



29 novembre 2012 : réunion d'ouverture La Sucrière- Lyon Confluence Synthèse

I Le débat public

Philippe Marzolf, président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), présente les membres de la commission et les points qui seront abordés au cours de la soirée :

- Le débat public.
- La problématique du transit.
- Echanges avec le public.
- Le projet et son contexte.

Historique du débat :

- Le 2 mars 2012 : saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) par le Grand Lyon et le Conseil général du Rhône.
- Le 4 avril 2012 : La CNDP décide de la tenue d'un débat public portant sur ce projet et nomme le président de la CPDP et ses membres.

Principes du débat :

- La CPDP est indépendante et neutre.
- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Le public peut s'informer, avoir des réponses à ses questions et donner son avis.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.

Le calendrier du débat :

- Lancement le 10 novembre 2012 et fin le 28 février 2013.
- La CPDP réalise un compte rendu du débat et la CNDP en publie le bilan dans un délai maximum de 2 mois après la clôture. Le maître d'ouvrage fait part de sa décision dans un délai maximum de 3 mois.

Les thématiques abordées

La CPDP a rencontré 80 acteurs concernés par le projet et mené une consultation sur internet, pour déterminer les thèmes qui seront traités au cours du débat, ainsi que les trois questions auxquelles le débat devra répondre :



- Quels sont les enjeux et besoins en déplacement et en aménagement urbain de l'ouest lyonnais à l'horizon 2030 ?
- Le projet répond-il à ces besoins et enjeux et à quelles conditions ?
- Existe-t-il des solutions alternatives ou complémentaires au projet ?

Parmi les thèmes du débat, seront étudiés l'aménagement de la ville et la mobilité à l'horizon 2030, les impacts du projet sur la santé et l'environnement, les aspects financiers ainsi que les solutions alternatives et complémentaires au projet.

Les réunions publiques :

- le 4 décembre permettra d'approfondir certains points du projet et de son contexte.
- 5 réunions et ateliers thématiques, 4 réunions territoriales et 1 réunion de clôture.

Le public dispose de nombreux moyens pour donner son avis, proposer des contributions et poser des questions : il peut accéder à l'ensemble des documents concernant le projet et s'exprimer sur le site internet. Il a également la possibilité de s'informer dans les locaux de la CPDP, en s'abonnant au journal du débat, et via les supports de communication des collectivités, les communiqués de presse, la publicité, une exposition itinérante de panneaux, des tracts, ainsi qu'une page Facebook dédiée.

Prises de parole du public

Paul Coste, élu à Corbas insiste sur la nécessité d'organiser une réunion dans l'Est lyonnais, car au moins l'un des scénarios (Rocade) concerne directement cette zone géographique.

Philippe Marzolf répond qu'une réunion est envisagée dans l'Est lyonnais. Une date et un lieu sont en cours de réflexion avec les acteurs.

II La problématique du transit

En présence de Jean-François Carenco, Préfet de la Région Rhône-Alpes, Gérard Collomb, Président du Grand Lyon et Michel Mercier, Président du Conseil général du Rhône.

Gérard Collomb expose rapidement le contexte :



La problématique du transit est l'une des conditions de décision du maître d'ouvrage de réaliser ou non l'Anneau des Sciences. La ville est complètement embolisée et le trafic de desserte et le trafic de transit doivent être séparés. Au préalable de la mise en œuvre d'un projet de desserte de l'agglomération, l'État doit s'engager à réaliser un grand contournement pour le trafic de transit.

Jean-François Carencio, préfet de la région Rhône-Alpes, exprime la position de l'État :

Compte tenu du poids économique de l'agglomération et de son impact sur l'ensemble de l'activité nationale, de sa situation de carrefour au cœur des déplacements locaux, régionaux, nationaux et internationaux, la question du trafic routier doit s'insérer dans une réflexion beaucoup plus vaste sur les déplacements. Malgré le développement des autres modes de déplacement (transports en commun, fluvial, ferroviaire), l'agglomération lyonnaise est embolisée et subit d'importantes nuisances et pollutions.

L'État est favorable à la réalisation du tronçon ouest du périphérique (TOP) et au déclassement de l'autoroute A6 /A7 au centre de Lyon. Pour que cela marche, il faut faire le grand contournement de Lyon.

