



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n°19- Janvier 2011

EDITO : Indignons-nous !

Dans un petit livre de quelques dizaines de pages, Stéphane Hessel, ancien résistant et rescapé des camps nazis, et l'une des chevilles ouvrières de la rédaction de la déclaration universelle des droits de l'homme, vient, du haut de ses 93 ans, d'appeler ses concitoyens à réagir face aux faiblesses de notre société.

Indignez-vous, nous dit-il, sur les questions d'injustices, d'environnement, de libertés, de démocratie, lorsqu'elles évoluent dans le mauvais sens. Et surtout ne restez pas des indignés simples spectateurs ! Agissez ! là où vous êtes en mesure d'agir, même si cela vous paraît modeste.

C'est ce que nous tentons de faire à Déplacements Citoyens :

- quand nous dénonçons la folie des grandeurs de ceux qui, au lieu de s'atteler à la rénovation de notre grand stade historique, voudraient en construire un deuxième, dans un lieu particulièrement mal placé en terme de transports en commun et d'environnement. Avec à la clé une facture totale qui serait d'environ 1 milliard, soit l'équivalent de 5000 logements à 200 000 euros.

- ou quand nous nous indignons lorsque le Grand Lyon s'engage dans une dépense de plus de 200 millions sur le tunnel de la Croix-Rousse pour un 2^{ème} tube totalement surdimensionné (cf page 2)

- ou lorsque le Sytral tente de nous faire avaler que son projet de tram Bron-Eurexpo n'est pas lié au projet décinois d'un deuxième grand stade dans notre agglomération (cf page 3).

En ce début d'année 2011, formulons donc le vœu que nous gardions cette double capacité d'indignation et de réaction.

Sans que cela ne nous empêche de nous réjouir d'évolutions positives qui sont souvent le fruit d'actions de longue haleine. Ce n'est pas en effet par hasard que notre réseau TCL a une "offre de transport" presque deux fois supérieure à celle des deux agglomérations, de Lille et de Marseille, d'importance comparable à la nôtre. C'est le fruit de plusieurs décennies de travail intense et de bonnes décisions.

Sous le signe de l'indignation mais aussi de l'optimisme, les administrateurs de Déplacements Citoyens se joignent à Monique Rovidati qui met en page ce bulletin, pour présenter aux adhérents de l'association et à tous ceux qui nous liront, leurs vœux de **très bonne année 2011 !**

Olivier Billion, Claude Ferrer, Janine Diot, Robert Fréchet, Sylvain-Pierre Fuzelier, Jean Murard, Jean-Paul Perrin, Jean-Claude Reverchon, Paul Roche et Pierre-Marie Serrand.

ATTENTION : Questionnaire à nous retourner sur le TOP (Tronçon Ouest du Périphérique)

Voir en page 2 quelques données sur les enjeux de ce projet.

Inauguration le 20 janvier de la ligne C1 de La Part Dieu à Caluire

Cette ligne forte, en trolleybus articulés, qui fonctionnait déjà jusqu'à la Cité Internationale, via le Boulevard des Belges, a été inaugurée sur toute sa longueur le 20 janvier. Elle traverse le Rhône, prend la Montée des Soldats puis emprunte la rue Pasteur pour aller à Cuire, où elle se trouve en correspondance avec la ligne C de métro. Elle dessert notamment le quartier de Montessuy à forte densité de population.

.....et annonce pour fin août de la mise en service de la ligne C2 de La Part Dieu à Rillieux

Lors de l'inauguration de C1, le Président du Sytral, a annoncé pour fin août 2011 la mise en service de sa sœur jumelle, la ligne C2, qui reliera La Part-Dieu à Rillieux.

De la Part Dieu, la ligne ira plein nord, par Villeurbanne, retrouver le même parcours que C1 sur le Pont Poincaré et la Montée des Soldats, pour ensuite prendre l'avenue Général Leclerc et rejoindre enfin la ville nouvelle de Rillieux, également à forte densité de population.

Déplacements Citoyens se félicite de la création de ces deux lignes qui bénéficieront de priorités aux feux, de fréquences de l'ordre de 7 minutes en heures de pointe et devraient accueillir environ 30 000 voyageurs par jour.

