

#### Objet

En 2030, le trafic sur l'axe A6/A7 traversant l'agglomération lyonnaise va augmenter d'environ 10%. Cet axe, présentant des niveaux de trafic déjà insoutenable aujourd'hui en milieu urbain, doit être requalifié afin de permettre le développement de la vie urbaine dans l'agglomération lyonnaise. Pour pouvoir requalifier cet axe en boulevard urbain, il est nécessaire de reporter une partie du trafic de l'axe A6/A7 sur l'Anneau des sciences.

Ruban continu infranchissable, l'autoroute A7 ne permet pas d'échanges avec les territoires urbains traversés mais leur inflige des nuisances sonores et pollue l'air du centre-ville. La requalification de l'axe A6-A7 trouve son sens dans la reconquête d'un cadre de vie de qualité, à travers une diminution sensible de l'intensité de la circulation automobile (moins de voitures roulant moins vite) et par le retour à une aménité paysagère et urbaine, en grande partie liée à la présence apaisante du Rhône.

La place de l'A6-A7 requalifiée prend tout son sens au regard des pôles urbains qu'elle desservira. Deux pôles majeurs : la « Porte Nord-Ouest » de l'agglomération (Techlid, Campus d'Ecully) et « la Grande Confluence » (Confluence – Gerland – Saulaie/Hôpitaux) émergent en tant que territoires moteurs de l'économie tertiaire et du dynamisme universitaire du Grand Lyon.

Les opportunités issues de la suppression de l'autoroute A6-A7 se lisent ainsi à deux niveaux : à l'échelle métropolitaine, conforter des liens ; à l'échelle locale, revaloriser le cadre de des riverains.

C'est la géographie du Rhône qui doit marquer la porte d'entrée de l'agglomération lyonnaise, et non le flux continu des automobiles et des camions sur l'autoroute.

## Un changement d'image pour un changement d'usage

La suppression de l'autoroute au cœur de l'agglomération va permettre un changement de vocabulaire de l'espace public actuel.

En effet, la requalification en boulevard urbain entraînera la suppression des éléments d'aménagement imposés pour une autoroute : séparateurs béton, signalisation typiquement autoroutière (bandeaux d'affichage), larges gabarits routiers...

La réduction du nombre de voies à 2x2 voies en section courante de 2,80 m de large chacune aura pour objectif d'abaisser la vitesse de déplacement à 50km/h et une réduction du flux automobile de l'ordre de 115 000 véhicules actuellement à 50 000 véhicules par jour sur l'A6/A7 réaménagé.

L'Anneau des Sciences offrant plusieurs possibilités d'accès au cœur de ville, l'axe Nord-Sud ne constituera plus l'entrée unique des quartiers Presqu'île, Part-Dieu, Gerland... Aussi, au même titre que l'avenue Mermoz, le quai Général de Gaulle ou le boulevard Chambaud-de-la-Bruyère, le nouveau « boulevard du Rhône » constituera une pénétrante noble d'accès à l'hypercentre.

Le Rhône traverse la ville du Nord au Sud avec un profil symétrique de quais plantés d'un double alignement d'arbres. Cette caractéristique du lieu a orienté les propositions d'aménagement pour l'A7 requalifiée :

- **Un nouvel espace public** offrant de nouvelles continuités nord-sud en rive droite du Rhône, inscrites dans le réseau bleu (valorisation des affluents du Rhône, notamment l'Yzeron...) et dans la trame verte (mise en lien des parcs par la trame verte Jardin des Confluences – Berges du Rhône rive gauche, Parc de Gerland – Parc de Chabrières).
- **Une nouvelle association des quartiers et des rives du Rhône**, par des carrefours « à plat » (non dénivelés) avec les rues de quartiers des secteurs Confluence, La Mulatière et La Saulaie..., par les nouveaux franchissements projetés (pont Suchet, des Girondins, passerelle Transversale...) et les liaisons nouvelles permises par la requalification de l'A7 (liaison piétonne Yzeron – Parc de Gerland, pont urbain entre Gerland et La Saulaie).
- La réduction des voies favorisant **les déplacements « doux » sur les emprises libérées**, notamment en renforçant l'efficacité des liaisons de transport en commun existantes par des couloirs dédiés (voie express), en aménageant des pistes cyclables et des cheminements piétons confortables.
- **Un cadre paysager de qualité**, valeur ajoutée pour les immeubles situés en bordure de l'actuelle autoroute. L'A6/A7 réaménagée en boulevard urbain constituera ainsi un nouveau lieu de sociabilité urbaine attractif, la présence du fleuve et la qualité des espaces verts incitant les Lyonnais à profiter des promenades, des cafés en terrasses, des commerces rénovés...



