

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 53 - NOVEMBRE 1997

Association loi 1901. Agréée au titre L. 121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme - ISSN 0750 - 1144

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE 1997

Le Conseil d'administration de
SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON
convoque les Membres de l'Association à :

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE

LE VENDREDI 5 DÉCEMBRE 1997 à 18 H 30

à la Maison Rhodanienne de l'Environnement
32, rue Sainte Hélène 69002 Lyon (Métro Bellecour)

Ordre du jour

→ Assemblée Générale

- Ouverture de la séance J.P DRILLIEN, Président
- Rapport moral R MOTTE Secrétaire
- Rapport financier M. GIRAUD Trésorier
- Renouvellement de mandats d'administrateurs :
Marielle GIRAUD Jean-Luc CHAVENT
Anne-Marie BERNARD Pierre FRICAUDET
- Révision du montant de la cotisation
- Questions diverses

→ Intervention de M. Jean Luc CHAVENT

Administrateur SEL

sur le thème "Promenade dans le Lyon Insolite"

→ La séance sera suivie d'un "pot" amical

Les adhérents sont invités à participer à cette assemblée générale ou à établir un Pouvoir -dont modèle ci-joint- à remettre à un membre présent à l'Assemblée Générale du 5 Décembre 1997 ou à faire parvenir au Siège de S.E.L.

- **Maison Rhodanienne de l'Environnement** -
32, rue Sainte Hélène 69002 Lyon- avant le 21 novembre 1997.

Les candidatures pour postes à pouvoir au Conseil d'Administration sont à adresser au siège S.E.L avant le 21 novembre 1997.

VISITE DU CHANTIER DU PALAIS SAINT PIERRE.

Pour terminer l'année 1997 en beauté,
nous invitons nos adhérents et leurs
amis, à visiter ce joyau du patrimoine
lyonnais, en cours de travaux pour
restructuration.

Monsieur Joël BIZOT, Ingénieur en Chef
de la Direction des Grands Travaux de la
Ville de Lyon, nous guidera dans la
découverte du futur Palais Saint Pierre.

Venez nombreux et rendez-vous

SAMEDI 13 DÉCEMBRE 1997,

à 9 H 30 devant l'entrée du Musée

Saint-Pierre,

20 place des Terreaux.

À bientôt !

CONVOCATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Membres du Conseil d'Administration
sont invités

**le JEUDI 15 JANVIER 1998
à 18 H 30**

à la Maison Rhodanienne de l'Environnement
32 rue Sainte Hélène -69002 LYON

ORDRE DU JOUR

- Élection du Bureau
- Élection du Président
- Informations Générales
- Calendrier 1998
- Questions diverses

SOMMAIRE.....page

Convocation à l'Assemblée Générale de S.E.L.....	1
Convocation du Conseil d'Administration de S.E.L.....	1
La Mulatière se refait une beauté.....	2 et 5
Un tramway nommé délire.....	3,4 et 5
Vaise : promenade au bord de l'eau.....	6
Lugdunum ad Confluentem.....	7
Flânerie en Presqu'île.....	8

LA MULATIÈRE SE REFAIT UNE BEAUTÉ... OU LE NOUVEAU VISAGE D'UNE Z.A.C...

Le confluent du Rhône et de la Saône, ce site singulier, encore dans sa naturelle beauté, était dominé par la Z.A.C Stéphane Déchant. Depuis une génération elle recherchait désespérément son avenir.

Le Grand Lyon vient de sceller son destin.

Un nouvel espace digne du paysage de l'Arc des fleuves vient de naître.

Ceux qui empruntent la route, l'autoroute, ou encore le Rhône ou la Saône, à hauteur du Confluent ont remarqué récemment un changement : la triste balme de la Mulatière recommençait à sourire...

Souvenons-nous que l'avenue Stéphane Déchant était bordée d'immeubles construits au XVIII^e et XIX^e siècles, et frappés d'alignement depuis plus de 50 ans. Cette servitude avait démotivé les propriétaires à entretenir leur patrimoine.

Une Z.A.C fut créée pour redonner un nouveau destin à ce quartier.

Ce lieu, qui prolonge le site inscrit de Lyon, avait pris des traits indignes d'une cité qui se veut internationale... Certains l'avaient rebaptisé Sarajevo !

Seuls échappèrent aux démolisseurs les murs construits en pierre, qui avaient un double rôle :

- parement pour les immeubles
- soutènement de la balme grâce aux mêmes immeubles qui faisaient office de contreforts.

Leur disparition remet en question le rôle de ces vieilles murailles et donc la stabilité de la balme.

Après une étude paysagère de l'ensemble du site, les travaux de réhabilitation se déroulèrent en trois phases distinctes.

1°- Consolidation des murs.

