



N° 243

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 septembre 2024.

PROPOSITION DE LOI

visant à nationaliser le boulevard périphérique parisien,

(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. Philippe JUVIN, M. François-Xavier CECCOLI, M. Nicolas FORISSIER,
M. Olivier MARLEIX, M. Jean-Pierre VIGIER, Mme Justine GRUET, M. Michel HERBILLON,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, la Ville de Paris a mis en œuvre des voies olympiques prioritaires sur le boulevard périphérique et les autoroutes franciliennes. Ce réseau a permis, pendant la durée des Jeux, d'assurer les déplacements des athlètes et de la famille olympique et paralympique entre les villages, les hôtels et les sites de compétition.

La maire de Paris a annoncé son intention de pérenniser ce dispositif en réservant définitivement une voie du périphérique parisien au covoiturage, aux transports collectifs et aux taxis.

Prise sans concertation avec les élus franciliens, cette décision est doublement illégitime au regard des résultats accablants de la consultation menée par la mairie du 17 avril au 28 mai dernier auprès des usagers : 6 575 avis seulement ont été publiés en ligne – un chiffre bien maigre au regard des 1,5 million de véhicules qui empruntent quotidiennement cette voie et des 7 millions d'habitants de la métropole du Grand Paris – avec plus 80 % de contributeurs fermement opposés au projet. En parallèle, une pétition intitulée « Touche pas à mon Périph » en opposition au projet a rassemblé près de 17 000 signataires.

Pire, la décision de la mairie de Paris intervient sans qu'aucune étude d'impact préalable n'ait été menée en amont sur les conséquences du projet pour la circulation ou même sur le réel impact pour la qualité de l'air en Île-de-France.

Rappelons que le périphérique est l'axe routier le plus emprunté d'Europe et génère déjà de nombreux embouteillages. Or, la suppression d'une voie du boulevard risquerait non seulement d'aggraver la congestion du trafic mais, par extension, d'augmenter la pollution en Île-de-France, dégradant ainsi la qualité de l'air, à rebours des objectifs pourtant affichés de ce projet.

Ce dernier constat s'inspire notamment de l'expérience de la fermeture des voies sur berge qui n'a pas provoqué de diminution de la pollution mais l'a seulement déportée vers d'autres axes routiers et « *conduit à une hausse de la congestion de 15 % sur les voies Ouest-Est du périphérique sud* » selon l'Institut des politiques publiques.

Le périphérique reste une infrastructure autoroutière indispensable pour l'ensemble des Franciliens qui n'ont pas la possibilité de se loger à proximité de leur lieu de travail, ni d'accéder à des alternatives collectives. Ainsi, 40 % des trajets sur les 35 kilomètres de l'anneau périphérique se font de banlieue à banlieue, 80 % des usagers de cette voie ne sont pas parisiens et 16 % d'entre eux ne sont même pas Franciliens. La raison d'être de cet axe n'est donc pas propre à Paris et à ses deux millions d'habitants (dont deux tiers d'entre eux ne possèdent d'ailleurs pas de voiture) mais bien à l'ensemble des 12 millions de Franciliens. Celui-ci concourt à l'amélioration de la circulation dans la région parisienne, ce qui inclut donc les Franciliens, et les Français plus largement.

Dans ces conditions, force est de constater qu'un tel projet à l'impact majeur sur le quotidien des Franciliens ne peut être le fruit de décisions prises unilatéralement, sans concertation et sans légitimité.

C'est pourquoi, la présente proposition de loi, inspirée des travaux du sénateur de l'Oise, M. Jérôme Bascher, entend nationaliser le boulevard périphérique parisien ainsi que ses bretelles d'accès (**article 1^{er}**) pour se prémunir de cette initiative sans fondement.

Les modalités de ce transfert, à savoir, d'une part, sa gratuité et, d'autre part, le fait qu'il s'accompagne du transfert des droits et obligations qui sont attachés au périphérique, sont prévues à l'**article 2**.

Aux termes de l'**article 3**, la police de la circulation est intégralement transférée au préfet de police.

L'**article 4** fixe la date d'entrée en vigueur du texte au 1^{er} janvier 2025.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Après le 2^o de l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « 3^o Le boulevard périphérique de Paris et ses bretelles d'accès. »

Article 2

L'intégration du boulevard périphérique de Paris et de ses bretelles d'accès dans le domaine public routier national prévu à l'article 1^{er} donne lieu au transfert à l'État des droits et obligations qui lui sont attachés. Elle est réalisée à titre gratuit.

Article 3

La première phrase du III de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigée : « Sur les axes essentiels à la sécurité à Paris et au bon fonctionnement des pouvoirs publics, le maire de Paris exerce la police de la circulation et du stationnement dans le respect des prescriptions prises par le préfet de police pour les aménagements de voirie projetés par la Ville de Paris. »

Article 4

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

Article 5

La charge pour l'État est compensée à due concurrence 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.