



sommaire

VIE DE L'ASSOCIATION

Le mot du Président..... 2

MOBILITÉ

Les trottinettes électriques en libre-service
Questions sur ce phénomène urbain
et son évolution 3

ENQUÊTE

Vélos à assistance électrique..... 4

COURRIERS DE CONSOMMATEURS... 7

NOS ADHÉRENTS ONT GAGNÉ..... 7

UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône

CS 47055 - 69341 Lyon Cedex 07

Tél. : 04 78 72 00 84

Fax : 04 72 71 85 82

Le mot du Président



“ À l’heure où j’écris ces lignes, le Rhône croule sous la canicule depuis une semaine (vigilance orange de niveau 3) et une circulation différenciée est instaurée depuis le mercredi 26 juin sur une partie des voiries de Lyon et Villeurbanne (alerte de niveau 2 de pollution de l’air à l’ozone).

Ces deux situations ne sont à l’évidence pas indépendantes tant les conditions météorologiques impactent directement

ou indirectement la qualité de l’air que nous respirons et les épisodes de pointe de pollution que nous rencontrons.

Ceci étant, cet épisode de pollution atmosphérique me conduit à faire état ici de quelques éléments sur la pollution de l’air dans le Rhône et dans la métropole de Lyon qui sont bien souvent passés sous silence.

L’air que nous respirons peut contenir des centaines de polluants sous forme gazeuse, liquide ou solide. Pour des raisons réglementaires et sanitaires, trois d’entre eux sont plus particulièrement surveillés :

- les oxydes d’azote ; ce terme désigne le dioxyde d’azote (NO₂) et le monoxyde d’azote (NO), composés qui sont formés par oxydation de l’azote atmosphérique (N₂) lors des combustions (essentiellement à haute température) de carburants et de combustibles fossiles ;
- les particules en suspension, communément appelées « poussières » : elles proviennent en majorité d’activités industrielles très diverses (chaufferie, incinération, sidérurgie...), de la circulation routière (imbrûlés à l’échappement, usure des pièces mécaniques par frottement, des pneumatiques...) et de la combustion à des fins énergétiques de différents matériaux (bois, charbon, produits pétroliers) ; leur surveillance réglementaire porte sur les particules PM₁₀ (de diamètre inférieur à 10 µm) mais également sur les PM_{2,5} (de diamètre inférieur à 2,5 µm) ;
- l’ozone : il s’agit d’un polluant dit secondaire, c’est-à-dire qu’il n’est pas rejeté directement dans l’air par des sources de pollution mais résulte de transformations chimiques de polluants déjà présents dans l’air, dont les oxydes d’azote ;

ces réactions chimiques sont déclenchées par le rayonnement solaire ; c’est pourquoi l’ozone est plus présent en été et en journée.

Selon Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, organisme régional agréé pour la surveillance de la qualité de l’air, les tendances d’évolution des moyennes annuelles de concentration de polluants dans l’atmosphère de 2007 à 2018 sont à la baisse pour les oxydes d’azote (– 29 % pour le département et – 28 % pour la métropole, pour le NO₂) et pour les particules en suspension (– 40 % pour le département et – 39 % pour la métropole, pour les PM₁₀ ; – 55 % pour le département et – 53 % pour la métropole, pour les PM_{2,5}), mais par contre à la hausse pour l’ozone (+ 29 % pour le département et + 32 % pour la métropole).

De plus, même si les niveaux des différents polluants diminuent, en 2018, le territoire du Rhône reste concerné par des problèmes réglementaires :

- dépassement de la valeur limite annuelle en NO₂ principalement sur la métropole de Lyon aux abords des voiries principales : 13 700 personnes exposées sur le Rhône, dont 13 400 habitants dans la métropole de Lyon ;
- dépassement de la valeur cible pour la santé en ozone : 75 000 personnes exposées sur le Rhône (48 000 dans la métropole de Lyon).

