Aujourd'hui, chacun s'accorde à reconnaître la bagnole en ville comme un fléau, mais bien peu pensent s'en libérer.

Cependant, des villes comme Fribourg ont su privilégier les cyclistes et les piétons. Elles nous prouvent quotidiennement qu'il y a des alternatives à la voiture.

L'automobile n'est qu'un choix de société. C'est pour infléchir ce choix que le Regroupement pour une Ville sans Voitures s'est créé en 1993.

12F

Regroupement pour une Ville sans Voitures
20 rue Cavenne, 69007 Lyon.
Téléphone : 72.07.08.91. ou 72.00.80.97. ou 78.58.07.17.
Février 1994

Sommaire

Une ville sans voitures ? 3
Nous avons fait 5
Une forme de résistance : Gand (Belgique) 6
Défi au bon sens 9
Une ville sans voitures, c'est utopique ? 12
Pourquoi la voiture rend agressif ? 14
Les gros mots 15
La voiture ne fait pas gagner de temps 17
L'automobile, choix économique 19
Un exemple venant d'Allemagne 21
Contre la bagnole 22

Bibliographie

La liberté de circuler, Colin Ward,
éd. Silence/Atelier de Création Libertaire, 1993, 70F.

La fin des automobiles, Binigno Cacéres,
éd. La découverte, 1984, 56F.

Contre la bagnole, brochure collective
éditée par le Regroupement d'Opposants à la Bagnole (ROB), 1987,
disponible à notre adresse pour 7F port compris.

Silence n°149 (janvier 1992), 20F,
Silence n°167/168 (juillet/août 1993), 38F,
Silence Hors Série « Paris-Dakar ? Pas d'accord ! », 30F,
revue mensuelle, 4 rue Bodin, 69001 Lyon.

Et si il n'y avait plus de voitures en ville ?

La ville n'est plus qu'un lieu de déplacement monopolisé par la voiture individuelle. L'omniprésence de la voiture en ville a de multiples conséquences. On parle beaucoup de la pollution, du bruit qu'elle engendre. On parle aussi de sécurité, d'irresponsabilité des piéton-ne-s et des cyclistes, des enfants dans la rue qui traversent sans regarder.

Et si la voiture était elle -même reconnue comme dangereuse ?

Et si la voiture n'était tout simplement pas faite pour la ville ?

Et si la ville servait à autre chose qu'à se déplacer ?

Et si la ville appartenait finalement aux gens et pas aux machines ?

Cela implique de choisir des alternatives de transport qui laissent la place aux autres modes de déplacement, mais aussi à d'autres activités, à la convivialité.

Imaginons une ville sans voitures. Imaginons ce qui semble impossible à envisager. Quels problèmes cela posera-t-il ? On entend déjà les inquiétudes se formuler :

• *On ne pourra plus aller voir ses ami-e-s*

Les alternatives à la voiture, la marche, le vélo et les transports en commun seront toujours possibles, peut-être dans certains cas serons-nous obligé-e-s de dormir chez nos ami-e-s.

En fait le développement des alternatives à la voiture ouvre un nouvel espace de rencontre : la rue. En voiture, si l'on se voit, la communication s'arrête à un coup de klaxon ou un signe de la main. On s'en aperçoit dans nos villes, bien souvent l'espace de rencontre est limité aux appartements. C'est ainsi que chacun-e a un cercle restreint de connaissances que l'on rencontre le soir pour un dîner prévu d'avance après un trajet d'autoroute. Dans une ville sans voitures, il s'agit d'un retour à ce que les grecs anciens appelaient l'agora où tout le monde se rencontre en vacant à ses occupations parce que tout est plus proche mais aussi parce que les gens sont accessibles. Ceux et celles qui se déplacent à pied ou à vélo, et qui connaissent beaucoup de monde se déplaçant de la même façon, se rendent déjà compte de la facilité à se rencontrer.

• *On ne pourra plus faire le trajet en voiture pour aller travailler*

Etait-il si agréable ce trajet ? Il est maintenant possible d'apprécier pleinement les joies du vélo et de la marche à pied en les combinant avec les transports en commun. Finies toutes ces heures passées dans les embouteillages. On pensera peut-être plus à aménager logement et travail pour qu'ils soient plus proches. On travaillera peut-être plus souvent à domicile.

• *On ne pourra plus sortir en ville en voiture le samedi soir.*

En réponse à la demande, des transports en commun seront développés 24H sur 24. Le vélo et la marche seront toujours possibles. On s'investira peut-être plus souvent dans la vie de son propre quartier. On ne pourra pas non plus risquer la vie des gens en conduisant.

• *Il me faudra rentrer tout-e seul-e le soir et j'ai peur de me faire attaquer*

Les violences en ville directement dues aux automobiles sont plus fréquentes et graves. De plus, ces grands boulevards vides de vies humaines sont propices à la violence car il n'y a pas de témoins. Pour endiguer la violence, il faut que se développe une ville plus conviviale, ce qui est possible si la ville est rendue à ses habitant-e-s.

• *Les rues seront trop vides*

Tout l'espace des rues pourra maintenant être repensé pour de nouvelles activités. La rue pourra devenir un lieu de rencontres, une aire de jeux pour les enfants, un lieu avec un peu d'espace vert. On ne peut pas imaginer à l'heure actuelle toutes les possibilités qui s'offrent quand cet espace n'existe pas. La ville pourra devenir un lieu de vie agréable.

• *Il sera impossible de ramener les courses pour une semaine du supermarché*

Nous serons obligés d'aller plus souvent faire nos courses près de chez nous. Les commerces de quartier se redévelopperont. On connaîtra mieux les gens, et peut-être cela facilitera-t-il les rencontres. En réponse à la demande, la différence de prix entre supermarchés et petits commerces pourra même diminuer. On achètera peut-être moins facilement n'importe quoi.

• *Nous ne pourrons plus amener nos enfants à l'école.*

En fait, ils pourront même y aller tout seuls, car ils ne risqueront plus de se faire écraser. Il deviendra inutile de les surveiller sans relâche en ville : plus de liberté pour eux, et moins de contraintes également pour les adultes.

• *On ne pourra plus rejoindre les espaces verts en voiture*

Un des grands attraits d'un parc - l'absence de voitures - sera général à la ville. Le trajet pour y aller en vélo sera peut-être bien aussi agréable que le parc lui-même.

A terme, la ville n'aura plus à être séparée en zones de travail, zones de loisir, zones d'écoles, zones de supermarchés, envahies ou désertées selon les mo-

ments de la journée. Chaque quartier pourra développer sa propre autonomie et revivre en remettant en cause ce sentiment d'insécurité qui est actuellement général à la ville.

• *On ne pourra plus livrer*

Les livreurs au même titre que les transports en commun continueront d'avoir accès à la ville. Les commerces de quartier se développant, les livraisons de plus faible volume pourront bénéficier de l'adaptabilité des vélos de livraison.

• *Et les ambulances, et les pompiers ?*

Les ambulances bien que moins appelées - il y aura moins d'accidents - continueront d'avoir accès à la ville, de même que les pompiers et ils ne seront plus bloqués dans des embouteillages.

• *Et les handicapé-e-s ?*

Les voitures pour handicapé-e-s continueront d'avoir accès à la ville. Les gens ayant des problèmes de mobilité voient actuellement leur liberté de se déplacer largement réduite par les voitures garées, par les cheminements piétonniers inexistants, par le danger que représente la vitesse des voitures.

• *On ne pourra plus partir aussi vite de la ville pour fuir le bruit, le stress, la pollution*

Sans voitures, la ville sera plus agréable et on aura moins envie de la fuir. La voiture est la principale cause de bruit, de stress et de pollution en ville.

Les voitures pourront être garées à l'extérieur de la ville, et pourquoi pas utilisées collectivement pour permettre de partir. De plus, comme beaucoup de monde aura abandonné la voiture, l'afflux de gens dans les transports en commun permettra de développer des réseaux efficaces pour quitter l'agglomération.

• *On ne pourra pas se déplacer assez vite*

A l'heure actuelle déjà, le vélo est plus rapide que la voiture en ville en comptant le temps de stationnement. Les embouteillages ne font pas aller très vite, les feux rouges seront devenus inutiles. Les transports en commun pourront être plus fréquents car beaucoup plus utilisés.

• *On ne pourra plus s'amuser en fonçant dans les rues en bagnole*

Non la ville sera plutôt dédiée à la convivialité, au bien-être général. Il sera possible de se dépenser nerveusement en se déplaçant à pied ou en vélo.

• *Refuser l'accès des voitures individuelles à la ville c'est autoritaire !*

N'est-il pas encore plus autoritaire de refuser l'accès des piéton-ne-s, des cyclistes, d'empêcher toute autre utilisation de l'espace urbain ? C'est pourtant ce qui se produit lorsque l'auto s'approprie la ville. Plus qu'une interdiction il s'agit d'une ouverture de l'espace à d'autres moyens de transport et activités. De plus, la présence de l'auto implique la présence de nombreux policiers pour réglementer le parking, la vitesse... L'interdiction des voitures en ville ne nécessite que la présence de plots bien placés, l'absence de cheminement pour automobiles.

• *On n'aura plus d'habitacle-armure pour se protéger des autres voitures*

Cela ne sera plus utile.

• *Le vélo et la marche à pied c'est fatiguant*

Il y aura toujours des transports en commun. Tout le monde admet qu'il est très agréable de se déplacer à vélo ou à pieds dans la campagne, cet agrément sera devenu possible en ville. Le vélo d'appartement et la séance d'aérobic devant la télé seront devenus inutiles.

• *Il faudra payer trop pour les transports en commun et les aménagements piétons et cyclistes*

Nous payons actuellement beaucoup plus d'impôts pour toutes les infrastructures routières. Les transports en commun n'auront pas besoin d'être enterrés pour laisser la place aux voitures. Les passerelles pour piéton-ne-s, les souterrains seront inutiles. Les aménagements cyclables seront moins complexes à réaliser. D'autre part, un-e automobiliste paye en moyenne 3000 francs par mois pour sa voiture... Le prix des transports en commun est déjà bien moins élevé et baissera encore si plus de gens les utilisent et si les finances publiques sont tournées vers ces moyens de transport aux dépends des infrastructures routières.

Est-ce finalement si difficile de remettre en cause la voiture ?

Sortons de ce cercle vicieux qui fait que l'on résout les problèmes dus à la voiture avec la voiture. Cela engendre une fuite toujours plus loin et une ville de plus en plus invivable.

Nous nous rendons bien compte que dans la situation actuelle le choix de refuser la voiture en ville est un choix difficile pour bon nombre de gens. Nous comprenons cet état de fait. Il faut cependant arrêter de sacraliser la voiture, de la personnaliser, de s'y identifier. Il est possible de ne pas utiliser la voiture en ville. Regardons juste sereinement les conséquences néfastes liées à la bagnole. Elle tue, elle pollue, elle occupe l'espace urbain. Nous n'avons pas soulevé sa responsabilité pour l'effet de serre, pour toute sorte d'impacts globaux. Pouvons-nous accepter cette situation ? L'idée est d'entrevoir tout ce qu'il y a à gagner à abandonner la voiture en ville.

