



REPUBLIQUE FRANCAISE

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DU 30 MAI 2024

### Délibération n° D\_24\_0434

**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** : Politique de stationnement payant sur voirie juste et à tarification progressive

**Direction** : Direction Mobilité urbaine  
**Rapporteur** : Monsieur Valentin LUNGENSTRASS

Date de convocation du Conseil municipal : 24 mai 2024

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

Délibération publiée le : 5 juin 2024

**PRESIDENT** : Monsieur Grégory DOUCET

**SECRETAIRE ELU** : Madame Sonia ZDOROVZOFF

**PRESENTS** : Mme ALCOVER, Mme AUGHEY, Mme BACHA-HIMEUR, M. BERZANE, M. BILLARD, M. BLACHE, M. BLANC, Mme BLANC, Mme BORBON, M. BOSETTI, Mme BOUAGGA, Mme BOUZERDA, Mme BRAIBANT THORAVALE, M. BROLIQUIER, Mme BRUVIER HAMM, Mme CABOT, M. CHAPUIS, M. CHEVALIER, M. CHIHI, Mme CONDEMINÉ, M. CUCHERAT, M. DEBRAY, 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, M. GENOUVRIER, Mme GEORGEL, M. GIRAUD, M. GIRAULT, M. GODINOT, Mme GOUST, Mme HÉNOCQUE, 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 ZDOROVZOFF, M. ZINCK.

**ABSENTS EXCUSES ET DEPOTS DE POUVOIRS** : Mme GAILLIOUT (pouvoir à M. KÉPÉNÉKIAN), Mme CROIZIER (pouvoir à M. BILLARD), M. HERNANDEZ (pouvoir à M. CUCHERAT), Mme FERRARI (pouvoir à M. KIMELFELD).

## Délibération n° D\_24\_0434

### Politique de stationnement payant sur voirie juste et à tarification progressive

Le Conseil municipal,

Par délibération n° D\_24\_0160 en date du 21 mars 2024, vous avez approuvé la politique de stationnement payant sur voirie juste et progressive.

Compte-tenu de la complexité du développement technique des nouveaux outils, la mise en place opérationnelle du projet doit être décalée d'une semaine, soit une application de l'ensemble des mesures, inchangées par rapport à la délibération approuvée le 21 mars, au 11 juin 2024.

La Ville de Lyon, la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités partagent un objectif stratégique primordial consistant à accélérer les transitions en cours en faveur de comportements de mobilité moins émetteurs de gaz à effet de serre, moins polluants, moins bruyants, moins consommateurs d'espace, moins accidentogènes et de ce fait moins dépendants de la voiture individuelle.

Pour atteindre ces objectifs, la Ville de Lyon ambitionne de changer les logiques d'occupation de l'espace, développer la transformation de l'espace public, réduire le trafic automobile et ses émissions, adapter l'espace public aux mobilités actives, agir pour un espace public agréable et équilibré, développer une logistique urbaine optimisée, efficace et faciliter l'accès aux professionnels qui effectuent des services aux domiciles lyonnais et entreprises lyonnaises.

La politique de stationnement de la Ville de Lyon, levier essentiel des déplacements, s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le plan de mandat 2020-2026 dont les idées directrices en matière de mobilités, logistique urbaine, occupation du domaine public et espaces publics sont les suivantes :

- Accélérer la transition des mobilités ;
- Mieux respirer et mieux vivre ;
- Développer une meilleure qualité de vie en ville ;
- Développer une logistique urbaine durable, décarbonée et optimisée.

Pour cela, la mise en place d'une politique du stationnement globale est indispensable, via différentes mesures comme étendre les zones payantes et faire évoluer les tarifications en fonction de divers critères, faire respecter le stationnement payant, renforcer l'action de prévention des nuisances par les agents de surveillance de la voie publique (ASVP) et transformer des places de stationnement en espaces verts, terrasses, espaces animés ou autres.

#### I - Le dispositif actuel :

La politique de stationnement sur voirie de la Ville a évolué en 2018 lors de la mise en œuvre de la dépénalisation-décentralisation. Ont été institués une redevance de stationnement selon des grilles tarifaires et un montant de Forfait Post Stationnement (FPS) par zone, en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération et les politiques de mobilités portées par la Métropole de Lyon, autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des transports (AOT).

