

Atelier accessibilité

3 février 2022 en visio-conférence

COMPTE-RENDU

Intervenants

> Intervenants

- Michaël MAISONNIAL – Chef de Projet Accessibilité, SYTRAL
- Séverine LARDELLIER – Responsable concertation, SYTRAL
- Sylvie ANTOINA – Chargée de communication, SYTRAL
- Emilie BURQUIER – Directrice d'études SETEC

> Garants CNDP

- Claire MORAND

> Animation / assistance technique

- Philippe DI SCALA – Agence STRATIS
- Aymeric d'ALLARD – Agence STRATIS
- Pauline SABOURAUD – Agence STRATIS

> Associations présentes

- Une représentante de l'association Autisme 69
- Un représentant de l'association Point de Vue sur la Ville (PVV) et de l'association Chiens Guides d'Aveugles de Lyon et Centre-est (ACGALCE)
- Un représentant de l'association APF France Handicap
- Deux représentants de l'association Valentin Haüy (AVH)
- Un représentant de l'Association Nationale de défense des Malades et Invalides et handicapés (AMI)
- Une personne urbaniste, et aidante de plusieurs personnes handicapées
- Un représentant de l'Association Générale d'Urbanisme et de Protection de l'Environnement (AGUPE)

La majeure partie des associations présentes font également partie du Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité (CARPA).

Durée de la réunion : 2h – de 14h à 16h

En raison du contexte sanitaire et afin d'accueillir un grand nombre de participants, l'atelier a été organisé par visioconférence via l'outil Zoom.

Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole orale directe lors des temps d'échanges et par écrit via le tchat.

16 participants

La présentation est disponible en annexe de ce document.

Ouverture de l'atelier

L'animateur lance l'atelier sur la thématique de l'accessibilité en présentant les modalités d'échanges et de contributions pour cet atelier.

Il rappelle que cet atelier est organisé dans le cadre de la concertation préalable du projet de transport par câble, Francheville-Lyon. Celle-ci se déroule sous l'égide de Garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 15 novembre 2021 au 15 février 2022.

L'animateur indique que l'objectif de cet atelier est de travailler sur ce mode de transport qui est nouveau pour la métropole lyonnaise. Il présente ensuite les consignes d'utilisation de Zoom et les règles pour le bon déroulement de l'atelier.

Après la présentation des intervenants, les participants se présentent et présentent l'objet de leurs associations respectives.

L'animateur présente ensuite le déroulé de la rencontre autour de 2 séquences :

Séquence 1 Le cadre du projet de transport par câble

Le projet de transport par câble et les tendances de la concertation

Les engagements du SYTRAL en matière d'accessibilité

Le mode transport par câble

Temps d'échanges

Séquence 2 L'accessibilité du mode transport par câble

Travaux et temps d'échanges autour du parcours usager

Conclusion : Processus de concertation et principaux enseignements

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Partager le cadre, les modalités et le calendrier de la concertation (sous l'égide des garants de la Commission Nationale du Débat Public) ;
- Partager la vision et l'engagement du SYTRAL sur la thématique du handicap ;
- Présenter le projet aux représentants des personnes porteuses de handicap et recueillir leurs observations et contributions autour du parcours voyageur.

Séquence 1 – Cadre du projet de transport par câble

Séverine Lardellier, Responsable concertation du SYTRAL, introduit ce temps collectif en remerciant les personnes présentes. Elle présente le cadre plus large dans lequel s'inscrit le projet de transport par câble : le plan de mandat Destinations 2026 et ses 3 objectifs, qui sont de répondre à l'urgence climatique, de participer à la cohésion des territoires et de soutenir la relance de l'économie locale.

