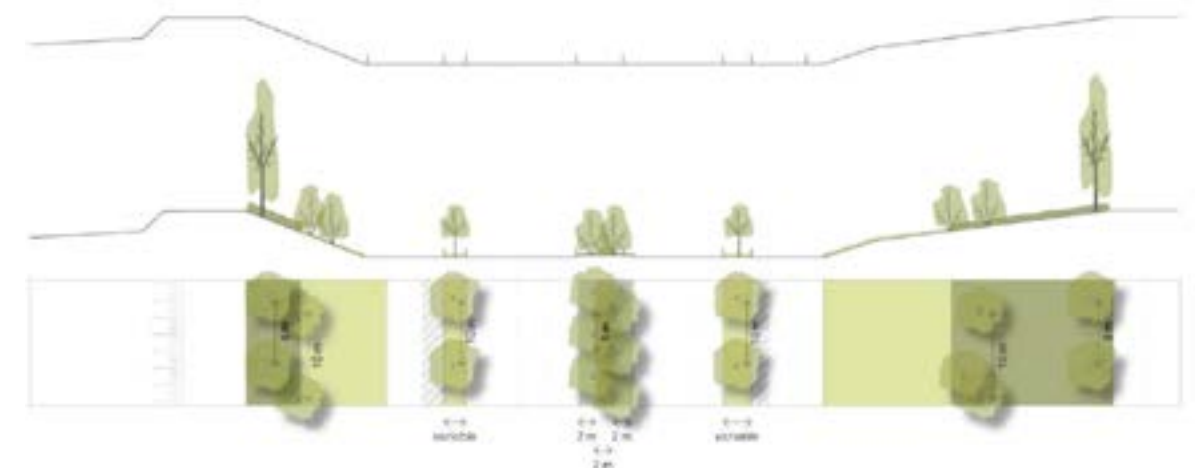
LA CRÉATION PROGRESSIVE D'UN ÉCRIN PAYSAGER

› Intention d'aménagement – Séquence 1 Porte Nord
(aménagement d'une bretelle d'insertion vers l'axe principal – Dardilly, Limonest)

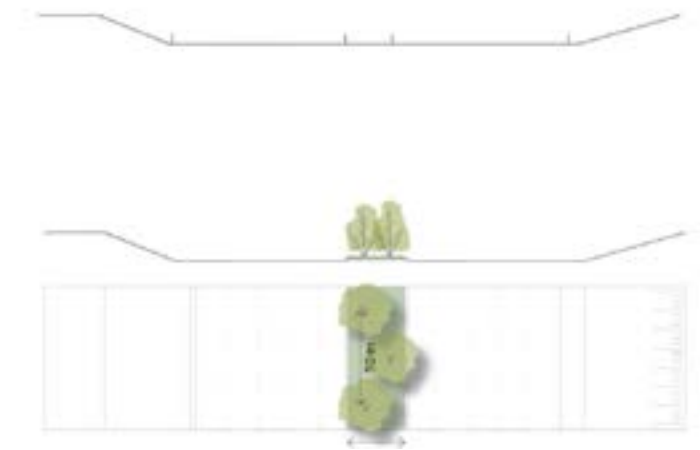


Au sortir de l'échangeur de La Garde, cette première séquence paysagère porte un parti-pris d'aménagement ambitieux, marque l'entrée sur le nouvel axe A6-A7, le débarasse progressivement de son caractère autoroutier.

➤ Coupe 1 : Signal d'entrée Nord : Séquence 1 : un écran paysager

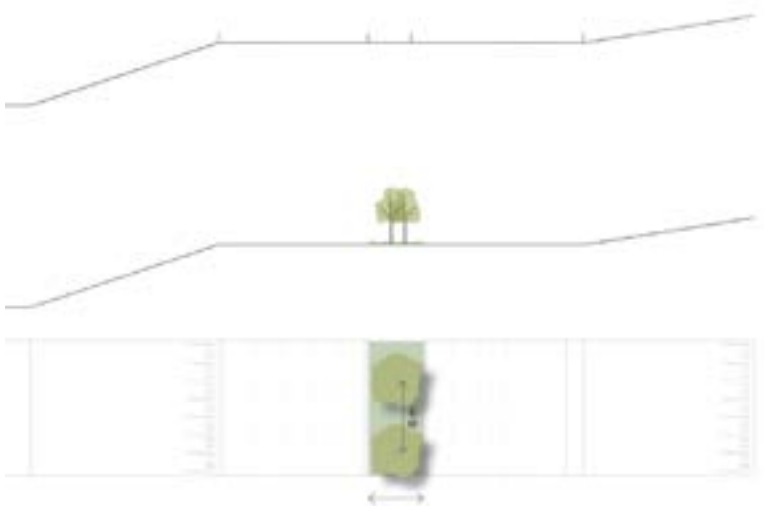


> Coupe 2 : Signal d'entrée Nord : Séquence 2 : cepée



Surplombant le paysage, la troisième séquence offre une vue ouverte à l'Ouest sur la commune de Dardilly et sur les Monts du Lyonnais. Le terre-plein central sera planté d'arbres créant un rythme, ainsi que de couvre-sols (lierre, pervenche, etc.) en tapis.

> Coupe 3 : Signal d'entrée Nord : Séquence 3 : ouverture sur le grand paysage



**LA MISE EN LUMIÈRE DU PONT
DE L'AVENUE DE LA PORTE DE LYON**

Le pont de l'avenue de la Porte de Lyon marque l'entrée sur le nouvel axe A6-A7 requalifié et pourrait faire l'objet d'une mise en scène par un éclairage adapté. Ce traitement artistique permettrait d'accroître l'effet visuel du « signal d'entrée Nord », en créant un point de repère identifiable et en incitant l'automobiliste à adapter sa vitesse.

III.2.2 Reconfigurer et réaménager les voies de circulation au Nord

Le projet de requalification de l'A6-A7 réduit la vitesse de circulation sur le nouvel axe urbain à 70km/h, afin de pacifier le trafic, diminuer les nuisances et offrir aux usagers un plus grand choix dans leurs modalités de transports.

Le changement de statut et le déclassement de l'ancienne autoroute A6-A7 autorisent ainsi à réduire la vitesse de circulation, adapter la largeur des voies, ceci afin d'en optimiser les usages et permettre l'élargissement et l'aménagement paysager des terre-pleins centraux.

Sur la section Nord de l'axe, le projet prévoit la réorganisation des voies via l'aménagement d'une voie réservée aux bus et l'expérimentation d'une voie dédiée au covoiturage, en appui sur une signalétique adaptée et épurée de tout signe de l'ancienne autoroute (suppression des panneaux bleus propres aux autoroutes, etc.).

> Exemple de réorganisation de l'axe

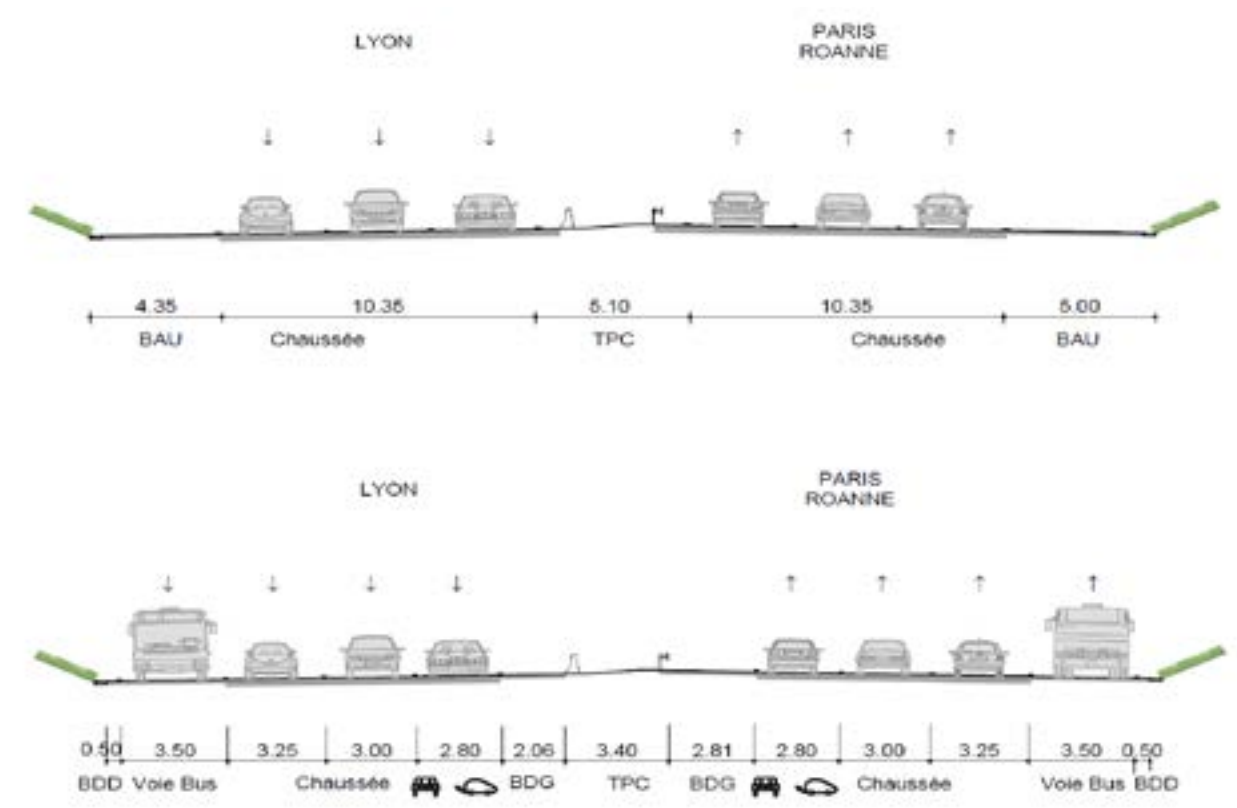


RÉORGANISATION DES VOIES :

La réduction de la largeur des voies et de la vitesse de circulation sont l'occasion pour le projet de repenser l'organisation de l'axe afin d'y intégrer de nouveaux modes de transport.

