



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

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

Bulletin n° 37 Janvier 2020

Edito : Lumière sur tunnels de Fourvière

En ces périodes de campagne électorale, prenons un peu de recul sur nos tunnels, pour ne pas oublier l'essentiel.

Commençons par le tunnel routier de Fourvière

Mis aux normes et rénové en 2014/2015, son gabarit à deux tubes de deux voies chacun, lui permet, avec une vitesse autorisée de 70 km/h, d'écouler, dans les deux sens, 8 000 véhicules par heure (soit environ 10 000 personnes). Son trafic moyen journalier est de l'ordre de 110/115 000 véhicules, chiffre proche du trafic journalier moyen constaté entre Limonest et Porte de Valvert et entre Perrache et Pierre Bénite sur les axes A6 et A7 en voie de requalification.

Il est internationalement connu par les bouchons qui se forment à ses entrées Nord et Sud, sur un axe Rhône-Saône constituant le couloir routier le plus direct pour relier le Nord de la France et la Méditerranée. Bouchons qui sont consécutifs à l'effet d'entonnoir qui se produit lorsque des véhicules s'en approchent sur 3 ou 4 voies à 110 ou 130 km/h.

Continuons par un autre tunnel de Fourvière, celui du métro D, voisin du tunnel routier. Il est tellement discret qu'on pourrait l'oublier. Et pourtant, il est d'une grande efficacité : avec des rames de deux voitures (350 places) qui circulent dans un seul tube à raison d'une rame toutes les deux minutes dans chaque sens, il transporte en heure de pointe et dans les deux sens, plus de 20 000 personnes.

Le tunnel métro est ainsi deux fois plus efficace que le tunnel routier et deux fois moins coûteux à creuser (un tube contre deux tubes)

Quant à la problématique de la **pollution atmosphérique et sonore, ou de la maîtrise de l'énergie, l'avantage du métro est encore plus criant** : entre 60 rames de métro à traction électrique circulant en une heure, et 8 000 véhicules à traction majoritairement thermique, il n'est pas besoin de se livrer à de savants calculs pour voir que **c'est le jour et la nuit.**

Une devinette pour terminer : Sachant que le projet de périphérique autoroutier Ouest, initié en 2012 par Michel Mercier et Gérard Collomb sous la fausse appellation d'Anneau des Sciences, ferait 15 km, avec une succession de six tunnels à deux tubes d'une longueur totale d'environ 13 km, **combien pourrait-on réaliser de kilomètres de métro avec le budget nécessaire à ce projet ?**

Nous invitons bien entendu nos lecteurs à répondre sans recourir à leurs ordinateurs ou leurs smartphones !

Très belle et bonne année 2020 à chacun d'entre vous.

Jean Murard

Propositions de notre association en matière de déplacements

Elles sont détaillées dans les pages 2, 3 et 4 du présent bulletin en 4 chapitres :

1. Les transports en commun urbains, en constante amélioration depuis 40 ans dans notre aire métropolitaine, font de Lyon une référence dans ce domaine. Poursuivre leur développement est une priorité :

- pour mieux répondre aux besoins des usagers actuels ou potentiels, dans toute leur diversité
- au regard de la qualité de vie dans la Métropole, et de son attractivité sur le plan économique et touristique
- au niveau de la gestion de l'énergie (économiser les produits pétroliers dont notre pays est dépourvu et qu'il doit importer)
- au niveau environnemental (moins de pollution de l'air et de nuisances sonores, réduction des gaz à effet de serre, et contribution à la lutte contre le réchauffement climatique).

2. Les transports en commun péri urbains ont leurs points forts mais aussi des points faibles (tels les nombreux retards de trains à La Part Dieu). Ils doivent être sensiblement améliorés par une offre répondant mieux aux besoins.

La désaturation des infrastructures du Noeud Ferroviaire Lyonnais doit être rapidement programmée, et les synergies entre transports en commun urbains et péri urbains doivent être développées.

