

**PROCÈS-VERBAL**  
**DE LA SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL**  
**DU 22 JANVIER 2024**

**MEMBRES PRÉSENTS À LA SÉANCE :**

Caroline ACQUAVIVA, Jacques BLANCHIN, Christine BOULAY,  
Henri BOURGOGNON, Ghislaine BOUVIER, Michel CADILLAT,  
Pascal CHARMOT, Marie-Catherine CHARPENTIER, Francis GANDON,  
Christine GARRIGOU, Éric GAUTIER, Yohann HACHANI,  
Serge HUSSON, Pierrick JANNIN, Michèle JELEFF,  
Marc-Antoine MONTOYA, Yannick PARENTHOEN, Katia PECHARD,  
Jean-Baptiste RIO, Claire SCHUTZ.

**ABSENTS EXCUSÉS AVEC PROCURATION :** Pierre BERGERET donne pouvoir à Claire SCHUTZ, Isabelle CHARRIER donne pouvoir à Michel CADILLAT, Nathalie CONTREL donne pouvoir à Yannick PARENTHOEN, Sandrine CUZIN donne pouvoir à Katia PECHARD, Sabrina DE UFFREDI donne pouvoir à Jean-Baptiste RIO, Matthieu KALITA donne pouvoir à Ghislaine BOUVIER.

**ABSENTS EXCUSES :**

Laurence DU VERGER, Martine ESSAYAN, Michel FAYOT,  
Benoît FERRAND, Franck-Alain JOLY, Milouda JOURDAN,  
Marielle MARGERI, Laetitia PICHON, Julien RANC.

**SECRÉTAIRE DE SÉANCE :**

Marie-Christine CHARPENTIER

## ORDRE DU JOUR

1. Projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL – SYTRAL) – vœu du Conseil Municipal de la Ville de Tassin la Demi-Lune .....3

*La séance est ouverte à 19 heures 03 sous la présidence de M. CHARMOT, Maire de Tassin la Demi-Lune.*

**M. LE MAIRE.-** Je vais proposer à Madame Charpentier de bien vouloir procéder à l'appel.

*Mme CHARPENTIER procède à l'appel nominal.*

**M. LE MAIRE.-** Merci, Madame CHARPENTIER.

Le quorum étant atteint, nous pouvons démarrer la séance de ce conseil municipal du 22 janvier 2024 avec, à l'ordre du jour, le point unique relatif au projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais et la proposition de délibérer sur un vœu dans le cadre de cette concertation qui est ouverte sur ce sujet jusqu'au 5 février prochain, raison pour laquelle nous avons proposé de mettre dans cette temporalité de la concertation un vœu faisant état de l'avis de la commune de Tassin la Demi-Lune.

Je laisse la parole à M. RIO pour vous en faire la lecture. Monsieur RIO, vous avez la parole.

<b>1. Projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL – SYTRAL) – vœu du Conseil Municipal de la Ville de Tassin la Demi-Lune</b>
---

*Présentation du vœu par M. RIO.*

**M. RIO.-** Merci, Monsieur le Maire.

Comme vous l'avez indiqué, nous sommes au cœur de cette concertation, voire plutôt vers la fin, et il nous a paru important de vous proposer ce soir un texte qui exprime vraiment la position de la Ville de Tassin la Demi-Lune concernant ce projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais.

*(Arrivée de M. GAUTIER à 19 heures 09.)*

Véritable carrefour entre les villes périphériques depuis l'Ouest Lyonnais et porte d'entrée sur la ville-centre et sur les grands axes routiers (périphérique, M6 et Tunnel de Fourvière), la Ville de Tassin la Demi-Lune présente des flux de transit outrageusement excessifs pour son territoire de 7.79 km<sup>2</sup>, avec 47.000 véhicules/jour au carrefour de l'Horloge, 50.000 à celui de la Libération, et, en proximité, 110.000 véhicules sous le tunnel de Fourvière et 150.000 par TEO (chiffres avant crise sanitaire). Ces chiffres sont ceux communiqués avant la crise sanitaire.