Leur coût total est de 77 millions pour environ 17 km d'infrastructure

Projet d'amputation de la ligne 18 (Croix-Rousse Nord à Jean-Macé)

Depuis plusieurs mois déjà, les habitants de la Croix-Rousse et les utilisateurs de la ligne 18 ont eu connaissance, par le "bouche à oreille", d'un changement du Terminus de cette ligne. Grand étonnement de tous car aucune concertation n'a été proposée, ni par le Sytral, ni par la Mairie. Si ce projet était mené à son terme, la ligne s'arrêterait à l'Hôtel de Ville (Opéra), dès fin août 2011.

Nous devons préciser que le "18" est la seule ligne (très fréquentée sur toute sa longueur) partant de la Croix-Rousse-Nord, qui passe par le centre, traverse le Rhône pour atteindre la rive gauche et arriver jusqu'à la place Jean Macé par les avenues de Saxe et de Jean-Jaurès, et ceci sans correspondance.

Avant toute décision, nous attendons des explications de la part du Sytral.

Monique Rovidati

Votre avis sur le TOP ?

Le dossier autoroutier du Tronçon Ouest du Périphérique (le TOP) vient d'être rouvert par les élus locaux, avec pour ambition de boucler le périphérique.

Dans la version proposée par le Président du Grand Lyon, l'ouvrage, d'une longueur de 13 km, partirait de la Porte de Valvert, à Vaise, pour rejoindre le Boulevard Laurent Bonnevey à la Porte de Gerland. Il passerait par Tassin (les Trois Renards), Francheville le Bas, les Hôpitaux Sud, La Saulaie d'Oullins. Il serait en grande partie en tunnel, sauf dans la partie terminale où il emprunterait un long pont surplombant le Rhône et le port Edouard Herriot.

Deux autres versions, plus au Sud, dont l'une soutenue par le maire d'Oullins, sont mises en avant. L'ouvrage contournerait Saint Genis Laval par le Sud, pour rejoindre l'A7, soit à la hauteur de Pierre-Bénite, soit à la hauteur d'Irigny. Il serait un peu plus longs : environ 15 km, mais pas forcément plus coûteux.

Aussi bien dans sa version courte que dans ses versions longues, le TOP est estimé à plus de 2 milliards, soit au moins l'équivalent de 70 km de tram ou 20 km de métro en centre ville ou de 10 000 logements à 200 000 €. Il devrait être à péage, mais si ses promoteurs veulent que le péage ne soit pas trop dissuasif, il ne pourrait couvrir qu'une partie relativement faible (20 ou 30% ?) des coûts engagés par la collectivité. L'ouvrage serait donc a priori en grande partie financée par nos impôts.

Est-il opportun de lancer une telle infrastructure dans notre agglomération ?

Si l'on se place au niveau du confort dans la circulation automobile de l'Ouest de l'agglomération et du désengorgement du tunnel de Fourvière d'une partie du trafic de transit, la réponse est certainement oui. Remarquons toutefois que le TOP se situerait, en grande partie, parallèlement au tracé de la ligne de chemin de fer Brignais-Tassin-Gorge de Loup-Saint-Paul en cours de renforcement, qui incitera des automobilistes à laisser leur voiture au garage.

Si l'on tient compte du niveau des dépenses publiques qui seraient à engager par la collectivité, l'opportunité du projet est donc beaucoup plus contestable. Surtout en ces temps de crise...

Quant au coût pour les utilisateurs, tout laisse à penser qu'il serait de plus en plus élevé. Le prix des carburants, qui avait fortement reflué fin 2008, aux moments les plus aigus de la crise, a repris sa tendance haussière entraînée par la flambée du baril de pétrole brut, cet aliment rare que l'on a consommé sans discernement. Les cours du Brent, qui se situaient en moyenne à 21 dollars le baril de 1997 à 2002 et avaient explosé entre 2003 à 2008 (avec le pic historique de 133 en juillet 2008) avoisinent à nouveau en janvier 2011 les 100 dollars.

