

# Histoires d'autopartage



## « Où l'on découvre que la famille Compagnon ne loue une voiture qu'en dernier recours »

L'idée circule qu'il est impossible pour une famille nombreuse de vivre sans voiture. Raphaël Compagnon, son épouse Chantal et leurs trois enfants prouvent le contraire. Pour rester en phase avec leurs convictions, ils ne prennent la voiture qu'en dernier recours. « Je n'ai jamais eu de voiture, explique Raphaël, professeur de physique à l'École d'ingénieurs de Fribourg, en Suisse : j'ai toujours cherché à habiter à proximité des moyens de transport collectifs. Ça a toujours été un critère. Pas question pour moi d'aller en rase campagne ! » Sa position n'a pas changé

d'un iota en voyant la petite famille s'agrandir.

Les Compagnon habitent en bordure de Fribourg. Leurs déplacements quotidiens se résument au bus et au vélo. Mais trois fois par mois environ, la voiture s'impose. Alors depuis douze ans, Raphaël adhère à Mobility, entreprise qui possède 1700 véhicules en location, disséminés un peu partout en Suisse, souvent aux abords des gares et des lieux stratégiques. Cela permet d'effectuer les grands trajets en train, puis les derniers kilomètres en voiture pour arriver à bon port. Les adhérents réservent par téléphone ou par internet. Le jour venu, leur carte magnétique leur ouvre les portes du véhicule. Un ordinateur de bord enregistre les informations nécessaires pour

établir la facture. Une contrainte avec les enfants ? « Au contraire, ils prennent ça comme un jeu et se demandent à quoi ressemblera la voiture du jour », en rigole Raphaël. A la fin du mois, les adhérents reçoivent la facture.

« Comme la plupart de nos amis adeptes de ce système, nous le faisons par conviction écologique. Cela nous donne une autre approche des transports : planifier nos déplacements et y réfléchir à deux fois avant de prendre le volant. On évite ainsi de tomber dans le piège de la voiture à tout va et ça ménage le portefeuille : pas de frais d'entretien. C'est aussi un juste milieu pour nous, car renoncer catégoriquement à la voiture reviendrait à laisser tomber une partie de nos loisirs. »



## « Où l'on apprend qu'il est très difficile de vivre à la campagne sans voiture »

Militante écolo au long cours, Laurence Mermet a quitté le tumulte de la vie parisienne voilà un an pour se mettre au vert dans le Finistère. Un changement de cap qui résonnait comme une évidence, motivé par « l'envie de mener une vie plus cohérente entre ce que je prônais et ce que je faisais ». Laurence a donc débarqué à Plougasnou, avec « chien, chat et enfant... mais sans permis de conduire ».

Là où beaucoup auraient déclaré forfait en allant vite se procurer une voiture, Laurence, elle, a tenu bon. Quitte à devenir la reine de la débrouille. Pour les petits tra-

jets, elle enfourche son vélo et gagne le bourg en sept minutes. Le système D fait le reste : « Lorsque j'ai besoin de me déplacer plus loin, je prends le bus ou j'envoie un courriel aux parents d'élèves et aux amis pour organiser un covoiturage. Ça demande juste un peu d'anticipation. » Avant de concéder dans un large sourire : « Contourner la voiture personnelle devient un défi permanent. »

En Parisienne écolo engagée, Laurence Mermet n'a jamais eu de voiture. Chemin faisant, la réalité de la vie rurale l'amène à plus de nuances : « Ici, on ne peut pas tenir le discours inflexible du « zéro voiture ». Le télétravail à temps partiel en tant que secrétaire de rédaction du réseau Cohérence me donne la chance de travailler à mon domicile. »

Mais à la recherche d'un emploi complémentaire, la Bretonne n'exclut pas de devoir passer son permis.

Ayant très vite fait l'expérience des limites des transports collectifs en zone rurale, elle s'interroge sur les suites à donner à ses modes de déplacements. Plusieurs pistes se dessinent, comme acheter une voiture à plusieurs. En attendant, sa force consiste à « transformer la contrainte en opportunité », comme elle dit. Et à entretenir un autre rapport au temps. « Les voitures nous aliènent, car on croit gagner du temps. Mais de quel temps parlons-nous ? Il faut voir les choses autrement : en covoiturage, on apprend à se connaître, dans le train, on peut faire un tas de choses... » Pour autant, le cœur de Laurence balance encore.