## Six séquences d'aménagements successives respectueuses des spécificités des sites

La requalification de l'A6/A7 en en voie urbaine pourra s'effectuer en 6 séquences (cf. délimitations sur la carte ci-dessus) :

### 1. Séquence 1 : Le seuil de la Porte Nord-Ouest : Pérollier – Valvert

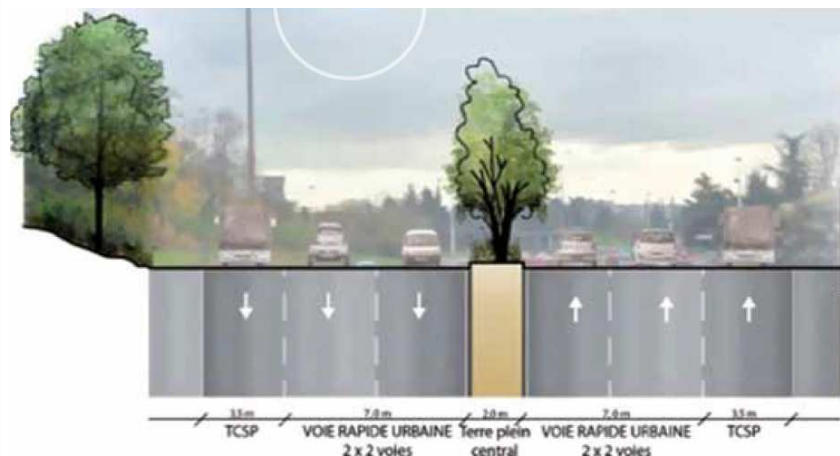
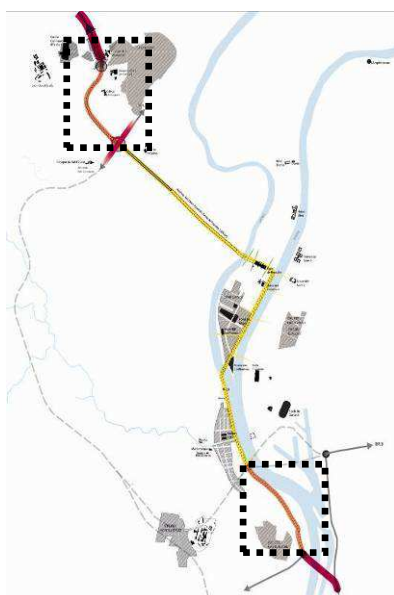
Ce secteur est l'un des « seuils d'entrée » dans l'agglomération, comme en témoignent la présence de pôles économiques et universitaires au niveau du Pérollier (Techlid, Campus Ecully, Centre Commercial « Ecully Grand Ouest »...).

Le maintien de la fonction d'autoroute en amont de la Porte du Valvert lance l'évolution d'une autoroute à une voie rapide urbaine :

- abaissement de la vitesse de circulation au niveau de celle de l'Anneau des Sciences (idéalement de l'ordre de 70 km/h) ;
- diminution de la largeur des couloirs (de 3,80 m à 3,25 m) grâce à la limitation de la vitesse,
- attribution d'un couloir par sens de trafic aux transports collectifs urbains lorsque c'est possible,
- élargissement du terre-plein central qui bénéficiera d'un aménagement paysager.

On passe ainsi d'une autoroute à une voie rapide urbaine pacifiée facilitant son insertion dans les territoires qui l'entourent et les liens entre ces territoires.

Le jalonnement et les gabarits de voies renforceront la continuité avec l'Anneau des Sciences.



*Infrastructure apaisée du Pérollier à la porte du Valvert et de la Saulaie à Pierre-Bénite*

## 2. Séquence 2 : L'avenue des Deux Amants et le Tunnel Sous Fourvière

Le passage à la 2e séquence marque le changement de statut en boulevard urbain. Le viaduc et le tunnel de Fourvière surplombant la ville (Lyon 9) se verront délestés de 50 % de leur trafic actuel, permettant notamment l'amélioration de la desserte en transports en commun par voie express et ouvrant la possibilité d'une liaison Centre-Ouest / Perrache – Perrache / Porte Nord-Ouest.

