

N U M E R O
83
N O V E M B R E 2 0 0 9

La Galette



du Sel en Durance

A g e n d a

2009

Lundi 23 Novembre

Collectif chez Anne-Marie
et Jean-Claude (129)

Dimanche 13 Décembre

Bourse de Noël à Pertuis

Samedi 19 Décembre

Bourse Intersel à Sisteron

Vendredi 15 Janvier 2010

Collectif chez Chantal (32)

Le HUG : une nourriture du corps et de l'âme

Les gens "normaux" ont tous besoin de contacts physiques pour se sentir bien. Il en va de même de la plupart des animaux qu'ils soient oiseaux ou mammifères. Et pourtant, l'éducation judéo-chrétienne a créé dans la tête de beaucoup d'entre nous un tabou inconscient, un malaise, où le toucher et le contact étroit, qu'il soit filial ou amical, prennent facilement une connotation implicite d'incongruité relationnelle, de vulgarité irrespectueuse, voire de sexualité sous-jacente. Ce conditionnement strictement réservé à la relation amoureuse a pris forme de prison interdisant culturellement tout élan spontané du cœur aussi pur soit-il, ceci laissant à vie une lourde cicatrice de non-dits, pouvant handicaper tout le chemin de vie de ceux qui n'ont pu s'en affranchir. Le Hug est un "full contact" cœur contre cœur, qui a pour traduction française "embrassade" ce qui ne veut pas dire s'embrasser (se bisouter), mais se serrer étroitement dans les bras. La notion de "cœur à cœur" est très importante à conscientiser pendant le hug parce qu'elle ouvre le chakra cardiaque, ceci permettant un échange profond de Maître intérieur à Maître intérieur par le canal de l'Amour-Energie. Mais ce contact n'est pas "payant" s'il n'est que fugitif ; aussi doit-il durer au moins dix secondes pour que s'établisse le courant sacré ; et là c'est un vrai bonheur, particulièrement lorsque chacun ouvre vraiment son cœur à l'autre. Il est passé sur Internet un petit reportage montrant quelques étudiants sympathiques garçons et filles arborant à la main un panneau FREE HUG (hug gratuit) sur une place londonienne ; beaucoup ralentissaient, s'arrêtaient, hésitaient et se posaient visiblement des questions face à cette chose aussi inattendue. Après un moment de flottement, une dame âgée se risqua au jeu ; au vu de ce spectacle, une jeune femme fit de même, puis une autre, puis un homme, et tout le monde riait, et rapidement ce fut une véritable contagion de folie sur la place, ceci dégagant une joie sans nom que personne parmi les acteurs n'est prêt à oublier. Ceci prouve que pratiquement

... Le HUG : une nourriture du corps et de l'âme

tout le monde est en demande d'un échange d'Amour pur à partir du moment où les barrières de l'interdit se lèvent. Alors, plutôt que de se bisouter conventionnellement du bout des lèvres, le corps le plus à l'écart possible afin de ne surtout pas se mélanger, pourquoi ne pas faire le pas d'enfreindre les conventions coincées du passé et d'offrir chaque jour à ceux qu'on aime ou qu'on apprécie, un vrai hug, quitte à leur faire lire préalablement cet article. Vous verrez qu'une fois le blocage passé, ils y prendront vite goût.

Le hug engendre une sensation de protection et de sécurité, particulièrement chez les enfants et les vieillards qui dépendent totalement de l'amour de ceux qui les entourent. La pratique du hug journalier donne de la confiance en soi devant les défis de la vie, augmente notre force vitale, améliore notre santé et nos capacités d'auto-guérison. C'est une véritable recharge des batteries. Parfois nous ne trouvons pas les paroles pour exprimer ce que nous ressentons ; le hug est alors le meilleur langage de substitution. Le monde irait tellement mieux si l'on démocratisait ce merveilleux cadeau de spontanéité dans notre culture...

INFORMATION IMPORTANTE

Toutes les **offres et demandes** de 2009 seront supprimées au 1^{er} Janvier 2010.

Il vous est donc demandé de nous envoyer vos nouvelles offres et demandes avant le **15 décembre 2009** pour parution en début d'année afin de les renouveler.

