



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL MUNICIPAL

(Direction des Assemblées)

2022/2190

Deuxième étape d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole de Lyon - Avis des communes concernées

Direction de la Mobilité Urbaine

**Rapporteur** : M. GODINOT Sylvain

**SEANCE DU 15 DÉCEMBRE 2022**

LISTE DES DELIBERATIONS AFFICHEE LE : 20 DECEMBRE 2022

DATE DE CONVOCATION DU CONSEIL MUNICIPAL : 8 DECEMBRE 2022

NOMBRE DE CONSEILLERS MUNICIPAUX EN EXERCICE AU JOUR DE LA SEANCE : 73

DELIBERATION PUBLIEE LE : 23 DECEMBRE 2022

---

**PRESIDENT** : M. DOUCET Grégory

**SECRETAIRE ELU** : Mme ZDOROVITZOFF Sonia

**PRESENTS** : Mme PERRIN, M. DOUCET, Mme HENOCQUE, M. GODINOT, Mme VIDAL, M. BOSETTI, M. VASSELIN, Mme PERRIN-GILBERT, Mme RUNEL, M. LUNGENSTRASS, Mme AUGHEY, M. MAES, Mme DE LAURENS, M. MICHAUD, Mme NUBLAT-FAURE, M. HUSSON, Mme ZDOROVITZOFF, M. CHEVALIER, Mme DELAUNAY, M. GIRAULT, Mme GOUST, Mme DUBOIS BERTRAND, Mme PRIN, M. VIVIEN, M. EKINCI, Mme TOMIC, M. MONOT, Mme DUBOT, Mme BLANC, Mme CROIZIER, M. BLACHE, M. DUVERNOIS, Mme BORBON, M. HERNANDEZ, M. BILLARD, M. BLANC, Mme DE MONTILLE, M. SOUVESTRE, Mme BOUAGGA, M. PRIETO, Mme ROCH, M. BERZANE, M. ODIARD, Mme MARAS, Mme CABOT, M. ZINCK, Mme BRAIBANT THORAVALE, M. DRIOLI, M. GENOUVRIER, Mme ALCOVER, M. CHAPUIS, Mme BRUVIER HAMM, Mme FRERY, Mme GEORGEL, M. KIMELFELD, M. DEBRAY, Mme POPOFF, M. KEPENEKIAN, M. REVEL, Mme VERNEY-CARRON, Mme CONDEMINE, M. BROLIQUIER, M. OLIVER, M. CUCHERAT, M. LEVY, Mme BACHA-HIMEUR, M. SECHERESSE, Mme GAILLIOUT

**ABSENTS EXCUSES ET DEPÔTS DE POUVOIRS** : Mme LEGER (pouvoir à M. PRIETO), M. CHIH (pouvoir à Mme DUBOT), M. GIRAUD (pouvoir à Mme RUNEL), M. COLLOMB (pouvoir à M. CUCHERAT), Mme FERRARI (pouvoir à M. KIMELFELD)

**ABSENTS NON EXCUSES** :

2022/2190 - DEUXIEME ETAPE D'AMPLIFICATION DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS (ZFE) SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE DE LYON - AVIS DES COMMUNES CONCERNEES (DIRECTION DE LA MOBILITE URBAINE)

Le Conseil Municipal,

Vu le rapport en date du 28 octobre 2022 par lequel M. le Maire expose ce qui suit :

Confrontée à des défis majeurs en matière de mobilité, la Ville de Lyon s'est engagée depuis de nombreuses années dans une transformation de son modèle de développement urbain, en faveur notamment de l'amélioration de la qualité de l'air, de la santé des Lyonnaises et Lyonnais et de la transition écologique. Le plan climat énergie territorial, le contrat local de santé et la participation au réseau villes santé de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) depuis 2001 traduisent cet engagement.

