



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901
<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Bulletin n° 32 - Septembre 2017

Edito : Rêves et réalités

Depuis l'avènement de la 5ème République, les élections présidentielles sont un moment-clé de la vie démocratique de notre pays.

C'est un temps où chaque candidat fait assaut d'imagination pour séduire le maximum d'électeurs, dans les nombreux domaines où il aspire à exercer le pouvoir.

Un temps où il n'est pas interdit de rêver.

En ce mois de septembre, 4 mois après l'élection du Président de la République, notre gouvernement, comme ceux qui l'ont précédé, est dans l'action, avec tout ce qu'il y a d'imparfait dans toute décision politique, de contraintes budgétaires et de mécontentements potentiels.

C'est à nouveau, pleinement, le temps des réalités.

Les questions de mobilité et de déplacements, qui sont au centre des préoccupations de Déplacements Citoyens, n'ont été que peu abordées durant la campagne électorale, alors qu'elles tiennent pourtant une place essentielle dans la vie quotidienne de nos concitoyens.

Notre association continue donc à travailler pour faire émerger des solutions répondant efficacement à différents besoins de mobilité.

Nous remercions nos lecteurs de nous faire part de leurs réactions, après avoir pris connaissance des sujets traités dans le présent bulletin.

Avec pour chacun sa part de rêve et son sens des réalités.

Jean Murard

La Région Auvergne-Rhône-Alpes au Sytral

En application de la loi dite "NOTRE" (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) promulguée le 7 août 2015, les Régions sont devenues, à compter du 1er septembre 2017, Autorités Organisatrices de Mobilité à la place des Départements, pour les transports scolaires et interurbains.

Aux termes des nouveaux statuts du Sytral, votés le 31 août 2017, 4 élus de la Région vont donc, dès octobre, siéger en son sein, à la place des 4 élus du Département du Rhône. Ils se retrouveront aux côtés des 23 élus de la Métropole, et de 4 élus de différentes collectivités territoriales du Rhône qui ont choisi d'adhérer au Sytral.

Si les pouvoirs des élus régionaux seront relativement limités, leur présence au sein du Sytral, si elle est constructive, peut être un facteur de dialogue fructueux pour faire avancer utilement certains projets périurbains.

Noter sur vos agendas

Déplacements Citoyens organise un débat sur
**le prolongement de la ligne de tram T3
de Meyzieu Z.I. à Tignieu**

le mercredi 29 novembre 2017 de 18h à 20h
au Palais du Travail à Villeurbanne (Métro : Gratte-Ciel)

Avis de notre association sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017/2030

Notre avis de 13 pages; abondamment argumentées, a été déposé le 20 juin 2017 dans le cadre de l'enquête publique diligentée par le Sytral. Il est intégralement disponible sur notre site :

<http://deplacementscitoyens.free.fr>

ou, par courrier, en appelant les n° de téléphone donnés à la fin du présent bulletin.

Malgré quelques critiques, notre avis est globalement favorable aux choix stratégiques et propositions du PDU. Il est porteur de nombreuses propositions et pistes de réflexion. Dans son expression, il est bien conforme à l'esprit de notre association qui a le souci d'être constructive

Les réserves cependant exprimées portent sur :

- les projets autoroutiers qui contredisent l'ambition de développer les modes de déplacements autres que la voiture.
- la part optimiste pour le vélo, envisagée d'être portée de 2% en 2015 à 8% en 2030 pour l'ensemble de l'agglomération.
- la timidité dans les projets de transports en commun, mais la pertinence contestable d'un métro à Alaï.
- l'absence de la mention d'une coopération entre Sytral et Région en faveur du développement de lignes périurbaines.

Les principales suggestions portées dans notre avis sont :