Une situation, qui, en plus de congestionner la Ville, induit d'importants problèmes liés à la pollution de l'air, et qui trouve un écho plus globalement dans tout l'Ouest Lyonnais, avec un transit pendulaire très

intensif, aggravé par la requalification des autoroutes A6/A7 en voies métropolitaines et l'abandon de l'Anneau des Sciences, décidé par l'exécutif écologiste en 2020.

Des données qui sont à mettre en perspective avec une constante augmentation de la population, due à une importante pression foncière, avec +21% d'habitants entre 2006 et 2016. La seule ville de Tassin la Demi-Lune a aujourd'hui atteint le chiffre significatif de 24 000 habitants.

**Pour les élus comme pour les administrés, et ce depuis de nombreuses années, la solution la plus viable pour diminuer ce phénomène de congestion passe par le développement d'une offre de transport en commun à la hauteur des besoins de la population, qui permettrait ainsi une fluidification des flux et un gain de temps de parcours significatif, particulièrement pour les trafics pendulaires.** Or, il est indéniable que le réseau viaire proposé aux Tassilunois, et plus largement à tous les habitants de l'Ouest Lyonnais, est depuis toujours insuffisant. Et si plusieurs lignes majeures de bus desservent les principales polarités urbaines et irriguent Gorge de Loup, les gares de Vaise, d'Oullins, de Perrache ou Bellecour, leurs performances aux heures de pointe souffrent de la forte congestion routière.

Fort de ce constat, le plan de mandat 2015-2020 du Sytral (adopté le 11 décembre 2014) avait inscrit des études de faisabilité d'une nouvelle ligne de métro vers Alaï, dont le projet concernait le val d'Yzeron et le cinquième arrondissement de Lyon, secteurs comptabilisant à eux seuls, et sans l'Ouest Lyonnais, plus de 100.000 habitants, et ce, avec une augmentation de population de 2,14 % en moyenne chaque année. Le plus fort taux de progression constaté au sein de la Métropole.

**Courant 2019, s'est donc déroulée une concertation préalable dédiée à l'émergence de cette nouvelle ligne E. Une procédure qui a connu un succès significatif, avec 5 500 participants, 6 842 contributions recueillies et 90% des répondants, envisageant d'en être usagés.**

Le bilan, adopté le 28 juin 2019 par le Sytral, retenait ainsi la création, à horizon 2030, d'une ligne structurante et fondamentale, comprenant un tracé Alaï-Bellecour et la poursuite des études du projet pour la préparation des étapes suivantes, jusqu'au vote du plan de mandat 2020-2026 du Sytral. Le projet a par ailleurs été acté dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017/2030 de l'Agglomération lyonnaise (document de planification obligatoire pour toute agglomération suivant la Loi sur l'Air), lui-même adopté à la suite d'une large concertation auprès de l'ensemble de la société civile, au sein de la Métropole de Lyon.

**En 2021, le nouveau Président du SYTRAL, également Président de la Métropole de Lyon, dans le cadre de l'élaboration du plan de mandat 2020-2026 susmentionné, a directement remis en question le bien-fondé de la réalisation de la ligne E, faisant fi de la concertation et de l'approche de co-construction mise en œuvre par le passé, de**

**l'adhésion pleine et entière des élus des secteurs concernés, et de l'engouement des administrés, qui avaient largement adhéré au projet. Une « contre-concertation » fut engagée par le nouvel exécutif du Sytral dans le but de justifier l'inutilité de tout projet nouveau de métro dans l'agglomération, pour, *in fine*, conclure à l'abandon du métro E entre Alaï et Bellecour/Part-Dieu et lui substituer une ligne de tramway d'Alaï à Perrache.**

Désormais, le Président du SYTRAL soutient le nouveau projet TEOL de tramway semi-enterré alors même :

- Qu'il ne dessert pas les mêmes polarités que le métro E : Confluence au lieu de Bellecour,
- Qu'il impacte la surface majoritairement sur la Ville de Tassin la Demi-Lune, alors qu'il emprunte des lignes déjà existantes sur la Confluence, garantissant ainsi exclusivement aux Lyonnais une solution qui n'impactera pas leur cadre de vie.
- Que le coût avoisine les 800 millions d'euros, contre 1,2 milliard d'euros, soit un delta représentant seulement 8 % du budget du Sytral. Le budget de 1,2 milliard d'euros était le budget de la ligne E,
- Que le volume de voyageurs est divisé par deux : 40 à 50 000 voyageurs par jour au lieu de 100 000 pour un métro,
- Que le projet TEOL n'emporte pas l'adhésion sociale et populaire qui caractérisait tant le projet de métro E.

