21.06.12

Tract-actions

Sud Rail ET-RA

L'information syndicale de l'ET Rhône-Alpes.

Parcours pro Up Lyon pages 4 à 7

CRML ? Trop Cher page 8

Petites magouilles entre amis bis.... page 9

Du coté de Scaronne page 10

Willy travailleur du Rail.. page 11

EAS/ANS page 12

Echos Part-dieu page 13

CRTT pages 14 à 15

Josy vous présente le nouveau TER de demain....

Union syndicale Solidaires

Vos délégués du personnel :

Fred MALLET
Denis CURT
Bernard BORGIALLI
Bernard CHANUT
Sylvain NOIRET
Stéphane CHAUSSY
Stéphane RONIN
Laurent RABEYRIN

Maîtrise : Philippe MAILLET

Vos représentants CHSCT

Mathilde GARIOUD
Guillaume MOUSIN
Stéphane CHAUSSY
Jérôme SONJON
Damien LESPINASSE
Sébastien ZANOLI

Sud Rail

2 rue Claudius Collonges
69002 Lyon
Tél SNCF : 542028
PTT : 04 78 38 15 08
Fax : 04 72 40 39 17

Tract-Actions Sud Rail ET-RA

Billet d'humeur...

Le « Taulier » s'en va .... La sécurité avec ?

Cela faisait quelques mois que la rumeur circulait , notre DET Thierry Verrier devrait nous quitter après les vacances d'été .
Bien que nous n'ayons pas toujours été d'accord sur certains sujets, il avait l'avantage d'être un vrai tractionnaire en ayant fait toute sa carrière à la traction.
Il a toujours répondu présent lorsque nous l'avons sollicité et avait un coté humain que beaucoup ont apprécié.
Espérons que ce n'était pas le dernier tractionnaire à la tête de notre établissement ...
Toute la délégation Sud Rail lui souhaite une bonne continuation.

Pendant ce temps là, les événements sécurité continuent sur l'ETRA. Une réunion coté direction s'est tenue pour prendre des mesures, mais encore une fois celle-ci reste autiste quand on lui parle de réduire la cadence et améliorer les conditions de travail.
Pour preuve, nous avons posé cette question en DP sur la démarche mieux vivre au travail (23000 euros sur l'ETRA pour acheter des sièges gériatriques inutiles) :
QUESTION N° 26 –
Suite au dossier mieux vivre au travail, quelles sont les améliorations faites sur l'ETRA notamment sur les roulements ?

Réponse :Rien
Voici donc le plan d'action pris par nos dirigeants qui est :
1. Envoi d'un courrier à chaque CRL de l'ET,
2. Présentation des cas de FSA en JFC,
3. Organisation d'un atelier thématique avec les conducteurs incriminés,
4. Actions spécifiques avec les conducteurs à l'origine de plus de 3 FU sur un an glissant,
5. Renforcer la présence des DPX en cabine de conduite,
6. Identifier les « menaces conduite » suite à ces FSA et voir avec chaque CRL quel geste métier il met en place.

Autrement dit rien n'est fait pour améliorer nos conditions de travail !

D'ailleurs il n'y a qu'à voir l'adaptation de service qui se prépare pour cet été pour s'en rendre compte.

Nous vous souhaitons de bonnes vacances et n'hésitez pas à nous contacter en cas de soucis.

Parcours Pro UP Lyon

Le 15 Janvier, la direction de l'établissement avait convoqué les délégués du personnel titulaires pour parler du parcours pro sur l'ETRA.
Nous rappelons que l'accès TGV est discuté régionalement, ce qui n'était donc pas le sujet du jour.

Les principaux sujets qui ont été évoqués sont :

L'avenir du 173 de LPR

Que va-t on faire des TB qui assurent actuellement la charge Ouest lyonnais après la mise en service du tram train ?
Que fera-t-on de la charge Ouest Lyonnais restante (charge pour une quinzaine d'ADC) ?

Avant toute chose, Sud Rail est toujours en lutte pour l'arrêt de l'accompagnement non systématique des trains, que ce soit en régulier ou en situation exceptionnelle.

