

Kécekontè ?

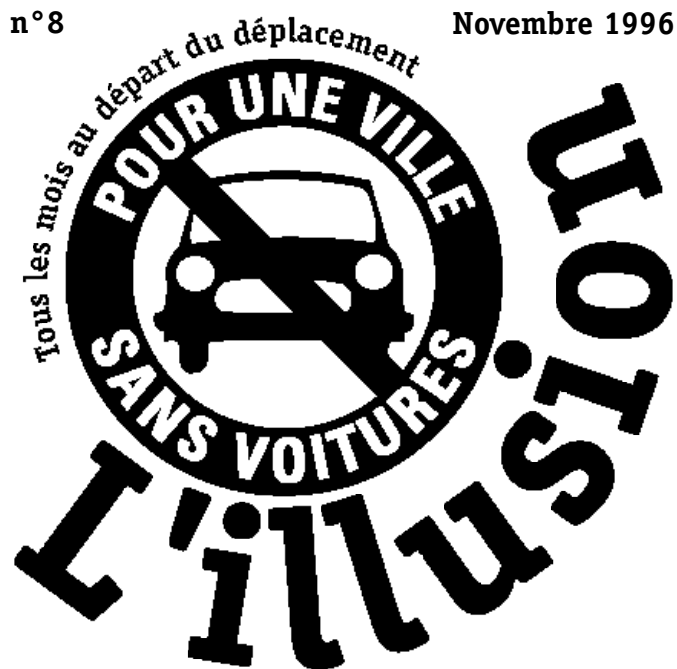
Les réunions du RVV ont lieu les 2ème et 4ème mercredi du mois ; soit le 11/12, 25/12, 8/1, 22/1. La fête de Noël est reportée au 26/12 pour permettre à la réunion du RVV de se tenir normalement (Réunion à 20h, 26 rue Leynaud, 4ème ét.).

Samedi 25/01/97 : manif du RVV, départ piétons et vélos à 14h, place de la Comédie devant l'opéra, Lyon 1er.

Vendredi 17/01/97 à 19h30 : Assemblée générale du RVV au 44 rue Burdeau - Lyon 1er. Apporter de quoi boire, manger, vos instruments de musique pour faire la fête, youpi !

Tous les mardis et jeudi soir à 19h :

Atelier vélo, 44 rue Burdeau, Lyon 1er.



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

La première couronne en danger !

par Gonzague de la Bicyclette

Après Verdure à Saint Georges, Caluire Cadre de Vie s'associe à la manifestation mensuelle du Regroupement pour une Ville sans Voiture.

La taille de l'agglomération augmentant, les villes de la première couronne comme Caluire retrouvent confrontées à une augmentation du trafic de transit, sans compter celle interne à la ville. Le résultat est un accroissement des multiples nuisances automobiles.

Alors que pour palier cette situation la priorité devrait être au développement des alternatives à la voiture ; les non-utilisateurs de voitures pâtissent en premier lieu de cet état de fait : les transports en commun sont freinés par le trop plein de trafic, les piétons se retrouvent restreints dans leurs propres déplacements de proximité, enfin les cyclistes se

voient prohibés de circulation par manque de sécurité et d'aménagements adéquats.

Les étudiants et les scolaires, une des catégories les plus susceptibles d'utiliser le vélo s'en trouvent interdit l'usage.

Les étudiants caluirards sont dans l'impossibilité de traverser à vélo en toute sécurité le pont Poincaré pour se rendre aux facultés. Quant aux scolaires, aucun aménagement n'est prévu pour effectuer leurs trajets domicile/école.

Caluire Cadre de Vie et le Regroupement pour une Ville sans Voitures se joignent donc pour réclamer une politique volontaire et concrète en faveur des alternatives à la voiture en ville ainsi que la réduction de la place accordée à cette dernière.



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 + 3F50 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)

L'omniprésente banalité du fléau automobile...

...suffit à en masquer la grandeur. L'indifférence à l'hécatombe des accidents de la route, qui ne constituent pourtant pas la plus grande des nuisances de l'automobile, le montre bien. En comparaison, l'émotion suscitée par la catastrophe du stade de Furiani, dont l'ampleur correspond approximativement à celle d'une journée de circulation en France, a de quoi surprendre. La voiture est responsable du décès de 450 000 personnes par an sur notre planète et a tué 1 million d'habitants de la C.E.E. depuis 1970, auxquels viennent s'ajouter d'innombrables handicapés à vie.

