

Ce mardi 1^{er} octobre va faire date dans l'histoire du périphérique parisien. C'est à partir d'aujourd'hui que cette rocade de 35 kilomètres va changer de vitesse, pour passer de 70 km/h à 50 km/h. Une mesure largement commentée ces derniers mois, mais qui paraît encore bien absurde aux yeux de la plupart des automobilistes. Comme Robert, un sexagénaire habitué du « périp » pour ses trajets quotidiens, certains ont du mal à croire à son entrée en vigueur imminente. « Comment ça, ce mardi ? Déjà ? Mais ce n'est pas possible. On ne va plus avancer ! », fulmine-t-il.

À la contestation quasi unanime des usagers et des autorités - État, région et préfecture de police - s'ajoute la confusion. Car la mesure, que la maire de Paris a imposée seule et contre tous, sera appliquée par tronçons : ce mardi, seuls les 13 kilomètres entre la porte des Lilas et celle d'Orléans seront concernés, avant une généralisation sur tout le périphérique le 10 octobre.

À ce séquençage du calendrier s'ajoute un flou autour des contrôles. La préfecture de Paris, en charge des seize radars jalonnant le « périp », reste muette sur la date des premières verbalisations pour une vitesse dépassant les 50 km/h. La ville indique, quant à elle, qu'il y aura une période de tolérance.

Malgré les contestations, Anne Hidalgo triomphe : partie en croisade contre la voiture à Paris depuis des années, elle est bel et bien parvenue à imposer sa loi sur le périphérique. En passant outre les critiques, qui lui reprochent notamment de confisquer aux Franciliens le dossier du périphérique, une autoroute urbaine qui intéresse toute l'Île-de-France et qui accueille plus d'un million de véhicules chaque jour. Les autorités, vent debout contre sa décision, n'ont cessé de faire savoir leurs réticences, dans l'espoir de faire reculer l'élu socialiste. Une agitation vaine, pour le moment.

Alors que la mesure prend la tournure d'une affaire d'État, une réunion s'est tenue entre la maire et le nouveau ministre des Transports, François Duravoray, en fin de semaine dernière. Une rencontre à l'issue de laquelle un communiqué commun a été publié. Un texte qui confirme que l'élu parisien dispose bien des pleins pouvoirs. « La maire de Paris prend acte, en le regrettant, du désaccord du ministre mais mettra en application la mesure le 1^{er} octobre », peut-on ainsi lire. Un peu plus loin, il est écrit : « Le ministre regrette cette décision qui affectera des millions de Franciliens (...), il prend acte de cette décision ».

Dès ce week-end, l'entourage du ministre des Transports a toutefois tenu à prendre ses distances avec ce texte, qui précisait par ailleurs qu'un bilan de cette opération serait établi dans un an : « Si le bilan s'avérait négatif et que la maire de Paris n'en tirait pas les conséquences, il se réserve la possibilité de faire évoluer le droit pour que ce sujet ne relève pas de la seule compétence de la maire ».

Les automobilistes, qui pestent contre cette limitation de vitesse depuis des mois, ne pourront pas compter



La vitesse de circulation sur le boulevard périphérique parisien, limitée à sa création à 90 km/h, avait été portée il y a dix ans à 70 km/h. F. BOUCHON/LE FIGARO

Malgré les contestations, Paris limite la vitesse à 50 km/h sur le « périp »

Angélique Négroni

Cette mesure, qui attise la colère des automobilistes et des élus, entre en vigueur dès aujourd'hui.

sur Laurent Nuñez, le préfet de Paris, opposé aux 50 km/h, pour croiser le fer devant la justice. La semaine dernière, il avait pourtant indiqué qu'il se laissait le droit de contester l'arrêté devant le tribunal administratif. Dorénavant, il renvoie au communiqué du ministre et de la maire.

Mais la guerre juridique autour du « périp » aura quand même lieu. Une association, la Ligue de défense des conducteurs, va attaquer l'arrêté municipal publié ce mardi. Elle saisira prochainement le tribunal administratif de Paris pour obtenir, via une procédure en référé, une suspension immédiate de la nouvelle limitation de vitesse. L'organisation espère qu'à l'issue de l'audience au fond, qui se tiendra plus tard, la justice annulera purement et simplement cette mesure.

Pour Alexandra Legendre, porte-parole de la ligue, il y a urgence à agir. « Cette mesure va empoisonner la vie des

Franciliens qui utilisent le périphérique pour aller travailler. Ceux qui vont en perdre le plus, ce sont les automobilistes qui travaillent en horaires décalés et qui rentrent à 22 heures chez eux », rappelle-t-elle, en interrogeant la plus-value

« Aucun des motifs invoqués par la maire de Paris pour justifier sa décision n'est démontré »

M^e Jousseumeau
Avocat de la Ligue
de défense des conducteurs

de cette limitation en matière de sécurité « sur une rocade où il n'y a ni feux rouges ni piétons ». « Aucun des motifs invoqués par la maire de Paris pour justifier sa décision n'est démontré. Aucune étude d'impact n'a été produite attestant

que cela aura des effets bénéfiques sur la sécurité, la pollution et le bruit », complète M^e Rémy Jousseumeau, l'avocat de l'association qui prépare le recours.

Dénonçant elle aussi l'absence d'étude d'impact « pour une infrastructure de dimension régionale » et « un passage en force » de la maire de Paris, Valérie Pécresse, la présidente de la région Île-de-France, contre-attaque. Elle va confier à l'institut Paris Région « la mise en place, en lien avec Bruitparif et Airparif, d'un baromètre mensuel du périphérique qui mesurera et rendra publiques les mesures sur le bruit, la pollution de l'air, la vitesse et les embouteillages ».

