



# DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

Bulletin n°26 – septembre 2014

## Edito : Satisfactions, indignations et propositions

Le présent bulletin met en lumière des motifs de grande satisfaction : tels le prolongement du métro de Gerland à Oullins et le prolongement du tram T1 du Confluent à Gerland.

En revanche, comment ne pas encore s'indigner des aberrations du projet OL Land à Décines, dont on découvre chaque jour de nouvelles facettes (voir ci-contre et page 2). Alors que ses principaux soutiens publics locaux, Gérard Collomb et Michel Mercier, très à l'aise avec le cumul des mandats, se présentent une fois de plus comme têtes de liste aux élections sénatoriales.

Après la gestion calamiteuse du Musée des Confluences, la sagesse lyonnaise est particulièrement mise à mal dans ce dossier, sans même parler de l'actualité de ce début septembre, avec l'arrivée de bulldozers et de force police dans une opération de déstabilisation d'une exploitation agricole de Décines, pour construire une route d'accès au stade.

L'amateurisme qui a présidé à l'établissement et à la conduite des projets cités plus haut (Stade et Musée) ne peut que justifier nos craintes pour le projet de TOP (Tronçon Ouest de Périphérique). Ouvrage au coût prévisionnel de 3 milliards d'euros, qui se situe sur un tracé bien plus attractif pour l'écoulement du trafic national et international dans le couloir Rhône-Saône que pour l'usage local.

Pour des montants beaucoup moins élevés que ceux du TOP, nous proposons en revanche le renforcement de notre réseau de transports en commun, et, en premier lieu, celui des capacités de nos trois grandes lignes de métro (A, B et D). Nos propositions dans ce domaine ont été largement développées dans notre bulletin n°25, présentées lors de notre AG du 21 mai, (voir page 4) et diffusées aux élus en charge de ces questions. Nous avons de bons espoirs de les voir se concrétiser, au moins partiellement, dans le plan de mandat du Sytral.

Dans une grande ville à forte densité de population, la qualité des transports collectifs est en effet un élément essentiel de son attractivité, et elle répond aux besoins d'un très grand nombre (l'on totalise en 2014, chaque jour de semaine, 1,7 millions de montées dans les véhicules des TCL !)

Jean Murard

## Mot du trésorier

Déplacements Citoyens ne perçoit pas de subventions, ce qui nous permet une meilleure indépendance et une meilleure liberté de parole. Nous ne fonctionnons qu'avec les cotisations de nos adhérents (20 € par année) et avec leurs dons.

Nous faisons donc appel à vous qui nous lisez et qui n'êtes pas adhérents, pour que vous nous rejoigniez. Plus nous serons nombreux, plus nous serons forts et écoutés.

Sylvain-Pierre Fuzelier  
(voir mes coordonnées en page 4)

## Surendettements à l'OL

Les équipements liés au Stade de Décines ont déjà contribué à l'endettement de nos collectivités publiques pour la partie déjà importante des travaux engagés par elles (au minimum 150 millions, sur les plus de 400 millions prévisibles, en comptant la liaison tram Eurexpo - Stade de Décines chère à Gérard Collomb).

Mais malgré les largesses publiques obtenues pour ce projet, le groupe OL est engagé depuis juillet 2013 dans une spirale d'endettement impressionnante :

**80 millions** d'emprunt obligataire auprès de Vinci souscrits en 2014, avec échéance au 31 mars 2023 (avec une garantie de 40 millions du Département du Rhône)

**32 millions** d'emprunts auprès de la Caisse des Dépôts souscrits ou à souscrire en 2014 et 2015, avec échéance au 31 mars 2023

**136,5 millions** de promesses de prêts par 11 banques, qui devraient être débloquées courant 2015, sous réserve de certaines conditions suspensives, et viendraient à échéance 7 ans après le déblocage, c'est-à-dire courant 2022

**soit 248,5 millions** au total à emprunter assortis selon OL Groupe d'un taux annuel moyen de financement de 7,2 % ! (source page 76 du document de référence OL Groupe pour l'exercice 2012/2013).

