



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

Bulletin n°28 – septembre 2015

Edito : Modèle lyonnais ?

Il est un peu irréaliste et quelque peu prétentieux de faire l'éloge d'un certain " modèle lyonnais" comme aime le faire le maire de Lyon.

Les 2000 ans d'histoire de notre ville, façonnée par de longues lignées d'acteurs, sont avant tout le fruit de sa géographie : Lyon s'est développée au confluent de deux fleuves, dans un lieu de passage privilégié entre la mer du Nord et la Méditerranée.

Plutôt que de parler aujourd'hui de modèle lyonnais sur les plans économique, culturel, artistique, social, universitaire, industriel, urbanistique, environnemental etc. qu'il nous soit permis de retenir quelques points forts remarquables de notre ville, en lien avec l'objet de notre association :

Lyon a su développer depuis 40 ans un réseau de transports en commun attractif, structuré autour de 4 lignes de métro, de 5 lignes de trams et de nombreuses lignes fortes de bus ou trolleybus (voir comparaisons en page 2 avec d'autres grandes villes françaises).

Lyon a reconquis au cours des deux dernières décennies les berges de ses deux fleuves pour une meilleure qualité de vie de ses habitants.

Lyon a joué la carte d'une agglomération multipolaire, avec non seulement le Vieux Lyon et le centre historique, lieux habités inscrits au patrimoine de l'humanité, mais aussi d'autres pôles, tels La Part Dieu, La Confluence, Gerland, La Soie, Porte des Alpes, Porte de Lyon etc.

Lyon a été la première grande ville française à avoir lancé à grande échelle un système de vélos en libre service.

Lyon, fidèle à sa tradition de dynamisme industriel, a développé plusieurs pôles de compétitivité à rayonnement international, notamment dans le domaine des sciences du vivant, de la chimie environnementale et des transports.

Dans les domaines cités ci-dessus, et dans bien d'autres, que notre ville continue à progresser sans prétendre servir de modèle. Et qu'elle évite les pièges qui l'écarteraient par trop de la "plaisante sagesse lyonnaise" parmi lesquelles :

- l'excès de constructions de tours à usage de bureaux à La Part Dieu, en déséquilibre avec les capacités de transport de la gare et avec les besoins d'un quartier à vivre (voir page 4)
- la construction d'infrastructures routières au coût prohibitif et inadaptées à notre époque, tel le projet de tronçon ouest du périphérique ou une deuxième autoroute de Lyon à St Etienne.

Vive Lyon !

Jean Murard

Mot du Trésorier :

Aux adhérents qui ne seraient pas à jour de leur cotisation 2015, et à tous ceux qui souhaitent nous rejoindre, **nous rappelons que notre cotisation de base est 20 euros.**

Nous vous remercions d'avance de votre soutien.

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

Oui à un double site propre sur la ligne C3 entre le Pont Lafayette et Laurent Bonnevey

Dans le cadre de l'enquête publique sur ce projet, close fin juin, notre association a émis un avis favorable à la création d'un double site propre sur l'axe cours Lafayette - cours Tolstoï - rue Léon Blum de la ligne C3, qui prolongerait celui existant sur le pont Lafayette.

Cette ligne, d'une longueur de 11,6 km entre la gare Saint-Paul et Vaulx en Velin, est née en 2007, de la fusion, bout à bout, de deux lignes convergeant vers le pôle multimodal de Laurent Bonnevey : la ligne de trolleybus n°1 à partir de la gare Saint-Paul, via le cours Lafayette, et la ligne de bus 51 à partir de Vaulx en Velin Nord, via Vaux en Velin Centre.

Depuis, elle est équipée de trolleybus articulés de 18m.

Elle a une longueur et une architecture très adaptées à la géographie de notre agglomération et aux besoins de nos concitoyens. Ce qui explique qu'elle soit de loin la ligne de bus la plus fréquentée du Grand Lyon.

Elle a la particularité de franchir la Saône, le Rhône et le canal de Jonage.

Elle dessert la gare Saint-Paul, dédiée aux lignes tram-train équipant l'Ouest Lyonnais, en provenance de Sain Bel et L'Arbresle et en provenance de Brignais, puis des secteurs très denses de Lyon et Villeurbanne. Sur sa partie centrale, elle est située entre les deux lignes de métro A et D, et est parallèle aux lignes de tram T1 et T3, qu'elle complète utilement.

