



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

Bulletin n°23 - Janvier 2013

EDITO : Éloge du débat public

Un grand débat public sur l'opportunité de "boucler" notre périphérique autoroutier lyonnais par son tronçon ouest (le TOP), projet d'environ 15 km à 80% en tunnel, rebaptisé "Anneau des Sciences" par le Grand Lyon, a été ouvert fin novembre et doit se poursuivre jusqu'à fin mars.

Il est piloté par une commission particulière désignée par la Commission nationale du débat public, prévue à l'article L121-1 du Code de l'Environnement, autorité indépendante du maître d'ouvrage portant le projet (le Grand Lyon) et indépendante de ses financeurs (50 % par Le Grand Lyon et 50 % par le Département du Rhône).

Pour des autoroutes ou équipements sportifs ou touristiques, la commission intervient à partir d'un seuil de 300 millions d'euros.

Elle n'a pas à se prononcer sur le fond du projet. Son rôle est de permettre un débat constructif et équilibré entre le ou les maîtres d'ouvrage et toutes les parties concernées (habitants, élus nationaux ou territoriaux, monde économique et associatif etc.).

Le débat est ouvert à tous, avec possibilité de s'exprimer sur le site www.debatpublic-anneau-top.org

Après la réunion d'ouverture présentant le contexte du projet, il a commencé en décembre par quatre réunions thématiques : sur l'aménagement de la ville et la mobilité à l'horizon 2030, sur l'impact des transports sur la santé et l'environnement, sur les aspects financiers et sur les solutions alternatives "transports en commun". Sur ce dernier thème, Déplacements Citoyens et trois autres associations ont déjà pu s'exprimer officiellement à deux reprises.

Le débat se poursuit en janvier par des réunions territoriales concernant les entrées Nord-Ouest, Sud-Ouest et Sud de Lyon, et sur la requalification de l'autoroute A6/A7 de part et d'autre du tunnel de Fourvière.

Nous ne pouvons que nous féliciter de la qualité de l'organisation de ce débat; ouvert et démocratique, qui devrait faciliter la prise de bonnes décisions par nos élus du Grand Lyon (1).

En ce début d'année, nous présentons à nos adhérents et à tous les lecteurs de ce bulletin, nos vœux de courage et de bonheur pour 2013, et dans l'état d'esprit du débat sur le TOP, nos vœux pour une meilleure respiration démocratique dans notre métropole.

Jean Murard

(1) **Pourquoi un tel débat**, sous l'autorité d'une équipe indépendante, **n'a-t-il pas été sollicité par les partenaires, publics et privés, du projet OL Land**, d'un deuxième grand stade dans notre agglomération ? avant qu'ils ne se lancent les yeux fermés dans une aventure d'environ un milliard d'euros (moitié privé/moitié public) ?

Nous ne le comprenons toujours pas.

Autopartage

Un intéressant dossier sur les deuxièmes rencontres nationales de l'autopartage a été réalisé par Olivier Billion, un de nos administrateurs. Il fait l'objet d'un intercalaire de couleur jaune inséré dans le présent bulletin.

Projet de TOP : Grandes caractéristiques

Le projet de TOP (Tronçon Ouest du Périphérique) tel qu'il est présenté par le Grand Lyon, son maître d'ouvrage :

- a une longueur de 14,8 km, dont 80 % enterrés
- dispose de sept "portes d'entrée" : Valvert, Trois Renards, Alai, Beaunant, Hôpitaux Sud, Gare d'Oullins, Saint-Fons
- aurait un trafic de 55 000 à 70 000 véhicules/jour pour sa section centrale Alai-Beaunant, avec un péage moyen de 2,10 euros pour sa partie payante de 10,5 km entre les Trois Renards et la Gare d'Oullins. À comparer aux 48 200 véhicules/jour constatés en moyenne en 2011 sur le périphérique Nord (TEO), avec un péage moyen de 1,80 euros pour sa partie payante.
- serait mis en service ... au plus tôt en 2025
- a un coût prévisionnel, y compris la requalification de l'axe A6/A7 entre le tunnel de Fourvière et la Mulatière, d'environ 2,8 milliards (cf. page 2)
- serait financé par un emprunt sur 30 ans, échu en 2055, qui serait répercuté à près de 80 % sur les contribuables locaux, soit, y compris les intérêts des emprunts, environ 7 000 euros par foyer fiscal du Grand Lyon, (cf. page 2)
- est associé à une amélioration du réseau de transports en commun, qui, pour l'essentiel, est déjà dans les projets du Sytral (cf. page 3)