Rappelons ci-dessous les moyennes annuelles depuis 2003 :

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
29	38	54	65	72	97	61	75

Enfin, le confort autoroutier est un appel à circuler davantage, ce qui est de nature à augmenter la consommation de carburants. C'est à dire, concrètement, et malgré les progrès techniques, à augmenter la pollution et les émissions de CO₂. génératrices d'un réchauffement climatique, aux conséquences dont on mesure de plus en plus la gravité pour notre planète.

Qu'avez-vous à rajouter à ce rapide tour d'horizon ?

Et quelle position souhaitez-vous que Déplacements Citoyens prenne ?

Merci de bien vouloir nous donner votre point de vue à l'aide du questionnaire joint au présent bulletin n°19, qui sera à retourner à Sylvain-Pierre Fuzelier, trésorier de l'association, 2bis, rue St Vincent de Paul 69008 Lyon Tél. 09 81 84 69 74

Tunnel de la Croix Rousse : un second tube totalement surdimensionné (suite du bulletin n° 18, page 2.)

Le 15 Janvier 2011 au matin, monsieur Jacky Darne, vice-président aux finances du Grand Lyon, interrogé sur l'antenne de RCF à propos de l'augmentation de la fiscalité locale, la justifiait en partie par les programmes d'investissement.

Il prit l'exemple du percement du deuxième tube du tunnel de la Croix-Rousse à peu près dans ces termes : « C'est un investissement de **240 millions** d'euros, mais aucun lyonnais ne pourrait être contre un tel projet qui prévoit d'y faire circuler des bus, des vélos et des piétons ».

Nous pensons au contraire que si les choses avaient été correctement expliquées aux lyonnais, et si on les avait interrogés, dans leur grande majorité, ils se seraient opposés à ce projet.

Suite à la catastrophe du Mont Blanc, un ouvrage comme celui de la Croix Rousse doit être doté d'une galerie de secours. Une **obligation** à laquelle on ne peut pas se soustraire, bien que l'expérience ait montré qu'en cas de catastrophe, il n'est pas forcément utilisé : il a été en effet observé que le premier réflexe en cas de fuite est de se diriger vers la sortie du tunnel, surtout si on la situe et à fortiori si on la voit. Cela aurait toutes les chances d'être le cas pour la Croix Rousse qui a une très large section en raison de ses quatre voies de circulation dans le même tube, de plus il est rectiligne et sans déclivité. A ces éléments d'autres caractéristiques font du tunnel de la Croix Rousse, celui sans doute **le plus sûr** des trois ouvrages que compte l'agglomération lyonnaise : vitesse limitée à 50 km/h, interdiction des poids lourds, séparation des deux sens de circulation par un solide parapet, enfin fluidité du trafic grâce à des feux très en amont : place Valmy et Pont Mouton côté Saône, 2 extrémités du pont, côté Rhône.

Une **galerie de secours**, indispensable rappelons-le, doit avoir, nous a confié un spécialiste de ce genre d'ouvrage, un diamètre de 4 m. Seulement utilisée en cas de sinistre elle aurait la dimension adéquate pour servir de **piste cyclable** le reste du temps.

Au lieu de **4 m** on perce une galerie de 10 m, soit **6 fois plus que nécessaire** (cf πR^2).

10 mètres ? pour un bus qui ne passera que 10 fois par heure, et un trottoir piétons qui sera déserté : environ 30 minutes à pied dans un souterrain reliant 2 secteurs peu animés.

Jean-Claude Reverchon

400 millions de dépenses publiques seraient à prévoir pour le projet de stade de l'O.L. à Décines

Alors que le Grand Lyon continue à annoncer environ 200 millions d'argent public à dépenser si le projet décinois de l'O.L. voyait le jour, nos dernières estimations conduisent à un chiffre se situant entre 450 et 500 millions, soit autant que le stade et divers investissements connexes.

Même en défalquant certaines dépenses publiques qui auraient une autre utilité que la desserte du stade proprement dite, nous arrivons à un total d'environ 400 millions (soit environ 800 € par ménage du Grand Lyon).

C'est une des raisons pour lesquelles le collectif des « Gones pour Gerland » auquel nous participons, continue à manifester son opposition totale à ce projet et à agir pour la rénovation de Gerland.

