



...s, ils se sont adaptés.

PHOTO : CLOD* POUR QUEST-FRAN

Un chantier majeur qui connaît une accélération avec la crise du Covid selon Brigitte Bariol-Mathais. « Il y a eu un effet levier, affirme-t-elle. Avec une stratégie tactique qui a notamment consisté à créer des « coronapistes » en urgence, et un certain nombre de territoires sont en train de les pérenniser. »

Une façon de répondre à une demande grandissante mais aussi de « tenter le coup ». « C'est le principe de cet urbanisme tactique : s'adapter mais aussi expérimenter. Par l'expérimentation, les pratiques changent. »

« Au plus, il va y avoir de cyclistes engagés dans des déplacements doux au quotidien, au plus il y aura d'aménagements en conséquence, espère Natacha. Parce que dès qu'on n'est pas à Paris ou dans des grandes villes, c'est compliqué de se dire qu'on va vivre sans voiture... »

« Ne pas devoir prendre la voiture pour aller à la boulangerie »

Il faut « raisonner autrement, s'adapter », préconise Alexandre, 29 ans, qui habite la campagne alsacienne sans voiture, à 13 km de la première ville. Cet ancien graphiste a radicalement changé de vie pour s'installer dans une *tiny house* (petite maison nomade) au milieu d'un champ, pla-

quant au passage CDI et voiture.

« Le manque d'infrastructures, de bus, de gares, c'est sûr, ça n'aide pas mais on n'a pas la main dessus. Je n'ai pas envie de me positionner en tant que victime. Il y a des solutions, mais qui impliquent des choix, juge-t-il. Une des choses importantes, c'est rapprocher son travail ou déménager. Si on ne veut rien changer au reste, se passer de voiture, c'est une galère. » Il s'est ainsi mis à travailler pour la ferme qui accueille sa *tiny house*.

Sans opérer un virage à 180°, selon les témoins, c'est en tout cas à chacun de raisonner lors du choix d'habitation. « Notre critère, c'est de ne pas devoir prendre la voiture pour aller à la boulangerie », affirme Edwige.

« Même si je pars vivre à la campagne, il faut que l'école et les lieux où faire ses courses soient à 3, 4 ou 5 km, assure Cyril. Avec n'importe quel véhicule, je trouve ça idiot de faire 30 km par jour. »

« Mutualiser les trajets »

Mais combien de communes ont vu leurs commerces du centre fermer au profit d'une installation massive sur la rocade à la sortie de la ville ? « C'est vrai, confirme Brigitte Bariol-Mathais. La stratégie d'implantation commerciale a fait beaucoup de dégâts. Celle des services aussi. Tout le monde

s'y est mis. Cependant, il y a une vraie prise de conscience à ce sujet et une stratégie de reconquête qu'il n'y avait pas il y a encore cinq ans. »

Avant cette reconquête, il y a, selon elle, « des axes d'action, comme développer des offres avec des petits véhicules collectifs qui auraient des itinéraires prédéfinis ou non, et des réflexions sur l'auto-partage, la mutualisation des trajets », ajoute-t-elle.

« Avec les voisins, vendre trois voitures sur quatre »

L'idée de partager un véhicule trotte, en effet, dans la tête de certains. « À mon avis, à un moment, on ne pourra pas y couper pour les trajets longs

et professionnels, constate à regret Edwige, mutée dans une ville à 55 km de chez elle, temporairement non desservie par le train. Mais ce serait idiot d'avoir une voiture rien que pour notre foyer. »

« On peut s'organiser avec ses voisins, vendre trois voitures sur quatre, faire les déplacements ensemble et payer une seule assurance imagine Alexandre de son côté. C'est enrichissant de partager, plus que chacun sa voiture, chacun son mode de vie ! »

Mélissa BOUFFIER

Retrouvez l'intégralité de ces témoignages, ainsi que d'autres, dans notre série « La vie sans voiture » sur ouest-france.fr, rubrique « Nos vies ».



Certaines familles, comme celle d'Edwige, envisagent aussi la « coloc » de voitures pour les trajets longs.

PHOTO : CLOD* POUR QUEST-FRAN