- **dans le secteur Est**, le prolongement de la ligne de tram T3 de Meyzieu Z.I. jusqu'à Tignieu (voir article page 4), des trains périurbains au-delà du périmètre du Sytral, plus de pistes cyclables, l'encouragement au covoiturage, une offre de logements intra-muros à prix accessibles pour ralentir l'étalement urbain.
- **dans le secteur Ouest**, le passage à deux voies de l'intégralité du tronçon commun de la voie ferrée entre St Paul et Tassin, une ligne forte de bus de Gorge de Loup à Oullins, une densification des lignes de bus et l'amélioration de leurs connexions dans l'ensemble du secteur.
- **dans le secteur Nord**, l'amélioration des fréquences des TER sur la rive droite de la Saône et la réutilisation éventuelle de l'ancienne ligne X Rousse -Trévoux à partir de Sathonay (a priori en voie routière)
- **dans le secteur Centre**, la requalification de l'A6/A7 en boulevard urbain ne sera pertinente, c'est-à-dire suffisamment fluide, que si le grand contournement Est est achevé jusqu'à Chasse et que la traversée de Lyon par Fourvière est soumise à péage. Le projet d'une entrée de la gare de la Part Dieu au Sud par la réduction des voies de circulation est vivement déconseillé; elle poserait une lourde hypothèque à la circulation routière (y compris bus TCL) dans l'avenue Pompidou dans son passage sous les voies ferrées.

Jean Claude Reverchon

Débat 31 mai 2017 sur le prolongement du tramway, des Hôpitaux Est jusqu'à la Doua

La section de 6,7 km de la ligne de tramway T6 actuellement en cours de construction sur le territoire de la ville de LYON va relier le terminus de la ligne T1 de la station Debourg, aux Hôpitaux Est. Elle représentera une innovation très intéressante notamment pour les trajets domicile-travail puisqu'il s'agit d'une vraie ligne de rocade, et la première de grande capacité assurant une liaison entre quartiers périphériques, en évitant les grands pôles de centralité.

La suite projetée consiste, à partir des Hôpitaux Est, à terminer le bouclage avec le campus de la Doua à la station Gaston Berger ou à la station INSA-Albert Einstein. Au-delà de l'utilité d'une correspondance entre tramways, il y a les enjeux liés au choix des quartiers Villeurbannais qui seront desservis.

A l'issue de l'A. G. de Déplacements Citoyens le 31 mai 2017 au Palais du Travail de Villeurbanne, nous avons organisé un débat sur le tracé de ce prolongement.

De nombreuses personnalités du monde politique et associatif ainsi que des habitants ont répondu à notre invitation et pris la parole, parmi lesquelles le maire du 3e M. Thierry PHILIP et son adjoint M. Laurent PEISER, M. Didier VULLIERME adjoint au maire de Villeurbanne, Mme Béatrice VESSILLER Vice-Présidente de la Métropole, M. Bernard GIRARD Président de DARLY et M. Jacques VINCE Président de l'AGORA pour Villeurbanne. Nous nous sommes d'ailleurs appuyés sur la réflexion et les travaux de qualité de ces deux associations pour poser le problème.

Aucun cheminement naturel d'un tramway ne s'impose à première vue à l'examen du plan de Villeurbanne. Le maillage serré de son réseau de voiries et le déficit en axes Nord Sud de grand gabarit apparaissent comme des difficultés majeures.

En tenant compte de ces paramètres, l'AGORA a soumis à l'avis des habitants de la commune, quatre hypothèses de tracés numérotées de 1 à 4, d'Ouest en Est qui partent de la gare de Villeurbanne et passent toutes place Grandclément :

- **Tracé n°1** : il serpente dans le centre-ville par la rue Paul Verlaine et **l'Avenue Henri Barbusse** et comporte plusieurs changements de directions en baïonnette jusqu'à Gaston Berger

- **Tracé n° 2** : beaucoup plus rectiligne, il emprunte les rues Paul Verlaine, **Edouard Vaillant** et des Antonins jusqu'à la station INSA-Albert Einstein.

- **Tracé n°3** : il suit l'Avenue Blanqui, la rue Dr Rollet, la rue du Cdt L'Herminier, **la rue des Bienvenus**, la Place de Croix Luizet et rejoint également l'entrée de l'INSA

- **Tracé n°4** : par la rue du 1er mars 1943, **la rue Flachet**, la rue Château Gaillard avant de fusionner avec le tracé n°3 à partir de Croix Luizet.

Le n°1 bénéficie en toute logique de la préférence du maire de Villeurbanne. Il dessert une zone de forte densité de logements, de commerces et d'emplois avec en plus l'avantage de valoriser le grand projet urbain de Gratte-Ciel Nord.

Les résultats du sondage de l'AGORA effectué pourtant aux Gratte-Ciel, plébiscitent au contraire le tracé n°3.