- Suivant les prescriptions de la Commission des Balmes du Grand Lyon, les murs reçurent des semelles maçonnées appropriées ainsi que des ancrages à la balme.
- Débouchage des barbacanes d'évacuation des eaux d'infiltration de la colline.
- Renforcement par projection de béton de deux galeries drainantes sous la balme et de 20 m de long environ.
- La présence d'anciennes caves sous la balme nécessita leur renforcement ou leur fermeture définitive par des grilles (par souci d'esthétique) ou murées.
- Des murs furent surélevés afin de permettre la création de terrasses arborées.
- Tous les murs furent nettoyés et réparés.

Cette opération de consolidation et de réhabilitation s'éleva à 5,250 millions de F. TTC.

2°- Paysagement.

Les terrasses ont été replantées avec des essences différentes, essentiellement des arbustes et des fleurs pour maîtriser la végétation sauvage (ronces).

Aux pieds des murs, des saules nains seront plantés sauf devant les voûtes et les entrées de caves.

Les terrains libérés par les immeubles démolis seront enherbés et une bande plantée d'iris délimitera cet espace de la voirie.

Cette opération paysagère s'éleva à 2,5 millions de F. TTC.

3°- Éclairage.

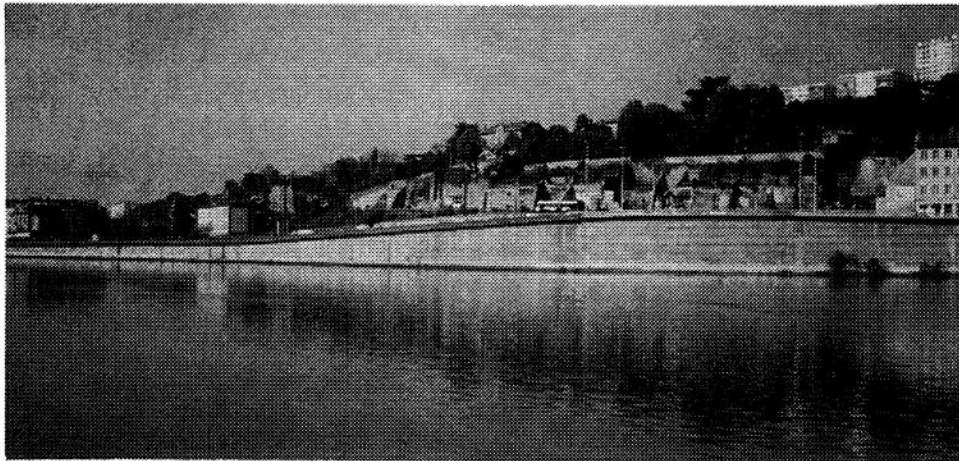
La mise en valeur de la végétation et des voûtes a été retenue.

Les murs ont été laissés dans l'ombre, mais portent quelques tâches lumineuses contrastantes.

Certains d'entre nous regrettent l'absence d'éclairage, même faible, sur ces vénérables pierres qui sont vues de loin.

Montant des travaux 400 KF TTC.

Suite page 5



*La ZAC Stéphane Déchant vue du Confluent avant réhabilitation
(Photo Département Développement Urbain du Grand Lyon)*

La construction de l'A7 à la Mulatière, au début des années 60, amena un flux sans cesse grossissant de nuisances dans l'avenue Stéphane Déchant.

Cette situation découragea les urbanistes et leurs cartons restèrent vides de tout projet viable.

Au fil des années, démolition après démolition d'immeuble, le paysage de la ZAC Stéphane Déchant, prit l'aspect d'une plaie de plus en plus large, marquée par des pans de murs sales, délabrés. Les espaces dégagés s'étaient transformés en terrains vagues, pris d'assaut par la publicité.

Un spectacle cauchemardesque pour les mulatins ou pour tous ceux y passant devant.

Le Grand Lyon décida de mettre fin à cette situation dommageable.

M. LHUILLIER, Chef de projet au Service d'Urbanisme Opérationnel du Grand Lyon, accepta de nous communiquer les lignes directrices de l'opération réalisée.

La première démarche fut celle d'assurer la sécurité de la balme compromise par la démolition des immeubles.

Dans un second temps il fut décidé de compléter cette opération par un traitement paysager du site afin de réhabiliter l'image de la balme.

L'inconvivialité des lieux (bruit de circulation intense) ne permit pas de retenir la création d'un jardin public, mais un accès libre au public fut aménagé.

UN TRAMWAY NOMMÉ DÉLIRE...

La création de lignes de tramway est une affaire grave en matière d'aménagement urbain ; l'impact sur la voirie est essentiel.

Après la mise en place d'une base forte d'un réseau de métro, les projets de nouvelles lignes, de tramway, en surface, doivent s'inscrire dans une logique d'irrigation cohérente de l'agglomération, en complémentarité avec celui-ci.

UN TRAMWAY : OUI MAIS !

