

N° 716

**SÉNAT**

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2019-2020

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 23 septembre 2020

**PROPOSITION DE LOI**

*relative au boulevard périphérique de Paris,*

PRÉSENTÉE

Par M. Jérôme BASCHER, Mmes Christine LAVARDE, Jacky DEROMEDI, Annie DELMONT-KOROPOULIS, MM. Sébastien MEURANT, Pierre CHARON, Mme Claudine THOMAS, M. Arnaud BAZIN, Mmes Catherine DEROUCHE, Catherine PROCACCIA, MM. Henri LEROY, Gilbert BOUCHET, Édouard COURTIAL, Jean-Jacques PANUNZI, Gérard LONGUET, Ronan LE GLEUT, Mme Catherine DUMAS, MM. Marc LAMÉNIE, Christian CAMBON, Mme Corinne IMBERT et M. Christophe-André FRASSA,

Sénateurs

*(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Avec un trafic journalier dépassant le million de véhicules, le boulevard périphérique de Paris est l'autoroute urbaine la plus empruntée d'Europe. Emprunté aussi bien par les Parisiens et les Franciliens que par les provinciaux souhaitant contourner Paris lors de la traversée de l'hexagone, le périphérique met en relation la capitale avec tous les territoires.

Il s'inscrit dans le réseau autoroutier régional, dont la planification est initiée par le plan d'aménagement de la région parisienne (ou plan Prost) de 1939. Inscrit au plan d'urbanisme directeur de Paris de 1959, le périphérique est inauguré en 1973 après 17 ans de travaux.

Aujourd'hui le périphérique relève du domaine public de la ville et, à ce titre, constitue une voie communale en vertu de l'article L. 141-1 du code de la voirie routière. Aux termes de la loi du 28 février 2017, la mairie de Paris est compétente à titre principal sur le boulevard périphérique, le préfet de police émet quant à lui des avis consultatifs non prescriptifs sauf s'ils visent à garantir la fluidité de la circulation des véhicules de sécurité et de secours.

Or, originellement, sa réalisation émane d'une décision centralisée qui s'inscrit dans une logique d'un maillage territorial autoroutier global avec la création de l'A86 et de la Francilienne (A104). Ces autoroutes formant à elles trois l'armature circulaire de ce réseau radioconcentrique qui contourne Paris.

De plus, la décision de créer le périphérique intervient alors que Paris n'est pas encore une commune de droit commun administrée par ses représentants élus, mais demeure placée sous l'administration directe du Gouvernement. De ce fait, il a donc financé par les contribuables français alors que la ville de Paris n'existait pas en tant que telle.

Il est donc nécessaire de revenir à l'esprit de cette décision politique et de conserver cette voirie dans le giron de l'État et dans l'intérêt de tous, non dans celui de la seule ville capitale. Car la raison d'être de cet axe

routier n'est pas propre à la ville de Paris. Elle vise l'amélioration de la circulation dans la région parisienne, ce qui inclut donc les Franciliens et les Français plus largement.

La présente proposition de loi entend donc faire passer le boulevard périphérique parisien de la voirie communale à la voirie nationale.

Ainsi, l'article 1<sup>er</sup> intègre le boulevard périphérique dans le domaine public routier national.

Le deuxième article prévoit les modalités essentielles 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. L'intégration du périphérique dans le domaine public routier national prévu à l'article 1<sup>er</sup> est réalisée à titre gratuit et s'accompagne du transfert des droits et obligations qui lui sont attachés.

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

Enfin, l'article 4 fixe la date d'entrée en vigueur du texte au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

## **Proposition de loi relative au boulevard périphérique de Paris**

### **Article 1<sup>er</sup>**

- ① Après le 2° de l'article L. 121-1 du code de la voirie routière, il est inséré un 3° ainsi rédigé :
- ② « 3° Le boulevard périphérique de Paris. »

### **Article 2**

L'intégration du boulevard périphérique de Paris dans le domaine public routier national prévu à l'article 1<sup>er</sup> donne lieu au transfert à l'État des droits et obligations qui lui sont attachés. Elle est réalisée à titre gratuit.

### **Article 3**

- ① La première phrase du III de l'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifiée :
- ② 1° Au début, sont ajoutés les mots : « Sur le boulevard périphérique de Paris et » ;
- ③ 2° Après les mots : « pouvoirs publics », sont insérés les mots : « autres que le boulevard périphérique de Paris ».

### **Article 4**

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022.