Par ailleurs, une partie de la population du Rhône reste exposée à des niveaux de particules supérieurs aux valeurs recommandées par l’Organisation mondiale de la santé : 162 000 habitants pour les PM₁₀ et 1 400 000 habitants pour les PM_{2,5}, la grande majorité de ces personnes résidant dans la métropole lyonnaise. Bref, même si la situation s’améliore sensiblement d’année en année, sauf pour l’ozone, mais le réchauffement climatique y est certainement pour beaucoup, des progrès importants sont encore nécessaires pour arriver à un état plus satisfaisant pour la santé publique.

Le monde politique semble en avoir pris enfin pleinement conscience.

Il nous faut nous aussi, simples citoyens, prendre conscience que l’amélioration, au demeurant nécessaire, de la qualité de l’air ne se fera pas sans modification conséquente de nos habitudes et de nos pratiques en particulier à l’égard de nos deux contributions principales à la pollution de l’air que sont le chauffage de nos logements et la circulation automobile. ”

Michel Boutard – 1er juillet 2019

La circulation différenciée mise en place par le préfet le 26 juin pour tenter de contenir la pollution de l’air est une première dans la métropole de Lyon par son ampleur. Elle visait à restreindre la circulation automobile sur les voiries de Lyon et Villeurbanne en la limitant aux véhicules affichant un certificat de qualité de l’air (vignette Crit’Air) de classe « zéro émission moteur », ou de classe 1, ou de classe 2. Elle était ainsi susceptible d’affecter près de 65 % des véhicules, ceux-ci n’étant plus autorisés à circuler selon la métropole.

Le Progrès du 27 juin a toutefois titré en une « **Circulation différenciée : ça ne marche pas !** ». Il est hélas probable et regrettable que nous ne saurons jamais dans quelle proportion cette mesure a finalement été suivie d’effet et si elle s’est montrée réellement efficace sur la qualité de l’air. À cet égard, les spécialistes le savent : il n’est pas suffisant de diminuer les émissions de polluants dans des situations de pointe de pollution, compte tenu des conditions météorologiques alors généralement peu propices à leur dispersion, pour bénéficier d’une amélioration proportionnelle ou substantielle de la qualité de l’air. Qui plus est dans le cas présent il semble que des apports d’ozone extérieurs à la région aient aussi contribué à la détérioration de la qualité de l’air.

Les trottinettes électriques en libre-service

Questions sur ce phénomène urbain et son évolution



Elles ont fait leur apparition à Lyon l'automne dernier, envahissant rapidement rues et trottoirs, suscitant curiosité et intérêt dans un premier temps, puis rejet au fur et à mesure de l'implantation des nombreux opérateurs et de l'augmentation croissante des actes d'incivilité d'utilisateurs indéclicats.

Après Lime, premier à proposer son service de location en septembre 2018, pas moins de 7 autres opérateurs l'avaient rejoint au printemps (VOI, Tier, Wind, Flash (devenu Circ), UFO, Bird et enfin Dott, dernier arrivé mi-avril).

On peut s'interroger sur ce phénomène urbain et ce qu'il dit de notre société.

L'intérêt individuel semble prendre le pas sur la notion de « vivre ensemble ». Pour certains utilisateurs, la motivation d'avoir à disposition immédiate un moyen de transport individuel, censé leur faire gagner du temps (à défaut d'argent), passe avant tout. De plus, il est présenté comme écologique et permettant d'échapper aux attentes à un arrêt de bus, alors pourquoi hésiter ? La trottinette électrique répond à ce besoin d'immédiateté qu'ont certains de se déplacer sans contrainte, quelles qu'en soient les conséquences pour les autres utilisateurs des voies de circulation et des trottoirs.

Les abus et incivilités constatés par les habitants des agglomérations concernées, les accidents provoqués par les utilisateurs de trottinettes, et dont ils sont également les premières victimes, conduisent les pouvoirs publics à se pencher résolument sur la problématique. Il était temps.

Au plan national, le Parlement doit s'attacher, via la loi orientation mobilités (LOM), à créer un cadre de régulation pour les services en free-floating (les flottes en libre-service de scooters, trottinettes, vélos et voitures).

Sans attendre le résultat des débats nationaux, la municipalité de Lyon a décidé en mai dernier d'interdire la circulation des trottinettes électriques sur les trottoirs et les berges de Saône.

