



**COMMUNIQUÉ**  
Paris, le 30/09/2024

## **PÉRIPHÉRIQUE DE PARIS : « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » LANCE LE « CIE 50 », COMITÉ INDÉPENDANT D'ÉVALUATION DU 50 KM/H SUR LE BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN.**

Le 1<sup>er</sup> octobre, la troisième baisse consécutive de la limitation de vitesse sur le périphérique sera effective sur 12 km (environ 1/3 du boulevard périphérique), avant d'être étendue à la totalité des 35 km de cet axe majeur le 10 octobre prochain. Sans aucune étude préalable, l'arrêté de la Ville de Paris s'appliquera malgré les réserves juridiques et d'opportunité émises tant par le Gouvernement que par le Préfet de Police de Paris et de nombreuses oppositions.

**Afin d'évaluer sereinement le degré de pertinence de la mesure, l'association « 40 millions d'automobilistes » crée aujourd'hui, lundi 30 septembre 2024, le premier Comité indépendant d'évaluation du 50 km/h (« CIE 50 »), placé sous la présidence de Jean-Luc Michaud, Inspecteur général honoraire du Développement durable, ancien Conseiller régional d'Ile-de-France et ancien Professeur associé à la Sorbonne.**

Nous pouvons relever une absence totale d'études préalables, malgré les obligations légales s'agissant d'une décision majeure à l'échelle de la région capitale. S'il est audible que la Ville de Paris puisse songer à un réaménagement du boulevard périphérique, il est inconcevable qu'une telle mesure soit prise de manière unilatérale, sans aucune concertation préalable.

« De plus, comme le pointe l'association, aucune étude de report de trafic, aucune étude d'impact sur le trafic, aucune étude d'impact écologique ni économique n'a été conduite à ce jour », regrette Philippe Nozière, Président de l'association « 40 millions d'automobilistes ».

Aussi, fort de l'implication d'un économiste des transports de réputation internationale, l'un des premiers travaux du « CIE 50 » consistera en la publication d'une étude d'impact économique de la mesure.

### **Les évaluations du « CIE 50 »**

Dans un contexte où la Ville de Paris prédit des résultats positifs dénués du moindre fondement, le « CIE 50 » émet les plus sérieuses réserves en se basant sur des éléments factuels d'études et d'expérimentations qui semblent contredire les certitudes avancées par la Mairie de Paris.

S'agissant de la pollution par exemple, les études portées par le CEREMA infirment les affirmations de la Ville en concluant qu'un tel abaissement de la limitation de vitesse aurait un impact négatif sur le niveau des émissions polluantes. L'ADEME de son côté, dans une étude de 2014, a montré qu'alors qu'« au-dessus de 70 km/h, les réductions de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote, au-dessous de 70 km/h, cet effet est plutôt négatif. »

Selon ce même critère de la pollution, le pragmatisme d'une expérimentation conduite sur la rocade de Rennes tend à confirmer les études officielles du CEREMA et de l'ADEME, puisqu'une expérimentation de la baisse de la limitation de vitesse a conduit à un échec.

Aussi, alors que les arguments d'ordre écologique avancés par la Mairie de Paris semblent davantage relever de prédictions hâtives que d'éléments factuels et vérifiés, il semble pertinent de créer un véritable « Comité Indépendant d'Évaluation des 50 km/h sur le boulevard périphérique parisien », baptisé « CIE 50 ».

### Les missions de surveillance du « CIE 50 »

Les enjeux et les implications d'une telle mesure sont d'une telle importance non seulement pour les Parisiens, mais aussi pour les millions de ceux qui vivent, travaillent ou voyagent dans la région capitale ou en lien avec elle, que cette évaluation devra être à la fois large, fiable et objective. Elle portera donc en premier lieu sur :

- l'impact sécurité routière / accidents
- l'impact écologique / pollution, bruit, santé publique
- l'impact sur le trafic / congestion
- l'impact sur les « flashes » des radars
- l'impact économique pour les entreprises et les particuliers / consommation/temps perdu/ surcoûts et manques à gagner

### La composition du « CIE 50 »

Le Comité, qui se propose de travailler en bonne intelligence avec les Pouvoirs publics les plus concernés (ministère des Transports et Préfecture de Police, Mairie de Paris, Conseil régional), comprendra des économistes, des avocats de droit routier, des représentants associatifs.

Ses travaux seront conduits avec le concours d'un économiste de renom international, le Professeur émérite des Universités spécialiste des transports, Rémy Prudhomme, ancien Professeur à Harvard.

Le Comité sera réuni chaque trimestre pour faire publiquement le point de ses travaux.



[www.fil-conducteurs.com](http://www.fil-conducteurs.com)



@40MA – 40 millions d'automobilistes  
@PChasseray – délégué général



[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)



**À propos de « 40 millions d'automobilistes »** 40 millions d'automobilistes est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'euro-péen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobile, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages.  
[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)