Dans un contexte métropolitain où l'usage de la voiture reste très important, notamment sur l'Ouest Lyonnais (60% de part modale *a minima*), et où se conjuguent une forte poussée démographique (plus de 120 000 habitants supplémentaires en 10 ans, entre 2010 et 2020 au sein de la Métropole), une attractivité du territoire impliquant des flux importants en provenance de territoires voisins, en même temps qu'un renforcement de la Zone à Faible Émission (ZFE) au-delà des exigences de la loi et non compensée par des transports en commun structurants, la solution apportée avec le Tramway dit Express de l'Ouest Lyonnais est symptomatique d'une stratégie métropolitaine insuffisante, qui, précisément, ne répond pas aux enjeux des 50 années à venir en matière de déplacements par mode structurant pour la 2<sup>e</sup> métropole de France.

**Aussi, en tant qu'élus de la Ville de Tassin la Demi-Lune, nous :**

- Déplorons le déni de démocratie commis par l'exécutif du Sytral, qui a choisi d'abandonner purement et simplement le projet de Métro E,
- Dénouons une solution au rabais, désapprouvée par les habitants venus en grand nombre (450 personnes) manifester leur mécontentement lors de la réunion publique qui s'est tenue à Tassin la Demi-Lune le 5 décembre 2023,
- Constatons l'inégalité de traitement assumée entre les habitants de Lyon 5<sup>e</sup>, qui bénéficieront d'un réseau enterré, et les habitants de Tassin la Demi-Lune, qui verront leur cadre de vie impacté durant la phase de travaux, puis définitivement modifié à la livraison de

l'infrastructure en surface, avec une voirie diminuée, source de congestion accentuée, voire d'une thrombose routière, une dégradation de la qualité de l'air et une atteinte aux libertés de déplacement.

- Regrettons que l'option d'un tramway enterré, y compris sur la portion hors Lyon, ait été purement écartée pour un motif soi-disant financier et qu'elle soit, de fait, absente du processus de concertation, refusant ainsi aux habitants l'examen d'une alternative pourtant réaliste et équitable, facilitant le quotidien des Tassilunois et celui des résidents des communes voisines, qui doivent transiter par Tassin la Demi-Lune.

### **Nous formulons le vœu que :**

- Soit portée une politique ambitieuse de mobilité, à la hauteur des besoins de l'Ouest Lyonnais : un mode lourd de déplacement est essentiel pour l'Ouest Lyonnais,
- L'avis des Tassilunois, farouchement attachés au Métro E, soit pris en compte. Le « ça ou rien », proposé par le président du Sytral, n'est pas acceptable. Un tel projet doit être l'aboutissement d'une co-construction, à l'image de celle menée en 2019 et à l'inverse de celle menée depuis le 15 novembre 2023, qui impose un projet sans remporter d'adhésion massive, alors même que l'engagement financier est très conséquent.
- Soit reconsidéré l'impact qu'aura le projet en surface sur le cadre de vie des Tassilunois (trafic routier engorgé, bruit du tramway en surface, travaux longs et impactants) et soit ainsi réétudiée la solution de deux stations enterrées sur la Ville de Tassin la Demi-Lune, garantissant ainsi un cadre de vie de qualité et une égalité de traitement aux Tassilunois comme aux Lyonnais.
- Soit étudiée en profondeur une solution optimale de stationnement à Alaï, suffisamment dimensionnée et optimisée pour éviter le stationnement sauvage ou la convergence de nouveaux véhicules n'ayant pas trouvé de solution pour se garer en bout de ligne. Dans un contexte routier déjà largement en souffrance, il est nécessaire de penser une structure avec raison et cohérence.
- Soit pensé un réseau de bus en surface pour créer du rabattement significatif sur le tramway et ainsi desservir les villes voisines, dont les habitants sont actuellement des usagers quotidiens des voiries Tassilunoises.
- **Enfin, s'il est un choix à faire, que l'option B avec le tracé passant par Libération soit privilégié :** il participe à une meilleure cohérence globale en termes de desserte de centralité et de volume de passagers attendu. Au contraire, l'option A, reliant directement Ménival à Alaï, s'éloigne de cette centralité et, en définitive, ne concerne pas la commune. En outre, il permet d'envisager un prolongement possible et souhaitable vers Craponne. En ce sens, déboucher sur la zone de la route de Brignais semblerait plus approprié que sur le site Aquavert, très contraint, qui pourrait préférer se concentrer sur le sujet du