François

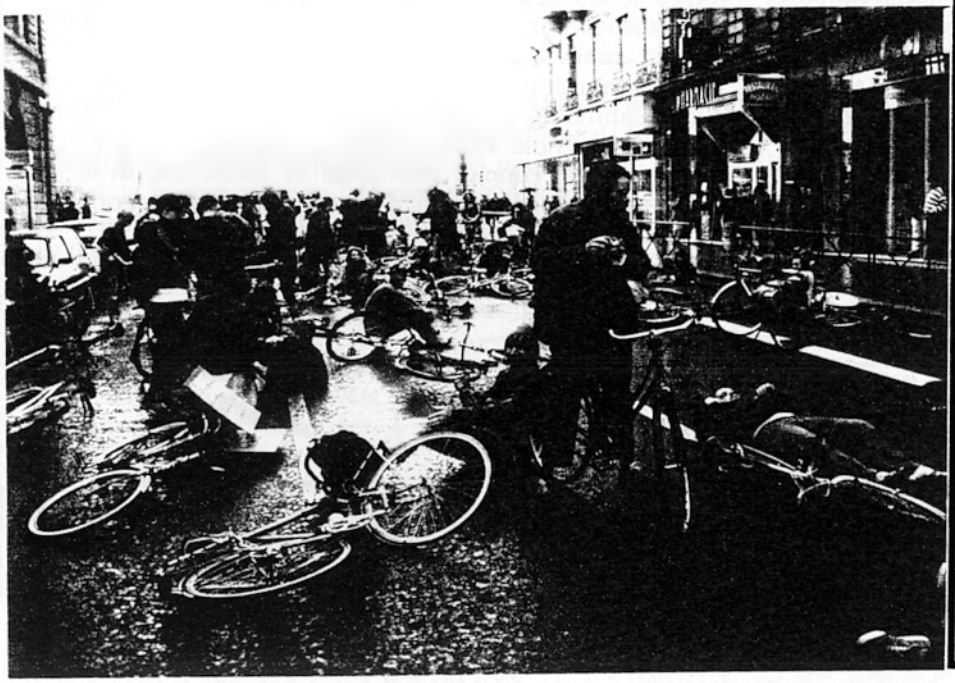
Nous avons fait...

Le *Regroupement pour une Ville sans Voitures* organise des actions pour une remise en cause de la voiture en ville et pour le développement des alternatives, le vélo notamment, mais aussi la marche et les transports en commun.

Nous avons organisé un atelier de réparation de vélos en plein-air le 12 mai 1993 place Bellecour une manifestation à vélo et autres roulettes le 15 mai 1993 trois jours plus tard qui a réuni environ 150 personnes sur le thème « non à l'auto-dictature, reprenons les rues de Lyon ».

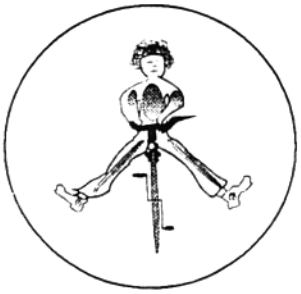
Le 7 juin de la même année, à l'occasion des journées « vélos », nous avons défilé contre la violence routière avec des cadres entourant les vélos et symbolisant la place que prend l'automobile. Nous avons également participé à des émissions sur TLM sur le thème de la sécurité routière.

Nous avons accueilli les 24 et 25 juillet une trentaine de cyclistes originaires de toute l'Europe, dont de nombreux pays de l'est, allant à un camp écologique dans les Pyrénées : Ecotopia. Le dimanche 25 juillet nous avons fait avec eux une action de transport d'encombrants à vélos (une cinquantaine), autour des quais de Saône près des bouquinistes, du marché aux légumes et du marché de l'art et de la création. La curiosité et l'étonnement, soulevés par les cadres autour des vélos (symbole de l'espace occupé par les voitures) ou par les chargements imposants de cartons, nous encouragent à répéter autant que possible ces démonstrations.



Pendant la manif du 15 mai 1993, nous avons occupé la rue en nous couchant par terre.

BADGES diamètre 3,8 cm
5F/1 + 2,4F de port
70F/20 pour diffusion
soutien au : *Regroupement pour une Ville sans Voitures*, 20 rue Cavenne, 69007 Lyon.



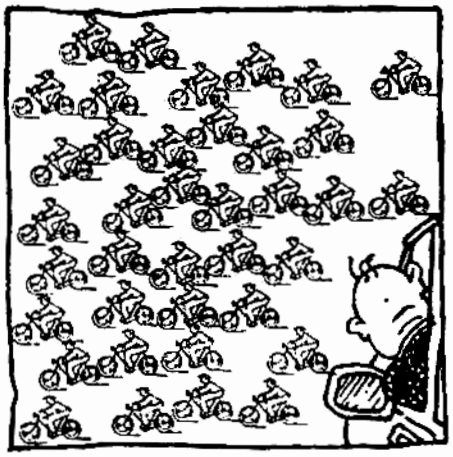
en noir sur rouge, jaune, violet, bleu, blanc,
comptez une couleur de rechange pour nous simplifier.

Une forme de résistance : Gand (Belgique).

La lutte contre la bagnole prend comme toute lutte des formes différentes. Il est donc intéressant de voir ce qui se passe ailleurs afin d'éviter des erreurs et d'évoluer plus rapidement, plus efficacement.

Gand est une ville de 300 000 habitants et connaît une forte tradition socialiste. C'est une ville universitaire avec plus de 40 000 étudiants, dont une très grande partie se sert très souvent du vélo. La vie universitaire est assez politisée et connaît différents groupes anars, antifascistes, écolos et autres. Il existe donc un certain climat alternatif qui, certes, n'est pas général mais qui importe par rapport à la lutte contre la bagnole. Ajoutez à cela le fait que les Flandres sont très « véloïsées » ; ce ne sont pas les Pays Bas mais une grande partie de la population s'en sert couramment tout de même.

La lutte contre la bagnole à Gand est issue de et portée par différents groupes idéologiques. Ils se sont tous retrouvés autour d'un souci principal c'est à dire l'aspect tueur de la bagnole. Trop souvent des piétons et des cyclistes se faisaient renverser, blesser et tuer par des bagnoleurs plus ou moins raisonnables. Chacun avait et a sa propre idéologie générale, ce qui provoque des conflits théoriques et pratiques. Faut-il coopérer avec le conseil municipal ; faut-il exiger le 30 km/h en ville ; faut-il réagir violemment à l'agression des flics et bagnoleurs ; faut-il paralyser le trafic ou uniquement distribuer des tracts ; quelle est la frontière entre l'illégalité acceptable (bloquer des carrefours) et ce qui va plus loin (crever les pneus)...



Malgré ces différences « les cyclistes fâchés », « les piétons tristes » (selon les circonstances) ont réussi à bloquer efficacement les carrefours importants de Gand chaque fois qu'un piéton ou cycliste se faisait tuer et ceci depuis 3 à 4 ans maintenant. Au début, ces actions étaient assez limitées (15 à 25 personnes) et tenaient difficilement la durée prévue (30 minutes) à cause du manque d'intérêt de la presse locale, de l'agressivité et l'incompréhension des bagnoleurs et de l'opposition des flics. Petit à petit de plus en plus de gens (150 à 300 personnes) se sont mobilisés, la presse (locale et nationale) s'est intéressée à ce phénomène (articles, dossiers spéciaux, journaux télévisés, interviews...), les bagnoleurs se sont habitués à nous et ont développé une certaine compréhension et les flics ont toléré nos actions à cause de la médiatisation, de la présence de plus en plus de gens et de la résistance active des militants.

Une mobilisation réussie mais pour l'instant très peu de résultats concrets : pas de zone 30 km/h, pas de rues sans bagnoles, rien. Il s'agit probablement d'une évolution de conscience générale, ce qui prend beaucoup de temps, trop de temps. Ce succès n'a pas de secrets : un noyau motivé a bossé dur pendant très longtemps avant de prendre de l'ampleur. On a encaissé beaucoup d'insultes, de violences physiques et de haine. La formule est simple : organisez-vous afin de savoir quand quelqu'un est tué par une bagnole, rassemblez des gens, faites des tracts et une banderole simple et claire, prévenez la presse et ...tenez le coup.

L'avenir du mouvement est incertain : le maire veut détruire ce mouvement trop autonome, les différentes tendances idéologiques sont en désaccord et ceci surtout par rapport à la question des réformes (pistes, zone 30...) et la participation énorme rend toute organisation décentralisée de plus en plus difficile. Néanmoins, il existe maintenant un mouvement contre la bagnole assez important et influent. L'opinion générale connaît nos idées et méthodes, et le débat public bat son plein, d'autres groupes ont repris l'idée et commencent à prendre leur ville en main.

Léo

Est-ce que vous pouvez encore imaginer vivre sans voiture ? Faites votre vélorution !

Symbole de liberté, de démocratie, de progrès, la bagnole est un phénomène si banal... mais derrière ces images-là, c'est un esclavage pour ceux/celles qui en possèdent : ils/elles en sont dépendant-e-s, travaillent pour elle, ont peur pour elle... Mais surtout l'auto est un terrorisme quotidien pour tou-te-s :

Les voitures font peur

L'insécurité est permanente lorsqu'on est piéton, cycliste ou chat : peur et qui-vive obligatoires pour ne pas être estropié-e ou tué-e. Les mort-e-s ou blessé-e-s sur les routes ne l'ont pas été tou-te-s seul-e-s.

Les voitures enferment

La bagnole rend nécessaire d'enfermer et de surveiller sans relache enfants et animaux : il y va là-encore de leur survie, leur privation de liberté est le plus souvent totale. La liberté de se déplacer est largement réduite pour tout le monde, et particulièrement pour tous ceux qui ont déjà des problèmes de mobilité : les personnes agées, les handicapé-e-s, les aveugles, les g ens avec des poussettes... Pas d'autres choix que de rester chez soi, d'y vivre une vie privée (de tout).

Espace réduit dedans, espace réduit dehors

La voiture, arrêtée ou en marche, réquisitionne de force, à son profit, tout l'espace "libre", il ne nous reste que souterrains et passerelles et parfois de minces trottoirs ; la rue est invivable, plus question de s'y amuser, d'y rencontrer ou communiquer, d'y flâner. Nous reste le lèche-vitrine avec masque à gaz et persil dans les oreilles ! Difficile d'y développer des activités de quartier.Tout devient loin. Restent les supermarchés en banlieue avec parking gratuit, reste l'exode du week-end pour ceux qui peuvent se le permettre : la voiture permet de fuir l'univers étouffant qu'elle engendre, pour le reproduire un peu plus loin en l'amplifiant sur son passage.

Rouler localement, détruire globalement

Nous ne nous étendrons pas sur ces désolations à plus large échelle que sont, entre autres :

- le type de développement lié à la bagnole qui rime avec consumérisme, autoroutes et pillage des richesses du Tiers-Monde (une des conséquences a été la guerre contre les irakiens qui sont morts pour du pétrole),
- la participation à toutes sortes de pollutions, l'effet de serre, le nucléaire avec les futures voitures électriques.