Elle précise les objectifs du projet de transport par câble qui relierait Lyon à Francheville : une desserte des communes de Sainte-Foy-lès-Lyon, La Mulatière et Francheville, permettant d'offrir une liaison rapide vers Lyon, avec une offre régulière, des temps de trajets réduits et fiables, dans des conditions de confort et de sécurité optimum pour les usagers. Compte tenu de la géographie fracturée du secteur et de l'exiguïté du réseau viaire, le transport par câble, économe en espace, est ainsi une hypothèse de mode adaptée au contexte territorial. Quatre fuseaux sont envisagés à ce stade.

Elle présente le besoin de mobilité, et la réponse envisagée par le SYTRAL, le transport par câble.

Ce nouveau mode de transport en commun, en plein essor présente de nombreux avantages et constitue une solution adaptée aux contraintes naturelles et urbaines de l'ouest lyonnais (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon et La Mulatière), pour relier le centre de la métropole.

Une courte vidéo présente les 4 fuseaux soumis à la concertation.

Séverine Lardellier présente ensuite les principales attentes identifiées lors de la phase 1 de la concertation.

Elle donne ensuite la parole aux garants.

A noter :

Vous pouvez retrouver en ligne toutes les informations sur le projet sur franchevillelyon-sytral.fr

Le mot des garants

Claire Morand, garante CNDP, souligne que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants sont désignés sur une liste de la Commission Nationale du Débat Public.

Leur rôle est de :

- défendre le droit à l'information et à la participation à l'élaboration de décisions publiques,
- garantir la sincérité et la transparence,
- considérer tous les avis de la même manière,
- veiller à l'inclusion de tous les publics,
- garantir le bon déroulement du processus de concertation.

Elle rappelle que les objectifs de cette concertation sont de débattre et d'échanger sur l'opportunité, les enjeux du projet et ses alternatives. Elle précise que l'objectif de cette réunion est de parler de toutes les problématiques d'accessibilité du mode transport par câble afin que chacun puisse s'exprimer.

Elle rappelle également l'égalité de traitement des contributions des différents participants dans le bilan des garants.

Les engagements du SYTRAL en matière d'accessibilité

Michaël Maisonnial, chef de projet accessibilité, présente ensuite la politique volontariste du SYTRAL en faveur de l'accessibilité PMR.

Le mode transport par câble : atout et contraintes

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, présente ensuite succinctement le mode transport par câble et notamment son domaine de pertinence (atouts, contraintes et conditions d'applications). Elle rappelle que ce mode de transport existe depuis de nombreuses années en milieu urbain à travers le monde.

À la suite de cette présentation, un premier temps d'échanges est organisé.

Synthèse des échanges – séquence 1

L'animateur distribue ensuite la parole aux participants.

Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

Un participant précise avoir déjà écrit un courrier au SYTRAL demandant une technologie 3S pour le transport par câble. En effet, selon lui, avec une technologie monocâble la cabine ne s'arrête pas ou passe très doucement ce qui reste très problématique. Pour lui, avec la technologie 3S, la cabine s'arrête complètement ce qui veut dire que tout le monde peut monter en même temps dans la cabine. Il précise que c'est un point vraiment important pour les personnes déficientes visuelles. Le temps pour monter dans un transport en commun est toujours stressant. Il utilise l'exemple d'un accident survenu récemment sur la ligne D au cours duquel une personne a failli être embarquée par les portes du métro, ce qui est très dangereux.

Un participant, souhaite savoir si au niveau des stations, les portes sont assez grandes pour entrer dans les cabines. Il s'interroge également sur la stabilité du mouvement d'entrée dans la cabine. Ce sont des inquiétudes importantes.

Emilie Burquier, directrice d'études SETEC, précise qu'avec la technologie monocâble, la cabine d'un transport par câble peut s'arrêter totalement en station comme pour la technologie 3S. L'arrêt en station n'est pas lié à la technologie. Ce qui peut changer entre les technologies en termes d'accessibilité, c'est la taille des cabines. Avec la technologie 3S, les cabines seront de taille plus importante qu'en technologie monocâble. Le temps d'embarquement et de débarquement se règle au moment de la conception du système. L'impact c'est la taille des stations : si les cabines ne s'arrêtent pas en station, avec un passage à vitesse réduite, cela veut dire qu'il y a besoin d'avoir des quais plus longs et une station plus importante.

