



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Bulletin n°24– Septembre 2013

Edito : Deux sénateurs, deux erreurs

Nos deux célèbres sénateurs du Rhône, Gérard Collomb, maire de Lyon et Président du Grand Lyon depuis 2001, et Michel Mercier, président du Conseil Général du Rhône de 1990 à 2013 et ministre du Président Sarkozy de 2009 à 2012, s'entendent comme larrons en foire.

Avec le concours fidèle de Bernard Rivalta, président du Sytral depuis 2001 (*le Sytral étant lui-même composé du Grand Lyon et du Conseil Général*), ils n'ont besoin de personne pour prendre leurs décisions.

Ce fut le cas le 13 octobre 2008 lorsqu'ils ont signé le protocole des partenaires du projet OL Land à Décines, sans même avoir sollicité au préalable l'avis de leurs assemblées délibérantes. **On vient aussi de le constater** le 19 juillet 2013 à Thizy **avec le vote** pour la deuxième fois (après le vote annulé du 30 novembre 2012), **d'une garantie de 40 millions du Conseil Général** pour le financement du stade de l'OL à Décines, **avec l'appui**, dans la discipline, **de la quasi totalité des élus socialistes et centristes**. Ont-ils considéré que les bouées de sauvetage au profit de l'OL faisaient pleinement partie des priorités sociales du Conseil Général ? dans le domaine du handicap (les joueurs blessés ?) et des personnes âgées (Jérôme Seydoux ?).

Le feuilleton **OL Land** sera abordé plus largement à la page 4 du présent bulletin. Disons simplement que si le projet devait aller à son terme, ce **serait la plus belle erreur urbanistique de notre agglomération** depuis la réalisation de la "ligne Maginot" à Perrache sur le cours de Verdun, sous l'impulsion d'un autre maire de Lyon, grand bâtisseur.

Au delà de l'erreur sur le projet de l'OL, nos deux sénateurs ont fait une deuxième erreur de jugement en se prononçant en 2011 pour le projet de TOP (Tronçon Ouest du Périphérique), après plus de 20 ans de tergiversations. La faute est peut-être davantage excusable, tant nous sommes encore imprégnés de la culture automobile du XXème siècle, qui nous fait spontanément saliver dès que l'on apprend la création d'un ruban d'asphalte supplémentaire pour nos chères voitures. Mais là encore, il s'agit d'un projet complètement déconnecté des enjeux énergétiques, financiers et environnementaux actuels (voir page 2)

Souhaitons donc à nos deux sénateurs, qui, heureusement pour leurs administrés, savent aussi prendre de bonnes décisions, de retrouver leurs esprits sur ces deux dossiers de grande ampleur.

Jean Murard

Mot du Trésorier :

Aux adhérents qui ne seraient pas à jour de leur cotisation 2013, et à tous les non adhérents qui souhaitent soutenir notre action, **nous rappelons que notre cotisation de base est 20 euros**. Un grand merci à tous.

Sylvain-Pierre Fuzelier
2bis, rue St Vincent de Paul, 69008 Lyon

Bravo à la nouvelle ligne de tram T4 :

Depuis le 2 septembre 2013, les usagers des TCL ont à leur service la ligne de tram T4, nouvelle formule, qui relie l'extrême Sud de l'agglomération (les Minguettes) au campus de La Doua, en passant par la gare de Vénissieux, le boulevard des Etats-Unis, La Part Dieu et Charpenne.

Ce nouveau service, rendu possible par la construction de 2,3 km de ligne supplémentaire, du Jet d'Eau à La Part Dieu, permet de relier l'infrastructure T4 mise en service en mai 2009 des Minguettes au Jet d'Eau, à l'infrastructure utilisée par le tram T1 de La Part Dieu à La Doua.

Avec ses quelque 16 km, la ligne T4 nouvelle formule, ne présente que des avantages : Non seulement elle permet de relier de nombreux pôles d'habitation ou d'activité de l'agglomération, mais elle offre aux usagers des fréquences beaucoup plus fortes entre Charpenne et La Doua, sur un tronçon où la capacité de la seule ligne de tram T1 était insuffisante aux heures de pointe, pendant l'année universitaire.

