



REPUBLIQUE FRANCAISE

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DU 23 JANVIER 2025

### Délibération n° D\_25\_0013

**Conseil(s) d'arrondissement(s) saisi(s) pour avis** : 1er, 2e, 3e, 4e, 5e, 6e, 7e, 8e, 9e  
**Commission saisie pour avis** : Transition écologique - Mobilités  
**Commission(s) consultée(s) pour information** :

**Objet** : Approbation du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais de SYTRAL Mobilités - Avis de la Ville de Lyon

**Direction** : Direction Mobilité urbaine

**Rapporteur** : Monsieur Valentin LUNGENSTRASS

Date de convocation du Conseil municipal : 17 janvier 2025

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 73

Délibération publiée le : 27 janvier 2025

**PRESIDENT** : Monsieur Grégory DOUCET

**SECRETAIRE ELU** : Monsieur Valentin LUNGENSTRASS

**PRESENTS** : Mme ALCOVER, Mme AUGHEY, M. BERZANE, M. BILLARD, M. BLACHE, Mme BLANC, Mme BORBON, M. BOSETTI, Mme BOUAGGA, Mme BOUZERDA, Mme BRAIBANT THORAVAL, M. BROLIQUIER, Mme BRUVIER HAMM, Mme CABOT, M. CHAPUIS, M. CHEVALIER, M. CHIHI, Mme CONDEMINE, Mme CROIZIER, Mme DELAUNAY, Mme DE LAURENS, Mme DE MONTILLE, Mme DESRIEUX, M. DOUCET, M. DRIOLI, Mme DUBOIS BERTRAND, Mme DUBOT, M. DUVERNOIS, M. EKINCI, Mme FRÉRY, Mme GEORGEL, M. GIRAUD, M. GIRAULT, M. GODINOT, Mme HENOCQUE, M. HUSSON, M. KÉPÉNÉKIAN, M. KIMELFELD, Mme LEGER, M. LÉVY, M. LUNGENSTRASS, M. MAES, Mme MARAS, M. MICHAUD, M. MONOT, Mme NUBLAT-FAURE, M. ODIARD, M. OLIVER, Mme PERRIN, Mme PERRIN-GILBERT, Mme POPOFF, M. PRIETO, Mme PRIN, M. REVEL, Mme ROCH, Mme RUNEL, M. SOUVESTRE, Mme TOMIC, M. VASSELIN, Mme VERNEY-CARRON, Mme VIDAL, M. VIVIEN, Mme ZDOROVITZOFF, M. ZINCK.

**ABSENTS EXCUSES ET DEPOTS DE POUVOIRS** : Mme FERRARI, Mme GAILLIOUT, M. HERNANDEZ, M. DEBRAY (pouvoir à M. CHEVALIER), Mme GOUST (pouvoir à Mme DELAUNAY), M. GENOUVRIER (pouvoir à M. MICHAUD), M. BLANC (pouvoir à Mme DE MONTILLE), Mme BACHA-HIMEUR (pouvoir à Mme BORBON), M. DURAND (pouvoir à M. LÉVY).

## Délibération n° D\_25\_0013

### Approbation du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais de SYTRAL Mobilités - Avis de la Ville de Lyon

Le Conseil municipal,

En 2017, Le SYTRAL avait adopté le Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération Lyonnaise 2017-2030. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a fait évoluer le PDU en Plan de mobilité (PDM).

Les objectifs de ces plans sont étendus à l'ensemble des nouvelles formes de mobilité et à la prise en compte des besoins en matière de mobilités actives et partagées et de mobilités inclusives, ainsi qu'à la limitation de l'étalement urbain. Les Plans de mobilité sont complétés avec un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Il est également possible d'y intégrer un schéma de desserte ferroviaire ou fluviale.

L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, qui a créé l'établissement public local en lieu et place du syndicat mixte, impose un délai de trois ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, pour adopter son PDM.

Le Plan de mobilité est donc un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation prospective et détermine les orientations en matière de mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités pour la période de 2025 aux horizons 2030 et 2040.

Conformément aux termes de l'article L 1214-1 du code des transports, le Plan de mobilité doit déterminer les principes régissant :

- L'organisation de la mobilité des personnes ;
- L'organisation du transport des marchandises ;
- La circulation ;
- Le stationnement.

