

**DÉPARTEMENT DU  
RHÔNE**

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**ARRONDISSEMENT  
DE LYON**

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC  
SYTRAL Mobilités**

**DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
Séance du 16 mai 2024**

*Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 38*

*Date de convocation du Conseil : 7 mai 2024*

*Président : Bruno BERNARD*

*Secrétaire élu : Monsieur Matthieu VIEIRA*

**N°24-032**

**Objet : Ligne de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) – Bilan de la concertation préalable  
– Approbation des enseignements de la concertation et des mesures relatives à leur prise  
en compte**

L'an deux mille vingt-quatre, le seize du mois de mai à 14h00, les membres de SYTRAL Mobilités se sont réunis en Salle du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Marius Vivier-Merle Lyon 3<sup>ème</sup>, conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

Droit de vote	Membres du Conseil en exercice		Présent	Absent	Procuration à
3	DEBU	Raphaël	X		
3	BADOUARD	Benjamin	X		
2	BAGHDASSARIAN	Patrick		X	
3	BAGNON	Fabien	X		
1	BERNARD	Bruno	X		
3	BOFFET	Laurence	X		
3	BRUNEL	Vinciane	X		
3	BURRICAND	Marie-Christine		X	Monsieur DEBU Raphaël
2	CHAMBE	Régis	X		
2	CHAVEROT	Virginie	X		
1	CHONE	Jean-Philippe	X		
3	COLLIN	Blandine	X		
2	COMBET	Damien	X		
3	DALBY	Hugo		X	Monsieur MONOT Vincent
2	DOGANEL	Izzet		X	
3	DUVIVIER	Hélène	X		
3	EDERY	Michèle	X		
3	FRETY	Laurence		X	Madame DUVIVIER Hélène
3	GEOFFROY	Hélène	X		
3	GEORGEL	Nadine	X		
3	GIROMAGNY	Véronique	X		
3	KOHLHAAS	Jean-Charles	X		
3	LONGUEVAL	Jean-Michel	X		

3	LUNGENSTRASS	Valentin	X		
2	MALOSSE	Daniel		X	Monsieur COMBET Damien
2	OLIVER	Pierre	X		
3	MONOT	Vincent	X		
1	OUTREBON	Pascal	X		
3	PERCET	Joëlle		X	Monsieur KOHLHAAS Jean-Charles
3	POPOFF	Sophia	X		
3	PORTIER	Alexandre		X	Monsieur RONZIÈRE Pascal
1	RONZIERE	Pascal	X		
3	TEYSSIER	Marie-Pierre		X	
2	VALERO	Daniel	X		
3	VAN STYVENDAEL	Cédric		X	Monsieur LONGUEVAL Jean-Michel
3	VERCHERE	Patrice	X		
3	VESSILLER	Béatrice	X		
3	VIEIRA	Matthieu	X		

## **LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,**

VU le rapport par lequel Monsieur Bruno BERNARD, Président et rapporteur, expose ce qui suit :

### **1. Rappel du contexte**

Par délibération n° 22-076 du 24 octobre 2022, le Conseil d'Administration s'est prononcé en faveur de la poursuite des études de la ligne Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) et de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP), au regard des besoins importants de mobilités identifiés dans ce secteur.

En application de l'article L121-8 du Code de l'environnement, le projet de nouvelle ligne TEOL a fait l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique. Par délibération n° 23-040 du 6 juillet 2023, le Conseil d'Administration a approuvé les modalités de la concertation préalable du projet. Par décision lors de la séance plénière du 7 décembre 2022, la CNDP a validé l'organisation de la concertation préalable et a désigné Madame Claire Bouteloup, Monsieur Jean-Luc Campagne et Monsieur Jacques Finetti comme garants de la concertation.

La concertation préalable s'est déroulée du 6 novembre 2023 au 5 février 2024.