Il semble pertinent également de proposer **deux autres variantes** :

- A partir des Hôpitaux Est, l'une fait un détour par la **Place de la Reconnaissance** au lieu de passer par Grandclément, en suivant la route de Genas, pour rejoindre le tracé n°3 par la rue Antonin Perrin. Elle serait donc localisée au Nord du quartier de Montchat. Les élus lyonnais du 3e bien que considérant que cette section du T6 reste avant tout une affaire villeurbannaise, écoutent avec intérêt nos arguments en faveur de cette variante.

- L'autre qui constitue l'hypothèse la plus à l'Est suivrait la rue Emile Decorps et **la rue du 8 mai 1945**, l'axe principal des Buers. Ce tracé vise à doter un quartier d'habitat social d'un mode de transport en commun performant qui par ailleurs desservirait le projet urbain du terrain des Sœurs.

Nous espérons que les décisions qui seront prises tireront des enseignements de ce débat.

Jean Luc Saber

Les transports publics genevois (TPG)

Historique :

En 1833, Genève a connu le premier service de transport en commun sur une distance de 2,5 km.

A la fin du XIX^{ème} siècle Genève possède un réseau de tramways avec trois modes de traction (électrique, à vapeur et hippomobile) géré, à partir de 1899, par La Compagnie Genevoise des tramways électriques (CGTE)

Le 1er janvier 1977, les Transports Publics Genevois (TPG), régie autonome et de droit public, succédaient à la CGTE

Réseau actuel :

A ce jour les TPG exploitent :

- un réseau de 4 lignes de tramway : les 12, 14, 15, et 18, d'une longueur totale de 33 km, avec 75 stations

- un réseau de 6 lignes de trolleybus d'une longueur de 30 km

- un réseau de 49 lignes d'autobus dont 4 bénéficient d'une capacité supplémentaire et d'un parcours plus rapide aux heures de pointe depuis avril 2017

Ils disposent de 400 bus et trams qui irriguent le canton de Genève et les régions transfrontalières françaises voisines (Gex, Saint Julien) de 5 h à minuit et demi, avec un réseau de 422 km

Effectifs :

L'entreprise comptait au 31/12/2015 1833 salariés dont 1308 chargés de l'exploitation (dont les conducteurs), 311 salariés aux ateliers et à la maintenance, et 214 aux services administratifs. L'entreprise compte près de 46 % de salariés non suisses et seulement 11 % de femmes.

Trafic (en nombre de voyages annuels en millions)

	2006	2009	2012	2015
Tramway	47,24	61,26	85,75	83,62
Trolleybus	31,97	38,52	34,83	37,36
Autobus	60,84	69,68	70,93	78,25
Servic spéc				1,05
TOTAL	140	169	192	200

Tarifcation :

Depuis 2001, les voyageurs des TPG peuvent emprunter les trolleybus, tramways, train et bateaux avec un seul et même titre de transport. Un billet unitaire « tout Genève » coûte 3 CHF.

La part de financement assuré par les usagers lors de l'achat d'un titre de transport est de 48,7 % en moyenne, mais de 72,7 % pour les lignes transfrontalières.

Les seniors à la retraite bénéficient d'une remise de 30 % sur l'abonnement mensuel.

Site officiel de TPG : <http://www.tpg.ch>

Conclusion :

Les données qui précèdent mettent en évidence que Genève comme bon nombre de villes helvétiques est marquée par une forte culture des transports en commun.

Même si une agglomération n'est jamais tout à fait comparable à une autre, il est intéressant de comparer le nombre moyen de voyages effectués par habitant en 2014 à Genève et dans d'autres villes de notre Région.

	Nbre de voyages	Population	Voyages/Habit:
Genève	197 millions	476 000	414
Grenoble	81 millions	448 000	181
St-Étienne	43 millions	389 000	111
Lyon	452 millions	1 377 000	328

Il apparaît sans commune mesure avec celui constaté à Grenoble et à Saint-Étienne, deux villes d'importance comparable. Mais il est également nettement supérieur à celui constaté à Lyon, pourtant de loin le plus élevé des grandes villes françaises.

Pierre-Marie Serrand

Vers des voitures électriques, hybrides ou à hydrogène ?

Devant la menace du réchauffement climatique et face à la pollution des villes, populations, médias et gouvernants, se passionnent à l'idée que peut-être, remplacer d'ici quelques années les voitures à moteur thermique par des véhicules électriques, hybrides ou à pile hydrogène, pourrait éventuellement aider...

Que faut-il en penser ?

