



# DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

Bulletin n° 27 – janvier 2015

## Edito : Se déplacer en modes doux

Les enjeux économiques, énergétiques, environnementaux et climatiques de notre époque nous incitent à nous déplacer en modes doux autant que possible, plutôt qu'avec nos voitures gourmandes de produits pétroliers.

Le mode doux par excellence est **la marche à pied**. Elle est à la portée de la plupart d'entre nous. Elle ne provoque ni pollution, ni émission de gaz à effet de serre supplémentaire. Elle est bonne pour la santé physique et mentale. Elle est économique, sur le plan financier et énergétique. C'est elle qui présente a priori le moins de danger pour autrui. Même si les kilomètres à pied "ça use les souliers", nous pouvons donc tous la privilégier pour de courtes distances.

Autre mode doux, **le vélo** présente la plupart des avantages de la marche à pied, tout en permettant de se déplacer plus rapidement : 5 ou 6 fois plus vite en pleine campagne, et 3 ou 4 fois plus vite en centre-ville malgré les contraintes de la circulation urbaine. En revanche, il est moins à la portée de tous que la marche, un peu moins économique, et peut présenter des dangers pour autrui, s'il est pratiqué immodérément (*voir réactions de nos adhérents en page 2*)

Son cousin, **le vélo à assistance électrique**, a des caractéristiques proches. Il a l'avantage d'ouvrir le vélo à d'autres populations, notamment celles moins entraînées physiquement, ou devant circuler dans des lieux aux reliefs accidentés. Il est moins économique que le vélo, mais reste infiniment plus économique que la voiture.

**Les transports en commun** mécanisés, surtout ceux qui fonctionnent à l'électricité, font également partie des modes doux. Mais leur efficacité au regard de la pollution, des émissions de gaz à effet de serre et de la rentabilité économique ne peut se concrétiser que si les densités de populations à desservir sont suffisantes. Leur domaine de prédilection ne peut donc se situer dans les zones rurales, mais dans les grandes agglomérations.

Face à ces problématiques, à chacun de faire dans ses choix preuve d'imagination et de réalisme, aussi bien du côté des citoyens que de celui des collectivités locales et des autorités organisatrices de transport (tel le Sytral).

Jean Murard

## Mot du Trésorier

Le Sytral s'étant pourvu en cassation contre l'annulation de la déclaration d'utilité publique de 2012 sur le Prolongement de T3 vers le stade de Décines, par le Tribunal Administratif et la Cour Administrative d'Appel, nous devons recourir pour assurer notre défense aux services de Maître Tête et d'un avocat agréé auprès du Conseil d'Etat.

Nous vous remercions donc vivement de votre soutien dès ce début d'année. Notre cotisation de base minimum pour adhérer (*voir site internet*) est de 20 euros.

Nous comptons aussi sur vous, pour nous faire connaître à vos amis et relations. Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés.

Sylvain-Pierre Fuzelier 06 76 75 46 57  
2 bis rue Saint Vincent de Paul - 69008 Lyon

## Vœux

Notre pays a été marqué en ce début d'année par l'obscurantisme et le fanatisme, mais aussi par une saine et forte réaction démocratique. Dans ce contexte, Déplacements Citoyens forme avec ses adhérents et ses lecteurs des vœux pour une année 2015 où la paix et la fraternité seraient plus fortes que la haine et la peur, et où l'espoir serait plus fort que la morosité.

Nous souhaitons aussi que notre gouvernance locale soit plus proche des citoyens et plus respectueuse de la justice, et que sur certains grands projets, elle se prête au jeu du débat contradictoire à partir des bonnes informations.

## Plan de mandat 2014/2020 du Sytral

Chaque début de mandat, les élus du Sytral, nouveaux ou reconduits dans leur fonction, se prononcent sur la politique d'investissements projetée pour les 6 ans à venir. Même si ce découpage par périodes de 6 ans est un peu théorique, les grands projets s'étalant souvent sur 2 ou 3 mandats, entre le début des études et leur mise en service, le vote permet de situer les grandes lignes de la politique définie.

