

**Pour compléter :** Les associations d'usagers délivrent une information plus fiable que la SNCF  
(avril 2018)

**5/ Moins de monde dans les transports publics.** « *C'est sale et il y a trop de monde* »: voici les griefs souvent opposés aux transports publics. Force est de constater qu'en Ile-de-France, prendre le tramway, le métro ou le RER, de nos jours, est presque confortable, s'il n'y avait cette menace permanente rôdant sur les barres d'appui et les poignées de porte. Bien sûr, les transports n'ont pas vocation à rester à moitié vides. Mais on peut rêver qu'ils ne redeviennent pas ultra-bondés.



*Dans le métro parisien, lundi 11 mai 2020.*

**6/ Les grèves, répétition générale.** A la mi-janvier, les usagers des transports en Ile-de-France sortaient d'un mois et demi difficile: trains bondés, information insuffisante, embouteillages sur les routes et sur les pistes cyclables. Mais pour l'urbaniste Frédéric Leonhardt, cet épisode a été « *un coup de pot* ». Car il a servi de répétition générale. « *Les gens qui se sont mis au vélo à cette occasion vont continuer, ce qui décharge les transports publics. Et les serveurs informatiques ont testé, en décembre et janvier, une surcharge qui a été bien utile à partir de mars, pour absorber le télétravail* », explique-t-il.

**Lire aussi:** 10 enseignements à retenir après un mois et demi de grève des transports publics  
(janvier 2020)



LES MEILLEURES  
OFFRES  
VOYAGE

ICI >

[x]

*L'interconnexion n'est plus assurée*

Chronique impatiente de la mobilité quotidienne

Le blog d'Olivier Razemon,  
journaliste au **Monde**

15 MAI 2020 PAR OLIVIER RAZEMON

## Mobilité : 13 choses qui ont changé en deux mois



Une piste cyclable provisoire dessert Saint-Mandé et Vincennes (94)

**Ancrés dans la mémoire pour la vie. Chacun se souviendra de ces deux mois qui ont bouleversé nos existences, stupéfié nos cerveaux, ramollis nos corps, fait flancher l'économie, alors que la santé constituait, c'est assez rare, la première des préoccupations**

**7/ La démobilité n'est plus un gros mot.** La démobilité consiste, pas tant à ne plus se déplacer du tout (ça on connaît), mais à limiter ses déplacements à ce qui est nécessaire et souhaité. Ce programme souhaité et souhaitable n'est possible que si les emplois, les services, les commerces, voire les serveurs informatiques sont recentrés, replacés à proximité de l'habitat. Associé à « *décroissance* », ce terme sentait le retour à la bougie, à la yourte et à la couche lavable... Or, désormais, lorsqu'il est prononcé sur un plateau de télévision à une heure de grande écoute, les éditorialistes maison ne protestent plus, ils opinent même du chef.

**8/ Voies réservées au covoiturage.** Pendant les grèves dans les transports publics, cet hiver, le gouvernement avait affirmé sa volonté, en Ile-de-France, de développer le covoiturage. Mais l'appel n'avait reçu qu'un succès limité, faute d'avantage significatif. Quel intérêt à être deux dans une voiture si c'est pour être bloqué dans les bouchons comme tout le monde? Le 10 mai, les voies réservées aux bus et taxis, sur les autoroutes A1 et A6a, au nord et au sud de Paris, ont été ouvertes au covoitureurs. Épidémie oblige, la pratique a évolué: le passager se place à l'arrière gauche du véhicule, comme dans un taxi.

**9/ Aéroports de Paris reste public.** Début mars, après un long processus politique, la privatisation d'Aéroports de Paris était actée. Une pétition lancée par plusieurs parlementaires de droite et de gauche avait recueilli un succès d'estime, avec plus d'un million de signatures, mais loin des 4,7 millions nécessaires à la tenue d'un référendum. Mais, dès le 11 mars, la privatisation a été officiellement reportée. L'effondrement des bourses a fait lourdement chuter le cours de l'action d'ADP et une mise sur le marché était inenvisageable. La crise a en outre révélé que la disposition d'un aéroport international pouvait être un atout vital. L'État s'appuie d'ailleurs sur son statut d'actionnaire principal pour imposer la réouverture de l'aéroport d'Orly fin juin, alors qu'ADP préférerait attendre l'automne.

**Lire aussi:** Orly sans les avions (avril 2020/avril 2010)



*Un bateau de croisière quitte le port de Southampton.*

**publics.** Au moment où l'activité redémarre progressivement, il est tentant de faire un décompte, forcément provisoire, des bouleversements intervenus à cette occasion, impensables il y a encore quelques mois. **Voici une revue, forcément non exhaustive, de 13 choses qui ont changé dans nos mobilités en deux mois. Attention, il n'y a pas que des bonnes nouvelles.**

**1/ Pistes cyclables temporaires.** Elles sont les reines du déconfinement. Un exemple: à Vincennes (Val-de-Marne), l'avenue de Paris est une large voie qui file en ligne droite et sur laquelle les voitures roulent vite. En mai 2019, l'association Vincennes à vélo y traçait symboliquement une bande cyclable. L'État, le département du Val-de-Marne et la ville, reconnaissaient alors qu'une piste serait la bienvenue, mais affirmaient, la main sur le cœur: « *Ce n'est pas de notre faute, on ne peut rien faire* ». En mai 2020, pour faciliter le passage des cyclistes et décharger la ligne 1 du métro, une piste provisoire a été tracée, des deux côtés de l'avenue. La transformation est tout aussi immédiate et impressionnante sur le pont de Neuilly, un axe qui relie Paris et La Défense. Ainsi que dans de nombreuses autres villes, on ne fera pas la liste ici.