Le Plan de mobilité doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien également avec les territoires voisins.

Il comporte également un volet environnemental et répond aux objectifs suivants :

- Soutenir la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique ;
- Participer à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ;
- Concourir à la préservation de la biodiversité.

Le Plan de mobilité des territoires lyonnais doit permettre de développer une approche globale, cohérente et appuyer la planification des services de mobilité à l'échelle des 262 communes concernées.

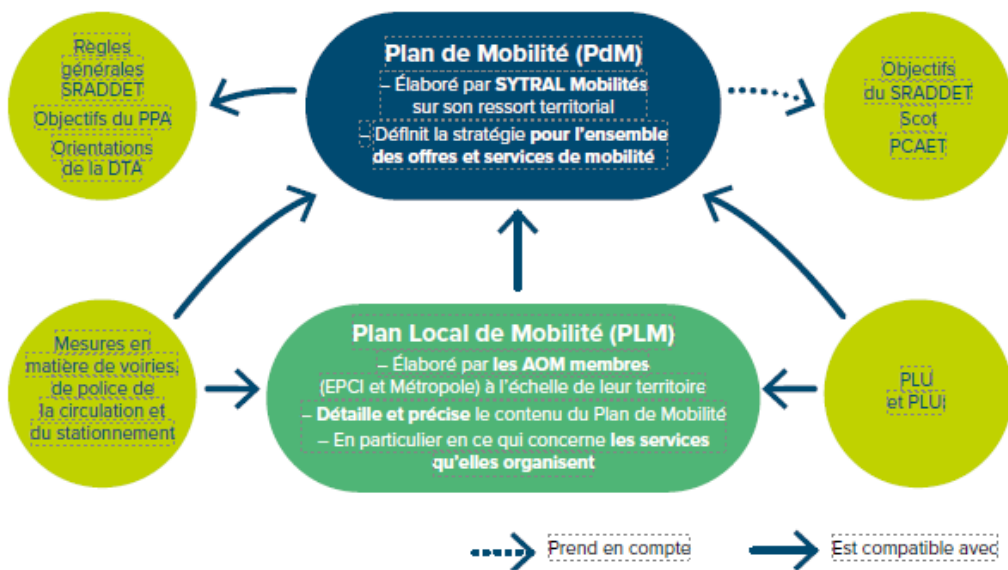
Le code des transports impose au PDM de traiter des points suivants, énumérés dans son article L 1214-2 :

- Rechercher un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, tout en tenant compte de la limitation de l'étalement urbain ;
- Renforcer la cohésion sociale et territoriale, notamment par l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers

- prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements et opérer un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
  - Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
  - Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche ;
  - Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
  - Organiser le stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement : l'article L 1214-4 du code des transports indique également que les Plans de mobilité délimitent les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les Plans locaux d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés ;
  - Localiser les parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs et mettre en place des stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;
  - Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
  - Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;
  - Améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
  - Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
  - Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
  - Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Afin d'assurer une cohérence globale des politiques publiques sur le territoire, l'articulation entre les documents de planification est essentielle. Le Plan de mobilité est élaboré dans le respect des normes applicables, en compatibilité avec les objectifs et les orientations fondamentales des documents de planification de rang supérieur et en prenant en compte l'ensemble des stratégies de développement qui concernent le territoire.

**Documents de planification en lien vers le Plan de Mobilité des territoires lyonnais**



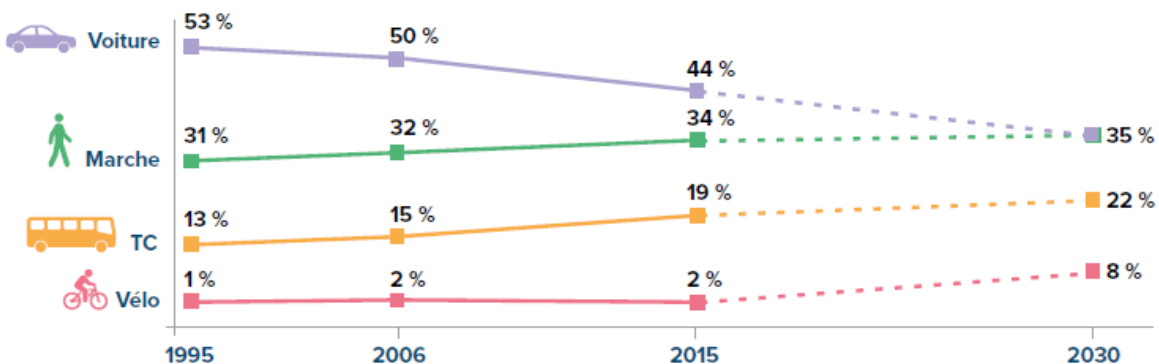
Le Plan de mobilité des territoires lyonnais constitue un nouveau document de programmation et de prospective sur un territoire bien plus vaste qu'habituellement, exempt pour l'essentiel de toute démarche de planification de la mobilité et à un horizon beaucoup plus lointain que le PDU de l'agglomération lyonnaise.