Compte tenu de la volonté de stabiliser l'endettement à son niveau de fin 2014 (1,1 milliard), et compte tenu de l'augmentation du taux de versement transport, principale ressource de financement, de 1,75 % à 1,85 %, le Sytral estime pouvoir assumer environ 1,1 milliard d'investissements en 6 ans, se décomposant en :

**400 millions d'investissements courants** de maintenance ou de renouvellement, parmi lesquels le renouvellement et la rénovation à mi-vie des autobus et trolleybus (env. 150 millions), le maintien et l'amélioration des systèmes métro (env. 70 millions), le gros entretien et la pérennisation de l'ensemble du patrimoine technique (ateliers), immobilier et informatique du Sytral.

**700 millions d'investissements de développement**,  
- soit décidés dans le précédent mandat : principalement mise en site protégé de la ligne de bus C3 entre St Paul et Bonneville, construction d'un nouveau dépôt de bus à Perrache, extension de l'infrastructure T3 vers le stade de Décines,  
- soit nouvellement décidés : principalement prolongement de la ligne B de métro aux Hôpitaux Sud, avec acquisition de 19 nouvelles rames fonctionnant sans conducteur sur l'ensemble de la ligne (1), prolongement de la ligne de tram T1 de Debourg aux Hôpitaux Est avec acquisition de 8 rames supplémentaires, et enfin projet d'augmentation des capacités du tramway, par l'acquisition de 17 nouvelles rames de tram de 43m qui seraient destinées, aux dires du Sytral, à circuler sur la ligne de tram T4.

A l'exception de ce qui peut être lié au projet aberrant du stade de Décines; notre association approuve cette politique d'investissements, dans laquelle elle retrouve bon nombre de ses propositions de janvier 2014 (bulletin n°25).

(1) Les rames circulant actuellement sur la ligne B seraient affectées à la ligne A dont les rames mises en service en 1978 pour les plus anciennes, approchent de leur fin de vie.

## Oui au prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud

Le Sytral a inscrit ce prolongement d'environ 2,5 km à son plan de mandat et vient de lancer la concertation publique réglementaire sur ce projet (du 12 janvier au 11 février).

Nous l'appelions de nos vœux depuis de nombreuses années et nous y sommes bien entendu favorables. Il comportera une station intermédiaire, à Oullins Centre. Il permettra de relier la Part Dieu aux Hôpitaux Sud en un peu plus d'un quart d'heure. Il répondra au fort développement du pôle hospitalo-universitaire situé sur la commune de Pierre-Bénite, où travailleront dès la rentrée 2015 environ 8000 personnes (salariés, chercheurs et étudiants), et au projet urbain du Vallon des Hôpitaux (1500 logements prévus) situé entre les communes de Saint-Genis et de Pierre-Bénite.

Le projet sera accompagné d'une automatisation intégrale (sans conducteur) du métro B, qui sera alors en mesure d'offrir comme la ligne D des passages de rames toutes les 1mn 40 sec environ.

Le dossier de concertation peut être consulté sur le site internet du Sytral, mais aussi au siège du Sytral et dans les mairies d'Oullins et Saint-Genis-Laval.

## Fréquentation TCL : en progression rapide

Elle est mesurée en nombre de voyages, c'est-à-dire en nombre de montées dans les véhicules de transport. Un déplacement peut donc comporter un ou plusieurs voyages.

**Voici les principaux chiffres pour 2013**, en millions de voyages :

Métro A : Perrache- Vaulx en Velin La Soie	67,2	
Métro B : Charpenne-Stade de Gerland	42,7	
Métro C : Hôtel de Ville-Croix Rousse-Cuire	8,9	
Métro D : Gare de Vaise-Gare de Vénissieux	<u>79,2</u>	
<b>Total métro</b>	<b>198,0</b>	<b>45,0 %</b>
Tram T1 : Confluent- Part Dieu-IUT Feyssine	25,3	
Tram T2 : Perrache-Grange Blanche-St Priest	21,8	
Tram T3 : Part Dieu-La Soie- Meyzieu Z.	9,4	
Tram T4 : La Doua-Part Dieu-Feyzin	14,0	
Tram T5 : Grange Blanche-Eurexpo	<u>2,0</u>	
<b>Total tramway</b>	<b>72,5</b>	<b>16,5 %</b>
Bus C3 : St Paul-Vaulx en Velin	15,3	
Autres lignes de bus	149,7	
<b>Total lignes de bus</b>	<b>165,0</b>	<b>37,5%</b>
<b>Funiculaires</b> Vieux Lyon : St-Just et Fourvière	<u>4,2</u>	<u>1,0%</u>
<b>Total TCL</b>	<b>439,7</b>	<b>100,0 %</b>
	=====	=====

La fréquentation totale est passée de 270 millions de voyages (source Kéolis) en 2003 à 382,4 millions de voyages en 2010, à 423,8 millions en 2012 à 439,7 millions en 2013, soit une progression de 3,7 % en un an et de 15,0 % en 3 ans et de 63 % en 10 ans, qui montre à la fois l'efficacité de notre réseau, et une progression de notre culture des transports en commun.