Après avoir consulté les principaux intéressés en réunion de section des adhérents, par questionnaire et en tenant compte du premier point du cahier revendicatif fait par les ADC du 173 lors du conflit Ouest Lyonnais (« les agents qui ne souhaitent pas rouler en EAS, ne vont pas sur l'Ouest ») nous ne pouvions qu'être favorables à la création d'un roulement Ouest Lyonnais composé de volontaires plutôt que d'ADC du 173 pris en otage par la direction. Charge à la direction de trouver des volontaires, mais connaissant nos dirigeants, quand ils veulent quelque chose ils savent y mettre les moyens : pour preuve ils envisagent déjà de déménager l'UAT à Lyon St Paul pour attirer plus de volontaires.
Dans l'hypothèse de la création de ce roulement de volontaires, il faudra trouver une règle à appliquer en cas de retour dans le parcours pro de l'ETRA de l'un de ces volontaires.

Concernant le 173, nous avons proposé la transformation de celui-ci en un roulement d'accueil sur l'ETRA : réduction du nombre de ligne pour accueillir les CRLEL et mutations et ainsi pouvoir faire monter ceux qui y sont depuis plusieurs années. Roulement qui ne comporterait pas d'EAS et à durée de séjour limitée à 2 ans.

Règle des mutations entrantes :

Actuellement le roulement d'accueil de l'ETRA est le 173 de LPR. L'ADC doit y séjourner au minimum un an avant de reprendre sa place dans l'un des autres roulements selon sa date et sa note d'examen s'il reste sur l'UP de Lyon.
Pour Sud Rail il est nécessaire d'augmenter cette durée en effet, suite aux nombreuses mutations entrantes et aussi au blocage du parcours pro, de nombreux ADC stagnent dans ce roulement. Mais pour nous, bon nombre de ces ADC n'ont pas choisi de démarrer leur carrière en région parisienne ou autres et il ne serait pas normal de trop les péjorer. Nous avons donc proposé de passer la durée de séjour au 173 à 2 ans.

Petite précision :

Il existe une règle concernant l'accès TGV : Les agents mutés, arrivant d'entités situées en dehors du périmètre de l'accord, sont intégrés au listing d'accès à l'UP de Lyon Scaronne, à leurs date et note d'examen, quatre ans après leur arrivée sur un site du périmètre, sous réserve du respect des parcours professionnels internes à chaque entité.

Parcours pro Up Lyon

Depuis de nombreuses années, Sud Rail ne cesse de dire que le parcours pro Lyonnais n'est pas satisfaisant.

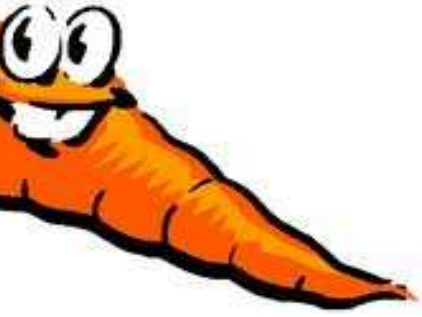
Prenons l'exemple d'un TA de LYS qui aura en moyenne attendu 5 ans avant de pouvoir accéder à une école TA sur TB : il commence son métier de TB au 173P où il va acquérir beaucoup de compétences la première année. Il attend ensuite plusieurs années avant d'accéder au 172P où les acquisitions sont beaucoup moins nombreuses, roulement dans lequel il restera de nombreuses années (nous commençons d'ailleurs à voir les premiers CRLP au 172) avant de pouvoir accéder au 171P, roulement qui semble être le plus apprécié parce qu'il est varié et apporte des connaissances lignes nouvelles (Tours, Orléans, Clermont) . Malheureusement, force est de constater que ce roulement se dégrade de service en service.

La suite ? Passage obligatoire par LYD ou les roulements sont des références coté direction nationale tant ils sont ultra productifs. Il commencera au 161B, roulement « tartiflette » qui est spécialisé sur les lignes des Alpes. Il trouvera rapidement ce roulement monotone tant les missions sont répétitives. S'en suivra l'accès au 161A, roulement « bouillabaisse » ou il se dit que les cadences ne peuvent pas encore augmenter… et bien si elles vont encore augmenter !

+

Et peut être, peut-être un jour si aucune nouvelle réforme des retraites n'a vu le jour, si les départs à la retraite se font, si l'activité Voyages ne décide pas de changer la donne, notre ADC reviendra-t-il au point de départ : LYS mais quel âge aura-t-il ? 60 ans ?