Dans les deux sens sur la section Nord de l'axe, la bande d'arrêt d'urgence (BAU) est transformée en voie dédiée à la circulation des bus. La voie de gauche est dédiée à l'expérimentation du covoiturage et pourra, en cas de nécessité, redevenir une voie de circulation générale grâce à une gestion dynamique et en temps réelle. Les voies restantes sont affectées à tous les autres véhicules (autosolistes, camions, cars, taxis et voiture de transport avec chauffeur (VTC) sans client).

Exemple d'une coupe-type sur la section Nord



Sur ce même principe :

Section	Aménagement actuel	Aménagement Horizon 2020
La Garde – Techlid Nord	4 voies de circulation une BAU	Une voie réservée au covoiturage et véhicules électriques 3 voies de circulation pour les autres véhicules Une voie bus sur la BAU
Techlid Nord – Valvert	3 voies de circulation une BAU	Une voie réservée au covoiturage et véhicules électriques 2 voies de circulation pour les autres véhicules Une voie bus sur la BAU
Valvert-centre d’échange de Perrache	2 voies de circulation Absence de BAU	2 voies de circulation générale (en l’absence de BAU, les covoitureurs seront insérés dans la circulation générale).

UNE VOIE RÉSERVÉE AUX BUS

Entre La Garde et Pérollier, dans chaque sens, l’actuelle bande d’arrêt d’urgence deviendra une voie réservée aux bus. Elle accueillera une nouvelle ligne de bus express reliant La Garde au pôle d’échanges de la Gare de Vaise (Métro D, TER, bus, cars).

Tout autre usage (taxis, lignes de cars régulières entre agglomérations, cars de tourisme, etc.) est pour l’instant exclu à ce stade du projet. En effet, la voie bus devra franchir plusieurs échangeurs dénivelés avec des bretelles d’entrée et de sortie. Il convient dès lors de limiter les conflits et ralentissement sur ces points d’échanges.

COMMENT LES BUS FRANCHIRONT-ILS LES INTERSECTIONS ?

L’ensemble des entrées et sorties des échangeurs de La Garde, Techlid Nord et Sud et du Pérollier sera traité afin de faciliter les croisements des divers flux aux intersections. Le projet de requalification prévoit ainsi des aménagements sur ces bretelles qui favoriseront la continuité des liaisons réalisées sur l’axe A6, depuis et vers la voie bus, et réduiront l’impact des congestions de trafic sur la fluidité du parcours des bus. Des études ultérieures détermineront les solutions techniques retenues pour chaque intersection (franchissement, sortie sur une voie dédiée, etc.).

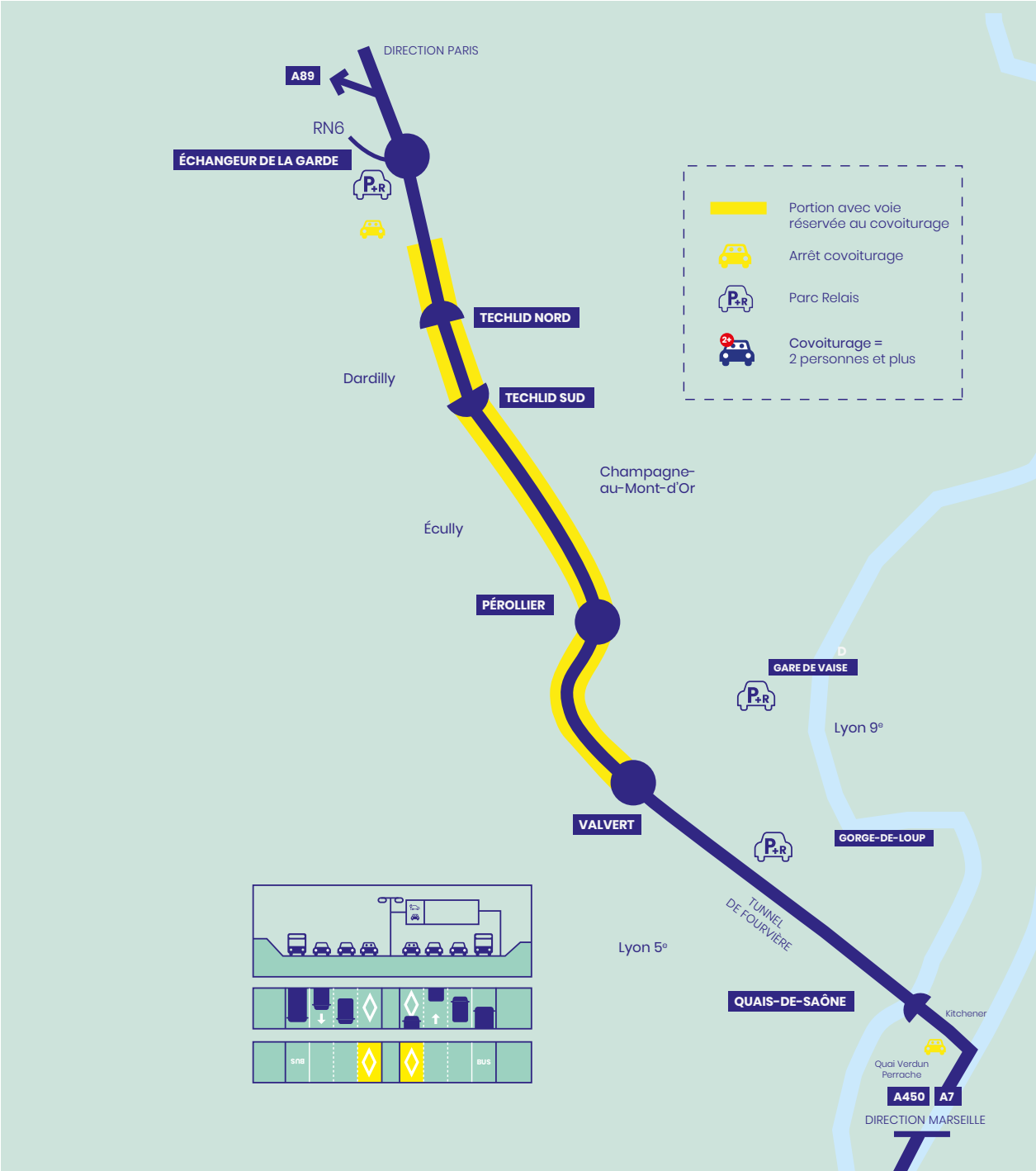


VOIE RÉSERVÉE AU COVOITURAGE ET VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Dans le cadre de l'expérimentation menée par la Métropole de Lyon, la voie de gauche sera réservée aux véhicules comprenant 2 personnes ou plus, aux taxis et VTC chargés ainsi qu'aux véhicules électriques.

Une signalétique et un marquage au sol adéquats à cette fonction vont être proposés pour permettre l'insertion des véhicules autorisés sur cette voie et le rabattement des véhicules non autorisés sur la voie centrale. Un contrôle sanction permettra de faire respecter le bon usage de cette voie.

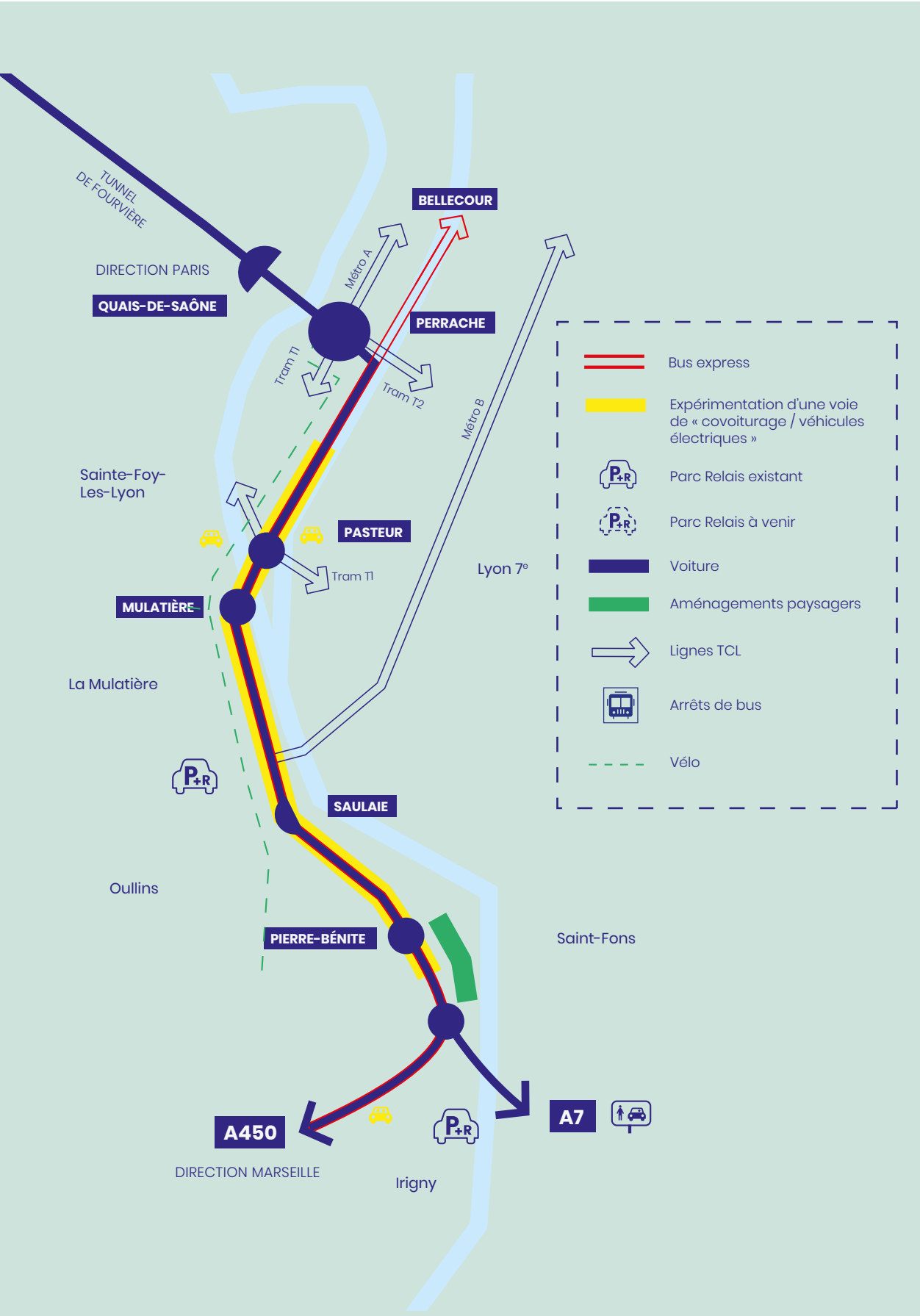
› L'expérimentation du covoiturage sur la section Nord



