



PATRICK SICCOLISIPA

du rail

la traversent - vient d'annoncer une hausse de nombre de trains Paris-Deauville, Paris-Dieppe, Paris-Caen et Paris-Rouen. On ne prête qu'aux riches!», dénonce-t-il. Dans un territoire qui se vide et vieillit, la bataille du rail concentre tous les enjeux: mobilité, fracture numérique, réduction des services publics - plus tôt dans la matinée, un autre collectif se mobilisait à Alençon contre la fermeture de bureaux de poste - emploi, environnement... et, en fin de compte, l'attractivité du territoire. C'est pourquoi, ce vendredi 7 juin, des élus d'Alençon et de communes alentour ont répondu à l'appel du collectif, pointant notamment la contradiction entre la mesure dénoncée et le fait qu'en trois ans, 5,4 millions d'euros ont été investis dans la rénovation de la gare et, aux abords de celle-ci, dans l'aménagement d'un pôle multimodal.

Le collectif a des idées

Le collectif citoyen de défense des axes ferroviaires sud-Normandie est convaincu du rôle crucial du réseau ferroviaire dans l'aménagement du territoire. Créé à l'initiative d'usagers de la ligne Paris-Granville et de cheminots d'Argentan, au cours de l'hiver 2017-2018, il compte aujourd'hui 230 à 250 usagers, cheminots, élus et syndicalistes de tous bords. « En tant qu'usagers, nous apportons notre ressenti, nos

besoins. Les cheminots, eux, ont l'expertise et l'expérience du réseau, constate Dominique Rilhac, secrétaire du collectif citoyen de défense des axes ferroviaires sud-Normandie. On se bat ensemble pour développer les transports ferroviaires et ne laisser personne sur le quai. » Le collectif mène les batailles défensives sur les lignes Paris-Granville, Caen-Tours et Caen-Rennes. Mais il va plus loin et, sans attendre le retour hypothétique des comités de ligne, il a élaboré de A à Z un projet de réorganisation des dessertes et horaires du réseau sud-Normandie, notamment en lien avec les liaisons TGV du Mans et de Tour. « Pour que le transport en train redevienne un concurrent sérieux de la voiture dans les déplacements intra et extra-régionaux, estime Philippe Denolle, il faut coller aux besoins des usagers, notamment des actifs et des scolaires. » En l'occurrence, à Alençon, le collectif propose la création d'un nouveau train Alençon-Caen pour faciliter les déplacements en milieu de journée. L'hypothèse enthousiasme Clarisse, Léa et Mélodie, trois lycéennes en internat, qui attendent le train de 14 h 05 pour rentrer chez elles. Un train à 12 h 30 leur permettrait de rentrer plus tôt en fin de semaine, mais aussi le mercredi, et, par la même occasion, d'économiser deux repas hebdomadaires à la cantine. « Vous voyez, se félicite Philippe Denolle, c'est bien la preuve que l'on ne se trompe pas! » Au lendemain de cette première journée de mobilisation en gare d'Alençon, le collectif comptabilisait déjà 398 signatures.

Marion Esquerré

Convention collective nationale: négociations au point mort

Les négociations de la convention collective nationale (CCN) sont bloquées, explique Cyril Capdevielle, chargé de la vie syndicale à la fédération des cheminots CGT. Sur la classification des métiers et des rémunérations, que nous abordons actuellement, la CGT a recensé plus de 480 métiers à la SNCF, alors que le patronat de la branche, représenté par l'Union des transports publics et ferroviaires [UTP, dans laquelle la direction de la SNCF pèse considérablement, NDLR], proposait initialement d'en définir une quarantaine. Nous en sommes aujourd'hui à 60. Le patronat veut des définitions de métiers assez vagues pour permettre ensuite le plus de polyvalence possible dans l'application de la CCN au sein des entreprises. Nous défendons le contraire. D'abord parce que c'est un facteur d'inégalités de traitement entre les salariés. Et puis aussi parce que la polyvalence est une véritable aberration dans l'organisation de la production. Quand on fait nettoyer le train ou accueillir les voyageurs sur les quais d'une gare à un conducteur de train qui a fait une année de formation pour cela, on perd le bénéfice de cette formation. Sans parler de la sécurité, notre cœur de métier. Si on ne sort pas du blocage d'ici la fin de l'année, il est très probable que l'État reprenne la main sur les négociations et on sait bien qu'il favorisera la logique du patronat qui, dès le début des négociations en 2014, avait prévu que le futur cadre social ne saurait être constitué de la reprise de l'ensemble des éléments inclus dans le statut des cheminots, un statut que l'exécutif a lui-même déjà condamné à compter du 1^{er} janvier 2020. » D.M.