3. La construction d'un périphérique autoroutier Ouest projetée en 2012 est à rejeter.

Avec ses 15km et ses 6 tunnels successifs, le pseudo Anneau des Sciences serait à la fois un gouffre financier et une véritable invitation à davantage utiliser l'outil automobile : un non sens sur les plans environnemental, climatique, énergétique et économique.

4. Propositions complémentaires

Elles concernent notamment :

- la pseudo gratuité des Transports en Commun
- l'élargissement des tarifications multimodales
- le réajustement de la participation de la Métropole au financement du Sytral
- l'homogénéisation de la vitesse de circulation sur les boulevards périphériques.
- la remise en ordre des relations avec Rhonexpress etc

Déclinaison des propositions annoncées en page 1

1. Développement qualitatif et quantitatif des transports en commun urbains :

a) Accélération de la mise en oeuvre des plans "avenir métro" et avenir "tramway", avec renforcement de leurs capacités de transport

- mise progressive sans conducteur de la ligne B de métro, puis de la ligne A
- passage progressif des rames de la ligne D de métro de 2 à 4 voitures en heure de pointe
- remplacement progressif des rames de tram de 32m par des rames de 43m, d'abord sur la ligne T4, puis sur les lignes T1 et T2
- augmentation des fréquences de passage des lignes de tram T1, T2, T3 et T4

b) Remplacement progressif des bus thermiques par des bus électriques sur une grande partie des lignes du réseau TCL, avec développement de sites protégés et de priorités aux feux.

c) Consolidation de la ligne de trolleybus C3, avec son nouveau site protégé du pont Lafayette à Laurent Bonnevey, par augmentation des fréquences de passage en heure de pointe et augmentation de la longueur des trolleybus (après reconfiguration éventuelle de la voirie entre Hôtel de Ville et Saint-Paul).

d) Prolongement du tram T2 d'env 1,5 km de Perrache à l'Hôtel de Région, à horizon fin 2020.

e) Transformation en lignes fortes de la ligne 37 (Vaulx en Velin Nord à Charpenne, via Croix-Luizet), et de la ligne 14 (de la gare d'Oullins à Gorge de Loup, via la gare d'Alaï) avec des bus de 18 m en heures de pointe, et de nouveaux sites protégés et priorités aux feux à horizon 2021/2022.

f) Mise en service de lignes express en site protégé sur l'axe A6/A7 requalifié à l'horizon 2021/2022 : de Porte de Lyon à Gare de Vaise et de Pierre-Bénite à Perrache et Bellecour.

g) Mise en service du prolongement du métro B de la gare d'Oullins aux Hôpitaux Sud en 2023.

h) Mise en service du prolongement du tram T6 des Hôpitaux Est au campus de La Doua à l'horizon 2025. Avec un a priori favorable à un tracé directissime sur l'axe de la rue Antonin Perrin et de la rue des Bienvenus (et épargnant l'avenue Henri Barbusse prolongée au Nord, dont la vocation piétonne et festive est à conserver).

i) Prolongement de 12 km du tram T3 de Meyzieu ZI jusqu'à l'agglomération de Pont de Chérut à l'horizon 2026, avec un tram toutes les 5mn au départ de Part Dieu, dont un sur quatre (toutes les 20 mn) aurait Pont de Chérut comme terminus, les autres (trois sur quatre) gardant leur terminus à Meyzieu les Panettes.

j) Construction, pour mise en service en 2030, d'un métro E sur pneus et sans conducteur de la gare d'Alaï à Part Dieu Villette, via Le Point du Jour et Bellecour.