**Lire aussi:** Le « potentiel énorme » du vélo en région parisienne (mars 2019)

**2/ Forfait mobilité durable.** Le décret, appliquant la Loi d'orientation des mobilités, trainait dans les cartons depuis des mois. Il a été publié le 10 mai, in extremis, avant la fin du confinement. Les employeurs peuvent désormais accorder à leurs salariés une « *compensation* » pour leurs trajets à vélo, en covoiturage ou en autopartage, et celle-ci est exonérée de fiscalité jusqu'à 400€ par an. On peut imaginer que ce forfait devienne la norme, mais soyons réaliste: cela impliquerait un débat, qui n'a jamais eu lieu jusqu'à présent, avec les employeurs, les syndicats et le ministère des finances.



**Elisabeth BORNE**   
@Elisabeth\_Borne



Je n'ai pas encore totalement le coup de main, mais le cœur y est !

Merci à [@beaudetstephane](#) pour son accueil à [@VilledEvryCourc](#) pour le lancement de l'Académie des métiers du #vélo, porté par le ministère [@Ecologie\\_Gouv](#) en partenariat avec la [@FUB\\_fr](#)

0:20 20,5 k vues

11:09 AM · 14 mai 2020



383 104 personnes parlent à ce sujet.

**3/ Une ministre du vélo.** C'est étrange, non? Élisabeth Borne n'est plus ministre des transports depuis septembre 2019, mais en charge de la transition écologique. Et pourtant, c'est elle qui prend la parole publiquement pour encourager l'usage du vélo, c'est elle qui annonce le « *coup de pouce* » de 50€ pour la réparation de cycles ou lance une « académie du vélo » pour former des mécaniciens. C'est elle encore qui badigeonne de peinture jaune, à Évry (Essonne), le 14 mai, un pochoir en forme de vélo, comme l'ont fait tant de militants. Elle a sans doute compris qu'elle resterait dans l'histoire comme la ministre du vélo. Le titulaire des transports, Jean-Baptiste Djebbari, est en revanche très discret sur le sujet. Il préfère s'occuper des avions. A chacun ses priorités.

**4/ Amélioration de l'information aux voyageurs.** C'était une demande des associations d'usagers franciliens depuis longtemps. La SNCF accepte enfin d'indiquer les trains les plus chargés, sur Internet, et sur les quais. « *On entend même des annonces sonores pour conseiller les voyageurs* », constate Arnaud Bertrand, fondateur de l'association Plus de trains.



**Plus de Trains**  
@Plusdetrains



SNCF Transilien donne désormais des conseils pour éviter les trains attendus très chargés.

Selon les lignes, ces conseils sont + ou - précis. Mention spéciale à la [#ligneP](#) qui indique aussi les alternatives à privilégier.

Une amélioration souvent réclamée avec [@OlivierRazemon](#)

8:57 PM · 11 mai 2020 depuis Ile-de-France, France



43 19 personnes parlent à ce sujet.

**10/ Crépuscule sur la croisière.** C'était la course au gigantisme, à qui mettrait sur le marché le plus gros paquebot, offrant le plus de salles de spectacle, de restaurants et d'activités, et polluant toujours davantage. Or, pendant quelques années au moins, les croisières ne pourront pas se départir de ces images d'hôpitaux flottants cherchant en vain un port acceptant de les accueillir. Qui a encore envie de passer ses vacances dans un minuscule appartement, même avec balcon? Les chantiers navals s'inquiètent. Et Venise respire. Début mai, plusieurs employés travaillant sur des bateaux de croisière se sont suicidés.



*Parking (non) payant à Aix-les-Bains (Savoie), en février 2017.*

**11/ Stationnement gratuit.** Pendant le confinement, la plupart des villes avaient décrété la gratuité du stationnement automobile. Cela semblait logique: compte tenu du faible nombre de déplacements, la demande de stationnement demeurerait faible, et les trajets indispensables ne devaient pas être entravés. Mais le trafic a repris, et il devient « *difficile de se garer* ». Il faut donc réguler à nouveau l'espace. Certaines villes, comme Strasbourg, Cahors ou des communes des Hauts-de-Seine, s'en dispensent, et pérennisent la gratuité du stationnement pendant quelques semaines. Outre le fait que cela envoie un message clair: « *utilisez votre voiture* », cette politique risque rapidement de se traduire par des embouteillages.

**Lire aussi :** Ces commerçants qui réclament le stationnement payant (avril 2019)

**12/ Le retour du drive-in.** Sur la place des Quinconces, en plein centre de Bordeaux, la municipalité organise la projection d'une dizaine de films sur écran géant, destiné à ceux qui viendront en voiture. L'association Vélocité Bordeaux dénonce « l'apologie du monde d'avant ». Face au même écran, il aurait été possible de placer davantage de monde, sur des fauteuils suffisamment espacés, par exemple. Certains rêvent même d'un « bike-in ».



**Sante Consiglio**  
@santeconsiglio