Le stationnement est quant à lui autorisé sur les trottoirs, mais uniquement s'il ne constitue pas une gêne aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'à l'activité des commerces ou des marchands forains.

L'utilisateur qui ne se conforme pas à ces nouvelles règles encourt une amende de 38 €.

Par ailleurs, la ville de Lyon a demandé aux opérateurs de signer une charte de bonne conduite, aux termes de laquelle ceux-ci s'engagent, d'une part, à doter leur flotte d'un matériel répondant à des exigences de sécurité spécifiques, et d'autre part, à mettre en œuvre une politique de communication vers leurs utilisateurs, incitant ces derniers à adopter un comportement sécurisant pour eux-mêmes et pour les autres, ainsi qu'à respecter des règles de stationnement bien précises. Les stationnements gênants peuvent faire l'objet de l'enlèvement des engins par la police municipale.

Enfin, le conseil municipal a voté une redevance d'occupation de l'espace public de 30 € par trottinette et par an, que les opérateurs devront acquitter à partir du mois de septembre.

Depuis la mise en place de ces premières mesures, 2 opérateurs ont déjà disparu du paysage de l'agglomération et aucun nouvel opérateur n'a manifesté le souhait de s'implanter.

Il est probable que le marché continuera de s'assainir avec la mise en application des mesures nationales incluses dans la LOM (qui viendront remplacer les mesures locales prises par anticipation).

On peut s'attendre également à ce que les opérateurs augmentent leurs tarifs en proportion des taxes qui leur seront demandées par les municipalités concernées.

Lime a déjà augmenté ses tarifs début juin. Au-delà du forfait de 1 € à régler à chaque déverrouillage, l'utilisateur se voit maintenant facturer le service 22 centimes par minute (soit un coût total de 3,20 € pour 10 minutes d'utilisation et près de 15 € pour une heure¹).

René Barraud
15 juillet 2019

¹ soit plus de 8 fois le prix du billet plein tarif sur le réseau TCL

Vélos à assistance électrique

Le contexte

Malgré la restriction des subventions fin janvier 2018, l'engouement pour les vélos à assistance électrique (VAE) ne se dément pas. La vente des VAE neufs a explosé au cours des 2 dernières années : 134 000 vélos en 2016, 255 000 en 2017 et 338 000 en 2018, soit une augmentation de 152 % en 2 ans. Moins réjouissant, le prix d'achat moyen a lui aussi explosé, passant de 1 018 € à 1 585 €, soit une hausse de 56 % ! L'éventail des prix est large, de 800 € pour les plus économiques, à 5 000 € pour les plus sophistiqués.

Pourquoi un tel engouement ? Le vélo à assistance électrique apparaît de plus en plus comme une alternative à la voiture, en particulier pour les trajets domicile-travail. Et ce n'est certainement pas fini, si l'on compare notre pays, où la part des ventes de VAE représente 10 % du marché, à l'Allemagne, les Pays-Bas ou la Belgique, où cette part atteint respectivement 19, 31 et 45 %.

L'enquête

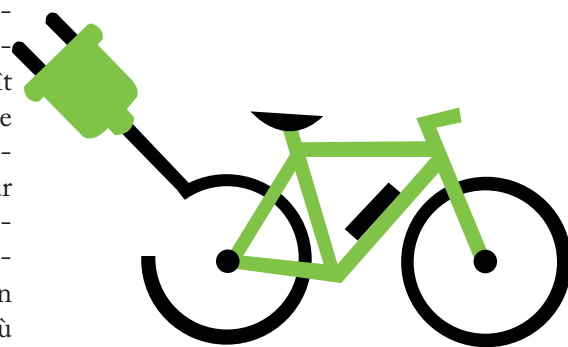
En novembre 2018, les bénévoles de l'UFC-Que Choisir ont enquêté de façon anonyme 596 magasins en France métropolitaine : 354 grandes surfaces de sport (Décathlon, Go Sport, Intersport, Sport E. Leclerc), 175 chaînes spécialisées et 67 magasins indépendants.