L'agglomération lyonnaise envisage de renforcer son réseau de transports en commun en site propre, avec une solution optimisée, en particulier sous l'angle économique.

A ce stade on ne peut qu'approuver.

La solution de tramway est alors promue au premier rang, tandis qu'un réseau de métro a été développé depuis les années 70. Pourquoi pas !?

Si ce dernier a pu présenter la particularité de coûter cher lors de sa construction, il

n'en reste pas moins d'un grand intérêt en matière de performance une fois opérationnel.

En conséquence, il mérite d'être exploité avec un souci de saturation maximum ; ce doit être une obsession pour ses gestionnaires.

Aussi importe-t-il que les décisions nouvelles présentent une cohérence avec les choix antérieurs.

Les options qui nous ont été présentées récemment méritent quelques réflexions, soit pour examiner certains choix, soit

pour infléchir le contenu de certains autres.

En effet, si le tramway se présente comme une alternative plus économique que le métro, sa réalisation reste pour autant une "option lourde" (en investissement, mais également en matière d'aménagement urbain).

Les réflexions qui suivent s'appuient volontairement sur le bon sens.

Elles sont sous-tendues par un souci de réussite du développement harmonieux de notre cité.

- 1 - PERRACHE - PART-DIEU - LA DOUA .

La portion Perrache - Part-Dieu - Charpennes paraît vivement contestable tenant compte de :

- une superposition, et donc une mise en concurrence préjudiciable et intolérable, avec la ligne B du Métro entre la Guillotière et les Charpennes.
- (envisagerait-on, une fois le tramway construit, de proposer une réduction de la

fréquence du métro pour favoriser le dernier né?...))

- une superposition de deux lignes de tramway pour traverser le Rhône ; il y en a une de trop.

- un circuit complexe et perturbant entre La Guillotière et les Charpennes ; on ne peut "jouer" avec cela en terme d'aménagement urbain.

La liaison Charpennes - La Doua paraît certainement utile. Le prolongement de la ligne B du Métro serait bien évidemment plus logique et certainement préférable.

Si un tramway doit répondre à cette attente, son parcours amont (au sud des Charpennes) doit desservir l'Est des voies ferrées...

- 2 - PERRACHE - BRON - SAINT PRIEST.

Si cette ligne paraît plus logique que la précédente, une proposition d'amélioration de sa traversée du quartier de la Guillotière peut-être envisagée.

En effet, entre le Rhône et la route de Vienne, l'avenue Berthelot ne semble pas le meilleur choix de parcours ; toute sa façade sud, le long de la gare de marchandise, n'intéresse pas beaucoup les usagers de transports en commun.

Une contre-proposition offrant un meilleur équilibre (une meilleure répartition de la trame urbaine autour de la ligne) se présente suivant l'axe Chevreul - route de Vienne, avec les avantages suivants :

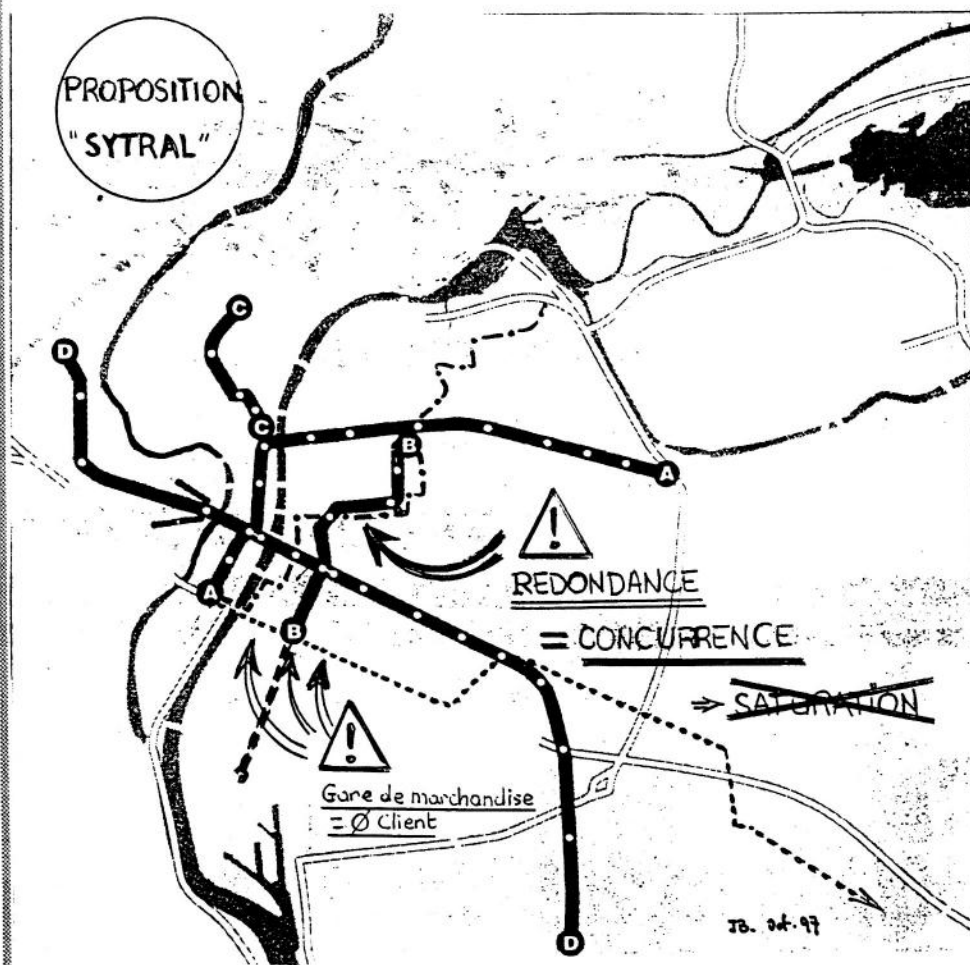
- desserte des facultés du quai
- desserte des hôpitaux du quai
- desserte d'une partie du quartier de la Guillotière (la Madeleine)
- correspondance facile avec la ligne B du Métro, à Jean Macé, par l'accès Nord de la station.