La mise en œuvre par la Ville des objectifs du Plan de Déplacements Urbains se traduit notamment par les actions suivantes :

- Renforcer les réglementations, en particulier par des extensions du stationnement payant ;
- Optimiser et augmenter le contrôle du stationnement sur voirie, afin de permettre un

- meilleur respect des règles ;
- Optimiser la gestion des parcs ;
- Encadrer la production de stationnement dans les logements privés ;
- Faciliter le stationnement des vélos.

La tarification a été également revue pour se mettre en cohérence avec les parkings en ouvrage afin notamment de répondre à la remarque de la Chambre régionale des comptes formulée à ce sujet.

## II - La nouvelle politique de stationnement :

Cette nouvelle politique de stationnement s'inscrit directement dans un plan de mandat où la mobilité active et décarbonée est fortement développée. Le projet doit permettre d'adapter notre territoire aux enjeux climatiques. Cela passe par une valorisation de l'espace public, par l'apaisement de nombreux quartiers et abords d'écoles, avec in-fine un objectif de changement des comportements.

Outre la politique de stationnement, plusieurs projets participent à ces objectifs :

- Le plan de mandat de SYTRAL Mobilités d'un montant de 2,5 Milliards d'euros, lui-même ambitieux et comprenant notamment :
  - o La finalisation du prolongement de la ligne B du métro et la réalisation de plusieurs lignes de tramways et de bus à haut niveau de service (BHNS) ;
  - o Un important plan de renouvellement du matériel pour du matériel plus grand et dans tous les cas avec une énergie moins carbonée ;
  - o Le renforcement des cadences sur certaines lignes de bus ou de tramways et pour le métro B avec son automatisation ;
  - o La création de nombreux corridors bus pour améliorer leurs vitesses commerciales. Dix corridors bus ont été identifiés permettant l'amélioration de 15 lignes en étoile et radiales.
- Le renforcement et le développement des mobilités actives, notamment la marche, premier mode de déplacement dans notre ville. Cela passe par une amélioration des cheminements piétons (trottoirs, piétonnisation, nouvelle répartition de l'espace public), une végétalisation de ces cheminements, une plus grande prise en compte de la sécurité de ce mode dans la cadre de la démarche « En vie demain ». L'objectif est de tendre vers 0 mort et blessé grave à l'horizon 2050. Par ailleurs, dans le cadre de la ville du quart d'heure, ce mode doit être privilégié fortement.

Cela a donné lieu, entre autres, à la mise en place d'un plan piéton adopté par la Métropole de Lyon en 2022.

- Le développement du mode cyclable avec la création du réseau « voies lyonnaises » à l'échelle de la métropole. Ce réseau a pour objectif d'être le réseau magistral pour des déplacements à vélo entre les communes, soit environ 250 kilomètres en 2026.
- La poursuite de la réduction de la pollution atmosphérique, la loi d'orientation des mobilités a créé les zones à faibles émissions mobilité ZFE-m permettant aux collectivités de limiter la circulation de certains véhicules polluants. En effet, dans sa dernière étude sur la qualité de l'air ambiant, Santé publique France estime que la pollution de l'air aux particules fines PM<sub>2,5</sub> (particules dont le diamètre est de 2.5 micron) serait responsable de 40 000 décès prématurés par an. La Métropole de Lyon, après avoir mis en place une ZFE pour les professionnels, met en place progressivement une ZFE-m avec pour objectif que seuls les

véhicules Crit’Air 0 et 1 soient autorisés à circuler sur le territoire de la ville de Lyon à l’horizon 2028.

Ces politiques de mobilités passent également par la création de sociétés publiques locales. Afin de lutter contre le fractionnement des compétences entre les acteurs publics, celles-ci doivent permettre de faciliter le développement des différentes solutions de transports, le développement de services de mobilité et le conseil dans ce domaine.

Il convient de citer également la modification du plan local d’urbanisme et de l’habitat (PLU-H) pour le renforcer dans la mise en œuvre des dimensions environnementales, dans le but d’aller vers une organisation des mobilités plus économe de l’espace et de l’énergie, limitant les gaz à effet de serre. On peut citer comme mesure de la modification n°3, l’augmentation des capacités de stationnement des vélos dans les constructions neuves et dans certaines zones centrales de notre commune où les transports en commun sont développés, une nouvelle diminution du nombre de places de stationnement. La baisse de la motorisation des ménages est ainsi encouragée.

En parallèle, les acteurs publics souhaitent le développement de solutions alternatives à la possession de la voiture avec le développement du co-voiturage et la mise en place d’un service public d’autopartage ainsi que l’accueil d’opérateurs privés.