Nous vous remercions également de noter le nouveau mail pour la réception de vos offres et demandes !

sel.o.d@free.fr

Evelyne (171) et Claude (213)

Une dynamique bien dosée pour le "Sel en Durance"

Article paru dans le journal "La Provence"



► Ce système d'échange local connaît un réel succès sur Pertuis et les alentours. Le Sel en Durance compte 200 adhérents.

/ Photo D.F.

Le Sel en Durance, association qui rayonne sur Pertuis mais aussi dans 25 communes voisines vient de tenir son assemblée générale et profitait de l'occasion pour rappeler les principes de ce Système d'Échange Local où on échange chacun à son tour son savoir.

Cette transaction entre les membres se libelle en monnaie virtuelle, ici, le "gallet" en référence au fleuve qui traverse cette vallée mais on trouve aussi le "Piaf" à Paris ou encore le "bouchon" à Bordeaux. Une fois l'assemblée générale terminée et le nou-

veau collectif élu, tous se sont rendus à la traditionnelle bourse d'échange qui a eu lieu à Rognes. Le Sel se rencontre le vendredi de 11h à 12h30 au café Thomas, place Jean Jaurès. site : www.selendurance.org/ ou au 04 90 77 05 15 et 06 08 67 66 90. ■

Historique des sels

Le système d'échanges local en tant que Réseau d'amitié et d'entraide dans les villes et régions organise de manière souple et conviviale les échanges locaux de services, de biens et de compétences. Il coordonne des offres et des demandes, permet aux gens de se rencontrer dans un réseau et valorise des savoir-faire. Les biens et les services échangés à l'intérieur de l'association SEL sont rétribués en une monnaie locale créée à cet effet. C'est la particularité de ce système.

Un peu d'histoire :

Les monnaies locales, régionales ou urbaines étaient presque universelles avant le 19^{ème} siècle la centralisation générale du système bancaire. Il était normal de les utiliser pour le commerce local, parallèlement à diverses monnaies nationales.

Ce système financier permettait aux villes et régions de maintenir leur cohésion et leur sécurité économiques tout en prenant part aux échanges internationaux.

En Europe, de nombreuses expériences ont été réalisées au sortir des deux guerres mondiales. Aujourd'hui, il existe un peu partout de nombreuses catégories d'échanges : réseaux d'échanges de savoirs, le troc traditionnel, les coups de mains entre amis ou voisins. Aux Etats-Unis, les années 60 et 70 ont vu de nombreuses expérimentations sociales, comme des systèmes d'échanges de savoirs et des réseaux de baby-sitting.

Les premiers "Local Exchange Trading Systems", en français, Systèmes d'échanges locaux (SEL), sont apparus au Canada dans les quartiers pauvres de Vancouver dans les années 80. La région de Vancouver au Canada, avec la fermeture de l'industrie minière dans les années 70 qui avait provoqué une augmentation du chômage, connaissait un fort mouvement communautaire. Leurs initiateurs cherchaient une manière de réinsérer dans la vie économique des personnes laissées pour compte. Il s'agissait de permettre à tous d'accéder à un certain nombre de services, malgré la pauvreté et le chômage, de revaloriser les compétences de chacun et de renforcer le lien social.

En 1976 donc, dans la ville, puis sur l'île de Vancouver, David Weston lance un système d'échange appelé Community Exchange (échange communautaire), fondé sur le temps.

Inspiré par cette idée, Michael Linton démarre, toujours sur l'île de Vancouver, un système d'échange fondé cette fois sur le Green Dollar (dollar vert), qui a une valeur équivalente au dollar canadien. Il appelle ce système Local Exchange Trading System ou LETS (Système d'échange et de commerce local). Il réalise un logiciel informatique de gestion des échanges et crée une entreprise, Landsman Ltd., pour mettre en place un système expérimental. Dans le même temps, d'autres systèmes se développent, comme celui de David Weston devenu le Green Dollar Exchange (Echanges en dollars verts).

Le LETS de Michael Linton se développe très vite, mais deux ans plus tard, il s'effondre : direction unique, participation insuffisante des adhérents, abus de certaines personnes qui s'endettent trop lourdement, système pas assez transparent, irréalisme de Linton qui a vu trop grand... Bref sur les 25 LETS lancés au Canada, la moitié fonctionne à peine en 1992.

En Australie, Jill Jordan diffuse le concept du LETS et son nom. Et ça marche ! 45 LETS en 1991, 200 en 1994, dont Blue Mountain,

le plus gros LETS au monde avec 1800 adhérents.

