

Replacer Fret SNCF sur la voie de la conquête

- **USCF**
Sports Ô Féminin
- **Été 2020**
Une bulle de vacances
- **Prix du livre**
Rencontre
avec Odile d'Oultremont



4 DOSSIER : Fret SNCF

Les marchandises prendront-elles enfin le train ?

Le transport de fret ferroviaire a reculé de 45 % depuis 1984. Les mesures de relance de l'activité annoncées par le gouvernement ne sont pas à la hauteur des engagements pris pour lutter contre le réchauffement climatique.

12 Représentation du personnel

Un remaniement en profondeur

Les réorganisations au sein de la SNCF ont eu des conséquences sur le périmètre des institutions représentatives du personnel.

14 USCF

Toutes en sport

Pour sa 4^e édition, *Sports Ô Féminin*, organisé par le Comité Nord-Est de l'USCF, a choisi Saint-Mandrier.

18 Été 2020

Une bulle de vacances

Malgré les restrictions liées à la pandémie de Covid-19, les agents et leur famille ont pu profiter cet été, de séjours dans les villages-vacances du CCGPF. Reportage à Landevieille et à Quiberon.

20 Lecture

Les conseils du SLB



21 Prix du livre

Odile d'Oultremont est la lauréate 2020 du Prix CCGPF Cheminots du deuxième roman.



BRÈVES

Catalogue vacances Été automne 2021

Le catalogue Été-automne 2021 présente l'ensemble des séjours familles et enfance-jeunesse, proposés par le CCGPF. Cette édition a été remaniée en profondeur, à travers un changement de format tout d'abord. Celui-ci est à l'italienne dans le sens de la longueur. La présentation des villages laisse la part belle à la photo. Les textes ont été largement réécrits en y associant les directeurs des villages-vacances du CCGPF. Des thématiques comme le patrimoine cheminots sont aussi abordées au gré des pages, permettant de marquer la différence du CCGPF avec le secteur marchand. En ce sens les pages d'introduction rappellent l'histoire du droit aux vacances, des activités sociales à la lumière des luttes ainsi que l'accord de mutualisation qui a permis la mise en place et le fonctionnement des CASI et du CCGPF.

L'agencement des destinations familles a lui aussi été changé. Ainsi ces dernières sont désormais regroupées selon deux grands chapitres : les destinations à la mer et celles à la montagne ou à la campagne. Bien entendu à l'intérieur de chaque chapitre, la distinction est faite entre les villages-vacances du CCGPF, les villages partenaires et les Sélections.

Dans les premiers jours de janvier, le catalogue sera également consultable sur le portail du CCGPF à l'adresse suivante : www.ccgpfcheminots.com ■



Été 2021 Inscriptions en ligne

Sans attendre l'ouverture des inscriptions en ligne sur le site du CCGPF, vous pouvez d'ores et déjà créer votre profil ou le mettre à jour pour l'année 2021. Pour en savoir plus, n'hésitez pas à consulter nos tutoriels sur le site du CCGPF : www.ccgpfcheminots.com, ainsi que la Foire Aux

Questions. Une fois créé ou mis à jour, votre profil doit ensuite être obligatoirement validé par votre CASI, pour vous permettre de faire vos demandes d'inscription. Vous pourrez ensuite consulter votre offre de séjour à partir de votre espace et régler vos vacances directement. ■



VU DU RAIL EST UNE PUBLICATION DU COMITÉ CENTRAL DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE
DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : CÉLINE SIMON
SERVICE INFORMATION ET COMMUNICATION : 7, RUE DE CHÂTEAU-LONDON, 75010 PARIS.
TÉL. : 01 53 26 20 00 - info@ccgpfcheminots.com

www.ccgpfcheminots.com

TEXTES : RÉMY BROUTÉ, MICHEL CLERGET, MAUD DUGRAND, CLAUDE RAMBAUD, BRUNO VINCENS, FRANÇOISE VLAEMÏNCK

PHOTOS : BANJEE, GEORGES BARTOLI, NICOLAS FRÉMIOT, CHRISTOPHE GILLET ET BERNARD MAURICE - DIVERS CCGPF - DR

COORDINATION : MICHEL CLERGET - SONIA VAN DER MEULEN

CONCEPTION GRAPHIQUE : SYLVIE PATTE & TANGUY BESSET

IMPRESSION : RIVET PRESSE ÉDITION



La Covid-19 a plongé notre pays dans une crise inédite

Une crise sanitaire bien sûr, mais aussi une crise sociale et économique. Les conséquences des politiques libérales qui se succèdent depuis des dizaines d'années mettent à mal les services publics.

La situation de notre système de santé montre combien les politiques d'austérité obèrent notre capacité à soigner pleinement l'ensemble de la population. Dans ce cadre, nos cabinets médicaux ont un rôle essentiel à jouer. Leur ouverture à l'ensemble des retraités, l'élargissement de leurs compétences par la réalisation de tests, tout cela concourrait à soulager notre système de santé et à travailler en véritable coopération, répondant ainsi aux besoins des cheminots.

Dans cette période assez sombre, nous devons nous appuyer sur des perspectives porteuses d'espoir.

Notamment au niveau environnemental, puisque le train est le moyen de transport écologique par excellence ! Le gouvernement a annoncé un énième plan de relance du Fret, le sixième en 20 ans ! Mais celui-ci s'appuie de nouveau sur une stratégie libérale avec une augmentation de la subvention à l'activité et une chasse aux "coûts" de la SNCF. Il propose un accroissement de la subvention à l'activité (baisse des péages, soutien au wagon isolé...), une exigence de baisse des coûts de la SNCF, et quelques projets techniques de développement à la portée limitée, comme une autoroute ferroviaire supplémentaire. Il n'y a aucune nouveauté.

Cette vision libérale ne fonctionne pas. De 2002 à 2018, les volumes transportés par le train sont passés de 50 milliards de tonnes.km (GTK) à seulement 33. De vraies mesures sont possibles pour sortir du tout routier. Une vraie volonté politique pour investir et imposer le Fret c'est possible et cela serait un vrai moyen de transition écologique. La sortie de crise est possible.

La crise sanitaire a aussi affecté les activités du CCGPF, mais malgré tout, nous avons réussi à maintenir la saison d'été ! Il est important de souligner l'énorme implication des équipes du CCGPF qui ont tout donné afin que les cheminotes et cheminots puissent partir en vacances cet été. Ce fut une saison particulière, c'est certain, mais dans le respect des mesures sanitaires, les séjours familles et les colonies ont pu se tenir et mettre un peu de baume au cœur à tous, après des mois compliqués.



CÉLINE SIMON
SECRÉTAIRE DU CCGPF

Cet automne, malgré la deuxième vague, nous avons là encore pu maintenir nos activités. La semaine bretonne a eu lieu à Quiberon avec un vif succès comme l'année dernière ! Le prix du livre, malgré des conditions de préparations particulières liées au contexte, s'est tenu lui aussi. C'est donc Odile d'Oultremont qui remporte le prix cette année pour son roman *Baïkonnour*. Une histoire pleine d'espoir et de sentiments qui se déroule sur les côtes bretonnes que je vous invite à lire si ce n'est pas encore fait. La remise du prix à la lauréate sera décalée à début 2021 en raison du confinement.

