



Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise

Résultats sur le Scot de l'agglomération lyonnaise

Décembre 2016



Chiffres-clés

LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS



LES HABITANTS

	Scot de l'agglomération lyonnaise en 2015	Evolutions 2006/2015	Métropole de Lyon en 2015	Evolutions 2006/2015	Aire métropolitaine lyonnaise hors Métropole de Lyon en 2015	Aire métropolitaine lyonnaise en 2015
Population de 5 ans et plus	1 258 000	+9%	1 200 000	+9%	936 000	2 136 000
Nombre de ménages	619 500	+13%	596 000	+13%	403 500	999 500
Taille moyenne des ménages	2,18	-4%	2,16	-4%	2,49	2,29
Part des habitants qui ont un emploi ou qui étudient	70%	+2 points	70%	+2 points	72%	71%

LA MOTORISATION



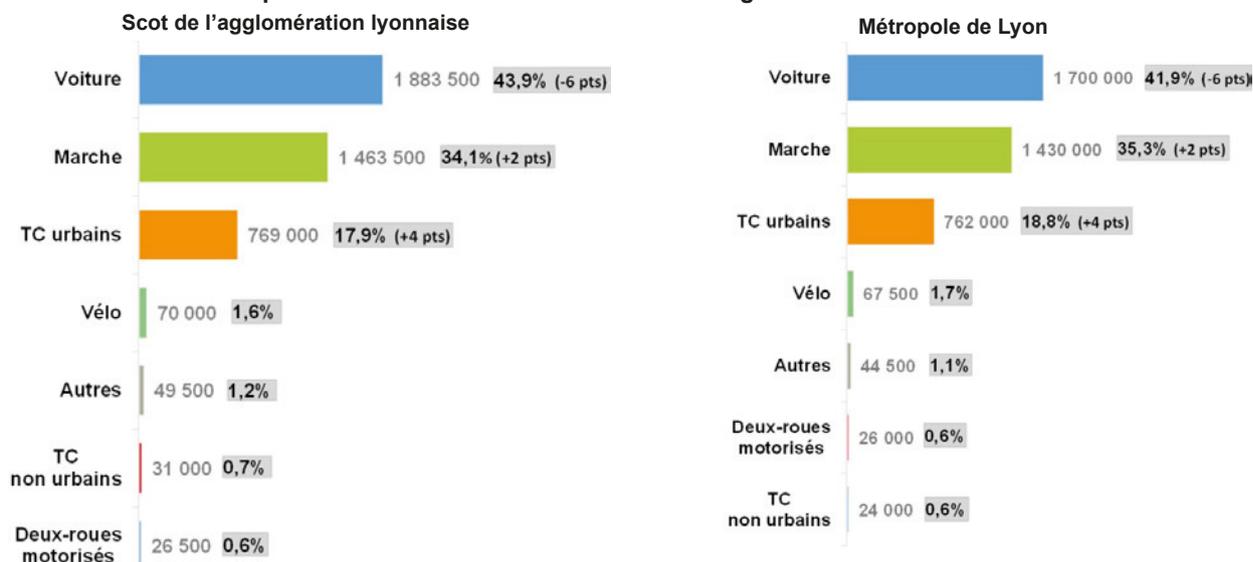
Nombre de voitures à disposition par ménage	1,02	-10%	0,99	-11%	1,63	1,25
Part des ménages sans voiture à disposition	28%	+7 points	29%	+7 points	7%	20%
Part des ménages ayant deux voitures ou plus à disposition	26%	-5 points	24%	-5 points	57%	37%

LA MOBILITE DES HABITANTS



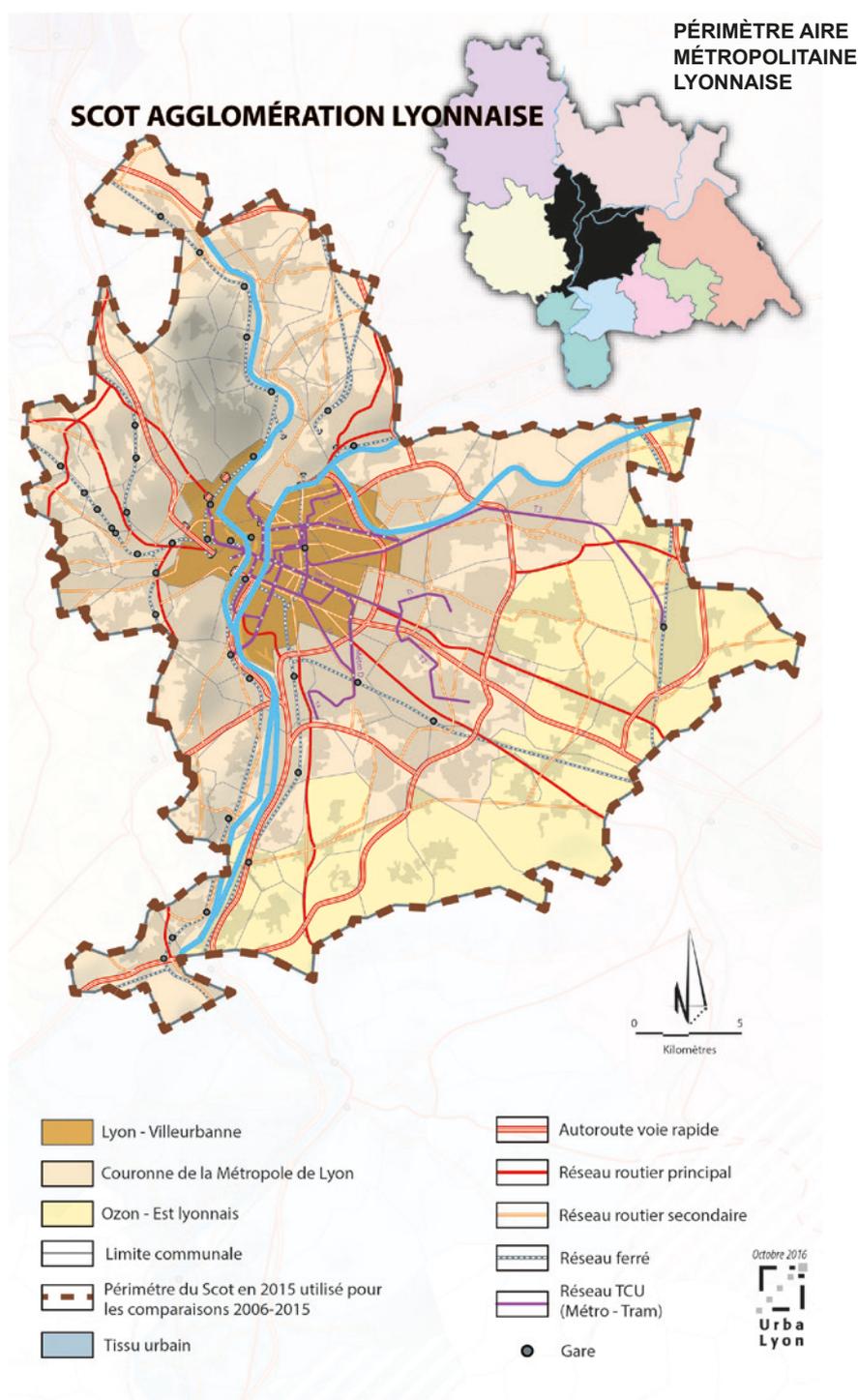
Nombre total de déplacements	4 293 000	+1%	4 054 000	+1%	3 534 500	7 588 500
Part des déplacements internes au secteur	94%	-1 point	93%	-1 point		
Mobilité tous modes	3,41	-7%	3,38	-7%	3,78	3,55
Part des personnes ne s'étant pas déplacées la veille	11%	+1 point	11%	+1 point	8%	10%
Part des très mobiles (5 déplacements ou plus)	24%	-4 points	23%	-4 points	30%	26%
Temps quotidien consacré aux déplacements par habitant	62 min	-5 min	62 min	-8 min	61 min	62 min
Part des déplacements de proximité (< 3 km)	56%		57%		51%	54%
Distance moyenne parcourue quotidiennement par habitant	18 km		17 km		32 km	23 km