Ces LETS, gérés collectivement, reprennent de nombreuses caractéristiques des Green Dollar Exchange, comme les bons d'échange. Certains posent des limites au débit. En fait chaque groupe redéfinit le système à sa convenance, introduisant une grande variété de fonctionnements.

A partir de 1984, David Weston introduit ses idées en Grande Bretagne et le premier LETS britannique démarre à Norwich en 1985. L'aggravation de la récession économique, la publication d'un livre sur les LETS, et l'intérêt des médias favorisent le développement du mouvement. En 1991, Liz Shephard lance Letslink UK, réseau de LETS et agence de développement.

Il y a aujourd'hui au moins 600 LETS en Grande Bretagne.

En France, Richard Knights du LETS de Totnes, de Grande-Bretagne, donne une conférence pendant les journées d'été du CIEPAD (Carrefour d'Echanges et de Pratiques Appliquées au Développement) en 1994. Trois Ariégeois sont présents, et le SEL de l'Ariège est le premier SEL de France ainsi lancé en octobre de la même année sous l'impulsion de l' "Alliance paysans – écologistes – consommateurs" d'Ariège. Ce SEL prend en charge la traduction et la diffusion de l'Infopack ("SEL mode d'emploi" anglais). Cet Infopack, l'engouement des médias, et l'enthousiasme des pionniers provoquent un développement rapide.

En décembre 1994, trois cents personnes adoptèrent le "grain de sel" comme monnaie locale. Les agriculteurs purent écouler leur production sur place. Les chômeurs purent acquérir une alimentation de qualité, contre des services rendus. Des personnes, à l'assistance depuis longtemps, purent valoriser des compétences et retrouvèrent une vie sociale bien remplie. Les voisins firent connaissance et un véritable réseau prit naissance.

C'est dans cette mouvance que notre SEL, le SEL en Durance a vu le jour en octobre 1996. Son siège social est situé à Pertuis et il regroupe aujourd'hui un peu plus de 150 adhérents de la région d'Aix-Pertuis.

Aujourd'hui, il y a un peu moins de 400 SEL en France qui comptent 25000 adhérents. Ces SEL sont regroupés au sein de l'association SELidaire. Chacun a son organisation propre. La solidarité s'exerce ainsi de manière concrète dans la pratique de tous les jours.

Des LETS et des SEL se sont développés dans de nombreux pays : en Europe (Hollande, Allemagne, Italie, Belgique, Espagne..), en Amérique du nord et du sud, au Japon, en Afrique (Côte d'Ivoire notamment, l'expérience sénégalaise ayant été abandonnée).

Ainsi, les SEL restent avant tout une réponse circonstancielle à des incidents économiques et sociaux dans des contextes précis. Leur rôle s'est, par exemple, avéré primordial lors de la crise économique en Argentine.

C'est ainsi que sont nées les monnaies locales modernes. Elles s'inscrivaient dans la ligne des utopies du 19^{ème} siècle, des bons de travail de Fourier, Proudhon ou Owen, ou de la "monnaie franche" à intérêt négatif, que Sylvio Gesell avait imaginée dans les années 30.

Solidarité et convivialité

La convivialité et la solidarité sont très importantes dans les systèmes d'échanges locaux. L'association SEL favorise les contacts

...Historique des sels

entre ses adhérents. Elle propose diverses activités, assemblées, fêtes, repas, pique-niques et autres, qui donnent aux membres l'occasion de se rencontrer.

Echanger, c'est aussi développer la solidarité, découvrir l'autre, entrer en contact avec cette personne que nous croisons chaque matin et à laquelle nous disons seulement bonjour. C'est apprendre

à la connaître, découvrir ses compétences, lui demander un service, lui offrir les siens. Proposer ses services c'est aussi prendre conscience que chacun de nous a des compétences et que ces compétences nous pouvons les mettre à disposition des autres et de la collectivité.

Vendredi 20 novembre 2009

Réunion-Débat à La Tour d'Aigues 18h30 salle Philibert • boulevard de Verdun

Le centre nucléaire de Cadarache • Quels dangers ? • Que faire en cas d'accident ?

