

N° 606
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

Enregistré à la Présidence du Sénat le 12 mai 2025

PROPOSITION DE LOI

visant à renforcer les compétences de la Ville de Paris en matière de circulation et de piétonnisation des voies sur berges,

PRÉSENTÉE

Par M. Ian BROSSAT,

Sénateur

(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,

Depuis plusieurs années, la reconquête des berges de la Seine constitue l'un des marqueurs les plus visibles de la transformation de l'espace public à Paris. Ce mouvement s'inscrit dans une dynamique mondiale engagée par de nombreuses métropoles, de Bordeaux à Lyon, en passant par New York ou Séoul, qui reconfigurent leurs territoires hérités du tout-automobile pour redonner la priorité aux mobilités douces favorisant l'environnement, la préservation et l'amélioration de la qualité de l'air et la transition écologique.

À Paris, cette politique s'est traduite par une série d'aménagements ambitieux, dont le plus emblématique est la piétonnisation des voies sur berges rive droite. Le Conseil de Paris a voté ce projet le 26 septembre 2016, malgré de vifs débats avec les opposants à la fermeture d'un axe de transit qui, à l'époque, était un axe structurant de l'espace public parisien. La décision faisait suite à la fermeture définitive de la voie express Georges-Pompidou sur 3,3 km, entre le tunnel des Tuileries et le port de l'Arsenal, intervenue fin août 2016, dans la continuité de Paris Plages et d'une exposition dédiée à la COP22, dans la foulée de l'accord historique de la COP21.

Ce projet répond en réalité à une urgence climatique, sociale et sanitaire : adapter l'espace urbain aux enjeux de réduction de la pollution, de limitation des nuisances sonores, d'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie des Parisiennes et des Parisiens.

La voie express Georges-Pompidou, inaugurée en 1967 comme une autoroute urbaine au cœur de la capitale, n'était plus adaptée aux impératifs de la ville du XXI^e siècle. Son aménagement piéton s'inscrit dans une évolution des usages. En effet, selon les chiffres de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU), 60 % des Parisiens ne possèdent pas de voiture tandis que la marche est devenue le premier mode de déplacement régional, représentant 39 % des trajets, devant la voiture (38 %) et les transports en commun (20 %)¹. La transition vers des modes de déplacement

¹ Enquête régionale sur la mobilité des Franciliens, L'Institut Paris région, 4/04/2024. <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/deplacements/enquete-regionale-sur-la-mobilite-des-franciliens/>

plus doux et respectueux de l'environnement a des effets concrets sur la sécurité routière, avec une diminution notable du nombre d'accidents (4 759 contre 5 071 en 2022) et de personnes tuées (32 contre 38 en 2022) sur les routes parisiennes².

Dès 2013, lors de la requalification des berges rive gauche, les controverses étaient déjà vives. Pourtant, une étude menée par Airparif sur les impacts de la fermeture des berges à la voiture a montré une baisse moyenne de 15 % des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) par rapport à 2010 et une réduction significative des nuisances sonores³. Contrairement aux craintes exprimées, les reports de circulation furent moindres qu'anticipés : 50 % du trafic de la voie express s'est simplement déplacé sur le quai haut Anatole-France, entraînant une augmentation moyenne de seulement deux minutes du temps de parcours, contre six prévues par les modèles de simulation. Ces constats ont incité la Ville à prolonger l'aménagement sur la rive droite.

En effet, les données publiées par Airparif confirment que la qualité de l'air dans les quartiers adjacents s'est nettement améliorée depuis 2016, validant *a posteriori* les choix opérés par la municipalité. Depuis 2016, la qualité de l'air s'est améliorée dans les secteurs concernés, avec une diminution mesurable des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂)⁴. La fermeture de ces 3 500 mètres de voie rapide a permis une chute de 20 à 25 % de la pollution dans cette même zone ainsi que sur les voies à proximité. La piétonnisation a aussi permis de redonner à la Seine son rôle central : les berges sont redevenues un lieu d'activités culturelles, sportives et sociales.

Pourtant, malgré les effets bénéfiques de ces évolutions sur la qualité de l'air, l'environnement, le bien-être des Parisiens et des Parisiennes qui peuvent désormais bénéficier pleinement de ces voies sur berges, la compétence juridique sur certains axes routiers stratégiques, dont les voies sur berges, ne relève pas entièrement de la municipalité.

