

IDÉES

« Et si toute une moitié du périphérique était réservée aux véhicules propres ? »

TRIBUNE

François Lévêque

Professeur d'économie à Mines ParisTech

Emile Quinet

Professeur émérite d'économie à l'Ecole des ponts ParisTech

Réserver non plus une voie, mais l'un des sens du périphérique parisien aux véhicules propres et prioritaires, serait la solution la plus efficace, affirment dans une tribune au « Monde », deux économistes du transport, François Lévêque et Emile Quinet.

Publié hier à 14h00 | Lecture 5 min.

Article réservé aux abonnés



« Une chaussée unique, en lieu et place de deux voies de chaque côté du terre-plein central comme dans le projet actuel de la Mairie de Paris, simplifierait grandement le contrôle des véhicules. » (Photo : le périphérique, porte Maillot.) ISABELLE BOITET / Photononstop

Tribune. Et si toute une moitié du périphérique, mettons le périphérique intérieur, était réservée aux véhicules propres, voitures partagées, taxis, minibus, et véhicules prioritaires (ambulances, pompiers, services de secours, etc.) ? Encore une recommandation irréaliste et fantaisiste direz-vous ! Il est bien connu qu'avec des si, on mettrait Paris en bouteille. Eh bien détrompez-vous, cette proposition est somme toute raisonnable.

En ces temps de précampagne pour conquérir (ou reconquérir) la Mairie de Paris, deux projets plutôt déraisonnables ont jusqu'ici retenu l'attention.

Un candidat déclaré, Gaspard Gantzer, propose de rayer le périph de la carte. Un projet étalé sur quinze ans, progressant tronçon par tronçon. Avantages incontestables : plusieurs centaines d'hectares récupérés pour des logements, des commerces, des bureaux et des espaces verts ; et, bien sûr, l'élimination d'une coupure néfaste entre Paris et sa couronne avec les graves nuisances environnementales qui vont de pair.

Lire aussi | « Ne tuons pas le périphérique ! »

Mais il y a un obstacle dirimant : comment effacer de l'asphalte en un peu plus d'une douzaine d'années le 1,1 million d'automobilistes qui l'empruntent chaque jour ? Son trafic est supérieur au cumul de celui des deux autres rocade, l'A86 et la Francilienne, et son volume en passagers est impossible à absorber par les transports en commun, même en incluant le futur Grand Paris Express. Ces automobilistes devront-ils rester chez eux ? Ce projet crée plus de problèmes de mobilité qu'il n'en résout.

De son côté, Anne Hidalgo propose de transmuter d'ici au milieu du siècle le périphérique en boulevard avec feux rouges et zones vertes. En attendant, d'ici à cinq ans, elle veut l'ouverture d'une voie réservée dans chaque sens aux véhicules propres *et alii*. Les voies spéciales présentent en effet un double intérêt.

Primo, elles offrent une circulation fluide et fiable aux véhicules prioritaires (ambulances, pompiers, etc.) et de transport collectif.

Secundo, elles constituent une incitation à l'acquisition de véhicules propres et au covoiturage dès lors qu'ils sont autorisés à l'emprunter.

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

Ces bénéfices ne seront pourtant vraisemblablement pas au rendez-vous. Pourquoi ? Pour une bête histoire de cisaillement. Supposons que la voie dédiée soit celle de gauche, au plus près du terre-plein central donc. Pour l'atteindre ou la quitter, les véhicules autorisés devront couper les deux files de droite. Si c'est celle de droite, ce sont les véhicules non autorisés qui devront cette fois la couper, à l'entrée comme à la sortie.

Or le périph compte trente-huit points d'accès comportant chacun une entrée et une sortie, soit environ un cisaillement tous les 400 mètres pour chaque sens. Ces cisaillements incessants conduiront à augmenter les ralentissements, y compris sur la voie réservée, ainsi que la congestion des voies d'accès, dont souffriront aussi les véhicules autorisés, sans parler des problèmes de sécurité.