Quelles sont les mesures de sécurité existantes ?

avec Michèle Rivasi, scientifique et députée européenne, Luc Siméon, médecin

Gros plan sur les transports en commun à Aix

La semaine de la mobilité nous donne l'occasion de faire le point sur ce qu'il en est de l'usage des transports en commun dans la ville sans doute la plus véhiculée de France. Si les effets d'annonce, dans le discours des responsables ne manquent pas, la confrontation au réel, malgré quelques réalisations ici ou là, il faut bien le dire, nous ramène toujours aux mêmes problèmes de circulation, d'où le "ras-le-bol" dont témoigne la pétition lancée par la fédération des CIQ⁽¹⁾ ne demandant pas moins que des "assises" sur le "thème des déplacements et des pollutions dans le bassin aixois"⁽²⁾.

A partir d'une observation de plusieurs années en tant qu'usager des transports en commun d'Aix-en-Provence, nous essayerons d'identifier ce qui peut bien faire, dans cette ville, tant obstacle au changement. Pas la pauvreté, la misère Décembre 2008, un Luynois me disait en parlant de l'arrêt de bus de la Parade (Quartier au sud d'Aix) : "Il va y avoir des morts, c'est sûr !". Ce Luynois n'était pas expert en accidentologie ni devin, mais simplement employé de banque.

Mai 2009, arrêt de bus de la Parade, une jeune étudiante de 23 ans est emportée par une moto et décède sur le coup, sur le passage pour piétons presque effacé, avec juste un panneau de signalisation non lumineux, pour les 2 sens de circulation, en pleine ligne droite sur la départementale 9, où l'on circule pourtant à vive allure. On aurait pu s'attendre à une sorte de mea culpa de la part des autorités compétentes, et voir aussitôt, c'est la moindre des choses, s'ériger un équipement supplémentaire. Au contraire, depuis 5 mois, l'arrêt de bus a été rasé, il n'y a plus rien, ni horaires, ni abris : les usagers attendent sous la pluie, debout. Il y a d'autres misères, moins criantes, mais tout aussi réelles, comme celle de Didier qui me dit au moment de signer la pétition lancée par la fédération des CIQ : "je n'ai pas de voiture,

je bosse aux Milles à 5 h 30 et je dois faire du covoiturage, Il nous faudrait un bus à 5 h. La France qui se lève tôt n'a ni voiture, ni bus. Quand le covoiturage est l'ultime recours, mieux vaut ne pas se fâcher avec les collègues, sinon, c'est le chômage assuré.

Une autre forme de misère, celle des gens qui n'ont pas 500 euros à mettre mensuellement dans un studio au centre ville, et qui, habitant dans la périphérie, voudraient peut-être, quelquefois, aller en ville le soir, ne serait-ce que pour voir des concerts l'été - "nous, on habite aux Milles, à 19 h 30, plus rien, on est cloîtré chez soi". Reste quand même le vélo, mais tout le monde s'accorde à dire, qu'entre Les Milles et Aix, "c'est le parcours du combattant" ! Dans tous les cas et pour tout le monde, prendre les transports en commun à Aix, c'est attendre quotidiennement, en moyenne, au moins ½ heure son bus ou une correspondance, le nez dans une circulation dense et nerveuse ; donc particulièrement polluante. Attendre le bus est une chose, mais respirer en même temps des gaz cancérigènes en grande quantité en est une autre, confinant, celle-ci, à l'insupportable.

Par ailleurs, malgré quelques voies réservées aux bus, ces derniers sont quotidiennement pris dans les embouteillages. Or, imposé ou choisi, le déplacement en transport en commun est entre 5 et 10 fois moins polluant qu'une petite voiture avec seulement le conducteur, ne parlons pas des 4x4, 10 à 18 fois moins⁽³⁾ ! Que les usagers des transports en commun soient à ce point logés à la même enseigne que les automobilistes beaucoup plus polluants est déjà en soi une injustice insupportable. Mais cette injustice se double d'une seconde : les usagers des bus subissent les embouteillages alors que, par leur comportement, ils contribuent fortement à les réduire. Mais cela n'est pas

