

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS**

SEANCE DU 9 OCTOBRE 2025

Références à rappeler :

*Service du conseil
et du contentieux
D 200*

OBJET : VŒU

Voeu relatif à la réduction de la vitesse sur les autoroutes
intra A86 jusqu'à Paris

ETAT DE PRESENCE A L'OUVERTURE DE SEANCE

| | | |
|----------------------------------------------|----|----|
| Nombre de membres composant le Conseil | 49 | |
| Nombre de Conseillers en exercice | 49 | |
| Présents | | 36 |
| Absents représentés | | 7 |
| Absents excusés | | 4 |
| Absents non excusés | | 2 |

L'AN DEUX MILLE VINGT CINQ LE NEUF OCTOBRE à DIX-HUIT HEURES ET TRENTE MINUTES, le Conseil Municipal de la Ville d'Ivry-sur-Seine s'est réuni en assemblée sous la présidence de M. Philippe BOUYSSOU, Maire, à la suite de la convocation qui lui a été adressée le TROIS OCTOBRE DEUX MILLE VINGT CINQ, conformément à la procédure prévue par l'article L.2121-17 du code général des collectivités territoriales.

ETAT DE PRESENCE AU COURS DU CONSEIL

Ordre de passage des affaires en séance : Points « Sahara occidental – République Arabe Sahraouie Démocratique – Camp d'Aousserd – Daïra de Mijek – Protocole d'amitié » et « Citoyenneté d'honneur – Nomination de Salah Hamouri » / Points 23, 41 et 42 / Vœux « Relatif à la réduction de la vitesse sur les autoroutes intra A86 jusqu'à Paris », « Pour le rétablissement immédiat de la carte « Pass'Sport » pour les enfants de 6 à 13 ans » et « Relatif au maintien des subventions régionales aux Fonds de compensation des Maisons départementales des personnes handicapées (MDPH) en Île-de-France » / Points 1 à 3 / Point 7/ Point 4/ Point 6/ Point 8/Points 10 à 12/ Point 5 / Points 13 à 22 / Points 24 à 40 / Points 43 à 54 / Motion relative à la profanation de la tombe de Robert Badinter.

PRESENTS

MM. BOUYSSOU. Maire. MARCHAND. Mmes BERNARD. M. RHOUMA (à partir du vote de point 41) Mme LERUCH. M. BUCH. Mme FREIH BENGABOU. M. PECQUEUX. Mme OUDART. Mme CHOUAF (à partir du vote du point « Sahara occidental – République Arabe Sahraouie Démocratique – Camp d'Aousserd – Daïra de Mijek – Protocole d'amitié »). M. GASSAMA. Mme PIERON (jusqu'au vote du point 1), M. PRIEUR. Mme KIROUANE. M. SPIRO. Mme MISSLIN. M. QUINET. adjoints au Maire.

Mmes GILIS (jusqu'au vote du point 24). DORRA. M. FAVIER, Mmes LALANDE. BLONDET. MM. KHALED, MRAIDI, Mmes MANGIN (jusqu'au vote du point 20). BOUFALA. PETER (jusqu'au vote du point 36), MM. THOMAS. MALHEIRO. MASTOURI, Mmes MEDEVILLE. RAER, M. BADI, Mmes LEFRANC, OUABBAS (à partir du vote du point 41), MM. FOURDRIGNIER, AUDEBRAND (jusqu'au vote du point 14), HARDOUIN. Mme BOULKROUN. conseillers municipaux.