III.2 Les aménagements de la section Sud

Depuis les quais de Saône jusqu'au futur pôle multimodal d'Yvours, le projet de requalification A6-A7 Horizon 2020 va reconquérir un espace aujourd'hui fortement contraint et urbanisé via :

- L'aménagement d'un « signal d'entrée Sud » marquant, par un traitement paysager analogue à la section Nord, l'entrée sur l'axe urbain ;
- La reconfiguration et le réaménagement des voies de circulation de la section Sud avec l'insertion d'une voie partagée par les bus et le covoiturage ;
- La création d'aires et d'arrêts de covoiturage urbains permettant la prise et le dépôt de passagers, dans le cadre de l'expérimentation menée par le projet ;
- L'aménagement du Quai Perrache (rue du Béliet à rue Casimir Périer)
- L'aménagement d'une piste cyclable parallèle et sécurisée sur l'axe Quai Perrache – Pierre-Bénite ;
- La reprise de la signalétique et du jalonnement sur toute la section. Cela fera disparaître les traces de l'ancienne autoroute et permettra de valoriser la desserte des communes et des équipements de la Métropole.



ARTICULATION AVEC LE PROJET DE PÔLE MULTIMODAL D'YVOURS

Ces aménagements s'articulent avec le pôle multimodal d'Yvours. Porté par la Métropole, ce P+R, d'une capacité de 280 places, est à destination des usagers de la ligne ferroviaire, de la nouvelle ligne de bus Express, des covoitureurs et des cyclistes. Les aménagements de ce pôle multimodal ne font pas partie du projet de requalification de l'axe A6-A7 à l'horizon 2020. Seuls les équipements nécessaires au covoiturage y sont intégrés au titre du projet de requalification :

- Information des passagers sur les prochains passages.
- Information des conducteurs indiquant la présence de passagers à l'arrêt.
- Terminus de la nouvelle ligne Express.

**III.2.1 Aménagement paysager :
le « signal d'entrée Sud » sur la commune de Pierre-Bénite**

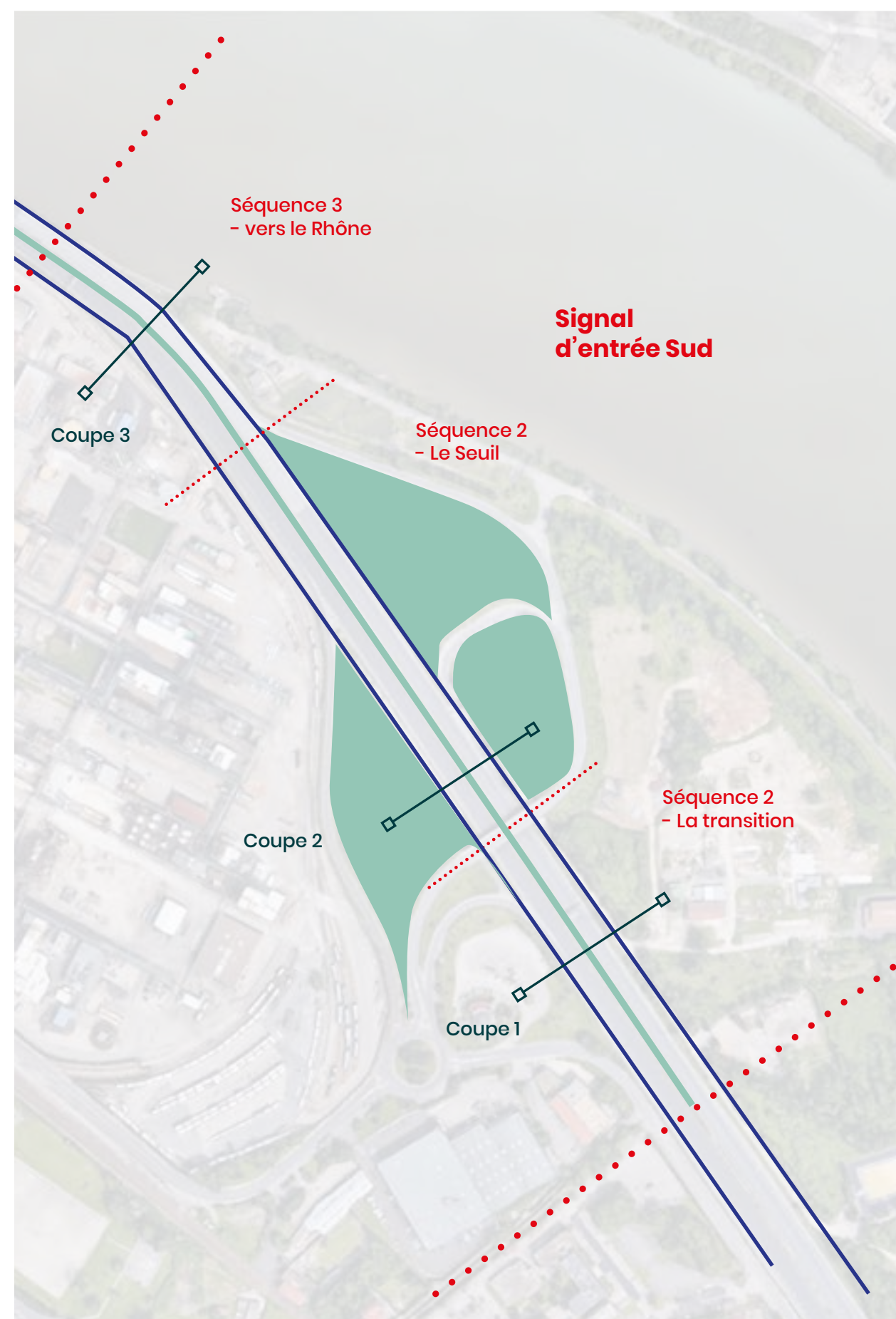
En miroir du signal d'entrée de la section Nord, le projet de requalification prévoit la création d'un « signal d'entrée Sud » marquant la porte d'entrée Sud de l'agglomération lyonnaise.

Selon des principes d'aménagement analogues au « signal d'entrée Nord », le « signal d'entrée Sud » propose de réintroduire la nature dans un environnement fortement contraint et marqué par la proximité immédiate d'importants sites industriels. 3 séquences d'aménagement veulent ainsi mêler paysage et patrimoine industriel, en soulignant les cheminées d'Arkéma.

> Intention d'aménagement du « signal d'entrée Sud » (Jour, Pierre-Bénite)



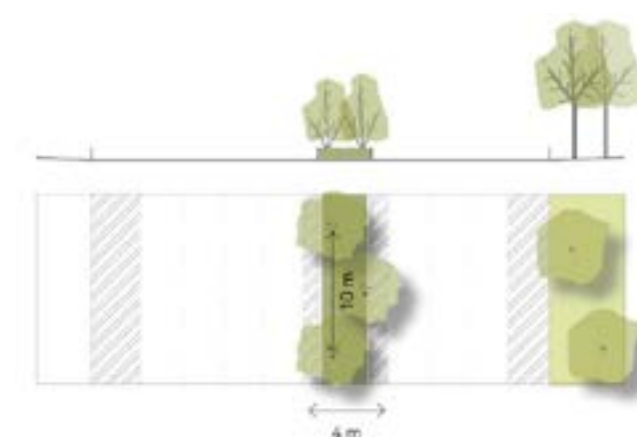
> Les séquences du « signal d'entrée Sud »



Marquant la transition entre l'ancienne section autoroutière et le futur axe urbain, la première séquence prévoit l'implantation progressive d'arbustes, de cépées et de couvres-sols sur le terre-plein central créé à cette occasion.

Une bande latérale pourra également être créée dans la limite des emprises foncières acquises, plantée d'une prairie fleurie et de bosquets de Peupliers Blancs par exemple. L'aménagement de cette bande plantée constitue un enjeu fort compte tenu de la pauvreté des aménagements existants en rives Est sur cette séquence.

> Coupe 1: Signal d'entrée SUD – Séquence 1: la transition



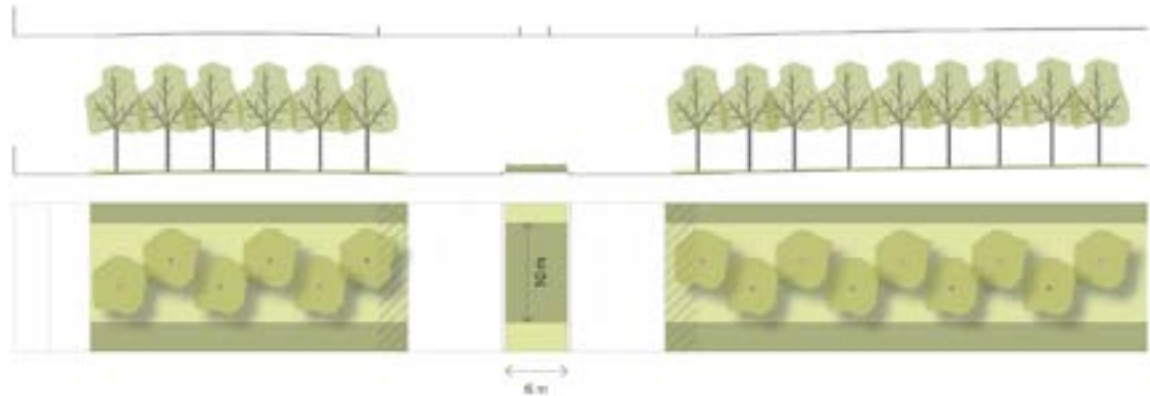
UNE INTERVENTION ARTISTIQUE ?