tout ! En plus d'être une double injustice, cet état de fait donne encore un argument imparable aux fanatiques de la voiture : "si c'est pour être pris dans les embouteillages alors pourquoi prendre le bus ?". On tourne en rond. Contre la misère, le cache-misère. On a refait à grands frais pratiquement la totalité des arrêts de bus. Cela fait très bien dans la ville qui se veut être la plus "sexy" de France. Evidemment, les automobilistes, à savoir le plus gros de l'électorat communal, n'en sont pas à ce détail que les arrêts de bus ont été refaits à l'identique. C'est-à-dire toujours avec 3 places assises. A l'heure du changement climatique, de la fin programmée des énergies fossiles et du vieillissement de la population, alors qu'il faudra, vaille que vaille, que l'on soit toujours plus nombreux à utiliser les transports en commun, on a le toupet de refaire des abris bus "3 places" à l'identique ! Alors vous aurez le choix, mesdames et messieurs les futurs octogénaires, entre les simples bornes d'arrêt sans place assise ni abris, et les arrêts de "luxe" à 3 places. Ou alors, il faudra encore les "rénover" avant l'heure. Sortir de la misère ? A l'instar de ce qui se fait avec succès⁽⁴⁾ déjà dans certaines villes, (Colomiers et Compiègne depuis les années 70, plus récemment Vitry, Mayenne, etc.) et comme le préconisait pour Aix-en-Provence la liste PS/Modem/verts, une mesure qui paraît être une voie de solution serait de rendre les transports en commun gratuits. Le raisonnement est le suivant : du point de vue de l'automobiliste, le prix du ticket peut constituer un frein, non pas comparé au prix global d'un déplacement en voiture (bien plus élevé) mais comparé au seul coût du carburant, puisque l'amortissement et l'assurance du véhicule, coûts quasiment fixes, sont payés de toute façon. La voiture peut alors paraître moins chère que le bus, même en roulant seul. Du point de vue de la commune : sur un ticket à 70 cts, déjà fortement subventionné, si vous enlevez les frais d'impression, de distribution et de contrôle, il ne reste plus grand-chose. Alors pourquoi ne pas aller jusqu'au bout de la logique de subvention ? Pourquoi refuser quelques centimes supplémentaires, bref pourquoi ne pas rendre les bus gratuits ? D'autant plus que cette petite augmentation de subvention serait facilement compensable avec une petite taxe sur la circulation des voitures en centre ville, comme on le fait déjà à Londres. Il suffirait de quelques caméras placées sur les axes irrigant la ville pour contrôler les plaques d'immatriculation. Par le biais de cette taxe, on aurait même un surplus à utiliser à bon escient, par exemple pour améliorer l'offre de transport en commun : ajouter des bus plus tôt le matin et plus tard le soir, etc. Parallèlement à l'incitation à utiliser les transports collectifs, il serait indispensable de continuer à décourager l'usage de la voiture, mais cette fois, avec plus de légitimité, vu que la principale alternative serait à la hauteur. Admettons que, dans le meilleur des cas, le nombre d'automobilistes diminue drastiquement : on n'aurait alors même pas besoin d'augmenter la taxe, et faire supporter à ces derniers le coût d'un réseau de

transport en commun hypertrophié. La simple diminution de ce que l'on appelle les coûts externes, c'est-à-dire tous les coûts causés par les nuisances de la circulation, qui ne sont pas supportés par l'automobiliste mais par la collectivité (équipements de protection contre le bruit, pathologies dues à la pollution automobile, etc.), eh bien la diminution de ces coûts externes, qui, selon certains experts, serait supérieure au "coût" de la gratuité, permettrait de compenser largement le coût d'un dispositif de transports en commun, même élargi au plus grand nombre⁽⁵⁾. Exactement comme il en est du vélo, le principal frein à l'utilisation des transports en commun est l'omniprésence de la voiture. Ce n'est pas l'effort que demande le vélo qui est gênant, mais l'obligation de subir pendant cet effort un débit continu de véhicules polluant et potentiellement dangereux. De même, ce n'est pas le temps d'attente du bus qui est gênant mais l'obligation de supporter pendant cette attente les nuisances automobiles.

Par conséquent, rien ne changera en profondeur sans une inversion radicale de la proportion voitures particulières/transports collectifs et alternatifs (vélo, 2 roues électriques, etc.). Et ce n'est pas, comme les chantres du nouveau capitalisme "vert" nous le répètent à l'envie, avec la "voiture électrique" que nous nous tirerons d'affaire : au mieux, nous aurions troqué des embouteillages polluants et bruyants contre des embouteillages silencieux et "propres" - si tant est que le nucléaire est "propre" !⁽⁶⁾ - et la question des embouteillages resterait entière. Non, ce n'est pas le "nouveau capitalisme qui règlera les problèmes de "l'ancien", mais un changement radical dans les pratiques, et cela, seules des mesures collectives et courageuses le rendraient possible.