Avec de telles conditions de taux, et avec une durée moyenne d'emprunt se situant entre 6 et 7 ans après la mise en service présumée du stade (janvier 2016), il convient de rajouter au capital emprunté :

**100 millions** d'intérêts au minimum

**soit 350 millions** environ de total à rembourser (capital + intérêts) au plus tard le 31 mars 2023.

De plus, le groupe OL est en difficulté pour sa gestion courante, suite aux quelque 130 millions de déficits cumulés du 1er juillet 2009 au 30 juin 2014, qui ont absorbé les 93 millions engrangés lors de l'introduction en bourse de 2007. Il a donc été conduit à négocier en juin 2014 :

**34 millions** de ligne de crédit à échéance du 30 septembre 2017 auprès de 10 banques (dont 7 communes à celles qui devraient prêter pour le stade).

Enfin, la lecture des comptes d'ICMI, la société de M. Aulas, qui détient 34,2% des actions de l'OL et 10,05 % des actions de Cegid, met en évidence :

**49 millions** de crédits bancaires au 31 décembre 2013, dont 31,5 millions empruntés en juillet 2013, à échéance finale de juin 2018, pour pouvoir souscrire 33 millions d'obligations remboursables en actions émises par l'OL afin de démarrer la construction du stade.

**Plus de 400 millions** seraient ainsi à rembourser au total par le groupe OL et par la société ICMI entre janvier 2016 (date projetée pour la mise en service du stade) et mars 2023 (sept ans après)

Des montants hors de leurs possibilités, qui risqueraient fort de se reporter largement sur les contribuables.

Alors qu'il reste à réaliser près des deux tiers du budget de construction du stade, la bonne solution est encore aujourd'hui d'arrêter le massacre.

## Deux très bonnes réalisations

Avec les mises en service successives :

- en décembre 2013, du **prolongement du métro B du Stade de Gerland à Oullins Gare**
- en février 2014, du **prolongement du tram T1 du Confluent à Gerland (station Debourg),**

le réseau de transports en commun de notre agglomération a bénéficié d'améliorations significatives depuis un an.

Le métro à Oullins Gare, c'est le franchissement du Rhône et la jonction avec le pôle multimodal d'Oullins. C'est aussi une étape pour un prolongement jusqu'aux Hôpitaux Sud que nous appelons de nos vœux

Le prolongement du tram T1 à Gerland franchit aussi le Rhône pour réunir deux secteurs en plein développement. Il amorce la construction d'une ligne en rocade de Gerland à La Doua via les Hôpitaux Est et le centre de Villeurbanne, qui figure aussi dans nos propositions de renforcement des transports en commun.

Nous ne pouvons que nous réjouir de ces deux réalisations.

## Le projet de desserte du stade de Décines par le tram n'est pas crédible

Suite à l'annulation par la justice de la Déclaration d'utilité publique relative au projet de prolongement du tram T3, une deuxième enquête publique s'est déroulée en juin et juillet 2014, qui nous a permis d'approfondir, plus qu'en 2011, date de la première enquête, la crédibilité de ce projet.

Nos conclusions sont encore plus sévères qu'il y a trois ans.

Compte tenu notamment de l'obligation, pour des raisons de sécurité, de plafonner les vitesses à 50 km/h, au lieu de 70 km/h, sur toute l'infrastructure de T3, et entre 10 et 15 km/h sur les 600 m à construire à l'approche du stade, il s'avère que **les temps de parcours des navettes stade projetées ont été sous-estimés très fortement par le Sytral.**

Selon nos estimations, ils seraient :

- de 27 mn et non pas 20 mn, pour les navettes qui partiraient de La Part Dieu Sud (11 km à parcourir à l'aller, plus retour à vide)
  - de 15 mn et non pas 10 mn, pour les navettes qui partiraient de La Soie (6 km à parcourir)
  - de 13 mn et non pas 9 mn, pour les navettes qui partiraient de Meyzieu les Panettes (5 km à parcourir)
- Ils ne prennent pas en compte les inévitables incidents de circulation.

**Ces temps de parcours conduisent à des besoins en nombre de rames beaucoup plus élevés que ceux annoncés par le Sytral dans le dossier d'enquête publique, pour assurer les fréquences annoncées les soirs de matches :** une rame toutes les 7, 5 minutes pour les navettes partant de Part Dieu Sud et de La Soie, et toutes les 5 minutes pour celles partant de Meyzieu les Panettes.