Nos enquêteurs cherchaient un

vélo pour les loisirs, pour une pratique occasionnelle. Ils souhaitaient avoir une autonomie de 3 heures ou 60 km minimum, pour un budget maximum de 2 500 €.

Les questions ont été regroupées en 5 catégories. Au sein de chaque catégorie, la note obtenue dépend de plusieurs critères :

- **le magasin** : le nombre de vélos électriques disponibles, la possibilité de faire un essai, les réparations possibles au sein du magasin ;
- **l'accueil** : la présence du vendeur dans le rayon, sa disponibilité, son écoute, la clarté de



ses explications, sa connaissance des produits ;

- **l'implication du vendeur** : sa capacité à se renseigner sur les besoins du client, et ses explications techniques (localisation du moteur¹, type d'assistance¹, fonctionnement de la batterie, aide au démarrage²) ;
- **les conseils d'entretien** : conseils du vendeur en cas de non utilisation prolongée du vélo, ainsi que recommandation d'accessoires de sécurité (port du casque et du gilet auto-réfléchissant) ;

- **le vélo conseillé** : respect du budget et de l'autonomie souhaités, prise en compte de la localisation du moteur et du type d'assistance, présence de l'aide au démarrage.

Les résultats de l'enquête

La majorité des magasins offre plus de 10 modèles de vélos électriques à la vente. Il est possible dans 73 % des magasins d'essayer le vélo (surtout chez les spécialistes et les magasins indépendants). Les réparations sont effectuées par le magasin ou sur place dans 90 % des cas.

Les vendeurs se sont montrés présents et disponibles. Ils ont une bonne connaissance des produits dans 89 % des cas. Toutefois, les clients ont jugé leurs explications peu claires dans 20 % des cas.

Globalement, les vendeurs des magasins indépendants et des chaînes spécialisées se sont avérés les plus impliqués. Ce sont eux aussi qui ont dispensé le plus de conseils en cas de non utilisation prolongée.

Le moteur "pédalier" est conseillé dans la majorité des cas, ainsi que l'aide au démarrage.

Le prix moyen du vélo conseillé est de 1 598 €, très proche du prix moyen de 1 585 € constaté en 2018. Sans surprise, les vendeurs ont proposé du haut de gamme dans les magasins spécialisés (2 127 €) et chez les indépendants (2 005 €), et du moyen de gamme à des prix abordables (1 263 €) en grandes surfaces.

Les appréciations des chaînes spécialisées sont très resserrées, allant

1 Le moteur se trouve dans le pédalier ou dans la roue arrière. Le moteur "pédalier" offre une assistance progressive et l'avantage de mieux équilibrer le vélo. Il est proposé sur les moyens et hauts de gamme. Le moteur "roue arrière" fonctionne avec une assistance « tout ou rien » : on peut se laisser surprendre quand on tourne ; en outre, ce système fait perdre en autonomie. Il est proposé en général en entrée de gamme.

2 Un bouton placé sur la poignée gauche permet une assistance sans pédalage, vélo à la main.

de 14,2/20 pour Culture Vélo à 15,1/20 pour Véloland. Les magasins indépendants, avec une note globale de 13,9/20, se rapprochent des spécialistes.

Les grandes surfaces obtiennent les moins bons scores, seul Intersport sort du lot avec une note de

12,4/20 et 2 étoiles. En contrepartie, leurs vélos sont bien moins chers.

En résumé, grandes surfaces d'une part, magasins spécialisés et indépendants d'autre part, sont sur 2 marchés distincts. Les petits budgets auront intérêt à se rendre

directement dans les grandes surfaces. Pour des vélos de meilleure qualité, des conseils personnalisés et un choix plus important, il faut s'orienter vers les boutiques spécialisées.