Elle joue ensuite une fonction de désenclavement de Vaulx en Velin, face aux obstacles du canal de Jonage et du Boulevard Laurent Bonnevey qui la séparent de Villeurbanne. Elle permet aux usagers habitant, travaillant ou étudiant à Vaulx, d'être reliés, sans changer de véhicule, aux nombreux secteurs qu'elle dessert : Villeurbanne Grandclément, Part Dieu etc. et, dans le futur, au grand complexe hospitalier de Villeurbanne, qui serait à une station de Bonnevey.

Elle est actuellement fortement pénalisée par de mauvaises conditions de fonctionnement, particulièrement sur l'axe Ouest-Est de sa partie centrale, où, sauf en heures très creuses, elle est engluée dans la circulation routière et les stationnements irréguliers.

La création d'un double site propre, assorti de priorités aux feux et d'une rationalisation de l'emplacement et du nombre de stations (projetées en moyenne tous les 400m), devrait améliorer de façon significative la rapidité et la régularité de la ligne.

Ajoutons que sa capacité de transport pourrait être fortement augmentée, notamment en améliorant la fréquence des passages (un bus toutes les 6 à 7 mn en moyenne seulement aujourd'hui, à l'heure de pointe du soir).

Après l'avis favorable du commissaire enquêteur, souhaitons que la mise en oeuvre du projet soit menée rondement.

Cependant, en raison de l'exiguïté de la voirie empruntée par la ligne dans certains secteurs, notamment à Villeurbanne, une grande attention devra être apportée à ce que l'espace restant disponible à la circulation automobile soit encore praticable, et ne conduise pas à de nouvelles thromboses telles celles que nous connaissons aujourd'hui.

Projet de tram de Gerland aux Hôpitaux Est

Une concertation publique a eu lieu du 23 février au 24 mars sur ce projet pour lequel notre association a formulé un avis favorable. Surtout si on le situe dans la perspective d'un nouveau prolongement, des Hôpitaux Est à Villeurbanne Centre et à La Doua, qui permettrait de structurer l'offre sur l'axe fort de transports en commun « A7 » identifié dès les années 1990 dans la phase préparatoire au premier Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération.

Cette ligne en rocade, qui pourrait s'appeler T6, si on maintient le choix de la desservir par un tramway, irait alors de Gerland (Debourg) à La Doua, via les Hôpitaux Est. Avec environ 12 km, elle serait d'une longueur équivalente à la ligne T1 qui circule depuis février 2014, entre La Doua et Debourg, via les gares de La Part Dieu et de Perrache.

La liaison Debourg-Hôpitaux Est structurerait efficacement l'offre de transport par un tracé qui aurait le mérite d'être en correspondance avec six autres lignes fortes (radiales) :

- avec la ligne de métro B à la station Debourg
- avec le métro D à Mermoz Pinel
- avec la ligne de tram T1 à Debourg,
- avec T4 au croisement avec le Boulevard des Etats-Unis
- et avec T2 et T5 au croisement avec les avenues Rockefeller et Franklin Roosevelt.

Quant au prolongement que nous souhaitons des Hôpitaux Est à La Doua, il compléterait efficacement le dispositif de correspondances de la ligne en quatre nouveaux lieux :

- avec le métro A, au croisement avec le Cours Émile Zola, à la station Gratte Ciel ou à la station Flache, selon les choix à entériner
- avec le tram T3 à la station Gare de Villeurbanne pour T3
- avec le trolleybus C3, à la station Grandclément
- et avec le tram T1 dans le secteur du Campus de La Doua

Compte tenu de la densification prévue des quartiers traversés à l'horizon 2030, **notre association est a priori favorable au choix du mode tramway prévu par le Sytral, avec des rames de 32m.**

Elle a cependant émis le souhait qu'une étude comparative soit effectuée entre la solution tram et la solution BHNS (bus à haut niveau de service), avec des bus articulés de 18 m ou 24 m, électriques ou hybrides, qui représenterait une économie d'investissements de l'ordre de 200 millions sur la totalité des 12 km. La solution BHNS serait d'une insertion plus aisée à Bron et Villeurbanne, et moins pénalisante en période de travaux.