### **2. Les objectifs de la concertation**

Cette concertation avait pour principaux objectifs de faire connaître le projet au public et d'éclairer SYTRAL Mobilités sur :

- > L'opportunité du projet ;
- > Le tracé global ;
- > Les options de tracé à l'est ;
- > Les options de tracé à l'ouest ;
- > Le positionnement de la station Charcot ;
- > L'opportunité d'un parc-relais à Alai ;
- > L'insertion de TEOL dans les quartiers traversés ;
- > Les connexions avec les autres modes de transport

### **3. Le projet présenté à la concertation**

Les études d'opportunité et de faisabilité du projet ont permis d'affiner le tracé et ses alternatives, présentés en concertation préalable.

A l'ouest, entre Alai et Ménival, il s'agissait de questionner la meilleure insertion du projet à travers trois options :

- Option A : un tracé direct via la rue Joliot-Curie ;
- Option B : un tracé via le quartier Libération, à Tassin-la-Demi-Lune, en voies dissociées via le chemin de la Raude et l'avenue Charles de Gaulle
- Une troisième option, l'option C via le quartier Libération, en voies doubles sur l'avenue Charles de Gaulle a été proposée fin janvier 2024.

La concertation permettait également de questionner l'opportunité de création d'un parc relais pour voitures et vélos au terminus de la ligne.

Entre Ménival et la Saône, deux stations souterraines sont envisagées afin de desservir le Point-du-Jour puis Charcot. Concernant le choix de la localisation de la station Charcot, deux options (Charcot Salette ou Charcot Provinces) ont été débattues ;

La ligne traverse la Saône grâce à la création d'un nouvel ouvrage d'art et vient se connecter à l'infrastructure tramway existante (T1/T2). Deux options étaient proposées :

- Au niveau de Lyon 5e (quai des Etroits) avec un raccordement via le cours Suchet ;
- Au niveau de La Mulatière (quai Jean-Jacques Rousseau) avec un raccordement via la rue Montrochet.

### **4. Les modalités de concertation mises en œuvre**

La concertation préalable s'est ainsi déroulée du **6 novembre 2023 au 5 février 2024**, couvrant le périmètre réglementaire constitué des communes traversées par le projet ainsi que plusieurs secteurs complémentaires.

Le processus a été pensé pour favoriser la meilleure mobilisation possible tout au long de la concertation préalable. Les modalités étaient variées et mises en œuvre pendant les trois mois de concertation préalable en deux temps : Temps 1 - informer, mobiliser, échanger, débattre, alimenter et Temps 2 - contribuer et faire évoluer le projet.

En tout, 24 rencontres ont été organisées pendant les 3 mois de la concertation préalable :

- 1 réunion d'ouverture à l'Espace de l'Ouest Lyonnais ;
- 6 réunions publiques de proximité, sous format atelier, à Sainte-Foy-lès-Lyon, Lyon 7e, Tassin-la-Demi-Lune, Francheville, Lyon 5e et Lyon 2e ;
- 9 stands mobiles ;
- 3 porte-à-porte commerçants à Sainte-Foy-lès-Lyon, Lyon 5e et Tassin-la-Demi-Lune ;
- 3 ateliers thématiques techniques ;
- 2 rencontres d'acteurs : employeurs et entreprises ; associations PMR.

De nombreux dispositifs d'information ont été mis en place : affichage, distribution de dépliant, annonce sur les réseaux sociaux, kits de communication par commune.

Les supports d'informations disponibles étaient les suivants :

- Dossier de concertation présentant le projet de nouvelle ligne dans son ensemble complété d'une annexe technique, consultable sur les dix lieux d'expressions réglementaires, sur le site internet et lors des différentes rencontres.
- L'essentiel du projet : version synthétique du dossier de concertation
- Le dépliant d'information
- La plateforme participative <https://destinations2026-sytral.fr/processes/teol>
- La vidéo du projet disponible en ligne

Les collectivités locales ont participé à la communication autour de la concertation préalable, en relayant les éléments transmis par SYTRAL Mobilités ou de leur propre initiative.