	Le magasin	L'accueil	L'implication du vendeur	Les conseils d'entretien	Le vélo conseillé	Note globale	Prix moyen
--	------------	-----------	--------------------------	--------------------------	-------------------	--------------	------------

LES GRANDES SURFACES DE SPORT

Décathlon	*	*	*	■	**	*	1 168 €
Intersport	**	**	*	■	**	**	1 330 €
Go Sport	*	**	*	■	**	*	1 329 €
Sport E. Leclerc	*	*	*	*	**	*	1 157 €

LES CHAÎNES SPÉCIALISÉES

Bouticycle	**	***	**	*	***	**	2 265 €
Culture Vélo	***	***	**	*	***	**	2 331 €
Cyclable	***	***	**	*	***	**	2 237 €
Mondovélo / Sport 2000	**	***	**	*	***	**	2 048 €
Véloland	***	***	**	*	***	**	2 060 €

LES MAGASINS INDÉPENDANTS

	**	***	**	*	***	**	2 005 €
--	----	-----	----	---	-----	----	---------

*** Très bon — ** Bon — * Moyen — ■ Médiocre — ■ ■ Mauvais

La batterie d'un vélo à assistance électrique coûte cher. Or elle craint le chaud, le froid et une décharge de longue durée.

En cas de non utilisation prolongée, pendant la période hivernale par exemple, pensez à :

- La retirer
- La ranger dans un endroit sec et tempéré
- La recharger de temps en temps
- Ne pas la laisser branchée en permanence



Les subventions, pour alléger (un peu) la note :

- La métropole de Lyon accorde une aide de 100 € maximum pour un vélo neuf ou d'occasion acheté chez un commerçant, une association ou un atelier implantés localement.

Pour plus de détails :

<https://www.grandlyon.com/services/aide-achat-velo.html>

- Une aide nationale est attribuée dans certains cas.

Les conditions d'accès sont restrictives : il faut avoir bénéficié de la prime locale, être non imposable, et le total des 2 primes (nationale et locale) ne peut excéder 200 €.

ENQUÊTE

Résultats dans le Rhône

	Le magasin	L'accueil	L'implication du vendeur	Les conseils d'entretien	Le vélo conseillé	Note globale
BRON						
Décathlon	***	*	*	■ ■	*	*
CHAMPAGNE-AU MONT-D'OR						
Culture Vélo	**	***	■	■ ■	***	**
CHAPONNAY						
Sport E. Leclerc	**	*	***	■ ■	**	**
CHAPONOST						
Culture Vélo	**	***	**	*	**	**
CRAPONNE						
Intersport	**	*	**	■ ■	***	**
ECULLY						
Décathlon	**	■	*	■	**	*
LIMONEST						
Décathlon	**	**	■	■ ■	*	*
LYON						
Altermove - Lyon 6e	***	***	■ ■	■ ■	***	*
Cyclable - Lyon 7e	**	**	■ ■	■	**	*
Décathlon - Lyon 3	**	*	***	**	**	**
Go Sport - Lyon 3e	**	**	***	**	***	***
Vélo Station Lyon Saxe - Lyon 7e	***	**	■	■ ■	**	*
MIONS						
Culture vélo	***	***	***	■	**	**
OULLINS						
Cyclable	***	**	*	■ ■	***	**
PIERRE-BÉNITE						
Boutique M'Cycles	***	***	***	*	***	***
SAINT-BONNET-DE-MURE						
Intersport	***	*	*	■ ■	***	**
VAULX-EN-VELIN						
Go Sport	**	***	■		**	**
VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE						
Décathlon	■	■ ■	■	*	■	■
Intersport	**	*	*	■ ■	■	*

*** Très bon — ** Bon

* Moyen — ■ Médiocre — ■ ■ Mauvais

Chantal Roleau

Sources : Enquête UFC-Que Choisir de mai 2019
Mensuel Que Choisir de juin 2019

Question de Madame Marie-Hélène B. de Tarare

« Assignée en justice, j'aurais besoin d'un avocat. Mes revenus sont faibles, puis-je obtenir de l'aide ? »

Notre réponse

Si vos revenus sont modestes, vous pouvez vous voir accorder l'aide juridictionnelle. Elle consiste en la prise en charge par l'État des frais occasionnés par votre procès. Elle peut être totale ou partielle.

Pour qu'elle vous soit accordée, vos revenus mensuels ne doivent pas excéder un plafond revalorisé chaque année.