- utilisation d'un axe plus calme, non perturbé et non perturbant vis à vis de la circulation automobile, contrairement au cas de l'avenue Berthelot.

- une forte opportunité pour bien dimensionner la largeur de la voirie de la route de Vienne, entre Garibaldi et Berthelot (actuellement bâti inexistant ou de qualité médiocre, facilement restructurable).

Autrement dit, l'axe Chevreul - route de Vienne, se présente comme un site propre de bonne qualité.

PROJET SYTRAL



Des astuces pour assurer, peut-être, la réussite d'une ligne de tramway :

- Doubler une ligne de métro inachevée pour en récupérer sa clientèle existante.
- Prolonger une ligne de métro inachevée, pour en récupérer la clientèle que cette dernière n'a jamais pu satisfaire.
- Perturber au maximum la circulation automobile sur son trajet pour dégoûter les conducteurs et en faire des clients captifs. C'est à peu près le pari que pourrait gagner le projet de ligne Perrache - La Doua, contre la ligne B du Métro, et contre la circulation des véhicules particuliers, avec sa façon de pouvoir entraver, d'un seul tracé, plusieurs axes d'échanges avec le centre ville, sur ou en face de quatre des ponts du Rhône. A savoir :
- le pont Galliéri,
- la rue de l'Université, face au pont du même nom,
- la rue Servient, face au pont Wilson,
- un bout du cours Lafayette, face au pont du même nom,

Cela pourrait s'appeler Gâchis.

Décidément chaque municipalité développe des astuces ... peu astucieuses.

- 3 - LES AMÉLIORATIONS DE DESSERTE POUR LA GUILLOTIÈRE.

L'objectif de mieux desservir le quartier de la Guillotière peut-être atteint sans réaliser la ligne Perrache - Part-Dieu - La Doua, mais en associant par exemple les actions suivantes :

- meilleure irrigation par la ligne Perrache-Bron en passant par l'axe Chevreul - route de Vienne comme vu ci-dessus.
- ouverture d'une station intermédiaire sur la ligne B du Métro, entre Jean Macé et Saxe Gambetta, près de la Thibaudière.
- aménagement de cheminements rayonnant depuis les stations, tant du tramway que du métro, vers les points les plus éloignés, équipés d'une signalétique assurant la promotion du réseau et informant sur des notions de direction et de ses d'accès...