Cependant, du fait du poids de l'agglomération lyonnaise, l'importance des actions menées et des évolutions survenues depuis 2017 dans ce territoire, elles impactent fortement les fondements du Plan de mobilité des territoires lyonnais. Il est donc nécessaire de s'appuyer sur des éléments de bilan des politiques de mobilité menées depuis 2017, au regard des évolutions mesurées sur la période, afin de mieux comprendre et partager la situation sur laquelle va se baser le Plan de mobilité des territoires lyonnais.

Évolutions des pratiques de 2017

Le PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030 fixait des objectifs ambitieux d'évolution des parts modales entre 2015 et 2030.

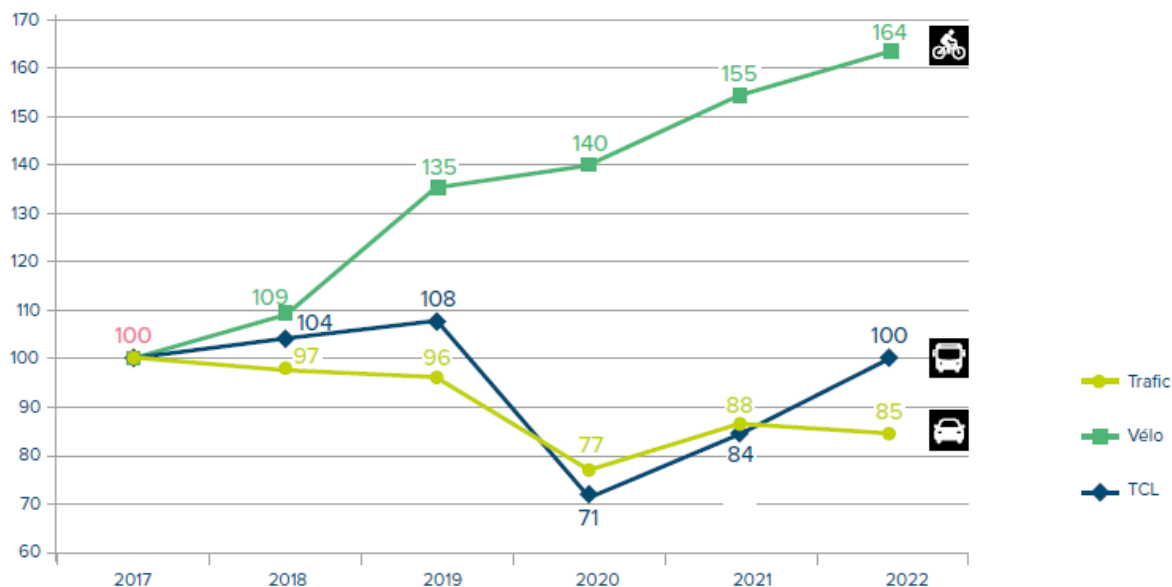
**Objectifs d'évolution de parts modales de déplacements du PDU de l'Agglomération lyonnaise de 2017**  
 (Source : PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030)



La crise sanitaire de 2020 a produit une rupture dans les pratiques de déplacements, avec

notamment une forte baisse de l'usage de la voiture et des transports collectifs et une poursuite de la hausse de l'usage du vélo. Cette crise a également pu ralentir la mise en œuvre de certains projets et en accélérer d'autres (exemple des voies réservées aux bus et/ou aux vélos). Les mesures récentes d'évolution des flux tous modes, effectuées à l'échelle de la Métropole de Lyon, apparaissent cohérentes avec les objectifs du PDU.