Mises à l'étude (non exhaustif)

k) Mise à l'étude d'une ligne forte (tram ou BHNS) d'environ 10 km de La Doua à Bron via Croix-Luizet, le quartier St Jean de Villeurbanne, Vaulx en Velin centre et Vaulx en Velin Sud, pour mise en service à l'horizon 2028 (tracés précis à définir).

l) Mise à l'étude d'une ligne de bus express d'environ 12 km de Vaulx en Velin Nord à la gare de Vénissieux, via le boulevard urbain Est et Porte des Alpes (pour mise en service horizon 2022/2023).

m) Mise à l'étude d'un prolongement d'environ 2 km de la ligne A de métro, de La Soie au secteur des Sept Chemins, via Vaulx en Velin Sud (pour mise en service horizon 2030/2032).

n) Mise à l'étude de l'utilité et de la faisabilité d'une ligne de bus express de rocade d'environ 10 km entre les Minguettes (terminus tram T4) et les Hôpitaux Sud (futur terminus métro B) via la gare de Feyzin et Irigny.

n) Mise à l'étude de l'utilité et de la faisabilité d'une ligne de bus express de rocade d'environ 10 km entre les Minguettes (terminus tram T4) et les Hôpitaux Sud (futur terminus métro B) via la gare de Feyzin et Irigny.

o) Mise à l'étude de l'utilité et de la faisabilité d'un prolongement d'environ 3 km de la ligne E de métro de la gare d'Alaï à Craonne.

p) Mise à l'étude de l'utilité et de la faisabilité d'un prolongement d'environ 5 km de la ligne D de métro de la gare de Vaise au secteur Nord Ouest de la Duchère et à Techlid.

q) Mise à l'étude de l'utilité et de la faisabilité d'une nouvelle ligne de métro F d'environ 7 km entre Charpenne et Sathonay Gare.

2. Renforcement des T.E.R. dans l'aire urbaine de Lyon :

a) Renforcement des infrastructures du Noeud Ferroviaire Lyonnais et désengorgement de la gare de La Part-Dieu :

- optimisation des circulations de trains avec le système ERTMS,
- passage à 4 voies entre St Fons et Grenay (ligne dite de Grenoble),
- renforcement shunt de Saint Fons
- passage de 4 à 6 voies ferrés, en surface, entre St Clair et Guillotière (et de 12 à 14 voies à la Gare de la Part-Dieu).

b) Construction du CFAL Nord (Contournement Ferroviaire de l'agglomération lyonnaise entre Ambérieu et Grenay, via Saint Exupéry).

c) Renforcement progressif de l'offre de TER sur chacune des lignes de l'étoile ferroviaire lyonnaise, soit les lignes en provenance des villes suivantes :

Ambérieu, Chambéry, Grenoble, Valence, Saint Etienne, Brignais, Sain Bel, Roanne, Paray le Monial, Mâcon, Bourg en Bresse.

Exemples de renforcements :

- Améliorer la liaison Mâcon-Valence, tant pour les services express que pour les services omnibus entre Villefranche et Vienne (via la rive droite de la Saône, les gares de Vaise, Perrache et Jean Macé et la rive gauche du Rhône)
- Mettre à double voie l'intégralité du tronçon Gorge de Loup- Ecully du tronc commun aux lignes de tram train convergeant vers la gare Saint Paul.

3. Abandon du projet de tronçon ouest du périphérique (T.O.P.), qui serait à la fois un gouffre financier, une véritable invitation faite à nos concitoyens d'utiliser davantage leur voiture et un non sens au niveau environnemental, climatique, économique et énergétique.

Dans sa dernière version initiée en 2012 par Michel Mercier et Gérard Colomb, ce projet autoroutier d'un coût prévisionnel de 3 à 4,5 milliards serait en pleine Métropole, et, malgré le péage prévu, devrait être financé presque en totalité par les contribuables locaux. D'une longueur de 15 km, dont plus de 80 % en tunnels, il comporterait 6 tunnels avec pour chacun ses voies d'accès et de sorties des tunnels :

- Porte de Valvert
- Trois Renards
- Vallon d'Alaï (ruisseau de Charbonnières)
- Beaunant
- Hôpitaux Sud
- La Saulaie d'Oullins
- Porte de St Fons

Son objectif annoncé était de capter une partie de la circulation de l'axe A6/ A7 entre Limonest et Pierre-Bénite, notamment celle transitant dans le tunnel routier de Fourvière.