Déplacements Citoyens applaudit des deux mains cette mise en service. Un beau cadeau aux usagers pour fêter l'ouverture de l'année scolaire 2013/2014

Aménagements Gare de La Part Dieu

La gare de la Part Dieu est la plus grande gare de correspondance de France (les gares parisiennes sont en effet en cul-de-sac). Sa fréquentation augmente d'année en année. Elle est déjà le triple de ce qui était prévu lors de sa construction. En heures de pointe, elle est à la limite de la saturation. Des experts estiment que le nombre de voyageurs utilisant la gare devrait encore presque doubler d'ici 2030.

Il est donc indispensable d'agir si l'on veut éviter un engorgement total.

Parmi les actions prévues, Réseau Ferré de France, la SNCF et le Grand Lyon travaillent sur un projet comprenant notamment la création d'une douzième voie, la voie L, un nouvel accès par l'avenue Pompidou, un élargissement de la circulation au centre de la Gare, et une restructuration de tout le secteur de la place Béraudier, avec notamment la création d'un nouveau parking de 600 places et la destruction de l'immeuble qui est face à la gare

Une concertation publique sur ce projet est en cours et se termine en octobre, avec la possibilité de s'informer et de s'exprimer dans les mairies de chaque commune du Grand Lyon (et les mairies d'arrondissement).

Déplacements Citoyens consacra son débat d'automne sur ces aménagements. Notez donc sur vos agendas :

Débat Déplacements Citoyens sur l'avenir de la Gare de La Part Dieu

le mercredi 27 novembre à 18 h
(43, rue du Tonkin, salle n°1 de l'ALTT)

TOP ou priorité aux transports en commun ?

Le Débat Public sur le projet de TOP (Tronçon Ouest du Périphérique), voie autoroutière de près de 15 km, dont 12 en tunnel, entre la Porte de Valvert et les Hôpitaux Sud, via Francheville et Oullins, s'est terminé le 5 avril 2013.

Il a dégagé un consensus sur la nécessité de requalifier l'axe autoroutier A6/A7, congestionné dans la traversée de Lyon (notamment les accès au tunnel de Fourvière), et de développer les transports en commun. En revanche, il a fait apparaître des opinions divergentes sur la nécessité du TOP.

Les uns le jugent nécessaire : les deux financeurs du projet, Grand Lyon et Conseil Général, les milieux économiques, et des associations de riverains.

Les autres, notamment bon nombre d'associations généralistes, les élus Verts et des spécialistes du transport, y sont opposés. Ils estiment que cette autoroute est à la fois inadaptée aux enjeux énergétiques, environnementaux et financiers du XXIème siècle, et d'un coût prohibitif : près de 3 milliards, soit, intérêts compris, et déduction des péages encaissés, environ 7000 euros à répercuter en 30 ans sur chaque foyer fiscal du Grand Lyon.

Ils préconisent un développement des transports en commun plus ambitieux et plus rapide que celui projeté par le Maître d'Ouvrage, beaucoup moins coûteux aussi pour les finances publiques, afin qu'une partie significative de la circulation routière se reporte sur eux. Ils estiment que la forte progression de la fréquentation des transports en commun à Lyon depuis une dizaine d'années (cf. colonne de droite) a vocation à se poursuivre, particulièrement dans les zones à forte densité de population et d'emplois. Ce qui suppose d'améliorer encore leur attractivité. Contrairement à ce qu'insinue le Grand Lyon, aucun ne parle du "tout transport en commun", ce qui n'aurait pas de sens.

Derrière Gérard Collomb et Michel Mercier, les exécutifs du Grand Lyon et du Conseil Général, campant sur leurs positions, ont voté en juillet la poursuite des études préliminaires.

Déplacements Citoyens reste dans la ligne de sa contribution au débat public, qui a été officiellement publiée sous forme du cahier d'acteur n°12.

Pour l'essentiel, notre association demande, pour un coût beaucoup moins lourd que celui du TOP, et dans des délais aussi courts que possible :

- le prolongement du métro B jusqu'aux hôpitaux Sud et son automatiser sans conducteur
- le renforcement en heures de pointe des capacités des métros A et D, par augmentation de la longueur des rames (et /ou) des fréquences de passage
- la multiplication des sites propres ou protégés pour les lignes de bus, notamment sur l'axe Bonneville-Pont Lafayette de la ligne C3, la plus fréquentée du réseau lyonnais, et sur plusieurs axes de l'Ouest Lyonnais : Perrache-Francheville, Gorge de Loup-Craponne, Gorge de Loup-Gare d'Oullins, via l'Étoile d'Alaï, Part Dieu-Tunnel de la Croix-Rousse-Vaise-Ecully
- le lancement d'une ligne express Porte de Lyon-Oullins, via le tunnel de Fourvière, avec des sites protégés en amont des entrées du tunnel
- le prolongement de la ligne de tram T1 au delà de Gerland, aux Hôpitaux Est, à Villeurbanne et à La Doua.