Le projet de Contournement Ouest de Lyon (COL) figure dans le SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport). Le Ministère des Transports n'a pas de solution arrêtée à ce jour. Lorsqu'une solution sera proposée à l'Etat, celle-ci fera l'objet d'un débat public. La commission du SNIT se prononcera d'ici 6 mois sur les projets retenus en priorité.

Gérard Collomb insiste sur la nécessité de progresser, car l'agglomération est en effet au cœur d'un nœud stratégique, tant sur le plan ferroviaire que routier.

Au niveau routier, les points les plus problématiques sont le tunnel de Fourvière et la « rocade des villages » transformée en « rocade des poids lourds », désormais saturée.

Questions et avis du public

Michel Poët, trésorier du collectif des Associations de l'Est lyonnais

- Le Préfet préconise de boucler le contournement de Lyon par le prolongement de l'A432 depuis l'A43 en direction du sud, cela n'est pas prévu par la DTA de 2007. Faut-il modifier cette DTA ?



- Peut-on comparer le coût de la réalisation du COL avec celui que représenterait la prolongation de l'A432 associée au rachat de la partie appartenant à AP2R ?
- L'A432 prolongée sera de 50 km plus longue que le COL, les émissions de CO₂ et les nuisances engendrées ne sont pas compatibles avec le Grenelle de l'Environnement.
- Combien de personnes habitent sur le trajet A6/A7 intra-muros ?
- Combien d'habitants sont-ils impactés par les nuisances de la rocade Est ?
- Pourquoi ne pas aussi déclasser la rocade Est de Lyon qui est une nationale ?
- Ou va passer la circulation des véhicules qui ne passera pas par l'Anneau des Sciences et le déclassement de l'A6 /A7 ?

Réponses aux questions

- Réponse du Préfet : le projet de contournement Ouest de Lyon s'élèverait à 3 milliards d'euros.
- Réponse du Grand Lyon : 22 000 habitants concernés par le déclassement de l'autoroute A6 /A7.

Précisant qu'il exprime sa vision personnelle, contribution à verser au débat, le Préfet indique être favorable, face à une rocade Est complètement saturée, à utiliser l'infrastructure existante jusqu'à l'aéroport Saint-Exupéry et à la poursuivre au Sud. Cette solution serait plus économique que le COL.

Il est à noter qu'à partir du 1^{er} août 2013, lors de la mise en vigueur de l'écotaxe, les poids lourds paieront sur l'ensemble des axes et plus seulement sur les autoroutes.

Jean-Philippe Marot, habitant de Toussieu, militant d'une association faisant partie de la Fédération Fracture.

Si le transit ne représente que 10 % du trafic, pourquoi prévoir un projet de contournement comptant de plus de 90 kilomètres, ce qui signifierait une augmentation des émissions de CO₂ ?



Le Préfet répond que le taux d'émissions de CO₂ de véhicules à l'arrêt dans les bouchons est comparable à celui de véhicules effectuant un plus grand nombre de kilomètres à 70 km/heure.



Jacques Dunant, président de l'association Marenne contre les nuisances (Fédération Fracture) :

En conditionnant le projet de l'Anneau des Sciences à la réalisation du COL, on se retrouve dans une situation similaire à celle rencontrée lors du débat portant sur le COL avec le projet du CFAL, qui a été ajouté en cours de débat.

Il interpelle le Préfet sur le fait que sa préconisation reporterait une grande partie du trafic sur la rocade A46 et que ceci impacterait fortement l'Est Lyonnais.

Philippe Marzolf recentre le débat sur l'Anneau des Sciences, le COL fera l'objet à son tour d'un débat spécifique.

Les réactions à la position de l'État

Intervention de Daniel Goux, 1^{er} adjoint au Maire de Saint-Priest, au nom des maires de 6 communes de l'Est lyonnais Bron, Chassieu, Décines, Mions, Rillieux-la-Pape, Saint-Priest.

Les communes précitées partagent entièrement la vision du Grand Lyon : la réalisation de l'Anneau des Sciences est indispensable, mais conditionnée à la réalisation concomitante par l'État d'un grand contournement de Lyon pour capter les flux de transit nationaux et internationaux Nord-Sud.

Lorsque l'État aura statué il devra organiser un débat public dédié à la question du Contournement Ouest de Lyon.

Daniel Goux met en garde les autorités compétentes sur certaines dispositions des projets de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Il souligne en conclusion que les dossiers de l'Anneau des Sciences et des infrastructures de contournement de l'agglomération (routières et ferroviaires) sont étroitement liés et qu'un débat public consacré à ces contournements sera nécessaire.