De retour à Scaronne c'est le retour en classe : école et constat TGV, suivi de la formation et de l'examen CFF. Et là, devinez quoi ? Une fois à l'UP des Top Guns : la cadence va encore augmenter de roulements en roulements.
A votre avis quel âge aura notre ADC au dernier roulement de LYS ? Aura-t-il tenu la cadence ? Sera-t-il passé en aptitude ?
A Sud Rail nous sommes réalistes l'accès au TGV pour tous ne sera hélas pas possible et surtout nous pensons que nous n'avons pas tous la même vision de la fin de carrière : C'est pourquoi Sud Rail a proposé un roulement de fin de carrière plutôt cool (résultat du sondage) qui ne consiste pas à enlever les « bonnes » tournées des autres roulements pour ceux qui n'ont pas envie d'accéder au TGV. Malheureusement, certaines OS semblent encore croire ou veulent faire croire que la fin de carrière se situe obligatoirement au TGV .
Concernant les autres roulements, un travail sur les « détentes » de nombreuses journées doit être fait, ainsi que plus de mixité entre les deux roulements de LYD. Sur ce dernier point, la direction ne semble pas être contre l'introduction d'une charge Savoie au 161A.
Une nouvelle réunion se tiendra en septembre pour avancer et surtout acter des décisions sur ces sujets. Sud Rail, syndicat de terrain vous invite dès maintenant à débattre avec ses militants.



=

CRML ? Trop cher !! CRTT ? OUI !!

C'est le sentiment que l'on ressent en sortant de nos DP, la direction ergote, tourne en rond, fait planer des menaces mais ne répond à aucune de nos questions de fond.
Il semblerait que notre façon de travailler et nos primes agacent nos dirigeants... ! Étrangement, notre direction voit plutôt l'avenir du grade TA avec les CRTT à qui elle veut faire faire tout et n'importe quoi pour 1200$ par mois plutôt que des CRML correctement payés !
Nous avons obtenu pour toute réponse aux questions que l'on a posées, que des " oui...non...sans objet !..." .Et lorsque l'on essaie de rentrer dans le détail, on voit planer l'ombre de la TT009 qui va te ruiner, petit CRML, car ton argent, apparemment, tu ne le mérites pas !

Ceci étant, en bref :
Un rappel sera fait aux personnes non concernées par nos commandes, de bien vouloir rester a leur place (permanent de Chambéry, Chef du permanent W etc..)
Le problème des BF entre LYD LB et LYD BV n'était pas remonté jusqu'à notre direction (étrange, j'en avais parlé à nos CTT...) et sera étudié dans un avenir proche.
Le problème du retard de nos feuilles de paie devrait être réglé sous peu.
Enfin nous avions demandé une traçabilité des modifications de nos journées ...pas de réponse, Question sur les adaptations « TGV » où les dernières modifications concernaient en réalité des TER...là, les premières divergences arrivent sur le titre 2 et ses applications ! Cependant l'inspection du travail avait été claire: pas de remise en cause systématique des horaires au titre 2 ! mais nous n'avancerons pas plus sur le sujet en DP .
Pour les autres questions, je crains qu'il nous faille attendre encore un peu pour avoir des réponses, mais ne désespérons pas, l'été arrive! Et c'est bien reposé et serein que nous retrouverons nos cadres au mois de septembre !En attendant, petit TA, passe de bonnes vacances et rappelle-toi qu'en cas de besoin on est là pour toi !

Petites magouilles entre amis bis...

Lors des dernières DP, nous avons demandé où en étaient les réponses au cahier revendicatif des ADC du 173 de LPR ?
Comme toujours, notre CUP « Pepito » semble avoir encore beaucoup travaillé sur le sujet :

- La JFC Rex Ouest lyonnais ? Elle arrive (prévue début Avril sur le relevé de décision)
- La formation incendie ? Elle arrive ...avec la JFC. Espérons qu'aucun autre incendie ne se déclare !
- La mise en sécurité des installations et présence dans les gares (Meridien, Gorge de loup etc...) on y travaille.
- Ah par contre il s'est tenu une réunion de cadrage concernant la problématique de sécurisation des portes des 73500.

Et devinez quoi ? Lors de la lecture du compte rendu de cette réunion, les membres du CHSCT qui n'avaient pas été informés de la tenue de celle-ci découvrent avec stupéfaction que le membre CHSCT de la FGAAC/CFDT y a participé !
Quand nous avons demandé des explications au CUP!, celui-ci nous a donné comme prétexte que tous les membres étaient occupés, sauf le membre FGAAC/CFDT. Comme celui-ci est permanent syndical et pas très préoccupé par les nombreux dossiers destructeurs de l'entreprise que la CFDT accompagne ...
Il devait, d'après le CUP transmettre le compte-rendu aux autres membres mais, comme il est très occupé, il a bien sur oublié ...
Suite au prochain épisode ?

