

**Contribution du Gérant de One Plus One Technologies SARL, promotrice de la proposition de méthode « Covoiturage Domicile-Travail »(CDT) dans le cadre du référentiel Bas-Carbone, à la PPVE organisée par la Ville de Paris du 17 avril au 28 mai 2023 dans le cadre du projet de voie dédiée sur le boulevard périphérique Parisien.**

ooOoo

En préambule à la présentation de son projet de réservation de la circulation sur une voie dédiée, aux bus, aux covoitureurs et aux taxis sur le périphérique parisien, pendant les plages horaires de forte congestion du trafic, [ cf. <https://www.peripherique-voie-dediee.paris/preambule> ], la Ville de Paris indique le principal objectif visé : **promouvoir le covoiturage** du quotidien et annonce : que le projet répond aux grands enjeux environnementaux, notamment à celui de **réduire la congestion automobile**

ooOoo

*Ante scriptum*

Malgré le processus de décivilisation récemment évoqué par le Président de la République, nous vivons quelque temps encore en société ; ce qui donne à chacun le droit d'utiliser le bien commun, dès lors qu'il respecte – concernant notamment l'utilisation du périphérique parisien – les règles édictées par l'autorité compétente.

Si l'autorité compétente décide de modifier les règles, chacun doit respecter les nouvelles règles, même s'il n'est pas d'accord ; et à une très large majorité, les contributeurs à la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) organisée du 17 avril au 28 mai 2023 par la Mairie de Paris, sont défavorables au projet sur lequel ils ont été consultés ( « POUR » : \_\_, \_\_ % ; « CONTRE » : \_\_, \_\_%, sur 6147 contributions le 28/05 à 15:55). Constants, ils renouvellent ainsi les résultats d'une 1<sup>ère</sup> consultation en 2021<sup>1</sup>.

Il est alors attendu de l'autorité compétente, si elle décide de modifier les règles malgré l'opinion générale, qu'elle le fasse en assurant que la valeur du bien commun s'en trouvera augmentée et qu'elle rétro pédalera diligemment dans le cas contraire.

ooOoo

Si l'on s'en tient au seul enjeu de réduction de la congestion automobile, et afin de dépassionner le débat qui s'est exprimé dans le cadre de la PPVE, la valeur du bien commun pourrait être consensuellement définie, de façon certes partielle et simplifiée dans un premier temps, à partir d'un indicateur objectivement mesurable qui pourrait être : le flux d'utilisateurs sur le tronçon du périphérique concerné ; *i.e.* le nombre de personnes.kilomètres par heure, entre la Porte de Sèvres et la Porte de Bercy.

Si cet indicateur fait consensus, considérant la posologie homéopathique<sup>2</sup> de covoitureurs actuellement observables sur l'ensemble des voies pendant les phases de congestion, à défaut d'avoir réalisé une étude approfondie d'impact préalable, il ressort qu'à ce jour la large majorité des petits doigts des contributeurs à la PPVE prédit que le projet conduirait à une aggravation de la congestion globale sur l'ensemble des voies, et par conséquent à une réduction de la valeur du bien commun ; sans même qu'il soit nécessaire d'examiner les risques de propagation amont de la congestion ou de dégradation de la qualité de l'air, les petits doigts des contributeurs demandent l'abandon du projet.

---

<sup>1</sup> Une 1<sup>ère</sup> consultation a été menée par la Région Ile-de-France en novembre 2021, qui a recueilli une large majorité d'opinion défavorables (90,2 % de CONTRE)

<sup>2</sup> cf. Etude 6-t en téléchargement sur le site de la consultation, ou traitement des données publiées en open data par le Registre de Preuve de Covoiturage RPC)

Quand bien même les experts concluraient-ils, en première approche, à la possibilité d'augmenter la valeur du bien commun, en indiquant pour ce faire les objectifs à atteindre en nombre de nouveaux covoitureurs, il conviendra de rassurer Madame Valérie Pécresse, Présidente de la Région Ile-de-France, qui exprime dans la contribution<sup>3</sup> de la Région son inquiétude sur le risque de provoquer, en fermant une voie à la circulation générale, une « **thrombose généralisée** » ; le bien commun à considérer n'est pas le seul périphérique mais bien l'ensemble de l'infrastructure routière francilienne qui concerne les habitants de la petite couronne (aux portes du périphérique) tout autant que ceux de la grande couronne (sur les axes autoroutiers d'accès au périphérique)