Or, si le tunnel de Fourvière a été une véritable hérésie au moment où il a été construit, il a le mérite aujourd'hui d'exister et d'avoir été rénové en 2014/2015.

Il convient donc de continuer à l'utiliser de la façon la plus intelligente possible avec ses deux fois deux voies et 70 km/h ce qui lui donne une capacité maximum de l'ordre de 8 000 véhicules/heure.

Il est en effet utile à de multiples utilisateurs qui ont souvent un besoin impératif de prendre leur voiture pour toutes sortes de raisons.

En revanche nombre de personnes qui l'empruntent aujourd'hui et qui utilisent l'axe A6/A7 entre Limonest et la Porte de Valvert, et entre Perrache et Pierre-Bénite, pourront lui trouver des alternatives attractives, parmi lesquelles les plus efficaces sont les lignes de métro :

- dès 2020, doublement en heure de pointe de la longueur des rames de la ligne D
- en 2023, mise en service du prolongement du métro B de la gare d'Oullins aux Hôpitaux Sud
- à l'horizon 2030, mise en service du métro E de la gare d'Alaï à Part Dieu Villette, via Bellecour.

Parallèlement, les normes d'utilisation (70 km/h et deux fois deux voies pour la circulation générale) doivent être homogénéisées sur l'ensemble de l'axe A6/A7 entre Limonest et Pierre-Bénite sur ses trois tronçons principaux.

- de Limonest à la porte de Valvert
- de la porte de Valvert à Perrache
- de Perrache à Pierre Bénite

afin de minimiser la consommation de carburant, de réguler la circulation et par conséquent d'apporter de la fluidité.

Vive le tunnel autoroutier de Fourvière et l'axe A6/A7 requalifié, utilisés avec plus de modération, de fluidité et d'efficacité.

Et surtout vive les tunnels métro de Fourvière, autrement plus efficaces que le tunnel autoroutier

- celui du métro D en service depuis 1991
- et celui prévu pour le métro E entre Gare d'Alaï et Part-Dieu Est pour une mise en service en 2030.

4. Propositions complémentaires :

- Non à la pseudo gratuité des transports en commun à Lyon (réseau TCL)

Oui au maintien de la participation des usagers à leur financement, et à la politique tarifaire employée par le Sytral avec des tarifs réduits ou très réduits pour certaines catégories d'usagers.

La participation des usagers a contribué à financer un développement important du réseau depuis 40 ans, avec notamment la création de 4 lignes de métro et de 5 lignes de tram. La politique tarifaire constante utilisée par le Sytral a fait ses preuves et a été, dans les faits, plébiscitée par les usagers : la fréquentation du réseau lyonnais a presque doublé en 20 ans alors que la population n'a augmenté que de 20 % dans le même temps.

- Oui à l'élargissement des tarifications multimodales entre les transports en commun urbains et périurbains.

- Oui au réajustement significatif de la participation de la Métropole au financement du Sytral (participation fortement amputée à partir de 2014, qu'il faudrait majorer d'au moins 50 millions par an).

- Oui à l'homogénéisation à 70 km/h de la vitesse de circulation sur les boulevards périphériques Nord et Laurent Bonneval et sur l'axe A6/A7 requalifié :

- Oui à la renégociation, et si nécessaire la résiliation du contrat de concession de Rhonexpress, en vue de l'optimisation de l'exploitation de l'infrastructure entre La Part Dieu et Saint Exupéry.

- Oui au co voiturage et à des formes innovantes de transport à la demande pour une réduction de l'autosolisme dans les zones peu desservies par les transports en commun.

- Oui à la promotion des modes doux actifs, tels les vélos et trottinettes (cf p. 5 ci-après) et surtout la marche à pied, mode doux le plus universel.