ABSENTS REPRESENTES

M. OURABAH-BERTOUT, adjoint au Maire, représenté par M. MRAIDI
M. RHOUMA, adjoint au Maire, représenté par Mme CHOUAF (à partir du vote du point « Sahara occidental – République Arabe Sahraouie Démocratique – Camp d'Aousserd – Daïra de Mijek – Protocole d'amitié » et jusqu'au vote du point 23)
Mme PIERON, adjointe au Maire, représentée par M. SPIRO (à partir du point 2)
Mme HALLAF-ISAMBERT, conseillère municipale, représentée par M. PRIEUR
M. MOKRANI, conseiller municipal, représenté par Mme BERNARD
Mme DIARRA, conseillère municipale, représentée par M. GASSAMA
Mme MACALOU, conseillère municipale, représentée par M. BADI
M. GUESMI, conseiller municipal, représenté par M. MASTOURI
Mme MANGIN, conseillère municipale, représentée par M. MALHEIRO (à partir du vote du point 21)
Mmes GILIS, conseillère municipale, représentée par M. THOMAS (à partir du vote du point 25)
Mme PETER, conseillère municipale, représentée par Mme LALANDE (à partir du vote du point 37)
M. AUBRY, conseiller municipal, représenté par M. FOURDRIGNIER
M. AUDEBRAND, conseiller municipal, représenté par Mme OUABBAS (à partir du vote du point 15)

ABSENTS EXCUSES

M. Atef RHOUMA, adjoint au Maire (jusqu'au vote du secrétaire de séance)
Mme Mounia CHOUAF, adjointe au Maire (jusqu'au vote du secrétaire de séance)
M. DANSOKO, conseiller municipal
M. BAMBA, conseiller municipal

ABSENTS NON-EXCUSES

Mme OUABBAS, conseillère municipale (jusqu'au vote du point 23)
Mme KAAOUT, conseillère municipale

Lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent valablement délibérer en exécution de l'article L.2121-17 du code général des collectivités territoriales. Le Président de l'Assemblée ayant ouvert la séance, il a été procédé en conformité à l'article L.2121-15 du code précité à l'élection d'un secrétaire.

Mme Méhadée BERNARD ayant réuni la majorité des suffrages est désignée pour remplir ces fonctions qu'elle accepte.
(par 39 voix pour et 4 abstentions : MM. FOURDRIGNIER, AUDEBRAND, AUBRY, Mme LEFRANC)

Accusé de réception en préfecture
094-219400413-20251009-DEL20251009_V2-DE
Date de télétransmission : 20/10/2025
Date de réception préfecture : 20/10/2025



VŒU

Vœu relatif à la réduction de la vitesse sur les autoroutes intra A86 jusqu'à Paris

Présenté par Clément Pecqueux
au nom de la majorité municipale « Ensemble pour Ivry »

Adopte le vœu suivant :

par 41 voix pour et 5 abstentions

Symbole de la modernité des années 1970, le Boulevard Périphérique est devenu un axe de circulation sursaturé, source majeure de pollution atmosphérique et sonore, symbole désormais d'un héritage du passé obsolète et d'une réelle fracture sociale et écologique. Chaque jour, ce sont 1,2 million de véhicules qui empruntent cette voie, dont 80 % avec un conducteur seul à bord. En tant qu'élus.e.s d'Ivry-sur-Seine, bordée par cette infrastructure, **nous avons soutenu les décisions de la Ville de Paris et de l'Etat conduisant à y abaisser la vitesse à 50km/h et affirmons que les résultats mis en exergue par les autorités scientifiques et politiques compétentes sont positifs pour notre population. Cela était une mesure indispensable et urgente pour répondre aux enjeux de santé publique, de sécurité routière et de fluidité du trafic.**

L'ouverture d'une réflexion sur la "boulevardisation" du périphérique, c'est-à-dire la transformation de cette infrastructure en boulevard urbain accueillant des transports en commun structurants, voire des mobilités cyclables comme alternative au tout-voiture, et de la végétalisation, paraît désormais envisageable comme une réponse aux enjeux de pollution, d'apaisement de la frontière entre Paris et la banlieue, et favoriserait une intégration plus harmonieuse de la métropole. **C'est en ce sens qu'Ivry-sur-Seine a participé aux travaux du Livre Blanc du Périphérique et à porter un projet de couverture partielle du Kremlin-Bicêtre à Ivry.** Pour que cette transformation soit réussie, il est impératif d'investir dès maintenant et massivement dans les transports en commun et les mobilités douces afin de proposer de véritables alternatives à la voiture.