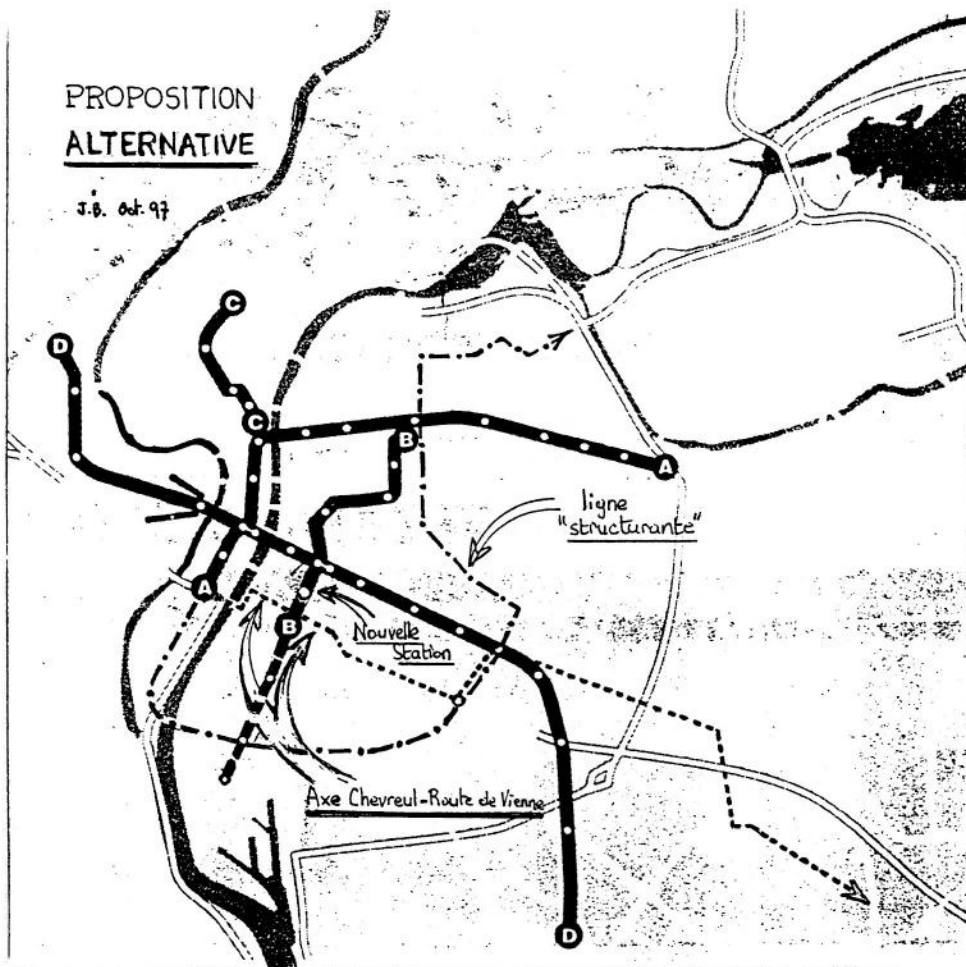
- 4 - UNE AUTRE LIGNE DE TRAMWAY STRUCTURANTE.

Si l'agglomération peut s'offrir à court terme une deuxième ligne de tramway, elle doit être pensée "structurante", plutôt que redondante, dans l'ensemble du réseau métro-tramway.

Pourquoi ne pas irriguer l'est du réseau de voies ferrées avec une grande ligne périphérique qui pourrait suivre un parcours du type Perrache - Confluent-Gerland-Moulin à Vent-États - Unis-Grange Blanche-Villette-Charpenne-La Doua ?... Ne serait-ce pas plus pertinent pour compléter le "réseau" ?

Jacques BONNARD

PROPOSITION ALTERNATIVE



Le tramway est à considérer comme une alternative au Métro ("option lourde").

Les tracés de ses lignes doivent constituer, avec celui-ci, un réseau véritable, en offrant des complémentarités, en proposant des circuits à la fois différents et croisés, pour permettre une richesse de trajets possibles, grâce à des jeux de correspondances...

La Mulatière se refait une beauté (suite de la page 2)



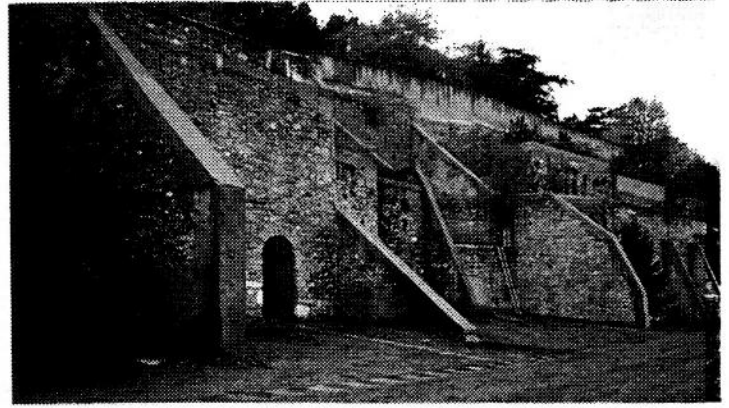
Les murailles avant réhabilitation...

(Photo K.R IMAGES Département Développement Urbain du Grand Lyon)

Cette réhabilitation s'est accompagnée de la dépose des nombreux panneaux publicitaires portatifs ou muraux qui conféraient à ce site du Confluent une image périphérissante.

D'autres opérations de réhabilitation du paysage sont prévues sur le côté est de l'avenue Stéphane Déchant.

Celle du site de la place général Leclerc en bordure de l'A7 est en cours de réflexion.



... après réhabilitation.

(Photo SEL)

La Z.A.C Stéphane Déchant a été déclassée au mois de septembre 1997 par une décision du Grand Lyon.

On doit se réjouir de la création de ce nouvel espace de qualité qui relève le cadre de vie de ce quartier qui subit trop fortement les nuisances de bruit et de pollution de toutes les infrastructures routières qui le traversent.