**I- Contexte :**

La pollution atmosphérique cause toujours 40 000 décès prématurés chaque année en France (source : Santé Publique France, 2021). Elle accroît le risque de maladies respiratoires aiguës et chroniques, mais aussi cardiovasculaires. Il est désormais démontré que l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, particulièrement aux particules fines et au dioxyde d'azote contribue au développement de maladies chroniques (telles que des maladies cardiovasculaires, respiratoires ou encore neurologiques), favorise des troubles du développement de l'enfant et enfin, aggrave les symptômes des personnes souffrant de pathologies. Par ailleurs, l'étude XENAIR, présentée par le Département Prévention Cancer Environnement du Centre Léon Bérard le 3 octobre 2022, a mis en évidence le lien entre le cancer du sein et l'exposition aux polluants atmosphériques, et en particulier au NO2.

Ces impacts sanitaires et économiques, mais aussi la mise à jour récente actant une baisse importante des seuils recommandés par l'OMS suite à un nouveau tour d'horizon scientifique en 2021, justifient la mise en place d'une politique publique ambitieuse de lutte contre la pollution atmosphérique.

Le 3<sup>ème</sup> Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) piloté par l'Etat est en cours d'approbation et prévoit dans ses objectifs renforcés de diminuer le trafic routier et limiter la congestion sur certaines sections routières via le renforcement et l'étude de l'extension géographique de la ZFE-m de Lyon tout en déployant des dispositifs d'aides et de dérogation pour accompagner les usagers pénalisés par les interdictions.

Malgré des améliorations notables de la qualité de l'air au cours des dernières décennies sur le territoire de la Métropole de Lyon et de la Ville de Lyon, la pollution atmosphérique reste un enjeu majeur de santé publique. Un scénario de baisse tendancielle sans intervention volontariste montre que l'atteinte des seuils réglementaires ou recommandés par l'OMS ne saurait être assurée d'ici de nombreuses années, au détriment de la santé publique.

Compte tenu de la gravité des impacts sanitaires, l'Union européenne s'inquiète depuis des années du dépassement structurel des normes de qualité de l'air, à Lyon comme dans

de nombreuses agglomérations. En mai 2011, la Commission européenne a assigné plusieurs États-membres, dont la France, devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect des seuils de pollution en particules fines PM10, ceci, après de nombreux avertissements formalisés par des mises en demeure et des avis motivés. Le 17 mai 2018, la Commission a renvoyé la France devant la CJUE pour non-respect répété des valeurs limites en concentration de dioxyde d'azote (NO2) et insuffisance des plans d'action pour lutter contre ce polluant. Le 24 octobre 2019, la CJUE a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive n°2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Le 10 juillet 2021, constatant que « le gouvernement n'a toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France » où les valeurs limites restent dépassées (agglomérations de Paris, Grenoble, Lyon, Marseille-Aix, Reims, Strasbourg et Toulouse pour le dioxyde d'azote, et de Paris et Fort-de-France pour les particules fines), le Conseil d'Etat a enjoint le gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire les niveaux de pollution sous peine d'une astreinte record de 10 millions d'euros par semestre de retard et a donné un délai de six mois pour exécuter cette décision.

Dans ce contexte de prise de conscience de l'ampleur des impacts de la pollution de l'air sur l'environnement et la santé publique et du durcissement des injonctions à agir, l'État a pris de nouvelles mesures à travers la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). La LOM pointe notamment le trafic routier comme une source particulièrement préoccupante de polluants atmosphériques, du fait de la nature des émissions (dioxyde d'azote, particules fines) et de leur intensité dans les zones densément urbanisées situées à proximité des voies à grande circulation. En réponse à cette problématique, le législateur invite les territoires soumis à la pollution automobile à mettre en place des zones à faibles émissions (ZFE) et les rend obligatoires lorsque les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière (décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020). En l'occurrence, l'agglomération lyonnaise est le territoire français qui a connu le plus grand nombre de jours de dépassement des seuils de pollution en 2019 avec 45 jours en alerte rouge.

## **II- Les actions engagées pour les poids-lourds et les utilitaires légers :**

En conséquence, en 2020, la Métropole de Lyon a instauré une ZFE qui interdit de manière permanente (7j/7 et 24h/24) la circulation et le stationnement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers conçus et construits pour le transport de marchandises et classés Crit'Air 5 et 4 (au 1<sup>er</sup> janvier 2020) et Crit'Air 3 (depuis le 1er janvier 2021).