En cette période de fêtes, permettez-moi de vous souhaiter, ainsi qu'à vos proches, une bonne année 2021. Je forme des vœux, pour que celle-ci soit marquée par un retour à la normale sur le plan sanitaire, une véritable prise en compte du rôle central des services publics et le développement d'une véritable politique de solidarité, susceptible de venir en aide au plus précaires, durement frappés par une crise sanitaire dont les séquelles sur le plan social risquent de se faire sentir encore longtemps.

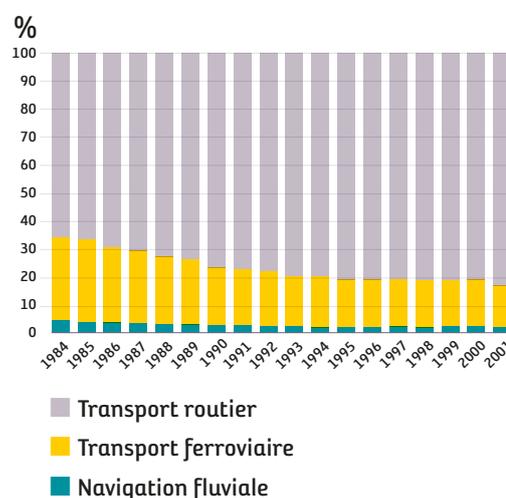
Replacer l'humain au centre du jeu, il y a urgence. ■

Les marchandises prennent-elles enfin le train ?



Le transport de fret ferroviaire a reculé de 45 % depuis 1984. Les mesures de relance de l'activité annoncées par le gouvernement ne sont pas à la hauteur des engagements pris pour lutter contre le réchauffement climatique. Les marges de progrès du rail sont pourtant considérables.

Dans les prises de parole suscitées par l'urgence climatique, le chemin de fer est souvent plébiscité comme solution de transport sobre et peu polluante. Les cheminots le savent : un convoi ferroviaire, en moyenne, possède la capacité d'emport de 40 poids lourds. Des chiffres avancés par la SNCF le confirment : par tonnes de marchandises transportées, les trains émettent huit fois moins de CO₂ que la route, consomment six fois moins d'énergie et génèrent 3,5 fois moins de coûts externes,



PART MODALE AU SEIN DU TRANSPORT DE MARCHANDISES (EN %).

dront-

DOSSIER RÉALISÉ
PAR RÉMI BROUË
ÉCONOMISTE DU CCGPF,
MICHEL CLERGET ET
BRUNO VINCENS

PHOTOS :
GEORGES BARTOLI,
NICOLAS FRÉMIOT

autrement dit de nuisances à la charge de la collectivité (accidents, embouteillages, pollution atmosphérique...).

Ces paramètres avaient déjà nourri les travaux du Grenelle de l'Environnement en 2007. L'été dernier, la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) a réactualisé l'exigence de « réduire la circulation des poids lourds en permettant un report modal vers le ferroviaire ou le fluvial ». L'un des objectifs clés des 149 propositions de la CCC, approuvé par le gouvernement, vise à « doubler la part du transport ferroviaire d'ici 2030 ». Autrement dit, à la faire passer de 9 % à 18 %. D'après les calculs de 4F (une alliance des opérateurs du rail qui milite pour cet objectif), le rebond entraînerait une économie, dans les vingt prochaines années, de 20 à 25 milliards d'euros par la réduction des externalités négatives décrites plus haut. Les experts en charge du suivi de l'Accord de Paris sur le climat décrivent un contexte favorable. Dans leur scénario, bâti sur une croissance du trafic de marchandises de 40 % en

tonnes-km à horizon 2050, le fret, ferroviaire et fluvial, se développe de façon à limiter la progression du trafic poids lourds à 12 %.

Il y a cependant loin de la coupe aux lèvres. En dépit des déclarations d'intention répétées, le transport ferroviaire de marchandises en France s'est effondré de 45 % depuis 1984, tandis que le transport routier a doublé sur la même période. L'ouverture à la concurrence, effective depuis mars 2006, était supposée redynamiser l'activité. Elle a surtout accompagné une baisse des trafics de 21 % entre 2008 et 2014, les volumes transportés reculant de 40,4 milliards de tonnes-km à 32,2 milliards de tonnes-km. En 2019, ils stagnent à 33 milliards de tonnes-km. La France décroche par rapport aux autres pays européens. L'Allemagne transporte quatre fois plus de marchandises par le rail. La part modale du chemin de fer est de 25 % en Pologne, de 32 % en Autriche, sans parler de la Suisse où elle culmine à 35 %.¹ Dans une alerte adressée aux dirigeants de la SNCF, les représentants élus des cheminots estiment que les discours pro-modes alternatifs à la route ont été suivis d'actes contraires. Ils pointent particulièrement l'abandon de l'écotaxe poids lourds, le décret portant à 44 tonnes la limite du poids total autorisé pour les camions, le désengagement du réseau ferré

capillaire, le report ou abandon des grands chantiers d'infrastructures fret ou encore l'insuffisance de capacité sillons². Les dessertes fines utilisées par les trains de fret sont en voie de marginalisation : elles ont été ramenées de 3173 km en 2015 à 2693 km en 2019 et leur âge moyen atteint 72 ans, soit plus du double de celui de l'ensemble du réseau. Les convois de marchandises ne

représentent désormais que 13 % des trains circulant en France³. Une étude publiée fin octobre par le réseau Action Climat, la Fondation pour la Nature et l'Homme et France Nature Environnement dresse un constat similaire, précisant que le transport ferroviaire « ne bénéficie pas du soutien qu'il mérite en tant que solution de décarbonation du secteur des transports ».

Une relance très insuffisante

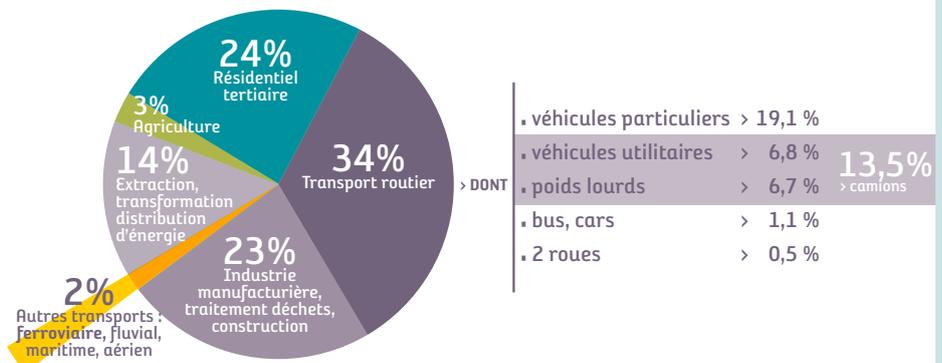
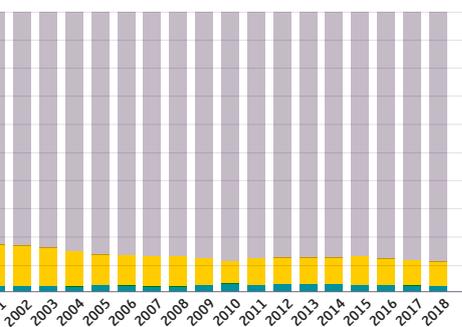
L'été dernier, le Premier ministre a bien annoncé une reconquête du transport ferroviaire de marchandises. La principale mesure consiste en une prise en charge par l'État des redevances de péage acquittées par les convoyeurs de fret. Au total, le projet de loi de finances 2021 acte d'un soutien à l'exploitation de 170 millions d'euros supplémentaires.