Afin de mettre davantage en valeur le caractère industriel de la zone, une intervention artistique est envisagée sur ce signal d'entrée Sud. Cette intervention artistique pourrait prendre place sur les murs délimitant les grandes propriétés industrielles voire s'étendre aux abords de l'aménagement ou aux anciens mâts d'éclairages en béton qui persistent encore sur le terre-plein central (peindre par exemple ces mâts en rouge pour marquer des jalons).

La séquence suivante permet, grâce aux caractéristiques du sol, une véritable immersion paysagère où une intervention de type LandArt peut être envisagée.

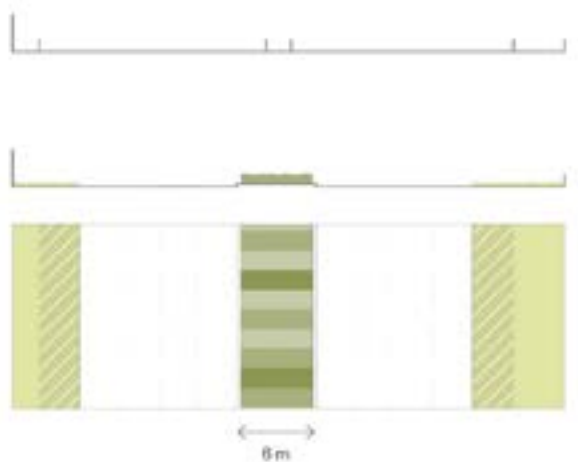
Suite à la suppression de la totalité des glissières de sécurité, un vrai profil urbain pourra ainsi se dessiner, en appui sur les aménagements paysagers déjà réalisés par la Métropole de Lyon sur les anciennes stations-services de l'axe.

> Coupe 2 – Signal d'entrée Sud – Séquence 2 : Le seuil



La dernière séquence « Vers le Rhône » marque l'arrivée directe sur le fleuve en longeant le site d'Arkéma. Un traitement ambitieux du terre-plein central est prévu afin de rappeler le fleuve et ses éléments, avec une végétation à floraison bleue (lavande, romarins, ail, ...) et avec des graminées fluides créant une dynamique avec le vent.

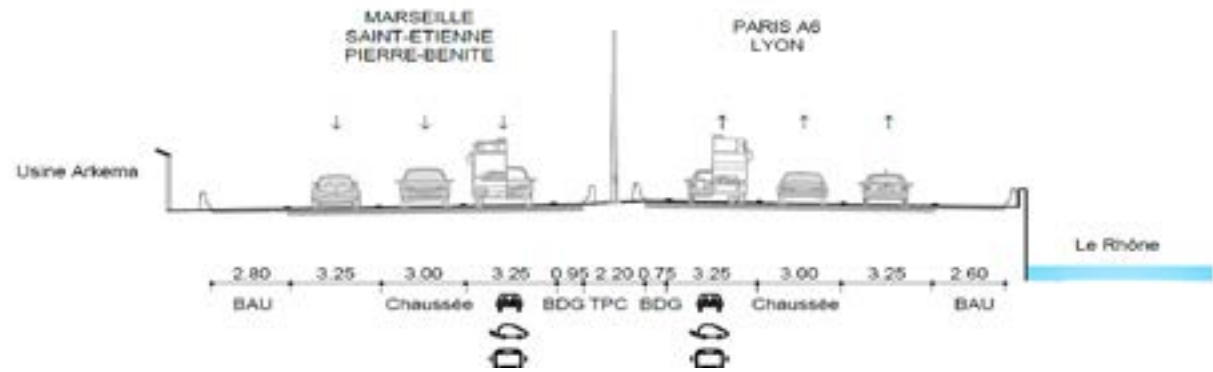
> Coupe 3: Signal d'entrée Sud – Séquence 3 : Vers le Rhône



III.2.2 Reconfigurer et réaménager les voies de circulation au Sud

De la même manière que pour le secteur Nord, le passage du statut « autoroutier » à celui de RGC permet un resserrement de la largeur des voies et une réduction de la vitesse à 70 km/h. Le projet de requalification prévoit alors la réorganisation des voies afin de promouvoir la multimodalité de l'axe.

> Exemple d'une coupe type sur la section Sud (Horizon 2020)



UNE VOIE PARTAGÉE « BUS ET COVOITURAGE »

Sur cette section, la bande d'arrêt d'urgence, par son étroitesse ou son absence, ne permet pas l'insertion d'une voie réservée au covoiturage et d'une seconde voie réservée aux bus.

Dans les deux sens sur la section Sud de l'axe, la voie de gauche est dédiée à l'expérimentation du covoiturage et à la circulation bus express reliant le pôle d'Yvours à la place Bellecour. En cas de nécessité, cette voie réservée pourra redevenir une voie de circulation générale grâce à une gestion dynamique et en temps réelle. Les voies restantes sont affectées à tous les autres véhicules (autosolistes, camions, cars, taxis et voiture de transport avec chauffeur (VTC) sans client).

L'objectif est de proposer une signalétique et un marquage au sol adéquat à ces usages pluriels et permettre l'insertion des véhicules autorisés sur cette voie et le rabattement des véhicules non autorisés sur la voie centrale.

Section	Aménagement actuel	Aménagement Horizon 2020
La Mulatière – Pont Pasteur	3 voies de circulation	une voie partagée « covoiturage, véhicules électriques et transports en commun », 2 voies de circulation pour tous les autres véhicules
Pont pasteur – quai Perrache – CELP	3 voies de circulation Pas de BAU	une voie partagée « covoiturage, véhicules électriques et transports en commun » 2 voies de circulation pour tous les autres véhicules
Quai Perrache	Aucune modification	

Quelques arrêts urbains de covoiturage seront également aménagés le long de ce tracé :

- **Dans le sens entrant dans Lyon**, des arrêts de dépose sécurisés sont proposés afin que les conducteurs laissent leurs passagers au meilleur endroit par rapport à leur destination finale.
- **Dans le sens sortant de Lyon**, les arrêts sont nécessaires afin de donner aux passagers des lieux identifiés pour attendre leur conducteur.

> L'expérimentation du covoiturage sur la section Sud



LA REPRISE DU JALONNEMENT

De la même manière que sur la section Nord, cette réorganisation des voies sera accompagnée d'une reprise du jalonnement sur le tracé. Les anciens panneaux et marquages autoroutiers disparaîtront au profit d'un jalonnement adapté au nouveau statut de la voie. Une nouvelle signalisation directionnelle incitera également à emprunter des itinéraires de contournement.

III.2.3 Requalifier le quai Perrache

Dans le cadre du projet requalification A6-A7 Horizon 2020, la maîtrise d'ouvrage de la requalification du quai Perrache sera donc assurée en accord avec le projet Lyon Confluence 2^{ème} phase.

ARTICULATION AVEC LE PROJET DE LA ZAC 2 CONFLUENCE :

Le projet de requalification A6-A7 Horizon 2020 s'interface avec la 2^{ème} phase d'aménagement du projet urbain Lyon Confluence porté par la SPL du même nom. Ce projet urbain développe un quartier durable, attractif, innovant et connecté au reste de l'agglomération lyonnaise.

Bien que relevant de projets indépendants, les aménagements définitifs de la ZAC 2 Confluence et ceux liés à la requalification de l'axe seront pensés pour apporter une cohérence et une continuité au secteur.

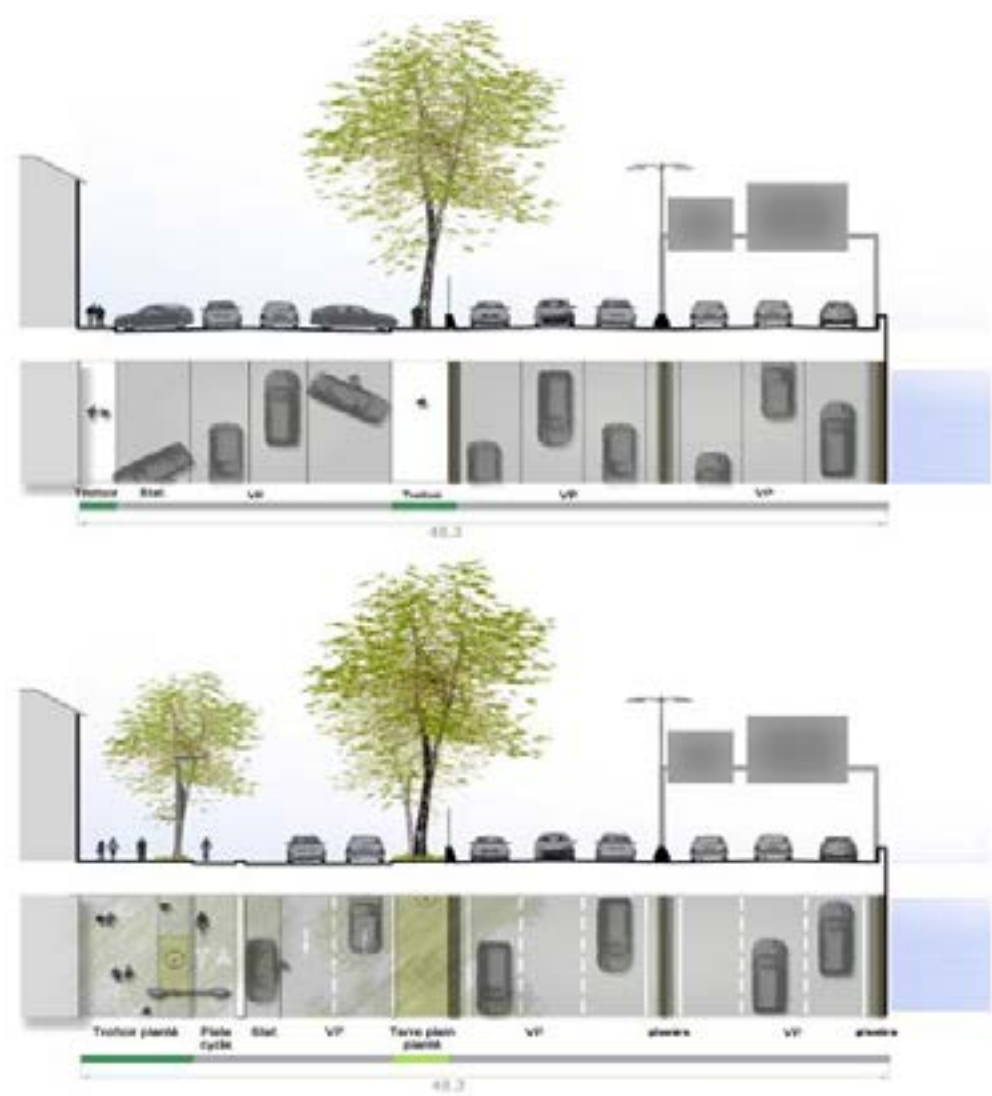
> La ZAC 2 Confluence. Source : <http://www.lyon-confluence.fr>