**Elle représente 327 voyages par an et par habitant des communes desservies, soit environ le double de la moyenne des autres grandes villes françaises** hors Paris, notamment Lille et Marseille, dont la taille est proche de celle de Lyon.

Le métro, avec seulement 30 km de ligne, représente 45 % du nombre de voyages.

Les 5 lignes de tram d'une longueur totale de 63 km, en représentent 16,5 %.

Avec ses trolleybus articulés, la ligne C3, est la ligne de bus la plus fréquentée, nettement plus que les lignes de tram T3 et T5.

## Élargissement du périmètre du Sytral

Suite au partage du Département du Rhône, entre la Métropole pour ce qui est de l'ancien périmètre du Grand Lyon, et le Nouveau Rhône pour la partie rurale, le périmètre d'action du Sytral s'est élargi au 1er janvier 2015 :

- aux transports de la communauté de communes de l'Est Lyonnais (secteur Saint Exupéry, Genas, St Bonnet de Mure)
- au réseau de transports de l'agglomération de Villefranche
- à l'ensemble de réseau "Cars du Rhône" qui concernait l'ensemble du Département du Rhône avant son découpage.

## Les dangers des vélos sur les trottoirs

**Réactions de deux adhérents** au sujet de la proposition "d'autoriser les vélos sur les trottoirs les plus larges" :

Jacques Ferlay :

J'aimerais revenir sur un point soulevé dans le bulletin n°26 au sujet de la "voirie et la vitesse pour les vélos". Si l'article est bien documenté, je ne peux souscrire à la suggestion d'autoriser les trottoirs même larges aux vélos. Pour être un accro du métro-piéton, je peux dire par expérience que la cohabitation piétons-vélos sur les trottoirs des cours Gambetta/Albert Thomas me semble très dangereuse : je le vérifie presque tous les jours, certains de nos amis cyclistes ont tendance à adopter les mêmes comportements dangereux envers les piétons que ceux qu'ils reprochent aux automobilistes envers eux-mêmes : vitesse excessive, passage en force, non respect des passages "protégés" (attention aux feux verts pour les piétons) etc. Il me semble également que les trottoirs larges sont surtout présents sur les grandes avenues lyonnaises pour lesquelles il existe toujours des voies cyclables dédiées.

Cette suggestion me semble enfin difficilement conciliable avec certaines propositions du plan "marche" que nos amis "des Droits du Piéton" expriment à la page 4 du même bulletin (amélioration de la sécurité par ex.).

Félix Martin :

Je vous signale un accident dont j'ai été victime en tant que piéton, sur le trottoir du jardin de la Place Carnot, côté faculté catholique, Je ne peux dire comment le jeune cycliste qui m'a renversé par l'arrière conduisait son engin puisque je ne l'ai pas vu venir. Je me suis retrouvé à terre, projeté en avant, et un piéton compatissant m'a ordonné de ne pas bouger et d'attendre la Police. Il a contraint le jeune fautif à rester. La Police m'a interrogé et a appelé les pompiers. Ceux-ci m'ont examiné et relevé, et la police a sans doute fait un constat. Je m'en suis tiré avec une blessure au bras et à la jambe, sans compter de nombreuses autres écorchures plus légères, et un traumatisme osseux sur une côte, la radio ayant écarté une fracture ou fêlure. La douleur costale a duré une bonne semaine, les blessures ont nécessité des soins pendant 3 semaines.

Je deviens un rescapé chronique de la vie citadine, car je marche beaucoup, et cela fait plusieurs fois que j'ai été heurté par un vélo circulant soit sur le trottoir, soit à contresens dans une rue. Une fois, c'est la cycliste qui s'est étalée après m'avoir heurtée. Ceci dit, n'étant plus tout jeune, j'avoue que tous ces cyclistes qui se fauillent à toute allure dans n'importe quelles conditions me dissuadent de prendre certaines rues, particulièrement dangereuses à ce titre, comme la rue Victor Hugo. Personnellement, je trouve que c'est un non-sens d'autoriser la cohabitation de piétons et d usagers à roulettes: non seulement cyclistes mais patinettes, rollers, planches, qui considèrent que l'espace urbain leur appartient.