Une voiture électrique, est mue par un ou plusieurs moteurs électriques, qui sont alimentés par l'énergie stockée dans une batterie, généralement lithium, qui pèse et coûte un tiers ou plus du total du véhicule. Même si elle est en voie d'amélioration, l'autonomie est limitée à quelques centaines de km par le poids de la batterie. Les constructeurs et certains utilisateurs, voudraient que les voitures électriques deviennent de véritables "grandes routières familiales polyvalentes". Mais la recharge des batteries (facile en 8 heures, mais beaucoup plus coûteuse si on la veut rapide), supposerait la mise en place d'un réseau dense de stations de charge sur tout le territoire. La consommation en énergie primaire est inférieure à celle de véhicules thermiques équivalents (elle est évidemment proportionnelle au poids et aux performances demandées au véhicule, en vitesse, autonomie et confort...). Mais il devient possible de remplacer les combustibles fossiles par des énergies renouvelables. Compte tenu de l'évolution prévisible de la technique et de la croissance envisageable du marché, il faut donc considérer que l'intérêt des voitures électriques est aussi de ne créer en roulant ni bruit ni pollution, et qu'il faut les utiliser surtout pour améliorer la vie dans les agglomérations (la vitesse et l'autonomie réduites nécessaires, comme la possibilité de nombreux points de recharge de nuit, les rendent en effet pour cela optimales).

On appelle "voiture hybride" une voiture dont le moteur thermique est complété de un ou plusieurs moteurs et batteries électriques. L'électrification du véhicule permet d'améliorer le fonctionnement du moteur thermique en lui évitant les pointes de régime, le rendant beaucoup plus sobre en carburant, surtout en circulation urbaine. Les voitures hybrides récupèrent en effet l'énergie de freinage et de descente, et réduisent celle dépensée aux démarrages. Sur certaines hybrides, le moteur thermique optimisé ne sert qu'à produire l'électricité des moteurs électriques de traction. D'autres véhicules ont des moteurs électriques d'appoint, dont il faut recharger les batteries périodiquement. Avec une autonomie équivalente à celle des voitures thermiques, les véhicules hybrides sont complètement polyvalents, et sont utilisables sans contrainte sur l'ensemble du territoire. Mais ils ne peuvent faire que quelques dizaines de km en mode électrique en ville. Leur consommation en produits pétroliers est donc améliorée par rapport à celle des véhicules purement thermiques, ce qui les rend intéressants aux plans écologiques comme urbain. Mais, comme les voitures électriques, les voitures hybrides coûtent encore pour l'instant plus cher que les voitures traditionnelles. Il serait donc optimal d'en développer l'usage comme "voitures routières polyvalentes".

Une voiture à "Pile hydrogène" est une voiture électrique dont la réserve d'énergie n'est pas stockée dans une batterie, mais dans un réservoir de quelques kilos d'hydrogène. Une PAC (pile à combustible) transforme progressivement l'hydrogène en électricité avec l'aide de l'oxygène de l'air. Il n'y a pas rejet de CO2 et de particules, mais seulement d'eau et de chaleur. La technologie est encore très onéreuse, nécessitant l'utilisation de métaux rares (platine...). Par ailleurs, l'hydrogène doit être préalablement produit et distribué, ce qui nécessite évidemment une production d'énergie primaire, qui peut être éventuellement renouvelable. Signalons enfin la dangerosité potentielle de l'hydrogène, qui est inflammable et éventuellement explosif. Très prometteuse à terme comme moyen optimal pour stocker et déstocker de l'électricité, la technologie hydrogène est donc encore loin d'être mûre, même si déjà quelques milliers de véhicules à PAC hydrogène circulent dans le monde.

Véhicules électriques et hybrides électriques sont deux technologies qui s'améliorent progressivement. Ces deux catégories de véhicules ne représentaient début 2017 qu'environ 0,1% du parc mondial toutes motorisations confondues (1,2 millions contre 1,2 milliards). Selon certaines prévisions le parc de véhicules ainsi électrifiés pourrait atteindre 150 millions d'unités à l'horizon 2040, au lieu de 1,2 millions aujourd'hui. Cette progression spectaculaire serait cependant illusoire, car dans le même temps le parc total de véhicules passerait de 1,2 milliards aujourd'hui à .2 milliards en 2040 (dont 1,85 milliard pour le parc consommateur de produits pétroliers !). Ne comptons donc pas trop sur ces deux technologies pour lutter contre le réchauffement climatique, même s'il faut bien évidemment les promouvoir, comme le font de plus en plus gouvernements et constructeurs.