Les modalités pour s'exprimer étaient les suivantes :

- Les registres disponibles dans les lieux de la concertation
- La plateforme participative
- Les avis par mail directement à SYTRAL Mobilités ou via l'adresse des garants, ou encore par courrier
- Lors des 24 temps de rencontre de la concertation

## **5. La participation à la concertation**

La participation du public à la concertation s'est traduite de la manière suivante :

- > 2201 participants aux rencontres dont :
  - 180 participants en présentiel et 270 en ligne à la réunion d'ouverture de la concertation préalable ;
  - 703 participants aux réunions publiques communales ;
  - 17 participants aux rencontres avec les acteurs constitués ;
  - 78 participants aux ateliers ;
  - 805 participants lors des stands de proximité ;
  - 148 lors des portes à portes.
- > 957 contributions écrites ont été recueillies :
  - 505 avis et 100 questions sur la plateforme en ligne ;
  - 52 avis dans les registres disponibles dans les 10 lieux de concertation :
    - Registre Siège de SYTRAL Mobilités : 0
    - Registre Mairie de Lyon 2e : 5
    - Registre Mairie de Lyon 5e : 8
    - Registre Mairie de Lyon 7e : 1
    - Registre Mairie de Sainte-Foy-lès-Lyon : 4
    - Registre Mairie de Francheville : 4
    - Registre Mairie de Tassin-la-Demi-Lune : 29
    - Registre Mairie de La Mulatière : 0
    - Registre Siège de la Métropole : 1
    - Registre Mairie centrale de Lyon : 0
  - 286 avis dans les registres des stands ;
  - 13 avis par mail (mails adressés à SYTRAL Mobilités et/ou aux garants de la concertation préalable) ;
  - 1 avis par courrier.
  - 37 contributions ont été déposées à titre collectif. Il s'agit d'élus, de groupes politiques mais également d'associations à la fois métropolitaines et locales.

## **6. Le bilan**

Le bilan de la concertation préalable a été remis à la CNDP par les garants et a été publié le 5 mars 2024 sur le site internet de la CNDP. Il est annexé à la présente délibération.

La CNDP prendra acte du dossier des enseignements et engagements du maître d'ouvrage suite à la concertation préalable en réponse au bilan et recommandations des garants, lors de la séance CNDP qui suivra la transmission de la présente délibération et ces annexes.

## **7. Les enseignements de la concertation**

Au-delà du bilan dressé par les garants, il appartient à SYTRAL Mobilités, en tant que maître d'ouvrage de déterminer les mesures nécessaires pour répondre aux enseignements tirés de la concertation préalable. La présentation détaillée du rapport des enseignements est annexée à la présente délibération.

En synthèse SYTRAL Mobilités tire les enseignements suivants :

### **L'opportunité au cœur des débats**

A l'issue de la concertation préalable, l'opportunité du projet est globalement confirmée. Le besoin de desserte de l'ouest de la métropole par un mode lourd est souligné par une très grande majorité, y compris par ceux qui se sentent moins concernés par le projet. Même si l'ancien projet de Métro E, du fait de son dimensionnement, de ses temps de parcours et des dessertes qu'il proposait, était souhaité par un grand nombre de participants, beaucoup attendent désormais que le projet TEOL avance et se réalise dans les meilleurs délais.

De nombreux participants demandent que certaines caractéristiques du projet continuent d'être travaillées par SYTRAL Mobilités, afin de mieux prendre en compte les contraintes des territoires que TEOL traversera. Les inquiétudes sont marquées quant à l'insertion urbaine d'un tramway en surface, la phase de concertation continue à venir se devra d'être particulièrement explicative sur les choix d'insertion dans le secteur.

SYTRAL Mobilités décide donc de poursuivre les études sur le projet TEOL, en ouvrant une phase de concertation continue, en vue d'une enquête publique fin 2025 et un démarrage des travaux à horizon 2027/2028.

### **Le tracé à l'ouest : des options qui interrogent mais un consensus autour d'un prolongement**

A l'ouest, où TEOL sera inséré en surface dans l'espace public, les habitants ont exprimé de nombreuses craintes, quelle que soit l'option proposée. Beaucoup s'interroge sur la faisabilité technique d'insérer un tramway dans des voiries déjà encombrées ou insuffisamment dimensionnées. A ce titre, les effets sur la circulation routière ont été au cœur des échanges sur le tracé à l'ouest, beaucoup considérant que TEOL ne permettra pas d'enrayer les problématiques de congestion déjà fortes aujourd'hui, voire qu'il va les compliquer.