Notre Assemblée Générale du 29 mai 2013

Après la partie statutaire, notre assemblée annuelle s'est poursuivie par un **débat dont le thème était le renforcement des transports en commun dans l'agglomération lyonnaise.**

Cinq élus avaient accepté d'y participer : Emmanuel Hamelin, conseiller municipal de Lyon, **Eric Lafond**, conseiller du 3ème arrondissement, **Nathalie Perrin-Gilbert**, maire du 1er arrondissement et conseillère communautaire, **Béatrice Vessilier**, conseillère générale et conseillère communautaire, et **Didier Vuillierme**, adjoint aux déplacements à la Mairie de Villeurbanne.

Sur la base d'une synthèse des 58 réponses apportées à un questionnaire identifiant 17 propositions, diffusé fin mars aux adhérents et amis de Déplacements Citoyens, ils ont débattu avec la salle et entre eux, des renforcements à apporter au réseau métro, au réseau de tram et au réseau de bus et trolleybus.

De larges convergences sont apparues sur les propositions de l'association, rappelées, pour l'essentiel dans la colonne de gauche.

Fréquentation TCL : en progression rapide

Elle est mesurée en nombre de voyages, c'est-à-dire en nombre de montées dans les véhicules de transport. Un déplacement peut donc comporter un ou plusieurs voyages.

Voici les principaux chiffres pour 2012, en millions de voyages

Métro A : Perrache- Vaulx en Velin La Soie	66,4	
Métro B : Charpennes-Stade de Gerland	41,9	
Métro C : Hôtel de Ville-Croix Rousse-Cuire	9,2	
Métro D : Gare de Vaise- Gare de Vénissieux	<u>78,2</u>	
Total métro	195,7	46,2 %
Tram T1 : Confluent- Part Dieu-IUT Feyssine	24,6	
Tram T2 : Perrache-Grange Blanche-St Pries	21,4	
Tram T3 : Part Dieu-La Soie- Meyzieu ZI	8,0	
Tram T4 : Jet d'Eau-Vénissieux-Feyzin	10,8	
Tram T5 : Grange Blanche-Eurexpo (44 jours)	<u>0,2</u>	
Total tramway	65,0	15,3 %
Bus C3 : St Paul-Vaulx en Velin	16,4	
Autres lignes de bus	<u>142,5</u>	
Total lignes de bus	158,9	37,5 %
Funiculaires St-Just et Fourvière	4,2	1,0 %
Total TCL	423,8	100 %

La fréquentation totale est passée de 382,4 millions de voyages en 2010 à 402,9 millions en 2011 et à 423,8 millions en 2012 soit une progression de 5,2 % en un an et de 10,8 % en 2 ans.

De 2001 à 2012, elle est passée de 262 millions de voyages (source Kéolis) à 424 millions, soit une augmentation de 62 % en 11 ans, qui montre à la fois l'efficacité de notre réseau lyonnais, et une progression de notre culture des transports en commun.

Elle est de 320 voyages par habitant et par an, de l'ordre de celle de Paris, et environ le double de celle des autres grandes villes françaises, notamment de Lille et Marseille, dont la taille est proche de celle de Lyon.

Le métro, avec seulement 30 km de ligne, représente près de la moitié du nombre de voyages.

Les 4 lignes de tram (non compris T2, mis en service le 18 novembre 2012) d'une longueur totale de 49 km, en représentent plus de 15 %.

Avec ses trolleybus articulés, la ligne C3, ligne de bus la plus fréquentée, l'est davantage que les lignes de tram T3 et T4.