Pétarades à tout va, pollution à tout vent

Le fond sonore des moteurs domine la ville, ponctué des agressions incessantes par klaxons ou injures interposées : conséquences logiques de l'isolement et de l'impossibilité de communication que l'auto génère. Non contentes d'en rester là, les bagnolent asphyxient.

POUR CHACUNE DE CES RAISONS, IL EST URGENT DE REMETTRE EN CAUSE LA BAGNOLE.

Si la bagnole est source d'autant de barbarie, de sans-gêne, d'indifférence à la misère qu'elle crée ou entretient, c'est qu'elle est le symbole de puissance, d'une puissance qui s'exerce sur les autres. Le machisme peut s'exprimer à souhait. La voiture est une arme, elle sert à écraser ses voisins, au sens propre ou figuré. Combien d'automobilistes évitent de klaxonner ? Combien roulent moins vite pour éviter d'avoir éventuellement à écraser quelqu'un-e ?

Devant ces responsabilités, est-ce que les automobilistes sont montré-e-s du doigt ? Non, ce sont des gens bien. Le fait de posséder une voiture reste valorisant. Elles ont priorité. On injectera des sommes colossales pour de belles routes. Les automobilistes ont tous les droits et pas touche à ma bagnole, c'est sacré !

Et c'est ainsi qu'une boîte en métal devient plus importante que notre vie à tous, notre bien-être et notre poésie. Nous voulons VIVRE en ville de façon conviviale et pas seulement dans des îlots de "liberté" comme les supermarchés entourés de parkings ou autres rues de la Ré.

TOUTE la ville est à nous

et pas aux carapaces métalliques autopropulsées

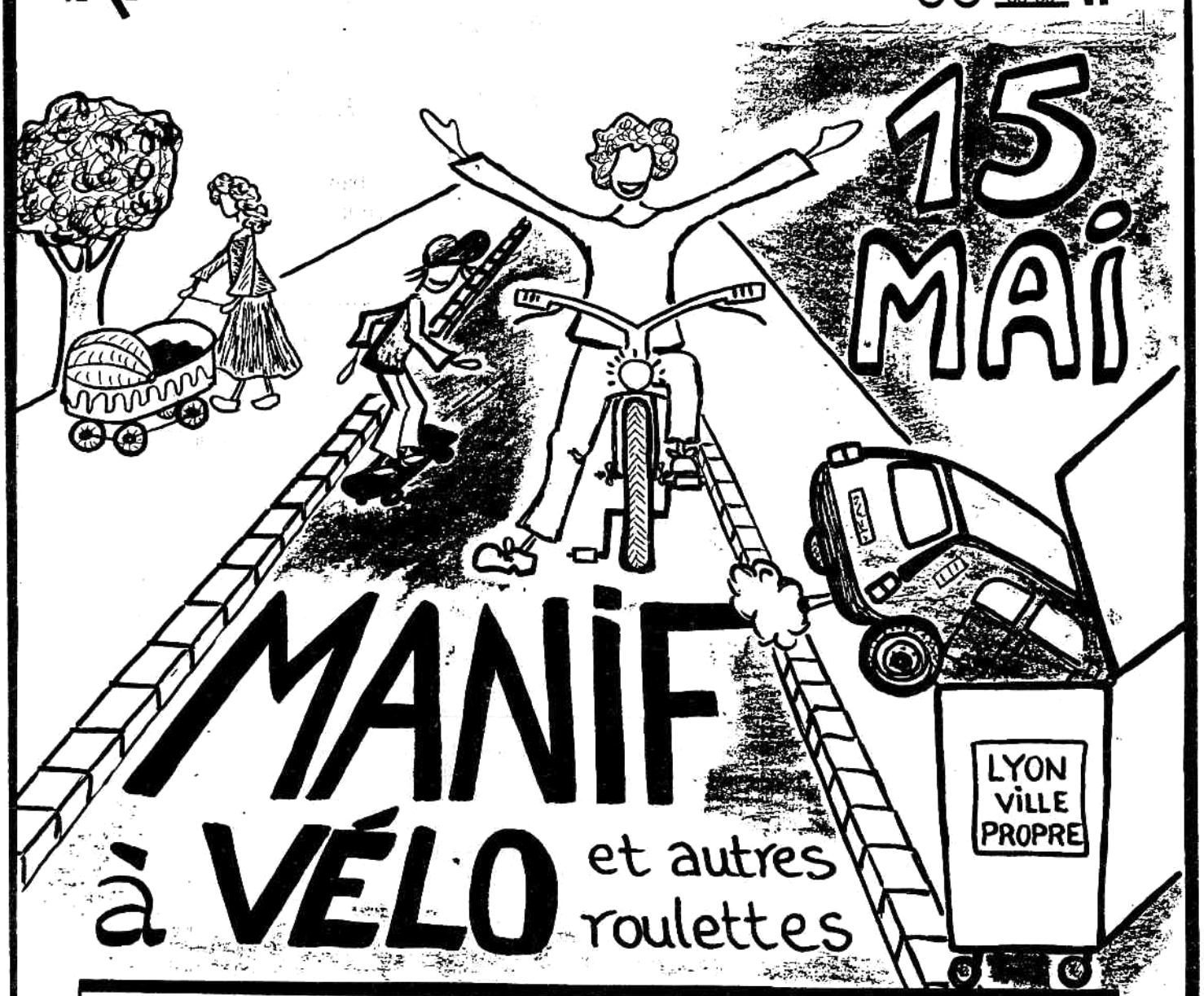
Reprenons-la,

cet état de fait ne peut changer que si chacun-e, dont vous, cesse d'utiliser les voitures.

Regroupement pour une Ville sans Voitures
20 rue Cavenne, 69007 Lyon, tél. : 78 58 07 17

JOURNEE INTERNATIONALE ANTI-TRAFIC

Faites votre vélorution



Contre l'auto-dictature
Reprenons les rues de Lyon

Déguisez vos vélos, venez décoré-e

Le **samedi 15 mai à 14h30 au Parc de la Tête d'Or**

Entrée principale côté Rhône. Place du Général Leclerc

Retrouvailles avec les piéton-ne-s à 17h place Bellecour

Le mercredi 12 mai de 16h à 19h place Bellecour

ATELIER VELO

Préparation, réparation, embellissement, décoration, rencontre

Regroupement pour une ville sans voitures

Contact : 20 rue Cavenne 69007 LYON, tel: 78 58 07 17 ou 78 52 36 08

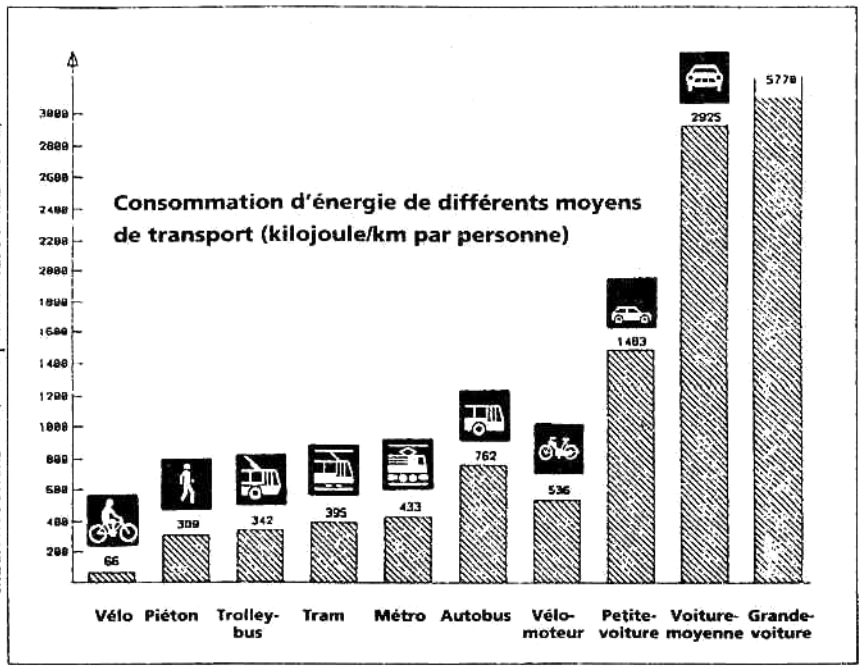
Défi au bon sens

Née du boom économique des années 50, la voiture en ville n'a cessé de faire des adeptes pour assurer maintenant 80 à 90% des déplacements urbains mécanisés (hors piétons). Il faut dire qu'elle a tout pour elle : des dizaines de morts chaque jour, des milliards d'heures perdues dans les embouteillages, des nuages de pollution comme ciel urbain, des villes éventrées par des autoroutes, des enfants parqués dans les logements, la solitude trompée par l'autoradio et... un bruit de fond permanent depuis quarante ans.

La pollution est l'un des inconvénients majeurs de la voiture et il est reconnu par tous. Rappelons qu'une automobile rejette par an 135 kg de monoxyde de carbone (CO), 30 kg d'oxyde d'azote (NOx), 20 kg d'hydrocarbures imbrûlés, du plomb, des suies et du dioxyde de soufre. Multipliés par la vingtaine de millions d'exemplaires en circulation en France, la voiture est responsable de 70% des émissions de CO, 50% des émissions de NOx, 50% des hydrocarbures et 50 % du gaz carbonique en ville (1) ; même si les constructeurs, aidés par le gouvernement, s'acharnent à vouloir réduire ses rejets (pots catalytiques, baisse de la consommation...).

Une débauche d'énergie

Rapportée au nombre de personnes transportées, bien souvent une seule, c'est une véritable débauche d'énergie qu'il faut pour déplacer cette tonne ou plus d'acier et d'autres composants. Le tableau ci-dessous le montre bien :



extrait de Parlons Vélo, édité par Burò für Medianearbeit, Bâle.

Par exemple, le tramway dépense 395 kilojoules par personne pour effectuer un kilomètre, alors qu'une voiture consomme 4 à 15 fois plus. Notons que l'énergie consumée par le piéton et le cycliste est naturelle et même bénéfique, puisqu'il s'agit d'efforts physiques. La voiture n'est en fait pas du tout adaptée à la circulation urbaine : des trajets courts (la consommation d'essence double dans les premiers kilomètres), hachés et des arrêts fréquents (en moyenne 30% du temps total) augmentent considérablement ces dépenses énergétiques. Ainsi, elle brûle à elle seule 95% de l'énergie utilisée dans les transports (2).

La pollution par le bruit est bien plus perceptible encore. C'est le bruit qui empêche de dormir, de garder les fenêtre ouvertes l'été ou qui provoque des fatigues nerveuses... Sur certains axes routiers, le seuil de 75 dB est dépassé en permanence. Le nombre de murs antibruit ne cesse d'ailleurs d'augmenter le long des autoroutes et boulevards urbains. Mais c'est une réponse simpliste.

La voiture électrique, une solution ?