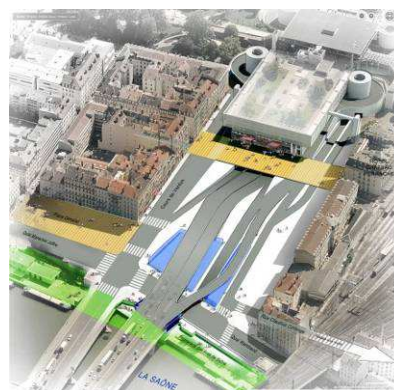
## 3. Séquence 3 : qualifier l'entrée dans l'hypercentre par le nouvel ancrage urbain du Centre d'Echange de Perrache

L'abaissement du trafic journalier à environ 50 000 véhicules par jour permet de repenser l'entrée dans la Presqu'île, notamment au débouché côté Rhône. Le centre d'échanges de Perrache constitue actuellement une véritable forteresse infranchissable. Son insertion urbaine sera améliorée, en aménageant le socle du bâtiment, et en l'ouvrant sur des espaces publics nouvellement créés.

Cette nouvelle configuration permet de rétablir des continuités entre les quartiers Ampère-Carnot au Nord (quartier de Perrache) et Confluence au Sud, ainsi que le long du Rhône.

- Côté Saône, le Centre d'Echange s'ouvrirait sur une continuité piétonne - entre la rue d'Enghien et Château Perrache - les sites délaissés sous l'autopont pourraient par exemple être valorisés pour l'accueil de locaux d'activité.

- Côté Rhône, une place « Porte de Perrache » sera créée. La place fonctionne comme un rond-point à feux, à l'instar de nombreuses places parisiennes (place de la Concorde, place d'Italie, place de la Bastille,...). Elle met en valeur l'arrivée sur le Rhône et la perspective des façades de la rive gauche. Tout en assurant la continuité automobile Nord-Sud par le maintien de la trémie existante, la place rétablit la continuité entre les rues de la Charité et Delandine (liaison avec l'Université Catholique prévue à l'angle Delandine /cours Suchet).



*Esquisses possibles de réaménagement du centre de Perrache*

#### 4. Séquence 4 : ouvrir le quartier Confluence sur le Rhône

Bien ouvert sur la Saône, le quartier Confluence pâtit d'un enclavement côté Rhône, en raison de la présence de l'autoroute.

Un boulevard urbain permettra de désenclaver ce site :

- Il rétablira les échanges viaires, piétons et cyclables avec les quartiers Sainte Blandine et la ZAC Confluence.

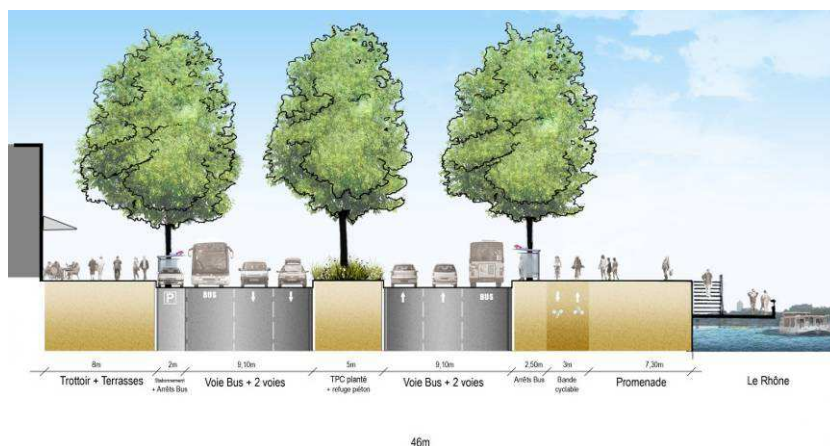
- Il valorisera l'animation commerciale des rez-de-chaussée d'immeubles et permettra de nouveaux usages en bord de Rhône par l'aménagement d'une promenade interdite aux voitures, la possibilité d'implanter guinguettes, petit mobilier de repos et espaces ludiques, ainsi que des estacades (ouvrage de type pont ou viaduc long et relativement bas) en contrebas du boulevard...

- il recomposera l'image d'un centre-ville de qualité par son aménagement paysager et apporte une valeur ajoutée au cadre de vie des habitants de la rive droite du Rhône.

Dans chaque sens, le boulevard sera équipé d'une voie dédiée aux transports en commun pour assurer une desserte de proximité et les liaisons interquartiers.

La suppression de l'autopont en pointe Sud permettrait de rattacher, physiquement et visuellement, le Musée et le jardin des Confluences au quartier du Champ, le parc habité de la 2e phase de la ZAC Confluence, sous réserve de la faisabilité du carrefour en termes de dimensionnement.