Réagissant à cette intervention, le **Préfet** souligne la complexité des choix à mettre en œuvre pour la réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, en particulier au sud. L'option d'un tracé court, privilégiée jusqu'à présent par l'État, permettrait de desservir l'importante gare de triage de Sibelin et de rejoindre Saint-Etienne. Mais en cette période de difficultés budgétaires, la question de la pertinence de créer une nouvelle voie sur un axe très fortement équipé avec une ligne non utilisée sur la rive droite du Rhône se pose.

Intervention de Rémy Petiot, représentant d'un collectif d'associations de l'Est lyonnais

Il fait un rappel historique des différents projets de TOP, des débats et rappelle les problèmes de trafic rencontrés dans l'agglomération. Il souligne également le coût financier d'un débat public.



Pour ce collectif, il faudrait inverser les débats, en commençant par celui portant sur le contournement, qui permettrait notamment de choisir entre un contournement Ouest et Est, avant de débattre sur l'Anneau des Sciences.

Gilbert Carle s'étonne que le Préfet livre des positions personnelles, contradictoires avec les positions de l'Etat.

Philippe Marzolf rappelle que les propos du Préfet ne sont qu'une contribution au débat.

Philippe Ledenvic, de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) rappelle que l'État n'a actuellement aucune position.

Yannis Mallion, étudiant, a vécu dans le quartier Perrache Carnot, et considère que l'autoroute dans la ville constitue un véritable désastre écologique. Le déclassement de l'autoroute permettra de mettre fin aux nuisances sonores et à la pollution et de mettre en place des modes doux. Il se prononce en faveur du projet.

Jules Despierres, militant syndical dans les transports en commun et militant associatif motard considère que les propos de l'État sur le financement des transports en commun sont faux, qu'il ne les soutient pas autant qu'il le prétend. Il souligne par ailleurs le fait que le problème est pris à l'envers et qu'il faudrait au préalable que l'État s'engage fermement sur le COL avant de débattre sur le projet Anneau des Sciences.

Philippe Ledenvic, DREAL, précise que le soutien de l'État aux transports en commun se traduit fortement sur le ferroviaire.

Philippe Marzolf répond que l'ordre des débats dépend de l'ordre des saisines de la CNDP.

Florence Perrin, conseillère régionale, déléguée aux formations sanitaires et sociales et à la vie étudiante, indique que la Région Rhône-Alpes investit lourdement en faveur du maillage du territoire par les transports en commun, particulièrement dans l'Ouest lyonnais, mais que ces engagements trouvent leurs limites et que cela impose de repenser l'organisation du trafic routier.

Intervention de Martine Surrel, représentante d'**ALCALY**, association qui regroupe 110 communes et communautés de communes situées dans le Rhône, la Loire et l'Isère. ALCALY ne partage pas l'avis de l'État et revendique l'augmentation du recours aux transports en commun, au ferroutage et au transport fluvial. Selon l'association, le Contournement Ouest de Lyon ne résoudrait pas le problème de l'agglomération mais viendrait s'ajouter aux erreurs que sont le Tunnel de Fourvière et l'A46. ALCALY préconise de :



- Trouver des solutions nationales d'évitement de l'agglomération lyonnaise et de la Vallée du Rhône : report du trafic international vers l'A 71, A 75, RCEA.
- Renforcer les transports en commun.
- Ne pas multiplier les infrastructures routières.
- L'Anneau des Sciences peut être une réponse complémentaire à cette approche. Cette infrastructure devra être enterrée au maximum et la version courte apparaît comme étant la plus pertinente.

Intervention de Maurice Fisch – co-président de l'Association de Sauvegarde des coteaux du lyonnais, membre du collectif stop au TOP

Le TOP routier constituerait une nouvelle erreur après le Tunnel de Fourvière, la Rocade Est, et la prochaine mise en service de l'A89. Les fonds publics du Grand Lyon et du Conseil général doivent être investis dans la poursuite d'amélioration des transports en commun. Le projet de COL ou le CEL sont des inepties car la Vallée du Rhône est surencombrée par un trafic longue distance. L'association propose une nouvelle répartition modale qui réduise les nuisances liées au trafic routier.

Intervention d'Emmanuel de Bienassis – représentant de Transports et Logistiques de France et de la FNTR

L'organisation professionnelle est favorable à la séparation des flux, donc à un grand contournement.

L'augmentation du nombre de kilomètres que cela induirait n'est pas un inconvénient si cela améliore les conditions de travail des chauffeurs.