Projet de tram T2 Bron-Eurexpo

Eurexpo est desservi depuis 2007 de façon souple et efficace par des navettes à partir de La Soie. Une desserte en tram à partir de Bron ne se justifierait pas. Sa raison est en réalité la desserte du projet de stade de l'OL à Décines. Jean-Claude Reverchon a imaginé ci-dessous un scénario prenant pour hypothèse que l'infrastructure serait construite.

Petite chronique d'un futur visiteur de Pollutec

Nous sommes en 2014. Je suis un visiteur de Pollutec venant à titre professionnel. Je viens de l'extérieur de Lyon, de ou via Paris, et je suis bien sûr, comme tout **homme d'affaire avare de mon temps**. J'ai choisi de **venir par le train**. Je veux faire faire des économies à mon entreprise et je choisis de prendre les **transports en commun**. Dans le prospectus remis par Pollutec je constate qu'il y a maintenant un tram, le T2, qui m'amène directement, depuis la gare de Perrache, jusqu'à Eurexpo.

Belle aubaine, **Je fais donc le pari que ce fameux T2** m'amènera directement devant la porte d'entrée.

Au lieu de descendre à Part Dieu comme je le faisais les fois précédentes, je reste dans **le TGV jusqu'à Perrache**. En arrivant à Perrache, je regarde ma montre il est 10 h 10 alors que nous étions arrivés à la Part-Dieu à 9h57!

Je rejoins la station du T2, escalator, galerie, redescende à la station du tram. Neuf stations jusqu'à Grange Blanche où l'on m'invite à changer de rame pour rejoindre Eurexpo. La nouvelle rame, partie au bout d'un certain temps va emprunter jusqu'à la station Les Alizés la même voie que le tram T2 que je viens de quitter. En fait je ne réalise pas si ou comment la rame pour Eurexpo a pu aller plus vite que celle dont on m'a fait descendre à Grange Blanche.

Après les Alizés, mon tram quitte la voie principale et traverse le Nord de Bron. Et enfin, ouf ! mon tram est sur sa propre voie et là ça va plus vite. Me voilà enfin à destination, il est presque 11 heures du matin. J'ai quitté Paris Gare de Lyon à 7h54 : 2 heures de Paris à la Part Dieu, et **1 heure de la Part Dieu à Eurexpo** via Perrache et T2 !

Je me suis **bien fait avoir par la pub** vantant le soi-disant avantage d'une desserte tram jusqu'à Eurexpo.

Si comme naguère, j'étais venu de la Part Dieu **par T3, je serais arrivé à Pollutec une demi-heure plus tôt**. A ma descente du T3 à la Soie, une navette bus m'attendait quai à quai pour me rendre à Eurexpo. La fois dernière, il y en avait 4 en stationnement qui n'attendaient pas même pour partir qu'elles soient pleines. Pleines ? Aux heures d'ouverture peut-être, mais au moins elle m'amenait juste devant la porte du salon; et puis 10 minutes debout ce n'est guère plus que les navettes de nombreux aéroports que je fréquente, souvent dépourvus de passerelles de débarquement. Au moins cette fois-ci, je suis sans bagage.

J'ai eu encore de la veine que mon T2, tributaire des aléas de la circulation des autres modes de transport de la chaussée urbaine qu'il emprunte sur la plus grande partie de son parcours, n'ait pas été obligé d'interrompre ou de retarder son service.

Au retour, pour être sûr de ne pas manquer mon TGV destination Paris, je repartirai par La Soie.

Dans le train je me promets d'écrire au salon Pollutec pour qu'ils **déconseillent aux visiteurs** de leur salon de prendre la **solution T2**. En revanche, pourrait-on lui suggérer quelques améliorations à apporter à la navette bus sur le plan de son itinéraire et des priorités à lui donner à certains carrefours.

Faites le bon choix et bon voyage !

Jean-Claude Reverchon

..Pour une juste place de l'automobile dans le Grand Lyon

Après l'ère du " tout bagnole ", qui a duré plus d'une génération avant qu'on n'en perçoive clairement les nuisances, semble venu celui, tout aussi systématique et exagéré, du " tout sauf la bagnole ".