Dans le cas de notre commune, **nous pouvons également tirer un bilan positif de la réduction de la vitesse sur l'A4** entre Saint-Maur et Paris, pilotée par l'Etat à la demande des maires des villes concernées par le tracé de l'autoroute. En effet, au regard des chiffres avancés par AirParif, BruitParif et le ministère de l'Intérieur, il serait légitime de pousser les autorités compétentes (Etat et Région) à étendre la réflexion sur les autres voies autoroutières en zone très dense que compte notre région. **Il faudra assumer le succès de cette politique publique et porter l'ambition au-delà du seul tronçon concerné, en abaissant la vitesse de l'ensemble des autoroutes situées entre le périphérique et l'A86, puis à terme, en fonction des situations urbaines, envisager leur transformation en boulevards urbains.**

Car, à Ivry, comme ailleurs, les premières victimes du boulevard périphérique et des autoroutes urbaines sont les classes populaires. Protéger les habitant.es est une urgence ! En effet, les riverain.e.s du premier, dont 40 % habitent dans des logements sociaux, sont parmi les plus exposé.e.s à la pollution atmosphérique et sonore. La pollution de l'air liée au trafic routier

provoque chaque année 7 900 décès prématurés en Île-de-France. Les conséquences sont graves : maladies respiratoires, cardiovasculaires, cancers, sans parler des effets sur les enfants, particulièrement vulnérables. Les nuisances sonores ne sont pas en reste : selon Bruitparif, une réduction de la vitesse à 50 km/h a déjà permis de diminuer de 2,8 décibels le bruit subi par les riverain.es, un gain non négligeable qui améliore leur qualité de vie.

Alors que les résultats sont sans appel, cette mesure continue de susciter l'opposition des conservateurs, réactionnaires et lobbyistes du "tout-voiture". **Contrairement à ce que certains pensent, réduire la vitesse ne ralentit pas le trafic, bien au contraire.** Depuis la réduction de la vitesse à 70 km/h, la vitesse moyenne a augmenté de 18 % le matin et de 12 % le soir aux heures de pointe, selon la Préfecture de Police. Un passage à 50 km/h permet de rendre la circulation plus régulière, réduisant l'effet "accordéon" et facilitant l'insertion des véhicules. Mais surtout, abaisser la vitesse à 50 km/h n'est pas seulement une question de pollution, **c'est aussi une question de sécurité.** Lorsque la vitesse a été réduite sur le périphérique de 80 à 70 km/h en 2013, les accidents corporels ont chuté de 19 %, et de 25 % pour les deux-roues motorisés. En abaissant la vitesse à 50 km/h, la distance de freinage passe de 47 à 28 mètres, une différence de près de 40%, et le champ de vision des automobilistes augmente de 20°, d'après le Cerema. Cette différence peut sauver des vies. De nombreux.es élu.es, en s'opposant à ces mesures, ignorent délibérément ces chiffres et font le choix de la pollution et du risque d'accidents.

Dans le cadre du SCOT Métropolitain, la majorité métropolitaine a voté favorablement sur des prescriptions allant dans le sens d'une modification de l'aménagement des infrastructures autoroutières. En effet, dans le cadre de ses grands objectifs d'aménagement du territoire métropolitain, le SCOT précise la nécessité « d'améliorer l'intégration qualitative des autoroutes et des routes nationales structurantes et développer l'accueil de nouvelles mobilités ». Élargissant également la volonté de création de « boulevards urbains de la métropole » : apaisement de la circulation, usages multiples (transports collectifs, modes actifs, déplacements piétons et PMR, plantations...).

Par ailleurs, le **Conseil municipal d'Ivry-sur-Seine**, s'est prononcé sur le **Plan de Déplacements de la Région Ile-de-France 2030 (PDMIF 2030)** et a assorti son avis favorable à de nombreuses recommandations. Parmi elles, **la volonté de mieux partager la voirie urbaine en la pacifiant afin de résorber les coupures urbaines**, pour remettre au cœur des mobilités les déplacements durables et une massification des transports en commun, en accompagnant la transformation du parc automobile et sa réduction progressive. Une vision exprimée à plusieurs reprises par les élu.es ivryen.nes dans les avis rendus sur le développement progressif de la **Zone de Faible Emissions Mobilités sur l'aire métropolitaine, avec une volonté de protéger les populations vulnérables en matière de santé environnementale mais aussi du point de vue social en accompagnant réellement les ménages pour le changement de leurs véhicules.**