Elle est également favorable à un contournement local pour faciliter les livraisons au sein de l'agglomération. Ce contournement local étant payant, les transporteurs paieront leur contribution. Parallèlement, la profession fait des efforts pour réduire les impacts sur l'environnement et elle est favorable au développement du fluvial et du ferroviaire, dont les entreprises de transport sont déjà très utilisatrices.

Précision de Philippe Ledenvic - DREAL

Il est important de faire une distinction entre le trafic de transit Nord Sud, qui ne représente que 10 % du trafic et qui nécessite de trouver une solution nationale, et le reste du trafic Nord Sud et Est/Ouest dans l'agglomération qui est au cœur du débat portant sur le projet Anneau des Sciences.

2 questions posées par les internautes :

- Quelle est l'utilité d'un tel débat si l'État n'a pas tranché la question de la réalisation du contournement de l'agglomération ?



La réponse a déjà été donnée au cours de la réunion : l'ordre des débats est conditionné à 'ordre des saisines de la CNDP par les maîtres d'ouvrage.

- Quand le COL sera-t-il inauguré ?

La CPDP réagit à cette question pour préciser les enjeux du débat. En effet, son auteur évoque la décision de la CNDP de réaliser le COL dans les meilleurs délais. La CPDP précise que ce ne peut être en aucun cas la CNDP qui peut faire un choix, celle-ci peut avoir un avis que sur le débat mais pas sur le projet.

III Présentation du projet Anneau des Sciences

Gérard Collomb introduit cette présentation en livrant quelques éléments de constat :

La circulation de transit qui traverse la ville a des répercussions sur l'économie et la qualité de vie des habitants de l'Ouest lyonnais et des impacts environnementaux pour les riverains de l'autoroute.

Gérard Labrit, directeur du projet Anneau des Sciences, Grand Lyon

L'agglomération lyonnaise, attractive et dynamique, a renforcé depuis 15 ans son offre de transports en commun et de modes doux, conduisant à une baisse progressive de l'usage de la voiture.

A l'horizon 2030, l'agglomération souhaite associer la développement économique, démographique et proximité avec la nature.

Elle doit pour cela amplifier sa politique de mobilité durable et harmoniser les différents modes de transport.

Olivier Laurent, responsable du service déplacements, Grand Lyon, poursuit la présentation

Mais les objectifs du Grand Lyon se confrontent à une série d'obstacles :

Le réseau routier est congestionné à l'Ouest et le renforcement du réseau TER ne résout pas à lui seul le problème.

L'enjeu est de parvenir à soulager la circulation du cœur de ville, à relier les pôles d'innovation, à rendre accessible les bassins de vie et développer les grands projets.

Le maître d'ouvrage a au préalable étudié les possibilités d'atteindre ces 4 objectifs, en s'appuyant uniquement sur le renforcement du réseau de transports en commun. Il a élaboré pour cela trois hypothèses qui misent sur le renforcement de l'offre de transports en commun, avec ou sans déclassement de l'autoroute.



En se projetant en 2030, aucune de ces hypothèses ne permet de résoudre les dysfonctionnements et toutes engendrent une hausse des trafics et de la congestion de l'Ouest lyonnais.

Ces constats ont fait valoir la nécessité de concevoir un projet global et intégré qui réponde aux 4 objectifs du Grand Lyon. Le projet Anneau des Sciences est la solution privilégiée par le maître d'ouvrage.

Cette infrastructure routière de 14,8 km viendra boucler le ring actuel. Elle sera à 80 % enterrée, avec 7 portes d'accès.

Elle aura vocation à faciliter à la desserte de l'agglomération, et sera distincte d'un grand contournement autoroutier destiné au trafic de transit.

Cette infrastructure sera multimodale, intégrant des lignes de bus et étant connectée avec les infrastructures lourdes de transports en commun (train, tram, métro) et les parcs relais.

Gérard Labrit reprend la parole pour présenter le projet de territoire que représente l'Anneau des Sciences.

- Il mettra en réseau les différents pôles économiques, les sites universitaires et de recherche de l'agglomération, contribuera à la stratégie de renforcement des pôles de compétitivité et permettra de réaliser des opérations majeures de requalification urbaine.
- L'environnement sera mis en valeur, grâce à la suppression de l'autoroute, au réseau routier enterré et à la réduction des nuisances : la pollution pourra être réduite de 20 à 40 % et le bruit de 2 à 3 décibels.
- Les cœurs de ville seront libérés du trafic automobile, engendrant une meilleure qualité de vie et des transports en commun plus fluides

Le scénario Rocade

16,3 km dont 69 % enterré, avec 7 portes, dont 2 différentes de l'Anneau des Sciences.