2 - Pour plus d'informations sur ce droit d'alerte économique, voir le site ccgpfcheminots.com.

3 - Données de l'Autorité de régulation des transports (ART), juillet 2020.

1 - Selon les données du cabinet 3 E Consultants

> suite p. 6



RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE CO2 PAR SECTEUR EN FRANCE
(DONNÉES 2012 ; LIVRE VERT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES, 2015).

>>> suite de la page 5

Le geste atténuera les préjudices provoqués par la crise sanitaire et économique. Mais il ne suffira à endiguer les difficultés du secteur, sachant que le pôle transport ferroviaire de marchandises de la SNCF accuse des pertes de l'ordre de 352 millions d'euros en 2019 et que la dizaine d'entreprises concurrentes sont également mal en point.

Le gouvernement, dans le cadre de son plan de relance, promet en outre de consacrer 250 millions d'euros, sur deux ans, aux investissements dans les infrastructures dédiées au fret ferroviaire. Mais l'alliance 4F chiffre à un milliard d'euros le seul retard accumulé depuis 10 ans dans la maintenance des grands axes, des voies capillaires, des terminaux et des triages. L'effort de l'État n'assurera donc même pas la sauvegarde du patrimoine encore opérationnel. Le cabinet Progexa estime, pour sa part, à 20 milliards sur 10 ans les besoins en financement nécessaires à un véritable renouveau (création et remise en état d'embranchements (ITE), chantiers de transports combinés, entretien et réouverture de voies capillaires, électrification de lignes, etc.)⁴.

Une option pertinente

Les marges de progrès sont colossales tant le réseau ferré est peu exploité : avec 7 circulations quotidiennes de fret en moyenne par

4 - Étude Progexa réalisée pour le compte de plusieurs CSE de SNCF Réseau, novembre 2020.



© Georges Bartoli

DANS L'UE, EN MOYENNE, L'INTENSITÉ D'UTILISATION EST DE 10 CIRCULATIONS QUOTIDIENNES DE FRET PAR KILOMÈTRE DE LIGNE, 19 EN ALLEMAGNE, 15 EN SUISSE, 10 EN BELGIQUE... ET 7 EN FRANCE, D'OU UN RECOURS MASSIF AU TRANSPORT ROUTIER.

kilomètre de ligne, l'intensité d'utilisation est plus faible en France que dans la moyenne européenne (10 dans l'UE, 19 en Allemagne, 15 en Suisse, 10 en Belgique...). Moins de 1 000 voies de raccordement au réseau - sur 2 800 - sont exploitées, c'est 50 % de moins qu'en Suisse et deux fois moins qu'en Allemagne⁵. Dans leurs propositions, les syndicats de cheminots jugent que le démarrage des entreprises reliées par ces embranchements pourrait permettre de reprendre quantité de trafics, moyennant une remise en état⁶. Ils plaident pour un schéma d'accès au transport ferroviaire qui garantisse, pour

5 - Données rapport SECAFI pour le CSE Fret, 2019.

6 - Ensemble pour le fret, Proposition CGT pour le fer, septembre 2020.

chaque département, la proximité avec un triage, un terminal de transport combiné et un corridor fret.

Seront-ils entendus ? Les événements récents renforcent leurs arguments. L'épidémie de la

Covid-19 tout comme les violentes inondations dans le sud de la France rappellent aux décideurs publics que la coordination et la consolidation des systèmes d'approvisionnement sont une priorité. Sur le long terme, le chemin de fer

représente une option pertinente. Il conserve toute sa place dans un pays situé à la croisée des échanges, équipé de ports sur ses façades maritimes, couvert de plateformes logistiques, industrielles et agro-alimentaires. À condition de ne pas en rester au stade des promesses. ■

RÉMI BROUTÉ

LA CONSOLIDATION DES SYSTÈMES D'APPROVISIONNEMENT EST UNE PRIORITÉ.



© Georges Bartoli

Replacer Fret SNCF sur la voie de la conquête

La relance du transport de marchandises par rail suppose de sauvegarder et de développer l'opérateur public qui assure toujours, à lui seul, plus de la moitié des circulations en France. Première condition : changer une feuille de route purement financière et défensive.

Il y a « *un alignement des planètes totalement favorable au fret ferroviaire* », s'enthousiasmait le directeur général de Fret SNCF, le 30 septembre dernier, au micro de RFI. À l'entendre, urgence climatique et transition écologique débouchent sur « *une vraie volonté de redynamiser le secteur* ». Sauf qu'à ce jour, la prédiction astrale du dirigeant pêche par l'absence de perspectives dynamiques pour sa propre entreprise. Elle se heurte à la réalité pesante vécue depuis bientôt vingt ans par les cheminots, faite de fermetures de triages, de voies laissées en friche et de réductions massives d'emplois.

Tout frais sorti des tiroirs, le projet Fret 2025 repose sur la même logique financière restrictive. Loin d'identifier et de planifier des gains de trafics par un renforcement des capacités productives et commerciales, la feuille de route de l'opérateur public campe sur des objectifs de productivité par la réduction des frais de structure et "l'optimisation" de l'organisation. Elle prolonge un programme de "redressement", adopté avant la pandémie, portant sur 70 millions euros d'économies entre 2020 et 2023.

À dire vrai, jamais le transport ferroviaire de

marchandises n'a connu une telle marginalisation au sein de la compagnie nationale. Au terme de deux décennies de politiques de compétitivité, la SNCF n'achemine plus que 35 milliards de tonnes-km, y compris le trafic des filiales VFLI et Captrain¹. C'est huit fois moins que le pic atteint en 1974. C'est un niveau comparable à celui de 1924, dans une France dont la production industrielle et agricole renouait seulement alors avec les volumes d'avant la Grande Guerre.

Comment expliquer un recul aussi cinglant ? La Cour des comptes, dans un rapport daté de 2017, doit reconnaître que « *le contexte de la concurrence a conduit à d'importants efforts d'adaptation* ». Un euphémisme qui désigne une amélioration systématique de la marge opérationnelle par la suppression d'activités. Dans la réalité de l'exploitation, le renoncement au traitement des chargements diffus, autrement dit à l'offre de wagon isolé, pour se concentrer sur les trains complets, s'est accompagné d'une limitation drastique des investissements et des dépenses salariales.

