

## Ouècekonva ?

Manifestation à vélo, à pieds, en patin le 29 juin à 14h au départ de l'Opéra de Lyon, place de la Comédie, Lyon 1er : Le début du parcours est un des itinéraires cyclables proposés par le Regroupement pour une Ville sans Voitures à la mairie du 1er arrondissement en mars 96. Depuis les élus n'ont pas donné suite. Rappelons-nous à leur bon souvenir !

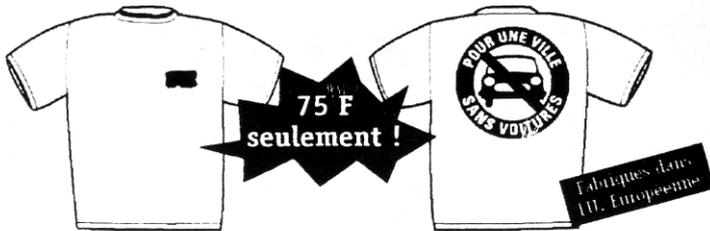
Place de la Comédie - Rue Puits-Gaillot - Rue Romarin - Rue Sainte Catherine - Rue Terme - Rue du Jardin des Plantes - Rue Burdeau - Rue Pouteau - Rue des Tables Claudiennes - Rue Camille Jordan - Rue Imbert-Colomès - Rue Pouteau - Rue Diderot - Place Colbert - Rue Mottet-de-Gérando - Place Bellevue - Rue d'Austerlitz - *On lache les piétons, qui peuvent rejoindre le parc de la Cerisaie par le bd de la Croix Rousse, et on continue à vélo* : Rue de Belfort - Place Joannes-Ambre - Grande rue de la Croix-Rousse - Place de la Croix-Rousse - Boulevard de la Croix-Rousse - Rue Chazière - Dispersion devant l'entrée principale du Parc de la Cerisaie.

## Rendez-vous en Septembre et bonnes vacances !

- mardi 3/09, à 19h, reprise de l'atelier vélo, 44 rue Burdeau, Lyon 1er.
- mercredi 11/09, à 20h, réunion de rentrée au 26 rue Leynaud, Lyon 1er.
- mardi 17/09, distribution des affiches et collage, 19-21h à l'atelier vélo (44, rue Burdeau, Lyon 1er).
- samedi 28/09, grande manif. à pieds, à vélo et en patins à roulettes à 14h devant l'opéra de Lyon, place de la Comédie, 1er.



## Adhérez ou nous ne vendons plus de tee-shirts !



NOM.....Prénom.....

Adresse.....

VILLE.....CODE POSTAL.....

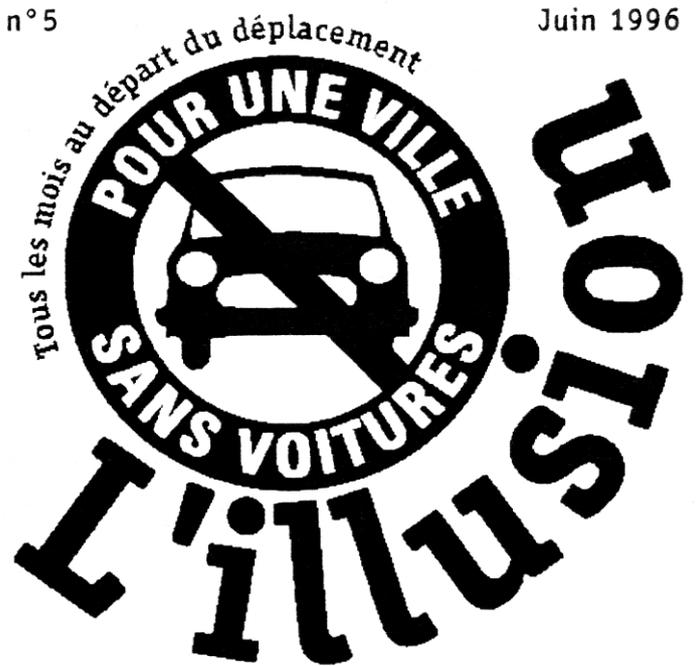
Téléphone : .....

