

Conseil régional

Groupe Ile-de-France Rassemblée

Voeu du groupe Ile-de-France Rassemblée portant sur l'avenir de la circulation sur le périphérique parisien

Considérant que la mairie de Paris porte le projet de transformer l'une des voies du boulevard périphérique parisien en voie réservée au covoiturage et au transport en commun, sans étude trafic,

Considérant que la maire de Paris a également émis la proposition de limiter à 50km/h la vitesse de circulation des véhicules sur le boulevard périphérique parisien, après avoir réduit la vitesse à 30km/h, sans distinction ni ménagement pour les bus et notamment les Noctiliens, dissuadant davantage le recours aux transports en commun ;

Considérant que si le boulevard périphérique est situé sur le territoire parisien, il n'est emprunté que par 20% d'usagers parisiens,

Considérant que le boulevard périphérique est utilisé à 40% pour des trajets banlieue-banlieue, en faisant ainsi l'un des axes de circulation majeurs pour les habitants des petite et grande couronnes,

Considérant que ces décisions sont annoncées par l'exécutif parisien sans concertation autre que de façade avec les autres collectivités franciliennes, ni avec Ile-de-France Mobilités,

Considérant que ces propositions sont issues d'un accord électoral d'arrière-boutique entre Anne Hidalgo et les écologistes pour assurer une majorité au Conseil de Paris au mépris de l'intérêt des Parisiens et des Franciliens,

Considérant que la mairie de Paris ne saurait être seule décisionnaire sur la mobilité du million d'utilisateurs quotidiens du boulevard périphérique,

Considérant que l'exécutif parisien, en décrétant qu'il fallait diviser le nombre de véhicules par 2 mais sans préciser les moyens d'y parvenir et sans se poser la question des alternatives pour le plus grand nombre, s'est engagé dans une guerre totale contre les automobilistes que ne partage pas le Conseil régional d'Ile-de-France.

Considérant que les Franciliens les plus modestes sont déjà impactés de plein fouet par la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur le territoire de la Métropole du Grand Paris et que la mise en place de prêts à taux zéro proposée par les élus communistes de la majorité parisienne pour peu qu'ils soient financés par d'autres collectivités n'est pas à la hauteur des enjeux,

Considérant qu'à l'inverse la Région Ile-de-France a mis en place depuis 2015 une politique véritablement incitative, sous l'impulsion de la Présidente Valérie Pécresse, pour aider les Franciliens et notamment les professionnels à acquérir un véhicule moins polluant, car ce n'est pas la route qui pollue mais bien ce que l'on fait rouler dessus.

Considérant que la Région Ile-de-France a pris le sujet de la pollution de l'air à bras le corps en mettant en place des dispositifs concrets et plébiscités à destination des Franciliens et ayant un impact direct sur la qualité de l'air, comme :

- L'aide pour les artisans, TPE-PME, taxis et VTC allant de 3000 à 9 000 € pour l'achat d'un véhicule
- L'aide RETROFIT aux particuliers et artisans pour convertir leur voiture thermique en voiture propre.
- Bientôt une aide plus élargie aux particuliers pour ceux qui travaillent dans la zone à faibles émissions (zone métropolitaine);
- L'aide de 1000 € pour les particuliers qui changent leur chaudière au fuel ou charbon.
- Le soutien à la conversion du transport routier (passage aux biocarburants ou à l'hydrogène).
- Une aide pour équiper les écoles de capteur de CO2 et de purificateurs d'air.

Considérant qu'en complément de ces politiques la Région Ile-de-France a développé un puissant soutien aux mobilités durables, notamment en s'engageant massivement pour le RER Vélo avec près de 300M€ mobilisés en plus des 70 plans vélos déjà accompagnés et du soutien financier apporté au dispositif Véligo développé par Île-de-France Mobilités.

Considérant que face à l'échec de Vélib' et de la ville de Paris, la Région a mis en place une politique plébiscitée et efficace avec le dispositif Véligo, la prime régionale de 500 euros pour l'achat d'un vélo électrique.

Considérant que, hors effet du covid, malgré le renouvellement du parc automobile, la seule année où la pollution de l'air n'a pas diminué à Paris a été celle de la fermeture des voies sur berge, décidée unilatéralement et sans aucune concertation par l'exécutif parisien, avec à la clé une probabilité de congestion vers l'Est de +15% d'après une étude de l'Institut des Politiques Publiques et donc une externalisation des nuisances du centre vers les périphéries que l'instauration prochaine de la zone à trafic limitée va encore aggraver.

Considérant que la seule piste réaliste pour une baisse durable de la pollution à proximité des axes routiers parisiens réside dans la lutte contre les points de congestion routière, à l'image du plan anti-bouchons qui a permis de traiter 40 points noirs de la circulation francilienne,

- **Parce que nous revendiquons, pour la Région et Île-de-France Mobilités, la gestion du réseau routier national et du périphérique pour les rendre plus**

fluides, plus sûrs, moins bruyants et moins polluants, en conformité avec les enjeux franciliens (revêtements anti-bruit, poursuite du plan anti-bouchons sur les routes avec des bus express, du covoiturage sur voies supplémentaires et des parkings de rabattement le long des axes routiers...),

- **Parce qu'avec Valérie PÉCRESSE, nous défendons une écologie positive, à la portée de tous, sans taxation inique, ni idéologie, mais avec des solutions concrètes et concertées :**

Nous demandons à ce que l'exécutif du Conseil Régional d'Ile-de-France présente, à l'occasion d'une prochaine séance, les possibles modalités d'une consultation sur l'avenir du boulevard périphérique parisien.