L'option B, passant par Libération, a été globalement privilégiée à l'option A, directe entre Alaï et Ménival; dans la mesure où la desserte de Libération est vue comme plus pertinente pour desservir les Tassilunois. La mise à sens unique de la rue Joliot-Curie est par ailleurs considérée comme trop contraignante. Pour autant, dans le cadre de l'option B, le passage par le chemin de la Raude a été contesté. L'option C, rouverte en fin de concertation préalable par SYTRAL Mobilités pour répondre aux questionnements évoqués lors de la concertation, pourrait ainsi lever une partie des inquiétudes.

Considérant comme non satisfaisants pour une partie des participants à la concertation, les impacts circulatoires et fonctionnels des options A et B, SYTRAL Mobilités décide, sur le tracé à l'ouest, de retenir l'option C (Alaï <> Libération <> Ménival en voie double). Conscient que cette option proposée au grand public en fin de concertation préalable a laissé peu de temps d'appropriation et de concertation, SYTRAL Mobilités s'engage à produire un document de synthèse du même niveau de détail que l'annexe technique (qui présentait les options A et B) dès le démarrage de la concertation continue, puis à proposer des modalités permettant son appropriation.

Au-delà du tracé présenté par SYTRAL Mobilités, dont le terminus est proposé à Alaï, un consensus est apparu autour d'un prolongement au-delà d'Alaï, plus à l'ouest, afin d'offrir une vraie alternative aux territoires qui ont aujourd'hui peu de solutions de transports en commun et se déplacent majoritairement en voiture individuelle.

L'inscription d'un potentiel prolongement de TEOL, dont la définition reste à étudier (planning, terminus, calendrier, insertion, etc.), est un sujet de discussion du Plan de Mobilités (PDM), en cours d'élaboration.

### **Le tracé à l'est : l'option par la rue Montrochet privilégiée**

A l'est, les habitants ont fait part d'inquiétudes concernant l'arrivée de cette nouvelle infrastructure. Le cadre de vie des habitants, l'exploitation du réseau et l'organisation des lignes ont notamment été évoquées. Afin de limiter les impacts liés à l'arrivée de TEOL, beaucoup se sont donc prononcés en faveur d'un tracé par la rue Montrochet. Même si son temps de parcours est plus long, celui-ci permet, selon les participants, de desservir un pôle de loisirs et d'emplois attractif et de rejoindre plus facilement le secteur sud de Lyon. Il offre également l'opportunité de créer une nouvelle liaison pour les modes actifs, grâce au nouvel ouvrage de franchissement de la Saône, dans un secteur jusque-là mal relié à la Presqu'île. Enfin, il permet de maintenir le niveau d'offre de service vers la Confluence, tout en évitant les écueils liés à l'exploitation de trois lignes de tramway.

SYTRAL Mobilités décide donc, sur le tracé à l'est, de retenir l'option par la rue Montrochet. Une attention particulière sera portée sur l'insertion urbaine du projet dans ce secteur. Les échanges notamment avec les acteurs économiques de la rue Montrochet se poursuivront pour définir les meilleures modalités d'insertion. SYTRAL Mobilités associera les services de l'Etat et les acteurs institutionnels concernant la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Saône et les travaux de la tête de tunnel dans la balme.

Enfin, un travail en étroite collaboration avec la Métropole de Lyon sera réalisé pour permettre une bonne interface entre le projet TEOL et celui de requalification du quai Jean-Jacques Rousseau, afin notamment que les modes actifs soient parfaitement intégrés.

En dehors des options de tracé, à l'est du projet, la question du terminus à l'est de TEOL a été largement débattue. Concernant les ruptures de charge entre TEOL et T2, s'il devait y en avoir, de nombreuses contributions demandent qu'elles ne se fassent pas à Jean Macé, qui accueille déjà un grand nombre de voyageurs du fait des différents modes de déplacements qui passent dans ce secteur. Pour les mêmes raisons, la création d'un terminus, a fortiori deux terminus, sur cette place n'a pas suscité d'adhésion. Afin de lever ces difficultés, beaucoup de participants ont demandé que TEOL soit un prolongement de T2. Durant la concertation préalable, SYTRAL Mobilités a avancé qu'il s'agissait du scénario préférentiel.