Le périmètre de la ZFE actuelle concerne la majorité des populations surexposées au NO2 et comprend la quasi-totalité des arrondissements de Lyon, à l'exception de Saint Rambert et du secteur du Port de Lyon Edouard Herriot.

Malgré ces mesures, l'agglomération lyonnaise continue d'enregistrer des dépassements réguliers des valeurs limites européennes en dioxyde d'azote (NO2), à proximité des grands axes routiers.

Selon des études menées par ATMO Auvergne Rhône-Alpes, sur l'ensemble des émissions annuelles de NO2 émises sur le territoire de la Métropole, plus de 60 % sont liées aux émissions du trafic routier. Ces émissions des transports routiers proviennent à 96 % des véhicules diesel. Elles contribuent à la formation d'ozone troposphérique (O3), polluant dont l'évolution reste orientée à la hausse en particulier durant les périodes

estivales. Aussi, pour protéger les populations et repasser sous le seuil des valeurs limites européennes, il est nécessaire de mettre en œuvre des mesures plus ambitieuses à l'encontre des véhicules les plus polluants et notamment les véhicules diesel.

### **III- Les orientations de mobilité :**

La transition des mobilités est ainsi engagée et soutenue pour réduire les déplacements et distances parcourues en voiture thermique individuelle par une approche complète :

- le développement et renforcement des infrastructures, services et tarifications sociales et solidaires pour les transports en commun pour les rendre plus accessibles, plus confortables et plus efficaces ;
- le développement des infrastructures, du stationnement et des services autour du vélo, afin de couvrir les trajets courts et améliorer la santé physique des habitantes et habitants ;
- le développement de la marche pour faciliter les déplacements de toutes et tous et créer une ville inclusive ;
- le développement de différentes solutions d'autopartage pour offrir une solution pour les usages occasionnels d'une voiture, en disposant de tarifications sociales et solidaires ;
- le développement du covoiturage pour optimiser l'usage de la voirie et des véhicules en circulation ;
- la transition énergétique du parc roulant restant en faveur de motorisations électriques ou à plus faible impact environnemental, ainsi que le développement des infrastructures de recharge correspondantes.

La Ville de Lyon, aux côtés de la Métropole de Lyon, prend acte :

- a) de l'enjeu à protéger la santé des Lyonnaises et des Lyonnais en se rapprochant au maximum des nouvelles valeurs publiées par l'OMS en 2021 ;
- b) de l'urgence à agir pour sortir la Métropole de la liste des agglomérations en situation de contentieux vis-à-vis de l'Europe et, pour ce faire, d'atteindre, le plus vite possible et en tout point du territoire, les valeurs réglementaires de 2010 concernant les particules fines et les oxydes d'azote ;
- c) de la nécessité de déployer une ZFE ambitieuse pour inscrire la Métropole dans les trajectoires de réduction des émissions de polluants tracées par les plans nationaux (plan de réduction des émissions de polluants) et locaux (plan de protection de l'atmosphère, plan climat air énergie territorial) dans l'optique d'atteindre, au plus tôt, les anciennes recommandations de l'OMS de 2005 ;
- d) du bilan de la concertation préalable au projet d'amplification de la ZFE de la Métropole ;
- e) de l'avis et des recommandations émis par la Commission nationale du débat public (CNDP) au terme de la concertation du projet d'amplification de la ZFE ;
- f) des effets du projet sur le parc de véhicules, les comportements de mobilité, l'évolution du volume de trafic routier et des bénéfices environnementaux et sanitaires attendus du projet.