Le temps est venu d'agir pour la santé, la sécurité et la qualité de vie des habitants d'Île-de-France et que cela puisse bénéficier pleinement aux ivryen.nes. En réduisant la vitesse à 50 km/h sur le périphérique, nous avons posé les bases d'une région plus apaisée et plus juste, où les habitant.es respireront un air plus sain et partageront un espace de vie commun, moins bruyant, moins pollué et plus sécurisé. L'avenir du territoire passe par une réunification qu'interdisent les frontières que sont les autoroutes urbaines de l'Île-de-France. Nous pouvons donner un second souffle à l'équité territoriale.

Considérant :



- la position géographique d'Ivry-sur-Seine bordée par le boulevard périphérique parisien et à proximité immédiate de l'A4 ;
- les populations les plus fragiles socialement qui sont aussi celles qui subissent le plus directement les effets induits des pollutions atmosphériques et de bruit dans l'aire francilienne, et en particulier à Ivry-sur-Seine ;
- les bénéfices avérés de la réduction des vitesses autorisées sur le périphérique et l'A4, en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des nuisances sonores ;
- l'avis positif de la ville d'Ivry-sur-Seine concernant le Plan des mobilités régional 2030 assorti de nombreuses recommandations dont celle de la poursuite des transformations des infrastructures routières franciliennes ;
- les avis positifs successifs de la ville d'Ivry-sur-Seine sur la mise en œuvre des étapes de la Zones de Faible Emission Métropolitaine, assortis eux-aussi de nombreuses réserves, notamment sur le développement d'alternatives crédibles et accessibles à tou.tes au déplacement automobile, dont les transports en commun collectifs et le maintien des aides au changement de véhicule ;
- l'adoption par le Conseil de la Métropole du Grand Paris d'un schéma d'aménagement (SCOT-M) portant des prescriptions pour la modification des aménagements sur les infrastructures routières, conformément aux demandent de nombreux·ses maires de communes à proximité directe de ces infrastructures ;
- les travaux engagés par la Métropole du Grand Paris, au travers de la mission dédiée aux Autoroutes du Futur, sur la transformation des autoroutes franciliennes, et ceux actés dans le Livre Blanc du Périphérique pilotés par la Ville de Paris conjointement avec l'Etat.

Les élu.es du Conseil municipal d'Ivry-sur-Seine :

- appellent l'Etat et les collectivités compétentes à prendre acte des effets positifs de baisse de la vitesse sur le périphérique parisien et sur le tronçon de l'A4 pour engager une généralisation de l'abaissement des vitesses sur toutes les infrastructures autoroutières intérieures à l'A86 ;
- demandent à la Région Ile-de-France, compétente en matière d'aménagement du territoire, de respecter ses engagements de décarbonation des déplacements et de réduction de l'usage de la voiture contenus dans le PDMIF 2030, et à engager une réflexion pour la transformation totale ou partielle des infrastructures autoroutières intérieures à l'A86 vers une configuration en boulevards urbains ;
- alertent l'Etat et Île-de-France Mobilités sur l'urgence du développement des alternatives aux déplacements en voiture sur le territoire ivryen, avec une accélération impérative des livraisons de transports prévus (Tzen 5) et le déploiement de nouvelles infrastructures comme le prolongement de la ligne 10 du métro ;
- demandent à l'Etat de réengager les crédits nécessaires au développement d'un Plan Vélo

national à la hauteur des besoins de transformation des mobilités urbaines vers les solutions durables et actives ;

- appellent l'Etat et les collectivités régionales et départementales à redéployer des aides budgétaires à destination des familles et des petites entreprises ivryennes et plus largement franciliennes pour le changement de leurs véhicules vers des véhicules moins polluants.

TRANSMIS EN PREFECTURE
LE
RECU EN PREFECTURE
LE
PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE
LE 20/10/2025