stationnement à dédier au projet et son intégration urbaine dans le site. De plus, l'essentiel du foncier, route de Brignais, pourra être maîtrisé et les acquisitions déjà engagées, avec pour support l'outil réglementaire du périmètre d'attente de projet (PAP) instauré par le PLUH sur la zone, pourront être poursuivies.

Étant entendu que cette option mériterait d'être avant tout en mode souterrain et enterrée.

En ce sens, et après en avoir fait l'exposé en séance, ce vœu est soumis à l'approbation du conseil municipal, réuni le 22 janvier 2024, et sera livré comme élément de contribution de la Commune de Tassin la Demi-Lune à la concertation publique du Sytral qui se conclut le 5 février 2024.

Voilà, Monsieur le Maire, *in extenso*, le texte de notre vœu.

**M. LE MAIRE.-** Merci, Monsieur RIO.

Je m'interroge s'il est envisageable de donner la parole - mais c'est un principe, je vais donc le faire – sur ce vœu, en l'absence de l'ensemble des élus de l'opposition et de son chef de file. À vrai dire, cela reste assez cohérent avec le fait qu'il était déjà absent, avec d'autres colistiers, lors de la réunion publique du 5 décembre dernier, ce qui n'aura pas manqué d'être observé, aussi bien ce soir qu'à l'époque, par les Tassilunois, qui, eux, sont particulièrement intéressés par ce sujet et ont montré leur inquiétude, autant que leurs attentes, lors de cette réunion du 5 décembre dernier. J'invite bien sûr les Tassilunois à continuer de s'exprimer par le biais des documents mis à leur disposition : en mairie, avec le dossier de concertation, jusqu'au 5 février prochain, mais également *via* Internet, sur le site du Sytral.

Sans vouloir parler à la place de ceux qui ne sont pas là, je veux dire qu'il y a une cohérence dans ce vœu, que l'opposition ne veut apparemment pas prendre en considération en étant absente ce soir, avec les propos qui ont tracé depuis presque une dizaine d'années les positions des uns et des autres, et en particulier le soutien - comme nous l'avons rappelé ce soir - au projet de métro E ; même si celui-ci a été jeté à la fosse par le président du Sytral et président écologiste de la Métropole depuis 2022.

Je peux retracer cet historique sur lequel nous nous étions *a priori* retrouvés avec l'opposition, j'en veux pour preuve quelques éléments que je vous livre :

- En 2014, la réaction de M. RANC dans *Le Progrès* était de dire que le métro était une bonne idée, mais qu'il fallait :
  - étudier le projet, surtout si celui-ci coûte 800 M€ ;
  - s'intéresser à un parc relais à construire pour que les usagers venus d'autres communes puissent garer leur véhicule ;
  - adapter l'amplitude horaire et le cadencement des lignes de bus ;
  - embellir et redynamiser le quartier d'Alaï.

Nous souscrivons évidemment à tout cela et c'était dans cet état d'esprit que le projet de métro E était soutenu par l'ensemble de la population et ô combien, comme cela est rappelé dans les documents qui sont ici projetés et par la lecture qu'en a faite M. Jean-Baptiste RIO.