### **IV- Les propositions :**

La Métropole de Lyon propose donc de renforcer cette Zone à Faibles Émissions selon les objectifs suivants, en réponse aux 5 grands enseignements issus de la concertation préalable ZFE à savoir :

- prévoir un dispositif ZFE acceptable en définissant la juste contrainte ;
- rendre soutenable la transition des citoyens et des professionnels via le dispositif d'accompagnement ;
- garantir l'atteinte des objectifs du projet par la mise en place d'un dispositif de contrôle efficace et d'un outil d'évaluation des effets du projet ;
- développer les modes de transport alternatifs et les infrastructures permettant d'assurer les déplacements internes à la ZFE et garantir son accessibilité ;
- communiquer sur les enjeux du projet et informer sur ses modalités de mise en œuvre.

En réponse à la concertation et à la lumière des études, le projet de 2<sup>ème</sup> étape d'amplification de la ZFE, voté par délibération au Conseil métropolitain de septembre 2022 se définit par :

- un périmètre d'amplification ci-annexé combinant :
  - o un périmètre central, comprenant l'ensemble des arrondissements de Lyon, la commune de Caluire-et-Cuire et les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'intérieur du périphérique Laurent Bonnevey ;
  - o un périmètre étendu, composé des communes limitrophes de la ZFE actuelle, à savoir les secteurs de Villeurbanne, Bron et Vénissieux situés à l'extérieur du périphérique Laurent Bonnevey et les Villes de Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, Oullins, La Mulatière, Sainte-Foy-lès-Lyon, Sathonay-Camp, Fontaines-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Saint-Fons, Chassieu, Saint-Priest, Décines-Charpieu, Mions et Corbas ;
- un rythme d'amplification de la ZFE :
  - o conforme au calendrier précisé dans le cadre de la loi climat et résilience dans les communes du périmètre central ZFE :
    - Crit'Air 5 et non classé : interdiction en 2023 ;
    - Crit'Air 4 : interdiction en 2024 ;
    - Crit'Air 3 : interdiction en 2025 ;
    - Crit'Air 2 (spécifique au projet ZFE Métropole de Lyon) : interdiction en 2026 ;
  - o décalé d'une année, dans les communes du périmètre étendu et sur les infrastructures M6/M7 et le Boulevard périphérique Laurent Bonnevey :
    - Crit'Air 5 et non classé : interdiction en 2024 ;
    - Crit'Air 4 : interdiction en 2025 ;
    - Crit'Air 3 : interdiction en 2026.

#### **V- L'accompagnement métropolitain en faveur des usagers :**

- un dispositif d'aides et de dérogations à destination des particuliers visant à :
  - o compléter les aides de l'État par une aide métropolitaine permettant de déclencher la surprime ZFE destinée aux Métropolitains, résidant ou travaillant dans l'un des périmètres de la ZFE, en contrepartie de la mise au rebut de leur véhicule Crit'Air 5, 4, 3 ou non classé et de mise au rebut ou revente de leur véhicule Crit'Air 2, et ceci, pour financer l'achat, la location longue durée (supérieure à 24 mois) ou encore la location avec option d'achat de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasions, tels que les véhicules particuliers classés Crit'Air 0 et 1 (à l'exception des véhicules hybrides rechargeables), les 2, 3 ou 4 roues électriques (à l'exception des trottinettes), les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos à assistance