Ce scénario offre une vision différente du développement de l'agglomération. Il risque de se substituer à celui du contournement urbain. Il engendrerait une pression accrue sur la trame verte à l'Ouest de l'agglomération. Il répond mal à la demande de relier les pôles d'activités et d'innovation de l'agglomération.



Questions et avis du public

Jean Torriero, ancien employé de la COURLY, a tracé TEO et l'a coupé avant l'A6. Il observe que c'est la seule ville qui n'a pas de périphérique.

Il considère que le scénario rocade est plus adapté et suggère l'idée d'avoir un anneau des sciences intérieur et extérieur.

Gérard Dutal, d'ARALY, association de riverains de l'Autoroute, habitant cours de Verdun, soutient le projet Anneau des Sciences à 100 %.

La requalification de l'autoroute est devenue vitale en raison des nuisances que le trafic occasionne pour la santé et du passage des camions la nuit, devenu insupportable pour les riverains.

Bertrand Mantelet, militant politique à Oullins

Considère que l'Anneau des Sciences est un projet de court terme, qui reportera le problème ailleurs. Il revendique un débat de fond au niveau national sur l'aménagement du territoire, son maillage.

Réponses de Gérard Collomb

L'enjeu du projet est d'écarter les trafics avec un trafic grand régional loin de l'agglomération destiné au transit et un trafic proche de l'agglomération, destiné à sa desserte.

Il distingue le scénario Anneau des Sciences et le scénario Rcade :

- L'Anneau des Sciences relie les pôles d'excellence et d'innovation et il dessert les bassins de population et d'activité, ce qui n'est pas le cas du scénario Rcade.
- L'Anneau des Sciences est un projet multimodal, qui s'appuiera sur les modes de transports en commun qui existeront en 2025.

Michèle Grand – 1^{er} adjoint au Maire de Craponne, se déclare favorable au projet Anneau des Sciences, enterré à 80 % et ambitieux en terme de transports en commun.

Celui-ci contribuera à résoudre le problème de congestion du trafic dans les communes de l'Ouest et permettra ainsi de conserver le tissu économique local et la qualité de vie des habitants.



Eric Meunier, Directeur général de Sanofi Pasteur

Sanofi Pasteur, 1^{er} employeur privé de la région lyonnaise est implanté à Marcy l'Etoile et à Gerland. L'Anneau des Sciences créera un lien entre les sites économiques et les pôles d'innovation et permettra à l'entreprise de travailler plus facilement avec les académiques, l'industrie et les scientifiques. Il aidera les salariés à se déplacer entre les différents sites. Lorsque Sanofi Pasteur créera son centre de recherche mondial à Gerland, l'Anneau des Sciences facilitera les liens de l'entreprise avec les acteurs de l'agglomération.

Monique Cosson – conseillère municipale à Sainte-Foy-Lès-Lyon et conseillère régionale

Soulève une contradiction entre la tendance actuelle à la diminution de l'usage de la voiture et les projections en 2030 de hausse du trafic. Face à la raréfaction des énergies fossiles dans les 30 ans à venir, se posera la question d'autres modes de déplacement que l'automobile et le camion. Elle indique que l'évaluation des impacts du projet sur l'étalement urbain et les espaces naturels ne figure pas dans le dossier du maître d'ouvrage

Réponses :

Philippe Marzolf précise qu'une réunion publique sera consacrée aux impacts du projet sur la santé.

Gérard Collomb indique que les déplacements en voiture dans 30 ans n'occasionneront pas les mêmes rejets de CO₂.

Intervention d'Edmond Luca – Fédération des Usagers des Transports (FNAUT)

La création d'un nouvel axe routier conduirait à augmenter la vitesse moyenne des déplacements, avec pour conséquence d'augmenter les distances et donc d'augmenter le trafic induit de 30 %. Ceci engendrerait une surconsommation de pétrole, d'émissions de gaz à effets de serre (GES) et de polluants.

L'association dénonce l'importance de l'emprise au sol et de l'emprise de voies du projet en la comparant à celle des transports en commun.



Le projet conduira selon elle à augmenter l'usage de la voiture, avec des répercussions en termes de dépense énergétique, d'émissions de GES et de pollution et des coûts externes à supporter par toute la population.