Échos de notre A.G. du 18 mai 2015

La première partie a été consacrée à la lecture des 3 rapports statutaires (rapport d'activités, rapport financier et rapport moral), qui, après débat, ont été votés à l'unanimité.

La seconde partie avait pour objet d'échanger sur l'histoire du métro lyonnais et sur son avenir, à partir de deux diaporamas : l'un consacré au projet de prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud, le second consacré à l'histoire du métro lyonnais, qui ont mis en évidence :

- l'apport décisif du métro lyonnais, dont les deux premiers tronçons ont été inaugurés il y a moins de 40 ans (début mai 1978), dans l'efficacité des transports en commun de notre agglomération. Avec seulement une longueur totale de 32 km, nos quatre lignes de métro représentent à elles seules aujourd'hui près de la moitié des voyages effectués chaque jour sur le réseau lyonnais !

- et l'intérêt majeur du projet de prolongement de la ligne B du métro, d'Oullins Gare aux Hôpitaux Sud, d'autant plus qu'il serait assorti de l'introduction sur la ligne d'un pilotage automatique intégral (métro sans conducteur, comme sur la ligne D).

.../...

Ce pilotage automatique lui permettrait d'atteindre un cadencement d'un passage toutes les 90 secondes (une minute et demie) au lieu de 3 mn actuellement, ce qui rendrait possible le doublement de la capacité de transport de la ligne, et même au delà si les rames de métro sont portées de 3 voitures à 4 voitures.

L'importance des transports en commun à Lyon : Comparaisons avec d'autres villes françaises

Les transports en commun sont un élément fondamental de la qualité de vie et donc de l'attractivité des grandes villes. Ils sont aussi un symbole de la mixité sociale, puisqu'ils sont ouverts à tous, sans discrimination d'âge, de statuts sociaux ou d'origines, et de niveau sportif.

Leur essor contribue à trouver un nouvel équilibre entre l'utilisation des modes doux moins polluants (marche, transports en commun, vélo, vélo électrique) et l'usage de l'automobile, dans sa forme traditionnelle et dans ses formes nouvelles (covoiturage, autopartage).

Nouvel équilibre qui s'impose à la France, en raison de sa dépendance énergétique, et à tous les habitants de notre planète, face aux redoutables défis climatiques auxquels elle est aujourd'hui confrontée.

Face à de tels enjeux, comment se situe le réseau lyonnais de TC, parmi ceux des 6 villes françaises les plus comparables en terme de population desservie par les transports en commun : Lyon, Lille, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes ?

Les données publiées pour 2012 par le CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, implanté à Bron) sur les réseaux de transports en commun français (hors Île de France) permettent d'extraire les quelques chiffres suivants :

	Lyon	Lille	Marse	Toulous	Bordea	Nantes
A. Populations desservies par les TC .(en milliers)	1349	1129	901	914	722	604
B. Millions de places/kilomètres offertes	7700	5336	3765	3963	3743	2758
C. Nombre de déplacements (en millions, pour l'année)	257	130	102	116	90	91
D. Nombre de déplacements par habitant et par an (C/A)	190	115	113	127	124	150
E. Produits du trafic (en millions d'euros)	183	108	87	72	52	51
F. Recettes usagers en % des coûts d'exploitation	50%	31%	41%	36%	30%	36%

Les populations desservies étant plus nombreuses à Lyon il est naturel que l'offre de transports (addition des places/kilomètres offertes par chaque ligne) y soit la plus élevée.

Mais un écart important subsiste, lorsqu'on compare le nombre de déplacements réalisés en TC par habitant et par an, où Lyon caracole en tête. (un déplacement pouvant lui-même comporter plusieurs voyages, lorsque plusieurs lignes sont utilisées)

Conséquence de sa forte fréquentation, le réseau lyonnais a aussi de loin le meilleur rapport entre les recettes provenant des usagers et ses coûts d'exploitation (qui ne comprennent ni les investissements réalisés, ni les intérêts des fonds empruntés). C'est le seul qui atteint les 50 % en 2012.

Pour le seul réseau TCL (qui ne gère pas les services aux personnes à mobilité réduite), ce pourcentage était de 53,3 % en 2012, et il a encore progressé depuis, pour atteindre 54,7 % en 2013 et 57,0 % en 2014 (Source : Comptes administratifs Sytral).