Rappelons qu'un piéton demande l'énergie en nourriture, qui est nécessaire pour déplacer 80 kg à 5 km/h, et que pour déplacer son conducteur à 25 km/h sur une cinquantaine de km, un VAE (vélo à assistance électrique), a besoin de 20 kg de vélo et d'une batterie électrique de 2 kg et 250 watts seulement (lithium, terres rares...),

L'amélioration souhaitable de l'empreinte carbone des transports mondiaux (... **et lyonnais**), ne passera donc que partiellement par le développement des voitures électriques et hybrides, même alimentées en énergies renouvelables. **Il faudrait aussi envisager de lutter contre les véhicules sur-dimensionnés ou trop puissants pour leur vraie utilité.** Continuer donc entre autres, à remplacer les voitures personnelles ou familiales polyvalentes (sous-utilisés la plupart du temps), par des véhicules de location ou d'autopartage (toujours loués pour raison financière dans leur dimension la plus modeste). Scooters, Tweezy, BlueCar Bolloré, Smart ou petites voitures électriques ou hybrides de location, remplaceraient ainsi avantageusement beaucoup de véhicules plus lourds et polluants

Olivier Billion – 06 89 33 89 74

Prolongement de la ligne de tram T3 de Meyzieu Z.I. jusqu'à l'agglomération de Pont de Chéruy

La ligne de tram T3 a été prolongée en 2014 d'environ 400m de Meyzieu Z.I. jusqu'au parking des Panettes. Ce parking, de 3 800 places a été construit par le Grand Lyon pour les besoins des spectateurs du stade de l'OL à Décines, avec cependant 600 places disponibles comme parc relais pour les besoins quotidiens.

L'association "Parfer Lyon Crémieu" milite depuis 2001 pour un autre prolongement, au moins jusqu'à l'agglomération de Pont de Chéruy qui, à elle seule, comporte près de 25 000 habitants.

Ce projet, de 12 km, emprunterait, à partir de Meyzieu Z.I. l'emprise de l'ancienne ligne du Chemin de Fer de l'Est qui desservait jadis tout le Nord Isère. Avec 4 ou 5 stations supplémentaires, il permettrait d'organiser des services de tram, sans rupture de charge, de Pont de Chéruy à La Part-Dieu, avec un temps de parcours d'à peine 45 mn pour 27 km.

Pour qu'il voit le jour cela suppose notamment :

1. Que les services offerts soient adaptés aux besoins du bassin de population desservi. Besoins qui sont principalement de nature pendulaire (le matin en direction de l'agglomération lyonnaise et le soir en sens inverse). Pour y répondre une rame de tram T3 sur trois ou sur quatre pourrait partir à l'heure de pointe du matin de l'agglomération pontoise pour se rendre à La Part Dieu, au lieu de partir du parking des Panettes. Et vice versa à l'heure de pointe du soir dans le sens Ouest-Est. Un tram sur trois, cela représente aujourd'hui un tram toutes les 20/22 mn. De telles fréquences ne seraient bien sûr pas nécessaires à l'heure de pointe du matin dans le sens Ouest-Est, à celle du soir dans le sens Est-Ouest, ni aux heures creuses de la journée.

2. Que les décisions prises soient économes de l'argent public. Les dépenses d'infrastructure peuvent être réduites par la construction d'une voie unique (plus de courtes sections à deux voies permettant retournements et croisements). Une étude effectuée en 2013 pour le Conseil Général de l'Isère, a chiffré à 51 millions, le niveau d'investissement pour les 12 km. Montant auquel il conviendrait de rajouter un besoin maximum supplémentaire de deux rames de tram de 43m, à 3,5 millions la rame.

3. Qu'une véritable collaboration s'instaure entre les collectivités territoriales concernées. Le prolongement s'effectuerait à raison de 5 km sur le territoire de la Métropole Lyonnaise et de 7 km dans le département de l'Isère. Les populations à desservir concerneraient essentiellement l'Isère. La loi NOTRe donnant désormais compétence à la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour gérer l'ensemble des transports interurbains des départements, c'est elle et le Sytral, Autorité Organisatrice de Mobilité de la Métropole Lyonnaise, qui seraient concernées pour décider d'un tel projet.

Pour faire mûrir le projet, Déplacements Citoyens propose d'en débattre publiquement le 29 novembre 2017 (voir page 1).