Projet OL Land à Décines

Notre association critique depuis 5 ans ce projet d'un deuxième grand stade, dans un lieu très excentré dépourvu de moyen de transport en site propre intégral (métro). Depuis 2009, elle milite au sein d'un collectif d'une trentaine d'associations pour que les élus stoppent leur soutien à une opération dispendieuse, chimérique et inutile, et pour qu'ils engagent la rénovation du stade de Gerland, patrimoine commun des lyonnais, bien mieux situé dans notre ville.

Les tentatives de dialogue avec les responsables publics zéloteurs du projet ayant toutes échoué, **de nombreux recours contentieux ont été déposés**, principalement devant les juridictions administratives.

Déplacements Citoyens a pris sa part de travail dans des recours liés aux transports en commun, notamment contre le prolongement de la ligne T3 vers le site prévu pour le stade, recours en cours d'instruction.

Le stade devait être initialement mis en service en juin 2010, puis en 2012, puis le 8 décembre 2013, puis en 2014, et, aux dernières nouvelles, en juin 2015. Nous agissons pour que, au nom du bon sens et de l'intérêt général, le projet ne voit jamais le jour.

L'OL, dont la situation financière s'est fortement dégradée depuis 2009, a pris le **risque** de commencer des travaux de terrassement sur des terrains faisant l'objet de promesses de vente, avant qu'aient été purgés les **recours contentieux** sur les délibérations ayant autorisé le Président du Grand Lyon et le Maire de Décines à les signer. L'une de ces délibérations, portant sur 32 hectares, vient d'être annulée le 10 janvier par le Tribunal administratif de Lyon.

TOP : Quelle addition pour les contribuables ?

Investissements à financer, hors transports en commun :

Selon les données figurant à la page 119 du dossier du maître d'ouvrage, les coûts du projet sont les suivants (en euros de 2011) :

Coût de l'ouvrage : 2,2 à 2,5 milliards, moyenne	2,35 milliards
Requalification A6/A7 de Perrache à La Mulatière	0,12 milliard
Requalification voiries villes de l'Ouest Lyonnais	0,15 milliard
Frais financiers intercalaires (intérêts des fonds empruntés pendant les 5 ans de construction), calculés au taux de 4,5 % sur 2,35 milliards sur une durée moyenne de 2 ans	0,21 milliard
soit un total à financer de :	2,83 milliards

Déboursé pour les financeurs :

En prenant pour hypothèse que les 2,83 milliards seraient financés par un emprunt à 30 ans au taux de 4,5 %, l'annuité constante de remboursement (capital+ intérêts) se monterait, en euros courants :

$2\,830\text{ millions} \times 0,0614 = 174\text{ millions par an pendant 30 ans.}$

Avec les dépenses d'exploitation annuelles annoncées par les financeurs, à la réunion thématique du 17 décembre, à 17,5 millions hors taxes (y compris grand entretien), cela conduirait à un montant annuel total de déboursés de $174 + 17 = 191\text{ millions par an}$ (en euros courants de 2011).

Recettes provenant des usagers :

Selon le maître d'ouvrage (réunion thématique du 17 décembre), les recettes hors taxes avec un tarif de 0,20 euros au km pour la partie payante, sur la base de l'hypothèse d'un trafic de 55 000 véhicules par jour (contre 48 000 véhicules/jour constatés pour TEO en 2011) atteindraient **40 millions par an.**

Contribution des contribuables du Grand Lyon :

Déduction faite de la participation des usagers, il resterait à financer par les contribuables :

$191 - 40 = 151\text{ millions par an}$

soit, avec une hypothèse de prix stables à partir de 2011 :

$151 \times 30\text{ ans} = 4\,530\text{ millions (4,53 milliards) en 30 ans,}$

ce qui représente pour chacun des 1,3 millions d'habitants du Grand Lyon : 4 530 millions divisé par 1,3 millions =

3 500 euros par habitant étalés sur 30 ans ...

ou **7 000 euros par foyer fiscal** (2 personnes en moyenne).