Cette action est aussi la bienvenue, car elle valorise l'une des plus belles entrées de notre agglomération marquée par le fleuve, le confluent, les hauteurs de la Mulatière, de Ste Foy et de Fourvière.

Cette perspective constitue à elle seule un spectacle unique ! Soignons en sa mise en scène !

Raymond MOTTE

VAISE : PROMENADE AU BORD DE L'EAU

**Notre ami Jean-Luc CHAVENT nous a emmenés, pour notre plaisir,
à la découverte d'un insolite paysage aquatique ... à deux pas de la piscine de Vaise !**

Les adhérents de SEL et leurs amis qui se rendirent à notre premier rendez-vous automnal, espéraient bien animer le quartier de la piscine de Vaise.

Jadis, ce quartier était le témoin d'une intense activité : celle des abattoirs, avant leur transfert à la Halle Tony Garnier en 1928.

Nous essayons d'imaginer l'animation des rues d'alors avec leur va et vient, l'ambiance de foire autour des cafés et des nombreux commerces.

Le départ des abattoirs vers Gerland, plongea le quartier dans un profond sommeil. C'est autour d'une ferme, aujourd'hui encore très peu connue, que se se développèrent des cressonnières.

C'est sur les étals du marché Saint Antoine, par exemple, que se vendait ce cresson, qui préparé en salade, faisait le plaisir des lyonnais.

La pression urbaine fit disparaître les cultures cressonnières.

Nous connaissons maintenant le paysage "signalé" par la piscine. En face, quelques bâtiments témoins d'une époque révolue, résistent au temps.

Derrière la piscine, surpris, nous nous retrouvons à la campagne : la ferme (simplement gardée), des cressonnières, un grand champ potager, des fleurs, des canards. Le Grand Lyon a acheté ces terrains afin de préserver le site contre les projets de construction et de sauvegarder la faune et la flore, rares en ville.

Notre guide nous fit découvrir un étang ombragé, bien alimenté par des sources, ou nous retrouvons des canards.

Quittant ces lieux agrestes, nous nous dirigeames vers Gorge de Loup, rue des Deux Amants, sur les traces de la Maison Bini, qui fut aussi une Trappe.

L'endroit est peu accueillant. Nous pouvons néanmoins admirer un bel escalier

autoportant derrière une façade XIX° bien détériorée.

Mais des constructions parasites dégradent le site et ne concourent pas à sa préservation future.

Nous nous dirigeons ensuite vers la rue Marietton.

En contre-bas coule le ruisseau des Planches. Là, il fait "frontière" avec la commune d'Écully, avant de disparaître dans un tunnel sous la rue Marietton pour se déverser plus loin dans la Saône.

La sécheresse estivale a mis le ruisseau presque à sec et nous pouvons donc "patauger" dans son lit sans trop nous mouiller.

Notre promenade découverte prend fin. L'insolite fut le maître-mot de cette visite.

Merci à Jean-Luc CHAVENT d'avoir été un guide enthousiasmant.

Marielle GIRAUD



Lyon-Vaise : un insolite paysage aquatique et agreste. Une ferme, des cressonnières, un grand champ potager, des fleurs, des canards...Un site trop rare en ville qu'il faut préserver.
Photo : Jean-Luc CHAVENT.

LUGDUNUM AD CONFLUENTEM

De nombreux projets ont été présentés depuis plus d'un siècle pour la partie du deuxième arrondissement qui s'étend du sud de la gare de Perrache au Confluent.

Sauvegarde et Embellissement de Lyon a présenté plusieurs propositions d'amélioration ponctuelles du "site urbain le plus signifiant de Lyon".

Le nouveau projet d'aménagement irréversible a pour but de doubler le centre de Lyon en imaginant de nouvelles fonctions de centralité. Acceptons-en l'augure.

Le quartier de "derrière les voûtes" a été isolé du reste de la ville dès 1856 par la barrière irrémédiable que constituent les voies ferrées et la gare de Perrache.

Cette situation extrêmement pénalisante a été confortée au début des années 70 par la construction du Centre d'Échanges qui a eu pour effet la consolider et d'élargir l'obstacle formé par les voûtes.

Ces dispositions ont rendu la cohérence des tissus urbains pratiquement impossible.

La décision ministérielle de joindre les autoroutes A6 et A7 grâce au tunnel de Fourvière par le Centre d'Échanges a engendré l'enfer du quai Perrache qui exerce ses ravages depuis bientôt trente ans.

Par ailleurs, nonobstant les oppositions qu'ils rencontrent, le Tronçon Ouest du

Périphérique (T.O.P) et le Grand Contournement Ouest (G.C.O) ne verront pas le jour avant longtemps. Le déclassement de l'autoroute le long du fleuve, n'est donc pas pour demain.