#### Indicateur multimodal de la Métropole de Lyon sur la période 2017 - 2022



Évolution relative de l'usage de trois modes de déplacements (base 100 en 2017) dans la Métropole de Lyon : fréquentation réseau complet TCL, comptages vélos et routiers.

Ainsi, la baisse tendancielle des flux automobiles depuis les années 2000 se poursuit : malgré une légère reprise suite à la forte baisse liée à la crise sanitaire, ces flux ont diminué de 15 % entre 2017 et 2022.

Pour les transports collectifs, on constate en 2022 un retour à la fréquentation de 2017 après la chute liée à la crise sanitaire de 2020. Les flux vélo ont quant à eux accentué leur progression, de + 64 % en 2022 par rapport à 2017.

#### Des projets en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle accélérés

##### Des investissements conséquents en transports collectifs

- Prolongement du tramway T2 à Hôtel de Région Montrochet en 2021 ;
- Mise en service du prolongement du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud en 2023 avec la création de deux nouvelles stations ;
- Projets d'aménagement des tramways T6, T9 et T10 ;
- Projets d'aménagement de la ligne forte BHNS Part-Dieu Sept Chemins.

##### Des améliorations fortes de la performance du réseau de bus

- Voies réservées sur M6 et M7 en 2020 et corridors d'amélioration de la performance des bus dans le Val de Saône et à Corbas en 2023 et création de couloirs de bus en urbanisme tactique pendant la crise sanitaire en 2020 puis pérennisation de ces itinéraires ;
- Evolution du parc roulant engagée avec l'arrêt de l'achat de bus au diesel pour le renouvellement du parc depuis 2020.
- Création de lignes et amélioration de fréquences et amplitudes horaires des réseaux Cars du Rhône et TCL.

Une gouvernance de l'intermodalité restant à bâtir mais une coordination des acteurs qui se traduit en actions :

- Accompagnement multimodal de l'arrivée du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud ;
- Création de la SPL Mobilités pour gérer les parcs-relais de SYTRAL Mobilités et des gares TER situées dans le territoire de la Métropole de Lyon dans un premier temps ;
- Approbation d'un schéma directeur des parcs-relais métropolitains.

Des améliorations apportées en termes de services aux usagers dans les transports en commun :

- Mise en œuvre d'une nouvelle billettique ;
- Déploiement du paiement ouvert par carte bancaire sur le réseau TCL en 2022 ;
- Achat des titres par carte bancaire sans contact sur les lignes Cars du Rhône en 2022 ;
- Extension des alertes SMS sur les réseaux Cars du Rhône et Libellule ;
- Déploiement du réseau 4G/5G dans le métro ;
- Mise en place d'un réseau unifié TCL facilitant la mobilité sur l'ensemble du territoire SYTRAL, ainsi que la mise en place de nouvelles tarifications solidaires ou en faveur des déplacements des familles (gratuité 4-10 ans, ticket famille simplifié).

Des investissements conséquents pour les cycles

L'objectif du PDU d'avoir un réseau d'infrastructures cyclables de 1 200 km en 2022 a été atteint et 537 km d'infrastructures ont été réalisés par la Métropole de Lyon entre 2017 et 2023.

Le déploiement d'un réseau cyclable à haut niveau de service par la Métropole de Lyon, les Voies Lyonnaises, de 355 km d'infrastructures à terme est en cours. Il est destiné à offrir des possibilités de déplacements confortables et sécurisés, avec des itinéraires continus.

Tout un système de services vélos a été développé avec du stationnement sécurisé, notamment en intermodalité avec les transports collectifs et le train et la poursuite du développement du service de vélos en libre-service Vélo'v, free Vélo'v pour étudiants, formations (par exemple : la vélo-école), etc.

Le déploiement d'un système de covoiturage

L'amplification de la plateforme de mise en relation entre covoitureurs :

- Extension à l'échelle de SYTRAL Mobilités de la plateforme de mise en relation initiée par la Métropole de Lyon ;
- Développement de services de lignes de covoiturage à haut niveau de services notamment en lien avec la Métropole de Lyon (service LANE).
- Déploiement de voies réservées au covoiturage sur les axes M6, M7, A6 et A7 ;
- Aménagement d'aires de covoiturage selon un schéma directeur des aires de covoiturage.

