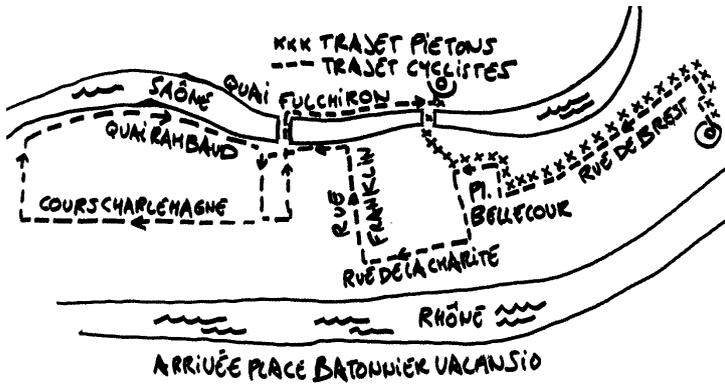


Ouèckonva ?



Kéckonfè ?

Mercredi 13/11 : réunion mensuelle du RVV (20h, 26 rue Leynaud, 4ème ét.).

Samedi 30/11 : manif du RVV avec "Caluire Cadre de Vie", départ piétons et vélos à 14h, place de la Comédie devant l'opéra, Lyon 1er.

Arrivée à Caluire. Prévoir un cake ou autre chose à partager à la fin. Il y aura une boisson chaude.

Tous les mardis soir à 19h : Atelier vélo, 44 rue Burdeau, Lyon 1er.

Adhérez, abonnez-vous à "L'AUTO OU LA VILLE", achetez un tee-shirt "POUR UNE VILLE SANS VOITURES"; vos sous nous intéressent !



NOM.....Prénom.....

Adresse.....

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

Téléphone :

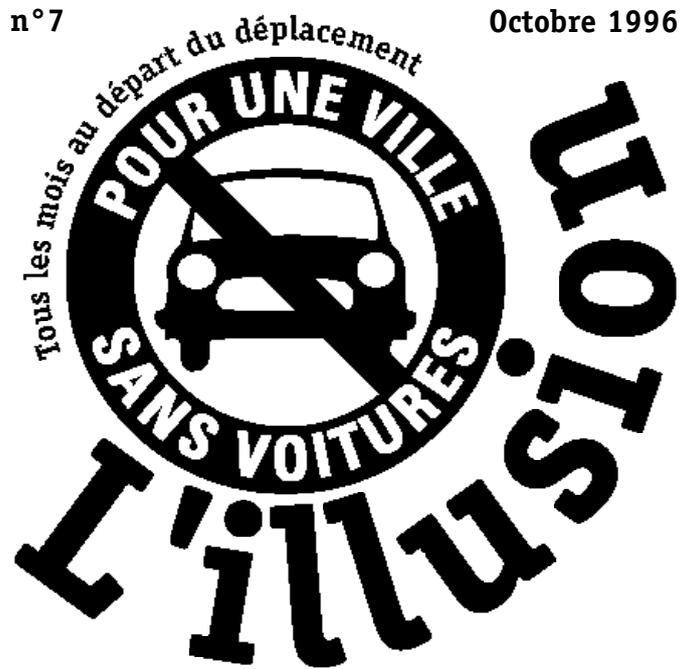
VerseF. pour l'année 96 pour

- une adhésion individuelle à l'association (prix libre).
- une adhésion à l'atelier vélo (50 F minimum).

souhaite recevoir : le dernier numéro de l'auto ou la ville (8 F + 2F40 de port)
 un tee-shirt Pour une Ville Sans Voitures (75 F)

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 - fax. 78 28 57 78
(CCP n° 10 255 80 J LYON)



"Rouler à vélo à Lyon est une illusion"
Jean-François Mermet - adjoint au maire de Lyon chargé de la voirie

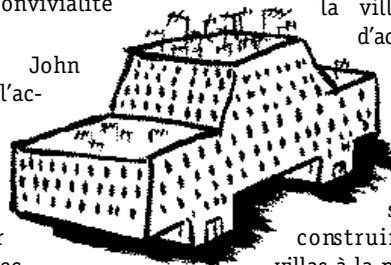
L'atomisation des villes

Si les sociologues s'intéressent beaucoup aux banlieues, ils omettent en général de dire le rôle que joue la voiture dans l'effritement de la convivialité urbaine.