En cohérence avec l’ensemble de ces actions, il vous est proposé de faire évoluer le stationnement payant sur voirie dans les conditions suivantes s’agissant de sa tarification :

#### 1) **La fixation du tarif « standard »**

La nouvelle tarification doit permettre de répondre aux principes de toute politique de stationnement, à savoir :

- la réduction du temps de recherche de place et donc la réduction de la circulation et de la pollution ;
- la rotation et l’incitation au stationnement de courte durée sur voirie (par une tarification adaptée) ;
- la cohérence avec le stationnement à vocation de longue durée dans les parcs en ouvrages.

Ceci est en conformité avec l’article L2333-87 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), selon lequel *« le barème tarifaire de paiement immédiat est établi en vue de favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules sur voirie et l’utilisation des moyens de transport collectif ou respectueux de l’environnement, en prenant en compte un objectif d’équité sociale »*.

Les montants du tarif « standard » tels qu’ils vous sont proposés, répondent à ce souci, de même que celui du FPS correspondant.

#### 2) **Les modulations du barème tarifaire**

Le même article L.2333-87 dispose à ce sujet :

*« Le barème tarifaire peut être modulé en fonction de la durée du stationnement, de la surface occupée par le véhicule ou de son impact sur la pollution atmosphérique. Il peut prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée ainsi qu’une tarification spécifique pour certaines catégories d’usagers, dont les résidents, et pour les véhicules bénéficiant d’un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 du code des transports. Il peut être réduit en fonction du niveau du revenu des usagers, de leur statut ou du nombre de personnes vivant au sein de leur foyer, en vue de favoriser l’égalité d’accès à la mobilité des*

*personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ».*

## 2-1. Une modulation possible au regard de la surface et de la pollution atmosphérique notamment.

Le poids des véhicules constitue un critère d'identification déterminant à la croisée de ces éléments. Il est retenu en tant que tel par les différentes études relatives à l'évolution de la mobilité se prononçant à terme en faveur de véhicules électriques d'une part et légers d'autre part. Ceci a été également mis en avant dans les conclusions de la Convention Citoyenne pour le Climat et repris partiellement par l'Etat.

Ainsi, il existe un lien évident entre le poids et la surface occupée par le véhicule, outre le lien entre le poids d'un véhicule et son volume qui, au-delà de la surface occupée, pourrait justifier un traitement particulier au regard de la circulation et du stationnement en termes notamment d'occupation de l'espace.

Par ailleurs, le lien entre le poids du véhicule et la pollution atmosphérique s'avère tout aussi évident en termes notamment de gaz à effet de serre, sur tout le cycle de vie du véhicule en cause, de consommation d'énergie supérieure, ou de particules fines notamment dues au freinage et pneumatiques.

De plus, des véhicules plus lourds et plus hauts engendrent des risques accrus en termes d'accidentologie, notamment pour les piétons, alors que la Ville de Lyon s'est engagée aux côtés de la Métropole dans le projet « En vie demain », projet international de sécurité routière.

Chacun des deux éléments, surface occupée et pollution atmosphérique peut, à lui seul, justifier de l'application d'une tarification différenciée de stationnement.

Ce lien a justifié la création du malus sur les voitures de plus de 1 800 kg par la loi de finances pour 2021 avec entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022 et codifiée par la suite à l'article L.421-30 du Code des impositions sur les biens et les services, qui a été validée par le Conseil constitutionnel (Décision n° 2020-813 DC du 28 décembre 2020) en particulier dans les termes suivants :

*« Il résulte des travaux préparatoires que le législateur a estimé que les véhicules de tourisme les plus lourds causent des nuisances environnementales spécifiques résultant de l'importance des consommations de matériaux et d'énergie que leur construction et leur usage nécessitent ainsi que de l'espace qu'ils occupent dans le trafic routier. En adoptant les dispositions contestées, le législateur a, dans le cadre de son action en faveur de l'environnement, entendu décourager l'acquisition de tels véhicules en renchérissant leur prix ».*

Cette limite a été abaissée par la loi de finances 2024, qui la fixe à 1 600 kg, correspondant à un poids en ordre de marche ou à la masse en ordre de marche (G sur la carte grise), soit un poids à vide de 1 525 kg (G1) majoré de 75 kg. La donnée est disponible sur le certificat d'immatriculation.

Il vous est proposé d'adopter une tarification du stationnement tenant compte du poids du véhicule et de sa source d'énergie.