Je suis un peu perplexe à la lecture d'un article récent de Déplacements Citoyens semblant très favorable aux déplacements à vélo. Déplacements « doux », mais pour qui et dans quelles conditions ?

# Vélos et pratique du code de la rue

Malgré son développement récent, la part des vélos dans les déplacements urbains est encore minime à Lyon, en particulier dans les quartiers périphériques. Multiplier les trajets en bicyclette et en VAE électrique permettrait pourtant de réduire fort utilement le trafic automobile.

Le "code de la rue", désigne la réglementation qui, depuis quelques années, vise à permettre un partage harmonieux de l'espace public entre les différents usagers. Ce sont les pouvoirs publics locaux qui sont chargés de son application, en adaptant la réglementation générale, et en aménageant la voirie pour concilier la topographie particulière de leur ville avec la vie quotidienne des habitants.

Ce code élève en règle générale le principe de prudence et de respect tout conducteur doit à tout moment avoir un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers, et faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. En particulier, les automobiles doivent laisser une distance minimum de 1 m en doublant les cycles.

On entend souvent : " les cyclistes ne respectent pas les règles de la circulation : ils brûlent les feux rouges, remontent les sens interdits, roulent sur les trottoirs... ".piétons et voitures s'abstiennent-ils de toute infraction ou négligence. Faut-il verbaliser davantage les cyclistes, au risque de les décourager par les contraventions reçues et la gêne apportée à leurs déplacements ? Certaines situations de fait entrent mal dans le cadre des réglementations. Peut-on, par l'analyse du code de la rue et de son application pratique, chercher à améliorer la circulation et la sécurité de tous les usagers, piétons notamment ? Pourrait-on rapprocher la loi et les pratiques les plus souhaitables ?

1- La densité respective des automobiles, des piétons et des vélos varie énormément selon les endroits et dans le temps ; une règle ou un aménagement pertinent en un lieu et à un instant donné, peut donc être inapproprié quelques mètres plus loin ou à d'autres moments.

2- L'espace public est vaste et hétérogène, rendant difficile aux autorités sa classification et une signalisation claire des zones 30, zones de rencontre et zones piétonnes permanentes ou temporaires, demandées par la loi. Les usagers, piétons, cyclistes, voitures, peuvent donc parfois hésiter sur la conduite à tenir, ne sachant pas dans quelle zone ils se trouvent.

3- " en zone piétonne, un cycliste doit adopter l'allure du pas ". Mais suis-je en zone piétonne ? pourquoi m'encombrer d'un vélo pour rouler au pas s'il n'y a pas de piétons ? Devrait-on instituer aussi une distance de protection légale de 1 m pour protéger les piétons des cyclistes ?

4- " dans les zones 30 et de rencontre, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes des autorités locales (c'est le cas à Lyon...) ". Pourquoi ne pas autoriser officiellement en zone 30 le double sens cyclable, sauf exception signalée ?

5- Beaucoup de cyclistes traversent au feu rouge (certains piétons le font aussi...). Pourquoi ne pas transformer l'interdiction de traverser au feu rouge les croisements simples, en " cédez le passage ", permettant ainsi aux cyclistes de traverser avec prudence et sous leur propre responsabilité, tout refus de priorité pouvant être verbalisé ?

La cohabitation des différents usagers sur l'espace public demande bon sens, capacité d'adaptation et respect d'autrui de la part de tous. Il faut mieux faire connaître le code de la rue ; aménager et signaler la voirie de la manière la plus simple possible ; peut-être autoriser aux vélos certaines pratiques aujourd'hui interdites, mais sanctionner de manière sévère tout comportement véritablement dangereux, anxigène ou inamicaux... en bref, rapprocher comportements légaux et comportements souhaitables.

Olivier Billion - 06 89 33 89 74

## Vive le vélo !

En ce moment dans les médias c'est plutôt haro sur le vélo.

Chez les cyclistes comme partout, il existe des gens qui ne respectent pas les règles, il ne faut pas pour autant en faire une généralité. Chaque mode de transport crée ses incivilités. Même les piétons n'en sont pas exempts mais un conducteur maniant un engin puissant, de plusieurs tonnes, pouvant aller à grande vitesse est logiquement plus dangereux.