Le déploiement d'autres services de mobilité

- L'installation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) avec 1 200 points de charge en 2023 dans le territoire de la Métropole de Lyon ;
- Le déploiement de véhicules d'autopartage en station (340 véhicules à disposition en 2023) ou sans station (425 véhicules à disposition en 2023).
- La création de l'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon ;
- L'accompagnement des employeurs dans la mise en œuvre d'actions et de mesures facilitant la mobilité quotidienne des salariés, par la Métropole de Lyon et la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL), avec l'assistance de SYTRAL Mobilités.
- Un renforcement de la régulation.

### Des projets routiers qui ont été abandonnés au regard de leur impact carbone et une redistribution de l'espace alloué à la voiture individuelle

- L'Anneau des Sciences, projet d'infrastructure routière devant relier le boulevard périphérique nord et le boulevard Laurent Bonnevey, a été abandonné par la Métropole de Lyon en 2020 ;
- L'A45, projet d'autoroute devant doubler l'autoroute A47 entre Brignais (au niveau de l'A450) et la Fouillouse dans la Loire, a été abandonné par l'Etat en 2018 au profit de « Solutions alternatives routières et ferroviaires » ;
- Le projet d'élargissement de l'A46 Sud à deux fois trois Voies a été suspendu par l'Etat en 2022 au profit d'une concertation sur les mobilités dans le sud-est lyonnais qui a été conduite en 2023 et dont les conclusions ne sont pas encore connues ;
- Une diminution globale des capacités routières a été engagée dans la Métropole depuis 2020 au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle (voies réservées aux bus et au covoiturage, aménagements cyclables).

### Des actions amplifiées sur le stationnement

- Augmentation du nombre de places règlementées (payant et zone bleue) de 50 000 en 2017 à 65 000 en juin 2024 sur le territoire de la Métropole de Lyon ;
- Mise en œuvre du Forfait post stationnement dans les huit communes de la Métropole de Lyon proposant une offre de stationnement payant sur voirie ;
- Déploiement du système de Lecture automatisée des plaques d'immatriculation sur des véhicules banalisés en 2023 à Lyon et Villeurbanne ;
- Instauration d'une tarification progressive du stationnement en fonction du poids des véhicules à Lyon en 2024 ;
- Évolution de l'offre et de la tarification dans les parcs de stationnement en ouvrage métropolitains en articulation avec l'évolution de l'offre de stationnement sur voirie.

### La mise en œuvre d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Une Zone à faibles émissions mobilité a été mise en œuvre par la Métropole de Lyon le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour les véhicules des professionnels (véhicules utilitaires légers - VUL - et poids-lourds - PL) classés Crit'Air 5, 4 puis 3. A la suite, la mesure a été élargie aux véhicules particuliers sur un périmètre incluant les grandes infrastructures routières (M6-M7, Périphérique Laurent Bonnevey et Boulevard Périphérique Nord) :

- A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour les Crit'Air 5 et + ;
- A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 pour les Crit'Air 4 ;
- A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 pour les Crit'Air 3.

En 2028, la mesure sera amplifiée une dernière fois avec l'interdiction des véhicules particuliers et professionnels Crit'Air 2 dans le périmètre d'application, hors grandes infrastructures routières. Cette amplification progressive s'est accompagnée d'un système de dérogations ciblées, d'un élargissement des aides octroyées aux particuliers et aux professionnels et d'une amplification de l'accompagnement humain par le conseil en mobilité.

### La création d'alternatives concernant la logistique urbaine

- Mise en œuvre de dispositifs de soutien à la cyclologistique (ColisActiv') ;
- Ouverture de l'Hôtel logistique urbain du Port de Lyon Edouard Herriot en 2024 ;
- Mise en place de services logistiques intermodaux fluvial/ cyclologistique au niveau du Quai Morand à Lyon.

Définir et mettre en œuvre une politique de mobilité durable à long terme nécessite de connaître et d'anticiper au mieux les dynamiques attendues et souhaitées dans les territoires lyonnais. Une

telle anticipation est indispensable si l'on veut satisfaire, demain, la capacité de chacun à se déplacer, dans des conditions socialement, économiquement et environnementalement acceptables.

Les territoires lyonnais doivent relever des défis importants, plus que jamais d'actualité, qui dépassent le seul champ des déplacements et guident l'ensemble des actions à mettre en place. Ces défis sont ceux du développement durable et il s'agit plus largement de réussir la transition écologique et sociale tout en garantissant l'activité économique du territoire et la cohésion territoriale à plus grande échelle.