Plus de vélos à assistance électrique (VAE) augmenteraient la part modale des déplacements à bicyclette

par Olivier Billion (06 89 33 89 74)

Un vélo pèse moins de 20 kg et transporte 1 personne et parfois un enfant ou un bébé. Son coût et sa nuisance écologique ou médicale sont proportionnels à son poids, pour l'utilisateur comme pour la collectivité. A part les sportifs et compte tenu de l'effort à fournir, peu de personnes l'utilisent quotidiennement pour des trajets de plus de 5 à 8 km.

Un VAE a le poids et l'encombrement d'un vélo, mais est doté d'un moteur de 250 W qui double ou triple la puissance du cycliste, alimenté par une petite batterie amovible rechargeable. Il permet sans effort des déplacements plus longs, plus rapides (25 km/h si la voirie le permet), y compris en pente. Rouler en VAE est plaisant, rapide et souple d'emploi, permettant un très grand nombre de trajets urbains de moins de 15 km (déplacements courants ou occasionnels, ou accès au Transport en Commun le plus proche, en centre ville ou en banlieues). Développer l'usage des VAE permettrait donc de convertir au cyclisme de nouveaux utilisateurs, augmentant la part modale de la bicyclette.

Cela supposerait une amélioration de la voirie, un effort d'équipement et des changements d'habitudes. Lyon commence timidement à équiper sa voirie pour permettre la circulation des vélos : pistes et zones spécifiques, accès à certains couloirs de bus... Toutefois, nos autorités réduisent progressivement à grands frais la largeur des rues et des routes ordinaires, ce qui rend la circulation des cyclistes de plus en plus difficile sur la plupart des trajets normaux à cause des voitures qui doivent les doubler.

Des cyclistes utilisent leur vélo personnel, et d'autres des VELOV publics. Il faudrait développer à la fois le parc des VAE privés et celui des VAE publics :

1- reconduire en 2013 la subvention 2012 aux grand-Lyonnais pour l'achat d'un VAE neuf :

la subvention d'au plus 250 € d'aide à l'achat d'un VAE neuf a permis en 2012 la vente subventionnée de 1.500 VAE environ, sensiblement plus que prévu. Il faudrait reconduire cet effort pour fin 2013 et 2014.

2- mettre en place un système de libre service de VAE publics :

- **soit** VELOV pourrait ajouter à son parc de vélos simples des vélos VAE pour les quartiers pentus, les zones plus excentrées, les publics plus difficiles. Il utiliserait les infrastructures actuelles, à modifier légèrement. En ce cas, certaines des stations devraient être équipées de bornes de recharge pour les batteries électriques. En alternative, les batteries amovibles des VAE pourraient être confiées à la responsabilité personnelle des utilisateurs de VAE, qui les rechargeraient à leur domicile ou sur leur lieu de travail.

- **soit** un autre opérateur assurerait la location ou le libre service des VAE, pour compléter l'offre de vélos simples de VELOV.

Plaidoyer du rédacteur :

Malgré un prix d'achat moyen de 1.700 €, il s'est vendu en 2012 46.000 VAE (+15%), prouvant l'utilité et l'efficacité de ce moyen de transport. Notre pays et notre région sont encore très en retard. Il faut donc que **LYON, RHÔNE-ALPES** et le nouvel itinéraire touristique **ViaRhôna**, adoptent véritablement le VAE.

Le Grand Lyon met en place l'autopartage électrique BLUELY

L'autopartage, nous vous en avons déjà tout dit : mise à disposition occasionnelle de véhicules automobiles pour de courtes distances ou de courtes durées - incitation à abandonner le « toujours tout en bagnole » - moyen de se séparer d'une voiture en faisant des économies - suppression par la ville de certaines de ses voitures ventouse ...

LYON dispose depuis plusieurs années à LYON et VILLEURBANNE du service d'autopartage **AUTOLIB**, géré par **LPA**. Les particuliers et les entreprises peuvent emprunter, utiliser et restituer au point de départ dans l'une des **35 stations**, l'un des **100 véhicules** mis à disposition. Début 2013, **CAR2GO** (filiale de Daimler et Europcar), a dû renoncer à l'implantation envisagée de **300 Smart Fortwo micro hybride** suite à un procès sur leur marque.

Le Grand Lyon a donc décidé de suivre l'exemple du système d'autopartage électrique lancé par PARIS et le groupe **BOLLORÉ** il y a un an, lequel est aussi en développement à Bordeaux et même à Indianapolis (USA).