Les statistiques lyonnaises le prouvent. L'accidentologie concernant les cyclistes n'a que très peu augmenté alors que le nombre des cyclistes s'est envolé. En effet sur Lyon-Villeurbanne, la part modale des cyclistes est passée de moins de 2% à 7% en quelques années.

Elle garde encore un potentiel énorme de croissance. L'esprit du code de la rue imprègne progressivement -et avec bonheur- le code de la route : tourne-à-droite aux feux rouges, zones 30 et zones 20, double-sens cyclables... Saluons les succès de Vélo'V et des nouvelles infrastructures modes doux -mieux nommés « modes actifs »-: ponts R. Barre et Schumann, tunnel de la Croix-Rousse, passerelles de la Paix et de Décines. Regrettons que la passerelle sur le canal de Jonage entre les ponts de Croix-Luizet et de Cusset, souvent promise n'a malheureusement jamais, encore, été réalisée.

Face aux critiques répétons-le: le vélo est un moyen de transport écologique, économique, vélocité et bon pour la santé ! Pour la santé de tous et même de ceux qui n'en font pas. Il participe à une cause essentielle : la lutte contre le bouleversement climatique ! Raisonons par l'absurde, si tous les nouveaux cyclistes se remettaient à l'auto, embouteillages et pollutions seraient démultipliés ! Rappelons qu'en ville encore 50 % des trajets en voiture font moins de 3 km, 25% moins de 1km, 12,5% moins de 500 m.

Nous sommes à tour de rôle piéton, automobiliste ou cycliste. Utilisons les modes les plus adaptés et réservons la voiture aux trajets nécessaires. Une meilleure cohabitation, un meilleur partage de la voirie et le respect mutuel des règles sont dans l'intérêt de tous.

La pratique cyclable doit être encouragée, favorisée, valorisée. Elle se situe tout en haut de l'échelle des transports vertueux !

Jean-Claude RAY

Elu référent de l'Inter Quartiers Vélo de Villeurbanne de 2001 à 2014

## Contournement Ferroviaire de Lyon

Notre association a été consultée par le Préfet fin 2014 sur le tracé de la partie Sud (1) du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, entre Saint Exupéry Est et la vallée du Rhône, en aval de Lyon.

Nous avons confirmé notre préférence pour un tracé passant par Grenay, la plaine d'Heyrieux, celle de Corbas, et jonction avec la vallée du Rhône en amont de la grande gare de triage de Sibelin par un tunnel de plus de 3 km passant sous la commune de Feyzin.

(1) la partie Nord du Contournement Ferroviaire, entre Ambérieu et Saint Exupéry Est, a été déclarée d'utilité publique en novembre 2012

## Navettes tram pour stade à Décines : Veut-on ternir la bonne image de Lyon ?

Nous avons parlé dans notre bulletin de septembre 2014 du **système d'accessibilité urbaine imaginé par les zélateurs du stade de Décines, avec quatre services de navettes tram dédiées aux supporters.**

Trois utiliseraient la voie ferrée reliant La Part Dieu à Saint Exupéry, partant respectivement :

- de La Part Dieu Sud, à la hauteur de la rue Paul Bert (11 km à parcourir à l'aller, et retour à vide)
- de La Soie (6 km à parcourir, et retour à vide)
- du parking créé à cet effet à Meyzieu les Panettes (5 km à parcourir, et retour à vide).

Le quatrième service utiliserait les infrastructures tram T2 et T5 de Grange Blanche à Eurexpo (7 km à parcourir, et retour à vide). Il serait relayé par des navettes bus, d'Eurexpo au stade (7 km en plus à parcourir et retour à vide).

**Pour promouvoir ce système, le Sytral a minimisé les temps de parcours**, prétendant d'abord que les navettes stade fonctionneraient en express sans s'arrêter à chaque station. Veut-il les faire passer par-dessus les rames de la ligne T3 régulière ?

Il a de plus minimisé l'impact du plafonnement des vitesses à 50 km/h au lieu de 70 et les difficultés des manœuvres aux terminus et aux cisaillements de voies. Pour les curieux, allez voir à la station de La Soie, quel serait le parcours des navettes, à contre courant de la circulation sur plus de 200m, pour aller s'insérer dans la voie de droite à partir du terminus de départ, adossé à la rue de la Poudrette. Et imaginez 60 trams à l'heure, deux sens confondus, circulant entre La Soie et le stade ! (plus qu'à la gare de La Part Dieu en heure de pointe).