Vous devez déposer votre demande au bureau d'aide juridictionnelle du tribunal chargé de votre affaire. Il faut compter entre 15 jours et 3 mois pour obtenir une réponse.

Question de Monsieur Jean-Jacques V. de Villeurbanne

« Un des copropriétaires de mon immeuble a fait installer sur notre toit une climatisation très bruyante, sans aucune autorisation. Pouvons-nous exiger qu'il l'enlève ? »

Notre réponse

Les travaux nécessitant une autorisation préalable de l'assemblée générale des copropriétaires et effectués sans cette auto-



Question de Monsieur Alain D. de Lyon 3e

« Je viens d'apprendre que mon propriétaire met fin à mon bail et que je dois quitter les lieux. Quels sont mes droits ? »

Notre réponse

Un congé pour fin de bail ne peut être donné que pour 3 motifs prévus par la loi :

- le congé pour habiter ;
- le congé pour vendre ;
- le congé pour motifs légitimes et sérieux (inexécution par le locataire de l'une des obligations lui incombant).

Le bailleur doit donner congé par lettre recommandée avec accusé de réception, ou par acte d'huissier, au plus tard 6 mois avant la fin du bail.

risation sont irréguliers et constitutifs d'une voie de fait autorisant à demander en justice la remise en état. Le syndic de votre immeuble est compétent pour obtenir la démolition des travaux exécutés illégalement. Vous devez donc demander l'inscription de votre problème à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale.

NOS ADHÉRENTS ONT GAGNÉ

■ M. Camille L. de Saint-Bonnet-de-Mure subit un dégât des eaux car une fuite sur la descente de chenaux d'un immeuble mitoyen provoque des infiltrations sur son mur de façade. Il déclare le sinistre à son assurance multirisques habitation, qui refuse la prise en charge prétextant une exclusion de garantie pour ce type de dégâts.

Suite à l'intervention de l'association, précisant à l'assureur que selon un arrêté de la cour de cassation les exclusions de garanties doivent figurer explicitement dans les conditions générales de vente et évoquant les jurisprudences mentionnant que l'assureur doit démontrer que les conditions de fait de l'exclusion sont réunies, la compagnie accepte la prise en charge des travaux de réparation d'un montant de 2 580 €.

■ L'écran du smartphone de Mme Marina M. de Lyon 1er étant cassé, et l'appareil toujours sous garantie, elle le donne en réparation chez un dépositaire agréé recommandé par Apple. Mais suite à cette intervention elle s'aperçoit que la fonction photo a été endommagée. Malgré 2 tentatives cette fonction ne peut pas être remise en service. On lui propose alors en dédommagement un appareil reconditionné, qu'elle refuse ; malgré toutes ses interventions l'indemnisation maximale qu'on lui propose se monte à 439 €, alors que l'appareil neuf est vendu 589 €.

Suite à l'intervention de l'association, notre adhérente reçoit 589 € et une indemnité supplémentaire de 200 € au titre de la perte de jouissance.

■ M. André P. de Lyon 6e a commandé l'installation d'une cuisine intégrée. Lors de la réception des travaux, il émet des réserves sur 2 points : le fût de hotte ne joint pas le plafond, et l'éclairage du coin repas n'est pas connecté. Le temps passe et M. P. n'arrive pas à obtenir la mise en conformité de ces 2 points qui restent en suspens de longues semaines.

Suite à l'intervention de l'association, le branchement de l'éclairage du coin repas est réalisé et le fût de hotte est remplacé par un modèle plus approprié.

■ M. Alain P. d'Oullins a acheté neuf un véhicule BMW X1 sDrive 18i 136ch. Après quelques semaines d'utilisation, il est surpris de la consommation de carburant et il commence à effectuer des relevés de ses pleins et des distances parcourues. Ces tests prolongés montrent une consommation moyenne de 10 l/100 km, notablement supérieure aux indications des documents contractuels publiés par le constructeur, soit de 5,3 à 5,6 l/100 km en cycle mixte. Malgré des demandes réitérées auprès du service après-vente pour régler cette situation, aucune solution satisfaisante n'est mise en œuvre pour solutionner ce dysfonctionnement.