Catégorie d'énergie	Source d'énergie et abréviation
Thermique	Essence(ES) ; Bicarburation essence-GPL (EG) ; Bicarburation essence-gaz naturel (EN) ; Essence-électricité (hybride non rechargeable) (EH) ; Bicarburation essence-GPL et électricité (hybride non rechargeable) (EQ) ; Bicarburation essence-gaz naturel et électricité (hybride non rechargeable) (EP) ; Superéthanol (FE) ; Bicarburation Superéthanol-GPL (FG) ; Bicarburation Superéthanol-gaz naturel (FN) ; Superéthanol-électricité (hybride non rechargeable) (FH) ; Bicarburation Superéthanol-GPL et électricité (hybride non rechargeable)(FQ) ; Bicarburation Superéthanol-gaz naturel et électricité (hybride non rechargeable) (FP) ; Biogazole B100 exclusif(B1) ; Biogazole B100 exclusif-électricité (hybride non-rechargeable) (BH) ; Gazole (GO) ; Gazole-électricité (hybride non rechargeable) (GH) ; Mélange de gazole et gaz naturel (dual fuel)(GF) ; Mélange de gazole et gaz naturel (véhicule dual fuel type 1A) (1A) ; Bicarburation gazole-GPL(G2) ; Mélange de gazole et gaz naturel (dual fuel) et électricité (hybride non rechargeable)(GQ) ; Gaz de pétrole liquéfié GPL (mélange spécial de butane et de propane, à l'exception des butanes et propane commerciaux) utilisé en tant que carburant exclusif(GP) ; Monocarburation GPL-électricité (hybride non rechargeable) (PH) ; Gaz naturel(GN) ; Gaz naturel-électricité (hybride non rechargeable) (NH) ; Ethanol(ET) ; Gazogène(GA) ; Autres hydrocarbures gazeux comprimés(GZ) ; Mélange gazogène-gazole(GG) ; Mélange gazogène-essence(GE) ; Pétrole lampant(PL)
Hybride Rechargeable	Essence électricité (hybride rechargeable) (EE) ; Bicarburation essence-GPL et électricité (hybride rechargeable) (ER) ; Bicarburation essence-gaz naturel et électricité (hybride rechargeable) (EM) ; Superéthanol-électricité (hybride rechargeable) (FL) ; Bicarburation Superéthanol-GPL et électricité (hybride rechargeable) (FR) ; Bicarburation Superéthanol-gaz naturel et électricité (hybride rechargeable) (FM) ; Biogazole B100 exclusif-électricité (hybride rechargeable) (BL) ; Gazole-électricité (hybride rechargeable) (GL) ; Mélange de gazole et gaz naturel (dual fuel) et électricité (hybride rechargeable) (GM) ; Monocarburation GPL-électricité (hybride rechargeable) (PE) ; Gaz naturel-électricité (hybride rechargeable) (NE)
Electrique et Hydrogène	Electricité(EL) ; Air comprimé(AC) ; Hydrogène(H2) ; Hydrogène-Electricité (hybride rechargeable) (HE) ; Hydrogène-Electricité (hybride non rechargeable) (HH)

Le tarif « majoré » concernera les véhicules thermiques supérieurs à 1 525 kg d'une part, ainsi que les véhicules électriques et hydrogènes au-dessus de 2 100 kg, et de 1 900 kg pour les véhicules

hybrides rechargeables.

Le tarif « réduit » s'appliquera aux véhicules thermiques et hybrides rechargeables de moins de 1 000 kg ainsi qu'aux véhicules électriques et hydrogènes inférieurs à 2 100 kg.

Les véhicules hybrides rechargeables bénéficieront d'une tarification « standard » pour les véhicules dont le poids est compris entre 1 000 et 1 900 kg.

Tous les seuils de poids correspondent au poids à vide et non en ordre de marche.

Tarif « réduit »	Tarif « standard »	Tarif « majoré »
Véhicule thermique : <= 1 000 kg	Véhicule thermique : > 1 000 et <= 1 525 kg	Véhicule thermique : > 1 525 kg
Véhicule hybride rechargeable : <= 1 000 kg	Véhicule hybride rechargeable : > 1 000 et <= 1 900 kg	Véhicule hybride rechargeable : > 1 900 kg
Véhicule électrique : <= 2 100 kg		Véhicule électrique : > 2 100 kg

## 2-2. En ce qui concerne les ayants droit résidents :

Ceux-ci font l'objet d'une tarification spécifique conformément aux dispositions précitées de l'article L 2333-87.