1 - Donnée 2018, source data.sncf.com.

À l'arrivée, le nombre de wagons chargés a été divisé par cinq entre 2005 et 2014. Le chiffre d'affaires annuel de Fret SNCF a été divisé par deux depuis 2008. Sans que la santé financière ne soit restaurée puisque l'endettement n'a cessé de croître. Côté force de travail, les effectifs ont été passés à la paille de fer, chutant de 14 600 agents en 2007 à 5 800 à fin 2019. D'ici au premier trimestre 2021, une centaine de conducteurs sont appelés à quitter Fret SNCF, tandis que le repli sur les "flux structurants" s'accroît.

Transporter plus avec moins de ressources ?

Cette stratégie de rationalisation par le lamination des coûts devait permettre à l'opérateur public, en situation de monopole jusqu'en 2005, de tenir son rang dans le contexte de la concurrence. Transporter plus avec moins de ressources, tel est le credo. Las, en 2019, Fret SNCF ne réalise plus que 56 % des trains-km de marchandises circulant en France. La direction du groupe aura largement "savonné la planche" à sa branche historique en favorisant l'émergence



© Georges Bartoli



© Georges Bartoli



CONTAINERS SUR LE PORT DU HAVRE.

© Frédéric Fournier

>>> suite de la page 7

d'une filiale rivale, VFLI, qui produit désormais 12 % des trains-km, juste derrière ECR, une société détenue par la compagnie allemande Deutsche Bahn².

Au reste, les dirigeants de la SNCF se projettent désormais au-delà des frontières, reportant leurs espoirs sur Captrain, un réseau d'entreprises opérant sur les marchés espagnol, italien ou belge. Celui-ci totalise en 2019 un chiffre d'affaires en forte croissance, approchant les 500 millions d'euros. À en croire la presse spécialisée, « avec 15 milliards de tonnes-km transportées l'année passée, le trafic de Captrain ne se situe plus qu'à 3 milliards de t-km » de Fret SNCF³. D'ailleurs quand Jean-Pierre Farandou, le PDG de la SNCF, promet que l'activité fret sera rentable d'ici à dix ans, c'est en tournant son regard vers l'espace européen⁴.

Cette tentation du "grand large" tranche avec les promesses de contribuer, en France, au redémarrage du transport de marchandises par le rail. Faut-il y déceler un abandon inavouable ? La vente annoncée de Ermewa, filiale de la SNCF spécialisée dans la location de locomotives et de wagons fret, est un mauvais signal de plus. À la tête de l'État comme de la compagnie nationale, on se montre singulièrement passif devant les risques bien réels d'une défaillance de Fret SNCF. Transformée en société anonyme autonome depuis le 1^{er} janvier 2020, privée de ce fait des synergies que permettait son intégration à la branche Voyageurs (au sein de l'éta-

2 - Données ART.

3 - Voir Actu-transport-logistique.fr, 1^{er} avril 2020.

4 - « À l'échelle européenne aussi, le report des marchandises de la route sur le rail multipliera par deux la part du ferroviaire. C'est une chance historique pour la SNCF », affirme le PDG de la SNCF (Le Figaro du 16/11/20).

blissement public SNCF Mobilités), l'entité doit affronter une situation financière tendue et incertaine. Les 170 millions d'euros de recapitalisation qui lui ont été concédés l'ont à peine maintenu à flot. Sans espoir de rebond ?

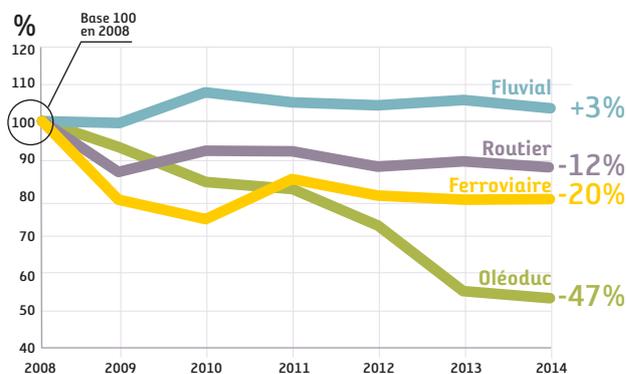
L'issue n'est pas fatale, à condition d'un changement de braquet dans les politiques publiques des transports (voir article précédent), mais aussi dans la gestion de l'opérateur. En pleine tourmente de la crise sanitaire, Fret SNCF et ses agents font preuve de résilience et contribuent à sécuriser l'approvisionnement des populations et des entreprises en biens nécessaires, voire stratégiques. Environ 60 % des circulations ont été assurés lors du premier confinement, près de 80 % dans le courant

du mois de novembre. Cette robustesse est un point d'appui pour l'avenir.

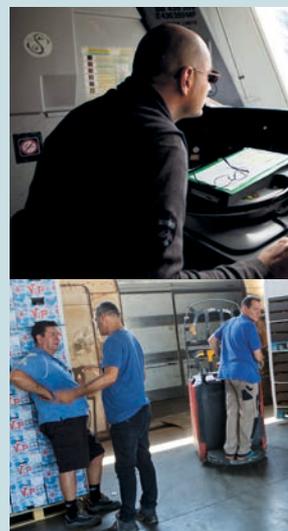
Un potentiel productif qui demande à être activé

Encore faut-il adopter une démarche offensive de connaissance de la demande et de lien étroit avec les chargeurs. En 2013, dans un rapport d'alerte sur la situation préoccupante de Fret SNCF, les élus du CCE (devenu CCGPF en 2015) préconisaient déjà de repositionner l'entreprise dans le sens de la reconquête d'activités et de marchés⁵. À travers le pays, un potentiel productif existe encore, qui demande à être activé. À la gare de triage du Bourget, près de Paris, on ne traite plus que 200 wagons par jour, mais la capacité demeure cinq à six fois supérieure. À Miramas, non loin de Marseille, le site traite 800 wagons par jour, mais pourrait plus que doubler sa production si les installations étaient remises en état. Les possibilités sont là, à la croisée des chemins. Car selon un rapport des services de l'État (Dreal), sans rénovation la pérennité du complexe de Miramas est menacée au-delà de 2021. Son abandon pourrait générer chaque année 225 000 poids lourds supplémentaires sur les routes de la région. Avec ou sans alignement des planètes. ■ R.B

5 - « 20 recommandations pour sortir Fret SNCF de l'impasse », adopté en séance plénière du CCE de la SNCF le 21 mai 2013.



ÉVOLUTION DU TRAFIC ANNUEL DES MARCHANDISES ENTRE 2008 ET 2014.



Le Perpignan-Rungis au point mort

Interrompue en juillet 2019, la liaison ferrée entre la gare multimodale de Saint-Charles de Perpignan et le MIN de Rungis, permettait d'acheminer quotidiennement 1 400 tonnes de fruits et légumes. Le retour durable de ces trafics sur le rail passe par un renouvellement des wagons réfrigérés.