En effet, en vertu des articles L. 2512-13 et L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales, la police de la circulation sur les axes dits structurants reste aujourd'hui une prérogative du préfet de police, qui dispose d'un droit de regard sur les décisions municipales. Cette disposition, propre

² Données de la Ville de Paris, mise à jour le 7/02/2025 : « Comment se sont déplacés les Parisiens en 2023 ? » <https://www.paris.fr/pages/le-bilan-des-deplacements-a-paris-en-2023-27604#:~:text=Accidentologie%20%3A.428%20contre%20314%20en%202022>

³ Rapport final – Suivi de l'évolution de la qualité de l'air après fermeture des voies sur berges rive droite – Octobre 2017.

⁴ Rapport intermédiaire n°1 – Campagne hivernale – Suivi de l'évolution de la qualité de l'air après la fermeture des voies sur berge rive droite – Mars 2017.

à Paris, constitue une exception administrative lourde de conséquences : le Conseil de Paris ne peut décider de la piétonnisation des voies sur berges qu'à la condition d'obtenir un avis favorable du préfet de police, représentant de l'État. Elle limite ainsi la capacité de la Ville à mettre en œuvre de manière autonome les politiques de piétonnisation ou d'aménagement de son espace public, pourtant essentielles à la transition écologique de la capitale et largement souhaitées par les Parisiennes et les Parisiens.

La présente proposition de loi vise donc à clarifier et à rééquilibrer la répartition des compétences en matière de circulation à Paris, en transférant à la Ville la pleine compétence sur les voies sur berges de la Seine. Elle tend à répondre à une double exigence, à la fois écologique, renforçant les initiatives locales de lutte contre la pollution de l'air, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre, et démocratique, en réaffirmant le pouvoir et le rôle central des élus locaux dans la définition et la mise en œuvre des politiques d'aménagement et de transformation de l'espace public.

L'article 1^{er} de la présente proposition de loi insère une disposition nouvelle à l'article L. 2512-13 du code général des collectivités territoriales, afin de conférer au maire de Paris la compétence exclusive en matière de circulation, d'aménagement et de piétonnisation des voies sur berges. Il s'agit de mettre fin à l'intervention systématique du préfet de police dans la définition de l'usage de ces voies, pour permettre à la municipalité de les aménager librement, dans le respect des priorités sanitaires, environnementales et de mobilité définies localement.

L'article 2 modifie en conséquence l'article L. 2512-14 du même code. Il supprime la clause générale de réserve qui subordonne l'exercice des compétences du maire à celles du préfet de police et procède à une réécriture des alinéas II à IV. Il clarifie la répartition des responsabilités en maintenant la capacité du préfet à intervenir temporairement pour des motifs impérieux de sécurité, tout en reconnaissant au maire la compétence générale sur l'ensemble de la circulation et du stationnement à Paris. Il supprime également les dispositifs de listes d'axes définis par décret ou arrêté préfectoral, qui limitent aujourd'hui l'autonomie municipale, afin de garantir une gouvernance plus cohérente et démocratique des politiques d'aménagement de l'espace public parisien.

Proposition de loi visant à renforcer les compétences de la Ville de Paris en matière de circulation et de piétonnisation des voies sur berges

Article 1^{er}

- ① Le I de l'article L. 2512-13 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Par dérogation, la compétence en matière de circulation, d'aménagement et de piétonnisation des voies sur berges est exercée exclusivement par le maire de Paris. »

Article 2

- ① L'article L. 2512-14 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du I, les mots : « sous réserve des II à VII du présent article » sont supprimés ;
- ③ 2° Le II est ainsi rédigé :
- ④ « II. – Le maire de Paris exerce la police de la circulation et du stationnement sur l'ensemble des voies de la Ville de Paris, y compris les voies sur berges, sans préjudice des compétences du préfet de police pour réglementer, de manière temporaire et proportionnée, les conditions de circulation ou de stationnement pour des motifs impérieux liés à la sécurité des personnes et des biens ou pour assurer la protection du siège des institutions de la République et des représentations diplomatiques » ;
- ⑤ 3° Le III est ainsi modifié :
- ⑥ *a)* Après le mot : « stationnement », la fin de la première phrase est ainsi rédigée : « en coordination avec le préfet de police pour les aménagements de voirie projetés par la Ville de Paris, et cela afin de garantir la fluidité de la circulation des véhicules de sécurité et de secours. » ;
- ⑦ *b)* Les deuxième et dernière phrase sont supprimées.
- ⑧ 4° Après le mot : « stationnement », la fin du IV est supprimée.
- ⑨ 5° Les V et VI sont abrogés.