Verse .....F. pour  une adhésion individuelle 1996 à l'association (prix libre),  
 une adhésion annuelle à l'atelier vélo (50 F minimum),  
 le premier numéro de *l'auto ou la ville* (28 F),  
 le dernier numéro de *l'auto ou la ville* (9F50),  
 un abonnement à *l'auto ou la ville* (30 f/an),  
 un tee-shirt Pour une Ville Sans Voitures (75 F).

souhaite participer :  aux réunions,  au travail de secrétariat,  aux actions,  
 à l'atelier vélo,  à la préparation des manifs,  à la diffusion de l'info. (collage - affichage),  à la préparation des débats,  à l'élaboration du film,  à l'édition de la revue (frappe, correction, illustrations, mise en page),  aux traductions (langues.....)

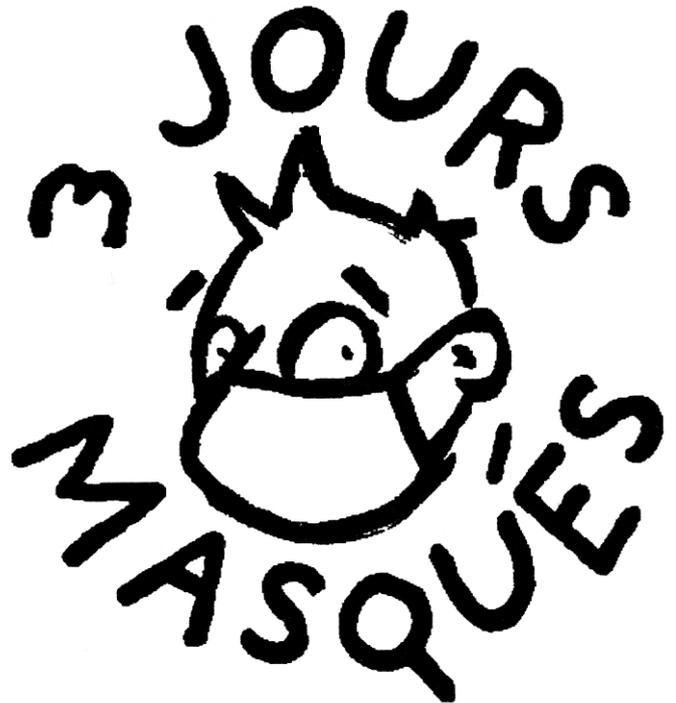
Bulletin à remplir très lisiblement, à découper et à retourner avec éventuellement votre chèque à l'ordre de :

**Regroupement Pour une Ville Sans Voitures**  
 44 rue Burdeau - 69001 LYON  
 tél. 72 00 80 97  
 (CCP n° 10 255 80 J LYON)



"Rouler en vélo à Lyon est une illusion"

Jean-François Mermet - adjoint au maire de Lyon chargé de la voirie



**L**es 27, 28 et 29 juin, la pollution atteint des sommets en accueillant ses principaux producteurs. Le Regroupement pour une Ville Sans Voitures lance l'opération "3 jours masqués" appelant les cyclistes, piétons et autres non motorisés à se protéger avec un masque à gaz, anti-poussières ou même un foulard.

Alors que les collectivités locales dépensent plus de 30 millions de F pour accueillir le G7, elles oublient de nettoyer Lyon de la pollution. Celle-ci sera partout

présente, jusque dans les narines et les yeux de Clinton ou de Chirac. Les pics sont toujours aussi fréquents et les études sur les effets de la pollution automobile sont de plus en plus alarmantes : en

**Lyon, ville polluée !**

exemple, le récent rapport de la Société Française de Santé Publique qui évalue, en France, à 1100 le nombre de décès prématurés dus aux gaz d'échappement des voitures. Pourtant, la ville de Lyon va démontrer pendant le G7 qu'il est possible d'organiser des plans de circulations restrictifs et d'offrir des par-

kings de périphérie, contrairement à ce qui est prétendu régulièrement quand la santé des Lyonnais est en cause tout au long de l'année.