Enfin il est muet sur les risques de paralysie générale du carrousel qui seraient générés par la circulation d'autant de services entre Part Dieu et Saint Exupéry, Rhonexpress, T3 régulier, 3 services de navettes stade, et T4 sur 500m.

**Quant aux besoins en nombre de rames**, le Sytral a d'abord affiché, uniquement sur T3, un besoin de 12 rames, puis 16, alors qu'il en faudrait en réalité au moins 23 ou 24, même sans incidents !

Le scénario prévu a tout pour discréditer la bonne image de notre réseau de transports en commun et de notre ville.

## Notre débat du 26 novembre 2014 sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais

Pour travailler et échanger sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais, nous avons fait appel à deux bons connaisseurs du sujet :

**Christian Maisonnier**, délégué aux grandes infrastructures de transport à la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

**Maurice Debrand**, responsable de la mission Nœud Ferroviaire Lyonnais à la Direction régionale de Réseau Ferré de France

Le diaporama qui nous a été commenté, et les échanges nourris qui l'ont suivi, ont mis en lumière :

- **l'ensemble des lignes qui convergent vers Lyon**, à partir de Roanne, Paris, Mâcon, Bourg, Ambérieu, Genève, Grenoble, Marseille, Vienne, Nîmes, Saint-Étienne, et constituent le fameux Nœud Ferroviaire Lyonnais dont le point de congestion le plus marquant est la gare de La Part Dieu

- les **85 000** montées ou descentes de train par jour fort de semaine de la Gare de La Part Dieu (y compris les correspondances) pour un total de 130 000 mouvements (accompagnateurs et transit dans le hall)

- les **572** circulations de trains décomptées un jour fort de semaine, qui se décomposent en :

- \* 137 pour les trains des grandes lignes (en plus des 115 qui passent à Saint Exupéry, à plus de 80 % sans s'arrêter)
- \* 149 pour les TER péri urbains (moins que les 195 circulations de la gare de Perrache)
- \* 162 pour les TER intercités (contre 4 à Perrache)
- \* 54 pour les trains de fret (moins que les 90 transitant par Perrache)
- \* 70 circulations techniques (moins que les 145 de Perrache)

- **38** circulations par heure à l'heure de pointe

- des retards de trains très fréquents à La Part Dieu, beaucoup plus que dans le reste de Rhône-Alpes

- la nécessité de construire au minimum une voie supplémentaire (la voie L) et de mener à terme le réaménagement de la gare, tel qu'il est programmé.

- l'idée émise par certains de réutiliser la gare des Brotteaux en y faisant arrêter certains trains.

## Philippe Layat, un résistant

En septembre 2014, Philippe Layat, dernier agriculteur de Décines, a vu le Grand Lyon intervenir avec force bulldozers et police, démantelant sans vergogne son exploitation gérée par sa famille depuis 400 ans.

Pourquoi ? pour construire, avec l'argent des contribuables, une des routes d'accès au stade de l'OL à Décines. Alors même que la Déclaration d'Utilité Publique relative à ces travaux a été annulée par la Cour Administrative d'Appel de Lyon le 14 mai 2014.

Nous ne pouvons être que solidaires du combat mené par Philippe Layat face à des méthodes qui trahissent les valeurs de notre pays.

Fondateur : Rolland MASSARD  
Siège : Palais du travail  
Adresse postale : Jean MURARD, président,  
tél. 04 78 29 19 92  
Vice-Présidents : Jean-Claude REVERCHON  
Pierre-Marie SERRAND  
Trésorier : Sylvain-Pierre FUZELIER  
tél. 04 78 96 72 23 – 06 76 75 46 57  
Rédaction : Monique ROVIDATI

Villeurbanne  
110 rue Hénon 69004 LYON  
courriel : murard3735@wanadoo.fr  
04 72 44 24 51 – courriel : jeanclaudeverchon@gmail.com  
06 82 01 25 17 courriel : pmserran@club-internet.fr  
2 bis rue Saint Vincent de Paul – 69008 Lyon  
tél. 09 54 98 96 34 - courriel : m.roidati@free.fr