

RÉFORME DES RETRAITES

« La CFDT est claire, il n'y a pas besoin d'élément de réforme financier. »
Laurent Berger Secrétaire général de la CFDT

REDRESSEMENT JUDICIAIRE

La compagnie aérienne Aigle Azur s'est déclarée hier en cessation de paiements et a demandé son placement en redressement judiciaire dans l'espoir de trouver des repreneurs.

Capital/travail**TRANSPORTS**

Hécatombe ferroviaire dans le nord

La suppression de 3 liaisons TGV entre Arras et Paris ravive le débat sur une stratégie territoriale de la SNCF à l'opposé des besoins des populations.



Plusieurs trains entre Paris et Arras vont être supprimés malgré une forte affluence quotidienne. Philippe Huguen/AFP PHOTO

Usagers exaspérés, cheminots désespérés, élus locaux inquiets, dans les Hauts-de-France, la stratégie de la SNCF est, pour le moins, difficilement lisible. Après les réductions des dessertes TGV sur la ligne Douai-Paris, annoncées dès la fin 2018, c'est désormais Arras qui fait les frais de la suppression prévue de 3 liaisons TGV reliant la capitale, à compter du 15 décembre prochain. Ainsi les trajets Arras-Paris seraient réduits de 11 à 10 par jour, alors que les retours Paris-Arras passeraient, eux, de 11 à 9. Un scandale pour les usagers de ces lignes domicile-travail, indispensables à des milliers d'usagers du quotidien. « Ce sont des trains très demandés, des trains toujours pleins et qui roulent à des horaires stratégiques », explique René Chevalier, du PCF local, qui dénonce, entre autres, la suppression du train de 6 h 59 permettant d'arriver à Paris « avant 8 heures ». Chez les cheminots, c'est l'incertitude qui prédomine. « Personne, sur le terrain, ne comprend la stratégie de l'entreprise. Les agents sont anxieux et n'ont aucune visibilité », note Alexis Goudemand, secrétaire de la CGT des cheminots d'Arras et de Béthune. Pour le syndicaliste, l'entreprise, obsédée par les gains de productivité, cherche à libérer des sillons « pour faire passer des trains qu'elle juge plus rentables, comme des TGV Bruxelles-Paris, ou pour préparer, tout simplement, l'arrivée d'opérateurs privés concurrents ».

Logique de rentabilité maximale et ouverture à la concurrence

Parachevée par le vote de la réforme ferroviaire de 2018, la libéralisation totale du rail – plébiscitée d'ailleurs par le président de région Xavier Bertrand (LR) – inquiète aussi François Gruson, responsable

de la CGT des cheminots de Lille. « La seule stratégie de la SNCF, c'est de gagner de l'argent partout où ils peuvent. Supprimer des dessertes TGV pour renforcer les cadences des TER entre dans cette logique », explique le cheminot, qui appréhende également de voir débarquer sur les sillons ainsi laissés libres des trains low cost Ouigo, au détriment des usagers mais rentables pour l'opérateur public. « Faire rouler un TGV, ça coûte cher, poursuit le syndicaliste, alors, la direction tente de contourner les gares qu'elle considère annexes pour se concentrer sur les grosses métropoles, comme Lille et Arras. »

Réelle menace pour l'attractivité des territoires concernés

Dans cette logique, des villes comme Douai sont délaissées. « Trois trains directs vers Paris vont être supprimés à la fin de l'année, ce qui menace réellement l'attractivité des territoires intermédiaires comme le nôtre », dénonce l'équipe d'Alain Bruneel. Le député communiste du Nord a d'ailleurs pris la plume, le 25 juin dernier, pour inciter les maires de la région à se mobiliser. La direction de la SNCF a entériné ces suppressions de lignes à l'issue d'une consultation minimaliste et « les citoyens, les associations d'usagers, les organisations syndicales et l'ensemble des maires du Douaisis n'ont pas été associés », dénonce l'élu. « Dès l'année prochaine, poursuit Alain Bruneel, il ne sera plus possible de quitter Paris après 18 h 52 sans correspondance. » Il s'agit, selon lui, d'une « forte dégradation du service qui risque de nuire à la mobilité des habitants et à l'attractivité de notre territoire ».

Dans les cartons de la SNCF, un projet de « hub ferroviaire européen » renforce aussi les inquiétudes des cheminots et des militants locaux. « Il s'agit de construire une grande gare à 15 km d'Arras, à cheval sur les communes de Rœux et Fampoux. Ce n'est

encore qu'un projet, mais il demeure inscrit dans les plans de la communauté urbaine (CUA) dont l'actuel maire d'Arras, Frédéric Leturque (UDI), est le premier vice-président », explique René Chevalier. Un projet qui risque de détourner encore les circulations et qui fait craindre à long terme

au défenseur des trains du quotidien « la disparition pure et simple de la gare d'Arras ». En somme résume, dépité, François Gruson, « à la SNCF, ils savent parfaitement où ils vont. Mais rien ne filtre. On est dans le flou total ».

MARION D'ALLARD

« D'ICI QUELQUES ANNÉES, ON N'AURA PLUS DE TGV À DUNKERQUE, DOUAI OU VALENCIENNES », S'INQUIÈTE LA CGT.

LES VOYAGES de l'Humanité

En partenariat avec Touristra

Algérie DU M'ZAB À ALGER

Avec la participation d'un journaliste de l'Humanité

DU 12 AU 19 OCTOBRE 2019 À PARTIR DE 2 190 €

RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS

LVI-VOYAGES
01 49 70 86 94
contact@lvj-voyages.com

l'Humanité
voyages.humanite.fr
voyages@humanite.fr

Après une brève escale à Alger et un vol vers Ghardaïa, vous découvrirez la région du M'zab connue pour sa culture et ses coutumes si particulières. Ensuite, au départ de Ghardaïa, la route vers le Nord traverse les oasis Ouargla, Touggourt, El Oued et Biskra et le magnifique site des Balcons de Ghoufi, avant d'arriver à Alger.

* Base 20 personnes minimum + 128 de taxes aériennes + 105 de visa (à ce jour)