Répartition modale des déplacements des habitants et évolutions significatives 2006/2015





Le Scot de l'agglomération lyonnaise dans le périmètre de l'enquête



Ce document présente les résultats de l'Enquête Déplacements 2015 sur sa partie nommée « Scot de l'agglomération lyonnaise ».

Un échantillon de 17 000 habitants de cinq ans et plus a été enquêté entre octobre 2014 et avril 2015. Parmi eux, un échantillon de 220 étudiants logeant en résidences universitaires dans l'agglomération lyonnaise a été enquêté. Après redressement, l'enquête restitue la mobilité de 1 258 000 habitants de cinq ans et plus.

Depuis l'enquête de 2006, le Scot de l'agglomération lyonnaise et la Métropole de Lyon ont intégré les communes de Quincieux et Lissieu.

Plusieurs périmètres d'analyse dans ce document

Les résultats de l'enquête sont présentés sur :

- le Scot de l'agglomération lyonnaise dans sa totalité ;
- la Métropole de Lyon, divisée en deux parties : son Centre Lyon-Villeurbanne et le reste de la Métropole de Lyon, qui sera appelé Couronne.
- l'Ozon-Est lyonnais, correspondant à la Communauté de communes du Pays de l'Ozon et à la Communauté de communes de l'Est lyonnais.

Des évolutions 2006-2015 calculées à périmètre constant

Le périmètre du Scot ayant légèrement évolué entre les enquêtes de 2006 et 2015, les comparaisons de résultats ont été recalculées sur le périmètre 2015.

Qui sont les habitants et pourquoi se déplacent-ils ?



1 voiture par ménage en moyenne

70% des habitants du Scot travaillent ou étudient

C'est 2 points de plus par rapport à 2006. 43% sont des actifs occupés. Les scolaires et étudiants représentent 27% de la population.

Des ménages de plus en plus petits

Un ménage habitant le Scot comporte en moyenne 2,18 personnes. Cette moyenne cache des disparités : en périphérie, les ménages sont de plus grande taille, tandis qu'au Centre un ménage comporte en moyenne moins de deux personnes. Dans Lyon-Villeurbanne, 49% des ménages sont composés d'une seule personne.

Depuis 2006, la taille moyenne des ménages a diminué dans l'ensemble du Scot, et particulièrement dans l'Ozon-Est lyonnais (-8%).

Pour la première fois, la motorisation des ménages diminue

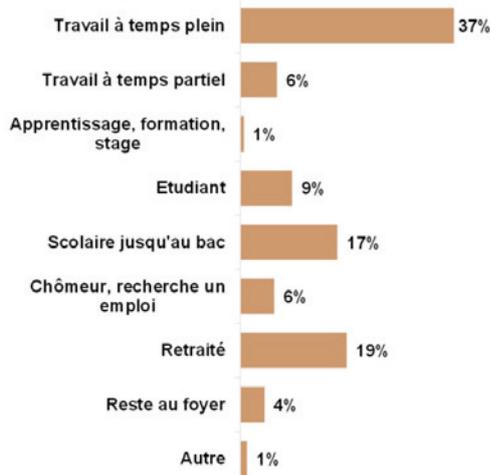
Depuis 2006, la motorisation des ménages a diminué de 11% dans la Métropole de Lyon. Elle est tirée par celle des ménages du Centre (-19%). Elle est stable chez les ménages de Ozon-Est lyonnais.

Près de 40% des déplacements des habitants du Scot sont réalisés pour un motif obligé (travail, école et université)

Le graphe ci-contre présente la répartition des déplacements selon le motif à destination (hors domicile). Cette répartition a peu évolué depuis 2006, si ce n'est le motif Université qui est en hausse de 3 points en lien avec l'augmentation de la population étudiante.

En prenant en compte à la fois l'origine et la destination des déplacements, 20% ne sont pas liés au domicile, ni en origine, ni en destination. Leur part est restée plutôt stable depuis 2006 (+1 point).