La raison d'être de la voiture particulière est de transporter une ou plusieurs personnes, ce à quoi peut suffire un véhicule modeste. La voiture particulière rend possibles et pratiques de nombreux déplacements, qui sans elle seraient difficiles ou même impossibles : absence de transports en commun dans certaines zones, à certaines heures, pour des trajets complexes ou périphériques, présence d'enfants, de personnes âgées, de bagages, etc...

Mais l'automobile est aussi un luxe dont nos concitoyens abusent, en utilisant des véhicules sur dimensionnés en capacité ou en performances, ou en se permettant des trajets inutiles ou qui relèveraient parfaitement d'autres moyens de transports plus écologiques.

Depuis quelques années, les pouvoirs publics nationaux et locaux développent donc les services de transports collectifs et, plus timidement, l'usage des modes doux.

Ils cherchent aussi à rendre l'utilisation du véhicule individuel de plus en plus difficile en réduisant les vitesses et en rétrécissant la voirie utilisable et les possibilités de stationnements : des rues sont passées de 2 voies de circulation à une seule sans aménagement de zones de décharge pour les livraisons ou les arrêts courts, des îlots piétonniers apparaissent au milieu des croisements et ralentissent le trafic, voire le stoppent totalement lorsqu'une ambulance ou un camion de déménagement cherche à passer, des voies deviennent tellement étroites que si un véhicule un peu large y stationne il n'est plus possible de passer, le nombre des places de stationnement est réduit tant qu'on ne peut plus accéder à sa belle-mère âgée et à ses paquets...

Réduire le flux automobile atténue effectivement certaines nuisances, mais, poussée à l'extrême, cette démarche se rapproche progressivement de l'absurde, car l'automobile est indispensable aux agglomérations et doit rester utilisable par tous :

- sauf à risquer des coûts exponentiels et une satisfaction décroissante, le développement des transports en commun ne remplacera jamais certains des services plus diversifiés que peut rendre le véhicule automobile.

- le bon fonctionnement d'une ville et sa sécurité supposent que les déplacements y restent suffisamment nombreux et faciles et que les aléas occasionnels puissent y être gérés (situations d'urgence des services de police ou d'incendie, risques climatiques...).

Les seuls coûts de fonctionnement, de péage et de stationnement, limiteront déjà progressivement l'usage de l'automobile. Sachant qu'une automobile de ville roule en moyenne 10% de son temps et occupe plus de place pour stationner que pour circuler, mettons à disposition pour libérer la voirie, des garages, parkings et parkings relais, payants si nécessaire. Développons aussi les véhicules d'auto-partage, car un véhicule Autolib incite ses utilisateurs à utiliser aussi les autres modes de transports et à ne louer que au plus petit et au moins cher. Remplaçant 7 à 8 voitures particulières, il libère en outre de la place sur la voirie pour les déplacements et les loisirs.

Olivier Billion (06 89 33 89 74)

Les gares lyonnaises

Sujet du débat organisé le 24 novembre 2010 par Déplacements Citoyens, en collaboration avec la coordination DARLY, en présence de Bruno Mercader de la SNCF et de Guy Palluy, conseiller régional Rhône-Alpes, membre de la commission transport. Il est tout d'abord rappelé par le représentant de la Région que le transport représente le ¼ du budget de Rhône-Alpes.

Le trafic voyageurs dans les gares de Lyon se concentre de plus en plus sur la gare de la Part-Dieu : 80 à 100 000 voyageurs journaliers (moitié grandes lignes, moitié TER). La Part Dieu concentre à elle seule le tiers du trafic total TER de la région Rhône Alpes. Perrache n'accueille que 20 à 25 000 voyageurs/jour. Les autres gares St Paul, Vaise, Gorge de Loup ont un trafic bien plus modeste compris entre 1500 et 2500. La nouvelle gare Jean Macé connaît un succès grandissant avec un trafic supérieur aux prévisions, actuellement de 3500/jour.

