

Horizons

L'ENTRETIEN DU DIMANCHE **OLIVIER RAZEMON**

La mobilité, mais parlons-en

ÉDITION Journaliste spécialisé dans les transports, Olivier Razemon vient de publier un florilège d'articles publiés sur son blog, hébergé par « Le Monde ». Il y dresse le portrait d'une France où la mobilité suscite de plus en plus d'impatience et d'envie de parler

Propos recueillis par **Benoît Lasserre**
b.lasserre@sudouest.fr

« **Sud Ouest Dimanche** » Mème si le mouvement a vraiment pris son essor à la publication de votre ouvrage, vous abordez la colère des gilets jaunes. Est-ce une crise liée à la mobilité ?

Olivier Razemon Je m'attendais à une forme d'émergence de revendication automobile mais je la voyais plutôt lancée par un parti politique même si, c'est vrai, le Rassemblement national et Debout la France s'en sont emparés. Honnêtement, je ne pensais pas que cela paraîtrait directement du peuple.

Le mouvement des gilets jaunes est profondément lié au non-aménagement du territoire qui sévit en France depuis des décennies. L'étalement urbain perpétuel devait finir par se payer. Ce qui me sidère, c'est que le gouvernement tente d'apporter des réponses institutionnelles ou financières mais on n'entend rien sur l'aménagement du territoire, la construction de rocadés ou de zones commerciales.

La mobilité est-elle cependant l'allumette qui a mis le feu aux poudres ?

Il y a, certes, les 80 km/h mais c'est un mécontentement qui a davantage été relayé par les maires que par la population elle-même. J'ai rencontré beaucoup d'élus qui m'ont dit qu'ils mettraient une heure pour faire un trajet d'une demi-heure, ce qui révèle quand même quelques problèmes de calcul...

Les gilets jaunes ne sont pas forcément des automobilistes qui font des longs trajets mais des personnes qui voient tous les jours le tarif de l'essence. C'est concret, comme le prix du pain. Le territoire a été organisé depuis des décennies pour la voiture et, aujourd'hui, on vient dire à des gens qui n'ont pas d'autre moyen de locomotion qu'il faut moins l'utiliser, voire pas du tout. L'utilisation du gilet jaune renvoie, d'ailleurs, à la voiture dans laquelle il est devenu obligatoire.

L'un de vos articles montre pourtant qu'on peut, parfois, se passer de voiture même si on habite en périphérie ou en zone rurale.

Oui, je dresse une galerie de portraits de femmes et d'hommes que j'ai rencontrés et qui, pour des raisons d'écologie, de santé ou d'argent, décident de trouver l'alternative à la voiture.

Personne ne prétend qu'on n'utilisera plus de véhicule de-



Olivier Razemon, PHOTO DR

main. Ça n'aurait, du reste, aucun sens. Mais les exemples que je cite, sans affirmer que c'est une règle universelle, prouvent qu'il est possible de diminuer l'usage de la voiture, voire de s'en passer, sans forcément être pénalisé dans sa vie quotidienne.

Vous abordez la différence de traitement entre TGV et TER.

Ce qui m'a frappé au cours d'un de mes déplacements en train, c'est d'observer la différence de réaction quand un retard est annoncé dans un TGV ou un TER. Les passagers d'un TGV ont, certes, besoin de la vitesse mais ils peuvent s'en passer et ils ont les moyens technologiques pour avertir leur entourage. Dans un TER, on a beaucoup plus besoin de régularité que dans un TGV. Et puis, vous pouvez constater que, dans un TGV, la SNCF vous demande de mettre vos smartphones en sourdine, jamais dans un TER.

Le mouvement des gilets jaunes est lié au non-aménagement du territoire qui sévit en France depuis des décennies

De façon plus générale, l'état, appuyé par de nombreux élus locaux, a poussé les feux en faveur de la grande vitesse au détriment des trains du quotidien. Un revirement s'est peut-être opéré avec le nouvel exécutif mais il y a toujours une France à deux vitesses.

D'un côté, on met le frein sur des projets de LGV et on veut mettre le paquet pour les lignes classiques; de l'autre, il y a toujours ces projets pharaoniques et aberrants de Grand Paris Express ou de Charles-de-Gaulle Express, au coût faramineux dans une région dont, juste-



L'État, appuyé par des élus locaux, a poussé les feux en faveur de la grande vitesse au détriment des trains du quotidien. Un revirement s'est peut-être opéré avec le nouvel exécutif. ARCHIVES LM/AFP

ment, de nombreux habitants veulent partir.

Vous évoquez, à ce sujet, les RER voulus par des métropoles comme Toulouse ou Bordeaux.

Je trouve que c'est plutôt une bonne idée. Il y a un bon réseau de gares dans notre pays, autant les utiliser, à condition de parvenir à une billettique unique ou des horaires cadencés, ce qui n'est pas le plus facile. Le RER parisien est souvent décrié, parfois à juste titre, mais il a changé la vie de millions d'utilisateurs. Et s'il est aussi emprunté, c'est bien parce qu'il est efficace.

Qu'attendez-vous de la future Loi d'orientation des mobilités ?

C'est une loi un peu fourre-tout, ce qui est inévitable avec ce type de sujet. Pour favoriser les transports du quotidien, il faut vraiment faire plus confiance aux collectivités locales, au premier rang desquelles la Région. Ce qui m'inquiète le plus, ce sont les amendements. Car, à l'inverse de sujets très techniques comme la bioéthique ou le nucléaire, tout le monde a un avis sur les transports et les parlementai-

« L'INTERCONNEXION N'EST PLUS ASSURÉE »

Un choix drastique. Le blog d'Olivier Razemon, « L'interconnexion n'est plus assurée », hébergé par « Le Monde », existe depuis 2012 et, à ce jour, le journaliste y a publié plus de 580 articles. Avec son éditeur, ils n'en ont retenu que 52, remis à jour si besoin, et réorganisés en différents chapitres consacrés

res ne pourront échapper à la pression de lobbies ou d'associations.

Et puis, il y a évidemment le problème du financement. Il y a quand même de l'argent public mais il est principalement capté par la route plutôt que par le fer.

Presque trois ans après la parution de votre ouvrage « Comment la France a tué ses villes », les choses ont-elles changé ?

J'ai fait une mise à jour du livre en 2017. Il y a eu des initiatives et des plans comme l'opération « Cœur de ville », qui a le mérite d'exister et, surtout, de ne pas se limiter à l'aspect commercial de la désertification des centres-villes. On y parle aussi d'habitat, de transports ou

au train, au RER, à la voiture, au vélo, à la marche à pied, au voyage en général (notamment à bord d'un « car Macron »). Olivier Razemon tord également le cou à plusieurs idées reçues sur la mobilité : la précarité dans le déplacement, le portrait-robot du fraudeur ou encore les femmes et le transport.

d'espace public. Les élus ont pas mal évolué sur le sujet même si certains, comme à Albi, s'arc-boutent sur un projet de zone commerciale.

Il est vrai que les habitants prennent de plus en plus la parole et demandent à être associés aux projets et aux décisions. Je le constate au cours des conférences que je donne ici ou là. Le phénomène avait d'ailleurs démarré avant les gilets jaunes. C'était comme les prémices d'une volonté citoyenne de consultation et de participation.

« Chronique impatiente de la mobilité quotidienne », d'Olivier Razemon, éd. Rue del'échiquier, 223p., 19€.