TOP et mobilité à l'horizon 2030

Le Grand Lyon aime afficher sa volonté de report modal de la voiture sur les transports en commun. Et il est vrai que ces derniers ont été de plus en plus utilisés avec une augmentation de plus de 50 % entre 2001 et 2011 (cf. page 3) et que le nombre de déplacements en voiture a baissé de 15 % (de 2 175 000 à 1 848 000) de 1995 à 2006 (voir dossier maître d'ouvrage page 17)

Mais, comme si le Grand Lyon renonçait à ses grands objectifs, le scénario, cité à la page 82 du dossier sur le TOP, met en évidence une augmentation de 4% (de 1 848 000 à 1 925 000) du nombre de déplacements en voiture d'ici 2030

Or, si les transports en commun ne constituent que rarement une réponse adaptée dans les zones rurales à faible densité de population, ils peuvent en revanche avoir une grande efficacité dans les zones denses des grandes agglomérations, si les choix effectués sont en phase avec les réalités démographiques, géographiques, urbanistiques de chaque territoire.

Concernant le Grand Lyon, ses caractéristiques lui permettent d'améliorer encore l'efficacité des transports en commun (notamment sur les collines du 5ème arrondissement et les communes, alentours où les réponses apportées pourraient être bien meilleures).
.../...

Dans ce contexte, un scénario d'augmentation du nombre de déplacements en voiture d'ici 2030 n'est ni réaliste, ni acceptable.

Il convient au contraire de travailler sur des scénarios de diminution progressive de la mobilité routière et autoroutière, et d'augmentation significative de la mobilité avec tous les modes doux, d'abord les transports en commun, mais aussi la marche à pied, le vélo à assistance électrique.

Le développement des télécommunications et de l'informatique, qui permettent de plus en plus le travail et les contacts à distance, doit nous y aider.

Compte tenu par ailleurs de la rareté croissante du pétrole, et de l'augmentation inéluctable de son prix dans les décennies à venir, tout milite pour que nous changions nos habitudes, et modérions l'utilisation de nos voitures.

TOP : Crédibilité du trafic annoncé

L'estimation annoncée d'un trafic de 55 à 70 000 véhicules/jour sur la section Alaï-Beaunant (contre 48 200 pour TEO en 2011 dans sa partie payante) est-elle crédible ?

1. Avec un péage du niveau de celui de TEO, n'est-il pas illusoire d'avancer que le TOP serait plus attractif que TEO pour le trafic local ?

TEO rend en effet des services à ses utilisateurs, bien meilleurs que ceux qui seraient offerts par le TOP. Il leur permet de franchir sans encombre le Rhône, le Plateau de Caluire et la Saône, dans la partie nord de l'agglomération, sur un axe totalement dépourvu de lignes fortes de transports en commun et de voies routières directes,

Mis à part le tronçon de Valvert à Trois Renards, qui serait gratuit pour l'utilisateur, comment parier sur l'attractivité du TOP ?

2. Un des objectifs essentiels du TOP serait d'alléger fortement la circulation dans le tunnel de Fourvière, sur le cours de Verdun et sur la rive droite du Rhône entre Perrache et La Mulatière.

Or, les flux de circulation passant par le tunnel de Fourvière à partir de l'Ouest Lyonnais se dirigent majoritairement vers la rive gauche du Rhône, notamment dans les 3ème et 7ème arrondissements.

Comment croire dans ces conditions que le trafic local, qui représente près de 85 % du trafic passant sous le tunnel de Fourvière, serait attiré par le TOP dans sa partie payante, entre Trois Renards et la Gare d'Oullins ? Surtout pour une utilisation habituelle qui pourrait coûter de 50 à 100 euros par mois.

3. Le TOP pourrait avoir en revanche un certain intérêt pour le trafic de transit Nord-Sud.

Avec, pour un long parcours ponctuel, un niveau de péage non prohibitif, puisque l'infrastructure serait financée principalement par les contribuables grands lyonnais.

En réalité, la principale chance pour le TOP d'être (modérément) utilisé, serait de drainer le trafic de transit ! Soit le contraire de l'objectif poursuivi.