Alors, face à ces problèmes de pollution de tous ordres, les "esprits dits éclairés" imaginent notre ville de l'an 2000 remplie de voitures électriques... Propre, silencieuse, elle aurait tous les avantages, nous dit-on. Mais il faut bien reconnaître que c'est une chimère. Evidemment, elle est silencieuse, mais lancée à 50 km/h (voire plus, comme on le voit encore souvent en ville), cela devient vraiment dangereux pour le piéton désireux de traverser une rue. Faudra-t-il que les conducteurs jouent de l'avertisseur ? Quant à sa "propreté", il ne faut pas rêver. Effectivement, il n'y a pas de gaz d'échappement, mais l'électricité consommée doit être produite. Charbon, pétrole, nucléaire, barrages, aucun mode de production n'est neutre pour la nature. Et puis, il faut rajouter la pollution induite par la construction et la démolition des voitures... Rien qu'avec les batteries usagées, le parc automobile français rejette 100 000 tonnes de plomb et 20 000 tonnes d'acide par an (3). Qu'en sera-t-il avec des véhicules électriques généreusement pourvues en accumulateurs ?

D'ailleurs, si le tramway est plus économe que la voiture dans le comparatif ci-dessus, c'est peut-être parce qu'il est électrique, mais surtout parce que c'est un transport en commun qui prend dans chaque rame 80 à 200 personnes (4).

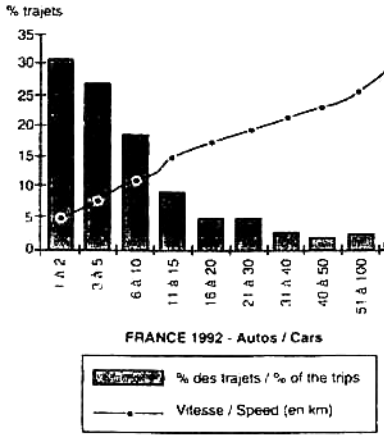
140 m² pour circuler

Le problème de la voiture en ville ne se réduit pas à un problème de pollution. L'automobile dévore l'espace. Autoroutes, boulevards, trémies, parkings, autoponts... elle a façonné la ville à son image. Vieux quartiers, logements, espaces verts, fleuves, esplanades... ont été massacrés. Elle est devenue le moteur de l'urbanisme. La caricature en est aux Etats-Unis, où comme à Los Angeles, la ville est conçue pour les automobilistes. Même en Suisse, les

statistiques montrent qu'une personne occupe en moyenne : 30 m² pour travailler, 50 m² pour habiter et 140 m² pour circuler ! La place de parking, elle, coûte 25 m², accès compris.

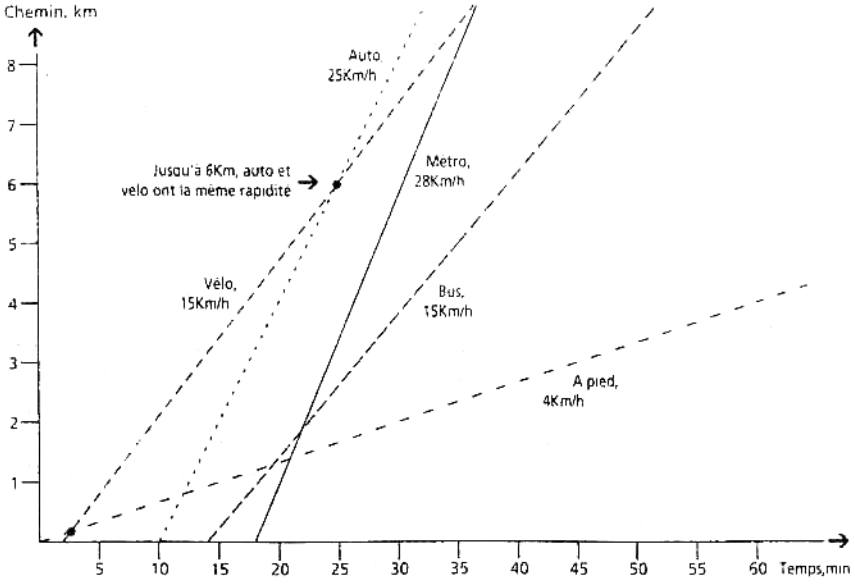
Rien d'étonnant à cela : un kilomètre de voie ferrée demande 0,5 ha, alors qu'un kilomètre d'autoroute exige 8 ha, et ce pour un résultat médiocre : une voie de chemin de fer écoule dix fois plus de voyageurs (20 000/heure) qu'une voie d'autoroute (2 000/heure). Le débit possible est encore plus faible en ville, sur de simples rues, entrecoupées de feux tricolores, d'obstacles divers. L'embouteillage devient systématique et la vitesse de déplacement est ridicule. On considère, par exemple, que les embouteillages de la région parisienne font perdre 300 000 heures par jour...

D'après ce graphique (INRETS /INSEE 1992), on s'aperçoit que plus le trajet est court (c'est la cas le plus fréquent), plus il est lent :



Répartition,longueurs et vitesses des déplacements automobiles

Pour un parcours de un à deux kilomètres, 31% des cas, la vitesse moyenne est de 12 km/h. Et 3/4 des déplacements automobiles n'excèdent pas 10 kilomètres et s'effectuent à la vitesse moyenne de 17 km/h ! Dans la publicité, les constructeurs automobiles sont assez loin des réalités. Encore une preuve que la voiture n'est pas faite pour la ville. Les transports en commun et le vélo s'avèrent plus efficaces.



Comparaison temps/distance entre cinq moyens de transport en ville de Londres

Ce deuxième graphique tient compte du temps nécessaire à l'usager pour atteindre son moyen de transport, puis du temps effectif du déplacement. Il n'est pas tenu compte du temps de recherche d'une place de stationnement, ni du temps d'accès de la station terminale à sa destination, pour les bus et métros. On peut remarquer que la vitesse de la voiture est un peu élevée par rapport au précédent graphique, il est plus réaliste de la situer aux alentours de 15 km/h, lorsqu'on reste exclusivement en ville. 15 km/h, c'est aussi la vitesse moyenne d'un bus. Une lenteur qui s'explique par la gêne provoquée par le trafic automobile, justement. Le métro qui circule en site propre roule deux fois plus vite.

La boulimie financière

Ainsi, tout ce qu'on a dépensé sans compter, ces trente dernières années, pour améliorer la circulation automobile n'a en fait qu'accru son utilisation (5 à 10% d'augmentation dans les villes qui n'ont pas de mesures restrictives), en renouvelant les problèmes, chaque fois plus insolubles.

La débauche de moyens financiers se fait à tous les niveaux : L'Etat à consacré 82 milliards de F. aux infrastructures routières et seulement 0,44 milliards de F. pour les transports en commun, dans le cadre du Xème plan (1989-1993). L'agglomération lyonnaise, elle, dépensait, en 1991, quatre fois plus pour ses rues et ses routes (un milliard de F.) que pour ses bus et son métro (250 millions de F.). Et l'on projette encore des réalisations dévastatrices : boulevard de la cité internationale (200 millions), boulevard de l'Europe (8 km nord/sud en plein Lyon), périphérique nord (5 à 6 milliards). Le coût de celui-ci étant tellement prohibitif qu'il sera, en partie, privé. Rien n'arrête cette boulimie, et surtout pas les derniers espaces sauvages des bords du Rhône à Lyon.

En fait, avec la multiplicité des intervenants (état, région, département, communauté urbaine, commune, et maintenant partenaire privé), il est devenu difficile de chiffrer exactement les déséquilibres en faveur de la voiture.

33.700 francs par an

Le coût social, lui, n'est jamais calculé : les morts et les blessés que la voiture provoque, le bruit, la pollution, les heures perdues dans les embouteillages, l'espace consommé... Ce coût est, là encore, supporté par la collectivité, et non par l'automobiliste. Dans les années 80, un rapport du IXème plan l'évaluait à 35 milliards de F. pour la région parisienne. L'usager devrait en fait payer trois ou quatre fois plus cher l'utilisation de sa voiture pour supporter ces coûts externes qu'il engendre (5). Et pourtant, il lui reste à payer l'achat de la voiture, l'essence, l'assurance, la vignette, le stationnement, l'entretien. En 1990, l'INSEE estimait cette dépense à 33 700 F par an et par voiture, pour une distance moyenne de 13.340 km ; le kilomètre revient donc

à 2,50 F quand, avec la SNCF, celui-ci oscille entre 50 cts et 1 francs pour l'usager.

La voiture est décidément un luxe pour la collectivité comme pour les particuliers et par conséquent un facteur de ségrégation. Les plus démunis n'y ont pas accès, et ce sont pourtant ceux qui la supportent le plus, dans les banlieues bon marché, le long des autoroutes urbaines, mal desservies par les transports en commun. Justement, seul devant son volant, l'automobiliste n'est plus gêné par des gens qu'il ne veux plus voir. Coincé dans son habitacle et 100 chevaux sous la pédale, il aura l'impression de dominer le monde. Il se sent même en sécurité...

Les piétons et les cyclistes victimes

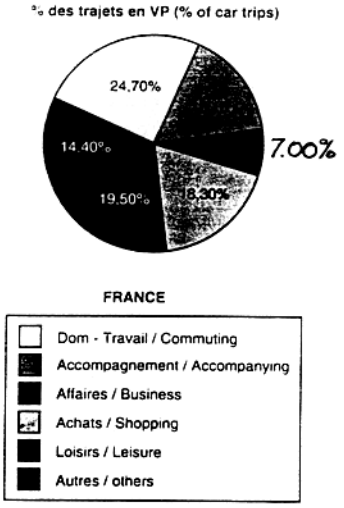
Mais de quel danger a-t-il peur ? Des autres voitures, évidemment. L'exemple des parents d'élèves est frappant. Ils emmènent leurs enfants en classe en voiture, pour les protéger des autres voitures, les embouteillages à la sortie des écoles en sont caractéristiques. Si tout le monde a les chiffres en tête – 10 000 morts et 200 000 blessés par an en France dus aux trafic automobile , il est vrai que la sécurité en ville est plutôt à l'intérieur des voitures : à Lyon, sur les 109 morts de l'année 88, 68% sont des piétons, cyclistes ou cyclomotoristes (6). Un constat terriblement injuste. Par contre, dans les transports en commun, la sécurité est réelle. Aucun mort en 91 et 92 dans le Rhône. Et nationalement, le chemin de fer provoque 100 fois moins de morts et 2000 fois moins de blessés que la voiture (7).

Les transports publics créent des emplois

Avec un bilan aussi noir, on peut se demander si la voiture peut encore se développer dans nos villes. Il est évident que le contexte d'aujourd'hui la favorise encore, même si l'environnement est au goût du jour, si les vélos sont réapparus (surtout le dimanche) et si certaines villes s'engagent dans les transports en commun (tramway ou métro). L'emploi est devenu l'alibi pour se voiler la face et poursuivre les financements de la voiture et de ses infrastructures, des financements qui dépassent l'entendement. Des investissements dans les transports en commun favoriseraient tout autant l'emploi, sinon plus, car on l'a vu, ils sont moins onéreux. On oublie par exemple qu'aujourd'hui, les quatre entreprises françaises de pose de voies ferrées n'ont plus de chantier en France jusqu'en 1996. Gec Alsthom justifie partiellement 660 suppressions d'emplois par l'absence de commande, de la part des collectivités, du dernier automoteur de la SNCF (8).

