

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

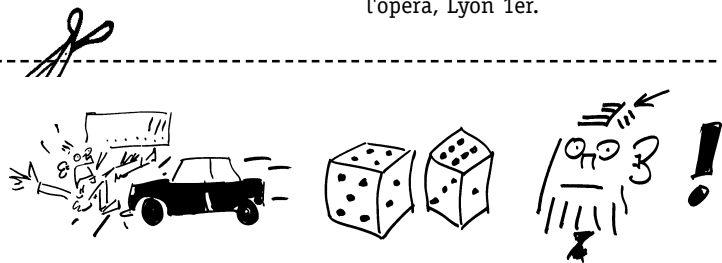
**La classe à 75
 francs TTC !**

Kécekontè ?

Les réunions du RVV ont lieu à 20h, au 26, rue René Leynaud, 4ème étage, les 2ème et 4ème mercredi du mois ; soit le 9/04 et le 23/04.

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

Samedi 26/04/97 : manif, piétons et vélos, départ à 14h place de la Comédie devant l'opéra, Lyon 1er.



NOM.....Prénom.....

Adresse.....

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

Téléphone :

VerseF. pour l'année 97 pour

une adhésion individuelle à l'association (prix libre).

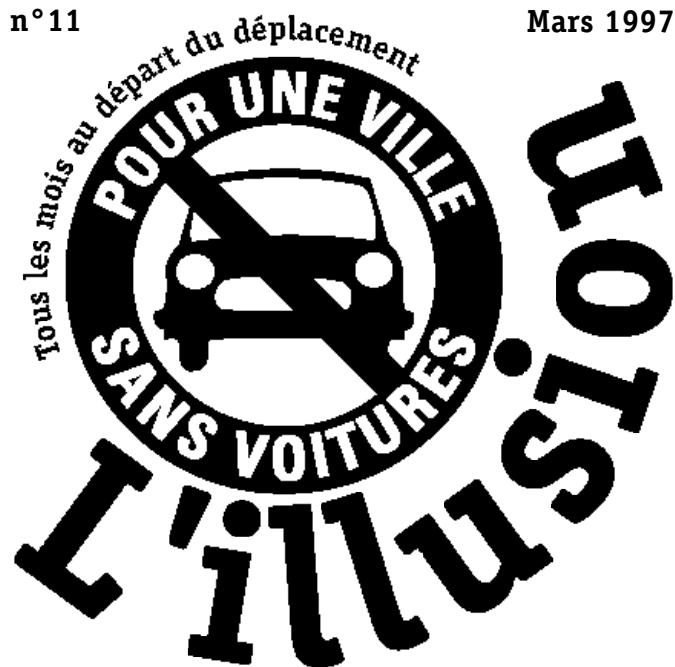
une adhésion à l'atelier vélo (50 F minimum).

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 seulement)

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. 04 72 00 80 97 - fax. 04 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

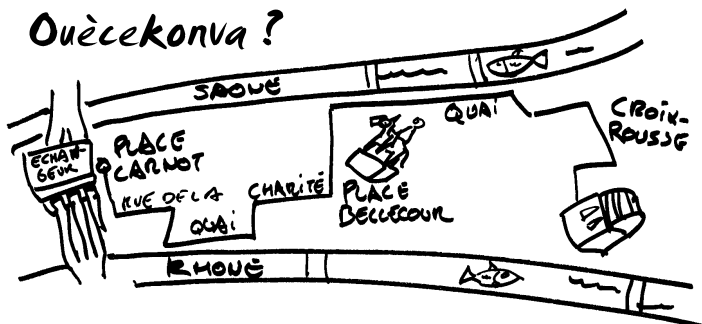
BROUM, BROUM!

A deux ans, Joël reçoit sa première voiture playschool pour son anniversaire. A quatre ans, on lui offre sa première voiture Smoby. A six ans, sa première voiture Playmobile. A huit ans, sa première voiture Majorette. A dix ans, sa première voiture radio-commandée. A douze ans, sa première voiture en maquette. A quatorze ans, sa première voiture en jeu électronique. A seize ans, sa première voiture de collection. A dix-huit ans, sa première voiture qui pollue et qui met directement en jeu des vies humaines.