Répartition des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise selon l'occupation principale

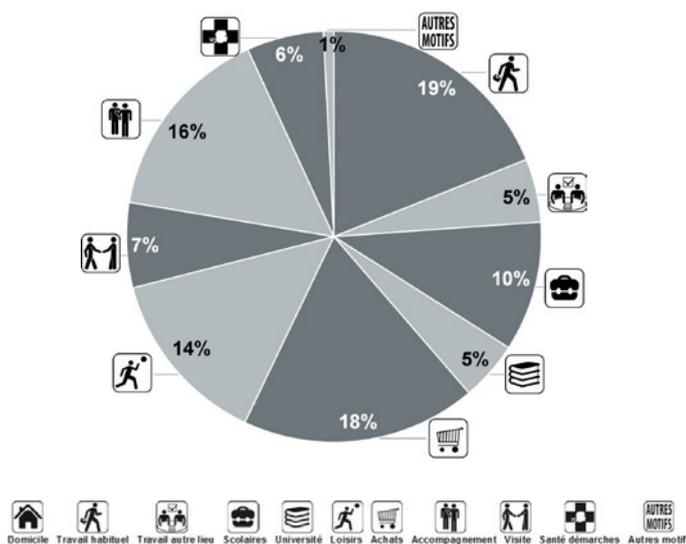


Taille et motorisation des ménages selon le secteur de résidence

Habitants de ...	Taille moyenne des ménages	Nombre de voitures à disposition par ménage
Lyon-Villeurbanne	1,93 personne/mén.	0,75 voiture/mén.
Couronne de la Métropole de Lyon	2,44 personnes/mén.	1,27 voiture/mén.
Métropole de Lyon	2,16 personnes/mén.	0,99 voiture/mén.
Ozon-Est lyonnais	2,63 personnes/mén.	1,84 voiture/mén.
Scot de l'agglomération lyonnaise	2,18 personnes/mén.	1,02 voiture/mén.
Aire métropolitaine lyonnaise hors Métropole de Lyon	2,49 personnes/mén.	1,63 voiture/mén.

Note de lecture : les voitures à disposition sont l'ensemble des véhicules possédés par les ménages et ceux qui sont à leur disposition totale ou limitée (véhicule de fonction par exemple).

Répartition par motif à destination (hors retour au domicile) des déplacements des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise



Comment se déplacent-ils ?

Déplacements quotidiens, mobilités et parts modales des habitants au sein du périmètre d'enquête complet, selon leur secteur de résidence et selon le mode principal

Habitants de ...	Modes	Nombre de déplacements par jour	Mobilité	Part modale	Evolution part modale 2006/2015
Lyon-Villeurbanne		500 500	0,85	25,7%	-10 pts
		492 500	0,84	25,2%	+6 pts
		8 500	0,01	0,4%	stable
		872 000	1,49	44,7%	+4 pts
		49 500	0,08	2,5%	stable
		10 500	0,02	0,5%	stable
		18 000	0,03	0,9%	stable
	Total	1 951 500	3,33	100,0%	
Couronne de la Métropole		1 199 500	1,96	57,0%	-3 pts
		269 500	0,44	12,8%	+2 pts
		15 500	0,03	0,7%	stable
		558 000	0,91	26,5%	stable
		18 000	0,03	0,9%	stable
		15 500	0,03	0,7%	stable
		26 500	0,04	1,3%	stable
	Total	2 102 500	3,43	100,0%	
Métropole de Lyon		1 700 000	1,42	41,9%	-6 pts
		762 000	0,64	18,8%	+4 pts
		24 000	0,02	0,6%	stable
		1 430 000	1,19	35,3%	+2 pts
		67 500	0,06	1,7%	stable
		26 000	0,02	0,6%	stable
		44 500	0,04	1,1%	stable
	Total	4 054 000	3,38	100,0%	
Ozon-Est lyonnais		183 500	3,15	76,9%	+4 pts
		7 000	0,12	3,0%	+1 pt
		7 000	0,12	3,0%	-1 pt
		33 000	0,57	13,9%	-2 pts
		2 500*	*	*	*
		500*	*	*	*
		5 000	0,09	2,1%	stable
	Total	239 000	4,10	100,0%	
Scot de l'agglomération lyonnaise		1 883 500	1,50	43,9%	-6 pts
		769 000	0,61	17,9%	+4 pts
		31 000	0,02	0,7%	stable
		1 463 500	1,16	34,1%	+2 pts
		70 000	0,06	1,6%	stable
		26 500	0,02	0,6%	stable
		49 500	0,04	1,2%	stable
	Total	4 293 000	3,41	100,0%	

 Voiture  Marche  TC urbains  TC non urbains  Vélo  Deux-roues motorisés  Autres

* : Ces volumes, mobilités (nombres de déplacements par personne et par jour) et parts modales correspondent à des volumes de déplacements inférieurs au seuil statistique de 2 300 déplacements redressés.

Concernant les évolutions 2006/2015, la part modale est considérée comme stable lorsqu'il n'y a pas de hausse (+) ou de baisse (-) statistiquement significative.

3,4 déplacements par habitant et par jour



Pour comprendre les évolutions

La mobilité est le nombre moyen de déplacements quotidiens réalisés par habitant. Elle est calculée pour chaque mode et illustre les pratiques de déplacements d'un habitant moyen.

Les évolutions de mobilité traduisent des changements de comportement individuel.

La répartition modale des déplacements donne à voir la ventilation de l'ensemble des déplacements des habitants par mode. Son évolution est la conséquence des changements de comportement individuel et/ou des évolutions démographiques.

La mobilité totale (tous modes confondus) des habitants du Scot lyonnais a diminué de 7% depuis 2006, et de 9% dans le Centre. Cette baisse de la mobilité illustre notamment une optimisation du nombre de déplacements quotidiens par personne.

Dans la Métropole de Lyon, moins de déplacements en voiture

La mobilité en voiture des habitants de la Métropole a diminué par rapport à 2006 ; ce qui reflète un changement de comportement individuel. Cette évolution est si prononcée que malgré la croissance démographique observée sur la Métropole, le volume total des déplacements en voiture de ces habitants a diminué par rapport à 2006. Ainsi la part modale de la voiture a perdu 6 points en dix ans.

Concernant les TC urbains, la mobilité et la part modale (+4 points) sont toutes deux à la hausse.

A pied, la mobilité des habitants reste stable, mais la part modale de la marche gagne 2 points.

Dans l'Ozon-Est lyonnais, des tendances opposées

Pour les habitants de ce secteur moins desservi en TC, la part modale de la voiture a augmenté de 4 points.



Pourquoi et comment se déplacent les habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise ?