Ce transfert de la circulation voiture en circulation transport en commun ou vélo est loin d'être utopique. Des villes s'y sont attaqué et ont réussi (Francfort, Strasbourg, Lübeck, Pays Bas...) à baisser leur trafic automobile. Genève prévoit une diminution de 25% pour l'an 2000.

Voici la répartition par motif des déplacements autos (INRETS, 1992) :



Les déplacements aller-retour, comme le trajet domicile-travail, pourraient être reportés sur les bus et les métros sans trop de difficulté, avec de meilleures dessertes, de meilleurs horaires, et des parking en périphérie. Les déplacements pour les loisirs et les achats n'ont pas tous besoin de la voiture non plus, et le recours aux livraisons pourrait être une solution. Mais on peut se demander si la répartition des magasins dans l'hyper centre-ville, et des centres commerciaux, au contraire, à l'extérieur des villes, n'est pas faite pour accroître l'utilisation de la voiture – les magasins de proximité disparaissent ainsi, dans bon nombre de quartiers. Idem pour les loisirs concentrés en centre-ville, particulièrement les loisirs en soirée ou nocturnes à une heure où les transports en commun sont souvent rares.

Les trajets d'accompagnements, essentiellement l'accompagnement des enfants, avec des rues sécurisées et délivrées des voitures, ne devraient plus être nécessaires. Le vélo étant alors le meilleur moyen de déplacement pour les jeunes... et les moins jeunes.

Les mentalités changent

Les citoyens semblent plus sensibilisés qu'on ne le croit, à l'envahissement automobile. D'après un sondage effectué en 1991 par l'IFOP (9), 91% sont favorables aux couloirs réservés aux bus, 76% aux zones piétonnes, 66% à la limitation du stationnement automobile, 60% à la limitation de la circulation automobile... Ils sont également entre 78% et 93% à penser que les transports publics diminuent le nombre d'accidents, participent aux économies d'énergies, améliorent la qualité de vie en ville et économisent leur budget. Pour 49 %, ils se sentent même plus libres en transports en commun...

Mais dans les actes, l'usage de la voiture augmente encore. Ce même sondage dénombrait 57% de personnes utilisant plus souvent l'automobile que les autres moyens de transport, contre 52% un an plus tôt...

Si les mentalités changent, les habitudes demeurent !

En tous cas, les décideurs restent les derniers à être persuadés du bien fondé de la voiture en ville. Maintenant, il s'agit de leur montrer le contraire.

Laisser la voiture, prendre le bus ou ressortir son vélo participe à cet effort que tout les citadins doivent faire pour rendre leur ville à nouveau vivable... et même agréable.

Fred.

(1) Ministère de l'environnement, Association Nationale pour le Recyclage et l'Elimination des Déchets, 1989.

(2) *A vélo, SVP* éditée par l'Association Suisse des Transports, l'Office Fédéral Suisse de la Protection de l'Environnement et l'Office Fédéral Suisse de l'Energie.

(3) idem (1).

(4) Ajoutons que les forces de frottements sont bien plus faibles pour le rail (acier sur acier) que pour la voiture (gomme sur bitume). Idem pour la résistance à l'air entre un groupe de wagons et plusieurs véhicules dispersés. Cela abaisse énormément les consommations d'énergie, mais ces avantages restent limités en ville (vitesse basse, nombreux arrêts).

(5) Compte rendu des politiques cyclables et déplacements à Genève, Bâle et Berne, édité par le club des villes cyclables, mai 1993.

(6) *Lyon Figaro* du 28/06/1989.

(7) INSEE, 1990.

(8) *La Vie du Rail* du 3/11/1993 et du 26/01/1994.

(9) *Fnaut-Infos*, mai-juin 1991.

Dessin de Serre paru dans «L'automobile» (Ed. Glénat).

dessin de Serre paru dans *L'automobile*

Affiche à reproduire vous-même en A4 (100%) ou en A3 (141%), ainsi que celle de la page 24.

Une ville sans voitures, c'est utopique ?

Non, une ville sans voitures, ce n'est pas utopique, et ceux qui ont vécu assez longtemps pour avoir connu, par exemple, Paris sans bagnoles, savent même combien c'est agréable, convivial, ils savent que ce n'est pas générateur de stress, de violence, d'exclusions, de banlieues sordides. Sans voitures, il y aurait moins de trajet travail–domicile et les banlieues seraient moins isolées. Tout est organisé pour la voiture, l'abandonner c'est repenser entièrement la ville. Avec les progrès techniques (tramway, ambulances, livraisons, etc) qu'on a fait depuis l'époque où les villes étaient réellement sans voitures, on serait même capables d'en faire des lieux bien plus agréables qu'alors. Ce qui est utopique, c'est simplement que cette idée arrive à se frayer un chemin à travers les divers retranchements du conformisme.

Un week-end de Pentecôte est plus meurtrier que l'effondrement de la tribune de Furiani ou qu'une semaine à Sarajevo, cependant, le bilan des accidents de la route est actuellement présenté comme positif par les médias. 9000 morts par an (ce qui correspond à la période allant de mai 1992 à mai 1993), ça fait en moyenne 25 morts par jour.

Le fait que cette hécatombe puisse nous être présentée comme une bonne nouvelle sans que ça choque personne (car avant c'était pire) montre à quel point les idées reçues sont en décalage avec la réalité. Il est absurde de considérer comme dangereux plutôt le gamin qui traverse sans regarder que la bagnole qui fonce et ne le voit pas.

Bien sûr, on a la consolation de se dire que l'industrie automobile est indispensable à l'économie. Je voudrais que ceux qui disent cela aient le courage de faire graver sur les tombes des accidentés de la route « mort pour de l'argent », et de décorer d'une médaille de l'économie les handicapés à vie comme on décore les blessés de guerre. Ça leur ferait sûrement plaisir de savoir que, grâce à eux, d'autres ont pu s'enrichir comme s'enrichissent les marchands d'armes.

En général, se débarrasser d'un fléau demande de l'argent et des recherches, mais dans le cas de l'automobile, c'est pour ce fléau qu'on travaille et qu'on paie, alors que s'en débarrasser ne coûterait rien, sinon d'arrêter de croire que c'est une utopie.

Philippe.

9000 morts par an*,

ce n'est pas la seule chose que nous reprochons à la bagnole

Aujourd'hui, il est communément admis que la voiture est le fléau de nos villes et de nos vies :

• fléau de nos villes car elle occupe l'espace, car le bruit, les odeurs et l'enfermement qu'elle produit nous stressent et nous fatiguent,

• fléau de nos vies car elle tue et estropie, car son mode de production et de fonctionnement contribue à la pollution et au pillage des ressources naturelles et du Tiers-monde

Chaque automobiliste est responsable de cette situation. Se passer de la voiture implique de trouver des solutions individuelles parfois difficiles et marginalisantes. Croyez-vous qu'il suffise d'attendre que les élus prennent courageusement des décisions qui leur semblent impopulaires ? Ils ne feront rien tant que l'opinion publique ne les poussera pas.

Nous voulons que les villes libérées de ce fléau deviennent des lieux de vie agréables ouverts aux enfants, aux handicapés, aux personnes agées, à cette majorité exclue et silencieuse.

Une ville sans voiture c'est techniquement possible et peu coûteux ; cela demande une réorganisation, avec des commerces de proximité, des voies spéciales pour les urgences et les livraisons, des transports en commun efficaces et le partage de l'espace entre cyclistes et piétons.

Ce qui est difficile, c'est que chacun d'entre nous individuellement comprenne l'intérêt de ce choix et le fasse savoir, c'est la seule difficulté et elle se trouve dans votre tête.

Pour que l'opinion publique évolue, rejoignez le regroupement pour une ville sans voitures, créez d'autres associations, participez à nos manifestations et laissez votre voiture au garage !

* en France, sans compter les 200 000 blessés dont 45 000 gravement.

Regroupement pour une ville sans voitures, 20 rue Cavenne, 69007 Lyon, téléphone : 78 58 07 17.

Pourquoi la voiture rend agressif ?

J'ai déjà entendu des psychologues développer avec talent leur point de vue sur la question : « pourquoi la voiture rend-elle agressif ? », mais je ne les ai jamais entendu aborder cette question de la manière que je me propose de développer ici. C'est peut-être parce qu'ils n'ont jamais eu l'occasion de se déplacer en ville avec un vélo entre les jambes, ce qui leur aurait permis de comparer le transport automobile à un autre mode de transport individuel, et de comprendre tout de suite pourquoi il est si éprouvant pour les nerfs.

La raison que je vois en est en effet toute simple : en ville, à vélo comme en voiture, contrairement aux transports en commun, on est obligé d'agir pour avancer. En métro ou en bus, on se laisse porter et on se désinvestit donc de l'action d'avancer. Mais quand on conduit soi-même, on est obligé de s'intéresser, et même de désirer, le fait d'avancer. Or chacun sait qu'en ville ce désir est fréquemment contrarié. Face à cette contrainte (obstacle au désir d'avancer), l'automobiliste est aussi démuni que possible puisqu'il n'a aucune possibilité de réagir : il ne peut que subir et attendre. Le cycliste, lui, a deux avantages : le premier, c'est qu'en raison de l'espace qu'il occupe, rien ne l'arrête (tandis que les cinq mètres carrés que s'octroie l'automobiliste le paralysent), et le second c'est qu'à cette contrainte il répond toujours par une dépense d'énergie, ce qui est physiologiquement indispensable comme l'ont prouvé les expériences de Henri Laborit sur des rats (je ne suis pas, loin s'en faut, un partisan de l'expérimentation animale, mais puisque celles-là ont déjà été faites, et que leurs résultats sont connus, autant les utiliser). L'expérience consistait à soumettre des rats à un stress (décharges électriques) à intervalles réguliers. Si les rats étaient seuls dans leur cage, ils développaient des maladies psychosomatiques et finissaient par en mourir, tandis que ceux qui étaient plusieurs par cage se battaient pendant les décharges électriques et n'attrapaient pas de maladies.

Je propose donc que les automobilistes se munissent d'un matériel élémentaire de combat (poings américains, couteaux, bâtons) en prévision des embouteillages et qu'ils occupent efficacement le temps qu'ils y passent en se tapant sur la gueule afin de dépenser suffisamment d'énergie pour rester en bonne santé, ou alors qu'ils choisissent un autre moyen de transport, comme le vélo ou les transports en commun. En effet, la dépense d'énergie qui défoule du stress n'a nullement besoin d'être agressive, tous ceux qui ont déjà pratiqué un sport vous le diront.

Mesdames et Messieurs les conducteurs, plutôt que de fustiger vos semblables depuis votre forteresse de métal, utilisez donc votre belle énergie à militer. Si la diminution du trafic urbain devient un de vos soucis quotidiens, il diminuera inévitablement.