Lyon métropole a besoin d'un plan "modes doux" ambitieux et réaliste

Les Lyonnais veulent une agglomération efficace et agréable, mais aussi une humanité préservée du réchauffement climatique. Il faut donc y améliorer les modes de mobilité. Les lobbys de l'automobile et du vélo, les acteurs des autres modes de transport, ont souvent des exigences contradictoires.

Retraités, ma femme et moi, habitants de la Croix Rousse, nous nous déplaçons dans différents quartiers de Lyon, à 80% en VAE, 10% en voiture, et autant en TC et à pied. Notre expérience nous permet de penser, qu'il serait souhaitable et possible, de développer de manière importante, dans toute l'agglomération, les déplacements des vélos et des autres petits outils de déplacement personnel, sans tout sacrifier aux seules règles du lobby cycliste.

Avec la marche à pied, mais permettant des trajets plus longs et plus rapides, le vélo est un mode de déplacements urbains, simple, rapide, souple et économique (sur une voirie appropriée, un vélo à assistance électrique fait 12 km en 30 min...). Alors qu'il est très utilisé en Europe du Nord, son usage se développe progressivement en France. Il serait irresponsable que Lyon ne tente pas de remplacer, même en banlieue, beaucoup de petits trajets faits en voiture, par des déplacements faits à l'aide de ces petits outils personnels (vélo, VAE, trottinettes, etc...). L'investissement public nécessaire serait très raisonnable...

Pour une agglomération plus cyclable, **il faut aménager :**

- **une voirie aussi dense que possible de voies secondaires au trafic apaisé,**
- **des "pistes cyclables" séparées sur les voies utilisées par les véhicules les plus rapides.**

1- **sur toutes les voies** que l'on n'aurait pas inutilement réduites en largeur, les vélos et autres petits véhicules de mobilité personnelle, électrifiés ou non, peuvent parfaitement cohabiter avec des voitures limitées à 50 km/h. On peut parfois les regrouper sur des **"bandes cyclables"**, dans le sens ou à contresens des voitures. Sur les voies automobiles plus rapides, il faut par contre, créer des **"pistes cyclables"** séparées, évitant les discontinuités, et développer un **"REVE" lyonnais** (réseau express vélos), qui relie entre eux les différents quartiers de l'agglomération, priorité restant donnée aux transports en commun..

2- mais la cohabitation **entre deux roues et piétons** est parfois inévitable aussi aux endroits les plus étroits et encombrés. **"Code de la rue", "zones de rencontre", et "aires piétonnes"**, autorisent cette cohabitation à condition que les vélos respectent la sécurité et la quiétude des piétons (exiger par exemple 1m de distance de sécurité entre chacun, ou une même vitesse...). Pour une bonne cohabitation entre tous, il faut donc, **des règles et une signalisation aussi simples que possible, et le contrôle du respect par tous, d'une conduite très prudente et respectueuse.**

Olivier Billion – 06 89 33 89 74 – adc.lyon@gmail.com

Inauguration tunnelier métro B – 25 octobre 2019

Discours d'accueil du Maire de Saint-Genis-Laval évoquant le bienfondé de la construction du prolongement de la ligne B du métro jusqu'aux Hôpitaux sud qui induira des ramifications de lignes de bus facilitant le transport des habitants des environs vers la ville de Lyon. Le président de la Métropole a évoqué ensuite son historique et son prolongement éventuel encore plus au sud, avant que la présidente du Sytral le décrive avec une station intermédiaire à Oullins Centre. Puis, visite par petits groupes guidée par des techniciens du groupement d'entreprises adjudicataires de la mise en œuvre du percement du tunnel.