Concernant les portes, elle précise également que celles-ci sont dimensionnées pour faciliter l'embarquement et le débarquement. Les cabines sont guidées dans un rail, il y a un petit mouvement, mais par ce guide, elles restent très stables. Il n'y a pas de problématique d'accessibilité grâce à ce rail qui guide les cabines.

Un participant, précise préférer le fuseau Sud, car l'accès au fuseau Nord n'est pas accessible, ni pratique et peu esthétique.

Une participante, habitante de Sainte-Foy-lès-Lyon, indique que même s'il paraît plus judicieux d'aller à Perrache, elle trouve dommage que tous les transports en commun arrivent justement à Perrache. Cela entraîne une saturation aux heures de pointe qui est extrêmement dangereuse pour les personnes en situation de handicap. A certaines heures, c'est difficile de prendre le tramway et ne pas tomber sur une voie parce qu'il y a saturation sur les quais. Rajouter de la circulation et faire de ce point un hub de transport ne

lui paraît pas judicieux. Elle privilégierait le fuseau Sud en direction de Confluence et de Gerland car il n'y a pas assez de transports en commun dans cette zone. Les habitants cherchent des solutions alternatives. C'est l'offre qui crée la demande. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de demande, c'est parce qu'il n'y a pas d'offre que les habitants se rabattent sur d'autres systèmes. Elle constate tous les jours le fort niveau de circulation à Sainte-Foy-lès-Lyon parce qu'il n'y a pas de solution alternative. Elle précise que le centre de Sainte-Foy-lès-Lyon aux heures de pointes est un vrai parcours du combattant.

Une participante confirme que tout concentrer sur Perrache peut constituer un problème pour les personnes autistes. Il est difficile pour les personnes à troubles cognitifs d'être dans des zones très bruyantes où il y a beaucoup de monde et où les indications d'orientation sont difficiles à trouver. C'est tellement dense que pour trouver la direction c'est compliqué. Tout centraliser sur Perrache c'est ajouter une difficulté aux personnes qui essaient justement d'éviter ces zones très denses car il y a trop de connexions. Il faut prendre en compte la dimension sonore.

Un participant souhaite savoir quelle est l'option privilégiée quant à l'arrêt des cabines en station : pas d'arrêt ou un arrêt total. Une cabine qui ne s'arrête pas, c'est trop dangereux pour les personnes mal marchantes avec des cannes. Les tapis roulants lents ou les escalators sont également proscrits. Il précise que récemment sur le quai du tramway, pourtant à un terminus, la porte s'est fermée trop rapidement et il s'est retrouvé par terre à l'extérieur. La temporisation pour la fermeture des portes est donc très importante.

Séverine Lardellier, responsable concertation, précise qu'il n'y a pas à l'heure actuelle d'option privilégiée, tout est possible. C'est pour cela que cette réunion est organisée afin de recueillir les craintes, les attentes et les besoins de chacun.

Un participant indique que pour une personne déficiente visuelle, la zone de Perrache est effectivement un endroit assez complexe. Dès qu'il y a un endroit avec des différences de niveaux, des trajets différents, les personnes mettent énormément de temps à connaître les lieux. Des bandes de guidage et des balises sonores ont été mises en place mais ces endroits restent tout de même évités par beaucoup de personnes qui ont peur de se perdre et de ne pas savoir où aller.

Cela pourrait être mieux de relier les futurs transports en commun à des stations moins complexes : le multimodal c'est très bien mais pas trop pour les personnes déficientes visuelles qui vont devoir une fois encore éviter ces lieux-là. Le but n'est pas de fermer de plus en plus la porte aux personnes déficientes visuelles mais au contraire d'ouvrir de plus en plus les transports en commun aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, il faut privilégier des pôles d'échange à taille humaine. Perrache va peut-être être facilitant au niveau des temps des trajets pour les raccourcir mais une personne déficiente visuelle va peut-être faire un gros détour pour pouvoir être moins stressée. Le trajet va être rallongé pour pouvoir être dans un mode plus simple. Les personnes déficientes visuelles aimeraient que le temps de trajet soit prioritaire, mais avant tout il y a la sécurité et le fait de connaître le trajet.