Par exemple :

– Votre opinion et votre vote obligeraient les aménageurs à concevoir des cités homogènes, sans cités-dortoirs ni centres commerciaux loin de tout. La marge de manœuvre des pouvoirs publics est extrêmement réduite : l'opinion publique a beaucoup plus de pouvoir qu'eux.

– Si vous utilisiez plus les transports en commun et les vélos, ça rentabiliserait les transports en commun qui existent déjà, ça permettrait d'en créer d'autres, et ça obligerait les aménageurs à tenir compte des vélos. Bien sûr, on va me répondre, « en hiver, il fait trop froid pour faire du vélo », c'est sans doute pour ça que plus on s'éloigne de l'équateur, plus on voit de vélos en ville.

Philippe

Carambolage
sur l'A10
le 10 novembre 1993,
qui a fait 15 morts
et 49 blessés.
Nouvel Observateur.

Les gros mots

Ce n'est certes pas par hasard si l'automobilisme est devenu le champ d'expansion de l'injure, où fleurissent l'invective, le sarcasme, le défi, la goujaterie et souvent la haine qui va quelquefois jusqu'au meurtre. Innombrables sont les ennuis et les frustrations qu'elle nous ménage : encombrements, embouteillages, stationnements, feux rouges obstinés, limitation de vitesse, contraventions, pannes intempestives, réparations ruineuses, traites insolvables et l'essence dont le prix ne cesse d'augmenter. Toutes ces avanies sont la source d'un perpétuel conflit et affrontement avec l'Autre. C'est l'autre automobile qui nous a fauché le parking, qui nous a fait une queue de poisson, qui nous a refusé la priorité ou le passage, qui nous double avec arrogance, etc., et le piéton ? Mais la vraie raison, la véritable source de toutes ces invectives c'est que l'automobile est plus qu'un objet : c'est à la fois un symbole social et une expansion démesurée de notre puissance. Sa taille, sa cylindrée, sa décoration, son origine sont la marque de notre propre puissance ; et, dans les pays sous-développés – que je ne nommerai pas – la possession d'une automobile, comme autrefois celle d'un cheval, constitue l'accès à une sorte de chevalerie qui vous met au-dessus de la piétaille qu'on écrase, qu'on éclabousse, qu'on intimide, qu'on affole en lui refusant toute priorité à moins d'un feu rouge impératif. C'est que l'automobile – comme le dit Mac Luhan – est une extension de notre corps. Grâce à elle nous allons plus vite, plus loin, nous transportons des charges plus lourdes, nous étendons les limites de nos pouvoirs et de nos libertés et cela en dépit de toutes nos faiblesses physiques, intellectuelles ou sociales. La conduite d'une automobile est donc une extension de notre volonté de puissance. Sa puissance est notre puissance et tout ce qui limite ou défie sa vitesse, sa liberté d'action, est un obstacle et un défi à notre propre puissance qui déclenche en nous un réflexe d'hostilité. Les constructeurs exploitent largement ce symbole latent, qui nous conseillent de « mettre un tigre dans notre moteur ». Les noms qu'ils donnent à leurs modèles – au moins en Amérique – sont à cet égard exemplaires. Ils sont de deux grands types selon qu'ils connotent le statut social ou l'agressivité du véhicule.

Dans la première catégorie on trouve des noms comme : *Ambassade, Malibu* (une plage chic de Los Angeles), *Monte Carlo*, etc. Dans la seconde : des noms d'animaux sauvages : *Jaguar, Cougar, Barracuda, Mustang*, etc., ou des noms d'armes : *Dart, Javelin, Sabre*, etc. Symboles d'agression dont la fonction évidente est de flatter l'agressivité du propriétaire. Ce n'est donc pas un hasard si l'automobile polarise l'injure et constitue à la fois sa source la plus féconde et son champ d'expansion le plus actif.

Symbole de notre statut social et de notre volonté de puissance elle déclenche, chaque fois qu'elle est mise en question par l'Autre, un réflexe de dévalorisation et de dépréciation qui trouve son expression naturelle dans le gros mot et l'injure.

Pierre Guiraud,
« Les gros mots »,
Collection *Que sais-je ?*

FAIRE-PART

Pour l'année 1992 dans l'agglomération lyonnaise, nous avons le regret de vous faire part :

— du décès de près de 50 personnes ;
— du handicap à vie d'une centaine de personnes ;
— du handicap momentané de bien plus d'accidentés encore.

Ainsi que :

— de l'impossibilité de circuler seul de plusieurs dizaines de milliers de jeunes enfants, d'handicapés divers, de personnes âgées et d'animaux ;
— de l'impossibilité pour chacun d'utiliser les rues comme lieu agréable.

A tous ces fléaux – ainsi qu'à de nombreux autres – une seule cause : la bagnole. Bien conduire ne suffit pas : la meilleure manière de respecter les autres, c'est de ne pas utiliser de voiture.

Rien qu'en France, 57 millions de personnes ont de leur naissance à leur mort la vie gâchée par la bagnole.

Regroupement pour une Ville sans Voitures
20 rue Cavenne, 69007 Lyon, tél : 78 58 07 17 ou 78 52 36 08

MANIF à VÉLO

et autres roulettes (skate, rollers...)

organisée par le
"Regroupement pour une Ville sans Voitures"
(R.V.V.), 20 rue Cavenne, 69007 Lyon.

à 14h30, samedi

16 octobre 93

entrée principale du parc de la Tête d'Or, place du Général Leclerc
et à 16h15, rendez-vous avec le collectif auto-stop Place Bellecour

---

+ un débat sur le thème
"pour une ville sans voitures"
le vendredi 22 octobre 1993 à 20h
à Wolnitza, 42 rue Burdeau, Lyon 1e.

imprimerie MAB 78 30 97 97

La voiture ne fait pas gagner de temps

Combien coûte votre voiture ?

Dans « Énergie et équité », aux éditions Seuil, Ivan Illitch expose le paradoxe suivant : « L'américain type consacre plus de 1500 heures par an à sa voiture : il y est assis, en marche ou à l'arrêt ; il travaille pour la payer, pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions, et les impôts. Il consacre 4 heures par jour à sa voiture, qu'il s'en serve, s'en occupe ou travaille pour elle. Et encore ici ne sont pas prises en compte toutes les activités orientées par le transport : le temps passé à l'hôpital, au tribunal ou au garage ; le temps passé à regarder la publicité à la télévision, le temps passé à gagner de l'argent pour voyager pendant les vacances. À cet Américain, il faut donc 1500 heures pour faire en moyenne 10.000 km de route. 6 km lui prenant donc 1 heure. »

« Dans les pays privés d'industrie du transport, les gens atteignent cette vitesse et l'orientent vers n'importe quelle destination par l'usage de la marche : ils consacrent à cet effet 3 à 8 % du temps social. Ce qui différencie la circulation dans les pays riches et dans les pays très pauvres n'est donc pas une plus grande efficacité, mais l'obligation de consommer à hautes doses l'énergie conditionnée par l'industrie du transport.»

Janine Bremond, dans « La civilisation de l'automobile » (éditions Hatier), a essayé de transposer ces calculs à la situation française, en tenant compte des revenus de l'utilisateur et du type de son véhicule. Les résultats sont les suivants :

– Le cadre supérieur avance à une vitesse de 14 km/h si il roule à bicyclette, à 14 km/h en 2CV, à 14 km/h en Simca 1300, à 12 km/h en DS21.

– L'employé roule à 13 km/h en bicyclette, puis respectivement 12, 10 et 8 km/h pour les autres véhicules.

– L'ouvrier roule à 13 km/h en bicyclette, puis respectivement 10, 8 et 6.

– Le salarié agricole roule à 12 km/h en bicyclette, puis respectivement 8, 6 et 4.

extrait de *Silence*,
dossier « La vélorution »,
mars 1983

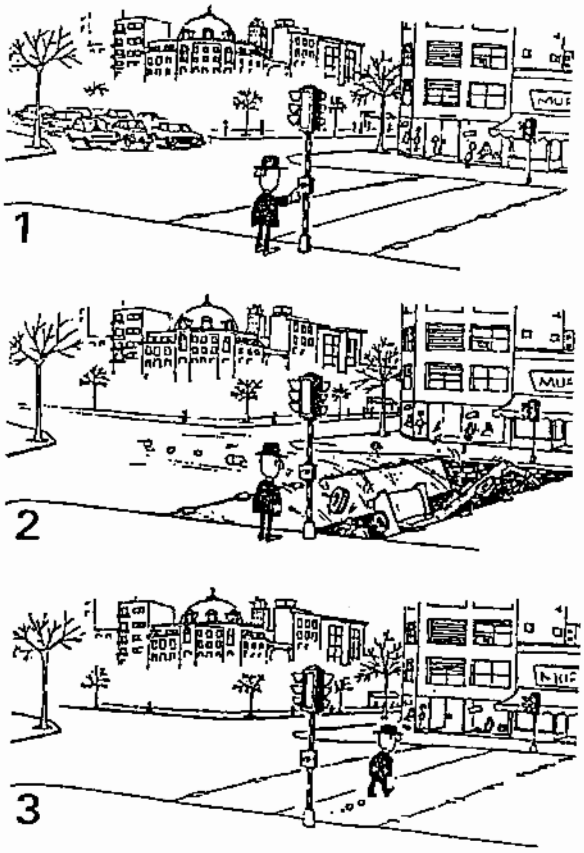
Savez-vous pourquoi les cyclistes grillent les feux rouges ?

La réponse est simple : c'est parce qu'ils n'en ont pas besoin, pas plus que des sens interdits. Le peu de place occupée par les cyclistes leur permet de se croiser sans accident. Encore une confirmation du fait que les voitures ne font pas gagner de temps. Certes, elles roulent vite, mais la place qu'elles occupent les oblige à s'arrêter pour se croiser et à ne passer que dans un sens dans les rues étroites.

Si les seules voitures circulant en ville étaient, pour simplifier, les ambulances et les camions de livraison, on pourrait leur attribuer des voies spéciales, les pistes bagnolables, et l'espace restant pourrait se partager entre transports en commun, cyclistes et piétons avec un nombre de feux rouges réduit à trois fois rien, tous les autres croisements pouvant s'aménager en rond point à l'anglaise ou en cédez-le-passage.

Le temps que la rapidité des voitures pourrait leur faire gagner est donc entièrement perdu en embouteillages, feux rouges et détours à cause des sens interdits. Le transport automobile en ville est le plus encombrant, le plus inefficace, le plus cher, le plus irrationnel et le plus générateur de nuisances qui puisse exister. Il crée des emplois, mais concevoir et réaliser des villes agréables à vivre en créerait tout autant.

Philippe



Pollution atmosphérique : l'automobile responsable

L'automobile qui bouffe de l'espace, qui vrombit et klaxonne, qui pue et qui pollue sont des thèmes qui nous sont chers. On peut décrire l'angoisse du piéton et du cycliste, le stress du citadin, je vous parlerai de l'angoisse de l'asthmatique.