Ces constats satisfaisants ne doivent pas occulter que des progrès significatifs restent à réaliser dans notre ville.

Accidents de tramway

Les médias ont beaucoup parlé de l'accident du dimanche **23 août** vers 16 h. boulevard Jean XXIII. Une rame de la ligne T2 roulant en direction de Grange Blanche a été percutée par une fourgonnette venant sur sa droite par la rue Bataille. Elle a déraillé, puis traversé complètement le boulevard pour s'arrêter en face à deux mètres d'un immeuble d'habitation. Par un heureux concours de circonstances (peu de monde dans le tram, peu de circulation) il n'y a pas eu de décès ni de blessés graves.

Ils avaient été plus discrets sur l'accident dont a été victime le **19 mai** un membre de Déplacements Citoyens. Franchissant en voiture, rue Feuillat, un passage à niveau de la ligne T3, il s'est fait télescoper par un tram qui l'a traîné sur environ 30 m. Voiture complètement ratatinée, il n'a dû sa survie qu'à une intervention d'urgence à l'Hôpital Edouard Herriot. Le panneau "passage à niveau" était toujours en place, mais les barrières avaient été supprimées, pour cause de travaux en prévision de la circulation de navettes tram les soirs de matches à Décines. Très mauvais point pour le Sytral, qui a rétabli les barrières quelques jours après.

Réussir le Covoiturage d'agglomération

(résumé d'un article de Libération du 5-08-2015 par Olivier Billion)

Avec désormais 20 millions de membres en Europe, Blablacar est devenu un champion du covoiturage inter-cités. Pour faire Paris-Strasbourg il y a deux ans, il fallait retenir son covoiturage plusieurs jours à l'avance. Aujourd'hui, une voiture à partager quitte Paris pour Strasbourg toutes les cinq minutes, et on peut même ne la retenir que peu auparavant.

Par contre, le covoiturage peine à s'imposer sur les courtes distances (trajets occasionnels, mais surtout domicile travail et domicile études). Les besoins seraient cependant gigantesques : 3/4 des personnes qui vont travailler quotidiennement en France le font en voiture, mais très peu par covoiturage, sauf covoiturage familial. Le faible taux moyen d'occupation des véhicules en semaine (1,2 personne par voiture de 1500 kg environ) provoque un énorme gâchis économique et écologique (coûts, embouteillages, CO2, pollutions...).

De nombreux quartiers périphériques sont équipés de transports en commun, mais leurs possibilités d'utilisation restent limitées et contraignantes. D'où un recours quasi systématique à la voiture individuelle. Alors que 30 % des salariés disent qu'ils seraient tentés d'adopter le covoiturage, très peu le font encore à ce jour, car, au delà du changement d'habitudes, il existe plusieurs freins : irrégularité des horaires de chacun, nécessité éventuelle de faire un détour, incertitude quand au trajet du retour le soir, faible gain financier pour les trajets courts, même s'ils sont réguliers...

En théorie, le nombre des véhicules pendulaires et la généralisation des téléphones portables et de la localisation GPS, devraient permettre un vrai développement de ce mode de transport. De nombreuses applications de covoiturage courte distance existent déjà, visant à mettre en relation automobilistes seuls et passagers éventuels : malgré l'échec de Wedriv/PSA, Wayz-Up, Karos, Sharette se développent peu à peu..., ainsi que de nombreuses applications lancées par des collectivités locales rurales et urbaines.

Des possibilités d'amélioration existent : applications de mise en relation plus pratiques, traçabilité fiable des participants, automatisation des échanges financiers, multiplication des plateformes de montée et dépose des passagers, parkings gratuits sur le site des entreprises destinataires, voies prioritaires réservées au covoiturage pour améliorer la durée des trajets (exemples à Madrid, Los Angeles, Toronto, tentative sur l'A1 Paris/Roissy)... Généralisation et optimisation de telles mesures pourraient rendre l'offre beaucoup plus attractive, et donc plus abondante ce qui est la condition de son développement.