Après plus d'un an d'interruption, le train des primeurs roulera-t-il à nouveau en 2021 ? Certes, le gouvernement par la voix de son Premier ministre Jean Castex s'est engagé à relancer la liaison Perpignan-Rungis "dans les tous prochains mois". Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique a pour sa part plaidé pour une reprise du trafic à partir de l'été 2021. En interne, à la SNCF, on évoquait cet automne un redémarrage pour Noël.

Le gouvernement a certes décidé de mesures de soutien au fret ferroviaire, comme la suppression des péages en 2020, voire leur diminution par deux en 2021 (voir article précédent). Des solutions, comme l'extension de la ligne au nord vers Anvers et au sud jusqu'à Barcelone sont également à l'étude, ou encore la mise en place du transport combiné.

Reste que les difficultés qui ont provoqué l'abandon du Perpignan-Rungis en juillet 2019 n'ont à

ce jour pas été surmontées. Car l'avenir du train des primeurs est avant tout conditionné par le renouvellement des wagons réfrigérés actuels. Ceux-ci au nombre de 82, ont près de 40 ans d'ancienneté.

L'enveloppe nécessaire à l'achat de nouveaux wagons, est estimée à 25 millions d'euros. Dans de telles conditions, Fret SNCF rechigne à mettre la main à la poche, sans garanties des chargeurs sur le mode d'acheminement quotidien des 1 400 tonnes de fruits et légumes.

Lors de son interruption en 2019, les syndicats de cheminots de la branche Matériel avaient fait valoir qu'une enveloppe de 15 000 euros par wagon permettrait de

prolonger leur durée de vie de plusieurs années, le temps de trouver une solution. Cette dernière pourrait passer par l'attribution d'une concession pour une durée de 40 ans, à même d'assurer

l'amortissement des wagons neufs.

Qui plus est, pour qu'un trafic soit pertinent, il convient de massifier les flux, à l'aller, mais aussi au retour, afin d'éviter l'affrètement d'un convoi vide. Cela implique la mise en place d'une chaîne logistique complète associant un véritable réseau de triages. Or, depuis des années, cette chaîne a été mise à mal à la suite de suppressions de dessertes et de fermetures de triages, qui permettaient une véritable irrigation du territoire, susceptible de rabattre des trafics en direction d'axes structurants. On le vérifie, la rentabilité d'un train ne peut s'envisager indépendamment du reste de l'activité.

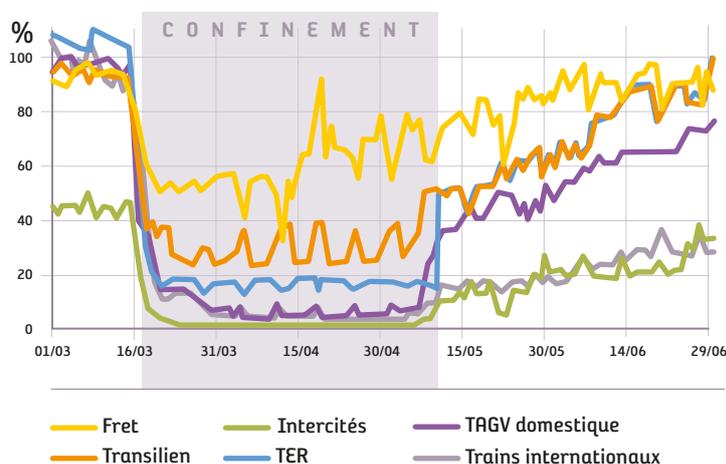
En attendant, les transporteurs Rey et Roca, anciens clients de Fret SNCF, ont privilégié la voie du transport routier, ce qui équivaut à mettre près de 25 000 camions supplémentaires sur les routes. L'arrêt de la liaison ferroviaire représente un sérieux gâchis financier, quand on sait que la gare de Rungis a fait l'objet en 2015 de travaux de modernisation pour un montant de 20 millions d'euros, financés par le département du Val-de-Marne et la région Ile-de-France.

Depuis la mi-juillet, le gouvernement a fait part de sa décision d'augmenter les trafics du mode ferré de 27 % en 2030 et de 79 % en 2050. Cette année-là, la France devra atteindre la neutralité carbone (soit un équilibre entre les émissions de carbone et leur absorption). Le retour du train des primeurs, apparaît comme l'un des éléments structurant de cet objectif ambitieux, qui passe par une véritable politique volontariste de relance du fret ferroviaire. ■

MICHEL CLERGET

LE GOUVERNEMENT A FAIT PART DE SA DÉCISION D'AUGMENTER LES TRAFICS DU MODE FERRÉ DE 27 % EN 2030 ET DE 79 % EN 2050.

LE RETOUR DU TRAIN DES PRIMEURS EST ESSENTIEL POUR LA NEUTRALITÉ CARBONE.



NIVEAU RELATIF DES CIRCULATIONS QUOTIDIENNES EFFECTIVES AU COURS ET À L'ISSUE DE LA PÉRIODE DE CONFINEMENT 2020 PAR RAPPORT À 2019. (SOURCE : ART D'APRÈS SNCF RÉSEAU).



© Georges Barroil

« Quand Fret SNCF n'est pas défavorisé, il fonctionne »

Pour Pierre-Olivier Bonfiglio, élu cheminot et président de la Commission économique du CSE Fret SNCF, l'opérateur public doit rompre avec un modèle court-termiste qui a montré son inefficacité. Explications.

VDR Face aux conséquences de l'épidémie, le fret ferroviaire est l'une des activités de la SNCF qui a le mieux résisté. Comment l'expliquer et quels enseignements en tirer ?

Pierre-Olivier Bonfiglio En effet, sur la période de confinement, l'offre de transport ferroviaire s'est fortement contractée, plus particulièrement sur le trafic voyageur longue distance : trafic international à l'arrêt, offre TGV réduite, etc. L'offre de proximité, TER et Transilien, a été réduite mais dans une moindre mesure afin de garantir les déplacements des personnes devant assurer des missions essentielles ou ne pouvant télétravailler.

Par contre, les besoins de la population et les marchandises n'ont pas été confinés. Le réseau étant alors plus disponible pour le Fret, une fois la notion de priorité aux voyageurs écartée, il a pu assurer ses trafics sans contrainte. Nous retenons une chose : quand Fret SNCF n'est pas défavorisé par l'offre de Réseau, il fonctionne. A contrario du transport routier, où 5 camions sur 6 étaient à l'arrêt. Ce fait démontre l'intérêt stratégique du fret ferroviaire public. Parce qu'il permet une massification des convois de marchandises, il suppose moins d'interactions entre les personnes. Dans une période de pandémie, ce paramètre est essentiel.

Le Fret a assuré les deux-tiers des circulations prévues, cette réduction - tout comme pour le transport routier de marchandises - étant la conséquence du ralentissement de l'activité économique. Ce qui prouve que son mode de production interne est fiable, et que la non-qualité qu'on peut lui prêter quelquefois dépend d'abord de facteurs extérieurs.