# Histoires d'injustice écologique

## « Où l'on s'étonne que Marie doit payer le prix fort pour garder son emploi »

Pas évident de joindre les deux bouts, quand on est étudiant. L'histoire de Marie lève un coin du voile sur ces étudiants prêts à toutes les concessions pour décrocher et garder un job. Quitte à y laisser des plumes... A 19 ans, Marie mène de front études et boulot à temps partiel. Depuis juillet, elle travaille dans la restauration rapide, en plein centre-ville de Caen. Alors que la situation géographique de son emploi devrait lui simplifier la vie, côté transports, il en va autrement.

Car en centre-ville, le stationnement est payant, y compris pour les petits salaires comme celui

de Marie, qui touche 580 euros. Jusqu'à huit euros de frais par jour, selon ses horaires. A contrecoeur, la jeune fille glisse ainsi chaque mois dans l'horodateur plus de 20 % de son salaire.

Bien sûr, l'alternative aurait pu venir des transports en commun. « J'habite dans un village à 10 km de Caen, qui n'est pas toujours bien desservi en bus, relève l'intéressée. Mais l'obstacle majeur, ce sont mes horaires tardifs : certains soirs, je finis mon service à 1h du matin. Or, le dernier bus part du centre-ville à 21h. La voiture est donc indispensable », conclut la jeune fille, qui a dû passer son permis et investir dans une voiture.

Si la situation soulève l'indignation de son entourage, la jeune

fillette ne voit pas d'alternative : « Ma famille trouve intolérable que les jeunes paient pour avoir du boulot. Mais on ne me donne pas le choix, constate-t-elle, un brin résignée. On prend le travail là où il est. La direction m'avait prévenue à l'entretien d'embauche que le stationnement pèserait lourd dans mon budget. Et que dire quand tous les salariés sont logés à la même enseigne, y compris les responsables ? » Ils lui répliqueront d'aller voir ailleurs si les prés sont plus verts. Du coup, Marie s'accroche en silence. Une situation difficilement tenable qui risque néanmoins de durer. « J'ai besoin de ce travail pendant plus de deux ans, le temps de finir mes études », conclut Marie. Du provisoire, à ses yeux, avant d'entrer dans la « vraie vie professionnelle », qu'on lui souhaite plus juste.

## « Où l'on constate qu'il vaut mieux passer sur un pont que vivre à côté »

Ils ne désarment pas. Cinq ans après la création de l'association Ras l'Pont, des riverains de Saint-Brieuc mènent toujours le combat pour faire entendre leur droit au silence. Leur malchance ? Habiter à proximité du viaduc de la route nationale 12, reliant Rennes à Brest. Avec en toile de fond une bande sonore diffusée en continu : le bruit que génère le trafic routier des « 70 000 véhicules qui y passent chaque jour », déplore Jo Even, président de Ras l'Pont. Du coup, pas d'autre moyen que de se claquer chez soi. « C'est simple, poursuit-il, on vit les fenêtres fermées. Même le double vitrage

n'y suffit plus. L'été, on ne profite pas du jardin : on a du mal à s'entendre. »

Difficile pour Jo d'imaginer que sa vie prendrait une telle tournure : « En 1967, quand j'ai construit la maison, les oiseaux venaient dans la vallée. Maintenant, on ne les entend plus. Les transports ont pris une telle ampleur... »

Aujourd'hui, 90 familles ont rejoint l'association, espérant en finir avec cette pollution sonore. Mais depuis cinq ans, les choses ne changent guère. « Nos courriers restent lettre morte, soupire Jo. Et les adhérents n'en voient pas le bout. » Certaines familles finissent par jeter l'éponge et déménagent. « Nous sommes les grands perdants. Alors que la

vallée aurait pu devenir le quartier le plus coté de Saint-Brieuc, nos maisons perdent 20 % de leur valeur à cause du bruit. » Des mesures avaient bien été annoncées, comme la pose de panneaux d'isolation phonique et le remplacement de joints situés sur le pont responsables de nuisances sonores supplémentaires avec le passage des poids lourds, mais le budget aurait été mangé par d'autres travaux, se désole Jo Even.

L'association ne baisse pas les bras pour autant et multiplie les contacts, notamment avec l'Observatoire national du bruit, afin que ses démarches ne soient pas réduites au silence.