- électrique ou mécanique ainsi que les opérations de retrofit de véhicules légers pour une conversion du moteur thermique vers de l'électrique ;
- favoriser les choix de mise au rebut ou de cession de véhicule sans renouvellement, grâce à la création d'une aide forfaitaire de type chèque mobilité permettant le paiement des services de transport et de mobilité alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, autopartage, covoiturage, location de vélo) ;
  - octroyer ces aides métropolitaines, au plus tard le 1er septembre 2023, d'une valeur comprise entre 500 et 2 000 € aux ménages dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € par an (ce qui correspond à 70 % des foyers fiscaux), ceci en vue d'accompagner le plus grand nombre, sous condition de mise au rebut des véhicules particuliers classés Crit'Air 5, 4, 3, non classé et de mise au rebut ou de cession des véhicules classés Crit'Air 2 ;
  - compléter ce dispositif d'aides par un cadre dérogatoire intégrant les dérogations nationales et un régime dérogatoire local permettant une mise en œuvre progressive pour les Métropolitains. Ce cadre dérogatoire comprend, outre les dérogations nationales, une dérogation permanente pour les véhicules utilisés par les associations agréées de sécurité civile et les associations d'intérêt général, les véhicules présentant un intérêt historique, une dérogation individuelle à caractère temporaire du 1<sup>er</sup> septembre 2025 au 31 décembre 2027 pour les propriétaires de véhicules Crit'Air 2, acquis avant la date de publication des futurs arrêtés de circulation et de stationnement relatifs au projet d'amplification 2<sup>ème</sup> étape, résidant ou travaillant dans le périmètre de la ZFE et dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 19 600 € par an, une dérogation non renouvelable de 6 mois pour délais de livraison importants et une dérogation ponctuelle pour les "petits rouleurs" ouvrant droit à un nombre limité de jours de libre circulation au sein du périmètre ZFE ;
- un dispositif d'aides et de dérogations à destination des professionnels visant à :
- compléter les aides de l'État par une aide métropolitaine permettant de déclencher la surprime ZFE destinée aux TPE, PME et associations pour l'achat, la location longue durée (LLD supérieure ou égale à 36 mois) de véhicules à faibles émissions, neufs ou d'occasions, tels que les véhicules utilitaires légers (VUL) et des poids-lourds (PL) utilisant une motorisation 100 % gaz naturel pour véhicules/gaz naturel liquéfié (GNV/GNL), 100 % électrique ou 100 % hydrogène, les vélos-cargos (2, 3, 4 roues), les remorques avec ou sans assistance électrique, les contrats verts ainsi que les opérations de retrofit de moteurs de VUL comme de PL pour une conversion du moteur thermique vers de l'électrique ou du GNV ;
  - octroyer ces aides métropolitaines, dès le 1<sup>er</sup> septembre 2023, d'une valeur comprise entre 1 000 et 13 000 €, dans la limite de 6 véhicules pour les bénéficiaires situés dans les périmètres ZFE, 3 véhicules pour les bénéficiaires situés dans la Métropole hors ZFE, un véhicule pour les bénéficiaires situés dans les Communautés de communes de l'Est lyonnais et du Pays d'Ozon ;
  - compléter ce dispositif d'aides par un cadre dérogatoire intégrant les dérogations nationales et un régime dérogatoire local permettant une mise en œuvre progressive pour les entreprises. Ce cadre dérogatoire comprend, outre les dérogations nationales, une dérogation permanente pour les véhicules utilisés par les associations agréées de sécurité civile et les associations reconnues d'utilité publique, une dérogation temporaire

jusqu'au 31 décembre 2025 pour les véhicules de catégorie camionnette, CTTE, N1, N2 et N3, BEN AMO, BENNE, CIT EAU, FG TD, BETON et PTE ENG, une dérogation individuelle à caractère temporaire de 12 mois pour délais de livraison importants et une dérogation individuelle à caractère temporaire non renouvelable amortissement Crit'Air 2-7 ans pour les entreprises et associations ayant acquis un VU-PL Crit'Air 2 entre le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et la date de publication des arrêtés de circulation et de stationnement du projet d'amplification 2<sup>ème</sup> étape,

- le dispositif et les modalités de la concertation réglementaire d'une durée de 2 mois et demi à destination des habitants de la Métropole ;
- le dispositif et les modalités de la concertation réglementaire d'une durée de 2 mois à destination des personnes publiques associées ;

L'objectif de la Ville de Lyon est de protéger les populations, afin de leur permettre de vivre mieux en ville, ce qui implique de fait de passer sous le seuil des valeurs recommandées de l'OMS en matière de pollution de l'air. Il est également important de rappeler que la pollution de l'air affecte les plus fragiles, en particulier les enfants dans l'espace public, dans certaines cours d'écoles, ou encore les personnes habitant des quartiers Politique de la Ville, souvent situés à proximité des axes de forte circulation routière. Ainsi, la Ville de Lyon soutient la mise en œuvre de la deuxième étape ZFE et salue les efforts considérables et équilibrés de la Métropole de Lyon pour répondre aux 5 grands enseignements de la concertation préalable.