- En 2020, un courrier était adressé par M. RANC à Bruno BERNARD pour lui demander de ne pas renoncer au métro E. Là encore, c'était très bien. Dans ce courrier, il était écrit que le projet du métro E était le seul à même de désengorger l'Ouest lyonnais de l'intense circulation - c'est évidemment un fait que nous partageons – et qu'il fallait étudier un plan de sauvegarde du terrain des Maraîchers au niveau de la Métropole. Depuis, nous avons vu ensemble que ce terrain a surtout été sauvegardé par la Ville de Tassin la Demi-Lune pour y faire un projet majeur d'envergure locale, dont nous avons présenté les aspects avec le projet du parc de la Raude.

À l'époque, il est soumis l'idée d'un prolongement de la ligne D, ce qui pouvait s'entendre, bien évidemment, et M. RANC a proposé à Monsieur Bruno BERNARD, Président du Sytral et de la Métropole de Lyon, de venir à Tassin la Demi-Lune pour échanger et lui présenter les dossiers qu'il porte ;

- Novembre 2020 : vœu en faveur de la poursuite du projet de métro voté à l'unanimité par le conseil municipal de la Ville de Tassin la Demi-Lune, où l'opposition rappelle son soutien au métro E. Elle est favorable à l'étude d'une prolongation de la ligne D, ce qui avait déjà été souligné, et ajoute un point au vœu, qui est celui d'envisager la mise en place d'un bus urbain à haut niveau de service, en attendant l'arrivée du métro. Compte tenu de la perspective de l'arrivée d'un métro en 2030, il pouvait être intéressant que des moyens complémentaires à l'offre de bus soient envisagés ; cela a été rappelé dans le vœu qui vient d'être lu.
- Mai 2021 : création d'un collectif « Ensemble pour l'Ouest lyonnais », avec les élus minoritaires des villes voisines, auquel souscrit notre opposition et M. RANC, pour faire entendre une autre voix que celle des maires et arriver à des solutions plus rapides.

La liste « Mieux vivre à Tassin la Demi-Lune » est signataire de cet appel, qui, tout en militant pour le métro E, demande aussi que des solutions alternatives soient proposées : une autorité unique de transport et un ticket unique, qui sont des choses que nous connaissons et que nous avons déjà traitées depuis fort longtemps.

- En octobre 2022, une mouche a piqué M. RANC et, avec l'opposition, il fustige la position du maire sur le métro E, estimant que la position frontale de la municipalité a fait perdre le métro E à la ville.

Alors, très honnêtement, à moins que je sois devenu président du Sytral et de la Métropole de Lyon entre-temps et que je ne m'en sois pas aperçu, je ne pense pas être celui qui a fait perdre le métro E à la ville, bien au

contraire. Je pense qu'il aurait été bien que cela soit aussi compris par l'opposition, plutôt que de dire des choses qui sont fausses et, en l'espèce, totalement incohérentes.

Selon lui, il fallait entrer en discussion avec la Métropole pour que TEOL soit confirmé et qu'il désengorge l'Ouest Lyonnais.

Outre le fait qu'il s'agit toujours de rentrer, par opportunisme, dans une attitude, lorsqu'elle est changeante, et qu'il faut plaire à ceux qui en gouvernent le destin, on avait toutes les raisons, en 2022, en 2023 et même en 2024, de soutenir le projet de métro E, et de dire que nous ne trouvons pas, dans le projet de Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, les réponses aux attentes des Tassilunois et à celles de l'ensemble de la population, si on prend l'enjeu d'une deuxième métropole de France, qu'est la métropole de Lyon, d'avoir un réseau majeur structurant de transports en commun et d'envisager, pour les 60 ans qui viennent, le devenir des déplacements.

C'était maintenant et c'était ce soir, entre autres, qu'il fallait soutenir ce vœu, et montrer qu'il y avait une cohérence de la pensée, mais aussi de l'action, depuis 2014, et surtout depuis ces dernières années, pour défendre l'intérêt des Tassilunois et même des habitants vivant au-delà de Tassin la Demi-Lune.