Le but de cette comptine est de montrer que jamais durant notre éducation, le problème du danger et du coût humain de l'automobile n'est évoqué. Pendant notre jeunesse, l'automobile est synonyme de plaisir, de liberté, de vitesse, de sensations, d'exploit, de richesses... Jamais elle n'est synonyme de mort, d'accident, de ville défigurée, de village coupé en deux, de parkings immenses... C'est seulement lors de sa première utilisation de l'automobile que le jeune conducteur doit apprendre tout cela, de manière autodidacte.

Ouècekonva ?



Je me rappelle d'un jeu qui a marqué mon enfance: le jeu des 1000 bornes. Le but de ce jeu est de rouler le plus vite possible (virtuellement) en déposant sur la table des cartes indiquant un nombre de kilomètres parcourus. Très souvent, le plus chanceux est celui qui possède la carte ambulance lui permettant de griller tous les feux et de ne pas respecter les limitations de vitesse. Quelle joie et que d'heures d'amusement à jouer à ce jeu! La bonne chose est qu'il n'y a jamais de petit garçon sur la route lorsque l'on joue au « mille bornes ». Ce n'est pas

pareil en réalité.

De même, toutes les images que nous associons à la voiture dans notre jeunesse sont agréables: Le grand prix de formule 1 le dimanche après midi, les petites voitures du circuit électrique, les posters dans la chambre.. Nous grandissons dans un univers construit autour de l'automobile. Le nombre d'enfants, en France, qui ne possèdent pas d'automobile en modèle réduit, en maquette, en photo ou autre est si faible que l'on peut les compter sur les bouts des doigts.



Entendu à la radio: « Vous savez que la nouvelle Laguna peut vous apporter les plaisirs d'une voiture confortable et puissante ». Dans cette publicité, on associe la voiture avec les notions de plaisir et de puissance. La voiture n'est pas présentée comme un moyen de déplacement mais comme une source de plaisir, un symbole de puissance. Demandez aux centaines de milliers de parisiens qui passent des heures dans les embouteillages si la voiture est une source de plaisir. On peut donc entendre cette publicité à la radio incitant à la vitesse, à l'accomplissement de soi grâce à

la puissance d'un moteur et voir quelques minutes plus tard dans la rue une affiche de la prévention routière invitant les automobilistes à réduire leur vitesse ou à respecter les autres usagers de la route. Je salue cette deuxième publicité. Malheureusement, sa crédibilité s'en retrouve amoindrie lorsque les critères de richesse, de puissance sont associés à la première publicité. Donner deux ordres contradictoires à un enfant conduit inévitablement à l'échec de son éducation sur un sujet donné. L'éducation des enfants par rapport à l'automobile est donc vouée à l'échec.

Quand les enfants jouaient dans Paris

Lorsque l'écrivain André Vers raconte le quartier des Halles de Paris des années 30, il parle d'un temps où les voitures étaient si rares que tous les gosses jouaient dans les rues. On pouvait encore voir, rue Etienne Marcel, déambuler de temps à autre un troupeau de chèvres au son de la flûte de Pan. Le dimanche, à la belle saison, les voisins partaient ensemble pique-niquer sur l'herbe des fortifs., les anciennes fortifications qui ceinturaient Paris, ou danser dans les guinguettes des bords de Seine.

À côté du Paris d'autrefois, l'univers urbain est devenu un enfer pour les enfants d'aujourd'hui. Jusqu'à nouvel ordre, une association d'étudiants en architecture de St-Etienne, a présenté en novembre 1996, aux Rencontres régionales de l'architecture et du cadre de ville de Vaulx-en-Velin, une exposition de dessins d'enfants portant sur leur perception de la rue. L'impression générale qui se dégage de ces dessins est celle d'un environnement hostile peuplé de voitures et de crottes de chiens. Bien loin du Paris d'André Vers, encore plus loin de la Provence de Marcel Pagnol, les enfants d'aujourd'hui souffrent de ce confinement dans l'univers sans vie du bitume et du béton. C'est parce que cette vie leur manque cruellement qu'ils en recherchent, cloîtrés devant leur console de jeux, un impossible succédané.