Quoi qu'il en soit, cette crise a démontré que la politique des transports axée sur le tout routier peut entraîner, en cas de circonstances exceptionnelles, de vraies carences. La solution environnementale et économique, serait de mettre en place une réelle complémentarité intermodale.

VDR Reste que la situation financière de Fret SNCF, transformée en Société par actions simplifiée depuis le 1^{er} janvier 2020, reste tendue. À quelles conditions peut-on assurer sa pérennité ?

P-O. B Pour assurer la pérennité de Fret SNCF, il faut intervenir à trois niveaux : En premier lieu, il est indispensable de stopper la politique de casse de l'outil qui, depuis 10 ans a montré son inefficacité. Les chiffres suivant l'attestent : sur une décennie tous les indicateurs (offre, trafics, revenus, effectifs) sont en berne.

DEPUIS 2009...	EN 10 ANS
Baisse de l'offre	- 55 %
Baisse des trafics	- 30 %
Baisse des revenus	- 34 %
Baisse des effectifs	- 60 %
Pertes cumulées (MOP)	2,2 milliards
Frais financiers cumulés de frais financiers supplémentaires	1,6
Augmentation de la dette	x 2,3

Ensuite, il faut réintégrer Fret SNCF dans le giron du Groupe SNCF : une activité comme la nôtre est d'intérêt public. Le soutien de l'État doit être sans faille et la filialisation de notre activité, premier pas vers sa potentielle privatisation, est un frein à cette logique d'intérêt national que Fret SNCF a su mettre en œuvre pendant la crise sanitaire. À l'inverse, le modèle court-termiste impose de renoncer à certains trafics dès lors qu'ils ne sont pas « rentables ». Dernière condition, il faut un plan d'investissements massifs auquel le plan de relance ne répond pas. Ces investissements massifs doivent permettre, sans plus attendre, la modernisation des outils. Nous avons malheureusement trop l'habitude de regarder le fret ferroviaire dans ce qu'il coûte sans se poser la question inverse : que coûterait la disparition de cette activité à l'échelle d'un pays comme le nôtre ? Sans doute plus cher en une année,

quand on additionne les nuisances de la route (accidents, saturations de nos infrastructures, pollution, etc.), qu'un vrai programme d'investissements dans Fret SNCF et l'ensemble de la filière sur plusieurs décennies.

VDR Est-il possible de regagner le terrain perdu depuis vingt ans ? Quels sont les points d'appui d'une relance ?

P-O. B Le constat est simple : il y aura demain toujours plus de marchandises transportées, en particulier avec le développement du commerce en ligne. La question que l'on doit se poser est la suivante : veut-on davantage de camions sur les routes demain en réponse à cette croissance ? Ce serait contraire à l'urgence écologique. Le ferroviaire, ce n'est pas de l'économie. C'est un choix de société.

Dès lors, les points d'appuis sont connus et identifiés depuis plusieurs années.

D'abord, nous avons besoin d'un État-stratège qui puisse porter la question de la modernisation des triages qui sont menacés, avoir une vision de la politique multimodale permettant notamment de mieux embrancher les activités ferroviaires aux activités portuaires. Aujourd'hui, nos ports sont sous-dimensionnés en ce domaine. Ensuite, nous devons disposer d'un cadre d'organisation qui permette d'agir sur l'ensemble du territoire. C'est indispensable pour ne pas s'en remettre au "tout routier". Il est nécessaire de repenser nos ITE (installations terminales embranchées) et de ré-embrancher des territoires abandonnés et clairement moderniser nos outils. Enfin, nous devons pouvoir nous appuyer sur une politique commerciale, une connaissance du territoire et des acteurs économiques locaux (MIN, plateformes logistiques industries, tissus d'entreprises). Ce sont des dimensions qui ont été totalement amputées ces dernières années, au nom du dogme comptable. Il faut redéfinir le lien avec les chargeurs qui ont besoin de visibilité. Il ne manque que la volonté politique de prendre des décisions d'actions concrètes. ■

Sur les quais, les trains pourraient prendre le relais

En Normandie les cheminots poursuivent leurs initiatives pour développer le fret ferroviaire à partir du port du Havre. Un combat difficile : malgré la volonté affichée de relancer les trains de marchandises, les progrès se font attendre.

Le port du Havre est l'une des principales entrées en France pour les marchandises. En 2017 le port normand, situé sur le très fréquenté axe maritime Manche - Mer du Nord, réceptionnait 72,6 millions de tonnes de marchandises, sur un total de 351 millions de tonnes débarquées dans les ports de France métropolitaine. Autrement dit, parmi les conteneurs transportés par voie maritime, un sur cinq transite par Le Havre. Depuis plusieurs années les cheminots se mobilisent pour que soient ensuite acheminés par train ces conteneurs destinés pour près de la moitié à l'Île-de-France. Or, les modes de transport les plus sûrs, les plus respectueux de l'environnement, sont réduits à la portion congrue : 10 % pour le fluvial, 4,9 % pour le train. C'est donc le secteur routier qui se taille la part du lion (85,1 %). Depuis Le Havre des milliers de camions sont lâchés chaque jour sur les routes et autoroutes. Cette aberration environnementale est la conséquence des politiques libérales qui ont favorisé le transport routier au détriment du fret ferroviaire.

Pour le monde cheminot il s'agit de faire du Havre, grâce au train, le premier port pour les marchandises à destination de la région parisienne. Une place actuellement occupée par Anvers, pourtant plus éloignée. D'autres volumes proviennent aussi de Rotterdam. Sur le site portuaire normand le rail possède des atouts grâce à ses 250 kilomètres de voies ferrées, au plus près des cargos à quai. Aujourd'hui ces infrastructures ferroviaires sont gérées par les autorités portuaires, ce qui segmente le travail. D'où la proposition des cheminots de créer sur le port du Havre un groupement d'intérêt public (GIP) qui regrouperait Fret SNCF et tous les acteurs du transport de marchandises, ce qui assurerait une meilleure continuité. Il existe déjà une plateforme multimodale qui oriente les conteneurs vers la route, le fluvial ou le fer. « Cette plateforme fonctionne mieux qu'avant mais elle ne suffit pas », estime Christophe Callay, dirigeant syndical normand. Mais la création d'un GIP reste en suspens.

Le développement du fret ferroviaire à partir du Havre passerait aussi par le retour d'une

activité triage à la gare de Sotteville-lès-Rouen, sorte de base arrière, au centre d'une étoile ferroviaire. Une remise en état du site serait nécessaire. Pour en arriver à cette décision les représentants cheminots multiplient les rencontres avec les parlementaires locaux et les élus de l'agglomération rouennaise, recevant le plus souvent une écoute favorable... Mais il est clair que ce projet se heurte aux politiques de restructuration du fret ferroviaire. « Trente postes de conducteurs fret ont été supprimés à Sotteville », rappelle Christophe Callay. Le syndicaliste pointe aussi l'abandon près de Louviers d'un tronçon de 1,3 kilomètre de voie ferrée, « sur une ligne non exploitée mais exploitable » entre Rouen et Évreux. « Entre le discours sur la relance du fret et la réalité, il y a un gouffre ! ».