La première phase : percement du tunnel partant du bas de la rue Francisque Darcieux jusqu'à la jonction avec la partie existante, terminus actuel gare d'Oullins. Le tunnelier est constitué à sa tête d'une roue de coupe de 9.50 m de diamètre qui en tournant, poussée par des vérins, creuse le sol. Immédiatement derrière, des voussoirs sont placés pour empêcher les éboulements de terrain autour de l'excavation. Suit toute une machinerie pour concasser les éléments de dimensions supérieures à 250 mm et transporter à l'arrière les matériaux extraits, noyés dans de la boue, via une tuyauterie pour traitement usine.

L'ensemble constituant le tunnelier mesure 122 m de long, pour un poids de 2200 tonnes !

Sa mise en place nécessite la construction d'un puits d'entrée de dimension pouvant contenir les deux éléments de tête et au fur et à mesure de l'avancement, les éléments suivants sont ajoutés jusqu'au montage complet de l'ensemble. L'usine de traitement des matériaux extraits se trouve au droit du puits d'entrée. Ses fonctions : cribler les matériaux pour les dispatcher : matériaux pour les bétons et mortiers ; matériaux pour la fabrication des boues pour le transfert des matériaux au sein du tunnelier, des boues destinées à la fabrication de bentonite destinée à la stabilisation des sols en tête du tunnelier.

Quantités journalières (24 h / 24) : **400 m³ de matériaux extraits, Longueur par jour excavée : 5.65 m linéaires de tunnel, soit 177 j/km ou 2 km/an ! soit près de 15 mois pour les 2,4 km à creuser.**

Claude Ferrer

Touche pas à ma vitesse ?

Les limitations de vitesse sont beaucoup critiquées. Qu'il s'agisse de la circulation sur autoroute (parfois réduite de 130 à 90 ou 110 km/h), de la circulation sur le boulevard Laurent Bonnevey ou sur une partie de l'axe A6/A7 requalifié (de 90 à 70 km/h) ou de celle sur les routes départementales (de 90 à 80 km/h).

Là où l'on est habitué à circuler plus vite, il n'est pas agréable de lever le pied. Mais, sur les axes concernés, les dépassements sont moins nombreux, la circulation plus apaisée et plus fluide, la pollution de l'air et les nuisances sonores moins fortes, les accidents moins graves.

Il convient aussi d'avoir présent à l'esprit que **le passage de 70 km à l'heure à une vitesse supérieure, entraîne pour une voiture thermique une augmentation de la consommation de carburant aux 100 km importante, voire même très importante :**

- + 10 à 15 % lorsque je passe de 70 à 90km/h
- + 30 à 40 % lorsque je passe de 70 à 110 km/h
- + 60 à 80 % lorsque je passe de 70 à 130 km/h

Lorsque certains demandent à la fois une diminution du prix du carburant et l'autorisation de rouler plus vite que 70 km/h, ils sont en pleine contradiction.

Renforcement des Transports en Commun dans le secteur de Vaulx-en-Velin

Déplacements Citoyens a organisé un débat sur ce thème le 27 novembre devant une quarantaine de participants dont plusieurs élus de Lyon, Vaulx et Villeurbanne.

Le diaporama présenté est disponible auprès de l'association avec 4 chapitres :

- Présentation d'ensemble du secteur étudié,
- Etat des lieux 2019 en matière de transports en commun, -
- Propositions d'améliorations de l'existant
- Propositions de restructurations ou de créations de lignes.

Les vaudais présents ont rappelé leur objectif d'un transport structurant lourd en mode tram pour l'île de Vaulx.

Les villeurbannais de Saint-Jean ont plutôt des objectifs d'amélioration des liaisons avec le reste de Villeurbanne, voire même d'un pont supplémentaire ou d'une passerelle pour franchir le canal de Jonage et le Boulevard Laurent Bonnevey.

On doit se réjouir, dans cette période électorale, que nombre de candidats mettent l'accent sur les Transports en Commun dans leurs programmes. Mais leurs surenchères concernant la desserte du centre de Vaulx sont assez confuses : Pourquoi l'axe A8 Venissieux - La Doua y serait privé de sa partie centrale (Bron, Saint-Priest et Vaulx Sud) ? Le tram T1 revendiqué peut-il être prolongé jusqu'à Vaulx-la-Soie sans devenir une ligne trop longue et trop chargée ?