La requalification de la partie Nord du quai Perrache horizon 2020 comprend ainsi :

- L'aménagement d'un large trottoir (entre la rue du Béliet et la rue Casimir Perier), profitant de l'ombre apportée par la reconstitution de l'alignement de platanes existants ;
- La densification de l'aménagement paysager du terre-plein séparant le quai Perrache et l'actuelle A7 sur 1,4 km ;
- L'aménagement d'une liaison cyclable double sens sur le quai Perrache, reliant le Centre d'échanges de Perrache via le cours Suchet jusqu'à la rue Caimir Périer. La continuité de cette liaison cyclable de Périer à Pasteur sera réalisée dans le cadre des aménagements de la ZAC Lyon Confluence 2^{ème} phase assurée par la SPL Lyon Confluence.

> Coupe actuelle du quai Perrache et de l'A7 et Coupe de principe du quai Perrache Horizon 2020 (rue Belier à Casimir Perier)



Afin de permettre un aménagement piéton qualitatif, coté bâti, ainsi qu'une piste cyclable bi directionnelle, les aménagements induisent une réorganisation de l'offre de stationnement en lien avec le nouveau parking de 850 places ouvert d'ici l'été 2018 à l'angle du quai Perrache et de la rue Casimir Perier.

> Quai Perrache – Horizon 2020 : Intention d'aménagement du trottoir Ouest



DES ALIGNEMENTS D'ARBRE RECONSTITUÉS

> Profil du boulevard urbain multimodal à terme



Dans la tradition d'aménagement des quais lyonnais, le projet de requalification prévoit de reconstituer deux des alignements d'arbres présents afin de recréer un cordon végétal structurant le long du Rhône. Seuls les arbres identifiés comme malades seront abattus et remplacés par de nouveaux sujets.

La Métropole prévoit également une diversification des essences le long des quais du Rhône, ceci afin de limiter les risques phytosanitaires et la contamination généralisée des arbres d'alignements de l'agglomération. Sur le quai Perrache, l'aménagement sera d'inspiration méridionale où l'orme prendra part intégrante aux côtés des platanes existants ou replantés.

III.2.4 Des aménagements cyclables reliés à la Via Rhôna

Afin de garantir le confort des cyclistes et permettre leur circulation en toute sécurité, le projet prévoit des aménagements cyclables à proximité de l’A7, reliant Perrache (Cours suchet/ quai Perrache) à la Mulatière (quai Pierre Sépard), Oullins (Berges de l’Yzeron/ Jean Jaurès) à Pierre Bénite (avenue de l’Europe).

> Projet de liaison cyclable le long de l’axe requalifié



Empruntant une voie dédiée côté trottoir sur le quai Perrache, la voie cyclable se connectera aux pistes existantes attenantes. Sur le pont de la Mulatière, la voie se prolongera ensuite en parallèle de l’axe, avant de rejoindre le quai Pierre Sépard, desservir la station du Métro B «Gare d’Oullins» tout en garantissant un itinéraire rapide, via Jean Jaurès, à destination de Pierre-Bénite.

Selon le secteur d’implantation, la typologie de la voie cyclable pourra varier et prendre la forme d’une voie verte, d’une piste, d’une bande cyclable, etc. Ce nouvel itinéraire constituera une part intégrante de la Via Rhôna.

> Intention d’aménagement de la voie cyclable sur le pont de la Mulatière



LES 3 FORMES
DE COVOITURAGE :

Le covoiturage incite les automobilistes à se regrouper dans un seul et même véhicule pour effectuer leurs trajets quotidiens ou plus ponctuels. 2 formes peuvent ici être distinguées :

Le covoiturage planifié désigne le covoiturage régulier avec le même conducteur, planifié à l'avance.

Le covoiturage non-planifié désigne à la fois :

le covoiturage « dynamique avec réservation », qui permet au passager, via une application pour Smartphone, de réserver une place dans un véhicule, sous réserve d'acceptation du conducteur :

le covoiturage spontané qui peut être décrit comme un **autostop organisé** : le passager attend le conducteur à un arrêt où sa destination est indiquée. Les conducteurs passant devant l'arrêt peuvent s'arrêter si leur itinéraire est compatible avec le trajet souhaité par le passager.

L'objectif de l'expérimentation est ici d'encourager le développement du covoiturage dynamique ou spontané, en facilitant la mise en contact des covoitureurs.

III.3 Focus sur l'expérimentation
du covoiturage

III.3.1 Pourquoi expérimenter ?

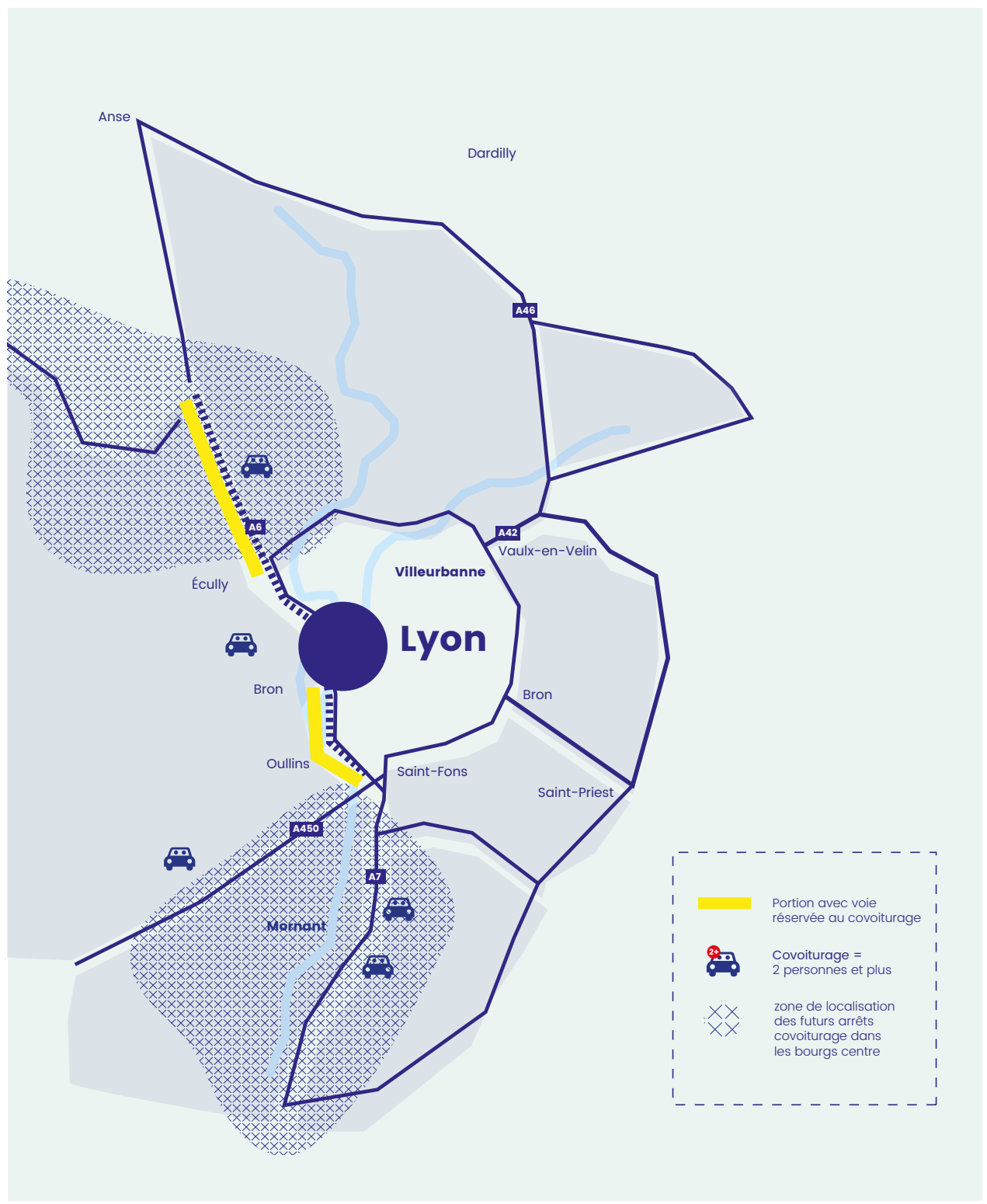
Aux heures de pointe qui concentrent les difficultés de circulation, 90 % des véhicules passant sur l'A6-A7 sont occupés par une seule personne. Le « tout-automobile » génère ainsi des embouteillages impactant la qualité de vie des riverains. C'est pour cela que la Métropole a choisi d'engager, dès 2020, l'expérimentation à grande échelle d'un dispositif de covoiturage innovant.

