



Périphérique parisien : « La démarche à courte vue » des élus parisiens

L'économiste François Lévêque regrette, dans une tribune au « Monde », que les choix sur l'avenir du périph soient des solutions issues du passé, ignorant les données réelles de circulation et les possibilités offertes par les technologies de mobilité. Tribune. Les élus parisiens ont rendu le 28 un rapport sur l'avenir du périphérique, cette autoroute urbaine empruntée chaque jour par plus d'un million d'automobilistes (« Le périphérique, quelles perspectives de changement ? », « Mission d'information et d'évaluation » des élus de la Ville de Paris). L'objectif poursuivi est de réduire le bruit et l'émission de particules et gaz variés que son trafic occasionne. Les deux solutions-phares préconisées sont de limiter la vitesse à 50 km/h et de réduire le nombre de voies. Si l'horizon visé est lointain – un « boulevard vert » en 2050 –, la démarche semble à courte vue.

En premier lieu, les deux mesures principales proposées sortent tout droit du passé – restreindre la surface laissée à la circulation automobile et réduire la vitesse – alors que cette façon de faire ne règle rien au fond du problème, à savoir réguler une circulation libre et gratuite. Car c'est bien parce qu'elle est libre et gratuite que la pollution et la congestion atteignent des niveaux trop élevés, chacun pouvant émettre et rouler à sa guise en négligeant les conséquences pour autrui.

Cela vaut pour le périph comme pour toute voie de circulation. Mais réduire la vitesse et le nombre de voies pour tous revient à limiter la circulation sans aucune distinction entre les performances environnementales des véhicules (les moins polluants comme les plus polluants sont touchés) ou selon la valeur économique de leurs déplacements (celui d'un artisan ou d'un commercial comme celui d'un inactif).

Certes un trafic moins rapide et une surface moindre réduiront bien le nombre total de kilomètres parcourus sur le périphérique dans la journée, et par conséquent les nuisances. Mais le diable est dans les détails ! Passer de 70 km/h à 50 km/h va diminuer une circulation « rapide » plus polluante, mais va également augmenter les pics de circulation lente à moins de 20 km/h, en particulier sur les voies d'accès ; or la circulation à faible vitesse est très polluante ! Attention aussi de ne pas occulter le bénéfice économique de la vitesse : se rendre d'une porte à l'autre de Paris en moins de temps en fait moins perdre. Et le temps, c'est de l'argent...

D'où viennent-ils ? Où vont-ils ?

Certes les élus parisiens préconisent de réserver une des trois voies restantes à des déplacements moins polluants. Une mesure qui va donc dans le bon sens puisqu'elle sélectionne les véhicules qui pourront l'emprunter : voiture électrique, partagée et de transport collectif. Mais pourquoi dès lors réduire aussi la vitesse à 50 km/h sur cette voie ?

En second lieu, les mesures proposées ont été élaborées dans l'ignorance des données réelles de circulation. Quels automobilistes et véhicules empruntent le périph ? D'où viennent-ils ? Où vont-ils ? On ne le sait pas précisément... Faute de ces données, il est difficile d'anticiper les effets des préconisations, en particulier en matière de reports des déplacements vers d'autres voies ou vers les transports en commun. Ce manque d'évaluation est aussi un trait du passé : il n'existe toujours pas d'étude sérieuse et approfondie sur les effets, notamment économiques, du passage de 80 km/h à 70 km/h sur le périphérique.

N'est-ce également pas une démarche passéiste que d'ignorer Paris extra-muros ? Le périphérique s'étend sur la commune parisienne, mais cela ne justifie pas d'élaborer des mesures entre soi. Des dizaines de personnalités ont été auditionnées par les conseillers de Paris. Parmi eux, pas un seul élu de la petite couronne, de la métropole ou de la région !

Pourtant les nuisances du périph affectent les populations qui résident de part et d'autre de l'enrobé bitumineux ; elle est plus empruntée par les banlieusards que par les Parisiens ; et les reports de trafic d'un périphérique rétréci se feront essentiellement extra-muros. Pourtant une intercommunalité de 7 millions d'habitants, la métropole du Grand Paris, a bien été créée en

2016...

Autosolisme et congestion

En troisième lieu, le futur du périphérique est ici envisagé avec les technologies d'aujourd'hui. Or il faut intégrer celles d'après-demain, comme les véhicules autonomes, et surtout celles de demain comme les nouveaux modes de covoiturage et de péage. Les technologies laissent en effet espérer que le covoiturage et le péage « à la papa » deviennent plus efficaces et moins coûteux.

Le suivi par satellite, la réservation et le paiement par téléphone mobile, l'agrégation et le foisonnement des offres et demandes individuelles de déplacement, le contrôle des véhicules par reconnaissance d'images, etc. devraient permettre de réduire significativement l'autosolisme (1,1 passager par voiture en moyenne !), d'éviter les barrières ou portiques de péage, d'en faire varier le tarif selon le lieu et le moment.

Réduire le coût pour installer et exploiter un péage ne va certes pas lever l'obstacle de son acceptabilité, et la sélection des véhicules selon leurs performances environnementales ne résout pas le problème des embouteillages. Or, il faut aussi agir contre la congestion, un autre méfait pour la collectivité du trop-plein d'automobiles. Notons cependant la complémentarité entre covoiturage et péage, puisque la dépense est partagée et que rouler à plusieurs diminue la congestion, donc le montant du péage nécessaire.

Par ses nuisances mais aussi par les avantages qu'il procure, le futur du périphérique mérite mieux que des réflexions au présent.

François Lévêque est l'auteur de *Les Habits neufs de la concurrence*. Ces entreprises qui innovent et raflent tout ([OdileJacob](#), 2017).

François Lévêque (Professeur d'économie à Mines-ParisTech, PSL Research University)