D'après John Whitelegg¹, l'accroissement de la mobilité a eu pour seul effet d'éloigner entre eux les secteurs d'activité. A travers le monde entier, le temps des trajets domicile-travail, par exemple, reste toujours le même, que l'on se déplace à pieds ou en voiture. « Lorsque nous gagnons du temps, dit-il,

nous l'utilisons pour consommer plus de distance ».

L'aménagement de l'espace urbain n'a cependant pas attendu l'avènement de l'automobile pour découper la ville en pôles d'activités. Dans



toute l'Europe du Moyen Age, l'aristocratie faisait déjà construire de riches villas à la périphérie des villes, loin de la promiscuité, de la crasse et du choléra, (à l'exception des périodes d'insécurité pendant lesquelles toute la ville se terrait derrière ses fortifications) Jusqu'à l'ère industrielle, ces zones résidentielles furent essentiellement réservées aux classes les plus aisées². Puis, lorsque les cultivateurs vinrent surpeupler les villes pour devenir des ouvriers et que les voies ferrées, le tramway puis le métropolitain leur accordèrent un peu de mobilité, ils partirent chercher des espaces habitables aux alentours des villes, créant les premières cités dortoir, les premières banlieues pauvres.

Ce mois-ci nous sommes accueillis à l'arrivée, pour un goûter, par l'association "Verdure à Saint Georges" (Parcours p.4)
Verdure à Saint Georges
102, rue Saint Georges
tél. 78 37 35 68

Mais ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que l'accroissement de la mobilité urbaine apporté par l'automobile vint considérablement amplifier la sectorisation de la ville en zones industrielles, quartiers de bureaux, secteurs commerciaux périphériques, puis, encore au-delà, en aires de loisirs.

Aux Etats-Unis, entre 1969 et 1990, les trajets domicile-travail ont augmenté de 16 %, les trajets consacrés aux achats de 88 %, et les autres trajets utilitaires (affaires, école, église, médecin etc.) de 137 %.

Cette atomisation de la ville en pôles d'activités est la vraie responsable de l'extinction de la vie de quartier. Au début du siècle, les lieux d'habitation, de travail, de commerce, de convivialité et de loisirs se trouvaient réunis dans un même quartier, où tout le monde se connaissait. Aujourd'hui, les places publiques sur lesquelles les citoyens amenaient leurs chaises pour tricoter ou parler entre amis, comme en témoignent les cartes postales d'antan, sont devenues des parkings, ou des espaces sans âme ni chaleur.

Quant aux villes nouvelles, si elles commencent à devenir de vraies villes, desquelles leurs habitants ne sortent guère que pour travailler, si elles commencent même à leur offrir une importante quantité d'emplois intra muros, la logique qui a présidé à leur construction les a quand même profondément marquées du sceau de la prééminence de l'automobile. Le but, avoué au départ, était d'en faire des cités de banlieue reliées à la capitale par le RER et l'autoroute. On pourrait s'amuser à les voir comme une aire de repos géante, avec l'autoroute se détachant sur un champ de betteraves comme seule perspective.

Le cordonnier et le boucher ont pris leur retraite sans trouver de successeur. On jette aujourd'hui au bout de trois mois d'usage le sac ou la paire de chaussures achetés pour presque rien au supermarché. Le détaillant spécialisé dans le vin ou le café, qui connaissait et qui aimait ce qu'il vendait, a lui aussi cédé la place aux produits de consommation courante des grandes surfaces. Le temps que l'on perdait à passer de l'un à l'autre pour faire ses courses, et à parler avec ses voisins rencontrés sur le trajet, on préfère aujourd'hui le perdre dans les embouteillages et dans les queues aux caisses des grandes

magasins. L'argent qu'on laissait aux artisans et aux petits commerces, on préfère le laisser aux garagistes, aux parcmètres et aux compagnies pétrolières. L'agrément que l'on trouvait aux berges boisées et sans voitures du Rhône, on préfère le retrouver 5 km plus loin au Parc de Miribel-Jonage, où l'on se retrouve tout aussi entassés, mais que l'on a gagné en voiture.