Rien à voir avec des voies dédiées sur autoroute urbaine à entrées-sorties espacées où de tels aménagements ont déjà été réalisés et donnent satisfaction. Bref, un chaos quasi assuré et des émissions de gaz d'échappement très élevées car les vitesses basses et les arrêts-départs sont ce qu'il y a de pire pour l'environnement.

Lire aussi | Les idées se multiplient pour transformer le périphérique parisien

En revanche, consacrer une des deux chaussées, le périphérique intérieur ou extérieur, aux trafics vertueux réduirait considérablement cet écueil, car les véhicules seraient beaucoup moins nombreux, les vitesses sur les voies plus uniformes, permettant des temps de trajet plus fiables car non soumis aux aléas de la congestion. En outre les entrées-sorties seraient plus faciles.

Prenons ainsi l'hypothèse que le périphérique intérieur, avec sa circulation dans le sens des aiguilles d'une montre, soit retenu pour accueillir les véhicules autorisés. Ces derniers pourront alors se rendre directement comme aujourd'hui de la porte d'Italie à la porte d'Auteuil en parcourant le quart sud-ouest du périphérique.

Pour le chemin inverse, ces véhicules autorisés devront faire soit un trois quart de tour en passant au nord par la porte de la Chapelle, soit se mélanger aux autres véhicules en empruntant le périphérique extérieur tournant dans l'autre sens. L'automobiliste aura le choix entre rouler plus vite et avec une fiabilité accrue sur une plus grande distance, ou plus lentement sur une plus courte distance où il sera soumis aux aléas de la congestion.

Pour le périphérique extérieur ouvert à tous, même contrainte du sens unique, sauf que ces véhicules ne pourront évidemment pas se reporter pour éviter le circuit long sur le périphérique intérieur, puisqu'il est réservé. Ce sens unique et le détour qu'il impose devraient ainsi limiter l'usage du périphérique pour des trajets courts, et par conséquent le nombre d'entrées et de sorties. Ce qui n'est pas un mal car ces derniers présentent une moindre utilité sociale et rendent le trafic moins fluide.

Lire aussi | [Grand Paris : mais que faire du périphérique ?](#)

En outre, une chaussée unique, en lieu et place de deux voies réservées aux véhicules propres de chaque côté du terre-plein central comme dans le projet actuel de la Mairie de Paris, simplifierait grandement le contrôle des véhicules. Il suffit en effet d'équiper une moitié seulement du périphérique en caméras de surveillance, portiques, capteurs et autres instruments électroniques.

De plus, le contrôle n'est nécessaire qu'aux entrées-sorties. Nul besoin de surveillance tout le long du périphérique pour détecter les incursions sur quelques dizaines ou centaines de mètres desdites voies « propres » par des véhicules non autorisés. Bref, un projet dont une mise en place effective est plus réaliste pour 2024.

La Mairie de Paris s'est en effet engagée à créer des voies olympiques sur toute la longueur du périphérique. Ces voies seront réservées à la circulation des athlètes et du personnel des Jeux olympiques. Elles sont destinées, selon les vœux d'Anne Hidalgo, à s'ouvrir après la cérémonie de clôture à la circulation des véhicules propres et autres.

Lire aussi | [« La voiture, en ville, est de loin la première source de pollution »](#)

Ce basculement requiert que les aménagements qui devront être réalisés et les équipements qui devront être installés pour les Jeux soient ceux qui seront utilisés par la suite. Un choix risqué et qui fige précocement la technologie pour au moins vingt ans. Mieux vaut faire simple et évolutif en réservant une des deux chaussées aux JO, puis aux autres véhicules choisis pour leur utilité sociale et leurs performances environnementales. D'autant que sur cette chaussée dédiée il faudra peut-être compléter le dispositif par un péage, ce qui est évidemment hors de question pour la circulation olympique.

Gaspard Gantzer et les élus parisiens ont lancé le débat sur l'avenir du périphérique parisien. Il ne peut consister à prolonger la situation actuelle, mais il faudra choisir entre projets de rêve et projets de raison.

François Lévêque (Professeur d'économie à Mines ParisTech) et **Emile Quinet** (Professeur émérite d'économie à l'Ecole des ponts ParisTech)