La logique qui installe le transport routier dans son empire ne confirme que trop celle du monde occidental dans son ensemble : le pouvoir politique recule devant le pouvoir économique. La fonction essentielle de l'automobile n'est plus de transporter mais de consommer. La croissance vaut que l'on sacrifie la vie sur son autel. Les économistes ignorent délibérément les limites physiques de la consommation que constituent l'épuisement et l'empoisonnement des ressources naturelles.

C'est même justement la voracité du transport routier en énergie fossile qui lui vaut tant d'attention de la part des économistes.

Depuis les pics de pollution de l'été 1995 dans la capitale et la publication de deux enquêtes épidémiologiques mettant en évidence le rôle joué par les transports dans la pollution atmosphérique, l'attention s'est portée sur la qualité de l'air de nos villes. Cette perception à court terme de l'impact des émissions gazeuses dissimule leur contribution à la destruction des forêts par acidification des pluies, ainsi qu'au réchauffement de l'atmosphère par dégagement de gaz carbonique, responsable de l'effet de serre.

La voiture n'est pas seulement le véhicule d'une relation géographique, mais aussi sociale. L'automobiliste est un conquérant, violent, sexiste, et séducteur. Comment expliquer autrement que par le besoin d'exprimer notre domination la si large tolérance que nous accordons à l'envahissement spatial et sonore de nos villes, devenues insupportables ?

P.D.U. : Peu de Directions Utopiques

Depuis septembre, l'exposition du Plan des déplacements Urbains (PDU) circule à travers l'agglomération lyonnaise. Le public est appelé à "voter" pour l'un des trois scénarios proposés pour l'organisation des déplacements et des transports pendant les quinze prochaines années. Aux dernières nouvelles, le scénario C - le plus "volontariste" en matière de maîtrise de la circulation automobile et de développement des transports en commun, de la marche et de la bicyclette - est choisi selon 70% des voix. Il faut dire que l'exposition est présentée de manière à obtenir ce résultat.

Mais quand on ausculte les documents émanant du Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise (Sytral) qui organise de PDU, on s'aperçoit que même le scénario C laisse prévoir une augmentation des déplacements automobile (1). Des grandes envolées de l'exposition aux austères tableaux prévisionnels, il y a un fossé... Pourtant, le principe d'une réduction de trafic semble faire son chemin jusqu'à Paris si l'on se réfère aux récentes déclarations (2) de Jean Tibéri, maire de la capitale, qui n'est pourtant pas un modèle du genre en matière de positions anti-voitures ; c'est même tout le contraire. Alors à quand des engagements similaires de la part des décideurs lyonnais ?

C'est bien pour cela que le RVV s'est appliqué à participer aux réunions publiques à propos du PDU et à interpeller M. Phillip, président du Sytral. Au vu de ses réponses, l'heure est au consensus : il s'agit de ne heurter personne. Le Sytral en reste à des notions générales, soumises aux interprétations les plus diverses. Un point cependant, la politique cyclable devrait bénéficier de 16 MF par an si le scénario C est retenu. Certes, c'est un budget en augmentation - il est actuellement de 2 MF/an - mais l'on ne manquera pas de le comparer avec celui de Strasbourg (agglomération trois fois plus petite) qui est de 20 MF par an.

Voilà pourquoi il faut rester mobilisé et maintenir la pression en attendant l'enquête publique, qui devrait se dérouler au printemps, pour être à nouveau consulté, cette fois-ci on l'espère, sur des propositions et des objectifs précis et chiffrés.

Entre temps, le RVV, ainsi qu'une dizaine d'associations qui ont organisé avec nous la manifestation du 28 septembre réunissant 700 cyclistes, aura été reçu par M. Christian Phillip, le 14 décembre, suite à cette manifestation. L'occasion de pouvoir lui expliquer nos attentes en matière d'aménagements cyclables, et sait-on jamais, le convaincre...

Sur l'air des Canuts

Pour circuler dans la cité Y vont encore s'en foutre
Bientôt faudra se boucher plein les poches du
l'nez pognon

Vélos, piétons faudra De toutes ces bagnoles
bien vous méfier On en a ras le bol

De ces voitures qui veulent vous écraser et vous tuer

De toutes ces bagnoles Mais la voiture
On en a ras le bol en centre ville
Un jour on trouvera ça débile

Ces autoroutes suburbaines Et dans Lyon,
Ca c'est vraiment une belle aubaine y aura plus qu'le métro

Pour tous ces marchands Des bus des piétons des roulettes
d'bitume et d'béton et bien sûr des vélos...
Se promener en ville
Ce sera facile



1 - Lire à ce propos : *L'auto ou la ville*, n°3, octobre 96 : Dossier PDU.
2 - *Le Monde*, 25/11/96.