TOP et dette publique

Le Département et le Grand Lyon ont un endettement cumulé de 1,9 milliard au 31 décembre 2011.

Une dépense supplémentaire pour le TOP, de 2,8 milliards en euros 2011, conduirait à faire passer l'endettement de 1,9 milliard à 4,7 milliards, avec un double effet négatif :

- sur l'appréciation des agences de notation financière
- sur l'endettement public de notre pays.

Fréquentation TCL : bond de 54 % en 10 ans

La fréquentation 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 2011, en millions de voyages :

Méto A : Perrache- Vaulx en Velin La Soie	64,3	
Méto B : Charpenne-Stade de Gerland	40,5	
Méto C : Hôtel de Ville-Croix Rousse-Cuire	9,3	
Méto D : Gare de Vaise- Gare de Vénissieux	<u>76,3</u>	
Total méto	190,4	47,3 %
Tram T1 : Confluent- Part Dieu-IUT Feyssine	21,2	
Tram T2 : Perrache-Grange Blanche-St Priest	19,5	
Tram T3 : Part Dieu-La Soie- Meyzieu ZI	8,5	
Tram T4 : Jet d'Eau-Vénissieux-Feyzin	<u>10,6</u>	
Total tramway	59,8	14,8 %
Bus C3 : St Paul-Vaulx en Velin	15,7	
Autres lignes de bus	<u>132,7</u>	
Total lignes de bus	148,4	36,8 %
Funiculaires Vieux Lyon : St-Just et Fourvière :	4,3	1,1 %
Total TCL	402,9	100,0 %
	=====	=====

La fréquentation totale est passée de 382,4 millions de voyages en 2010 à 402,9 millions en 2011, soit une progression de 5,4 %

De 2001 à 2011, le nombre de voyages est passé de 262 millions de voyages (source Kéolis) à 403 millions, soit une augmentation de 54 % en 10 ans, qui montre à la fois l'efficacité de notre réseau lyonnais, et une progression de notre culture des transports en commun. Selon Kéolis, le rythme de progression est toujours soutenu en 2012.

Avec une population desservie de l'ordre de 1,3 millions d'habitants, notre agglomération a une fréquentation par habitant de l'ordre de 310 voyages par habitant et par an, proche de celle de Paris, et environ le double de celles de Lille et Marseille, les deux agglomérations d'une taille proche de celle de Lyon.

Le méto, avec seulement 30 km de ligne, représente près de la moitié de la fréquentation du réseau.

Les 4 lignes de tram, d'une longueur totale de 49 km, représentent près de 15 % de la fréquentation totale.

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

Enquête Pollutec novembre 2012

Pollutec, salon international qui se tient tous les deux ans à Eurexpo pendant 4 jours, a de loin, depuis de nombreuses années, la plus grosse fréquentation en transports en commun de toutes les manifestations se déroulant à Eurexpo.

Lors du dernier salon qui s'est tenu fin novembre 2012 notre association a pris l'initiative de réaliser une enquête sous forme de comptage des visiteurs utilisant les moyens de transports publics mis à leur disposition.

Les comptages réalisés à l'entrée pendant 6h30 réparties sur les trois matinées du 27, 28 et 30 novembre ont permis de dénombrer à l'entrée principale 5670 passagers, arrivés pour les 2/3 par les navettes bus venant de la Soie et 1/3 par la nouvelle ligne de tramway T5 en provenance de Grange Blanche.

La fréquence moyenne constatée pour les navettes est de 6,2 minutes, celle constatée pour les tram de 10 minutes.

Nous reviendrons dans un prochain bulletin sur une analyse plus fine de l'enquête. D'ores et déjà elle nous semble représentative dans la mesure où le nombre d'arrivées recensées représente presque 10% du total des visiteurs du salon, mais un pourcentage bien plus important de ceux qui empruntent les transports publics.

Jean-Claude Reverchon

Pour un "modèle lyonnais" en matière de déplacements en transports en commun

Avec une augmentation de fréquentation de plus de 50 % de 2001 à 2011, l'attractivité du réseau lyonnais a progressé de manière spectaculaire.

Dans la logique du Grenelle de l'environnement il convient de ne pas s'arrêter en si bon chemin.