Elle estime le coût de l'investissement dans le projet 9 fois supérieur à celui consenti dans les transports en commun.

L'association considère enfin que le projet est en concurrence avec le futur tram train de l'Ouest lyonnais.

Gérard Collomb rappelle que le projet d'Anneau des Sciences n'est pas similaire à l'ancien projet de TOP et que le futur système de péage – en free flow – génèrera moins de nuisances.

Alain Treuillat, Association de Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Si tous les axes routiers périphériques sont saturés, comment, en rajoutant les autoroutes A86 et A45, pourra-t-on circuler sur l'Anneau des Sciences ?

Gérard Collomb rappelle que l'objectif est au contraire de séparer les 2 trafics.

Christian de Salins, 1^{er} Adjoint au Maire du 5^e arrondissement de Lyon

Quel sera l'impact de l'Anneau des Sciences sur le 5^e arrondissement, dans lequel la circulation est très difficile ?

Michel Côte, CNR, gestionnaire du Port Edouard Herriot, indique que l'Anneau des Sciences est un atout pour la distribution au sein de l'agglomération des marchandises qui sont arrivées par transport fluvial et se prononce donc en faveur du projet.

Alain Nerot, ancien employé des transports en commun, souhaite qu'une réflexion soit menée sur l'opportunité de développer les transports par câble dans le cadre du renforcement de l'offre du transport en commun. Ce mode de transport est sans nuisances et particulièrement adapté au relief.



Réponse de Gérard Collomb

Aujourd'hui, les gens traversent le 5^e pour tenter de récupérer l'autoroute, où ils passent par le 7^e. Faute d'infrastructure adaptée, les gens trouvent des solutions de fortune.

Intervention de Philippe Grillo, président de la CCI de Lyon,

Celui-ci souligne l'importance de trouver des solutions d'avenir pour améliorer la desserte de l'agglomération lyonnaise afin d'accompagner son développement économique. Il rappelle que de nombreuses petites entreprises de moins de 20 personnes ont besoin de se déplacer pour travailler.

François Noël Buffet – Maire d'Oullins, s'interroge sur l'opportunité de mener un débat sur l'Anneau des Sciences avant que l'Etat n'ait fait part de sa décision sur la réalisation du contournement de l'agglomération

Constatant que le projet d'infrastructure routière est strictement le même que le projet de TOP présenté en 1997, il souhaite un tracé plus large, incluant les communes du sud de l'agglomération, et remercie le Grand Lyon de bien vouloir étudier cette possibilité.

Nicolas Iwerheim- association la Ville à Vélo et collectif VALVE : « venir à Lyon à Vélo » souligne le fait qu'il est désormais impossible de faire autrement que de prendre sa voiture, faute d'aménagements accessibles aux vélos et aux piétons sur les axes routiers. Quelques encoffements sur l'autoroute pourraient faciliter l'accès des vélos.

Il affirme que l'on propose un périphérique qui va être rapidement être à son tour engorgé.

Josiane Rivals directrice de TECLID

Le projet Anneau des Sciences renforcera l'accessibilité au Parc d'activité en transports en commun ou en voiture : il permettra d'accéder à de nouveaux marchés et d'instaurer de meilleures relations avec les clients et les fournisseurs,



d'élargir le recrutement et de fidéliser les salariés. L'Anneau des Sciences désenclavera également les sites économiques et universitaires et permettra de relier l'Ouest de l'agglomération aux grands équipements (aéroport, Eurexpo...)

Intervention de Marcel Brévi- comité d'intérêt local Sud Presqu'île

Le sud de la Presqu'île est coincé entre l'autoroute et la Saône et subit d'importantes nuisances.

Le déclassement de l'autoroute permettra de désenclaver le quartier, d'insérer plusieurs modes de déplacement sur la surface occupée par l'autoroute.

Concernant le grand contournement, le comité précise être favorable à un contournement à l'Est.

Olivier Laurent, Grand Lyon, apporte des compléments au projet

Le projet Anneau des Sciences est « grenello-compatible », dans la mesure où il propose une réorganisation du trafic plutôt qu'une création de nouveaux trafics.

Edmond Luca, FNAUT réagit en indiquant que la création d'une nouvelle voie augmente le trafic induit avec les conséquences économiques et environnementales que cela engendre et les risques de mitage du territoire.

Philippe Marzolf clôt la réunion.