Pour aller **travailler** dans le **Centre**, **1 déplacement sur 3 en TC**

La marche, le mode privilégié pour les déplacements dans le Centre

La pratique de la marche est majoritaire pour les déplacements effectués pour les achats (65%), les loisirs (56%) et se rendre à l'école (56%).

Les déplacements en TC urbains sont quant à eux majoritaires pour se rendre à l'université. Ils représentent un tiers des déplacements pour aller travailler.

Pour aller travailler dans Lyon-Villeurbanne, la voiture est utilisée dans 31% des cas.

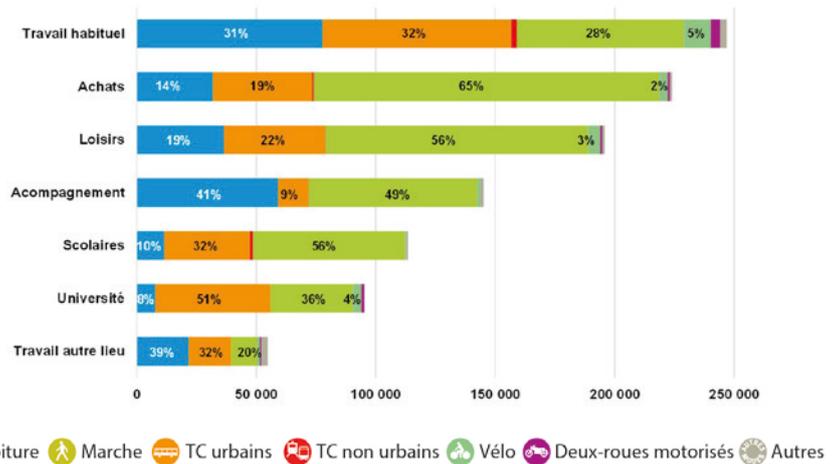
Le vélo est davantage pratiqué pour certains motifs (travail, université, loisirs) et pour des portées de moins de 3km (voir page 11).

En dehors du Centre, l'usage de la voiture est majoritaire pour la plupart des motifs

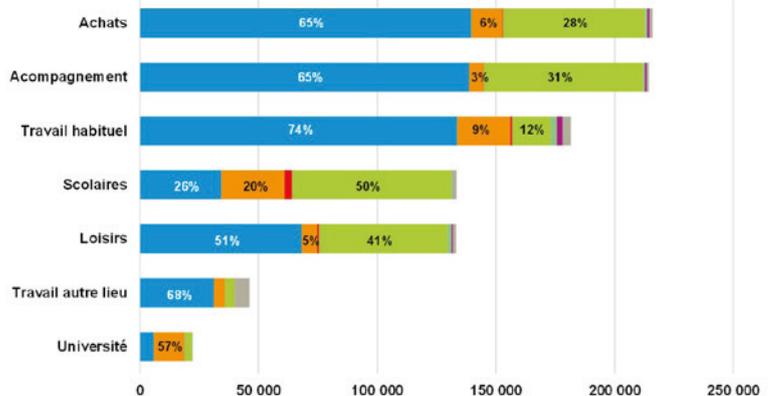
La voiture est utilisée pour 58% des déplacements dans et à destination de la Couronne de la Métropole de Lyon. C'est surtout pour aller travailler qu'elle est très utilisée. Pour les motifs école, loisirs, achats et accompagnement, la marche est pratiquée à hauteur de 36%.

Dans et à destination de l'Ozon-Est lyonnais, la voiture est nettement plus utilisée qu'ailleurs : elle représente 78% des déplacements en moyenne. Pour aller y travailler, la voiture est hégémonique.

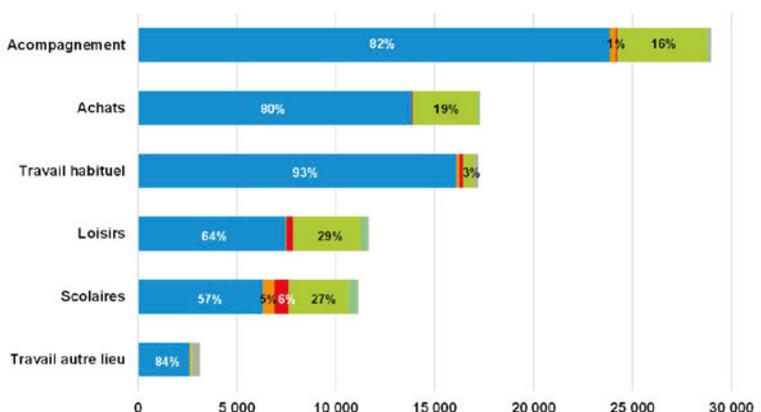
Répartition des déplacements des habitants du Scot lyonnais dans et à destination de Lyon-Villeurbanne selon le mode principal et le motif



Répartition des déplacements des habitants du Scot lyonnais dans et à destination de la Couronne de la Métropole de Lyon selon le mode principal et le motif



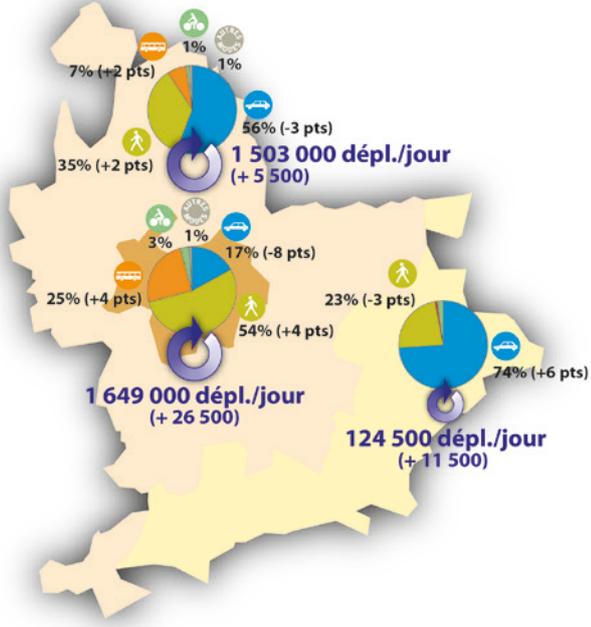
Répartition des déplacements des habitants du Scot lyonnais dans et à destination de l'Ozon-Est lyonnais selon le mode principal et le motif





Où et comment se déplacent les habitants du Scot au sein de ce territoire ?