**Avec les "trois jours masqués", le Regroupement pour une Ville sans Voitures proteste contre l'immobilisme lyonnais qui laisse la pollution et les autres nuisances automobiles se développer en ville**

La tenue, à Lyon, du G7 est l'occasion d'élargir la réflexion et les revendications. L'automobile est l'un des piliers de cette économie libérale que le G7 perpétue chaque année. Non seulement, les voitures s'intègrent à l'économie mondiale à travers toute la chaîne de production, mais aussi à travers le développement des infrastructures routières et autoroutières qu'elles nécessitent, la production et la consommation des produits pétroliers, à travers toute la publicité qui lui est consacrée et par la formidable image du monde occidental et du système libéral que cette publicité véhicule à travers le monde... L'automobile est d'abord un objet de consommation avant d'être un moyen de transport. C'est pourquoi elle est le sujet de toutes les attentions des décideurs, gouvernants, industriels pour relancer la consommation et la croissance, soutenant les logiques absurdes d'un système d'irresponsables qui polluent et détruisent la planète.

En rendant, avec sa fameuse Ford T, l'automobile accessible aux classes moyennes, Henry Ford lança l'humanité dans la plus formidable frénésie de consommation qu'elle ait jusqu'alors connue. Mais le temps a passé et l'informatique commence à prendre la relève. Microsoft tourne aujourd'hui vers l'avenir un regard plus confiant que la General Motors.

Si le marché automobile commence à friser la saturation, il reste pourtant l'un des principaux moteurs de l'économie. C'est même devenu sa principale fonction : les voitures ne servent plus à transporter, mais à consommer. Comment ignorer l'argument de l'emploi si souvent brandi aux adversaires de l'automobile ?

Pourtant, si on veut bien se donner la peine de pousser la logique des économistes un peu plus loin qu'ils ne le font eux-mêmes, l'absurdité de leur raisonnement devient évidente. D'après eux, une croissance de 4% par an permettrait de diminuer le nombre de chômeurs de 2% par an en France. Une croissance annuelle de 4% correspond à un doublement de la production tous les 18 ans, à une multiplication par 4 en 36 ans et

par 7 en 50 ans ( $1,04^{50} = 7,1$ ). Si cela se produisait, les français consommeraient 7 fois plus de richesses non renouvelables en 2046 qu'aujourd'hui, comme le pétrole, l'uranium ou l'acier... Sans parler de l'oxygène consommé dans les diverses combustions. Le nombre de chômeurs n'aurait dans le même temps diminué que de 40% ( $0,98^{50} = 0,60$ ). Les 3 millions 400 000 chômeurs seraient encore plus de 2 millions!

**Manif. à vélo,  
à pieds, en patins  
le 29 juin à 14h  
au départ  
de l'Opéra de Lyon,  
place de la Comédie,  
Lyon 1er.**

Les économistes seraient-ils réellement plus rationnels que les écologistes, ou la portée de leur vision serait-elle simplement plus courte, donc plus facile à communiquer au public et aux élus ?

En misant sur une croissance illimitée, nous nous sommes engagés dans une inconcevable folie économique dont nous ne savons pas comment sortir. Toute la société s'est endettée en promettant à ses travailleurs des retraites qu'elle ne pourra leur verser qu'en consommant toujours plus. Comment reconnaître aujourd'hui une erreur aussi énorme ?

Du 6 au 14 juin se tenait à Istanbul la conférence Habitat II à l'initiative de l'ONU. Son objectif était de faire le point sur l'urbanisation galopante de notre planète et de lui définir des perspectives. Cette conférence s'est organisée autour d'un postulat voulant que le progrès humain passe inéluctablement par les villes et que les mégapoles restent, malgré tout, le moteur du développement. Jorge Wilhelm, secrétaire général adjoint de la conférence, interrogé sur les raisons de cet optimisme<sup>2</sup>, ne propose pourtant que d'hypothétiques solutions à des situations dantesques.