En cette année 2020 la crise sanitaire a un peu changé la donne. Sur le port du Havre le volume de marchandises, en provenance de Chine notamment, a diminué. Christophe Callay note une évolution : « Pendant le premier confinement les



© FactorFémot

opérateurs ferroviaires privés ont abandonné certains marchés, jugés pas assez importants, et les chargeurs se sont alors tournés vers Fret SNCF ». Pour l'opérateur public, l'aubaine a été d'assez courte durée, les concurrents privés reprenant leurs parts de marché une fois amorcée

la reprise du trafic. « Mais Fret SNCF a montré son utilité pendant cette période, souligne le syndicaliste. 70 à 80 % de nos trains de marchandises ont circulé. Le fret ferroviaire a mieux résisté que le transport de voyageurs. »

Aujourd'hui les trains de marchandises transportent surtout des minerais, métaux, céréales, produits

pétroliers et chimiques, voitures, eaux en bouteille... Mais le fret ferroviaire peut encore se diversifier. Depuis le port d'Anvers 35 % des marchandises sont acheminées par train. Un exemple pour Le Havre ? ■

BRUNO VINCENS



© FactorFémot

DU PORT DU HAVRE VERS L'ÎLE-DE-FRANCE, 85,1 % DES MARCHANDISES ARRIVANT PAR MER TRANSITENT PAR CAMIONS. LE RAIL N'EN TRAITE QUE 4,9 %, LE RESTE (10 %) CONTINUE LE VOYAGE SUR L'EAU...

Un remaniement en profondeur

Les Institutions représentatives du personnel (IRP) comportent une instance commune, deux CSE Centraux pour SNCF Réseau et SNCF Voyageurs et 33 CSE dont les périmètres correspondent à une branche d'activité. C'est par exemple le cas du CSE Fret avec la SAS Fret SNCF.

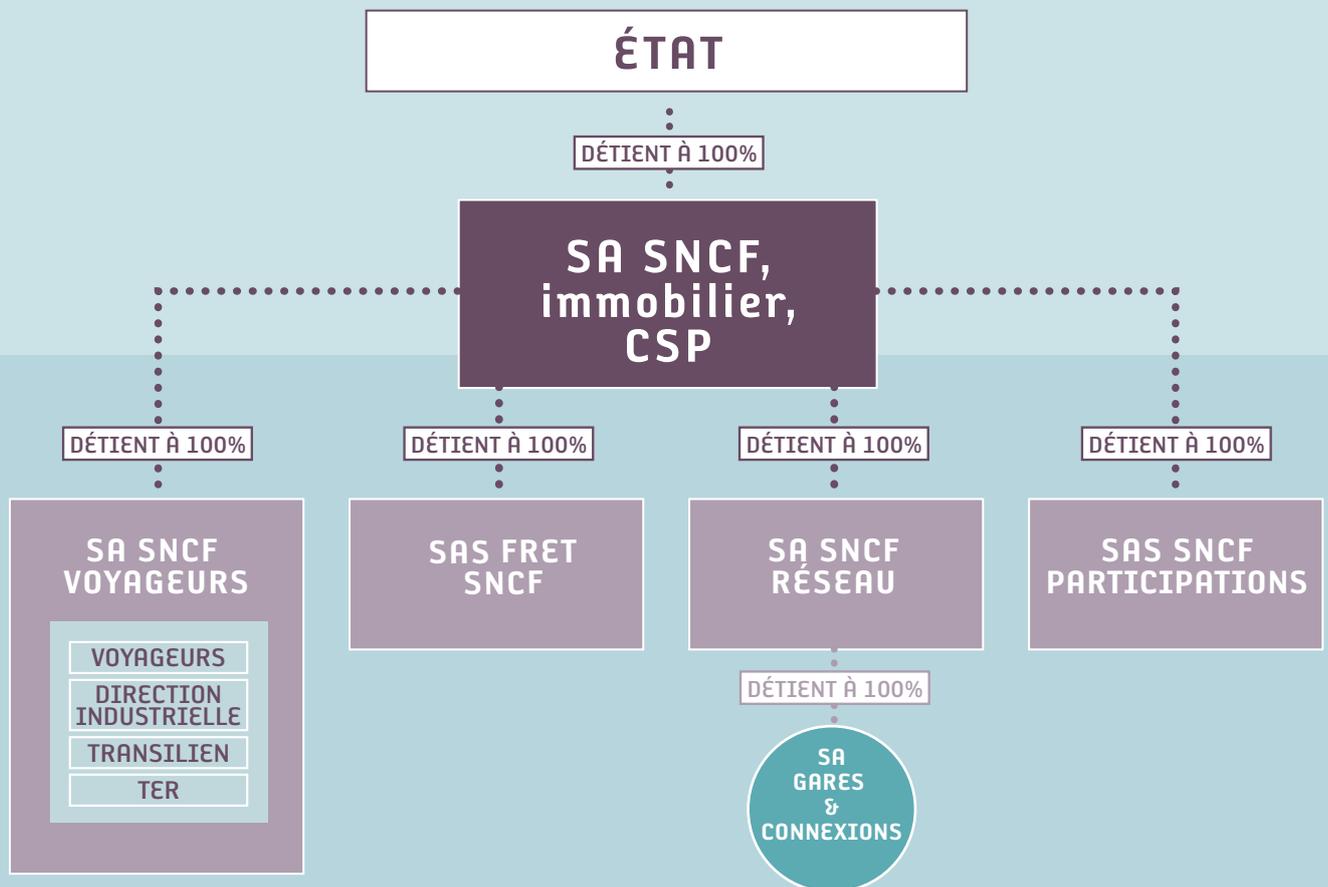
Les réformes ferroviaires de 2014 et 2018, les différentes réorganisations depuis au moins deux ans au sein de la SNCF et la loi Travail ont des répercussions sur le périmètre des Institutions représentatives du personnel (IRP).

Ainsi, la loi Travail, dite aussi *ordonnances Macron*, avait donné naissance en 2018 au Comité sociaux économiques, qui se sont substitués aux anciens Comité d'entreprise et aux CHSCT.

Le Nouveau pacte ferroviaire (voir encadré) entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020 a pour sa part consacré l'éclatement de la SNCF en sociétés distinctes, dont le but est de préparer l'ouverture à la concurrence et l'arrivée de nouveaux entrants dans le paysage ferroviaire français.