Un droit de stationnement résident annuel par ménage est attribué sous réserve des conditions d'éligibilité. Le montant de ce droit reste inchangé (40 €), tandis que les tarifs des forfaits évoluent avec d'une part un tarif « standard » et d'autre part les deux modulations « réduit » et « majoré » définies ci-dessus.

Le droit annuel et le tarif préférentiel résident ne s'appliquent que dans le secteur d'éligibilité du résident défini par arrêté du Maire.

Ces ayants droit bénéficient de surcroît d'une tarification solidaire et familiale. Les familles nombreuses et les foyers fiscaux aux faibles revenus bénéficieront alors du tarif « réduit ».

Les conditions d'attribution de la tarification résidentielle, solidaire et familiale seront précisées par arrêté du Maire. Elles concernent les familles nombreuses (les ménages ayant trois enfants à charge ou plus) et les foyers fiscaux modestes dont le quotient familial municipal est inférieur ou égal à la tranche 3.

### 3) La création d'une seule zone de tarification

Il apparaît nécessaire de revoir le principe du zonage actuel PRESTO et TEMPO en retenant une seule zone géographique pour tenir compte des évolutions suivantes :

- Valorisation du stationnement vers d'autres usages afin d'adapter notre ville aux enjeux climatiques ;
- Globalisation des problématiques de mobilité et plus spécifiquement de stationnement, notamment dans le contexte d'extension du stationnement payant dans les communes de Villeurbanne et de Caluire en limite de Lyon ;
- Multiplicité des grilles tarifaires liées aux critères de poids et d'énergie du véhicule, qui

induit pour ne pas complexifier le parcours pour les usagers, de passer à une zone de tarification unique.

Il est précisé qu'au mois d'août, le périmètre payant sera divisé en deux pour maintenir si nécessaire une zone de stationnement gratuite pour les visiteurs. Le stationnement restera quant à lui gratuit pour les titulaires du dispositif résident. Les deux zones de stationnement seront précisées par arrêté du Maire.

Pour mener à bien ce projet, la Ville de Lyon a fait évoluer son outil de gestion globale centralisée des outils du stationnement pour qu'il puisse se connecter au système d'immatriculation des véhicules (SIV) par l'intermédiaire de son prestataire qui a acquis une licence technique auprès du ministère de l'Intérieur.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L.2333-87 ;

Vu l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2011/3861 du 19 septembre 2011 portant nouveau cadre de la tarification des services municipaux en fonction des ressources ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2016/2544 portant simplification et modification des grilles tarifaires du stationnement payant sur voirie ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2017/3368 du 23 octobre 2017 portant institution d'une redevance de stationnement et fixation des tarifs des nouvelles grilles du stationnement payant sur voirie et des montants du forfait post stationnement ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2017/3370 du 23 octobre 2017 portant institution de mesures environnementales liées au stationnement payant ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2017/3369 du 23 octobre 2017 portant évolution du dispositif et du tarif du stationnement sur voirie adaptés pour les résidents, modifiée par la délibération de la Ville de Lyon n° 2022/2194 du 15 décembre 2022 portant modification de la politique de stationnement pour les résidents ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2018/4240 du 19 novembre 2018, par laquelle la Ville de Lyon a donné un avis favorable à la proposition de la Métropole de Lyon consistant à instaurer une « Zone à Faibles émissions » sur le territoire de la ville de Lyon ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2020/224 du 28 septembre 2020 portant adaptation des droits de stationnement à la réglementation de la ZFE de la Métropole de Lyon, prévoyant le remboursement des droits de stationnement au prorata temporis, pour les véhicules n'ayant plus autorisation de stationner dans le périmètre de la ZFE ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° 2021/1076 du 30 septembre 2021 portant pérennisation du partage de données entre la DGFIP et la Ville de Lyon pour le calcul des quotients familiaux municipaux ;

Vu la délibération de la Ville de Lyon n° D\_24\_0160 du 21 mars 2024 portant politique de stationnement payant sur voirie juste et à tarification progressive ;

Vu la délibération n° 2022-0989 du Conseil de la Métropole du 14 mars 2022, par laquelle la Métropole de Lyon a précisé la première étape du projet d'amplification de la Zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés de Crit'Air



5 et non classés ;