On ne voit pas très bien, dans ces conditions, comment on pourrait atteindre l'objectif du nouveau projet qui est notamment de "lever les verrous du site et de franchir le Rhône et l'A7 sans attendre le déclassement de l'autoroute".

Il existe une autre possibilité, réalisable à moyen terme : du nord au sud, faire passer l'autoroute au sud du pont ferroviaire sur la Saône et lui faire longer à l'ouest la voie ferrée de Lyon à Saint Etienne, jusqu'aux abords du pont de la Mulatière.

Son emprise pourrait utiliser des tènements SNCF nettement surdimensionnés actuellement du fait de leurs conceptions adaptées aux nécessités du début de ce siècle.

L'urbanisation peu importante de cette zone ainsi que l'abandon du port Rambaud constituent des facteurs favorables à cette hypothèse.

Cette solution serait sans doute onéreuse, car il faudrait reporter le débouché du tunnel de Fourvière au sud de la voie ferrée et construire un nouveau pont face à cette issue.

Mais cela permettrait dans un délai relativement bref de rendre au quai Perrache sa vocation de voie urbaine.

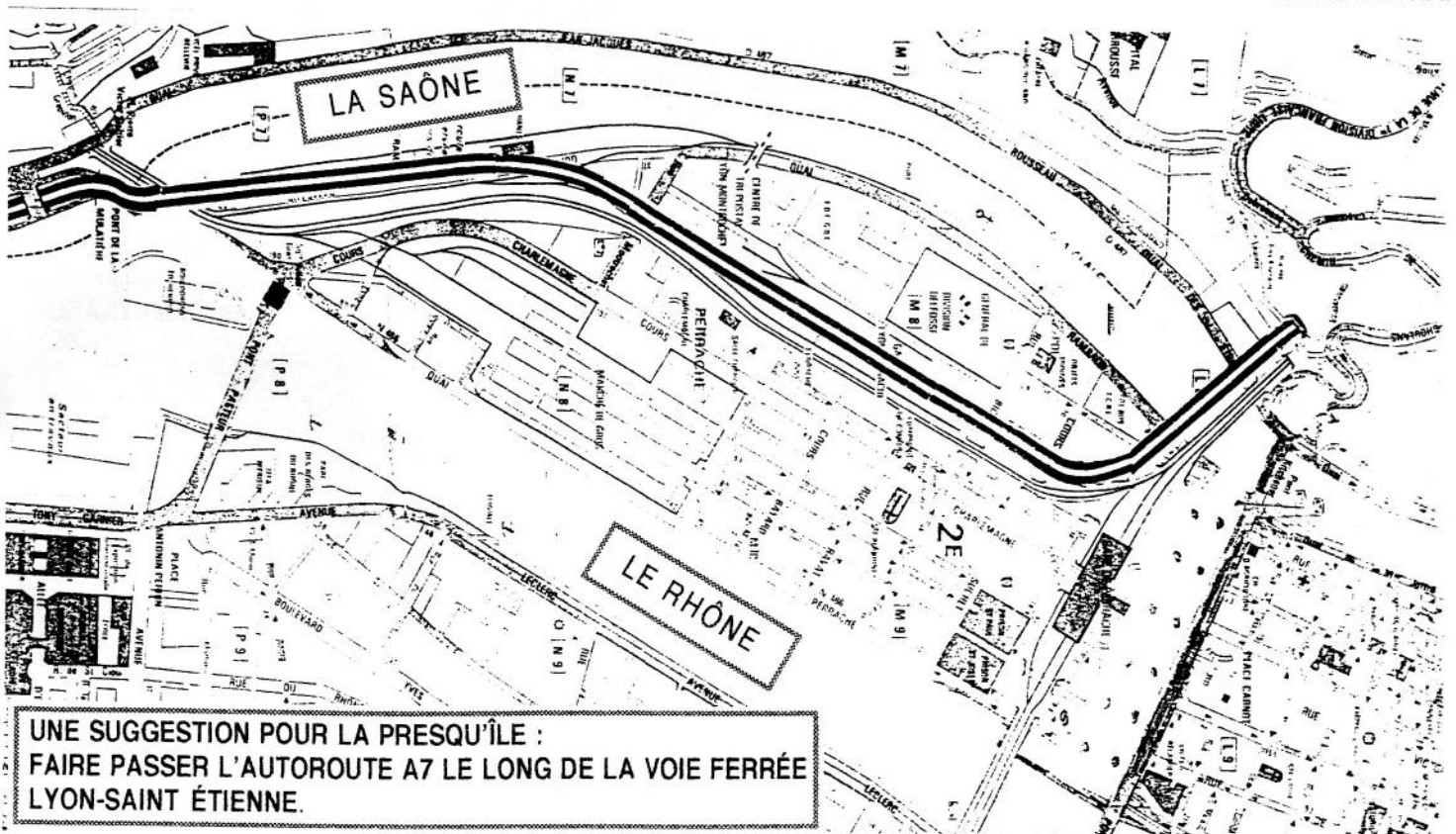
Il serait possible par la suite de supprimer le pont actuel de l'autoroute sur la Saône qui écrase le pont Kitchner-Marchand, puis de casser le centre Centre d'Échanges tant honni.