Il reste encore beaucoup de travail pour faire mûrir des solutions crédibles

Michel Bernard

Nœud Ferroviaire Lyonnais

Une alternative pour l'ajout de 2 voies de surface de St Clair à la Part-Dieu

A Saint Clair, affluent 3 lignes de chemin de fer à double voie venant respectivement en tunnel de Collonges, (rive droite de la Saône, St Germain au Mont d'Or et Macon), de Sathonay (Bourg en Bresse et LGV Paris) et d'Ambérieu (Genève). Ces 6 voies se réduisent à 4 pour franchir le Rhône, longer le Parc de la Tête d'Or et s'ouvrir à l'entrée du faisceau de la Gare des Brotteaux.

Lors du grand débat public qui s'est tenu d'avril à juillet 2019, SNCF Réseau a proposé 2 voies supplémentaires depuis la ligne d'Ambérieu franchissant le Rhône par un nouveau pont entre Crépieux et le Feyssine, et continuant jusqu'à Part-Dieu en estacade sur le Boulevard de Stalingrad.

Nous proposons comme alternative : l'élargissement du pont ferroviaire actuel côté aval à 6 voies et conduite de ces 6 voies jusqu'à l'ouverture du faisceau de la gare des Brotteaux sans cisaillements suivant le principe du « tube » (appellation SNCF).

L'emprise actuelle SNCF tout au long du parc est plus que suffisante en largeur pour accepter l'aménagement de 2 voies supplémentaires (5m x2 = 10m). On évite ainsi l'estacade prévue plus haut. Cet aménagement ne deviendrait uniquement nécessaire que pour le goulet d'étranglement d'environ 400m entre les viaducs Verguin et Émeraude.

Pour utiliser toute la plateforme disponible le long du parc, il faudrait sans doute remettre en cause la présence des 2 sautemoutons qui ne seraient plus nécessaires et en outre, à hauteur de Verguin couvrir quelques mètres carré du parc Tête d'Or utilisés actuellement comme dépôts de matériaux et matériels divers pour l'entretien du Parc.

Nous avons soumis à l'automne cette proposition alternative lors d'une réunion avec les responsables de la SNCF en charge de la maîtrise d'ouvrage du projet NFL. Elle apporte des économies supplémentaires de finances et de nuisances par rapport au projet de 2 voies en surface jusqu'à présent envisagé. Elle conforte l'option surface, la mieux adaptée aux exigences de la première gare de correspondance de France.

Jean-Claude Reverchon

Mot du Trésorier

Le financement de notre association repose exclusivement sur les cotisations et dons de ses adhérents.

Pour nous permettre de continuer à nous exprimer en toute indépendance, nous vous remercions de nous soutenir et de nous faire connaître. Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés.

Le montant de la cotisation de base pour 2020 est de 20 euros ((inchangé depuis 2009).

Sylvain-Pierre Fuzelier

15 rue Frédéric Mistral – 69300 Caluire

Siège :	Palais du travail	Villeurbanne
Adresse postale :	Jean MURARD, président,	110 rue Hénion 69004 LYON
		04 78 29 19 92
Vice-présidents :	Jean-Claude REVERCHON	04 72 44 24 51
	Jean Luc SABER	04 37 24 33 37
	Michel BERNARD	06 65 17 12 02
Trésorier	Sylvain-Pierre FUZELIER	15 rue Frédéric Mistral – 69300 Caluire – 06 50 54 28 44
Rédaction	Monique ROVIDATI	09 54 98 96 34
		courriel : murard3735@wanadoo.fr
		courriel : jeanclaudereverchon@gmail.
		courriel : nashvillesab@orange.fr
		courriel : michel.bernard1169@free.fr
		courriel : m.rovidati@free.fr