Le vol des RP en 2011...

Repos de WE (12):
LPR : Pas d'agent en écart.....
LYD : 6 Agents n'ont eu que 11 RP SA DI
LYS : 1 Agent n'a eu que 11 RP SA DI
POR : 1 agent n'a eu que 11 RP SA DI
Repos double
LPR : 3 agents n'ont pas eu 52 RP doubles ou triples
LYD : 0 agent n'a pas eu 52 RP doubles ou triples
LYS : 0 agent n'a pas eu 52 RP doubles ou triples
POR : 1 agent n'a pas eu 52 RP doubles ou triples

Du coté de Scaronne.....

Le projet « ASPARTAM » est de faire rouler des TGV « low cost » à partir d'Avril 2013. Ce dossier présenté au CCE en Mai où t**outes les OS ont voté contre sauf la CFDT qui s'est abstenue** . Ce projet au delà du volet commercial mis en avant par la direction et relayé par la presse pose d'énormes problèmes de réorganisation notamment dans les ECT concernés, au matériel, à la traction : pour SUD Rail le dossier, en l'état, n'est pas acceptable.

Coté Traction la charge de travail resterait dans l'EPIC et serait attribuée à l'UP Scaronne :

2 AR/jour : Marne la Vallée - St Exupéry - Marseille

1 AR/jour : Marne la Vallée – St Exupéry - Montpellier

Au total cela représentera 62 circulations par semaine.

Ces TGV seront assurés par 4 rames Duplex type « Dasy » remodelées circulant toujours en UM : plus de 1 ère classe, suppression du bar, soit une augmentation de 20% de la capacité. En cas d'incident pas de rame de secours !!!

Les sillons accordés par RFF devraient avoir des conséquences sur la circulation des autres TGV. A noter que ces TGV ne seraient pas accessibles aux cheminots et ayants droits.

Effectifs

L'UP Scaronne avec 19 agents en moins en production au 2 ème trimestre (2 écoles TGV en même temps, agents inaptes ...) n'a pas pu assurer sa charge régulière. Les conséquences :

La notion même de congé semble disparaitre : des ADC sont obligés de croiser des JS entre eux pour avoir un week-end ...

Les ADC subissent l'hyper-productivité de l'activité Voyage avec en même temps la pression des DPX pour les écarts sécurités.

La grille de repos n'est plus suivie par certains ADC, le programmeur ayant dans une main le téléphone et dans l'autre une carotte !!!

Ce mois de Juin 2012 marque une étape sur la composition de l'UP Scaronne :

Tous les ADC ont maintenant le constat TGV, soit 142 TGVistes.

Exception faite des 3 ADC de LYD arrivés au printemps pour donner la pousse cet été au CORAIL, dans le cadre du parcours PRO, les ADC arriveront à Scaronne directement pour faire l'école TGV, sauf les ADC du FRET qui viendront 6 mois plus tôt. : Ecole de 4 prévue en Octobre.

Willy ,Travailleur du Rail, agressé, insulté et...licencié: ça se passe comme ça à la SNCF!!!!

Willy travaillait depuis le mois de septembre sur les quais de la ligne D de la gare de Lyon comme régulateur de flux, pour le compte d'Itirémia, filiale à 100 % de la SNCF, **avec un contrat de 20h00 par semaine pour un peu plus de 600 € par mois.**

La direction d'Itirémia vient de licencier Willy. Son tort : avoir brisé la loi du silence qu'imposent ces patrons voyous. Willy a eu le courage de dénoncer, le 27 janvier 2012, à la direction d'Itirémia les propos racistes qu'a tenu son responsable « tous les noirs sont des fainéants ».

Le 11 mai, Willy a été frappé par son responsable, lors d'une réunion d'équipe, devant une dizaine de collègues, tout en l'insultant de "sale race". Willy a porté plainte et a eu 8 jours d'ITT. Le chef a répliqué et a déposé également plainte : la bonne vieille technique de l'agresseur agressé.

Ses collègues ont confirmé par écrit l'agression de Willy par son responsable. La direction fait pression sur les salarié-es pour que ceux-ci se rétractent.