Séquence 2 – L'accessibilité du mode transport par câble

A la suite du temps d'échange, des exemples et illustrations d'abords de stations, de stations, d'aménagements à l'intérieur des cabines sont présentés. **Les participants sont invités à contribuer autour de leur expérience voyageur.**

L'objectif est de travailler sur un cahier des charges en matière d'accessibilité pour un projet de transport par câble futur du SYTRAL, et pas uniquement sur le projet Francheville-Lyon.

De nombreuses contributions et attentes sont ressorties de ces échanges. Elles sont triées par thématiques ci-dessous.

1 Attentes et points d'attention sur l'accès : pour rejoindre la station

- **Avoir de courts trajets entre les arrêts de bus et la station de transport par câble** pour favoriser le cheminement le plus direct possible. La proximité des stations est très importante pour les participants ainsi qu'une très bonne desserte de tous les secteurs par les transports en commun. Ce sont les seuls transports pour les personnes déficientes visuelles notamment.
- **Mettre en place un parcours le plus sécurisé possible** : privilégier les ascenseurs aux escaliers et aux escalators qui sont trop dangereux pour les PMR ;
- **Prévoir des bandes de guidage et des bandes** d'interception pour se diriger vers la station.
- **Mettre en place des repères visuels et sonores** pour un cheminement bien précis et une signalétique qui facilite la compréhension des informations.

- **Rendre l'environnement aux abords des stations accessibles**, notamment lors des correspondances avec d'autres transports en commun. Favoriser des correspondances proches du transport par câble, sans avoir à traverser un parking voiture par exemple.
- **Eviter les zones à 20 km/h** où il n'y a aucun marquage au sol.

2 Attentes et points d'attention sur les aménagements : abords et circulations dans la station

- **Mettre en place obligatoirement des ascenseurs** pour circuler dans la station.
- **Avoir des circuits lisibles avec de la signalétique sonore et visuelle** dans la station.
- **Prévoir des balises sonores** avec le nom de la station, la ligne et le temps d'arrivée des prochaines cabines.
- **Mettre en place des distributeurs/automates accessibles et réglementaires** (*le SYTRAL précise que des prototypes de nouveaux distributeurs sont actuellement en cours – les associations seront sollicitées pour tester ces prototypes*) ;
- **Porter une attention particulière aux billetteries qui ne sont pas toujours fonctionnelles**. Il est parfois difficile de voir l'écran avec la réverbération du soleil et les reflets. Les écrans sont parfois trop hauts. Imaginer des distributeurs vocaux pour une meilleure accessibilité de tous.

3 Attentes et points d'attention sur les quais : attentes et montées dans la cabine

- **Prévoir des bancs/chaises accessibles** sur les quais proches des cabines.
- **Mettre en place des dispositifs de sécurité** (façade de quai) pour les quais à cause du risque de chute. Prévoir un système pour combler la lacune entre la cabine mobile et le quai de montée-descente.
- **Ne pas avoir deux quais différents** pour la montée et la descente, ce qui est perturbant pour les déficients visuels.
- **Privilégier la montée et la sortie dans la cabine par la même porte.**
- **Avoir un personnel formé présent en station** et dédié aux personnes à mobilité réduite.
- **Systematiser l'arrêt total des cabines** : privilégier l'arrêt systématique à l'arrêt à la demande pour éviter la stigmatisation des PMR. L'arrêt total des cabines est aussi nécessaire notamment pour les personnes déficientes visuelles car les chiens guides d'aveugle peuvent être craintifs avec un transport en mouvement.
- **Prévoir un système de guidage** pour les personnes qui sortent de la cabine et de l'autre pour celles qui rentrent dans la cabine.
- **Prévoir un temps large d'ouverture des portes de cabine** pour monter en toute sécurité. De même, permettre de sortir en toute sécurité en laissant les portes ouvertes assez longtemps.