- Cette expérimentation a pour objectif de :
- réduire le nombre d'automobiles en circulation, valoriser les déplacements écoresponsables,
 - mettre à disposition un service pour les personnes sans autres choix de déplacement,
 - améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances liées à l'automobile (bruit, utilisation des ressources, etc.).

III.3.2 Comment se déroule l'expérimentation ?

Pensée comme un système de transport irrigant le territoire et bénéficiant de multiples aménagements, l'expérimentation du covoiturage sur l'A6-A7 souhaite inciter les automobilistes à modifier leurs habitudes et à recourir préférentiellement au covoiturage, tout en offrant une nouvelle alternative complémentaire aux transports en commun.

> Expérimenter le covoiturage à l'échelle du territoire traversé



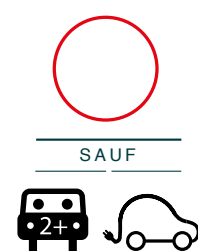
Le projet de requalification prévoit ainsi la création d'une voie réservée au covoiturage, accessible uniquement aux véhicules transportant au moins deux personnes, aux taxis et VTC chargés ainsi qu'aux véhicules propres, relevant de la catégorie Crit'Air 0 (étant inscrits, via internet, sur une liste blanche). Sur la section Sud, la voie dédiée aux covoitureurs sera partagée avec les transports en commun.

> Périmètre d'intégration des voies de covoiturage



En première approche, la voie sera réservée sur une plage horaire de 3h le matin dans le sens entrant, au minimum. Le cas échéant, l'expérimentation pourra être menée dans le sens sortant et à d'autres créneaux. Afin de permettre cette adaptabilité du système, une signalétique spécifique marquera l'entrée sur la voie. Elle pourrait prendre la forme ci-dessous :

L'expérimentation envisagée par le projet de requalification de l'A6-A7 Horizon 2020 est en effet conçue pour être dynamique. En fonction de l'état du trafic, la voie pourra être ou non réservée au covoiturage, afin de fluidifier la circulation et de garantir un service optimal aux covoitureurs.



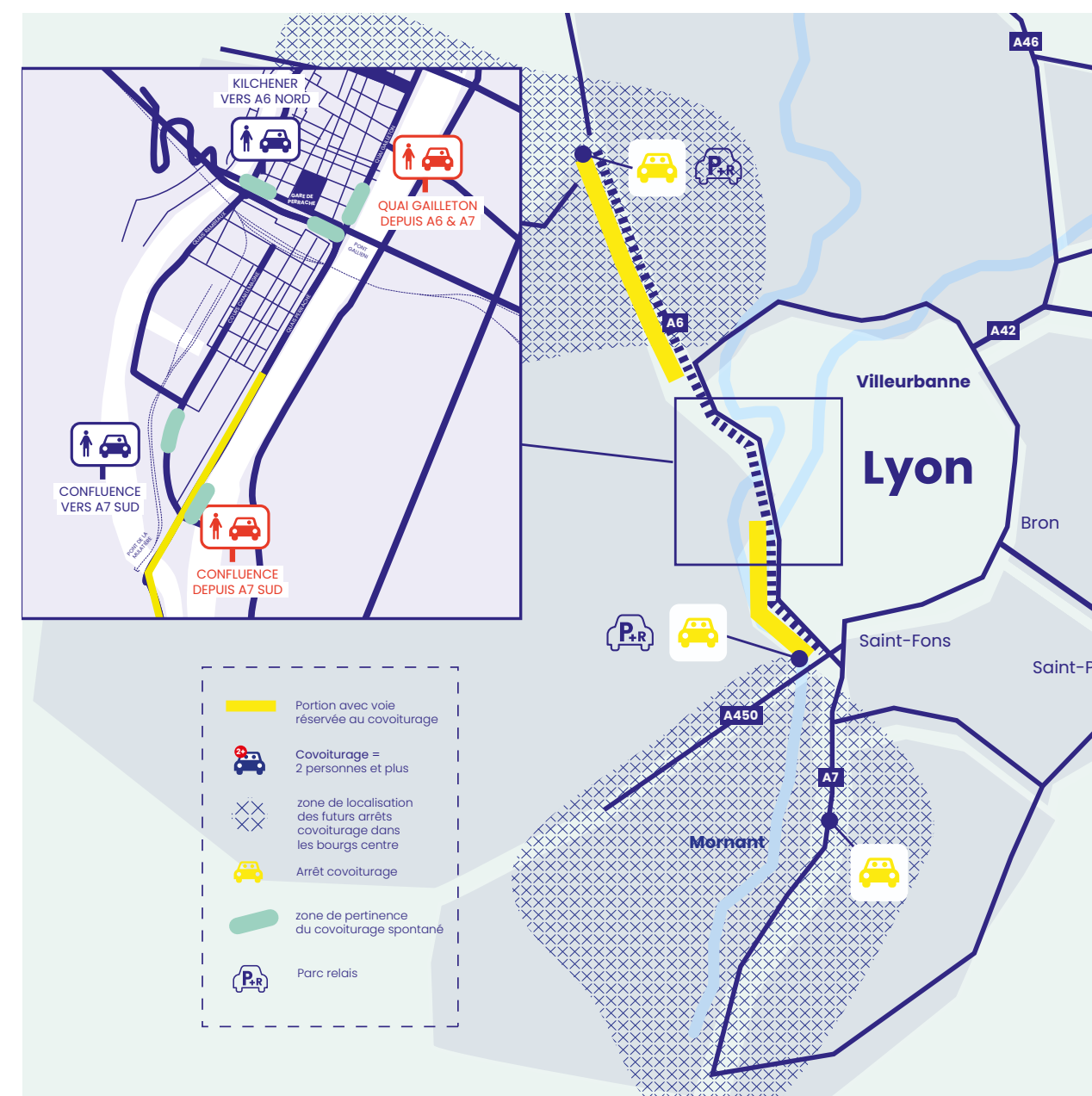
Exemple de signalétique indiquant la voie réservée au covoiturage

DES AIRES DE COVOITURAGE

Des aménagements spécifiques permettront aux covoitureurs et aux covoiturés de se retrouver dans un espace sécurisé, raccordé aux réseaux de transports en commun et facilement accessible (pôle multimodal de La Garde, dépose-minute, arrêts urbains...). Le projet de requalification prévoit ainsi la création de près de 20 arrêts dédiés au covoiturage, dont :

- 2 pôles multimodaux équipés d'aires de covoiturage, de consignes pour les vélos, d'arrêts de dépose et de reprise rapide des covoitureurs, de systèmes d'information pour les voyageurs, etc. ;
- 12 arrêts/déposes de covoiturage spontanés en sortie de bourg, avec informations des voyageurs et consignes vélos ;
- 2 à 4 arrêts urbains à Perrache, Confluence, Gerland et/ou Valmy.

> Arrêts de covoiturage prévus



Les arrêts pourront être dotés d’affichage dynamiques afin d’indiquer aux conducteurs les destinations des passagers, et à ces derniers, en attente, l’arrivée de véhicules de covoiturage (exemple ci-dessous). La Métropole de Lyon pourra également s’appuyer sur le site covoiturage.grandlyon.com ou sur une application Smartphone encore à étudier afin d’aider automobilistes et passagers à se mettre en relation.

> Exemple d’affichage dynamique



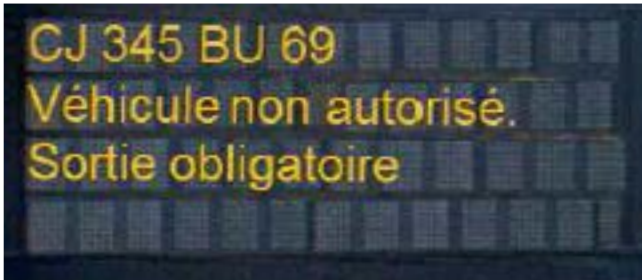
III.3.2 Comment s’effectue le contrôle ?

Aucune sanction automatique (de type contrôle radar) n’est prévue par le projet de requalification, qui entend inciter et accompagner les conducteurs à changer leurs habitudes. Toutefois, les futures évolutions réglementaires pourraient permettre ces contrôles d’ici la mise en service des voies réservées de covoiturage sur l’A6-A7 en 2020.

La Métropole de Lyon, dans le cadre de cette expérimentation, souhaite tester 2 systèmes de contrôle complémentaires :

- un contrôle « pédagogique » sera réalisé grâce à l’installation de radars et de caméras pouvant lire les plaques d’immatriculation des véhicules circulant sur la voie réservée. Ce système vérifiera le nombre de passagers ou le type de véhicule (et notamment s’il s’agit d’un véhicule propre autorisé sur la voie) et avertira le conducteur en cas d’infraction via des panneaux à affichage dynamique (comme le figure l’exemple ci-dessous).
- un contrôle « sanction » pourra être effectué in situ par les forces de l’ordre. Toute infraction constatée pourrait relever d’une amende de 135 €.

> Exemple de panneau dynamique pour le contrôle pédagogique



III.3.3 Quel avenir pour l’expérimentation ?

La Métropole de Lyon évaluera, en continu ou de façon ponctuelle, le dispositif d’expérimentation afin d’adapter le système et de tester différentes solutions. Pour être probante, l’expérimentation devra se dérouler sur un temps suffisamment long pour permettre le changement des habitudes et l’adaptation du système de covoiturage.

Un observatoire du covoiturage sera mis en œuvre afin de collecter l’ensemble des données émanant de cette expérimentation. Il permettra à la Métropole de disposer d’un retour d’expérience, utile au déploiement de sa future politique de mobilités.