La responsable LR rappelle aussi la proposition qu'elle a faite à Anne Hidalgo : partager les frais - 30 millions d'euros - pour installer un enrobé phonique sur le périphérique. Ce revêtement permettra une baisse du bruit de 7 décibels, au lieu des 2 à 3 décibels obtenus avec le passage à 50 km/h. Une proposi-

tion dont s'était amusé l'entourage de l'édile parisienne, selon qui Valérie Pécresse ignorait que cette surface antibruit existait déjà. « C'est exact, mais elle est totalement vétuste », réagit Olivier Blond, le président de Bruitparif, par ailleurs conseiller régional. « Et un revêtement de ce type, abîmé, génère plus de bruit qu'une route normale », précise-t-il.

En partenariat avec Bruitparif, Renault a récemment expérimenté sur le périphérique une nouvelle technologie permettant de tester l'acoustique des chaussées. Or pour le « périp », le verdict, que révèle *Le Figaro*, est sans appel : « 60 % est dégradé, voire très dégradé, notamment aux embranchements des autoroutes », fait valoir Thomas Antoine, expert en acoustique chez Renault Groupe. Pour lui, cet enrobé phonique, pour être performant, doit être changé tous les sept ans. Or les toutes premières poses, faites par étapes sur la rocade, remontent à 2012. ■

Meurtre de Philippine : l'extradition de Taha O. en question

Paule Gonzalès

Une semaine après son arrestation en Suisse, le suspect n'a toujours pas été transféré en France. La procédure pourrait prendre plusieurs mois.

« **E**n cours de formalisation. » Au parquet de Paris, on s'affaire pour demander et obtenir de la Suisse l'extradition de Taha O. Alors que le meurtrier présumé de la jeune Philippine a été interpellé mardi 24 septembre à Genève, la demande n'a toujours pas été transmise par la France. La Suisse n'étant pas membre de l'Union européenne, la simplicité du mandat d'arrêt européen ne joue pas dans ce cas précis. Il faut donc passer par une demande d'extradition qui respecte les exigences du droit suisse, celles de la loi fédérale sur l'entraide internationale en matière pénale et les nombreux accords multilatéraux et bilatéraux. « Entre pays de l'Union, nous nous sommes mis d'accord sur un formalisme commun. Nous avons donc des trames communes faciles à remplir pour les juridictions. Ce n'est pas le cas pour la Suisse », rappelle-t-on au sein du parquet de Paris.

Il s'agit donc d'éplucher les nombreux accords qui lient la Confédération helvétique à l'Union européenne. Et le corpus est impressionnant : il englobe la convention européenne d'entraide judiciaire (CEEJ) en matière pé-

« Nous faisons en sorte de bien faire dès le début pour qu'il n'y ait pas d'allers-retours, donc nous échangeons avec nos collègues suisses »

Un magistrat proche du dossier

nale du Conseil de l'Europe de 1959, le deuxième protocole additionnel à la CEEJ (PAII CEEJ), l'accord entre la Suisse et la France en vue de compléter la CEEJ, l'accord franco-suisse de coopération transfrontalière en matière judiciaire, policière et douanière, la

convention européenne d'extradition, ses deuxième, troisième et quatrième protocoles additionnels. Sans oublier l'accord franco-suisse relatif à la procédure simplifiée d'extradition et la convention d'application de l'accord de Schengen, car la Suisse fait partie de ce dernier. « Nous faisons en sorte de bien faire, dès le début, pour qu'il n'y ait pas d'allers-retours », explique un magistrat français proche du dossier, donc nous échangeons avec nos collègues suisses. »

D'ici à quelques jours, la demande transitera par le parquet général de Paris, qui vérifiera les actes transmis mais aussi la conventionnalité de la demande par rapport au droit suisse. Puis le dossier devra être visé par le juge d'instruction en charge pour qu'enfin la demande soit transmise à l'office fédéral de la justice à Berne, l'équivalent du ministère de la Justice helvétique. En parallèle, la Chancellerie fera une

diffusion de la demande d'extradition, notamment pour Interpol. Le dossier ne parviendra aux autorités suisses qu'en fin de semaine ou en début de semaine prochaine.

M^e Marc Henzelin, avocat au barreau de Genève et spécialiste des questions d'extradition, tempère les effets de ce lourd appareil formel. « J'ai vu des demandes d'extradition transmises par fax et acceptées telles quelles. La Suisse extradé assez facilement. Nous avons même extradé vers la Russie, qui n'est pas le pays où le droit à un procès équitable et la dignité de la personne sont les plus respectés. Pour la France, signataire de la convention européenne des droits de l'homme, il y a une présomption irréfragable que les principales garanties liées à l'état de droit sont respectées. »

Pour autant, il faudra attendre plusieurs semaines encore avant l'extradition. Contrairement à d'autres pays, il s'agit en Suisse d'une décision admini-

strative prise par un service délégué de l'Office fédéral de la justice. Le délai de décision relève de la capacité à traiter le dossier. « C'est un petit service avec peu de personnel pour traiter les extraditions », détaille Marc Henzelin.

La forte médiatisation de l'affaire Philippine poussera peut-être la Suisse à faire de ce dossier une priorité. Si Taha O. consent à son extradition, la procédure simplifiée pourra par ailleurs être enclenchée. Mais la procédure peut aussi durer si le meurtrier présumé décide de déposer un recours judiciaire. « Cela ne prendra pas longtemps à se résoudre. Ce sera de l'ordre de quelques mois », pronostique M^e Henzelin. Un temps infini aux yeux de la famille de la victime. Mais l'avocat de conclure : « Il n'y a pas forcément intérêt à rester en retenue en Suisse, plutôt que d'être en détention en France ; la prison de Genève est en effet l'une des plus surpeuplées du pays. » ■