➤ Déplacements internes des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise à chaque sous-secteur et évolutions 2006/2015



54% des déplacements en lien avec **Lyon-Villeurbanne**



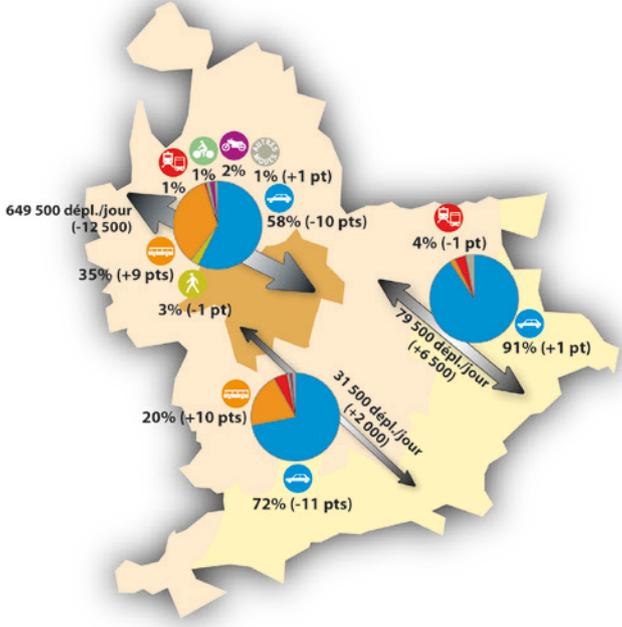
Moins de déplacements en voiture dans le Centre et la Couronne, mais davantage dans l'Ozon-Est lyonnais

Parmi les 1,6 million de déplacements réalisés par les habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise au sein de Lyon-Villeurbanne, 17% sont effectués en voiture. C'est 8 points de moins par rapport à 2006, dont 6 points en tant que conducteur (95 000 déplacements en moins).

Au sein de la Couronne de la Métropole de Lyon, les évolutions sont plus modérées : la voiture perd 3 points par rapport à 2006 (30 500 déplacements en moins en tant que conducteur).

Dans l'Ozon-Est lyonnais, la tendance est inversée : la part modale de la voiture a progressé de 6 points (14 500 déplacements en plus en tant que conducteur).

➤ Déplacements d'échanges des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise entre sous-secteurs et évolutions 2006/2015



Entre Centre et périphérie, moins de voitures et plus de TC urbains

Entre Centre et Couronne, 58% des déplacements sont effectués en voiture, soit 47% en tant que conducteur et 11% en tant que passager. Globalement, sur cette liaison, la voiture a fortement baissé : elle a perdu 10 points dont 7 points en tant que conducteur (48 000 déplacements en moins). Les TC urbains ont quant à eux gagné 9 points en dix ans.

Pour les déplacements d'échanges entre Lyon-Villeurbanne et l'Ozon-Est lyonnais, les évolutions sont similaires. Parmi les 20% de déplacements en TC urbains, 10% sont des déplacements intermodaux combinant TC urbains et TC non urbains.

Entre la Couronne et l'Ozon-Est lyonnais, la part modale des déplacements en voiture continue d'augmenter par rapport à 2006.

- Voiture
- Marche
- TC urbains
- TC non urbains
- Vélo
- Deux-roues motorisés
- Autres

Note de lecture : pour des raisons de validités statistiques, seuls les flux supérieurs au seuil statistique de 2 300 déplacements redressés par jour sont représentés. Les parts modales ne sont affichées que lorsqu'elles correspondent à un volume de déplacements supérieur à ce seuil.

Comment se déplacent les habitants en échange avec le Scot lyonnais ?



**Le Scot lyonnais :
un territoire
toujours aussi
attractif**

Les habitants du Scot lyonnais génèrent moins d'un déplacement d'échange sur trois

Parmi l'ensemble des déplacements d'échanges réalisés entre le Scot lyonnais et les autres territoires du périmètre d'enquête, les habitants du Scot lyonnais en effectuent chaque jour 167 000. Les résidents des territoires voisins en font 405 000. Cette répartition (71%) est la même qu'en 2006.

Le recours aux TC pour les échanges est variable

Pour réaliser ces échanges, les habitants des territoires voisins utilisent moins la voiture et davantage les TC non urbains que les habitants du Scot lyonnais.

Ils utilisent la voiture dans 81% des cas contre 89% pour les habitants du Scot lyonnais.

Ils empruntent les TC non urbains à hauteur de 15% contre 6% pour les habitants du Scot lyonnais.

Entre le Scot lyonnais et CAPI, Beaujolais, Ain et Ouest Rhône : environ un tiers des échanges réalisé par les habitants du Scot lyonnais