Les citadines électriques **BLUECAR** du groupe **BOLLORÉ** qui roulent en autopartage à PARIS depuis un an ont fait la preuve de leur bon fonctionnement, l'autonomie s'avérant suffisante pour la plupart des déplacements urbains courants. Le système électronique et informatique des véhicules et du réseau (GPS, Internet...) permet les réservations et informe l'utilisateur des points de recharge ou repose disponibles, de l'autonomie résiduelle, ou intervient en cas de difficulté. L'originalité du projet (**dit autopartage one-way**) est que l'utilisateur peut prendre un véhicule dans l'une quelconque des stations du réseau et le rendre dans n'importe quelle autre. L'adhésion des utilisateurs et la rentabilité financière du système restent toutefois encore à prouver complètement...

Sous le nom de **BLUELY**, **Le GRAND LYON** a donc décidé d'autoriser ce nouveau système d'autopartage de **voitures électriques**. Il consiste à mettre à disposition à compter de l'automne 2013 une flotte d'une centaine de **véhicules électriques BLUECAR** (250 en 2014) dans **50 stations de pose/dépose** de LYON et VILLEURBANNE (100 en 2014). **250 bornes de recharge électrique** seront installées rapidement, utilisables aussi par les véhicules électriques particuliers (**TWIZY**...). A terme seront couvertes l'ensemble des **58 communes du GRAND LYON**.

L'électricité d'origine électrique est fournie par la **CNR** (Compagnie nationale du Rhône), et il n'y aura donc pas de pollution pour sa production ni pour la circulation des 250 véhicules prévus en 2014. L'investissement de 20 millions d'euros est financé intégralement par le groupe **BOLLORÉ**, qui versera en outre une redevance pour utilisation au **GRAND LYON**. Le système **BLUELY** sera créateur d'emplois pour son fonctionnement, et devrait devenir rentable pour son gestionnaire à partir de 7.000 abonnés annuels.

Pour l'utilisateur, le coût sera par demi-heure d'utilisation de environ 6 € après abonnement annuel de 99 €, ou de 9 € sans abonnement. Nous souhaitons une très bonne réussite à ce projet, qui devrait répondre aux besoins de mobilité de certains lyonnais, au grand bénéfice de l'agglomération.

Olivier Billion (06 89 33 89 74)

Feuilleton OL Land à Décines

Depuis 2008, Déplacements Citoyens est engagé dans la lutte contre ce projet. D'abord en solo, puis à partir de 2009 au sein du collectif "Les Gones pour Gerland" comprenant une trentaine d'associations, dont une majorité ne sont pas des associations de riverains.

Il présente des inconvénients majeurs :

- **Lyon n'a pas besoin de deux grands stades** : Le Stade de Gerland, proche du Centre Ville, qui sera de mieux en mieux desservi par le métro B et le tram T1, peut être rénové, et si besoin était, porté de 42 000 à plus de 50 000 places.

- **accessibilité désastreuse, sans métro et sans autoroute de grande capacité**, ce qui entraînerait pour la plupart des supporters un vrai parcours du combattant pour accéder à un stade situé à 12 km de Bellecour à vol d'oiseau.

- **plus de 400 millions de dépenses publiques pour les accès au profit d'un projet privé** (et non pas 200 millions annoncés par le Grand Lyon et le Conseil Général, en oubliant la quasi totalité des investissements à la charge du Sytral)

- **gaspillage de plus de 100 hectares de terres agricoles** (pour le site OL Land et pour les accès routiers ou en tram)

- **aucune sécurité sur le modèle économique de l'OL** basé sur une augmentation du prix des places et sur une surconsommation de produits annexes (loisirs, restauration et autres) en déphasage complet avec les réalités économiques et financières d'aujourd'hui

Les avantages mis en avant par ses promoteurs sont illusoires :

- **L'existence d'un grand stade de foot pour une équipe comme l'OL est un leurre sur le plan du développement économique.**

Il ne serait utilisé en moyenne que 25 fois par an (30 si l'on rajoute quelques autres grands spectacles).

Alors qu'un hôpital fonctionne 365 jours par an et 24 heures par jour, une université 200 jours par an, un supermarché plus de 300 jours par an, une entreprise industrielle 230 jours par an (et près de 365 jours pour celles qui marchent en 3x8), un équipement sportif de quartier presque tous les jours etc. et qu'un logement sert toute l'année.