Jean-Louis André affirme que dans les zones piétonnes des villes françaises, la vie s'éteint le soir avec la dernière vitrine, car elles sont peu habitées et peu de sociétés s'y installent³. C'est que ce type de piétonisations

trant que les français sont les plus attachés des européens à leur voiture. La déshumanisation des villes n'est donc qu'une conséquence de l'individualisme du français, attaché à sa voiture parce qu'elle est un espace privé sur une chaussée publique.

Il en va tout autrement à Breme, (en Allemagne), par exemple, où un quartier sans voitures a été aménagé. Chaque habitant qui s'y installe s'engage à ne pas posséder de voiture. Inutile d'insister sur la qualité de vie qui devient alors la sienne, enviée par ses voisins des quartiers adjacents, qui ne se résolvent pourtant pas encore à

se débarrasser de leur encombrant véhicule. Ce n'est pas une simple coïncidence si tant d'expériences de fondation d'une société idéale comportent l'éviction de la voiture dans leur programme. En témoignent d'innombrables exemples, dont nous ne citerons que deux, remarquables par leur taille et leur longévité : l'île du Levant, paradis naturiste duquel l'automobile fut définitivement bannie, fondée à l'époque où une quête d'absolu portait encore les pionniers de la gymnité. Ou encore Christiania, commune hippie autogérée, installée dans un faubourg de Copenhague (au Danemark), qui depuis 25 ans a survécu à toutes les désillusions et possède sa propre justice. Elle aussi a chassé l'automobile de son territoire.

D'autres villes (Stockholm en Suède, Groningen aux Pays-Bas, ou l'extrême centre de Strasbourg,) ont opté pour un aménagement « en marguerite », dont le principe consiste à couper la communication automobile entre les quartiers, au profit de tous les autres modes de déplacements. Ceux qui désirent malgré tout se déplacer en voiture sont alors obligés de faire un long détour par la rocade. L'effet est dissuasif, mais il présente l'inconvénient d'accroître la circulation périphérique.

Ces quelques exemples montrent que les obstacles à un aménagement urbain moins atomisé, plus convivial et délivré du fléau automobile ne sont ni économiques, ni techniques, mais d'ordre psychologique et culturel.



demeure si fragmentaire et si velléitaire qu'il crée une exception qui ne parvient pas à s'intégrer à l'ensemble d'un tissu urbain déjà hétérogène.

La voiture a remodelé la ville. Imaginer une ville sans voitures, c'est donc imaginer une ville entièrement différente, et pas seulement quelques rues piétonnes, une ville dans laquelle chaque quartier réunit toutes les activités de ses habitants.

Jean-Louis André admet d'ailleurs que le seul véritable obstacle à la proscription massive de la voiture dans les villes de notre pays est purement psychologique. Il s'appuie sur deux sondages. L'un publié par le CREDOC, qui révèle qu'en 1992, 64 % des français souhaitaient qu'on limite l'usage de l'automobile, mais que 39 % seulement étaient prêts à y renoncer pour leurs déplacements quotidiens, l'autre mené par la CEE, mon-

¹ John Whitelegg, *Transport for a sustainable future : The Case for Europe*, Belhaven Press, New York, 1993.

² Jean Menanteau, *Les banlieues*, Le Monde-Éditions, 1994.

³ Jean-Louis André, *Au cœur des villes*, Odile Jacob, 1994, page 170.

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 urbains,
nous sommes éternels
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous sommes éternels,
d'entendre klaxonner
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 pigeons,
nous voulons picorer
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous voulons picorer,
sans s'faire écraser
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 vivants,
nous voulons respirer
Bella ciao (X3) ciao ciao
Nous voulons respirer,
d'air non pollué
Vivons la vélorution