# Histoires de petites reines

35



## « Où l'on note qu'il peut y avoir deux cadres sur un vélo »

De réunions en rendez-vous, Maximilien Rouer sillonne chaque jour les rues parisiennes sur son indéfectible vélo, les dossiers bien arrimés au porte-bagages. La voiture ? « Ça empoisonne l'existence et c'est à contre-emploi en zone urbaine. Et puis, de quel droit irais-je brûler du pétrole ? Parce que tout le monde considère que c'est acceptable ? » lance-t-il. Pas de voiture, donc, mais la Rolls-Royce du vélo. 800 euros : le prix à payer quand on est cadre et qu'il faut rester propre et ponctuel : « Je l'ai depuis trois ans. Il est costaud, sans usure des pièces, avec des parties réfléchissantes intégrées. Bref, superfiabile. » Le vélo est aujourd'hui une évidence pour Maximilien. La petite reine, c'est sa seconde nature.

Pourtant, il fut un temps où ce jeune cadre menait un autre train de vie comme consultant dans une entreprise états-unienne. « J'avais deux motos, raconte-t-il, et certaines semaines il m'arrivait de prendre l'avion tous les jours... » Les temps changent à l'aube de l'an 2000. En même temps qu'il se laisse convertir au vélo par sa femme, il change d'activité. Et crée BeCitizen, société de conseil spécialisée dans le développement durable. Une réorientation qui l'amène à arpenter les rues de Paris, « jusqu'à 20 km certains jours ». Et ça ne le fait pas suer : « C'est un luxe de faire bouger son corps. Le vélo permet de prendre l'air et d'éviter certains aléas comme les bouillons, une grève surprise ou un incident dans le métro », remarque Maximilien avec panache. L'épineuse question de la transpiration, qui pourrait faire tache

sur un costume-cravate, passe pour un détail. Le secret résiderait moins dans le déodorant, aussi efficace soit-il, que dans l'allure, « qui doit être régulière ».

En matière de conseils, pour éviter les accidents de parcours, les vérités qu'égrène Maximilien feraient presque office de guide de bonne conduite du cycliste. Et face aux vols et aux pneus crevés, il ne s'agit pas de se dégonfler. « A renfort d'explications sur l'antivol et la manière de le placer, j'ai converti 50 % de mon staff au vélo. » Mais n'est pas cycliste qui veut : tout est affaire de maîtrise de soi : « Face aux chauffards agressifs, il faut répondre par la sécurité passive. Un cyclo qui tient à sa vie roule à vitesse constante, sans rupture de trajectoire, sans jamais s'exposer ni s'énerver. Il faut constamment avoir les yeux derrière soi. »



## « Où l'on observe que la moto est à l'ascenseur ce que le vélo est à l'escalier »

Le vélo n'est pas l'apanage des écologues. Pierre Lafontaine s'y est mis il y a dix ans. Par souci environnemental ? « C'est plus égoïste que ça : je trouvais la circulation beaucoup plus fluide qu'en voiture et ça me paraissait un bon moyen de faire de l'exercice », indique l'intéressé. Depuis un an et demi, cet employé à l'Etat de Genève sort chaque matin de sa campagne en voiture pour la garer aux abords de la ville, dans un parc-relais où l'attend son vélo personnel avec lequel il rejoint son bureau. « Avant la mise en place de ce parking sécurisé, je trimbalais chaque matin mon vélo dans

le coffre de ma voiture, que je garais où je pouvais. »

« Nous avons proposé à notre hiérarchie de mettre des vélos à disposition pour les déplacements professionnels, mais les choses ne bougent pas facilement, observe Pierre, technicien en géomatique. Beaucoup de salariés préfèrent le scooter, pratique et sans effort. » Et à vrai dire, il ne se sent pas vraiment l'envie de faire du prosélytisme parmi ses collègues : « Je conseille les itinéraires les plus judicieux aux cyclistes, mais à quoi bon essayer de convertir au vélo des gens qui prennent l'ascenseur pour monter d'un étage ? »

A quelques pas du bureau de Pierre se tient un autre inconditionnel : Philippe Haug,

ingénieur thermicien. Le vélo est encore une histoire récente, mais déjà convaincante : « Mon travail m'a appelé à bouger beaucoup plus à l'extérieur. Les embouteillages et la pollution devenaient invivables en voiture. » Alors depuis un an, Philippe pédale d'un chantier à un autre au guidon de son vélo. « J'effectue de 10 à 15 km chaque jour. Le gain de temps est évident et l'effet sur la santé flagrant : le vélo met en forme. Du coup, je ne suis jamais malade. » Seul inconvénient : la période estivale. « On a beau s'habiller en lin, rien n'y fait, la transpiration est inévitable. » Mais Philippe a trouvé la parade : « Quand j'arrive sur un chantier, je commence par une visite au sous-sol, histoire de prendre la fraîcheur. » Ni vu, ni connu.