Deux initiatives de la SNCF et de la RATP, lancées à Paris cet été, puissamment organisés et médiatisés, devraient aider à populariser le concept, pour rapprocher des banlieues éloignées insuffisamment irriguées par les transports en commun :

- La SNCF utilise son système de covoiturage IDvroom pendant les travaux des lignes de RER A et C pour prendre en charge les usagers des lignes perturbées, dont certaines gares de banlieue sont fermées, et rembourse la course aux conducteurs abonnés Navigo.
- La RATP, en partenariat avec le covoitureur Sharette, affiche désormais sur son application mobile de recherche d'itinéraire les offres de covoiturage à côté des trajets de métro ou de bus. Elle espère passer ainsi de 3 000 membres au début de l'été à 75 000 inscriptions puis 150 000.

Conclusion de Déplacements Citoyens : Le site **covoiturage-grandlyon.com**, a désormais, cinq ans après sa création, 15 000 inscrits dont de nombreux covoitureurs réguliers, 200 partenaires professionnels et 400 partenaires culturels. Mais, à l'observation des files de véhicules quasiment vides qui empruntent encore le tunnel de Fourvière matin et soir, il apparaît que beaucoup reste encore à faire...

Lyon attend ses premiers Vélo'v à assistance électrique

par Olivier Billion – 06 89 33 89 74

Le Vélo'v s'est développé progressivement à Lyon depuis son lancement en 2005, et rend désormais service à plus de 20 000 personnes par jour dans une ville qui serait sans lui encore plus engorgée. Son développement a de plus favorisé celui des vélos personnels. Mais les distances parcourues, 1 à 3 km en moyenne, sont dans l'ensemble très courtes. Robuste mais lourd, le Vélo'v se prête mal en effet à une utilisation pour des trajets plus longs ou dans les différentes collines de la ville.

Selon nous, le VAE (vélo à assistance électrique), permettrait d'augmenter fortement dans l'agglomération la part modale du vélo : moins fatiguant et deux fois plus rapide que le vélo d'un utilisateur non sportif, il serait utilisé pour des trajets plus longs (6 km toutes les 15 minutes sur une bonne voirie cyclable).

JC Decaux dispose désormais d'un modèle de vélo public à assistance électrique, équipé d'un petit moteur et d'une batterie amovible rechargeable directement par l'utilisateur. Ce vélo de libre service électrifié est compatible avec les infrastructures existantes, et peut être utilisé en complément des Vélo'v traditionnels. La Métropole en parle comme d'une éventualité pour 2018. Mais faut-il vraiment attendre la renégociation de l'appel d'offres 2017 pour mettre en circulation à Lyon les premiers Vélo'v électrifiés ?

Le Projet Part Dieu

Le maire de Lyon, Président de la Métropole, semble persuadé que le bien-être de ses administrés dépend du rayonnement de sa ville lequel serait proportionnel au nombre de mètres carrés de bureaux construits sur des sites qualifiés de stratégiques. Dans la mise en œuvre de cette politique, le quartier de la Part Dieu bénéficie d'une attention particulière en raison de sa localisation centrale, de sa desserte ferroviaire, de la présence de plusieurs administrations publiques et d'un centre commercial qui est parmi les plus grands d'Europe.

Le pouvoir local souhaiterait donc concentrer sur ce qui est déjà le deuxième quartier d'affaires de France (après La Défense) une grande partie des créations d'équipements tertiaires lyonnais, en visant, d'ici 2030, un accroissement de 500 000 m² du parc de bureaux (l'équivalent de plus de 10 fois la tour Incity, qui vient d'être construite à l'angle du cours Lafayette et de la rue Garibaldi) induisant 40 000 emplois supplémentaires. C'est ainsi qu'une véritable forêt de tours serait édifiée, à l'Ouest des voies ferrées, entre la rue Paul Bert et le cours Lafayette.

L'autre volet majeur du programme concerne la mobilité, prise en compte principalement au niveau de la capacité de la gare. Le maire de Lyon, estimant que sa fréquentation quotidienne passerait de 130 000 voyageurs aujourd'hui à 230 000 en 2030 (incluant un important trafic piétonnier de transit entre la rue de la Villette et le Boulevard Vivier Merle) a obtenu de la SNCF un doublement de sa surface. La saturation actuelle de la capacité d'accueil des trains, l'insuffisance du nombre de voies par rapport aux besoins (une seule voie supplémentaire prévue en plus des onze voies existantes) sont grandement occultées dans les études préalables.

Le projet comporte également un objectif de création de 2 200 logements mais aussi la démolition de certaines constructions (notamment place de Milan). Les prix de commercialisation des futurs programmes immobiliers risquent de ne pas permettre aux populations expropriées d'être relogées à des conditions financièrement acceptables.