Nous avons chiffré ces besoins à 18 rames : 8 à partir de Part Dieu Sud, 4 à partir de La Soie et 6 à partir de Meyzieu les Panettes

Ajoutons que le Sytral prévoit les soirs de matches de faire circuler les services réguliers de T3 avec des rames de 32 m toutes les 5 minutes, au lieu d'y maintenir les rames de 43 mètres toutes les 7,5 minutes, afin de libérer les rames de 43 m pour les navettes stade. Avec le plafonnement à 50 km/h, nous nous trouverions avec un besoin de 13 rames, au lieu de 8 les jours sans match, soit 5 rames supplémentaires.

**Ce sont donc 18+5= 23 rames supplémentaires qui seraient nécessaires sur une durée de 2 heures les soirs de matches et non pas 12 comme annoncé par le Sytral dans le dossier d'enquête publique !** (voir (1) ci-contre)

**Pour les retours du stade les soirs de matches,** les différences entre nos estimations et celles du Sytral sont moins fortes : nous estimons le besoin à 35 rames pour un scénario d'évacuation en une heure dix minutes, contre 28 annoncées par le Sytral.

**La difficulté principale résiderait dans un trafic horaire encore plus dense qu'à l'aller.** C'est au niveau du débranchement pour le stade que la circulation serait la plus chargée, avec, dans les deux sens, **112 passages de navettes à l'heure qui seraient en concurrence avec les 12 passages de rames T3 et 4 passages de rames Rhonexpress circulant encore sur la ligne en soirée.**

Avec de pareils trafics, les risques sont considérables au niveau de la sécurité et du fonctionnement du carrousel.

**Ensuite, le Sytral ne nous explique pas comment il ferait cohabiter Rhonexpress et le service régulier de T3 avec les autres services :**

- avec le tram T4 entre Part Dieu Nord et Part Dieu Sud (400m avec 48 passages de tram à l'heure, deux sens confondus, pour les 3 services)
- avec les navettes partant de Part Dieu Sud, entre Part Dieu Sud et La Soie (5,1 km avec 48 passages à l'heure pour les trois services)
- avec les navettes partant de Part Dieu Sud et de la Soie, entre la Soie et le débranchement pour le stade (5,4 km avec 64 passages à l'heure pour les 4 services)
- avec les navettes partant de Meyzieu les Panettes, entre Meyzieu Zone Industrielle et le débranchement pour le stade (3,8 km avec 56 passages à l'heure pour les 3 services)..

**On ne sait pas davantage comment, et à partir d'où, les rames seraient acheminées aux trois terminus de départ des navettes, et comment les dites navettes seraient insérées dans le carrousel général.**

**Nous sommes en face d'un scénario qui a tous les ingrédients pour engendrer des dysfonctionnements multiples sur les six services devant utiliser l'infrastructure T3,** soit sur toute sa longueur (Rhonexpress et T3) soit sur une partie de sa longueur (T4 et les trois services de navettes dédiées au stade)

**Quant aux difficultés pour la circulation routière aux quelque 30 passages à niveau à traverser, elles seraient également fortement accrues :**

Pour ne parler que de l'aller au stade à l'heure de pointe du soir, le nombre de circulations, qui est aujourd'hui, deux sens confondus, de 24 rames à l'heure pour T3 et Rhonexpress, passerait comme indiqué plus haut :

- à 48 rames entre Part Dieu Sud et La Soie
- à 64 rames entre La Soie et le débranchement pour le stade
- à 56 rames entre le débranchement pour le stade et Meyzieu soit en moyenne à une fréquence légèrement supérieure à la minute (au lieu de 2 minutes 30 aujourd'hui)

(1) N.B.. **Les besoins en rames de tram les soirs de matches ne se limitent pas à ceux qui circuleraient sur la ligne T3.** Pour ne parler que des besoins à l'aller, à l'heure de pointe du soir, seraient à rajouter aux 23 rames identifiées pour T3 :

- **un besoin supplémentaire de 5 rames sur T5** pour acheminer 2 000 supporteurs en 2 heures par des navettes stade à mettre en place entre Grange Blanche et Eurexpo
- **un besoin de 30 à 40 bus articulés** pour acheminer les supporteurs de l'OL à Décines à partir d'Eurexpo (7 km à parcourir + retour à vide) et de Meyzieu les Panettes (6 km à parcourir + retour à vide)

**Compte tenu de l'insuffisance du parc existant de rames de tram, pour faire face à de tels besoins, deux alternatives possibles :**

- soit lancer une nouvelle commande de rames
- soit prélever des rames sur les autres lignes au profit des supporteurs de l'OL, et donc au détriment des usagers utilisant quotidiennement le réseau.