# Histoires de familles



## « Où l'on réalise qu'un bus peut transporter deux poussettes ouvertes »

Installée dans le XVII<sup>e</sup> arrondissement de Paris, la famille Fiori se passe autant que possible des transports collectifs. Le métro bondé et ses interminables escaliers, merci, mais très peu pour elle. Alors tout est bon pour monter sur le vélo avec son siège bébé ou faire un brin de marche. « L'avantage d'habiter dans Paris, et dans notre quartier en particulier, c'est que tout est accessible à pied : la crèche et l'école maternelle pour les filles, mon travail », indique Elisabeth, fonctionnaire à l'Education nationale.

N'allez pas croire pour autant que se déplacer avec des bambins,

même en habitant Paris intramuros, est une promenade de santé. « Quand on doit emprunter seul les transports en commun avec les filles, ça relève plutôt de l'aventure, concède Elisabeth. En fait, nous sommes en plein dans la période critique avec deux enfants en bas âge. » Pour Carmen, onze mois, et Maria, trois ans, deux poussettes sont de mise à chaque escapade. Le bus reste le mieux adapté. « Mais là, il faut affronter les regards de travers de certains usagers, poursuit Elisabeth. Alors à ceux qui voudraient que je plie mes poussettes, je dois parfois rappeler le règlement qui stipule qu'un bus peut contenir jusqu'à deux poussettes ouvertes... » Non mais.

De son côté, Bastien savoure de partir en vélo chaque matin. Fini

le covoiturage quotidien jusqu'à Cergy, au moins pour un temps. Car il vient de retourner sur les bancs de la fac, pour entreprendre un master « Développement durable : géomatique, économie et droit », dans Paris.

Réservée aux sorties du week-end, la voiture de la petite famille dort dans la rue toute la semaine. « Elle se révèle moins contraignante avec les enfants et plus rapide. Là où nous mettons une heure pour aller en bus (avec changement) au bois de Boulogne, nous mettons un quart d'heure en voiture. » Mais voilà, leur rue vient de passer au mode payant. « Alors il faudra peut-être renoncer à la voiture et aux visites fréquentes dans la famille à Créteil », relève Bastien du bout des lèvres.

## « Où l'on comprend qu'une poussette est un handicap »

Ils ont goûté pendant des années à la vie citadine, avec boulot et appart' au cœur de Paris, le métro au bas de la rue. N'ayant jamais eu de voiture, Aude et Gilles Masson ont toujours misé sur les transports en commun. En toutes circonstances : « Au moment d'accoucher, nous sommes allés à la maternité en métro », raconte Aude, imperturbable.

Aujourd'hui, changement de décor... et de transports pour Aude et Gilles. Depuis l'arrivée du petit Maël, quatre mois, le jeune couple s'est installé en banlieue parisienne, à Epinay-sur-Seine. Gilles met désormais une heure pour rejoindre son lieu de travail,

à l'Association France Palestine Solidarité, dans le XI<sup>e</sup> arrondissement. Une situation dont il s'accommode plutôt bien : « Car en échange, le week-end, maintenant on respire », observe-t-il. Exit le bus ou le RER : « Pour la balade dominicale, 100 mètres seulement nous séparent des berges de la Seine ou des espaces verts. »

Aude, en revanche, ne décolère pas contre les transports publics. Car les virées à Paris avec bébé tournent vite au parcours du combattant : « C'est simple, note-t-elle, tout devient problématique avec une poussette. Ça va du bus, dans lequel il faut monter et se frayer un chemin, aux escaliers des gares en passant par les ascenseurs qui ne marchent jamais, le métro plein à craquer, les portiques trop étroits. En fait,

nos difficultés sont communes à celles des personnes âgées et des handicapés. »

De leur vie dans Paris, Gilles regrette surtout ses petits commerces de quartier. Au lieu de quoi, aujourd'hui, ils doivent se contenter du supermarché d'à côté. Le couple regrette la répartition des services dans une banlieue devenue tentaculaire : « A Paris, tout était proche en métro : les hôpitaux, les crèches, les magasins. Maintenant, tout est dispersé. Mais bon, notre voisin s'est déjà proposé, en cas de pépin, de nous véhiculer », relativise-t-il. C'est ainsi que la vie se réorganise, peu à peu, chez les Masson.

