

Olivier Razemon : « Oui, il faut maintenir les 80 km/h »

INTERVIEW. Ce journaliste spécialiste des transports regrette que le territoire ait été aménagé pour la voiture et non pour les gens.

Par Clément Pétreault

Modifié le 28/01/2019 à 18:46 - Publié le 28/01/2019 à 17:06 | [Le Point.fr](#)

Bonnets rouges et Gilets jaunes auront eu en commun leur refus de la fiscalité verte... à la faveur de ces foules colorées, la question de la mobilité et des transports est devenue un sujet politique impatient et clivant. Pour le journaliste Olivier Razemon, spécialiste des transports, auteur de *Chronique impatiente de la mobilité quotidienne* et de *Comment la France a tué ses villes*, il est grand temps d'apaiser les débats, d'accepter la complexité de ces questions et de revoir la manière de penser les transports. Interview.

Le Point : Le gouvernement a présenté ce matin les chiffres de la mortalité routière en 2018 et semble défendre son bilan et les 80 km/h...

Olivier Razemon : C'est le bilan qui se défend tout seul ! Malgré le saccage des radars depuis novembre, les chiffres de la mortalité sont historiquement bas. Il y a eu une anticipation de la mesure et les gens ont commencé à lever le pied dès le printemps. Oui, il faut maintenir les 80 km/h, on vit dans une société qui veut toujours aller plus vite, mais qui souffre de cette course permanente à la vitesse et à la distance, c'est d'ailleurs cette souffrance que dénoncent les manifestants dans les cortèges de Gilets jaunes. Si les villes et leurs banlieues se font silencieuses sur ces questions-là, c'est qu'elles ont bien conscience des bénéfices de la proximité.

Vous considérez d'ailleurs que la question des 80 km/h n'est pas l'élément déclencheur des Gilets jaunes...

Oui, cette grogne était d'abord celle des élus. Si l'on revient en arrière, on constate que les premiers à contester les 80 km/h ont d'abord été les élus locaux, d'abord parce qu'il faisaient remonter leurs inquiétudes, ensuite parce que ce sont traditionnellement des gens qui roulent beaucoup. Lorsqu'ont émergé les Gilets jaunes, on a rapidement compris qu'il s'agissait d'un mouvement lié à la voiture, avec

la question des radars, des péages ou des contrôles techniques, mais que la question centrale était celle des taxes. Par ailleurs, il ne faut pas tomber dans le piège du discours sur la relégation. Quand on regarde le nombre de kilomètres parcourus en voiture selon les revenus, on se rend compte que c'est proportionnel. Cela signifie que les gens qui roulent beaucoup sont plutôt des cadres...

Comment expliquer que la mobilité soit devenue un sujet de crispation identitaire et économique ?

On oublie que la plupart du territoire n'est parcourable qu'en voiture. Si on fait plus de kilomètres qu'avant, c'est qu'on a étalé les attributs de la ville, obligeant tout le monde à se déplacer de plus en plus. Cela coûte cher et entretient le sentiment d'une obligation permanente. Dans le paysage périurbain actuel, ce n'est pas spécialement plaisant de conduire. On peut passer beaucoup de temps à tourner autour de ronds-points, c'est à rebours du plaisir que promettent les constructeurs automobiles. Là où il reste un peu de confort et de plaisir à conduire, c'est sur ces routes aujourd'hui limitées à 80 km/h.

Parallèlement à ce phénomène, on observe un recul de la voiture dans les grandes villes, qui expérimentent tout un tas d'innovations comme l'auto-partage, le vélo en libre-service, la trottinette électrique, les gyroroues, les livraisons à scooter... Au final, ces nouveaux modes de déplacements entretiennent l'idée d'une mobilité bouillonnante dans les grandes villes, mais leur intérêt médiatique est largement plus élevé que leur poids réel dans les déplacements. Il existe une fracture entre ces villes où tout semble possible et ces territoires où l'on a le sentiment d'être captif de la voiture.

La voiture est-elle devenue un totem ?

C'est un objet extraordinaire, d'une simple pression du pied on se déplace, vite et loin. Mais on en minimise systématiquement les nuisances : pollution, bruit, accidents... toutes ces nuisances sont étudiées en silos, jamais de manière globale.

C'est un totem, car on a organisé le territoire pour la voiture, comme si c'était une évidence que l'on ne pouvait plus discuter. Les agences régionales de santé implantent des hôpitaux dans des zones qui ne peuvent être desservies que par la voiture, les maires qui veulent accueillir une nouvelle entreprise dans leur commune vont tout de suite penser à l'installer dans des zones à l'écart de la ville, zones qu'il faudra relier au réseau par de nouvelles routes dédiées quasiment exclusivement à cet usage... On aménage le territoire pour la voiture et non pas pour les gens, voilà le problème. Et comme énormément de gens sont propriétaires d'une voiture, on a tendance à oublier ceux qui ne le sont pas. Mais dans toutes les villes moyennes, 25 à 30 % des ménages n'ont pas de voiture, et ce ne sont pas les plus pauvres.

Chronique impatiente de la mobilité quotidienne, par Olivier Razemon, Rue de l'échiquier, 224 pages, 19 euros, parution le 31 janvier.