Puisqu'il est acté que le seul projet proposé est celui du tramway, notre proposition est qu'il soit enterré à Tassin la Demi-Lune. Très honnêtement, je pense qu'il n'était pas compliqué de partager ce point et d'en attester l'importance et la nécessité. Les habitants l'ont même dit très fortement le soir de la réunion du 5 décembre dernier.

Très honnêtement, je ne comprends pas cette attitude, ce soir. Je la regrette, elle me semble être déconnectée de l'enjeu et de l'intérêt de débattre sur ce sujet et de le faire pendant qu'il est opportun de le faire, à savoir durant le temps de cette concertation, qui est ouverte jusqu'au 5 février prochain. Dont acte ; je ne doute pas qu'il y aura une expression dans la presse et les médias pour expliquer cette position de la part de l'opposition. Je la regrette.

Si, de la part de l'opposition, il y avait eu l'intention de discuter d'un projet de vœu en commun, cela aurait été tout à fait possible, d'autant plus que la porte de mon bureau est ouverte, que j'ai eu l'occasion de rencontrer M. RANC et d'autres élus lors des vœux à la population, et que le projet de cette séance du conseil municipal était connu depuis pas mal de temps.

Je prends acte, avec vous, de cette absence. En tout cas, cela ne doit ni nous décourager, ni nous détourner de l'objectif, qui est celui de défendre les intérêts des Tassilunois dans ce projet de tramway et de faire en sorte que la concertation, demain, ne s'arrête pas aux seules options qui sont aujourd'hui portées en surface, mais qu'il y ait, par l'action des uns et des autres, matières à ce que le projet soit amendé,

avec l'introduction d'une alternative souterraine, y compris à Tassin la Demi-Lune, et que cela soit entendu par les garants de la concertation.

C'est aussi par leur attention et leur écoute que nous pourrions, je l'espère, faire en sorte que ce projet évolue. Puisque l'on nous parle de 2032 et de 2035, on peut se donner quelques mois de plus pour faire un dossier beaucoup plus consistant, qui permette aux habitants d'avoir une alternative. Charge à eux, ensuite, de décider s'il faut avoir un projet qui coûte un peu plus cher, mais qui fait en sorte de répondre aux enjeux de Tassin la Demi-Lune, de décongestionner le réseau viaire et de répondre aux besoins des habitants, et surtout de faire en sorte que ces habitants puissent décider de ce qui leur apparaît le plus équitable. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

J'espère que ces choses vont pouvoir évoluer au travers de ce vœu et, demain, avec les propositions ou les écrits de tous les habitants qui voudront bien s'exprimer.

Voilà, Mesdames, Messieurs.

S'il y a d'autres prises de parole parmi les élus, c'est le moment. S'il n'y en a pas, je vous invite à regarder les éléments qui sont affichés pour que nous ayons en synthèse ce qui nous a amenés à formuler ce vœu, à savoir qu'il y a :

1. un gaspillage de l'argent public sur la concertation du métro, qui aurait dû nous permettre de poursuivre un projet qui était livrable dans une perspective à 2030 ;
2. une inégalité de traitement puisque, comme nous l'avons dit, c'est pour les habitants de Tassin la Demi-Lune que l'impact sera le plus fort sur le cadre de vie, avec l'arrivée en aérien du tracé ;
3. une solution inadaptée, parce que nous voyons que ce n'est pas à la hauteur des besoins de désengorgement de l'Ouest lyonnais. Dans les communes aux alentours, vous entendrez porter le même projet, que ce soit à Sainte-Foy, à Francheville ou à Craponne ;
4. un déni de démocratie, parce que la concertation le métro E avait montré un engouement massif que nous ne retrouvons pas, hélas, dans le projet de tramway. C'est bien la preuve qu'il n'y a pas la même perception de l'enjeu et de l'importance de ce projet pour répondre aux besoins de la population et être la hauteur du devenir d'une Métropole comme celle de Lyon ;
5. une échéance repoussée à horizon 2035. Lorsque le président du Sytral et de la Métropole de Lyon a décidé de faire le projet de tramway, il nous a été dit que ce serait aussi vite et aussi bien, alors que l'on voit bien que cela ne va pas aussi vite que le projet de métro ni aussi bien, puisque cela ne desservira en rien les mêmes centralités, loin de là. Il faudra aller jusqu'à Confluence, c'est dire le temps qu'il faudra mettre avant d'arriver dans le centre la ville de Lyon. Cela a déjà commencé à être identifié : on mettra autant de temps pour se

rendre dans le centre de Lyon en voiture qu'avec cet itinéraire de tramway pour aller à Confluence, emprunter d'autres connexions et ensuite retrouver d'autres lignes de tramway en temps de parcours sera le même, c'est dire que nous n'avons pas du tout une réponse efficace ;