## Quelle voirie et quelle vitesse pour les vélos ? (par Olivier Billion)

Suite à un très grave accident par choc frontal entre deux cyclistes, la municipalité vient d'installer un radar, provisoirement réglé sur 25 km/h pour surveiller les vélos à l'entrée du tunnel de la Croix Rousse. La réaction des cyclistes est assez négative : s'apprête-t-on à limiter la vitesse des vélos ? un cycliste doit-il connaître et limiter sa vitesse ?

Nous avons déjà critiqué l'étroitesse de la voie réservée aux vélos dans le tunnel de la Croix Rousse, et demandé d'y supprimer le passage du bus incongru qui y circule dans l'un des deux sens seulement (bulletin N°25). Bien éclairer le tunnel est indispensable. Envisager par contre de réduire la vitesse des vélos serait absurde, notamment dans ce tunnel qui est long, et alors que l'on cherche à développer la part modale de la bicyclette, laquelle n'augmentera dans l'agglomération que si les trajets en vélo sont pratiques et rapides.

Peu de vélos ou de Velo'v roulent plus de 2 ou 3 km en centre ville. Aptes aux pentes et accessibles aux non sportifs, plus rapides que la plupart des vélos, les VAE (vélos à assistance électrique) sont bridés par la loi européenne à 25 km/h.

Oui donc à des voies cyclables plus larges, en particulier sous le tunnel de la Croix Rousse. Évitions de réduire inutilement la largeur des voies automobiles, lesquelles sont nécessaires aussi aux vélos. Autorisons leur les trottoirs les plus larges. Veillons avec sévérité à ce que les cyclistes observent la prudence indispensable au bien de tous et se comportent avec civilité, mais ne limitons pas administrativement leur vitesse, incontrôlable, d'eux même comme de la municipalité.

## Actualités du Covoiturage (par Olivier Billion)

1.000.000 de passagers par mois (l'équivalent de 1.000 rames de TGV) : c'est désormais le trafic transporté par BLABLACAR, le premier site internet français de mise en relation de covoiturage (selon eux 9 millions d'abonnés...). Technique récente de déplacement, le covoiturage réunit dans une même voiture et pour un même trajet, un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers qui contribuent à ses frais. La mise en relation des deux parties est devenue très facile, grâce à des sites internet spécialisés qui organisent des bourses d'échange entre offres et demandes, sécurisent la transaction par l'enregistrement des coordonnées des parties, des modalités convenues pour le transport, et même des commentaires laissés par chacun à l'issue du trajet effectué.

Un trajet effectué en covoiturage permet au chauffeur et au passager de réduire leurs frais en utilisant un véhicule unique. Pour la collectivité, par rapport au nombre de km parcourus il y a diminution du nombre de véhicules en circulation, des embouteillages, des pollutions, des quantités de carburant et de CO2. International, ce système devient en France un vrai concurrent pour le train et le TGV dont les possibilités ne sont malheureusement pas illimitées.

La première motivation des utilisateurs est financière, éventuellement complétée par un possible gain de temps sur les trajets transverses mal desservis. Entre villes, l'économie pour le passager peut parfois dépasser 50 % par rapport au TGV, autorisant à voyager certains qui ne le feraient pas autrement.

Chez BLABLACAR, les trajets moyens sont de l'ordre de 300 km. L'âge des pratiquants, qui est désormais supérieur à 30 ans, ne cesse d'augmenter. Beaucoup de jeunes recherchent un covoiturage avant de choisir éventuellement un autre moyen de transport. La relation entre inconnus volontaires peut être agréable et enrichissante, et se poursuit parfois en covoiturage permanent. Se recrée ainsi un lien social utile qui avait disparu avec l'auto-stop des années 60.

