



N° 444

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 octobre 2024.

PROPOSITION DE LOI

*portant transfert de la compétence du boulevard périphérique parisien à la
région Île-de-France,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Vincent JEANBRUN, M. Xavier BRETON, M. Michel HERBILLON, M. Nicolas RAY, M. Mathieu LEFÈVRE, M. Karl OLIVE, M. Charles RODWELL, M. Sylvain BERRIOS, M. Julien DIVE, Mme Maud PETIT, M. Guillaume GOUFFIER VALENTE, M. Thibault BAZIN, M. Jean-Pierre TAITE, Mme Josiane CORNELOUP, M. Laurent MAZAURY, Mme Virginie DUBY-MULLER, M. Philippe GOSSELIN, M. Joël BRUNEAU, M. Philippe JUVIN, Mme Émilie BONNIVARD, M. Jean-Didier BERGER, Mme Constance LE GRIP, M. Fabien DI FILIPPO,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Inauguré en 1973, le boulevard périphérique ceinturant intégralement la ville de Paris a été pensé et construit pour faciliter la circulation des Français et des Franciliens devant contourner la capitale ou y entrer. Avec ses trente-cinq kilomètres de voies rapides, connecté à vingt-deux communes limitrophes de Paris, le boulevard périphérique est aujourd'hui la route la plus empruntée en Europe avec plus d'un million cent mille véhicules l'utilisant chaque jour.

La récente réduction de la vitesse sur le boulevard périphérique à 50 km/h, décidée unilatéralement par la mairie de Paris, suscite de nombreuses critiques. Prise sans concertation et sans étude d'impact, cette mesure est perçue comme socialement injuste, écologiquement inefficace et coûteuse économiquement.

En outre, la réduction de la vitesse à 50 km/h n'est pas appuyée par des études scientifiques solides. Selon l'ADEME (agence de la transition écologique) et le CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), la baisse de la vitesse en dessous de 70km/h n'a pas d'effet significatif sur les émissions polluantes. La ville de Paris a alors axé sa communication sur la réduction des nuisances sonores, mais là encore, il n'est pas certain que cet objectif soit atteint. En effet, la pose d'enrobés phoniques neufs est trois fois plus efficace pour réduire le bruit qu'une diminution de la vitesse maximale de 70 km/h à 50 km/h.

Le boulevard périphérique n'est pas une simple voie parisienne. En réalité, il s'agit d'un axe routier principalement francilien. Chaque jour, il draine en moyenne 1,1 million de déplacements. Les Parisiens ne représentent que 18 % des usagers du périphérique, tandis que les habitants de la petite couronne en représentent 43 %, et ceux de la grande couronne 23 %. Ces chiffres démontrent clairement que le périphérique est avant tout utilisé par les Franciliens et les usagers en provenance d'autres régions, et ce faisant un axe d'intérêt régional.

La gestion actuelle exclusivement assurée par la ville de Paris, depuis la loi n° 2017-257 du 28 février 2017, n'est donc plus adaptée à la réalité de l'usage de cette infrastructure. Le manque de concertation avec les élus et usagers franciliens s'est manifesté à plusieurs reprises, notamment à travers la pétition de mai 2023, signée par 1 800 élus franciliens, qui

dénonçaient l'absence de dialogue et s'opposaient à ces modifications. Par ailleurs, les consultations menées respectivement par la ville de Paris et la Région Île-de-France ont montré un rejet écrasant du projet de transformation du périphérique, avec 85 % et 90 % d'avis contre.

La maire de Paris s'est même appuyée de manière erronée sur le rapport de la mission d'information et d'évaluation sur le périphérique de 2019 pour justifier sa décision. Ce rapport avait pourtant précisé trois préconisations indispensables avant toute transformation : la réalisation d'une étude sur les déplacements et usages, l'évolution de la gouvernance avec la création d'une structure de coopération, et la consultation régulière des usagers et riverains. Aucune de ces recommandations n'a été suivie.

Il est donc devenu impératif de transférer la compétence du boulevard périphérique parisien à Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) en Île-de-France regroupant la région, les sept départements franciliens et la ville de Paris

Une gouvernance régionale unifiée est nécessaire pour répondre de manière équilibrée aux enjeux sociaux et environnementaux actuels, et pour adapter cette infrastructure aux réalités économiques et sociales de l'Île-de-France.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La gestion, l'entretien, l'aménagement et les pouvoirs de police de la circulation et du stationnement du boulevard périphérique parisien sont transférés à l'établissement public Île-de-France Mobilités, dans le respect des prérogatives de l'autorité administrative compétente de l'État. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

Article 2

La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.