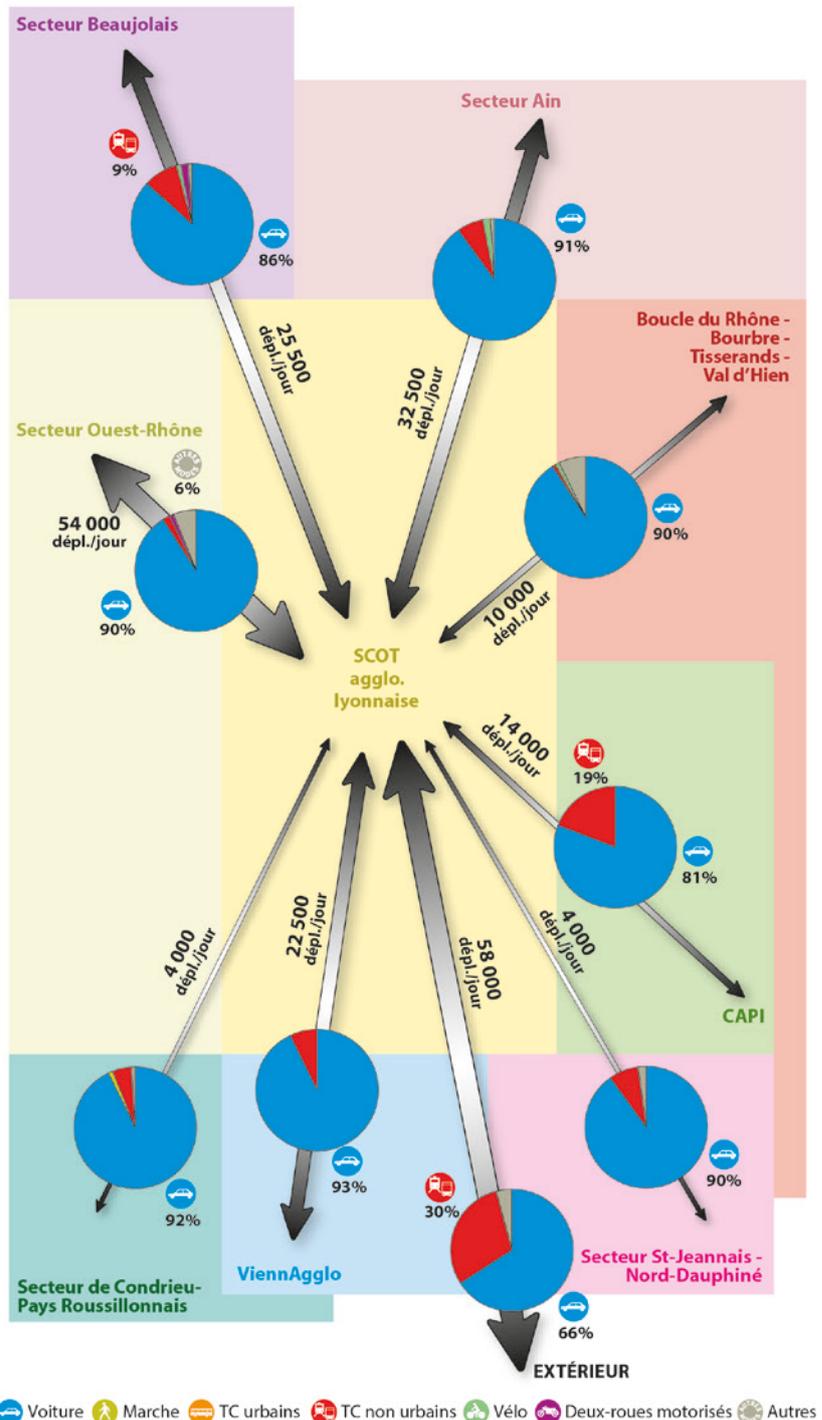
Ces relations représentent les plus grands volumes de déplacements, du fait de la forte attractivité du Scot lyonnais sur ces territoires de grande taille.

Entre le Scot lyonnais et la CAPI, la part modale des déplacements en TC non urbains a progressé de 8 points en dix ans.

Entre le Scot lyonnais et le secteur Beaujolais, elle a progressé de 6 points depuis 2006.

Entre le Scot lyonnais et le secteur Ouest Rhône, la part modale des TC a progressé de 2 points.

Déplacements des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise, entre leur secteur de résidence et les autres secteurs, lors d'un jour ouvrable et répartition modale



Note de lecture : pour des raisons de validités statistiques, seuls les flux supérieurs au seuil statistique de 2 300 déplacements redressés par jour sont représentés. Les parts modales ne sont affichées que lorsqu'elles correspondent à un volume de déplacements supérieur à ce seuil.

Comment se déplacent les habitants en échange avec le Scot Lyonnais ?

Déplacements de l'ensemble des habitants du périmètre d'enquête, entre le Scot de l'agglomération Lyonnaise et les autres secteurs, lors d'un jour ouvrable et répartition modale

15% des échanges avec le Scot Lyonnais en TC non urbains



Des échanges relativement équilibrés entre le Scot Lyonnais et ViennAgglo

Parmi les 54 500 déplacements réalisés entre le Scot Lyonnais et ViennAgglo, 22 500 sont effectués par les habitants du Scot, soit 41%.

L'ensemble des déplacements réalisés sur cette liaison a progressé de 12% depuis 2006. Dans le même temps, la part modale des TC non urbains a diminué de 3 points au profit de la voiture.

Des échanges plus déséquilibrés avec les autres secteurs

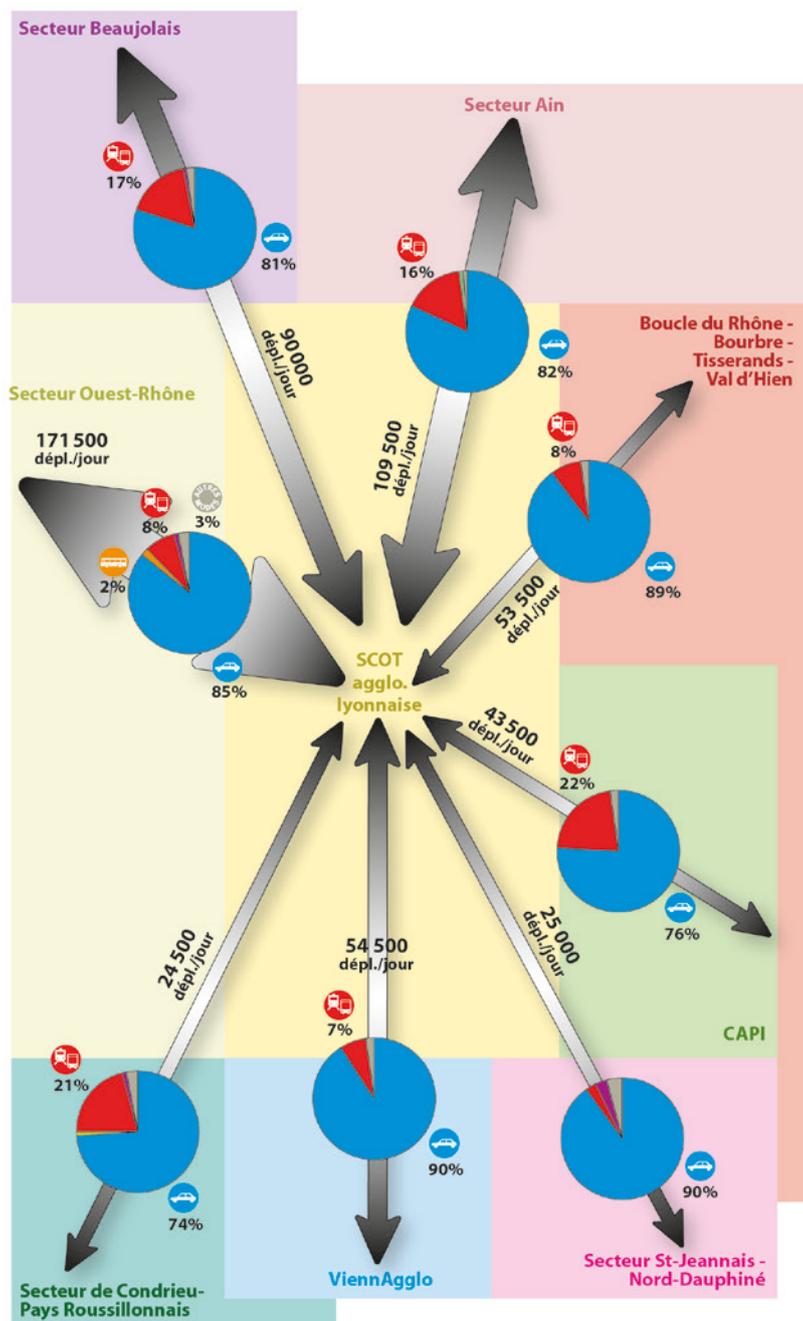
Pour les échanges entre le Scot Lyonnais et les secteurs Saint-Jeannais-Nord-Dauphiné, Boucle du Rhône-Bourbre-Tisserands-Val d'Hien et Condrieu-Pays Roussillonnais, la part des déplacements des habitants du Scot Lyonnais est plus faible (entre 16% et 19%).