III.4 Focus sur le développement des transports en commun

III.4.1 Favoriser les transports en commun : un enjeu métropolitain

UNE VOLONTÉ POLITIQUE AFFIRMÉE :

Qu’ils s’agisse des tramways, des métros ou des bus, la Métropole de Lyon a su étendre et développer son réseau au cours des deux dernières décennies, par d’importants investissements dans le réseau de transport en commun. Face à une demande en constante croissance, l’amélioration des performances du réseau de bus constitue donc un enjeu important en matière de service pour l’usager, de desserte des territoires et de réduction de la place de l’automobile.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017-2030 vise ainsi à développer un réseau de bus à hautes performances (Bus Express) profitant des voies réservées et offrant ainsi une garantie de temps de parcours minimisé et non soumis aux aléas du trafic. Dans ce cadre, le PDU identifie l’A6-A7 comme l’un des axes les plus opportuns au développement d’une telle offre.

Le développement des transports en commun constitue une des principales ambitions du projet de requalification à l’horizon 2020, poursuivant notamment les objectifs suivants :

- Marquer d’un signal fort l’évolution en axe urbain multimodal de l’ancienne autoroute ;
- Fiabiliser la régularité des lignes de bus empruntant l’A6-A7 déclassée ;
- Développer une nouvelle offre de lignes express, via la création de 2 lignes sur l’axe.

III.4.2 Une voie réservée aux bus

Afin d’optimiser la circulation des transports en commun sur l’axe, le futur axe urbain comportera une voie réservée aux bus, dont l’usage serait exclu à tout autre type de véhicules (y compris les taxis et les lignes de cars longues distances).

Cette voie empruntera la Bande d’Arrêt d’Urgence sur la section Nord et sera mutualisée avec la voie réservée au covoiturage sur la section Sud.

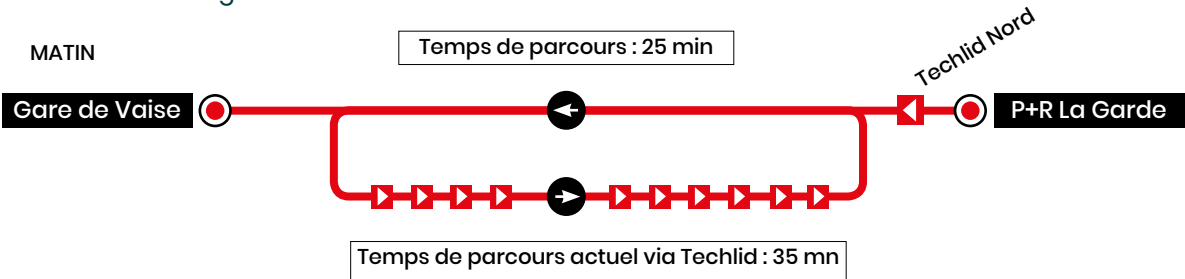
III.4.3 La création de nouvelles lignes

La Métropole de Lyon et le SYTRAL proposent, dans le cadre du projet de requalification, la création :

- d’une première ligne express, au Nord, entre La Garde et le pôle d’échanges de la Gare de Vaise,
- d’une seconde, au Sud, entre la future Gare ferroviaire d’Yvours et la place Bellecour.

LA LIGNE EXPRESS NORD « LA GARDE – GARE DE VAISE »

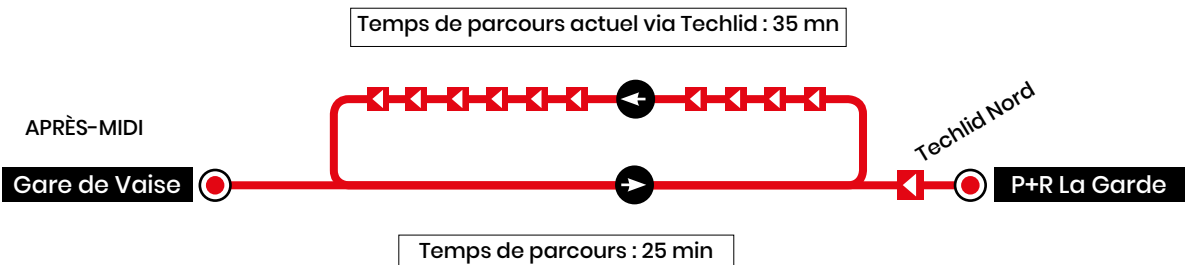
Venant remplacer l’actuelle ligne 6 (Gare de Vaise / Techlid Le Paisy) et la prolonger jusqu’à l’échangeur de La Garde, la nouvelle ligne express assurera, au moyen de bus de grande capacité, une desserte différente le matin ou l’après-midi en fonction du sens de parcours, afin de s’adapter aux besoins des usagers :



Le matin, au départ de la Gare de Vaise et en direction de La Garde, la ligne rejoint le P+R de La Garde en assurant le maillage de la zone Techlid (en lieu et place de la ligne 6 actuelle). Elle marque l’arrêt sur la zone Nord de Techlid Lyon-Dardilly, au droit du Lycée Horticole, avant d’atteindre son terminus au Pôle multimodal de la Garde.

Au départ du Pôle multimodal de La Garde et en direction de la Gare de Vaise, la ligne rejoint directement la Gare de Vaise sans effectuer de sortie dans la zone Techlid. Elle marque l’arrêt sur la zone Nord de Techlid Lyon-Dardilly, au droit du Lycée Horticole, avant de rejoindre directement la Gare de Vaise. Son temps de parcours est estimé à 25 minutes.

La fréquence envisagée est d’un bus toutes les 8 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes aux heures creuses.



L’après-midi, au départ de la Gare de Vaise et en direction de La Garde, la ligne rejoint directement le Pôle multimodal de La Garde sans effectuer de sortie dans la zone de Techlid. Elle marque l’arrêt sur la zone Nord de Techlid Lyon-Dardilly, au droit du Lycée Horticole. Son temps de parcours est estimé à 25 minutes environ.

Au départ de l’échangeur de La Garde et en direction de la gare de Vaise, la ligne assure le maillage de la zone d’activité de Techlid (en lieu et place de la Ligne 6 actuelle). Elle marque l’arrêt sur la zone Nord de Techlid Lyon-Dardilly, au droit du Lycée Horticole.

La fréquence envisagée est d’un bus toutes les 10 à 15 minutes.

UNE LIGNE PLUS PERFORMANTE :

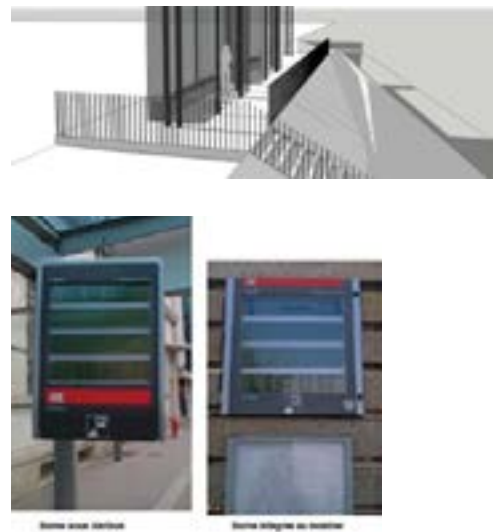
Afin d’améliorer le temps de parcours de ligne de bus express, le projet de requalification prévoit des aménagements de l’itinéraire emprunté le long de la liaison Le Pérolier–Vaise. L’avenue Rosa Parks sera ainsi modifiée pour permettre le passage d’un bus en site propre :

- Modification du carrefour à l’Ouest de l’avenue Rosa Park avec l’avenue Ben Gourion pour permettre aux bus circulant en sens Est-Ouest de franchir l’avenue Ben Gourion pour rejoindre la bretelle vers l’A6 ;
- Création d’un carrefour à feux entre le boulevard de Balmont et l’avenue Sakharov pour permettre aux bus articulés de tourner (ce qui nécessite d’empiéter sur la voie opposée qui doit être dégagée).

Indépendamment, le projet prévoit également d’optimiser le passage sur l’auto-pont Ecully-Le Pérolier par la création d’un couloir de bus en contre sens en lieu et place d’une voie de circulation, sous réserve de sa faisabilité technique.

Afin de répondre aux besoins des usagers, un nouvel arrêt de bus est également prévu à proximité du lycée horticole et de la zone nord de Techlid. L’arrêt de bus « Techlid Nord » permettra la desserte du Lycée et de Techlid. Les piétons pourront rejoindre l’arrêt du sens opposé par le passage existant sous la chaussée. L’arrêt sera par ailleurs accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

À proximité immédiate du lycée horticole, il est envisagé un projet paysager fort et graphique marquant l’arrêt de bus dans le linéaire de l’A6 requalifiée. Ce projet pourrait faire l’objet d’un partenariat avec le lycée horticole (projet pédagogique sur l’aménagement et la gestion des talus notamment).



DES ARRÊTS MODULABLES ET DESIGN

Les nouveaux arrêts devront assurer une parfaite mise en sécurité des usagers et un confort optimal lors de l’attente du bus. En ce sens, le mobilier proposé intégrera les équipements standards d’un arrêt de bus ainsi que les plans et informations suivants : plan du réseau, plan de quartier, plan et fiche horaire de la ligne. Par ailleurs, sur chaque quai, une Borne Informations Voyageurs (BIV) sera intégrée, délivrant l’information sur les prochains passages, en temps réel.