Sans être expert des dynamiques de trafic routier, on comprend facilement qu'une augmentation de la demande – des autosolistes qui n'auront plus le droit de rouler sur la voie dédiée – alors que l'offre sur les voies du milieu et de droite est saturée, engendre une onde de congestion qui se propage en sens inverse de la circulation, par le phénomène connu dit de « remontée de file ». Mme Pécresse ne nous parle pas moins que d'un risque de « tsunami » dont il n'est pas prévu que les victimes soient indemnisées par l'Assureur de la Ville de Paris.

Dans ces conditions, la demande de Mme Pécresse qu'une étude d'impact soit engagée en urgence paraît plus que légitime.

En la matière, les enseignements du CEREMA<sup>4</sup> nous indiquent que les outils existent pour évaluer les risques de congestion généralisée résultant d'une activation de la voie dédiée : les logiciels de simulation dynamique du trafic. *[ si un logiciel de type « microscopique » s'avère nécessaire mais que la puissance de calcul - requise pour couvrir l'ensemble du réseau potentiellement impacté - est rédhibitoire, est-il opportun de faire appel aux centres régionaux de calcul intensif ? voir aux centres nationaux en associant la recherche académique ? ]*

En résumé, à ce stade, il est attendu de l'autorité compétente qu'elle soit plus explicite

- sur les conditions suspensives à la mise en œuvre de la voie dédiée, au vu des résultats d'une étude d'impact
- sur les conditions résolutoires à l'expérimentation, et délai d'exécution, s'il s'avère qu'elle ne répond pas comme espéré aux enjeux annoncés

En conclusion, ne conviendrait-il pas de démarrer le projet dès maintenant... en commençant autrement que par la voie réservée ? :

Depuis la promulgation de la loi dite 3DS (février 2022) modifiant les articles 114-8 et 114-9 du code des relations entre le public et l'administration, et dans le cadre des dispositifs de mobilisation du fonds-vert inscrits à la loi de finances pour 2023 « Développer le covoiturage sur son territoire » et « Accompagner le déploiement des zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m) »

---

<sup>3</sup> cf. LTR\_RegionIDF\_VoieReserveeBP\_sign.pdf, Réf. DR23-CRIDF-000923 du 19 avril 2023

<sup>4</sup> cf. Etude de simulation dynamique de trafic ; Guide de réalisation (Collection Références CEREMA ; 2015,2021) voir notamment pages 50 à 53

... il devient possible d'envisager que Mme Péresse, Présidente de la Région Ile-de-France, fasse remettre le même jour, en main propre, sans charge publique, une lettre :

...à chaque salarié ou agent de la fonction publique ciblé

**qui utilise le périphérique**

entre la Porte de Sèvres et la Porte de Bercy pour se rendre le matin au travail  
qui effectue un trajet de plus de 15 kilomètres entre son domicile et son lieu de travail  
parcouru quotidiennement par au moins 3 personnes

...afin de l'informer de son éligibilité à bénéficier d'un paquet d'avantages et de prestations :

- une prestation de mise en contact entre les personnes ciblées qui le demandent
- le versement de l'allocation francilienne de covoiturage abondée par l'État
- un tarif préférentiel de la redevance de stationnement en zone tendue à proximité du lieu de travail
- un tarif préférentiel d'abonnement à un service d'autopartage pour se rendre au travail en voiture électrique, conduisant au reste à charge (assurance et kWh inclus) équivalent à la promesse de campagne d'Emmanuel Macron (cf. projet AROME)
- la contribution de son employeur, le cas échéant, à ses frais de covoiturage domicile-travail (Forfait Mobilité Durable)
- et, le moment venu, le droit... de circuler sur la voie dédiée
  
- [ *What else ?* ]