A travers le Plan de mobilité, les territoires lyonnais ne doivent pas seulement s'adapter à ces grandes transitions, ils doivent en devenir acteurs et les ériger comme un vecteur d'évolution des comportements, au service d'une nouvelle culture de la mobilité. Cela se traduit par l'identification de 4 grandes ambitions pour sa politique de mobilité :

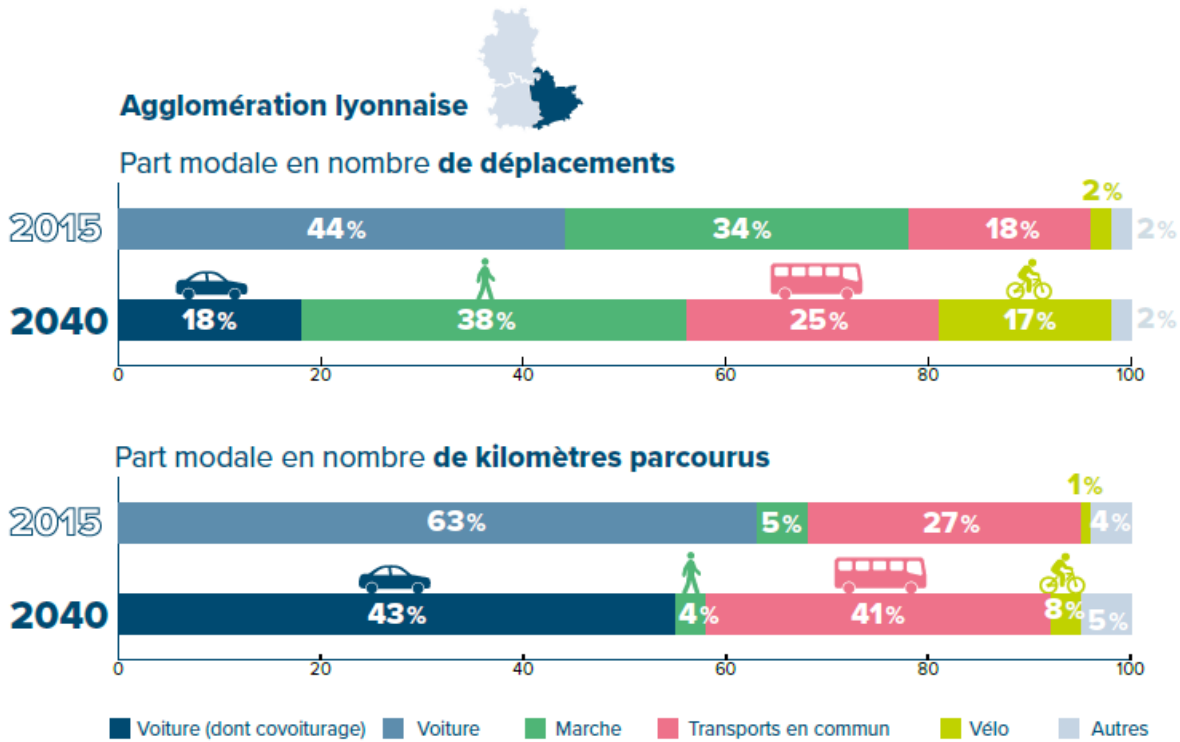


Les ambitions du Plan de Mobilité sont importantes, et il fixe un objectif au niveau de ces ambitions, à savoir diviser par deux les déplacements en voiture solo à l'horizon 2040 :

- Pour s'inscrire dans les objectifs de la stratégie bas carbone ;
- Pour obtenir des bénéfices en termes de santé et de bien-être ;
- Pour refonder un système de mobilité aux bénéfices de toutes et tous.



Évolution des parts modales entre 2015 et 2040 sur l'Agglomération lyonnaise



Pour réduire par deux les déplacements en voiture solo, quatre leviers complémentaires sont identifiés pour accélérer le changement de comportements et établir un nouveau système de mobilité.

Les 4 leviers du Plan de Mobilité des territoires lyonnais



Les ambitions, l'objectif principal et les 4 leviers du plan de mobilité des territoires lyonnais sont

déclinés en différents axes et actions détaillés dans le document joint en annexe.