4 Attentes et points d'attention sur le voyage : services et prestations

- **Point d'attention : ne pas prévoir des cabines différenciées pour PMR** : toutes les cabines doivent être accessibles.
- **Aménager des sièges dans les cabines qui peuvent tenir seuls**, il ne faut pas que les personnes à mobilité réduite aient à tenir l'assise pour pouvoir s'asseoir.
- **Prévoir des cabines de grande taille** avec des espaces sans places assises (3S ?).
- **Prévoir une aire de retournement à l'intérieur** des cabines, pour éviter les sorties en marche arrière des fauteuils roulants.

- **Equiper les cabines avec des barres de maintien** pour se tenir.

Les participants insistent tous sur la dimension centrale de la sécurité. Un parcours sécurisé et fiable est plus important qu'un parcours rapide.

Synthèse des échanges – séquence 2

Cette session de travail en groupe a également été l'occasion d'un temps d'échanges avec plusieurs questions de la part des participants, qui sont retranscrites ci-dessous.

Une participante souhaite savoir à quelle distance d'une station par exemple de bus, sera implantée une station de téléphérique. Elle souhaite également savoir si des places pour les personnes handicapées qui viendraient en voiture ou qui seraient amenées par quelqu'un en voiture, seront prévues.

Séverine Lardellier répond que ce sont des sujets en cours de réflexion. Ce qui est important au cours de cet échange, c'est de recueillir les attentes des participants sur ce qui peut être le maximum acceptable entre le moment où on s'arrête pour accéder au transport par câble et le moment où on peut vraiment accéder à la cabine. Elle précise qu'il peut y avoir des places pour une personne qui descend et qui peut commencer son trajet en transport à la demande par exemple. Il est possible également d'aménager des places PMR. Le but c'est qu'il n'y ait pas de stockage en bout de ligne. Comme pour l'ensemble des parkings relais, il est envisagé, au Châtelard, de réserver une partie des places pour les personnes à mobilité réduite. Ce dont a besoin le SYTRAL aujourd'hui c'est de savoir quel est le parcours maximum acceptable.

Emilie Burquier précise que ces points d'intégration seront étudiés au moment de la conception des stations. Pour l'instant, le projet et les études techniques n'en sont qu'à leur début. Ce sera étudié dans les phases ultérieures, lorsque le bureau d'études rentrera finement dans la conception des stations avec les accès aux stations et le positionnement des accès.

Un participant souhaite savoir si des interconnexions avec les stations de transport en commun sont prévues.

Séverine Lardellier répond qu'il est prévu de connecter chaque station avec des lignes fortes de bus. Sur Francheville par exemple, les lignes C20 et C19. Dans le secteur des Provins, les connexions sont plutôt prévues avec les lignes 49 ou 18. Le but recherché est de bien mailler les stations du transport par câble avec le réseau de bus mais aussi de travailler les autres interconnexions comme le vélo, l'accès piétons, des places PMR ou des accès de dépose en transport à la demande également. Pour les stations comme Perrache, Gerland ou Confluence pour lesquelles les stations sont des créations de connexion sur des modes déjà existants, l'objectif est de travailler pour limiter au maximum le temps de parcours entre les différents modes de transports.

Une participante souhaite savoir si les cabines sont groupées et quelle est leur fréquence.