On rendrait ainsi au cours de Verdun et au parvis de la gare de Perrache un aspect plus avenant que celui qui prévaut aujourd'hui.

On pourrait également envisager la suppression du saut de mouton du pont Pasteur dont l'esthétique n'est guère convaincante.

Plutôt que de rêver éternellement à la perfection, ne vaudrait-il pas mieux s'atteler sur le champ à des tâches concrètes ?

André MAYNARD



FLÂNERIE EN PRESQU'ÎLE ...

Le centre de Lyon, représenté par la Presqu'île, est un lieu de prédilection des lyonnais pour y flâner.
L'impression qu'il y fait bon vivre, et le sentiment de découvrir à chaque pas un sujet de plaisir ou d'émerveillement, ne sont pas étrangers à l'attraction qu'elle inspire.
Quelle était l'image de la Presqu'île d'antan ?



L'ARBRE SEC
 Enseigne autrefois
 rue de l'Arbre-Sec, n° 15.

qui représentait cet arbre et qu'on voyait autrefois, au n° 15.

La partie située entre la rue du Gare et le Rhône s'appelait autrefois rue de Basseville et conduisait à l'extrémité nord du port des Jésuites

La rue du Gare doit son nom à Guillaume du Gareys. Il possédait un important tènement à cet endroit, dans lequel il fit ouvrir une rue pour communiquer des Terreaux à la place du Collège de la Trinité, aujourd'hui rue de la Bourse.

Le nom de la rue Commarmot est celui du propriétaire qui la fit ouvrir sur ses terrains.

La rue du Bât d'Argent a longtemps été habitée par les bâtiers, ouvriers bourreliers. Un petit bât en argent se voyait encore dans la seconde moitié du XIX^e siècle au-dessus de la porte d'entrée d'une des maisons de la rue.

Dans la partie qui touche au Rhône, cette rue a porté les noms de Pet-Etroit ou Pas-Etroit.

LE BÂT D'ARGENT
 Enseigne actuellement visible
 sur la maison portant le n° 11,
 rue du Bât d'Argent.
 Document :
 Les Vieilles Pierres Lyonnaises.



Elle avait été ouverte en 1551 et se terminait par le portail Siguet.

Le pennon de rue Neuve était bordé au nord par la rue du Bât d'Argent, au sud selon une ligne irrégulière passant par la place de la Bourse et le parc de stationnement des anciennes Halles, entre la rue de la République et le Rhône approximativement, à l'est par le Rhône dont toute la rive est occupée par le port des Jésuites, à l'ouest par les quartiers de place Saint Pierre et de Saint Nizier.

La rue Mulet portait autrefois le nom de Montriblo ; c'était un quartier de vagabonds que l'on désignait par ces mots : Carro de Montriblo. L'enseigne d'une auberge du XVI^e siècle, très fréquentée par les muletiers de Provence, a donné à cette rue le nom qu'elle porte encore.

La dénomination du Passage Ménétrier rappelle le savant lyonnais Claude Ménétrier de la Compagnie de Jésus, né à Lyon le 10 Mars 1631.

Le nom de rue Neuve correspondait à une réalité lorsqu'il fut attribué à cette rue, probablement dans la moitié du XIV^e siècle. Elle était une des plus fréquentées de la ville "tant à cause du voisinage du Collège que de la proximité du port et des moulins". De nombreux marchands de bois demeuraient dans cette rue qu'ils obstruaient parfois de leurs matériaux.

(Suite au prochain n°)

André MAYNARD

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON

Membre de CIVITAS NOSTRA et de R.E.M.P.A.R.T

Président

Jean-Paul DRILLIEN
 39, rue Félix Jacquier
 69006 LYON
 TEL : 04 78 93 04 52

Secrétaire Général

Raymond MOTTE
 32, imp. de Grange-Haute
 69540 IRIGNY
 TEL : 04 78 46 07 47

Trésorier

Marielle GIRAUD
 14, rue P. Corneille
 69006 LYON
 TEL : 04 78 52 33 10

Adhérer à :



**SAUVEGARDE ET
 EMBELLISSEMENT
 DE LYON**

Siège : MAISON RHODANIEENNE DE L'ENVIRONNEMENT.
 32, rue Sainte-Hélène. 69002 LYON.

COTISATIONS :

Membre ADHÉRENT	130F
Membre BIENFAITEUR ou	
PERSONNE MORALE	700F
JEUNE - ETUDIANT	70F

CRÉDIT LYONNAIS

Agence Victor Hugo
 Compte N° 050230 B