Vu la proposition d'amendement n° 1 déposée par M. Laurent BOSETTI, adoptée et annexée au procès-verbal de la séance ;

Vu le projet de Plan de mobilité des territoires lyonnais de SYTRAL Mobilités ;

Vu le rectificatif en annexe ;

Vu l'avis défavorable du Conseil du 2e arrondissement en date du 13/01/2025

Vu l'avis défavorable du Conseil du 6e arrondissement en date du 14/01/2025

Vu l'avis favorable du Conseil du 3e arrondissement en date du 14/01/2025

Vu l'avis favorable du Conseil du 5e arrondissement en date du 16/01/2025

Vu l'avis favorable du Conseil du 7e arrondissement en date du 14/01/2025

Vu l'avis favorable du Conseil du 9e arrondissement en date du 14/01/2025

Vu l'avis favorable du Conseil du 1er arrondissement en date du 15/01/2025

Vu l'avis favorable du Conseil du 8e arrondissement en date du 14/01/2025

Vu l'avis favorable du Conseil du 4e arrondissement en date du 15/01/2025

## **DELIBERE**

- 1- La proposition d'amendement n° 1 déposée par M. Laurent BOSETTI est adoptée et intégrée à la présente délibération.
- 2- Le Conseil municipal de Lyon émet un avis favorable sur le projet de Plan de mobilité des territoires lyonnais.
- 3- Et émet les observations suivantes :
  - Réaliser dès que possible le projet de Plan Local de Mobilité porté par la Métropole de Lyon en association avec les partenaires, dont les communes ;
  - Étudier l'évolution du fonctionnement des parcs-relais pour une utilisation la nuit en faveur des usagers qui vont travailler vers les communes périphériques de Lyon ;
  - Le Conseil municipal de Lyon soutient et souligne l'importance de démarrer dès que possible le projet de liaison centre-ouest (LCO), dans un format tramway entre Part-Dieu et Ecully, en passant par la rue Duquesne et à proximité du parc de la Tête d'Or, le tunnel de la Croix-Rousse, Vaise et la Duchère ;
  - Le Conseil municipal de Lyon soutient le projet de Tramway express de l'Ouest lyonnais (TEOL), essentiel pour mieux desservir le plateau du 5<sup>ème</sup> arrondissement et d'une manière générale l'ouest lyonnais ;
  - Le Conseil municipal de Lyon soutient le projet d'amélioration de service du T3 ;
  - Le Conseil municipal de Lyon demande l'amélioration significative du service ferroviaire, tram-train de l'ouest lyonnais, et autres TER, dans une logique de service express régional métropolitain (SERM). Il souligne l'importance d'avoir de meilleurs fréquences, une meilleure fiabilité et des horaires en soirée élargis pour prendre en compte tous les types de trajets ainsi que la réouverture de la section Brignais et Givors à l'horizon 2040.
  - Le Conseil municipal de Lyon demande l'amélioration continue du service bus TCL, en matière de fréquences et en matière d'amplitude horaire, en visant à court-terme que tous

les bus du réseau terminent leur service après 23h et que l'attente maximale soit de 30 minutes ;

- Le Conseil municipal de Lyon demande la mise en cohérence du Plan de mobilité avec le projet « Lyon 2030 », visant la neutralité climatique à horizon 2030 sur le territoire de la ville de Lyon ;
- Le Conseil municipal de Lyon demande à ce que les lignes fortes de bus prises en compte pour l'élaboration du PLU-h ne soient pas uniquement les lignes C1/C2/C3, mais les dix lignes de type « C » les plus fréquentées du réseau TCL ;
- Le Conseil municipal demande à ce qu'un travail partenarial approfondi entre le Ministère des Transports, la délégation interministérielle à l'accessibilité, les collectivités territoriales concernées, permettent aux détenteurs et détentrices de CMI-S de n'avoir, à terme, qu'une déclaration à formuler pour se déplacer et stationner librement et gratuitement dans les ZFE, les ZTL et les zones de stationnement contrôlées par lecture automatique des plaques d'immatriculation (LAPI).

**(Et ont signé les membres présents)**  
**Pour extrait conforme,**  
**Le Maire,**  
**Lyon, signé le 24/01/2025**

Grégory DOUCET