Face aux enjeux sur la vie des habitants, des salariés et des usagers, un « Collectif Part Dieu » s'est constitué, regroupant des syndicats, des militants politiques, des résidents et des associations qualifiées, sur des aspects particuliers tels que les transports en commun. Déplacements Citoyens apporte dans ce dernier domaine sa contribution à la réflexion commune.

L'action du collectif vise à obtenir plus de transparence dans la communication de la Mission Part Dieu chargée de la conception et de l'exécution de cette opération, qui sera notamment réalisée à partir d'une procédure de « ZAC : "Zone d'Aménagement Concerté" » qui porte sur environ 30 hectares situés entre les voies ferrées et la rue Garibaldi.

Jean-Luc Saber
04 37 24 33 37

Concertation publique ZAC Part Dieu Ouest

Informez-vous et exprimez-vous jusqu'au 31 octobre 2015 sur les registres qui sont à votre disposition :

- au Grand Lyon, dans les mairies du 3ème et 6ème arrondissements, aux heures d'ouverture
- à la Mission Part Dieu (www.lyonpart-dieu.com) 192, rue Garibaldi (angle rue Servient) le lundi de 13h à 18h, le mercredi de 10h à 13h et de 14h à 19h et le vendredi de 10h à 13h.

Retenez la date :

le mardi 1er décembre 2015 de 18h à 20h

43, rue du Tonkin à Villeurbanne

Déplacements Citoyens organise un échange débat sur l'avenir des transports à La Part Dieu (SNCF, transports urbains etc.).

Visite du centre de maintenance des rames de la ligne D de métro

Déplacements Citoyens était présent le 29 avril 2015 lors de la visite, initiée par Kéolis, de l'atelier de maintenance et de remisage des 36 rames de la ligne D du métro, situé au Thioley à Vénissieux.

Cet atelier a pour mission de vérifier le bon fonctionnement des rames de métro tous les 20 000 km ainsi que le remplacement des organes importants avec un suivi précis informatisé imposé par les fabricants.

Il est chargé aussi de veiller aux grandes révisions à mi-vie, et à des révisions intermédiaires, avec l'ambition de prolonger la durée de vie des rames jusqu'à 50 ans. (Elles ont aujourd'hui un âge moyen de 25 ans)

Après une présentation en salle, du fonctionnement et de la sécurité, pour ces rames qui fonctionnent sans conducteur, nous avons visité les divers ateliers : boggies, maintenance des portes, freinage, entretien moteurs, amortisseurs réglables automatiques en fonction de la charge des utilisateurs... Les pneus sont tous de la marque Michelin et fabriqués pour cet usage.

Un centre de suivi est en contact permanent afin de vérifier les éventuels incidents dans et hors des stations.

L'alimentation électrique est prise en 20 000 V alternatifs sur le réseau EDF, puis transformée en 750 V continus pour les moteurs, puis encore en 110 V pour l'éclairage, et ensuite en très basse tension pour toute l'informatique. La difficulté est de pouvoir encore utiliser et réparer des cartes informatiques qui datent de plus de vingt ans...

Nous avons particulièrement apprécié la propreté de l'atelier et le niveau technique des réparateurs.

La réunion s'est terminée par la venue de M. Jacquesson, directeur général de Kéolis Lyon qui a évoqué l'actualité de l'entreprise.

Pierre-Marie Serrand

Fondateur :	Rolland MASSARD	
Siège :	Palais du travail	Villeurbanne
Adresse postale :	Jean MURARD, président, tél. 04 78 29 19 92	110 rue Hénon 69004 LYON courriel : murard3735@wanadoo.fr
Vice-Présidents :	Jean-Claude REVERCHON Pierre-Marie SERRAND	04 72 44 24 51 - courriel : jeanclaudereverchon@gmail.com 06 82 01 25 17 - courriel : pmserran@club-internet.fr
Trésorier :	Sylvain-Pierre FUZELIER	2 bis rue Saint Vincent de Paul – 69008 Lyon tél. 04 78 96 72 23 – 06 76 75 46 57
Rédaction :	Monique ROVIDATI	tél. 09 54 98 96 34 - courriel : m.rovidati@free.fr