Emilie Burquier répond que les cabines ne sont pas groupées, elles arrivent en fonction de la fréquence choisie pour le système. Elle précise que la fréquence dépend du volume de personnes à transporter et de la taille de la cabine. Les fréquences, estimées pour du monocâble, sont les suivantes :

- 38 secondes entre 2 cabines pour le fuseau Nord
- 42 secondes pour le fuseau qui va à Jean-Jaurès
- 1 minute et 40 secondes pour le fuseau qui va à Gerland

Elle précise que le choix de la technologie monocâble a été effectué pour les études mais qu'il est possible de passer à une technologie 3S s'il y a des enjeux pour diminuer le nombre de pylônes. Elle reprecise qu'avec la technologie monocâble, l'arrêt total des cabines en station est possible.

Un participant souhaite savoir si les portes sont à double battant.

Emilie Burquier répond que cela dépend du type de matériel choisi. Le constructeur va proposer un matériel adapté à ce qu'on lui demande dans le cahier des charges. L'objectif est surtout de garantir la largeur de passage pour l'embarquement et le débarquement.

Un participant souhaite savoir s'il est possible de n'arrêter que certaines cabines.

Emilie Burquier répond qu'il y a deux possibilités : soit toutes les cabines s'arrêtent par défaut, soit elles s'arrêtent à la demande. Le fait d'arrêter les cabines a surtout un impact sur la capacité globale. Comme les cabines sont arrêtées, elles tournent en moins grand nombre et le transport par câble transporte moins de personnes. Pour l'arrêt à la demande, il est possible de demander l'arrêt d'une cabine et l'opérateur arrête la cabine pour faciliter la montée ou la sortie d'une personne. Elle précise que du personnel en station peut être présent pour aider dans le cas où les cabines ne s'arrêtent pas.

Un participant souhaite savoir s'il y a un écart entre le quai et la cabine.

Emilie Burquier précise qu'il existe un système pour combler la lacune, c'est pour cela que les zones d'embarquement et de débarquement sont en ligne droite. La cabine est guidée, elle ne peut pas s'écarter.

Un participant souhaite savoir comment un fauteuil peut rentrer dans une cabine si celle-ci est déjà pleine ou surchargée.

Emilie Burquier précise qu'un système de fauteuil relevable est mis en place dans cabines pour libérer de l'espace et pour garantir un espace suffisant dans les cabines. Il y a aussi la possibilité de fermer certaines cabines et de ne les ouvrir qu'à certaines stations. Pour certaines cabines, l'opérateur peut fermer les portes sur les stations précédentes pour qu'il n'y ait personne qui monte sur 2 stations par exemple, et à la 3^{ème} station il ouvre les portes. Cela permet d'avoir une garantie pour la personne qui monte. Il y a également un système d'information pour que les voyageurs soient bien au courant que cette cabine a ses portes fermées. Cela peut être fait à la demande.

Une participante souhaite des précisions sur le système de fermeture des portes évoqué au-dessus.

Séverine Lardellier, responsable de la concertation, précise que c'est ce qui est déjà réalisé lors de certaines actions événementielles (jours de match par ex) pour le métro. Certaines portes ne sont pas accessibles à la montée, mais uniquement à la descente. Pour le moment, le projet n'en est pas encore dans la finesse des études de conception des cabines. Ce qui est important, c'est de recueillir les questions, les points sensibles et les intégrer au cahier des charges du constructeur.

Une participante souhaite savoir s'il y'a une aire de retournement dans les cabines et s'il y a une porte de chaque côté de la cabine.