Les différents débats ou ateliers sur le TOP, ont fait apparaître nos nombreux points d'accord sur les perspectives de développement et de renforcement de notre réseau de transports en commun par le Sytral :

- prolongement du méto B aux Hôpitaux Sud
- automatisation sans conducteur de la ligne B de méto
- renforcement en heures de pointe de la capacité de la ligne de méto D (cf. page 4) qui est à la limite de la saturation, et le sera de plus en plus, notamment à Gorge de Loup -
- ligne forte, a priori en mode tramway, sur l'axe Confluence-Gerland-Hôpitaux Est- Villeurbanne-La Doua, dont le premier tronçon (de Confluence à Gerland est en cours de réalisation)
- ligne forte de bus Léole entre Gorge de Loup, Étoile d'Alaï et Craponne
- ligne forte de bus Perrache-St Irénée-Francheville
- ligne forte de bus Part Dieu-Tunnel de la Croix-Rousse-Vaise-La Duchère- Ecully
- ligne forte de bus express reliant Porte de Lyon et Oullins par le tunnel de Fourvière, qui bénéficierait de sites protégés en amont des entrées du tunnel de Fourvière et qui irait de pair avec la requalification des autoroutes A6 et A7 en boulevard urbain.
- ligne forte de bus en site protégé de Brignais aux Hôpitaux Sud.

Nous approuvons aussi le développement, sous l'autorité de la Région Rhône-Alpes, du tram train sur les lignes de l'Ouest Lyonnais qui partent de la gare Saint-Paul avec deux mises en service au 2ème semestre 2012 :

- sur la ligne reliant Sain Bel, L'Arbresle, Lentilly, Tassin et St Paul,
 - sur la ligne reliant Brignais, Chaponost, Francheville, Alaï, Ecully, Gorge de Loup et St Paul
- Ces deux lignes offrent aux habitants de ce secteur la possibilité de ne pas prendre leur voiture.

Mais il paraît nécessaire d'aller plus loin :

1. en portant d'une voie à deux voies sur environ 1,3 km le secteur du tunnel des Deux Amants, (entre Ecully et Gorge de Loup) sur le tronc commun des trois lignes de TER convergeant vers Saint-Paul, afin de sécuriser le trafic (50 à 60 millions ?)
2. en consolidant la ligne de bus TCL (C20) Perrache-Francheville, par des sites protégés, partout où c'est utile, avec si nécessaire, un site propre intégral au départ de Perrache, qui pourrait comporter un pont enjambant la Saône et un tunnel permettant en un peu plus d'un km de rejoindre le secteur de St Irénée sans emprunter la montée de Choulans (130 à 200 millions ?)
3. en créant une ligne de bus de rocade en site protégé, entre le méto D à Gorge de Loup, l'Etoile d'Alaï, Beaunant et le méto B à Oullins, dans un premier temps à la gare d'Oullins, dans un second temps aux Hôpitaux Sud (40 à 60 millions ?)
4. en créant des sites protégés pour les bus partout où cela peut améliorer leur efficacité (???)

Les propositions complémentaires qui précèdent, plus la requalification A6/A7 entre Perrache et la Mulatière (120 millions ?) représenteraient un total de l'ordre de 400 à 500 millions, concernant principalement le Sytral.

Ces ordres de grandeur sont à comparer aux 2,8 milliards du projet TOP. (cf page 2)

Capacité des "deux" tunnels de Fourvière

Sans parler des deux autres tunnels ferroviaires plus modestes reliant Gorge de Loup à la gare St Paul pour l'un et Gorge de Loup à Perrache pour l'autre, nous disposons à Lyon de deux importants "tunnels de Fourvière" :

1. le tunnel routier, connu de tous (bouchons et pollution obligeant),

2. le tunnel « transports en commun » dont personne ne parle, dans lequel circule la **ligne D de métro**, qui transporte discrètement, écologiquement et silencieusement ses passagers.