Mot du Trésorier

Aux adhérents qui ne seraient pas à jour de leur cotisation 2017, et à tous ceux qui souhaitent nous rejoindre, **nous rappelons que notre cotisation de base est 20 euros.**

Nous vous remercions d'avance de votre soutien
Sylvain-Pierre Fuzelier

Un BHNS (bus à haut niveau de service) sur l'emprise de la voie ferrée Trévoux-Sathonay ?

De même que la liaison de Meyzieu Z.I. à Pont de Chéruy, l'emprise de l'ancienne voie ferrée Trévoux-Sathonay est à cheval sur deux départements : 6 km sur environ 19 km sont en effet dans l'Ain.

Les décisions relatives à sa réutilisation comme infrastructure de transports en commun, sont donc à la fois de la compétence du Sytral et de celle de la Région.

Si cette infrastructure devait un jour être empruntée par des tram ou bus à haut niveau de service (BHNS), ses utilisateurs ne pourraient éviter l'inconvénient d'une rupture de charge à Sathonay, quel que soit le mode retenu. Il n'est en effet pas possible qu'un tram venant de Trévoux puisse utiliser les voies ferrées existantes entre Sathonay et La Part Dieu, déjà saturées par les TGV ou TER les sillonnant.

C'est donc a priori le mode BHNS qui conviendrait le mieux pour une réutilisation partielle ou totale de l'ancienne voie ferrée.

Les usagers qui arriveraient en BHNS à Sathonay-Camp auraient des correspondances possibles avec les trains de la ligne de TER circulant entre Bourg en Bresse et La Part Dieu, mais très peu attractives (un train toutes les 30 mn en heure de pointe, et toutes les heures ou toutes les deux heures le reste du temps).

Alors que la ligne de bus 70 qui va de Neuville à La Part Dieu, en passant par Fontaines et la Montée des Soldats offre des fréquences d'un bus toutes les 15 mn en heure de pointe et toutes les 35 mn en heures creuses.

Les remarques qui précèdent expliquent pourquoi les actions engagées par élus et associations depuis environ 30 ans n'ont pas encore abouti.

Avis défavorable sur le projet de restructuration du Pôle d'échange multimodal de La Part Dieu

Déplacements Citoyens a émis en avril 2017 un avis défavorable sur ce projet de restructuration, principalement pour des raisons d'**incohérence entre les densifications projetées et les capacités de la gare.**

La nécessité d'augmenter la capacité des voies ferrées très au delà de la création d'une seule voie supplémentaire (la voie L) et le maintien à son gabarit actuel de l'avenue Pompidou, sont des préalables indispensables au développement du quartier de La Part Dieu.

Or, de nouvelles densifications ou contraintes apparaissent dans le dossier, et sont de nature à aggraver la situation, notamment :

- le projet « **To Lyon** » d'une tour de grande hauteur (170 m et 66 000 m2 de planchers) à l'angle Vivier Merle-Pompidou (66 000 m2, cela fait une fois et demi la tour Incity). Quant au lieu choisi, c'est là où l'on projette d'amputer de moitié la largeur de l'avenue Pompidou, utilisée actuellement par la ligne forte de bus C9. Alors qu'il s'agit de la seule traversée routière des voies ferrées à proximité de la gare, dans le sens d'Est en Ouest,

- et le projet de parking "loueurs" dit "EFFIA", ouvrage d'au moins 150 m de long et de 8 étages, juste à côté des voies ferrées Est, entre la rue Paul Bert et l'avenue Pompidou.

Ce qui compromettrait toute possibilité de créer des voies SNCF nouvelles au delà de la voie L.

Fondateur : Rolland MASSARD
Siège : Palais du travail
Adresse postale : Jean MURARD, président,
tél. 04 78 29 19 92
Vice-Présidents : Jean-Claude REVERCHON
: Jean-Luc SABER
Pierre-Marie SERRAND :
Trésorier : Sylvain-Pierre FUZELIER
Rédaction : Monique ROVIDATI

Villeurbanne
110 rue Hénon 69004 LYON
courriel : murard3735@wanadoo.fr
04 72 44 24 51 - courriel : jeanclaudereverchon@gmail.com
04 37 24 33 37 - courriel : nashvillesab@orange.fr
06 82 01 25 17 - courriel : pmserran@club-internet.fr
15 rue Frédéric Mistral - 69300 Caluire - 06 50 54 28 44
09 54 98 96 34 - courriel : m.rovidati@free.fr