Des échanges importants avec l'extérieur

Les habitants du Scot effectuent 58 000 déplacements avec l'extérieur du périmètre d'enquête, et ce en premier lieu avec le département de la Loire (24%).

Pour les échanges avec ce département, ils utilisent les TC non urbains à hauteur de 25%.

Pour l'ensemble des déplacements avec l'extérieur du périmètre d'enquête, ils empruntent les TC non urbains à hauteur de 30%, soit environ 9 points de plus depuis 2006.



Voiture Marche TC urbains TC non urbains Vélo Deux-roues motorisés Autres

Note de lecture : pour des raisons de validités statistiques, seuls les flux supérieurs au seuil statistique de 2 300 déplacements redressés par jour sont représentés. Les parts modales ne sont affichées que lorsqu'elles correspondent à un volume de déplacements supérieur à ce seuil.

Quels sont les usages et l'image de la voiture ?



30% des habitants déclarent avoir utilisé **uniquement la voiture la veille**

Ces usagers de la voiture n'utilisent pas d'autres modes de déplacement un jour moyen de semaine. Ils sont 17% dans Lyon-Villeurbanne (en baisse de 5 points depuis 2006), 40% dans la Couronne de la Métropole de Lyon (-2 points) et 58% dans le reste du Scot lyonnais (+ 4 points).

La voiture, un mode d'abord perçu comme « pratique »

Quel que soit le territoire, la voiture est avant tout considérée comme « pratique ». Ensuite, les habitants de Lyon-Villeurbanne la considère comme « polluante », et les autres habitants du Scot comme « rapide ».

Les actifs allant travailler en voiture ressentent peu de difficultés à stationner sur leur lieu de travail

Parmi les actifs habitant le Scot lyonnais et allant travailler dans Lyon-Villeurbanne en conduisant leur voiture, 24% font état de difficultés à stationner sur leur lieu de travail. 54% ont leur place réservée sur leur lieu de travail, ce qui représente 48 000 places dans Lyon-Villeurbanne.

Pour ceux qui travaillent dans le reste du Scot, les difficultés de stationnement sur le lieu de travail sont moindres.

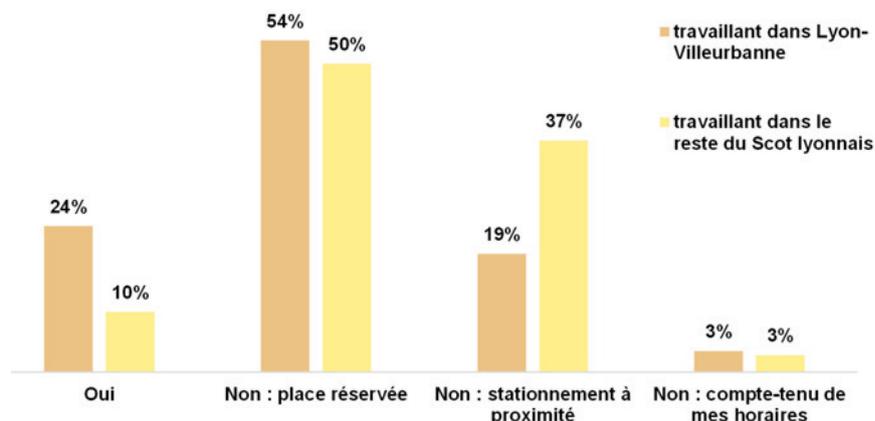
Moins de voitures stationnées la nuit sur la voirie dans le Centre

Dans Lyon-Villeurbanne, 37% des voitures sont stationnées la nuit sur voirie (en baisse de 2 points depuis 2006). Dans la Couronne, les habitants stationnent également moins sur voirie qu'il y a dix ans. Dans l'Ozon-Est lyonnais, on observe davantage de véhicules stationnés sur voirie.

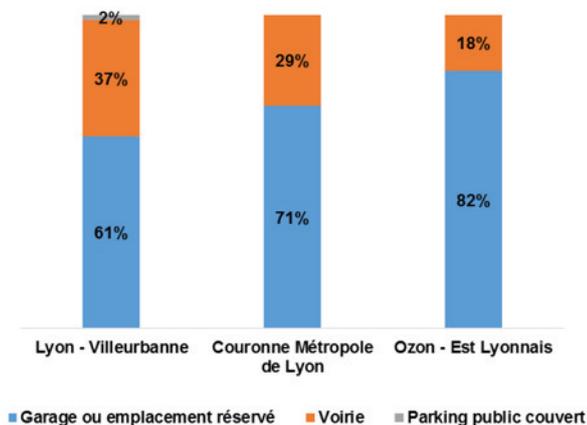
Répartition des trajets effectués en voiture comme conducteur seul ou accompagné et taux moyen d'occupation des véhicules particuliers

Habitants de ...	Volume VP conducteur	Part des VP conducteur seul	Part des VP conducteur + 1 passager	Part des VP conducteur + 2 passagers ou plus	Taux d'occupation
Scot de l'agglomération lyonnaise	1 518 500	76% (+2 points)	18% (-2 points)	7% (stable)	1,33 (-2%)
Aire métropolitaine lyonnaise hors Métropole de Lyon	1 909 500	72%	19%	9%	1,41

Difficultés de stationnement au lieu de travail des actifs habitant le Scot de l'agglomération lyonnaise qui utilisent leur voiture



Stationnement la nuit selon le lieu de résidence des ménages





Quels sont les usages et l'image des modes doux et transports collectifs ?