Vu les délibérations n° 2022-1939 du 7 juillet 2022 et n° 2023-2232 du 19 janvier 2023 portant adaptation des droits de stationnement à la première étape du projet d'amplification de la Zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon aux véhicules particuliers et 2 roues motorisés de Crit'Air 5 et non classés, instituant le remboursement et la facturation des droits de stationnement (vignettes, abonnements), au prorata temporis pour les véhicules n'ayant plus autorisation de stationner dans le périmètre de la ZFE ;

Vu la délibération n° 2024-2098 du Conseil de la Métropole du 29 janvier 2024 relative au Plan vélo 2024-2030 – Délibération cadre ;

Vu l'arrêté n° 2019-ZFE-001 du Président de la Métropole de Lyon en date du 4 juillet 2019 relatif à l'instauration d'une zone à circulation restreinte dénommée « Zone à faibles Émissions » sur le territoire de la Métropole de Lyon ;

Vu l'arrêté n° 2020-ZFE-002 du Président de la Métropole de Lyon en date du 2 décembre 2020 relatif aux modifications et compléments apportés à la liste des dérogations individuelles à caractère temporaire pouvant être délivrées par le Président de la Métropole de Lyon ;

Vu l'arrêté n° 2021-ZFE-003 du Président de la Métropole de Lyon en date du 16 mars 2021 relatif au complément apporté à la liste des dérogations individuelles à caractère temporaire pouvant être délivrées par le Président de la Métropole de Lyon ;

Vu l'arrêté n° 2022-ZFE-004 du Président de la Métropole de Lyon en date du 15 février 2022 relatif à la Zone à faibles Emissions mobilité et concernant les véhicules de catégories camionnette, N1, N2 et N3 au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

Vu l'arrêté n° 2022-ZFE-005 du Président de la Métropole de Lyon en date du 10 juin 2022 relatif à la Zone Faibles Emissions mobilité et concernant les véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

Vu l'arrêté n° 2023-ZFE-006 du Président de la Métropole de Lyon en date du 26 décembre 2023 relatif à la Zone à Faibles Emissions mobilité et concernant les véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3, non classés ou Crit'Air 5, 4 et 3 ;

Vu l'arrêté n° 2023-ZFE-007 du Président de la Métropole de Lyon en date du 26 décembre 2023 relatif à la Zone à Faibles Emissions mobilité et concernant les véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, non classés ou classés Crit'Air 5, 4 et 3 ;

Vu l'arrêté n° 2023-ZFE-008 du Président de la Métropole de Lyon en date du 26 décembre 2023 relatif à la Zone à Faibles Emissions mobilité et concernant les véhicules de catégories Camionnette, N1, N2 et N3, non classés ou Crit'Air 2 ;

Vu l'arrêté n° 2023-ZFE-009 du Président de la Métropole de Lyon en date du 26 décembre 2023 relatif à la Zone à Faibles Emissions mobilité et concernant les véhicules de catégories M1, Voiture particulière et L, non classés ou classés Crit'Air 2 ;

Vu l'avis de la Métropole de Lyon ;

Vu l'arrêté municipal n° 2024RP44420 portant interdiction de stationnement dans la zone à circulation restreinte dénommée « Zone à Faibles émissions mobilité » sur le territoire de la ville de Lyon ;

Vu l'arrêté municipal n° 2024RP44541 portant réglementation du stationnement payant sur tout le territoire de la ville de Lyon ;

Vu l'avis favorable du Conseil du 6e arrondissement en date du 14/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 9e arrondissement en date du 14/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 1er arrondissement en date du 15/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 4e arrondissement en date du 15/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 2e arrondissement en date du 15/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 3e arrondissement en date du 14/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 5e arrondissement en date du 16/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 8e arrondissement en date du 15/05/2024  
 Vu l'avis favorable du Conseil du 7e arrondissement en date du 14/05/2024

### DELIBERE

- 1- La délibération n° 2017/3368 du 23 octobre 2017 est abrogée. Il est procédé à la suppression des deux zones tarifaires TEMPO et PRESTO et à la création d'un seul périmètre de stationnement sur voirie réglementé payant.
- 2- Les délibérations du Conseil municipal suivantes sont abrogées :
  - n° 2016/2544 du 14 novembre 2016 relative à la simplification et modification des grilles tarifaires du stationnement payant sur voirie ;
  - n° 2017/3369 du 23 octobre 2017 relative à l'évolution et du tarif du stationnement sur voirie adaptés pour les résidents ;
  - n° 2017/3370 du 23 octobre 2017 relative aux mesures environnementales liées au stationnement payant ;
  - n° 2022/2194 du 15 décembre 2022 relative à la modification de la politique de stationnement pour les résidents ;
  - n° D\_24\_0160 du 21 mars 2024 relative à la politique de stationnement payant sur voirie juste et à tarification progressive.
- 3- Il est mis en œuvre un tarif « standard » d'une part, auxquelles s'ajoutent d'autre part des modulations dites tarif « réduit » et tarif « majoré », basées sur les caractéristiques des véhicules (énergie et poids à vide) :