#### Ouvrir Confluence sur le Rhône :

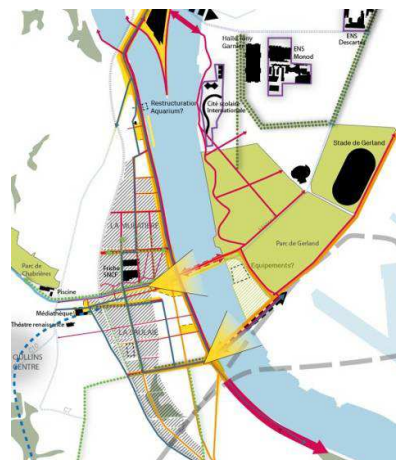


< Avenue Leclerc : Vues du quai du Rhône, berges ouest



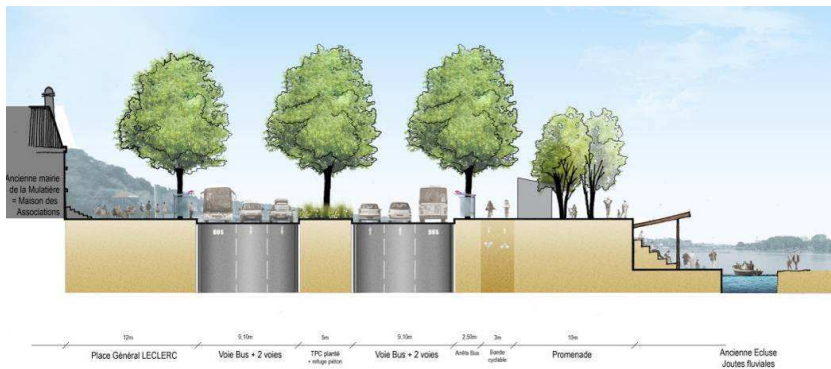
## 5. Séquence 5 : inscrire les territoires fluviaux de La Mulatière et La Saulaie dans la Grande Confluence

La reconquête se poursuivra au sud, au-delà de la Confluence, vers les territoires de La Mulatière et de La Saulaie, sur le principe d'un boulevard de type « parkway ». Ces territoires, entravés par la topographie et les infrastructures de déplacements (voie ferrée et autoroute), retrouveront à travers la requalification en boulevard urbain une ouverture vers l'est :



- L'aménagement d'un boulevard « parkway » (plantations basses et arbres d'alignement) présentera l'opportunité de retrouver un nivellement progressif entre l'infrastructure déclassée et les quartiers aujourd'hui en contrebas.
- Le carrefour des grandes rues de La Mulatière et du quai des Etroits pourra être recomposé avec le nouveau parkway.
- L'Aquarium pourra être restructuré et bénéficier d'antennes vers le Rhône.
- Une place transversale pourrait être constituée entre la Maison des Associations et l'ancienne écluse de la Mulatière
- Un espace public d'interface pourrait être mis en valeur entre le parkway, les berges réaménagées de l'Yzeron et une passerelle avec le parc de Gerland, permettant ainsi le bouclage d'un itinéraire « de la grande Confluence » entre Confluence, le Parc de Gerland, le Parc de Chabrières (Yzeron) et le parkway/boulevard urbain.
- La reconquête des friches industrielles pourrait alors se conjuguer avec une offre de déplacements enrichie (rabattement vers le métro B à la Saulaie) et la valorisation d'une trame verte et bleue.

De même, le boulevard sera équipé dans les deux sens de voies dédiées aux transports en communs pour assurer une desserte de proximité et les liaisons interquartiers.



*Coupe-type au niveau de La Mulatière*

## 6. Séquence 6 : La Porte Sud, le seuil La Saulaie – Pierre-Bénite

Pour les mêmes raisons fonctionnelles et techniques que la séquence Pérollier – Valvert, l'aménagement du secteur entre l'échangeur de Pierre-Bénite (A7/A450) et la Porte de la Saulaie constituera un espace de transition, une voie rapide urbaine qualifiée.

L'amélioration de l'image de l'infrastructure, la valorisation du rapport de Pierre-Bénite au Rhône pourrait s'exprimer à travers la renaturation de la lône (bras mort du fleuve) de Pierre-Bénite, facteur de qualité paysagère et environnementale. Les liaisons avec les quartiers proches pourront s'effectuer par passerelles, trémies ou ponts dont la qualité embellira l'entrée dans l'agglomération. Il faut cependant toujours composer avec le PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) de l'usine pétrochimique d'Arkema qui n'empêche pas l'aménagement de continuités piétonnes et cyclables, mais interdit la mise en place d'une offre de services pérenne. Le groupe Arkema recherche des solutions pour abaisser les contraintes et les limites des périmètres de prévention des risques.



## Illustration de l'aménagement de l'A6/A7 en boulevard urbain



*Aujourd'hui*



*Demain : Aménagement en boulevard urbain*