Vu les articles L 2213-4-1 et R 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

Vu le décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité ;

Vu l'arrêté ministériel 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 le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L 2224-7 du code de l'environnement et L 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émission de moins de 3,5 tonnes ;

Vu le décret n° 2017-22 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L 2224-8 du code de l'environnement et L 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émission dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 février 2014 portant approbation du projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 69-2016-12-12-002 du 12 décembre 2016 relatif aux restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules en fonction de leur

niveau d'émission de polluants atmosphériques en cas d'épisode de pollution de l'air ambiant dans l'agglomération de Lyon ;

Vu la « feuille de route pour la qualité de l'air » rendue publique le 13 avril 2018 par le Ministre de la Transition et de l'Écologie solidaire pour quatorze agglomérations touchées par la pollution atmosphérique, dont celle de Lyon ;

Vu la délibération du Conseil métropolitain n° 2021-0470 relative à l'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE+) – Objectifs et démarche 2021-2026, en date du 15 mars 2021 ;

Vu la délibération du Conseil métropolitain n° 2022-1230 relative à la deuxième étape du projet d'amplification de la zone à faibles émissions (ZFE) de la Métropole de Lyon - Bilan de la concertation préalable - Présentation du projet et des effets attendus – Modalités de la concertation réglementaire, en date du 26 septembre 2022 ;

Vu le dossier de consultation relatif à l'extension de la ZFE transmis par la Métropole de Lyon en date du 7 octobre 2022 invitant les communes à se prononcer sur la deuxième étape du projet d'amplification de la ZFE ;

Vu la délibération n° 2018/4240 du 19 novembre 2018 portant sur la création d'une ZFE sur le territoire de la Métropole de Lyon - Avis des communes concernées ;

Vu la délibération n° 2022/1534 du 10 février 2022 portant sur la première étape d'amplification de la ZFE sur le territoire de la Métropole de Lyon - Avis des communes concernées ;

Considérant la nécessité d'étendre la zone de faibles émissions afin d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer le nombre de personnes exposées à des concentrations supérieures à la valeur limite pour le dioxyde d'azote, les particules fines et l'ozone troposphérique ;

Vu l'avis du Conseil des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissements ;

Ouï l'avis de la commission Transition écologique - Mobilités ;

## **DELIBERE**

- 1- Le Conseil municipal de Lyon émet un avis favorable à la proposition de la Métropole consistant à amplifier le dispositif de ZFE mis en place en 2020 et à la deuxième étape de mise en œuvre de cette proposition.
- 2- Et émet les observations suivantes :
  - la deuxième étape d'amplification de la ZFE doit viser l'atteinte, d'ici quelques années, des nouveaux seuils 2021 scientifiquement recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) afin d'assurer une protection satisfaisante de la santé de la population ;

- inclure le quartier de Saint-Rambert (Lyon 9<sup>ème</sup>), aujourd'hui exclu de la ZFE, dans le périmètre élargi ;
- travailler avec les entreprises du Port de Lyon Edouard Herriot (PLEH) pour ajouter in fine l'intégralité du quartier de Gerland (Lyon 7<sup>ème</sup>) au périmètre central ;
- inclure les vélos pliants, particulièrement efficaces en matière d'intermodalité train-vélo parmi les options pour l'aide à l'achat, en complément des vélos familiaux ;
- inclure le paiement du stationnement vélo sécurisé dans les options possibles pour le chèque mobilité envisagé ;
- solliciter la création d'un groupe de suivi entre les collectivités des 7 zones concernées par la condamnation de l'Etat, l'association Les Amis de la Terre (requérante) et les grandes agences (ADEME, CEREMA, ANSES...) destinataires des fonds issus de l'indemnité pour définir son utilisation compte-tenu de l'implication forte des collectivités dans la lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air en général, et pour mettre en œuvre les ZFE et les PPA en particulier.

(Et ont signé les membres présents)  
Pour extrait conforme,  
Le Maire,

Grégory DOUCET