La voiture pollue,tout le monde le sait paraît-il ? Mais sait-on vraiment dans quelles proportions ? Des études récentes (et officielles !) montrentque l'automobile est dorénavant responsable de plus des deux tiers des émissions de substances polluantes dans l'atmosphère, loin devant les industries. L'impact de cette pollution sur l'environnement et sur les organismes est encore peu étudié, mais on connaît le rapport entre plomb et saturnisme ; entre oxyde de carbone, dioxyde d'azote, hydrocarbures, dioxyde de soufre, poussières et les déficiences du système respiratoire ; entre hydrocarbures, dioxyde de soufre et pluies acides. Énoncé fastidieux certes, mais tellement édifiant : la voiture tue, plus ou moins rapidement, plus ou moins directement, mais toujours très sûrement.

Certaines de ces substances font l'objet d'une réglementation. Lorsque les capteurs des réseaux de mesure de pollution atmosphérique indiquent que les valeurs limites sont dépassées, la procédure d'alerte est déclanchée. Mais seuls les industriels sont concernés. La population n'est d'ailleurs pas informée ; quant à la mesure qui consisterait à interdire l'usage de l'automobile individuelle pendant la période critique, quel maire aurait le courage de la prendre ?

Mais la pollution atmosphérique n'est pas la seule nuisance engendrée par la voiture, aussi nous ne voulons pas de mesures chèvre-choux comme la réduction du taux de plomb dans l'essence ou pire encore, la voiture nucléaire ! Ce ne sont que des solutions partielles au problème global. L'abandon de la voiture individuelle, c'est un choix de vie.

Hermine.

Chanson sur l'air de « Bella ciao »

Nous sommes à vélo, nous voulons rouler
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous voulons rouler, sans être angoissés
Vivons la vélorution

Nous sommes des piétons, nous voulons marcher
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous voulons marcher, sans nous faufiler
Vivons la vélorution

Nous sommes des enfants, nous voulons jouer
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous voulons jouer, sans être enfermés
Vivons la vélorution

Nous sommes des urbains, nous sommes énervés
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous sommes énervés, d'entendre klaxonner
Vivons la vélorution

Nous sommes des pigeons, nous voulons picorer
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous voulons picorer, sans s'faire écraser
Vivons la vélorution

Nous sommes des vivants, nous voulons respirer
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous voulons respirer, d'l'air non pollué
Vivons la vélorution

Nous n'avons pas d'bagnole, nous n'voulons pas payer
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous n'voulons pas payer, pour cette chose sacrée
Vivons la vélorution.

L'automobile, choix économique

On entend souvent dire que l'automobile crée des emplois. Ce n'est pas faux, d'ailleurs l'armement aussi crée des emplois. On pourrait également créer des emplois de mille autres manières. Par exemple, au lieu de fabriquer des bagnoles et de rouler avec, on pourrait ériger une copie grandeur nature de la tour Eiffel au centre de chacune des 36 433 communes de France. Cela créerait incontestablement de nombreux emplois à condition que chacun accepte de consacrer à l'érection de ces tours Eiffel le budget qu'il ne consacrerait plus à sa bagnole. Le fait qu'une activité crée des emplois n'est pas le seul critère pertinent pour en faire un choix économique ; son degré d'utilité, par exemple, est un critère au moins aussi pertinent.

Reprenons les choses à zéro : l'être humain est aujourd'hui capable de satisfaire ses besoins réels (éducation, nourriture, logement, vêtements, santé, etc) en faisant travailler à temps plein une faible partie seulement de la population. La répartition la plus équitable semble donc être de faire travailler tout le monde à temps partiel mais à un coût horaire supérieur au coût actuel car si les gens gagnaient moins qu'avant ils ne pourraient plus consommer ce qu'ils produisent. Or augmenter le coût du travail est une décision qui ne peut être prise que mondialement. Tout État ou groupe d'États la prenant isolément serait victime de la concurrence internationale et ruiné. Comme aucun organisme n'a les moyens d'imposer cette décision au monde entier, elle ne peut être prise.

On choisit donc, en plus des activités utiles, de se consacrer à un tas d'activités inutiles, voire nuisibles, dans le seul but de continuer à occuper les gens à temps plein, ce qui empêche le coût horaire du travail de monter trop vite dans les pays riches. Parmi ces activités que je trouve nuisibles, je citerai la guerre (deuxième budget de l'état après l'éducation), la publicité (premier budget des entreprises), et bien d'autres choses. Certains trouvent ces choses-là utiles, c'est un autre débat, contentons-nous ici de parler de la bagnole.

Concevoir et aménager les villes de manière à engendrer une concentration automobile, puis construire des bagnoles dont l'utilité est de fuir ou de se protéger des nuisances qu'elles produisent elles-même, ce sont des activités nuisibles.

Plutôt que de consacrer une grande part de mon budget à financer des activités nuisibles, je préférerais financer des activités inutiles mais non nuisibles, comme par exemple transformer à coups de marteaux des tas de gros cailloux en tas de petits cailloux, ou même financer des activités carrément utiles (là, je vais peut-être un peu loin, non ?).

Chaque foyer consacre en moyenne 3000F par mois à sa bagnole. Il y a bien des choses autrement plus utiles que chacun, en tant que contribuable ou que consommateur, pourrait financer avec cet argent :

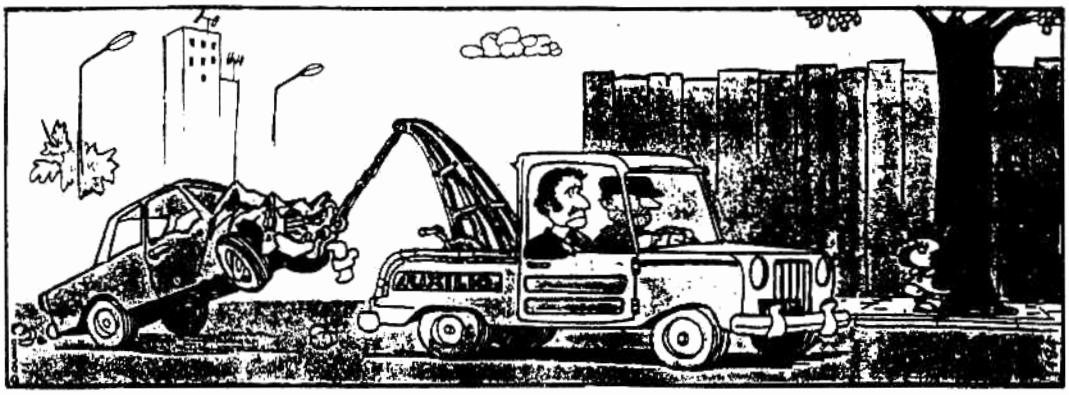
- Faire progresser la philosophie
- Trier et recycler les déchets
- Jouer de la musique
- Construire des bus, des métros, des vélos
- Réaliser le tour du monde en voilier
- Encourager la recherche fondamentale

Cherchez vous-même, vous trouverez plein d'autres idées. Mais bien sûr, pour que l'on puisse convertir les emplois supprimés par la diminution du nombre de bagnoles en des emplois utiles, il faudrait que ces emplois soient réellement reconnus comme plus utiles par le consommateur et le contribuable afin qu'ils acceptent d'y consacrer le budget qu'ils consacrent actuellement au transport automobile.

Cette fois, c'est sûr que je vais trop loin.

Philippe

Post scriptum : il y a un autre débat qui consiste à comparer le nombre d'emplois créés par la même somme investie dans un secteur ou dans un autre et à soutenir, par exemple, qu'un milliard de francs investi dans l'industrie automobile crée plus d'emplois que la même somme investie dans un autre secteur. Ce débat n'est pas très intéressant, car cette donnée signifie soit que les emplois créés dans le secteur automobile sont moins bien rémunérés, donc qu'avec la même somme on en crée plus, soit que le débat est faussé par la consommation d'espace, d'énergie, d'équipements ou de matières premières que nécessitent les différents secteurs d'activités, ce qui en augmente le coût. Mais cela revient au même car l'argent que coûtent ces diverses consommations, de toute façon, fait vivre d'autres gens. Quoi qu'il en soit, je considère ça comme un point de détail.



MANIF A VELO

+transport d'objets spectaculaires

Dimanche 25 juillet 1993

place Gabriel Rambaud (1er) à 11h

C'est l'été et pourtant il y a encore des bagnoles en ville !
Pour prouver qu'on peut se passer des voitures 50 cyclistes rallient Maastricht aux pyrénées ou se déroule le festival ECOTOPIA et s'arrêtent à Lyon les 24 et 25 juillet. Même pour le transport d'encombrants la voiture n'est pas toujours indispensable.
Venez participer !

REGROUPEMENT POUR UNE VILLE SANS VOITURE
20 RUE CAVENNE F-69007 LYON

PROCHAINEMENT DANS VOS RUES : GRANDE MANIFESTATION A VELO LE 16 OCTOBRE. Départ à 14h30 du parc de la tête d'or

Un exemple venant d'Allemagne

Des centre-villes encombrés du matin au soir, des nuages de gaz d'échappement, des bagnoles qui se garent n'importe où et n'importe comment... Dans les villes allemandes ce scénario est (presque) aussi connu qu'en France.

L'expansion du trafic automobile touche aussi le milieu étudiant. Mais dans ce même milieu, certains ont cherché et trouvé un remède à ce mal : l'idée du "semesterticket" (ticket semestriel*). Aujourd'hui, cette idée est concrétisée dans un grand nombre de villes universitaires sous des formes diverses.

L'idée du "semesterticket"

L'idée de base était de donner envie au plus grand nombre possible d'étudiant-e-s de renoncer à la voiture en ville. Dans notre société capitaliste, cette motivation ne peut être que financière : on a donc cherché à offrir à tous les étudiant-e-s un ticket de transport en commun à un prix le plus bas possible.

Après bien des négociations, certaines facs ont pris la décision de mettre cette idée en application en intégrant le montant du "semesterticket" aux frais d'inscription, ce qui les a fait augmenter notablement**.

Dans les villes concernées, les cartes d'étudiant-e-s sont donc valables comme tickets de bus / trams / métros / trains pendant tout le semestre dans une région qui est à négocier avec la société de transports en commun.

Le prix du "semesterticket" ne peut être intéressant que si tous les étudiant-e-s d'une ville le payent, même ceux qui n'utilisent jamais les transport en commun. C'est pourquoi, avant son instauration, on organise toujours des questionnaires, des soirées d'informations et des référendums pour obtenir l'adhésion de la majorité des étudiant-e-s à ce principe de solidarité.

Il est cependant bien plus facile d'obtenir le consentement des étudiant-e-s que des conditions intéressantes de la part des sociétés de transports en commun – qui pour la plupart des villes allemandes se trouvent en pleine crise financière. Pour éviter les déficits, la somme payée par tous les étudiant-e-s d'une ville ne doit donc pas être inférieure à celle que les sociétés de transports en commun recevaient avant par la vente d'abonnements mensuels aux étudiant-e-s.