Conçue à l'origine pour un trafic de 30000 voyageurs par jour, la gare de la Part-Dieu, aujourd'hui saturée, devra faire face dans les 10 ans à venir à une augmentation de son trafic; on pronostique +40% pour le TER et plus qu'un doublement pour le TGV auquel va contribuer le TGV Rhin-Rhône. En attendant une refonte plus profonde de la gare, un certain nombre de dispositions et d'aménagements sont prévus : ajout d'un nouveau quai, amélioration de l'info voyageurs, agrandissement des espaces de circulation au rez-de-chaussée par libération de l'espace dédié aux guichets et au mobilier, transfert à Perrache de l'activité ravitaillement des trains partant de Lyon. Cette dernière disposition permettrait de supprimer des quais de service inter voies et de densifier ainsi le nombre de voies ou d'élargir les quais voyageurs. Il s'agit là d'une transformation importante nécessitant un renforcement des infrastructures. Elle n'est pas prévue pour un avenir proche; il en va de même pour le projet d'une gare souterraine.

Notons une intervention un peu désabusée de l'un des participants à la réunion :

« La SNCF consent des investissements minimum, ce qui peut s'expliquer car elle manque de moyens. Mais quand les collectivités locales se substituent à elle pour payer ces investissements, la SNCF place la barre des critères à respecter extrêmement haut et cher.

La SNCF et RFF sont deux mastodontes qui vivent leur vie sans se préoccuper suffisamment des attentes, simples ou complexes, des gens transportés ou seulement côtoyés, longés, parfois isolés par leurs trains et leurs infrastructures. »

J. Cl. Reverchon

Beaucoup de TER en retard en 2010

Nous avons été alerté notamment par les cheminots CGT et par l'ADUT (association usagers du Nord Isère) de retards très fréquents dans les circulations de Trains Express Régionaux en 2010 qui pénalisent les usagers et discréditent la SNCF et la Région Rhône-Alpes.

En tête de ce triste palmarès, les lignes Lyon-Grenoble, Lyon-Chambéry, Lyon-Genève, Lyon-Valence et Lyon-Macon.

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 gagne le concours Lépine de la circulation

Comment améliorer la circulation dans un entonnoir ?

Réponse : en diminuant l'orifice de sortie !

Faire du cours Emile Zola une artère digne de la seconde ville du département « bravo ». Mais dans le projet que nous présente la Mairie, Il y manque la vision technique du projet. Certes les trottoirs sont larges, les fleurs sentent bons, les Villeurbannais sont assis à la terrasse des cafés et des emplacements sont prévus pour le stationnement des voitures. Mais on oublie de nous donner des chiffres sur les flux de voitures surtout aux heures de pointe. La physique, hélas, nous apprend qu'un entonnoir ne laisse passer le liquide qu'en fonction du diamètre de l'orifice de sortie. Comment pense-t-on permettre au flux de voitures arrivant par la rue du 4 août 1789, qui viennent du pont de Cusset et des deux sorties du boulevard Laurent Bonnevey, s'agglutinent sur quelques mètres au niveau de la station de métro Cusset et qui actuellement, tout au long du cours Emile Zola avancent difficilement, comment pense-t-on que ce flux puisse s'écouler alors qu'il n'y aura plus qu'une voie ?

Comme nous l'avons évoqué lors de la réunion d'information, le carrefour Emile Zola/ Anatole France voit passer un nombre important de véhicules dont ceux du SDIS (pompiers) et du nouveau Commissariat de police

A l'initiative du Grand Lyon, des travaux sont en cours sur la voirie au niveau du square Bertrand pour implanter une piste cyclable. Lors de la réunion d'information, ces travaux n'ont été évoqués que sommairement. J'ose espérer qu'ils ne vont pas être en opposition avec le projet municipal sur le réaménagement du cours E. Zola.

J'espère que les promoteurs de ce projet tiendront compte des diverses observations faites par les Villeurbannais.

Paul Roche

Notez sur vos agendas

Notre assemblée générale statutaire aura lieu :
le mercredi 25 mai 2011 à 18 heures

(Lieu à déterminer)

Elle devrait être suivie d'un débat sur le TOP

Le mot du trésorier

Vos cotisations (20 euros minimum en 2011 comme en 2010 et 2009) sont notre unique ressource.

Nous vous remercions d'avance de votre participation dès ce début d'année.

Nous comptons aussi sur vous pour faire connaître nos initiatives et notre travail plus nous serons nombreux plus nous pourrons nous faire entendre.

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