6. Enfin, parce qu'il faut quand même parler de ce qui nous intéresse de défendre dans ce projet : l'option B, qui permet de passer par le carrefour de la Libération mais, qui est en fait un choix par défaut pour le moins. En tout cas, il faut que ce choix permette aussi d'obtenir que le tracé soit en enterré, compte tenu des contraintes sur la voirie.

Voilà ce que je voulais vous dire. Monsieur RIO, je crois que vous vouliez compléter.

**M. RIO.-** Je souhaite simplement ajouter une précision technique pour nos collègues sur les temps de parcours. Il est sidérant de voir comment un projet peut se présenter avec des aspects aussi négatifs. Les meilleures estimations, c'est-à-dire lorsque le trafic tramway sera aux heures pleines, au moment où nous aurons la meilleure rotation, la meilleure fréquence de tramway : pour aller à la Part-Dieu en partant d'Alaï, il faudra 48 minutes avec le tramway, alors qu'en voiture, sur les mêmes horaires, il faut entre 50 et 60 minutes. Ceci signifie que les temps de trajet sont à peine meilleurs que ceux en voiture, alors même que n'est pas compté le temps d'arrivée jusqu'au tramway. Quelqu'un qui devrait prendre sa voiture pour se rendre à un arrêt de tramway a intérêt à rester dans son véhicule car, mécaniquement, il a plus vite fait de continuer plutôt que de s'arrêter pour emprunter le tramway et ajouter 48 minutes de trajet aux heures de plus forte fréquence. Et dès que l'on commence à sortir des heures de fréquence élevée, les temps de trajet sont bien supérieurs à ceux de la voiture.

Nous ne sommes pas du tout dans un projet qui vise à offrir une alternative compétitive par rapport à la voiture.

**M. LE MAIRE.-** Merci, Monsieur RIO.

Monsieur GAUTIER ?

**M. GAUTIER.-** Merci, Monsieur le Maire.

Puisque vous nous donnez la possibilité de nous exprimer à la suite de ce vœu, je voudrais ajouter quelque chose que j'avais eu l'occasion d'exprimer à M. le Président du Sytral, lors de la première réunion de lancement de cette concertation, au cours de laquelle il avait affirmé que le surcoût des stations et des lignes enterrées sur la commune de Tassin la Demi-Lune s'élevait à 300 M€. Dans un contexte où on imaginait l'exploitation d'un transport lourd sur les 50 prochaines années, je lui avais répondu que le renoncement à cet investissement signifiait que l'ensemble des habitants de l'Ouest lyonnais ne valait pas plus que 6 M€ d'investissement par an. Cela m'avait un peu surpris et j'avais trouvé cela dommage, à l'échelle de la deuxième métropole nationale. Merci.

**M. LE MAIRE.-** Merci, Monsieur GAUTIER.

Je vais vous proposer maintenant de passer au vote de ce vœu.

**Le vœu est adopté à l'unanimité des membres présents.**

**M. LE MAIRE.-** Le vœu est adopté, je vous en remercie. Il sera porté au dossier de concertation au nom du conseil municipal de Tassin la Demi-Lune.

Je rappelle, parce que c'est important, notamment à l'attention de la presse si elle veut bien le relayer, que cette concertation est encore ouverte jusqu'au 5 février prochain et qu'il est encore temps de s'exprimer.

Merci, Mesdames et Messieurs, pour votre présence.

La prochaine séance du conseil municipal se tiendra le 12 février prochain. Nous aurons le vote du budget 2024.

Merci. Bonne soirée.

*La séance est levée à 19 heures 37.*