	VISITEUR		
	Réduit	Standard	Majoré
Véhicule thermique : <= 1 000 kg		Véhicule thermique : > 1 000 et <= 1 525 kg	Véhicule thermique : > 1 525 kg
Véhicule hybride rechargeable : <= 1 000 kg		Véhicule hybride rechargeable : > 1 000 et <= 1 900 kg	Véhicule hybride rechargeable : > 1 900 kg
Véhicule électrique : <= 2 100 kg			Véhicule électrique: > 2 100 kg
00:30	0,50 €	1,00 €	1,50 €
01:00	1,00 €	2,00 €	3,00 €
01:30	2,00 €	4,00 €	6,00 €
02:00	3,00 €	6,00 €	9,00 €

	VISITEUR		
	Réduit	Standard	Majoré
03:00	6,00 €	10,00 €	15,00 €
04:00	12,00 €	14,00 €	21,00 €
05:00	14,00 €	18,00 €	27,00 €
06:00	16,00 €	22,00 €	33,00 €
07:00	18,00 €	26,00 €	39,00 €
08:00	20,00 €	30,00 €	45,00 €
09:00	22,00 €	34,00 €	51,00 €
10:00	35,00 €	55,00 €	80,00 €

Les nouvelles grilles tarifaires sur horodateur sont identiques mais avec des « tranches différentes » :

Standard Horodateur
1€ jusqu'à 30min
30 centimes pour 10 minutes jusqu'à 50 minutes
40 centimes pour 10 minutes jusqu'à 60 minutes
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 1h20
80 centimes pour 10 minutes jusqu'à 1h30
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 1h50
80 centimes pour 10 minutes jusqu'à 2h
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 2h50
1€ pour 10 minutes jusqu'à 3h
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 4h50
1 € pour 10 minutes jusqu'à 5h
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 5h50
1 € pour 10 minutes jusqu'à 6h
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 6h50
1 € pour 10 minutes jusqu'à 7h
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 7h50
1 € pour 10 minutes jusqu'à 8h
60 centimes pour 10 minutes jusqu'à 8h50
1 € pour 10 minutes jusqu'à 9h
3,50 €s pour 10 minutes jusqu'à 10h
Paielement minimum 1€, maximum 55€
Durée minimale 30 minutes, durée maximale 10h00

<b>Réduit Horodateur</b>	
0,50€ jusqu'à 30min	
10 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 50 minutes
30 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 1h20
40 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 1h30
30 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 1h50
40 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 2h
50 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 3h
60 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 3h50
1 € pour 10 minutes	jusqu'à 4h
60 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 4h50
1 € pour 10 minutes	jusqu'à 5h
30 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 5h50
50 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 6h
30 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 6h50
50 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 7h
30 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 7h50
50 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 8h
30 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 8h50
50 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 9h
2 €s pour 10 minutes	jusqu'à 9h50
3 €s pour 10 minutes	jusqu'à 10h00
Paielement minimum 0,50€, maximum 35€	
Durée minimale 30 minutes, durée maximale 10h00	

<b>Majoré Horodateur</b>	
1,50€ jusqu'à 30min	
50 centimes pour 10 minutes	jusqu'à 1h
1€ pour 10 minutes	jusqu'à 9h
4€ pour 10 minutes	jusqu'à 9h50
9€ pour 10 minutes	jusqu'à 10h
Paielement minimum 1,50€, maximum 80€	
Durée minimale 30 minutes, durée maximale 10h00	

La tarification du paiement par mobile est identique et applicable à la minute.  
Le stationnement est payant de 9h à 19h, sauf les dimanches et jours fériés.