Les enfants sont les plus vulnérables à la pollution urbaine

Toutes les études épidémiologiques le confirment, devant

le danger de la pollution automobile, les enfants sont plus exposés, par leur taille, que les adultes. Ils sont aussi plus vulnérables. D'après Frédéric Dor¹, les bébés dans leur poussette et les jeunes enfants, qui respirent plus près des pots d'échappement que les adultes, absorbent un air deux à trois fois plus toxique que celui que respirent leurs parents. La Société Française de Santé Publique (SFSP) propose des valeurs beaucoup plus « mesurées » : selon elle, en moyenne, l'enfant en situation basse sur le trottoir est exposé plus (30%) que l'adulte². En janvier 1995, le docteur Maidenberg déclarait à la revue 50 millions de consommateurs : « En juillet et septembre dernier, nous avons (...) vu affluer des enfants souffrant de symptômes respiratoires anormaux pour la saison. (...) Nous avons su seulement ensuite que la période correspondait à une multiplication des pics de pollution. (...) L'idéal serait que chacun évite d'utiliser des voitures mal réglées, sur de courts trajets, égoïstement. Les enfants sont victimes du mode de fonctionnement social des adultes. Les pédiatres ont le sentiment de devenir les avocats du droit à respirer des enfants. » L'asthme touche 10% des jeunes français et tue 1 500 à 2 000 personnes en France chaque année. Sa fréquence a doublé en dix ans³. D'après Ion de Kermikri, « Tout le monde est concerné, mais il y a des populations à risque : (...)

bébés dans leurs poussettes (les alvéoles pulmonaires se développent jusqu'à l'âge de 3 ans), enfants scolarisés (qui jouent dehors et respirent par la bouche) (...) La pollution atmosphérique pourrait même agir chez l'enfant avant sa naissance

ne peut se figurer la gêne occasionnée par l'invasion automobile.

Quand on élève des enfants, on est bien obligé d'avoir une voiture

Elever des enfants constitue pourtant l'argument le plus souvent employé pour proclamer la voiture indispensable. Mais l'« indispensable » fonction de l'automobile ne consiste finalement qu'à nous protéger de ses propres nuisances !

S'il semble difficile de faire les courses pour quatre personnes autrement qu'en voiture, c'est parce que l'épicerie du quartier n'offre plus que le strict minimum. Pour nourrir leur famille, les parents sont donc « obligés » d'aller au lointain supermarché en voiture. Mais c'est depuis que l'habitude de faire ses courses en voiture s'est répandue que le commerce de quartier souffre de la concurrence des grandes surfaces et se rétracte. Ce sont aussi les dangers de la circulation qui empêchent les parents de laisser leurs enfants aller à l'école à pieds, et les incitent à les accompagner en voiture. Et puis le week-end, il faut bien les aérer un peu, l'air de la ville n'est pas sain pour eux. Sans compter que si on les laissait jouer dans la rue, ils risqueraient de se faire écraser. Si on allait faire un tour en voiture ?



en induisant une modification de son métabolisme cellulaire, en le fragilisant par exemple par hyperproduction d'anticorps de type immunoglobuline E⁴.

Pousser un landau sur un trottoir

Mais les voitures ne se contentent pas de nuire aux enfants : elles empêchent aussi leurs parents de passer avec leur landau. Si leurs voies de circulation n'ont pas encore totalement dévoré les trottoirs, elles réquisitionnent ce qui en reste pour leur stationnement et bloquent le passage à tous les angles en occupant les passages piétons. Qui n'a jamais tenté de se frayer un passage en poussant un landau sur les trottoirs

¹Science & Vie, n° 918, mars 1994, qui se réfère à une étude de Frédéric Dor pour l'ADEME.
²La pollution atmosphérique d'origine automobile et la santé publique, ouvrage collectif édité par la SFSP en mai 1996.
³50 millions de consommateurs, n° 280, janvier 1995.
⁴Ion de Kermikri, L'air des villes rend bien malade, dans La recherche, n° 279, septembre 1995.