Différents exemples

– A Darmstadt, la première ville qui instaura le "semesterticket" en 1991, le prix des cartes d'étudiant-e-s a augmenté de 24 DM (environ 80F) et elles servent de ticket pendant tout le semestre.

– Dans la région Rhin-Ruhr, les universités de la région se sont associées et offrent un ticket valable sur tous les bus / trams / métros / trains pour 84 DM (environ 280F).

– A Braunschweig enfin, on a tenu compte d'un inconvénient assez important du "semesterticket" : un grand nombre de personnes qui avant se servaient des moyens de transport les moins polluants, les moins bruyants, etc. (vélos, pieds) utilisent maintenant les transports en commun – un effet que l'on souhaite bien sûr éviter !

A Braunschweig, le ticket est donc accompagné de mesures en faveur des piéton-ne-s et des cyclistes. Ainsi, en plus du "semesterticket" à 20 DM (environ 65F), on paie 5 DM (environ 17F) pour le fonctionnement d'un atelier de réparation pour vélos ouvert aux étudiant-e-s et pour la rémunération d'une personne qui s'occupe des aménagements urbains destinés aux piéton-ne-s et aux cyclistes.

– Souvent, les négociateurs du "semesterticket" ont obtenu que les parkings à voitures entourant les facs deviennent payants. Si des problèmes juridiques (concernant la propriété du sol, etc.) sont surmontés, les gains peuvent éventuellement être utilisés pour d'autres mesures comme l'aménagement des pistes cyclables, la créations de parkings à vélos...

Que le "semesterticket" apparu en 1991 soit déjà un succès montre l'importance du nombre d'étudiant-e-s qui acceptent de renoncer à la bagnole. D'ailleurs cette pratique se propage actuellement dans toute l'Allemagne comme une épidémie !

D'une manière à peu près semblable des "job-tickets" (c'est à dire des tickets subventionnés pour les employés d'une entreprise) font leur apparition dans plusieurs villes (Francfort, Hanovre, etc.)

Même si les conditions sont sûrement différentes en France, cette idée pourrait peut-être servir d'exemple pour certaines villes françaises...

Daniela

* En Allemagne, les semestres sont civils et non scolaires, c'est à dire qu'ils durent 6 mois et non 4.

** Sans cette augmentation, ces frais varient de 30 à 70 DM (de 100 à 230F environ) selon le nombre d'étudiant-e-s par université et les services qu'offre le "Studierendenwech" (CROUS allemand) dans la ville concernée.

Rue cyclable, avec accès libre uniquement aux riverains et aux taxis (petite vile d'Allemagne)

Contre la bagnole

texte paru
dans la revue IRL (Informations et Réflexions libertaires)
n°71, janvier/février 1987.

Suite à certains évènements contondants entre un camion et moi, et suite à un ras-le-bol ancien et croissant, j'ai décidé de militer franchement contre la bagnole et compagnie. J'ai tâté le terrain, en particulier chez les gens-qui-militent. On m'a dit que je m'attaquais à un gros morceau. D'autres, ça les a fait rire. Pourtant, ça intéresse quand même certains, militants ou pas militants. J'aurais été très malheureux d'être le seul écœuré.

Dans les années 70, des tas de gens étaient contre la bagnole. C'était presque un lieu commun. À l'époque, on n'était pas forcément *ou* libertaire *ou* écolo ; on pouvait être tout naturellement les deux. Aujourd'hui, ça fait rigoler certains militants d'être contre la bagnole. Les petits oiseaux, le calme dans les oreilles, l'air pur, le droit à l'existence des hérissons, la sécurité (eh oui), ça n'est plus assez politique.

Pourtant, la bagnole, à ce jour, a causé au moins autant de dommages, de pollution, de souffrance et de mort que le nucléaire. « Ah oui, mais le nucléaire, c'est pas que de la pollution, c'est une question de société ». Et la bagnole, c'est pas une question de société ? Et la souffrance du hérisson, les 30 deuils par jours, c'est pas politique ?

Je crois aussi qu'être contre la bagnole fait rire parce que le sans-bagnole, enfant, hérisson ou cycliste fait rire, comme les faibles en général. Nous sommes tous des brutes quelque part, mais je suis contre la brutalité.

Selon certains, c'est excessif d'être contre la bagnole. Ils sont contre les abus de la bagnole. Je ne connais personne qui m'ait dit être pour les abus de la bagnole. Où commence l'abus ? Moi, je suis contre l'abus de la bagnole, par exemple :

– contre l'utilisation pour se rendre au travail ;

– contre l'utilisation pour les achats domestiques courants ;

– contre l'utilisation pour les déplacements quotidiens en ville comme à la campagne ;

– contre l'utilisation pour le week-end ou pour les voyages.

Je ne suis pas contre son emploi en cas d'urgence médicale, par exemple, je ne vais pas vous faire un catalogue.

Manif du 25 juillet 1993 : Nous avons construit des cadres autour de nos vélos occupant l'espace d'une voiture.

Énumération très incomplète de quelques raisons pour être contre la bagnole

La bagnole est une histoire de force. Déjà par son existence même, chaque bagnole occupe au moins 5m², de force. Je voudrais bien que l'on me donne aussi 5m² dans la rue. Cela représenterait plus, par personne et par étage, que la surface de mon appartement. Je pourrais y planter des tomates, ou y ranger des affaires.

Quand elle roule, la bagnole occupe bien plus que ça. On appelle ça la chaussée.

Entrée d'une trémie : piétons et cyclistes sont de plus en plus conviés à aller se faire voir ailleurs.

Peut-être 30% de la ville, sûrement plus de la moitié de l'espace public, sont pour le non-automobiliste zone dangereuse, agressive et violente.

Tout le monde le sait, mais c'est trop gros, trop visible pour qu'on le voie.

La bagnole pollue. Elle tue la forêt. Elle salit les poumons. Elle coûte cher. Elle oblige au crédit, au travail, au salariat. Elle coûte en moyenne 3000F par foyer par mois. Elle fait du bruit, pour ça il y a des tas de gens qui demandent à Sandoz de les aider à dormir. D'autres, tuent.

La bagnole tue la ville, elle la gonfle. On démolit des immeubles anciens pour élargir la rue. On détruit des quartiers entiers. Plans de circulation, parkings et échangeurs. La surface de parking devant les immeubles dépasse souvent l'emprise au sol de ces immeubles.

La structure de la ville échappe de plus en plus à ceux qui y habitent. À qui profite la distance croissante entre l'habitation et le lieu de travail ? En tout cas, la bagnole en fournit le moyen.

La bagnole, c'est souvent le seul objet de valeur que possèdent les gens. Elle cristallise tout le sentiment de propriété familiale, l'individualisme, la rivalité, la « liberté » moutonnière.

Je crois aussi que la bagnole a à voir avec l'exploitation du tiers-monde.

La bagnole bloque les bus, elle dissuade les cyclistes.

La bagnole n'est pas rentable. Son seul avantage est de faire payer aux autres et aux générations futures le prix de son propre confort et de sa propre vanité. En vélo, j'ai peur. Je paye pour les automobilistes.

Des tas de gens sont d'accord en théorie

Des tas de gens me disent qu'ils ne pourraient se passer de bagnole. Je ne suis pas spécialiste des moyens de s'en passer ; pourtant, j'y arrive, moi. « Les vieux ne peuvent pas rouler en vélo, c'est trop fatiguant ». Parce que les vieux, ils roulent en bagnole ? La plupart font leurs courses à l'épicerie du coin, et ils payent le prix fort, ce qui est normal, parce que les pas-vieux-jeunes-et-dynamiques vont faire les leurs à Auchan en bagnole. Quand les vieux sont trop miro pour traverser sans se faire écraser, comment faire ? Il n'y a plus que l'hospice.

Peut-être certains ne peuvent-ils vraiment se passer de bagnole. Peut-être Sandoz ne peut-il se passer de polluer. « Je suis artisan, j'ai mon matériel à trimballer sur les chantiers ». S'il n'avait pas le droit de polluer mon oxygène et de menacer ma vie, il fermerait boutique, cet artisan ? Comme Sandoz ? Évidemment, Sandoz c'est pas pareil, c'est un gros. Les 25 millions d'automobilistes sont des petits. Et tous n'écraseront pas des cyclistes. Seulement 700 d'entre eux chaque année. Et je ne sais pas combien pour les piétons.

Je suis perplexe. Je ne veux pas censurer les uns et les autres, décider à leur place. Automobilistes, je ne vous demande pas de me convaincre que vous ne pouvez pas faire autrement. C'est *votre* conscience. Seulement, vous m'emmerdez, vous me marchez sur les pieds, collectivement et en détail, et je tiens à le faire savoir.

David

Excédé par le nombre d'accidents survenus sur une route de sa commune, le maire de Chevremont, près de Belfort, en a interdit l'accès, en faisant déverser au beau milieu une benne de cailloux. Un arrêté municipal justifie l'opération : « Les automobilistes ne respectent plus rien on est donc obligé de prendre les mesures qui s'imposent. »

Lyon Libération 20 mars 1988

A la guerre comme à la guerre ?

Tous les jours, on lit dans la presse qu'une personne a été tuée par une autre en voiture, sans trop de commentaires. L'état des routes est comme l'état de guerre : tant de tués pour tant d'engagés, et un petit papier pour chacun (et encore, la rubrique des « chiens écrasés », malgré son nom, ne parle que des humains !).

Nous nous y sommes habitués, comme on s'habitue à quelque catastrophe indéfinissable et chronique. Comme s'il n'y avait pas de responsable, ni donc de solution. Et pourtant, comme à la guerre, il y a quelqu'un qui en a tué un autre.

Alors c'est comme la foudre qui frappe ici ou là, à coups plus ou moins rapprochés, un peu au hasard comme des bombes éclatant ça et là pour « maintenir la tension ». À bilan de guerre, état de guerre.

C'est intolérable. Nous savons tous ce qu'il en est. Nous ne pouvons pas ignorer que les responsables sont partout, que nous faisons et laissons faire cette sorte de guerre sans objet, sans ennemi, mais avec des victimes. Des vraies victimes. Des tués, des éclopés... Comme à la guerre, il faut une attention terrorisée pour survivre. On ne peut lever le nez un seul instant, les enfants sont tenus enfermés, de même que les vieillards et les infirmes : malheur à qui ne sait pas, malheur à qui ne court pas assez vite. Et partout, le stress incessant des bruits coutumiers aux villes assiégées : klaxons, sirènes, freins, des bruits qui sentent la souffrance et le danger. Les murs de sécurité ou anti-bruit semblent des sacs de sable à demeure...

Mais l'ennemi n'est jamais déclaré, il est partout, dans la masse, il se faufile ou déboule d'un coup, frappe et disparaît. L'automobiliste est un sniper. La guerre des rues, la pire de toutes : la plus meurtrière, durable, omniprésente.

Désertez* !

Regroupement pour une ville sans voitures
20 rue Cavenne
69007 Lyon
téléphone 72 07 08 91

POUR UNE VILLE SANS VOITURES

* La bagnole.