- **le transfert de l'activité de l'OL du stade de Gerland au site de Décines n'entraînerait quasi aucune création d'emplois durables.**

L'OL existe, les emplois existent donc déjà. Les créations porteraient dans le meilleur des cas sur 30 ou 40 équivalent temps plein d'hôtesses ou de stadiers, à condition que la fréquentation soit très supérieure à celle du stade de Gerland, ce qui est illusoire avec un site aussi mal desservi.

- **le rayonnement international de Lyon à cause de l'OL :**

Oui, quand les résultats sont au rendez-vous, le foot est un vecteur de communication. Les sept titres de champion de France entre 2002 et 2008, et de bons résultats en Champion's Ligue, ont contribué à faire connaître Lyon. Mais c'était à Gerland. Et Lyon a bien d'autres atouts à faire valoir.

Le transfert à Décines n'apporterait en tous cas aucune garantie de très bons résultats futurs.

Où en sommes nous aujourd'hui ?

Le plan de financement annoncé par l'OL à grand renfort de publicité le 30 juillet 2013 **est en grande partie de la poudre aux yeux**. Il ne porte que sur la partie "foot" d'OL Land, à l'exclusion des activités de diversification. Les emprunts bancaires et obligataires annoncés, d'un total de 248,5 millions viendraient à échéance 7 ans seulement après la dernière date annoncée pour la mise en service du stade (fin 2015). Et le taux d'intérêt moyen mentionné pour ces emprunts dans les documents d'OL Groupe serait prohibitif (7,2 %).

De nombreux recours contentieux ne sont pas purgés, notamment sur les promesses de vente de 32 hectares de terrains constructibles par le Grand Lyon à l'OL à prix d'ami (40 euros le m²). Citons aussi deux pourvois en appel où Déplacements Citoyens est partie prenante : l'un sur le prolongement de T3 vers le stade, que nous avons gagné en première instance devant le Tribunal administratif, et l'autre sur le prolongement de T2 vers Eurexpo que nous avons perdu.

Avec d'autres associations, **nous avons envoyé une lettre de mise en garde à Valérie Fourneyron, ministre des Sports, avec copie au Président de la République et au Premier Ministre**, quant à la responsabilité de l'Etat dans un dossier qui baigne depuis 2007 dans le bluff et les mensonges.

Avec l'autorisation du Grand Lyon, **les travaux de terrassement du projet ont été effectués à partir d'octobre 2012** aux risques et périls de l'OL, sur des terrains qui ne lui appartiennent pas encore. **Il ne s'est pratiquement rien passé depuis le printemps sauf du côté du Sytral** qui a commencé des travaux préparatoires à la construction du prolongement de la ligne T3 vers le stade, sans tenir compte de l'annulation par le Tribunal Administratif en avril 2013 de la déclaration d'utilité publique relative à ces travaux, suite aux recours de Déplacements Citoyens, Carton Rouge etc.

Une manifestation est prévue sur le site de ces travaux le lundi 23 septembre à Décines.

à partir de **18h**, à l'angle de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Sully (à 250 m de la station "Décines Grand Large" du tram T3)

Nous espérons que les élus, soucieux de la légalité, seront nombreux à venir soutenir les associations à l'origine de cette manifestation.

Marketing contre-productif

Pour mieux "vendre" leurs projets, les maîtres d'ouvrage d'OL Land et du TOP ont rebaptisé leurs projets "**Stade des Lumières**" (avec garantie d'inauguration le 8 décembre 2013 !...) et "**Anneau des Sciences**" (ce que certains esprits malicieux traduisent par "Anneau d'essence").

Ils auraient dû comprendre qu'il ne suffit pas de jouer sur les mots, pour que, d'un coup de baguette magique, ces deux projets se trouvent parés de vertus qu'ils n'ont pas.

Fondateur :

Rolland MASSARD

Siège :

Palais du travail

Adresse postale :

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

Vice-Présidents :

Jean-Claude REVERCHON
Pierre-Marie SERRAND

Trésorier :

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 : jeanclaudereverchon@gmail.com

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

2 bis rue Saint Vincent de Paul – 69008 Lyon

63 bis rue Chazière – Allée 5 – 69004 Lyon tél. 09 54 98 96 34