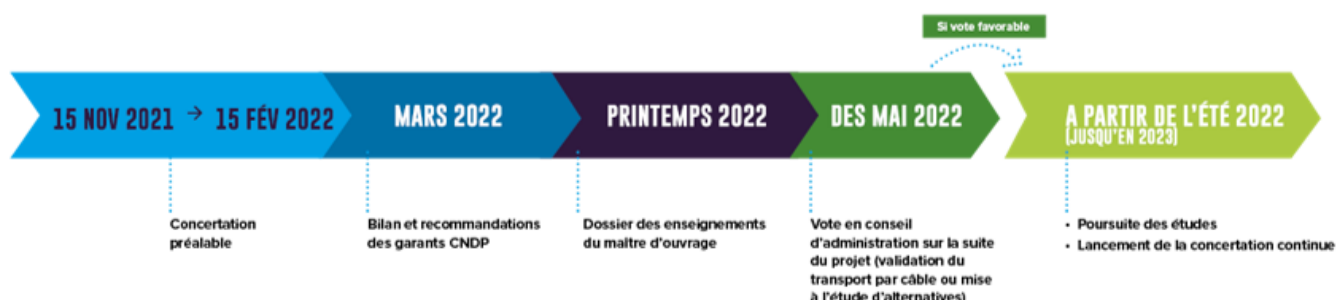
Emilie Burquier, précise qu'il y a une porte d'un seul côté. Cela dépend toutefois de la conception. Il faut rentrer dans la conception précise des stations et des quais. Un transport par câble est conçu sur mesure, ce n'est pas comme le métro où le matériel roulant est répliqué. Généralement sur les monocâbles, les fauteuils sont relevables pour laisser de l'espace.

Un participant souhaite savoir quelles sont les mesures qui vont être mises en œuvre pour limiter les risques de chute comme les façades de quai dans les lignes automatiques du métro parisien.

Séverine Lardellier, responsable concertation, précise que pour l'instant ces sujets sont en réflexion. Ce point d'attention est bien noté. Elle précise que sous les cabines ce n'est pas vide, il y a une marche et du béton. C'est même moins haut que le métro. Il n'y a également pas de risque d'électrocution car c'est du béton. On n'envisage pas de mettre des cabines de transport par câble en-dessous du vide. Cela ressemblera plus à une hauteur de tramway et de bus pour le trottoir et la chaussée.

Processus de concertation et de décision

Séverine Lardellier, responsable Concertation du SYTRAL présente ensuite le processus de décision du projet. Elle rappelle que la concertation a lieu du 15 novembre au 15 février, ce qui est le maximum de ce que permet le Code de l'environnement.



- Bilan des garants au 15 mars 2022
- Bilan et dossier des enseignements du maître d'ouvrage au 15 mai 2022
- Vote du Conseil d'Administration du SYTRAL à la fin du 1^{er} semestre 2022

Elle termine en présentant les prochaines étapes de la concertation :

- 1 nouvelle réunion publique (Lyon 7) pour échanger sur le projet en visio-conférence

Elle présente enfin les différents outils mis à disposition pour s'informer, donner son avis, contribuer ou poser une question.

A noter :

Toutes les informations sur la concertation sur : franchevillelyon-sytral.fr .

CONCLUSION

Philippe Di Scala, animateur indique que la réunion touche à sa fin. Il précise que les travaux sur l'accessibilité du mode transport par câble ne s'arrêtent pas à cette réunion. Il invite les participants à continuer de s'exprimer sur la plateforme franchevillelyon-sytral.fr.

Claire Morand, garante de la CNDP indique prendre note des diverses questions sur l'accès pratique aux stations et aux cabines. Elle remercie les participants pour les échanges riches et les contributions à la fois sur la thématique de l'accessibilité et sur l'opportunité du mode et des différents tracés.

Michaël Maisonnial, chef de projet accessibilité, indique que cette réunion était une première réunion de présentation du projet dans sa globalité. Il précise que le SYTRAL reviendra vers les associations pour recueillir leurs besoins plus précis sur des points spécifiques si le projet est lancé. Il remercie tous les participants pour leur contributions riches et intéressantes.

Séverine Lardellier, responsable concertation, remercie tous les participants pour leur présence. Cette réunion permet au SYTRAL de recueillir les points d'attention, les questionnements pour ensuite faire évoluer les projets. Il est toujours intéressant pour les équipes techniques d'entendre ces interrogations car ce sont des questionnements qui ne sont pas souvent présents dans les réunions publiques classiques. Elle précise que le compte-rendu sera transmis aux associations et que tout le monde peut contribuer sur la plateforme participative jusqu'au 15 février.