SYTRAL Mobilités confirme que le scénario préférentiel est de faire de TEOL le prolongement de T2 sans aucune rupture de charge ni terminus intermédiaire, et indique devoir mener des études plus approfondies pour conforter ce scénario et s'assurer de la faisabilité de l'exploitation de cette ligne. Des

aménagements ponctuels liés à l'exploitation du tramway pourront être nécessaires en fonction des résultats des études à venir. Le cas échéant, ces aménagements feront l'objet d'échanges lors de la concertation continue.

### **Une station attendue dans le secteur Charcot**

La création d'une station souterraine "Charcot" a été bien accueillie par les habitants de ce secteur. Elle crée pour eux une nouvelle offre de transport structurante, qui n'était pas prévue dans les précédents projets envisagés par SYTRAL Mobilités. La localisation de la station à Charcot Provinces a recueilli davantage d'avis favorables que l'emplacement à Charcot Salette, sans que celui-ci soit pour autant rejeté.

Considérant les attentes exprimées lors de la concertation préalable et au regard de la plus grande proximité avec le quartier dense des Provinces, ainsi que du surcoût important qu'engendrerait l'allongement du tracé souterrain avec une implantation à Salette, SYTRAL Mobilités décide de retenir le positionnement d'une nouvelle station à Charcot Provinces.

### **Rabattements et articulation avec les autres modes structurants : une condition de réussite du projet**

TEOL a souvent été évoqué comme un élément, parmi d'autres, au service des mobilités des habitants de l'ouest lyonnais. Tous les participants s'accordent pour dire qu'il ne doit pas se substituer aux autres modes de déplacement, mais qu'il doit au contraire venir se coordonner au mieux avec l'existant. Certains évoquent même que TEOL doit être un accélérateur des autres modes de déplacement sur le territoire.

Les déplacements en bus, vers TEOL et entre les quartiers non desservis par TEOL ont été au cœur des débats. Il est attendu que l'offre et la qualité de service (fréquence, amplitude) soient renforcées et ce sans attendre l'arrivée du tramway. Par ailleurs, il est demandé que TEOL ne dégrade pas l'offre de rabattement qui existe déjà aujourd'hui vers les autres lignes structurantes du réseau TCL (Métro D à Gorge de Loup notamment).

SYTRAL Mobilités indique que les études spécifiques sur la réorganisation du réseau de surface seront lancées en tenant compte des attentes évoquées lors de la concertation préalable. Cette réorganisation sera proposée 1 à 2 ans avant la mise en service de TEOL. Par ailleurs, le renforcement global des transports en commun se poursuivra, notamment au travers des corridors bus, le long desquels les performances des lignes majeures seront optimisées grâce à des aménagements adaptés (nouveaux couloirs, priorités aux feux...).

Concernant les modes actifs et la marche à pied, l'enjeu réside d'abord dans l'amélioration, voire la création, de cheminements suffisamment sécurisés pour inciter à leur utilisation quand cela est possible. Les participants demandent également des aménagements et services pour les cyclistes, aux abords et dans le futur tramway pour encourager les rabattements en modes actifs.

SYTRAL Mobilités indique que chaque station fera l'objet d'une attention particulière afin de garantir l'accès, la sécurité, et le confort des modes actifs et des piétons. Des stationnements vélos sécurisés seront également aménagés aux abords des stations.

Les rabattements en voiture vers TEOL ont largement été débattus lors de la concertation préalable. Cela concerne uniquement le terminus à l'ouest, puisque les participants ont très majoritairement rejeté

la possibilité de se rabattre en voiture vers les autres stations. L'opportunité de créer un parking relais au terminus n'a quant à elle pas été remise en question, sauf à de très rares exceptions. Tous s'accordent pour dire que cet aménagement est un élément essentiel du projet. En revanche, les débats sur le dimensionnement et la localisation de ce parking relais n'ont pas permis de dégager de tendance forte.