> Visuel de l’arrêt Techlid Nord et équipements pouvant s’y intégrer



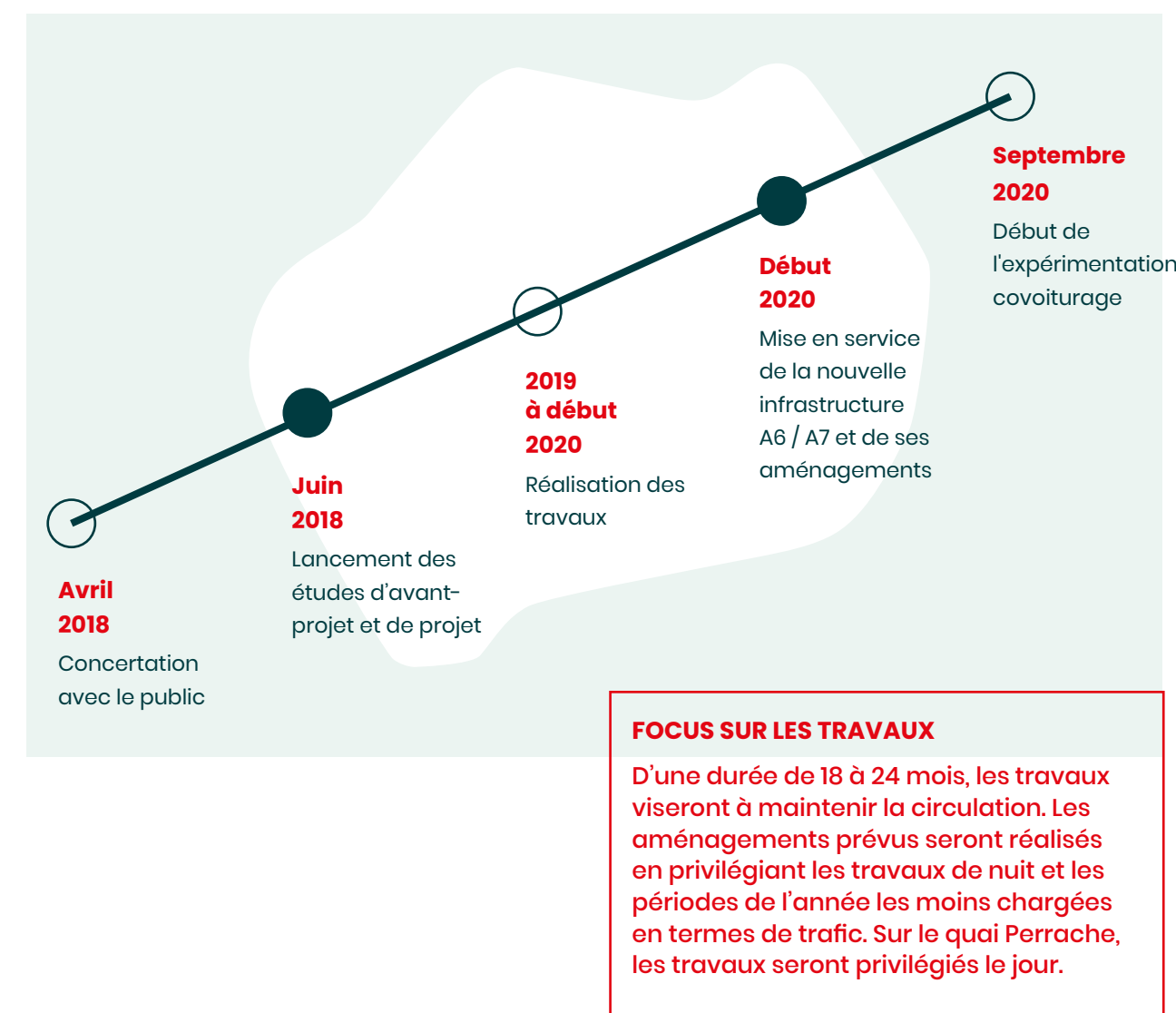
LIGNE EXPRESS SUD : GARE D'YVOURS / PLACE BELLECOUR

Il est également proposé de créer à l'horizon 2020, une ligne express reliant le pôle multimodal d'Yvours avec la place Bellecour. Cette ligne qui reprend une partie de l'actuelle ligne 15 Express (Vernaison – Irigny – Bellecour) sera sans arrêt et empruntera la voie réservée.



La fréquence envisagée des bus sera de 15 minutes en heure de pointe, et 60 minutes aux heures creuses, pour un temps de parcours d'environ 25 minutes.

III.5 Calendrier prévisionnel



III.6 Coûts du projet

La réalisation du projet de requalification de l'A6-A7 à horizon 2020 est estimé à près de 29,3 millions d'euros toutes taxes comprises. Ces dépenses seront échelonnées progressivement sur les années 2018, 2019 et 2020.

Le financement est majoritairement porté par la Métropole de Lyon, qui bénéficie de subventionnement :

- de l'État à hauteur de 5 millions d'euros au titre du Fonds de Soutien à l'Investissement Local 2017 (FSIL) ;
- de la Caisse des Dépôts et Consignations à hauteur de 175 650 euros pour les études préliminaires à horizon 2020.

IV. LA CONCERTATION

IV.1 Le contexte réglementaire

Conformément aux prescriptions des articles L103-2 du Code de l'Urbanisme précisant qu'il y a lieu, parallèlement aux études d'avant-projet sommaire, d'engager une concertation préalable pour la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune, dont le coût dépasse le seuil financier fixé à l'article R103-2 du Code de l'Urbanisme (1 900 000 euros), et conduisant notamment à la modification d'assiette d'ouvrages existants, le maître d'ouvrage du projet, à savoir la Métropole de Lyon, a décidé de lancer une concertation réglementaire sous l'égide du Code de l'Urbanisme.

IV.2 L'objet et les objectifs de la concertation

La présente concertation publique concerne le projet requalification des 16 km d'anciennes voies autoroutières A6 et A7, aujourd'hui déclassées, afin de créer un axe urbain multimodal au trafic apaisé à l'horizon 2020.

La concertation est ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées : les habitants et associations riverains du projet, les usagers de l'axe, les élus des communes traversées, les acteurs économiques du territoire, les administrations locales, départementales et régionales, etc.

Les objectifs de la concertation sont de :

- Présenter et informer le public sur le projet de requalification A6-A7 Horizon 2020 ;
- Permettre un temps d'échange, de participation et d'expression du public ;
- Co-construire et interroger les publics sur les conditions de mise en œuvre de l'expérimentation sur le covoiturage ;
- Recueillir l'avis du public et les remarques permettant l'amélioration du projet.

IV.3 Les modalités de la concertation

Le périmètre du projet soumis à concertation comprend:

- le périmètre de déclassement de l'axe A6-A7 situé sur les Communes de Dardilly, Limonest, Champagne au Mont d'Or, Ecully, Tassin la Demi Lune, Lyon, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite,
- les voiries urbaines suivantes : pour la liaison Bus Express « Pérolier-Gare de Vaise », les avenues Rosa Parks et Andrei Sakharow (Lyon 9^e), ou l'avenue Ben Gourion (Champagne au Mont d'Or), pour la piste cyclable « Perrache/Pierre-Bénite », le quai Perrache de la rue du Béliet à la rue Casimir Périer (Lyon 2^e), le pont de la Mulatière, les quais de la Libération et Pierre Sémard (La Mulatière), l'avenue Jean Jaurès, l'avenue des Saules (Oullins) et le boulevard de l'Europe (Pierre Bénite),
- l'emprise du P+R de la Garde à créer (Dardilly) et l'accès bus au P+R Yvours (Irigny).

Les modalités de cette concertation ont été conçues pour permettre au public :

- d'accéder aux informations pertinentes garantissant sa participation effective ;
- de disposer de délais raisonnables pour formuler des observations et des propositions ;
- d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation.

La concertation se déroule sur une durée d'un mois – entre le 04/04/2018 et le 04/05/2018.

Elle fait l'objet :

- D'une parution d'un avis d'information dans la presse et par voie d'affichage aux emplacements réservés à cet effet à l'Hôtel de Métropole, l'hôtel de ville et en mairies des communes concernées ; à savoir: Dardilly – Limonest – Champagne au Mont d'Or –Ecully – Tassin la Demi Lune – Lyon (2^{ème}, 5^{ème}, 9^{ème} arrondissement) – La Mulatière – Oullins – Pierre-Bénite.
- De la mise à disposition d'un dossier de concertation ainsi qu'un cahier destiné à recueillir les observations des publics dans les mairies concernées, aux heures habituelles d'ouverture du public. Ce même dossier pourra également être consulté sur le site internet de la Métropole à l'adresse suivante : <https://www.grandlyon.com/projets/concertations-enquetes-publiques.html>
- De **deux réunions publiques** d'information et de concertation :
 - le 11 avril (19h/21h) à Lyon (Université Catholique de Lyon – 10 place des Archives- Lyon 2^{ème})
 - le 12 avril (19h/21h) à Limonest (salle des fêtes) les 11/04/2018 et 12/04/2018, pour lesquelles les habitants seront prévenus par voie d'affichage ou d'avis dans la presse.
- De la mise à disposition d'un espace numérique destiné à recueillir les observations du public, pendant toute la durée de la concertation, sur le site internet de la Métropole à l'adresse concertation.A6A7H2020@grandlyon.com.

IV.4 Le bilan de la concertation et les études

La réalisation d'une opération d'aménagement routier est un processus long et complexe qui comprend différentes étapes. Si l'approfondissement progressif des études de conception est évidemment essentiel, il doit s'accompagner de périodes d'échanges entre le maître d'ouvrage et le public. La concertation réglementaire aujourd'hui engagée par la Métropole de Lyon constitue une de ces phases d'échange dont l'objet est d'informer les riverains et tout citoyen sur ce projet et de favoriser l'émergence des observations.

En s'exprimant, le public participe ainsi au processus d'enrichissement de cette opération de requalification. À la suite de la concertation, un bilan sera réalisé et fera le point sur les avis exprimés. Le bilan est un document factuel rendant compte du déroulement de la concertation d'une part (participants, réunions...) et des problématiques soulevées d'autre part. Il est rédigé et rendu public par le maître d'ouvrage.

Ce bilan fera ensuite l'objet d'une décision du Conseil de Métropolepour définir les modalités de poursuite des études. La décision du maître d'ouvrage sur la poursuite du projet répond à l'exigence du code de l'urbanisme d'arrêter le bilan de la concertation (article L103-6 du Code de l'Urbanisme) et formalise la décision du maître d'ouvrage sur la poursuite du projet. Elle permet donc d'annoncer la suite du projet suite à la concertation : poursuite des études, modification du projet, planning envisagé, etc.