Selon vous, que faudrait-il faire pour faciliter l'usage de la marche ?

Améliorer les trottoirs
(qualité du revêtement, propreté, largeur, abaissement des bordures, bancs)

Pour 41% des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise

Développer des zones piétonnes ou apaisées ou réduire vitesse de la voiture

Pour 20% des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise

1,5 million de déplacements quotidiens à pied et **70 000** à vélo



Selon vous, que faudrait-il faire pour faciliter l'usage du vélo ?

Pour 46% des habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise

Pour 39% des habitants de Lyon-Villeurbanne

Pour 50% des habitants de la Couronne de la Métropole de Lyon

Pour 60% des habitants de l'Ozon Est lyonnais

Aménager des itinéraires cyclables dans et entre les communes

Les TC et le vélo : quelle image ont-ils auprès des habitants ?

Pour les habitants du Scot lyonnais, les TC sont « pratiques » avant d'être « chers » ou « contraignants ».

Concernant le vélo, les habitants reconnaissent ses bienfaits pour la santé et l'environnement mais l'estiment dangereux.

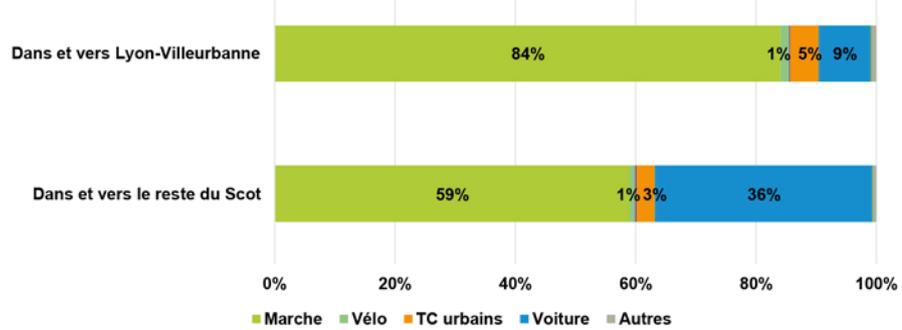
De plus en plus d'usagers se déplacent uniquement en TC

En 2015, 14% des habitants du Scot lyonnais n'utilisent que les TC urbains ou interurbains au cours de leur journée (en hausse de 3 points depuis 2006), ce qui les amène aussi à marcher de plus en plus pour y accéder.

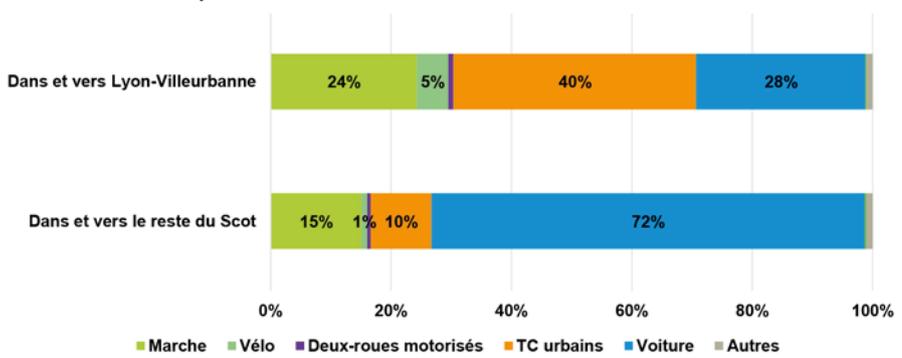
Enfin, 19% des habitants ne se déplacent qu'à pied ou à vélo au cours de la journée (stable).

Répartition du nombre de déplacements réalisés par les habitants du Scot de l'agglomération lyonnaise par classe de distances à vol d'oiseau et par mode

Distances inférieures à 1 km



Distances comprises entre 1 et 3 km



La marche, pratiquée pour plus de 59% des déplacements de courte distance

La portée du kilomètre est le domaine de pertinence théorique de la marche. Sur cette courte distance, la marche a progressé de 4 points dans le Centre et de 3 points dans le reste du Scot.

Hors de Lyon-Villeurbanne, la voiture est utilisée pour 36% des déplacements de cette portée. C'est 4 points de moins par rapport à 2006.

Le vélo pratiqué pour 5% des déplacements de 1 à 3 kilomètre(s) dans le Centre

Entre 1 et 3 km, domaine de pertinence théorique du vélo, celui-ci représente 5% des déplacements dans le Centre. Il a progressé (+1 point), mais reste très largement dominé par les TC urbains qui ont gagné 6 points depuis 2006.

Hors du Centre, la voiture s'impose sur cette portée (+3 points).

Pour toute utilisation des résultats issus de l'Enquête Déplacements Grand Territoire 2015, mention obligatoire :
« Source : Enquête Déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise, maîtrise d'ouvrage SYTRAL. »

Ces éditions sont disponibles sur le site internet www.sytral.fr

Les partenaires de l'enquête



Agence d'Urbanisme
aire métropolitaine **Lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient - 69326 Lyon Cedex 03
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10
www.urbalyon.org

Directeur de la publication : **Damien Caudron**
Réfèrent : **Thibaut Descroux** 04 81 92 33 32
t.descroux@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme
Crédit photo : Métropole de Lyon

SYTRAL

Syndicat mixte des Transports pour le Rhône
et l'Agglomération Lyonnaise
21 boulevard Vivier Merle
CS 63815
69487 Lyon cedex 03

Tél : 04 72 84 58 00 - Fax : 04 78 53 12 84
www.sytral.fr