Le 29 mai 2012, 250 Cheminots et Travailleurs du Rail ont manifesté leur colère en gare de Lyon puis devant le siège d'Itirémia contre le licenciement de notre camarade Willy.

Après avoir joué la montre, la direction de la SNCF nous a informés aujourd'hui du licenciement de Willy : c'est inadmissible !!!

SUD Rail et la CGT ne laisseront pas se dérouler une telle injustice.

SUD Rail et la CGT utiliseront tous les moyens possibles pour faire connaître cette injustice auprès des Cheminots, des usagers, des associations de lutte contre le racisme, et de toutes celles et tous ceux qui refuseront le licenciement de notre camarade.

SUD Rail et la CGT demandent que la direction de la SNCF prenne ses responsabilités et embauche Willy et ses collègues au Statut de Cheminot !

Le jeudi 28 juin, un rassemblement unitaire aura lieu à l'occasion de la réunion du CER, pour interpeller la direction régionale de Paris Sud Est. SUD Rail et la CGT appellent tous les Cheminots à se rendre sur place (ex centre de tri) à 09h00.
Tous ensemble, on ne lâche rien !!!

EAS/ANS: SUD-Rail, toujours en 1ere ligne !

Alors que certaines organisations syndicales semblent passer l'essentiel de leur temps en campagne électorale et pantouflent ou font les plantes vertes dans les Instances Représentatives du Personnel (les I.R.P. sont les DP, CHSCT, CE), la délégation SUD-Rail assure pleinement les mandats qui lui ont été confiés par le vote des cheminots en menant aussi les actions juridiques nécessaires pour contrer la politique de démantèlement de l'EPIC SNCF.

Lors du CE d'avril, en proposant aux autres délégations syndicales de mettre au vote une motion pour attaquer la direction en justice, nous avons contraint l'entreprise à demander l'avis des représentants du personnel sur le projet d'étendre l'EAS, c'est-à-dire la suppression de la présence obligatoire des contrôleurs sur les trains, à toute la Région Rhône-Alpes, le CE et les CHSCT seront donc consultés d'ici cet automne ; ainsi l'affaire est loin d'être pliée !!!

SUD-Rail, en parallèle, multiplie actuellement les initiatives :

⇒ **Lancement d'une nouvelle pétition en ligne** qui vient se rajouter aux 15 000 signatures d'usagers qui ont déjà dit NON à l'EAS sur quelque train que ce soit.

⇒ **Diffusion massive d'un tract aux usagers** dans les différents gares de la région pour expliquer les dangers de l'ANS.

⇒ **Création d'un blog d'information** commun aux usagers et aux cheminots.

La médiation se poursuit sur le dossier Ouest lyonnais .

RDV sur notre BLOG d'information
contre l'EAS et l'ANS

http://notreterrhonealpes.blogspot.fr/

Adaptation du service d'été

Une adaptation qui s'avère presque être un changement de service car de nombreuses journées sont modifiées. Mais le problème est surtout que la direction aurait voulu modifier les grilles de roulement sur les week-ends, car elle se rend compte que pour l'attribution des congés d'été et pour couvrir la charge, la tache va être très difficile. Mais lorsque nous la questionnons sur les effectifs, (le problème ne venant pas de là d'après elle) pour elle, nous sommes en adéquation avec la charge de travail. Même s' il manque 3 ADC pour compléter la grille du 161A et 2 au 161B !

SUD RAIL et la CGT ont été farouchement contre les modifications de grilles, mais le syndicat des conducteurs FGAAC a proposé de mettre en place une grille d'été histoire d'augmenter la productivité cette été et diminuer vos week-ends en RP !

Concernant la charge de travail, celle-ci reste quasiment identique, mais de nombreuses journées sont modifiées au 161B suite au nouveau montage avec les journées BOURG St MAURICE(Mais aussi du aux journées en dérogations chroniques). SUD RAIL a proposé des montages de journées simples en RHR et le retrait de certaines évolutions qui dégradent les journées.
Nous attendons les réponses de la direction et en fonction nous aviserons des suites à donner .
Concernant l'apport d'une charge supplémentaire Paris ,Sud rail ne peut pas être favorable à l'introduction d'une charge de nuit (porte autos) qui contribuera une fois de plus à dégrader le 161A . A la direction de trouver une charge supplémentaire de jour. Nous avions prévenu la direction que la charge PBY serait insuffisante au niveau des fréquences de passages.L'arrivée de cette charge de nuit pendant l'été en FAC serait très mal perçue ....