En cohérence avec la confirmation d'Alaï comme terminus Ouest de TEOL, SYTRAL Mobilités confirme la nécessité d'y créer un véritable pôle d'échange multimodal au service de toutes les mobilités. Il intégrera notamment un parc-relais avec de nombreuses places de stationnement vélos et pourra accueillir des places de stationnement voitures, dont l'organisation sera à définir en phase de concertation continue.

Une bonne articulation de TEOL avec le tram-train de l'ouest lyonnais (TTOL) a été demandée par une très grande majorité. En effet, la proximité géographique de ces deux lignes fortes dans le secteur d'Alaï permettra d'offrir des correspondances facilitées et une vraie complémentarité. Pour une efficacité maximum, qui engagerait le changement des comportements en matière de mobilités, beaucoup demandent un renforcement de l'offre et du cadencement du TTOL et la mise en place d'une tarification unique entre les deux réseaux.

SYTRAL Mobilités rappelle que TEOL et le TTOL sont des solutions complémentaires pour la desserte de l'ouest lyonnais. L'intermodalité entre les deux doit être facilitée mais, à ce stade, les deux projets sont indépendants.

SYTRAL Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes continuent d'échanger sur les aménagements et le devenir du TTOL, notamment pour son renfort au 1/4 d'heure à horizon 2035 et son intégration au périmètre tarifaire des TCL. Ces réflexions sont confortées par la loi du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains.

### **Circulation et stationnement, des sujets de forte préoccupation**

Le fort attachement à la voiture dans les territoires de l'ouest lyonnais a entraîné de nombreuses inquiétudes quant à « l'empiétement » de TEOL sur les espaces actuels empruntés par la voiture, dans la mesure où il s'insèrera dans des voiries existantes. Ses effets sur la circulation, notamment aux heures de pointe et sur certains axes en particulier ont largement inquiété les automobilistes qui connaissent déjà des difficultés aujourd'hui. Ils voient TEOL comme une contrainte supplémentaire qui ne résoudra pas les problématiques de trafic. La réflexion est la même concernant le stationnement, qu'ils craignent de voir disparaître. Ces préoccupations montrent une difficulté de projection dans une situation différente de celle actuelle.

SYTRAL Mobilités confirme que TEOL ne dégradera pas les conditions de circulation sur les secteurs qu'il traverse. Il rappelle que l'un des principaux objectifs de TEOL est de proposer une alternative rapide et efficace à la voiture individuelle et de créer des connexions au réseau structurant depuis l'ouest lyonnais. Il précise que l'option C, retenue comme tracé à l'ouest, permet de maintenir le profil routier actuel des axes Charles de Gaulle et Brosset, notamment en conservant la possibilité de faire transiter des convois exceptionnels. Les études futures permettront de définir des mesures pour améliorer le fonctionnement des carrefours dans le secteur.

Concernant le stationnement, SYTRAL Mobilités indique que les espaces publics et les usages aux abords des stations seront rééquilibrés. Une attention particulière sera portée sur les places de stationnement à destination des livraisons et des personnes à mobilité réduite.

**Des attentes et des points de vigilance sur les modalités de réalisation du projet**

Le projet TEOL a suscité un certain nombre d'attentes et de points d'attention à prendre en compte parmi lesquels :

- La préservation du cadre de vie des riverains et donc la bonne intégration du TEOL dans les territoires qu'il traverse.

SYTRAL Mobilités s'engage à travailler l'insertion fine du projet dans les différents secteurs traversés par TEOL durant toute la période de concertation continue.

- La mise à disposition, au plus vite, des informations sur les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet.

SYTRAL Mobilités indique que, à la suite de sa décision de poursuivre le projet, des études approfondies vont être menées et des informations générales sur la méthodologie d'acquisition foncière seront communiquées. Par ailleurs, les propriétaires concernés seront directement informés lors de rendez-vous bilatéraux.

- La mise en place de mesures conservatoires et dispositions nécessaires pour ne pas affecter l'environnement.