Il existe aussi un covoiturage local, souvent organisé par les collectivités locales, rurales ou urbaines :

www.covoiturageauvergne.net, covoiturage.vendée.fr, covoiturage-dunkerque.fr, etc... A Lyon : covoiturage-grandlyon.com, et covoiturage-pour-sortir.fr. Le covoiturage rural est utile dans les régions où les solutions de transport en commun sont limitées. Mais, alors que les trajets domicile-travail représentent 30% environ des déplacements nationaux, en agglomérations, le covoiturage pendulaire existe, mais reste marginal. Le site internet du Grand Lyon déclare enregistrer plusieurs milliers d'inscrits. C'est très peu pour une ville de un million d'habitants, car peu des inscrits « covoiturent » réellement. Les voies d'accès à la ville sont encombrées deux fois par jour par des voitures dont le passager unique estime, à tort ou à raison, ne pas disposer d'un moyen de transport alternatif acceptable... Le covoiturage permettrait-il d'améliorer cette situation ? En théorie, oui : Alors qu'il n'est pas possible de multiplier à l'infini les lignes et les véhicules de transport en commun, mieux remplir les véhicules particuliers qui circulent apporterait un mieux considérable en permettant d'en diminuer le nombre. Mais accepter un éventuel passager dans sa voiture n'est pas naturel : Comment se comporterait-il ? où le prendre, où le déposer et avec quel temps perdu ? Quel intérêt ? Pour le passager : serai-je pris, et serai-je ramené le soir ? puis-je compter sur le covoiturage pour assurer avec sécurité mon transport sur une portion utile du trajet que j'ai à effectuer ?

Pour faire du covoiturage urbain une solution plus efficace, il faudrait qu'il soit rendu à la fois plus désirable et plus pratique :

1- une campagne médiatique pourrait chercher à inciter les Lyonnais à mieux remplir leurs voitures, en indiquant quels avantages collectifs et personnels pourraient être obtenus : amélioration du trafic, qualité de l'air, facilité à se déplacer, économies de coût, création même d'une ambiance de type " club utilisateurs " entre les participants ...

2- pour dépasser le cadre des seuls PDA, PDU et des grandes organisations, il faudrait que le nombre d'adhérents du covoiturage urbain classique avec réservation devienne suffisant pour qu'existent des offres de trajets à partager dans la plupart des quartiers mal desservis.

3- Peut-être pourrait-on aussi relancer l'auto-stop sous une forme plus moderne ? Un « covoiturage péri-urbain de lignes ou de tronçons, sans réservation préalable, » (enregistrement des acteurs sur un site internet, vignette véhicule et brassard passager, éventuelle participation modeste aux frais.. ?), permettrait à certains automobilistes de prendre ou de déposer un passager à des « points d'arrêt de covoiturage » judicieusement disposés le long de trajets très fréquentés, mais où la ville n'a pas les moyens d'offrir un service de transports en commun de qualité. Des systèmes de covoiturage sans réservation existent dans certaines villes américaines... Motiveraient ils les habitants de telle ou telle ville périphérique de la région... ?

## De l'utilité d'un Plan Piétons pour le Grand Lyon

Pour développer la marche comme moyen de déplacement fonctionnel en ville, il faut notamment améliorer la sécurité, le confort et l'agrément des piétons. Au besoin en prenant sur la place, souvent encore énorme, occupée par la voiture (circulation et stationnement).

On peut se contenter d'aménagements ici ou là, dans l'ordre où se manifestent les besoins ou, mieux, en établissant un "plan de bataille", pour une mise en œuvre plus ordonnée, coordonnée et continue, dans l'ensemble de quartiers.

C'est ce qui a déjà été fait depuis 10 ans par le Grand Lyon avec le Plan Modes Doux, malencontreusement dédié presque exclusivement aux cyclistes, laissant les piétons sur la touche. Notre association a réagi à de nombreuses reprises auprès des élus pour dénoncer ce choix discriminatoire.

Avec d'autres, il semble que nous ayons enfin été entendus puisque le Grand Lyon, le 13 janvier 2014, a adopté, à l'unanimité, le principe d'élaboration d'un tel plan. A ce jour, nous ne connaissons pas l'avancement du projet et nous n'avons pas encore été consultés, comme on nous l'a promis.

Sans perdre de temps, depuis le 29 janvier 2014 nous avons esquissé et diffusé, en 7 propositions, ce que pourrait être un tel plan.

Sans entrer dans le détail, nous demandons par exemple une modération des vitesses (progressivement, vers la Ville à 30), la sécurisation des traversées par la multiplication des avancées de trottoir, la résorption progressive des nombreux trottoirs trop étroits, l'organisation du stationnement des motos sur la chaussée, par reconversion de places auto, pour restituer les trottoirs aux piétons, etc. ...

Nous avons adressé ces propositions à tous les principaux candidats aux élections municipales des 23 et 30 mars, à Lyon et dans la première couronne. Nous pouvons les adresser aux lecteurs qui nous en feraient la demande.