Le premier peut écouler environ 2 000 voitures à l'heure par voie, à condition qu'elles circulent à une vitesse optimisée de 60 à 80 km/h à l'heure, permettant à la fois la meilleure fluidité de trafic et la plus faible consommation de carburant,

soit avec 2 fois 2 voies; **une capacité de 2 000 x 4 = 8 000** voitures à l'heure (soit **10 000 à 11 000 personnes à l'heure**, si 1,3 pers/véhicules)

Le second, sans conducteur, écoule aujourd'hui par heure et dans chaque sens 36 rames de métro de deux voitures, soit à raison de 300 personnes par rame, **une capacité de transport de 36 x 300 x 2 sens = 21 600 personnes à l'heure**,

La capacité du second tunnel est donc aujourd'hui le double de celle du premier.

Mais, alors que le premier ne peut faire mieux, le second pourrait doubler sa capacité.

L'infrastructure est en effet conçue pour des rames de 4 voitures, contre deux actuellement. Ce qui permettrait de transporter 21 600 x 2 = 43 200 personnes par heure (dans les deux sens).

Conclusion : le discret 2ème tunnel de Fourvière (celui de la ligne D) a une capacité potentielle de transports de personnes de l'ordre de 43 000 personnes à l'heure, 4 fois plus élevée que celle du célèbre premier.

Il serait inexcusable de ne pas exploiter, au moins partiellement, cet énorme potentiel !

Bus express dans le tunnel de Fourvière : économie de carburant et gain de place

Un bus express thermique consommant **35 l aux 100 km** et transportant modestement 40 personnes, pourrait économiser la circulation d'environ 30 voitures, consommant chacune environ 4 l aux 100 km, soit au total **120 litres**.

Avec l'intervalle de sécurité réglementaire de 2 secondes (soit 40 mètres si l'on roule à 72 km/h) **notre caravane de 30 voitures s'étalerait sur plus de 1300 mètres** sur une voie, **et le bus sur moins de 60 mètres**

S'abonner aux TCL sur internet ?

Selon Kéolis, ce sera bientôt possible !

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
tél. 09 54 98 96 34

Financement des transports en commun : le Grand Lyon et le Département à la traîne depuis 10 ans.

Indépendamment des emprunts qui ne sont pas une véritable ressource, puisqu'ils ont vocation à être remboursés, le financement du Sytral, autorité organisatrice des transports en commun urbains de l'agglomération lyonnaise a évolué ainsi entre 2001 et 2011 (*Source Sytral, rapport financier 2011*) :

- le versement transport des entreprises et administrations est passé : de 167,9 à 257,5 millions, soit +53,4 %
- les recettes provenant des usagers (abonnements et tickets) : de 104,1 à 187,6 millions, soit + 80,2 %
- les contributions de Grand Lyon et du Département de 121,0 à 141,0 millions, soit + 17,4 %

Ainsi, le financement par les collectivités locales, assuré à environ 87 % par le Grand Lyon et 13 % par le Département, a très peu progressé en 10 ans.

Les deux collectivités se sont en effet limitées à augmenter leur contribution du niveau de l'inflation, sans accompagner le développement important de notre réseau dont la fréquentation a progressé de plus de 50 % depuis 2001.

Il y a là une anomalie qui aurait dû être corrigée depuis longtemps.

La logique aurait voulu en effet que le Grand Lyon et le Département renforcent de façon significative leur contribution au Sytral.

Si, au lieu d'augmenter de 17,4 % en 10 ans, le financement par les collectivités locales avait augmenté de 80,2 %, taux d'augmentation des recettes provenant des usagers, ce seraient 76 millions de plus (80,2% - 17,4 % = 62,8 % multiplié par 121 millions) qui auraient été à la disposition du Sytral pour la seule année 2011.

En dix ans l'insuffisance de financement du Sytral par le Grand Lyon et le Département est de l'ordre de 300 à 400 millions.

Merci aux lecteurs de nous faire part de leurs réactions :

- sur le projet TOP présenté par le Grand Lyon
- sur un développement du « modèle lyonnais » en matière de déplacements en transports en commun.

Mot du Trésorier

Le montant de la cotisation de base pour 2013 est de 20 euros (montant inchangé depuis 2009).

Nous vous remercions d'avance de votre participation dès ce début d'année. Dans un contexte qui n'est pas toujours facile, nous avons besoin de votre soutien

Nous comptons aussi sur vous pour faire connaître notre bulletin à vos amis et relations. Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés.

Sylvain-Pierre Fuzelier

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

63 bis rue Chazière – Allée 5 – 69004 Lyon