

Périphérique à 50 km/h : la grande contre-offensive des automobilistes et des motards

Angélique Négroni

500 usagers de la route, appuyés par deux associations, saisissent la justice et demandent l'annulation de la limitation.

Près de deux mois après l'entrée en vigueur de la limitation de vitesse à 50 km/h sur le périphérique parisien, la colère ne faiblit pas, et prend désormais la forme d'un recours en justice massif. 500 usagers de la route ont décidé de s'unir pour mettre un coup d'arrêt à cette mesure. Ils déposent, ce vendredi auprès du tribunal administratif de Paris, une requête en annulation de l'arrêté municipal de la ville de Paris du 30 septembre dernier. Deux associations rodées aux combats judiciaires s'associent à cette action coup de poing : la Ligue de défense des conducteurs et la Fédération française des motards en colère (FFMC), chacune représentée par son avocat.

Ces 500 requérants, qui se sont rassemblés dans un collectif via la plateforme Riposte juridique, sont tous des usagers ordinaires de la route, contraints d'emprunter cette rocade pour leurs déplacements quotidiens. « Il s'agit en grande partie d'automobilistes de la région parisienne », indique M^e Séverine Manna, leur conseil, à l'origine de la création de cette plateforme avec son confrère M^e Rémy Philippot. Entrepreneur dans les télécommunications, Rémy, Parisien de 57 ans qui se déplace à scooter, n'a pas hésité à apposer son nom sur la longue liste des plaignants. « Avec cette limitation de vitesse, l'interfile (le fait de circuler pour les motards entre les voies, NDLR) est désormais interdite : sur un demi-tour de périphérique, je perds 10 minutes. De plus, depuis la mise en place de la mesure, certains auto-

mobilités désertent le périph' et préfèrent traverser Paris, où ça devient encore plus compliqué de rouler », peste-t-il. Parmi les requérants, certaines catégories professionnelles, particulièrement concernées par l'arrêté, sont davantage représentées, comme les transporteurs, les taxis ou encore les VTC.

Erreur d'appréciation de la ville

Si les avocats associés à cette requête exposent parfois des arguments différents, ils sont d'accord sur un point : la mairie de Paris n'avait pas, à elle seule, le pouvoir de changer la vitesse sur le périphérique.

Pour M^e Rémy Josseaume, le conseil de la Ligue de défense des conducteurs, un avis en bonne et due forme du préfet de police était nécessaire pour limiter la vitesse sur cette rocade, qualifiée de « route à grande circulation » par un décret du 3 juin 2009. « Dès lors que l'on y change une règle en invoquant la Sécurité routière, l'avis du représentant de l'État était obligatoire », assure-t-il. Sur la même longueur d'onde, M^e Manna précise que « la consultation du public, obligatoire dans ce cas, n'a pas été faite dans les règles ».

Pour tenter de déboulonner les 160 panneaux à 50 km/h qui trônent le

long de cet anneau de 35 kilomètres, M^e Josseaume explore par ailleurs une voie relative à la hiérarchie des normes. Le décret, qui avait été pris en 2014 par Manuel Valls, alors premier ministre, pour imposer les 70 km/h en remplacement des 90 km/h, ne peut être rayé d'un trait de plume par un simple arrêté municipal. Celui-ci doit être suivi, selon lui, d'un autre décret, qui fait défaut.

Les trois avocats démolissent à l'unisson l'argumentation de la mairie, selon laquelle la baisse de la vitesse fait chuter le bruit, améliore la qualité de l'air et la sécurité routière. Concernant ce dernier

point, les trois robes noires assurent qu'il illustre parfaitement l'« erreur d'appréciation » de la ville. « Il n'est aucunement établi que la mortalité et, plus généralement, l'accidentalité sur le périphérique parisien soient, de près ou de loin, corrélées à la vitesse de circulation et, plus spécifiquement, à la vitesse réglementairement fixée », soutient M^e Josseaume.

Augmentation des accidents

Piochant dans le bilan des déplacements de 2021 de la ville de Paris, M^e Manna puise des données qui vont à l'encontre de cette limitation de vitesse. « Elles révèlent que le périphérique est plus sûr que les rues intra-muros de la capitale, où les intersections sont bien plus accidentogènes. Or, en droit, quand on limite une liberté, la mesure doit être nécessaire, justifiée et proportionnée. Et ce n'est donc pas le cas », certifie l'avocate. Même son de cloche du côté de M^e Thiriez, conseil de la FFMC, qui a trouvé matière à consolider son argumentaire dans le bulletin du périphérique, mis en place par la ville elle-même, pour évaluer les effets des 50 km/h sur l'air, le bruit et l'accidentalité. Or, si la mairie n'y voit que des résultats positifs, l'avocat souligne que c'est loin d'être le cas. Sur le créneau 28-31 octobre 2024, « on constate une augmentation des accidents de 113 % par rapport à la même période en 2023 », fait-il observer. Preuve, selon lui, que la baisse de la vitesse n'est pas l'élixir anti-accident défendu par la ville de Paris. ■



FRANÇOIS BOUCHON / LE FIGARO