Sur la base du projet retenu, SYTRAL Mobilités va lancer des études techniques et environnementales afin d'analyser précisément les effets du projet. À la suite de l'élaboration d'un état initial, SYTRAL Mobilités inscrira le projet dans la démarche "éviter, réduire, compenser", qui consiste à veiller à éviter au maximum les impacts sur l'environnement, de les réduire s'ils ne peuvent être évités, et de compenser les atteintes résiduelles.

- L'opportunité de repenser le réseau de tramway dans son ensemble, sans dégrader l'offre de service actuelle.

SYTRAL Mobilités indique qu'une réflexion globale sur la réorganisation et le maillage du réseau tramway à l'échelle métropolitaine sera menée dans les années à venir, au regard des nouvelles lignes à venir : T6N, T9, T10 à horizon proche, puis TEOL.

- La prise en compte des besoins spécifiques des personnes en situation de handicap dans le cadre du projet.

Comme dans l'ensemble de ses projets et conformément à sa démarche d'accessibilité, SYTRAL Mobilités s'engage à intégrer des aménagements spécifiques pour l'ensemble des usagers en situation de handicap, aux abords et dans les stations souterraines et les stations en surface.

- La minimisation des impacts travaux, tant pour les riverains, que pour les usagers et les commerçants.

SYTRAL Mobilités note les craintes et questionnements concernant les impacts durant la phase travaux. Il s'engage, comme pour tous ses projets, à assurer l'accessibilité des logements et commerces. Un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants sera mis en œuvre pendant toute la durée des travaux, au travers notamment du dispositif de chargés de relations riverains mis en place par SYTRAL Mobilités.

- La vigilance et la transparence sur le coût du projet et la réalisation du projet sans retard de calendrier.

SYTRAL Mobilités indique qu'il agira en responsabilité pour maîtriser le coût et le planning du projet.

- La poursuite du dialogue et de la concertation autour du projet.

SYTRAL Mobilités s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet, notamment au travers de la présence continue des chargés de relations riverains.

#### **8. Les engagements du maitre d'ouvrage pour la concertation continue**

La présente délibération comporte en annexe les engagements du maitre d'ouvrage en réponse aux garants de la CNDP pour la phase de concertation continue.

Cette annexe détaille les principes proposés par SYTRAL Mobilités pour pérenniser le dispositif d'accompagnement des riverains et commerçants, mettre en place un dispositif de concertation continue adapté (réunion publique, balades urbaines ou des ateliers, une vidéo, des expositions, etc.).

#### **Annexes :**

1 : la synoptique du projet retenu

2 : le bilan des garants de la CNDP du 5 mars 2024

3 : les enseignements de la concertation et son annexe 1 présentant les engagements du maitre d'ouvrage

**DELIBERATION DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION  
N°24-032**

**APRES ECHANGES DE VUES,**

Présents :	<b>28</b>
Pouvoirs :	<b>7</b>
Ne prend pas part au vote (NPPV)	<b>0</b>
<b>Nombre de votants</b>	<b>35</b>
Abstentions	<b>0</b>
<b>Total Suffrages exprimés</b>	<b>91</b>
Dont « <b>Contre</b> » :	<b>0</b>
Dont « <b>Pour</b> » :	<b>91</b>

**DECIDE**, à l'unanimité des suffrages exprimés :

- de prendre acte du bilan de la concertation en date du 5 mars 2024, ci-annexé, établi par les garants et dont a pris acte la CNDP,
- d'approuver les enseignements de la concertation préalable menée du 6 novembre 2023 au 5 février 2024, présentés en annexe,
- d'approuver les suites données à la concertation ainsi que les mesures à mettre en place afin de tenir compte des enseignements précités et telles qu'exposées dans le présent rapport et notamment :
  - retenir l'option C à l'ouest du tracé
  - retenir la création d'un parc relais au terminus de la ligne à Alaï
  - retenir la localisation de la station Charcot-Provinces
  - retenir l'option de franchissement de la Saône par la rue Montrochet à l'Est du tracé
  - de poursuivre la concertation continue dans le cadre des modalités exposées ci-dessus,
- d'autoriser le Président, ou son représentant dûment habilité, à signer tout acte concourant à la poursuite des études et à la préparation des procédures administratives.

Le Président  
Bruno BERNARD