Suite à l'intervention de l'association, le constructeur propose à M. P. des tests approfondis de consommation en concession. Les mesures en parcours mixte confirment la surconsommation, et les techniciens modifient les paramètres de commande du moteur. Suite à cela la consommation moyenne s'améliore très notablement.

PCA

PCA : Pour Consommer Autrement

Bulletin d'information et de conseil de
l'UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône
Association loi de 1901

Responsable de publication : Michel Boutard
Responsable de rédaction : Chantal Roleau

1, rue Sébastien Gryphe
69007 LYON

Ont participé à ce numéro :
Arlette Baïssat, René Barraud, Michel Boutard, Michel Fregonara,
Chantal Roleau

Réalisation & Impression : DACTYLO PRINT - 9 rue S. Gryphe 69007 Lyon - © Adobe Stock
Tirage : 1 800 exemplaires - Dépôt légal : Septembre 2019 - 4 numéros par an - N° de la Commission Paritaire : 01110G84419

Pour Consommer Autrement UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône

CS 47055 - 69341 LYON CEDEX 07

N° 160 - Septembre 2019
Prix du numéro : 1,50 €

La reproduction en totalité ou en partie des textes de ce journal
est autorisée sous réserve de la mention d'origine



UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône

Tél. 04 78 72 00 84 - Fax 04 72 71 85 82

Correspondance :

UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône
CS 47055 - 69341 LYON CEDEX 07

Site Internet :

<http://rhone.ufcquechoisir.fr>

Adresse e-mail :

contact@rhone.ufcquechoisir.fr



<https://fr-fr.facebook.com/UFCLyon69>

LYON

1, rue Sébastien Gryphe - 69007 Lyon

(métro Saxe-Gambetta)

Téléphone : 04 78 72 00 84

Fax : 04 72 71 85 82

Bureaux ouverts tous les jours

de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 17 h

Conseils sur rendez-vous uniquement

Permanences téléphoniques : tous les jours

de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h.

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE

338 rue des Remparts

69400 Villefranche-sur-Saône

Téléphone : 04 74 62 17 94

Bureaux ouverts le mercredi et le vendredi

de 8 h 30 à 11 h 45

Conseils sur rendez-vous

UFC-Que Choisir Lyon Métropole & Rhône

Association sans but lucratif animée par des bénévoles. Elle assure la représentation des consommateurs auprès des pouvoirs publics et des professionnels et agit pour leur défense et leur droit à l'information.

POUR ADHÉRER À L'ASSOCIATION OU S'ABONNER AU PCA

- Écrivez-nous en précisant vos coordonnées et en joignant un chèque ;
- Inscrivez-vous en ligne sur notre site ;
- Venez nous rencontrer dans nos bureaux et nos permanences.

L'adhésion est valable 1 an de date à date.

<input type="checkbox"/> Adhésion étudiant (sur présentation carte).....	20 €
<input type="checkbox"/> Adhésion + PCA.....	36 €
<input type="checkbox"/> Adhésion simple.....	30 €
<input type="checkbox"/> PCA seul.....	6 €
<input type="checkbox"/> Réadhésion dans les 3 mois.....	28 €
<input type="checkbox"/> Réadhésion avec PCA dans les 3 mois.....	34 €
<input type="checkbox"/> Adhésion de solidarité.....	10 €

(bénéficiaires de la prime d'activité ou chômeurs non imposés)

Nous vous informons que les informations recueillies en cette occasion (nom, prénom et adresse postale ainsi qu'éventuellement e-mail et numéros de téléphone) seront enregistrées dans un fichier informatisé dans le but notamment de gérer votre adhésion et s'il y a lieu votre inscription à notre lettre mensuelle d'information.

Cet enregistrement de vos données personnelles et leur traitement répondent aux exigences du Règlement général sur la protection des données (RGPD) promulgué par l'Union européenne et entré en vigueur le 25 mai 2018.

Vous pouvez obtenir toutes informations utiles à cet égard sur simple demande ou en consultant notre site.