**Pendant  
trois jours  
vivons  
masqués !**

La croissance effrénée a un prix. À Bangkok par exemple, la croissance est supérieure à 8% par an depuis une dizaine d'années. Les 3 millions de véhicules qui y circulent formeraient, alignés pare-chocs contre pare-chocs, une colonne de 12 000 kilomètres. La pollution y serait à l'origine d'une visite sur 10 chez le médecin et de 1 400 décès par an. 60% des agents de la circulation y souffrent de problèmes respiratoires et d'ouïe liés à leurs activités professionnelles. Aux carrefours les plus fréquentés, des réservoirs d'oxygène sont d'ailleurs à leur disposition depuis 3 ans<sup>3</sup>.



En France, 1 000 décès et 5 700 hospitalisations pour affections respiratoires par an sont, d'après la Société française de santé publique, imputables à l'automobile<sup>4</sup>. Que cela ne nous fasse pas oublier les près de 9 000 morts et 200 000 blessés par an des accidents de la route. Pourtant, avec les primes Juppé et Balladur, le gouvernement s'efforce toujours de relancer l'industrie automobile, tandis que la loi sur l'air de Corinne Lepage s'emploie surtout à contourner le problème.

Les habitants des pays riches peuvent consommer à peu près n'importe quoi : des concerts, des disques, des voyages en automobile ou en avion, des logiciels, des vêtements... Mais que penser d'un produit dont l'unique fonction est de consommer, et responsable par ailleurs d'innombrables nuisances ? Pourquoi ne pas reporter la consommation sur un domaine plus utile, moins nuisible, ou les deux ?

**Pourquoi  
ne pas  
consommer  
moins ?**

ses propres nuisances. D'innombrables cyclistes ou piétons urbains potentiels ne choisissent la voiture que pour se protéger des autres voitures. Combien de parents ne conduisent leurs enfants à l'école en voiture que pour les protéger des dangers de la circulation ? Chaque week-end, des flots déferlants d'automobilistes fuient la pollution qu'ils produisent eux-mêmes, tandis qu'au cours de la semaine d'innombrables travailleurs effectuent en voiture leur pèlerinage domicile-travail pour bénéficier de l'agrément d'une zone résidentielle moins polluée.

L'automobile est le plus inefficace, le plus cher et le plus nuisible des moyens de transport urbains. C'est à d'autres critères qu'elle répond, des critères en forme de cercle vicieux, que personne n'a le courage de briser.

La France fait partie des 7 pays les plus riches du monde qui s'entendent pour le transformer en un gigantesque système d'échanges monétaires dans lequel la vie ne serait plus qu'un phénomène secondaire. La cause de cette démente collective ne se trouve pas dans une loi du profit à laquelle l'humanité serait contrainte de se soumettre. Elle ne se trouve que dans notre avidité de possédants, dans notre attitude de simples consommateurs, peu empressés de s'investir si peu que ce soit dans la gestion de leur cité.

Le Regroupement pour une Ville Sans Voitures profite donc de la tenue du G7 à Lyon pour appeler chacun de nous à une réflexion sur la remise en cause de la consommation en général, ainsi que pour l'interpeller sur le rôle qu'il joue individuellement dans la frénésie automobile.

1 - Albert Jacquard, *J'accuse l'économie triomphante*, Calmann-Lévy, 1995, page 58. Bien sûr, ce calcul est contestable, mais les perspectives officielles le sont de la même manière, en écartant, volontairement ou par ignorance, des données importantes pour l'avenir.

2 - *Le Monde*, 6 juin 1996.

3 - Jean-Claude Pomonti, *Le Monde*, 6 juin 1996.

4 - Laure Beloi, *Le Monde*, 13 juin 1996.