(1) CIQ : comités d'intérêts des quartiers (du pays d'Aix).

(2) Communiqué de la fédération des CIQ paru dans La Provence du 15 septembre 2009.

(3) Selon que le bus comporte 30 ou 50 passagers.

(4) On a pu constater chaque fois, une augmentation immédiate et notoire de l'usage des transports collectifs. Cependant, des études ont montré que cette augmentation absorbait autant d'anciens automobilistes que d'anciens piétons, ce qui nous fait dire que la mesure de "gratuité" doit absolument être associée à une double mesure de découragement de l'usage de la voiture et d'encouragement des déplacements "doux" (marche et vélo) au moyen d'arguments sanitaires.

(5) Résumons pour plus de clarté : selon certains experts, les économies engendrées par la diminution des coûts causés par la circulation urbaine, coûts à la charge de la collectivité, seraient supérieures à ce que perdrait cette collectivité du fait de la gratuité de son réseau de transport en commun.

(6) Le nucléaire produit des déchets particulièrement "durables" (des milliers d'années) et fait peser des risques majeurs (accidents nucléaires) sur les populations. Par ailleurs, combien de centrales supplémentaires exigeraient la généralisation de la voiture électrique ?

Dominique (177)

Ateliers animés par des séliens

Numérologie

Marie 122, Pascal 317

Initiation à l'aromathérapie

Lydie 21

Tai chi Maurice 48

Coudre ensemble

Anne-Marie 300

Informatique

Jean-Michel 54, Daniel 119

Qi Qong Annie 111

Reiki Marie 122, Pascal 317

Yoga Mireille 18

Cuisine Josiane 68, Paule 72

Réseau jardin

Paule 72, Valérie 46, Josiane 68

Yoga Relaxation Lydie 21

Souffle et voix Claude 70

Affirmation de soi Fatiha 206



Nouveaux adhérents

269 Bernard • 263 Françoise

95 Alzia • 287 Kariessa

26 Colette • 195 Jean-Claude

55 Isabelle • 29 Virginie

25 Lorette et Charles

308 Martine • 44 Estelle

19 Jocelyne • 20 Anne

265 Caroline • 301 Souad

266 Danielle

267 gerlande • 268 Vera

270 Cécile • 23 Daisy

308 martine

Sel en Durance

Adresse : Association Sel en Durance

Maison de la Culture et des Associations • 167 rue Résini • 84120 Pertuis

Sites : contact@selendurance.org

<http://www.selendurance.org> • <http://www.selidaire.org>

Secrétariat : sel-en-durance@hotmail.fr

Le collectif : Pascal 317, Marie 122, Cécile 1, Agathe 298, Claude 213, Fabien 285, Anne-Marie & Jean-Claude 129, Chantal 32, Jean-Michel 54, Monique 37, Franck 8, Evelyne 171, Souad 301, Marie 63, Daniel 119, Andrée 197, Clarisse 77, Marielle 17.

Route des Sels : Monique 37

Route des stages : <http://route.stages-free.fr/catalogue/>

Eco-transport : selidaire-ecotransport@yahoogroupes.fr

Permanences et contacts

Pertuis : Grand Café Thomas, le vendredi de 11h à 12h30

Contact : Anne-marie 129

Venelles : Contact à définir

Aix : • Maison des Associations "Le Ligourès"

le 1^{er} mardi du mois de 17 h à 19 h • Contact : Véronique 374

• Café "le Festival" le 3^{ème} samedi du mois de 10 h à 12 h • Contact : Chantal 32

Collecteurs et rédacteurs

Anne-Marie & Jean-Claude 129, Gilda 125, Marie 122,

Pascal 317, Valérie 46

Comment se procurer la Galette ?

- Par Courriel et aux permanences
- Sur le site <http://www.selendurance.org>
- Par courrier (Marie 2), fournir 5 enveloppes A5 à votre adresse, timbrées au tarif en vigueur
- A domicile par un voisin Sélien

Offres et Demandes : Evelyne (171)

Offres et Demandes ponctuelles : selurge@gmail.com : Guillemette (314)

Secrétariat : Cécile (1) liste adhérents + transfert infos mail

Prochaine Galette en novembre 2009

Réception des articles avant le 20 décembre 2009.