Etudes lignes

- La compétence Genève est supprimée au 161A .refusez toute commande FAC.
- Technicentre TGV Lyon : nous n'avons pas la connaissance ligne , un rappel a été fait au COP

CRTT: le couteau suisse De l'Ouest lyonnais ?

Lors des dernières DP nous avons demandé la dernière fiche de poste des CRTT que la direction ne semblait vraiment pas pressée de nous transmettre et pour cause son contenu est effarant !
Il est bien loin le temps où la sécurité était la base du métier de conducteur. Aujourd'hui avec le pilotage par activités les maitres mots sont : productivité, régularité, et maintenant polyvalence.

Voici le nouveau conducteur vu par notre direction sur l'Ouest Lyonnais :

- Assurer la fonction d'agent d'accompagnement dans certaines circonstances.
- Passages à la machine à laver.
- Réalisation de pleins de sable.
- Réalisation d'évolutions liées au positionnement des rames afin de respecter l'ordonnancement de leurs entrées ou sorties.
- Prise de parole notamment en situation perturbée.
- Port d'une tenue et délivrance de renseignements simples à la clientèle.
- Renforcement de l'équipe de ligne commerciale dans certaines circonstances.
- Lutte anti-fraude avec l'équipe ligne commerciale.
- Missions autres en liens avec le service technique du tram train.
- Et accessoirement conduire, heureusement cela fait tout de même encore parti de ses attributions !

D'après les lubies de nos dirigeants, les CRTT de l'Ouest Lyonnais devraient donc exercer les taches de conducteur (en EAS), d'ASCT, d'agent d'escale, de surveillant de dépôt, de speaker tout cela bien sur au titre 2 mais avec les modalités de commande du titre 1 et un salaire de 1200 euros !

Pour Sud Rail il est hors de questions que l'on fasse n'importe quoi avec les CRTT !

les nombreuses missions ajoutées à leur métier ne correspondent pas au dictionnaire des filières et à la fiche emploi repère et vont à l'encontre de la sécurité ! La direction se dit inquiète des nombreux événements sécurité sur l'ETRA mais elle augmente les missions et la productivité le tout en se payant le luxe de réduire les durées de formation et les salaires !?!

Extrait du RH263 dictionnaire des filières:
DEFINITION DES GRADES
SPECIALITE TRACTION
Qualification TA

Niveau 1 – conducteur de tram train (CRTT)
Niveau 2 – conducteur de tram-train principal (CRTTP)
Agent qualifié chargé des tâches suivantes :
- conduite de tram-trains à une vitesse maximale de 100 km/h (matériels voyageurs spécialisés circulant aussi bien sur voie ferrée conventionnelle qu'en voirie urbaine),
- opérations élémentaires sur ce type de matériel,
- opérations de dépannage simple sur ce type de matériel,
- participation, dans son poste de travail, à la formation pratique d'un agent en formation CRTT.

Les militants Sud Rail invitent les CRTT à se rapprocher d'eux pour qu'ensemble ils défendent et portent leurs revendications :

les CRTT ne sont pas les bonnes à tout faire de l'Ouest Lyonnais !

Rendez-vous

Prochaines DP :

20 septembre 2012
25 octobre 2012
6 décembre 2012
...

Prochains CHSCT :

LPR
21 septembre 2012
14 décembre 2012

LYD
18 septembre 2012
15 novembre 2012

Merci de nous faire parvenir vos questions au plus tard quatre semaines avant.

Publication réalisée grâce à l'argent des adhérents.

Posez vos questions DP et CHSCT...

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse SNCF .....

.....

N° de Tel SNCF : ..... Portable : .....

Mail : .....

☐ Je souhaite recevoir et diffuser l'information Sud Rail - Nombre d'exemplaires :

☐ Je souhaite recevoir l'information Sud Rail par mail.

☐ Je veux adhérer à Sud Rail.

Sud Rail Lyon - 2, rue Claudius Collonges 69002 LYON
Tél. SNCF : 542 028 Tél. PTT : 04 78 38 15 08
Fax SNCF : 543 917 Fax PTT : 04 72 40 39 17
Mail : sudraillyon@club-internet.fr Site Internet : www.sudraillyon.org