Yves Gascoin, Coprésident de « Les Droits du Piéton » -  
<yves.gascoin@club-internet.fr>  
[www.pietons69.e-monsite.com](http://www.pietons69.e-monsite.com)

## Échos de notre A. G. du 21 mai 2014

La première partie a été consacrée à la présentation et au vote des rapports statutaires :

- le rapport d'activité d'Olivier Billion, secrétaire
- le rapport financier de Sylvain-Pierre Fuzelier, trésorier
- le rapport moral Jean Murard, président

Elle a donné lieu aussi à la réélection ou élection de trois administrateurs : Jean-Claude Reverchon, Paul Roche et Jean-Luc Saber.

La deuxième partie était centrée sur le renforcement des transports en commun dans l'agglomération lyonnaise

Elle a été introduite par un exposé de Jean Murard sur les propositions de notre association, avec l'appui d'un diaporama préparé par Pierre-Marie Serrand.

Partant du postulat que l'efficacité des transports en commun est un élément fondamental de la qualité de vie dans une grande agglomération, et donc de son attractivité, nos propositions ont été déclinées en quatre grands chapitres : les trains express régionaux, notamment à partir de la gare Saint-Paul, le réseau métro, le réseau tram et enfin le réseau de bus et trolleybus en sites protégés. Nous rejetons la "mode du mode" : le tout tramway, le tout métro. Et nous militons pour une plus grande utilisation des transports en commun, et un usage plus modéré de la voiture, sans pour autant être pour le "tout transport en commun" ce qui n'aurait aucun sens.

Les principes ayant éclairé nos choix ont été rappelés en introduction : recherche d'un optimum entre le service rendu et l'argent public dépensé, prise en compte des réalités géographiques, démographiques, urbanistiques des lieux à desservir, de la faisabilité technique et financière des projets, et de l'existant en matière de transports en commun.

L'exposé a été suivi d'échanges avec la salle avec notamment des interventions de Denis Broliquier, maire du 2ème arrondissement, et de Jean-Charles Kohlhass, responsable de la Commission Transports de la Région Rhône-Alpes.

## Le Parc Blandan, nouveau parc à la disposition des Lyonnais

Le Parc Blandan est une réussite due à la volonté d'une association, et à l'écoute de nos élus.

Après plus de quinze années de démarches et de pétitions, l'A.D.P.B (Aménagement Du Parc Blandan) obtient l'ouverture d'un parc magnifique, boisé à souhait où la faune, et la flore agrémentent la visite.

Les visiteurs étrangers à la ville l'évoquent souvent dans notre quotidien «Le Progrès»

Des aménagements permettent à tous les âges d'évoluer sans trop de bruit dans des espaces étudiés de belle manière.

D'un accès facile, situé dans le septième arrondissement, à proximité des troisième et huitième.

Fort bien desservi par des transports en surface, tels les autobus suivants (le C7, le C12, et le C23).

De plus, il y a trois stations vélo'v, et une ouverture journalière de sept heures trente, à dix-neuf heures trente.

Pour mieux connaître son historique, l'association (l'A.D.P.B.) éditera très prochainement une brochure qui sera délivrée aux adhérents lors de l'assemblée générale en 2015.

Puis pour parachever cela, le Grand Lyon se préoccupe enfin du Château Lamothe malheureusement délaissé depuis des années.

Sylvain-Pierre Fuzelier

## A noter sur vos agendas :

Notre débat-échange d'automne aura lieu :

**Mercredi 26 novembre de 18 à 20 heures**

Il devrait être consacré au Noeud Ferroviaire Lyonnais

Fondateur :

Rolland MASSARD

Siège :

Palais du travail

Adresse postale :

Jean MURARD, président,  
tél. 04 78 29 19 92

Vice-Présidents :

Jean-Claude REVERCHON

Trésorier :

Pierre-Marie SERRAND  
Sylvain-Pierre FUZELIER  
tél. 09 81 84 69 74

Rédaction :

Monique ROVIDATI

Villeurbanne

110 rue Hénon 69004 LYON

courriel : murard3735@wanadoo.fr

04 72 44 24 51 – courriel : jcreverchon@club-internet.fr

06 82 01 25 17 – courriel : pmserran@club-internet.fr

2 bis rue Saint Vincent de Paul – 69008 Lyon

tél. 09 54 98 96 34 - courriel : m.rovidati@free.fr