4- Le tarif du droit annuel résident est établi comme suit :

<b>Tarification du droit résident annuel</b>	
Droit du véhicule du ménage par an	40 € TTC

5- Les grilles tarifaires, les seuils de poids ainsi que la tarification solidaire et familiale pour les titulaires d'un droit résident, établies comme suit sont approuvées :

<b>Résident</b>			
	Tarif « réduit »	Tarif « standard »	Tarif « majoré »
Véhicule électrique	<= 2 100 kg	N/A	> 2 100 kg
Véhicule hybride rechargeable	<= 1 000 kg	> 1 000 et <= 1 900 kg	> 1 900 kg
Véhicule thermique	<= 1 000 kg	> 1 000 et <= 1 525 kg	> 1 525 kg

Résident						
	Tarif « réduit »		Tarif « standard »		Tarif « majoré »	
Forfait appliqué	1 jour	2 €	1 jour	3 €	1 jour	5 €
	1 semaine	5 €	1 semaine	8 €	1 semaine	12 €
	1 mois	15 €	1 mois	30 €	1 mois	45 €

Le droit et le tarif préférentiel résident ne s'appliquent que dans le secteur d'éligibilité du résident défini par arrêté du Maire.

Il est précisé que les droits qui auront été attribués avant le 1<sup>er</sup> juillet 2023 conserveront leur validité d'un an glissant et permettront à leur titulaire de bénéficier des tarifs forfaitaires associés.

Le stationnement est payant de 9h à 19h, sauf les dimanches et jours fériés.

6- Les bénéficiaires d'un droit résident peuvent accéder à une tarification solidaire et familiale selon leur situation familiale ou fiscale, permettant une tarification « réduit », sans prise en compte des caractéristiques du véhicule.

Pour cela l'utilisateur doit présenter l'une de ces situations :

- Avoir au minimum trois enfants à charge. Dans le cas des familles recomposées, les différents justificatifs des parents seront pris en compte ;
- Avoir un quotient familial municipal (QFM) égal ou inférieur à la tranche 3 soit 1 150 €, tel que définie dans la délibération n° 2011/3861 du Conseil municipal du 19 septembre 2011, étant entendu que cette tranche pourra évoluer en fonction de toute nouvelle délibération en fixant le montant.

Les justificatifs à fournir sont les suivants :

- Dernier avis d'imposition du ménage demandeur du droit de stationnement résident.

Ou

- Attestation du Quotient Familial Municipal en cours de validité du ménage demandeur du droit de stationnement résident.

7- Les montants des forfaits post stationnement (FPS) établis comme suit, sont approuvés :

FPS			
	Tarif « réduit »	Tarif « standard »	Tarif « majoré »
Véhicule électrique	<= 2 100 kg	N/A	> 2 100 kg
Véhicule hybride rechargeable	<= 1 000 kg	> 1 000 et <= 1 900 kg	> 1 900 kg
Véhicule thermique	<= 1 000 kg	> 1 000 et <= 1 525 kg	> 1 525 kg
FPS appliqué	35 €	55 €	80 €

Ce montant de FPS, pour chaque catégorie, s'applique pour tous les usagers y compris les ayants

droit bénéficiaires de tarifs spécifiques (résidents, professionnels) n'ayant pas payé ou que partiellement (sous déduction de ce paiement partiel dans ce cas), la redevance de stationnement règlementé, et/ou si leur vignette n'est plus valide. Pour les résidents bénéficiant de la tarification solidaire et familiale, le montant du FPS « réduit » ne s'applique que dans leur secteur d'éligibilité.

- 8- Le tarif « standard » sera appliqué systématiquement quelles que soient les caractéristiques du véhicule pour les véhicules dont la plaque n'est pas reconnue pas le SIV.
- 9- Le stationnement pour les visiteurs sera gratuit au mois d'août sur le ou les secteurs qui seront déterminés par arrêté du Maire. Cette disposition est également applicable aux titulaires d'un droit résident.
- 10- En cas de déclenchement de la circulation différenciée mise en œuvre par le Préfet durant un épisode de pollution, la Ville de Lyon pourra mettre en œuvre les dispositions suivantes dans le domaine du stationnement payant sur voirie :
  - Gratuité du stationnement pour les titulaires d'un droit résident en cours de validité, dans le périmètre résident.
- 11- L'ensemble des dispositions précitées, y compris les abrogations de délibérations, sont applicables au 11 juin 2024.
- 12- La recette du paiement immédiat de la redevance de stationnement en résultant sera inscrite au budget, au programme GESTAT, opération STATVOIR, sur la ligne de crédit 94486.
- 13- La recette de la redevance du forfait post stationnement en résultant sera inscrite au budget, au programme POLAPSE, opération GESTION FPS, article 7337, fonction 112.

**(Et ont signé les membres présents)  
Pour extrait conforme,  
Le Maire,  
Lyon, signé le 31/05/2024**

Grégory DOUCET