Désormais, la SNCF, dont l'appellation officielle est Groupe public unifié est un ensemble de 5 sociétés anonymes, (voir ci-dessous) auxquelles sont rattachées des filiales. ■

ORGANIGRAMME DU GPU



■ Holding ■ Filiales de 1^{er} rang ■ Filiale de 2^e rang ■ Branches

Du point de vue des IRP on compte désormais :

Une instance commune à l'ensemble du groupe

Cette dernière a conservé l'appellation de CCGPF. Elle se compose de 33 élus titulaires et de 33 suppléants. Entre les séances plénières, un bureau de 11 élus est chargé du suivi des décisions prises en séance plénière. Le principe d'une instance commune a été validé le 3 décembre 2019 par un vote de l'assemblée plénière du CCGPF. Outre la gestion des activités sociales à caractère national (voir encadré), cette instance est consultée sur toutes les questions relevant de la vie du GPU. Ses élus ont lancé en octobre 2019 un processus de droit d'alerte économique sur les conséquences du nouveau pacte ferroviaire à l'échelle du groupe. En novembre dernier, les premières conclusions du cabinet d'expertise 3E, ont fait l'objet d'une restitution en séance plénière et d'une conférence de presse en novembre 2020. Un nouveau numéro spécial du journal du CCGPF est également en préparation pour le début de l'année 2021.

Les CSE par sociétés ou branche d'activité

Les Sociétés anonymes SNCF Voyageurs et SNCF Réseau comptent chacune un CSE central. On compte ensuite 33 CSE, dont le périmètre est calqué sur une branche d'activité et non plus une zone géographique comme l'étaient les anciens CER. C'est notamment le cas de la société par actions simplifiée ou SAS Fret SNCF qui compte son propre CSE. Cette configuration, outre qu'elle contribue à cloisonner les débats, rend aussi plus difficile le rôle des représentants du personnel en multipliant les réunions. Elle vise également à complexifier durablement la configuration des IRP. ■

**LES ÉLUS ONT
LANCÉ EN
OCTOBRE 2019
UN PROCESSUS
DE DROIT
D'ALERTE.**



NUMÉRO SPÉCIAL DU JOURNAL DU CCGPF CONSACRÉ AU PROCESSUS DE DROIT D'ALERTE ÉCONOMIQUE SUR LES CONSÉQUENCES DU NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE, OCTOBRE 2019.

Nouveau pacte ferroviaire

Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020, le Nouveau pacte ferroviaire a été adopté par le parlement en 2018, malgré l'opposition de la majorité des cheminots. Cette réforme a eu pour objet :

- le passage des Epic en Sociétés anonymes, dont le capital reste détenu à 100 % par l'État. Ce changement de statut permet à terme l'ouverture du capital à des investisseurs privés ;
- la suppression du statut. Les cheminots embauchés à compter du 1^{er} janvier 2020 le sont sous CDI ;
- l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. ■

La gestion des activités sociales

Le 19 mars 2019, un accord entre la direction de la SNCF et 3 organisations syndicales¹ a donné naissance au Comité des activités sociales et culturelles interentreprises (CASI). Au nombre de 23 dont les périmètres s'étendent sur celui des anciens Comités d'établissement régionaux, ils sont chargés de la gestion des activités sociales à caractère local mutualisées à savoir les centres de loisirs sans hébergement, la billetterie, les clubs de retraités, les arbres de Noël². Ils assurent aussi la gestion des activités sociales dont la mutualisation est automatique comme la restauration d'entreprise et le convoyage des enfants en colonie de vacances. Enfin, les CASI assurent aussi la diffusion des catalogues et valident les demandes d'inscription et les profils sur le site de réservation des séjours en ligne. ■

1) La CGT, l'UNSA-Ferroviaire, SUD-Rail.

2) Les CSE : SNCF, Réseau, Directions Techniques, Réseau Directions Clients & Services, Gares et Connexions, Siège Voyageurs, Siège Voyage ont fait le choix de ne pas mutualiser leurs activités à caractère local par le biais des CASI. Ils assurent eux-mêmes la diffusion des catalogues et la validation des demandes d'inscriptions.

Toutes en sport

Pour sa 4^e édition, *Sports Ô Féminin*, organisé par le Comité Nord-Est de l'USCF, a choisi Saint-Mandrier. Malgré l'épidémie et le trajet, nombreuses ont répondu présentes à ce rendez-vous tout aussi physique que convivial.

« Nous avons 1 000 raisons d'annuler cette 4^e édition de Sport Ô Féminin mais aussi 1 000 autres de la maintenir. Notre choix s'est fondé, d'une part, sur notre sens des responsabilités face à l'épidémie et, d'autre part, sur notre volonté de ne pas priver les cheminotes de ce rassemblement à un moment où nous avons toutes et tous besoin de lien social et d'activité physique », explique Didier Martin, président du Comité Nord-Est et vice-président de l'USCF.

À vos marques

Arrivées après un long périple de la grande région Nord-Est, quelque soixante-dix cheminotes et ayant-e-s-droit posent leur valise au village-vacances du Vert-Bois, patrimoine du CCGPF situé sur la presqu'île de Saint-Mandrier dans

le Var. En ce 30 septembre déjà automnal et alors qu'une grande partie de la France est sous les eaux et la grisaille, le soleil est au rendez-vous (ça ne va pas durer...). Accueillies par les quelque vingt-trois bénévoles et encadrant-e-s sportif-ve-s du comité Nord-Est, les participantes prennent leurs marques et font connaissance avec les membres de leur équipe. Certaines se connaissent déjà, d'autres pas du tout ; certaines font du sport, d'autres pas du tout, certaines ont déjà participé à l'événement, d'autres jamais. L'équipe

Violette n'a vraiment pas de chance, je suis intégrée au groupe histoire de "reporter" de l'intérieur... J'avise que les équipes Rouge, Noire, Jaune, Verte, Marron, Blanche et Bleue ont l'air soulagées.

« FAVORISER
LA MIXITÉ
DANS LE SPORT,
SURTOUT DANS
LES DISCIPLINES
COLLECTIVES. »

Message reçu

Une heure plus tard, je retrouve donc « mes violettes » sur le terrain de basket vêtues d'un tee-shirt aux couleurs de l'USCF et siglé *Sport Ô Féminin 2020*. C'est parti ! Échauffement, dribbles, passes, déplacements, adresse devant le panier... Je m'aperçois rapidement de l'aptitude de certaines de mes coéquipières pour la discipline. Malgré la bienveillance des coaches, je regarde mes baskets... Sans transition, nous partons nous initier au self-défense sous la houlette de Laurence Demarcy, judokate émérite. En moins d'une heure, nous savons écarteler des petits doigts pour éviter une strangulation et envoyer genoux, coudes et pieds là où ça fait mal. L'idée n'est pas de neutraliser notre agresseur, mais de se dégager de ses battoirs et de courir vite pour s'éloigner de ses pacifiques intentions. Message reçu par toutes ! Après cette mise en jambes, nous regagnons nos pénates,



PETITE CÉRÉMONIE D'ACCUEIL ET DE PRÉSENTATION POUR LES QUELQUE SOIXANTE-DIX CHEMINOTES ET AYANT-E-S-DROIT VENU-E-S AU VILLAGE-VACANCES DU VERT-BOIS POUR CETTE 4^e ÉDITION DU CHALLENGE.

Témoignages

nichées un peu partout sur les coteaux du village à l'ombre des pins maritimes.

Qui garde les gosses ?

Premier comité à avoir créé une sous-commission féminine, le Nord-Est prépare ce rassemblement dix mois sur douze. « Notre objectif est de permettre aux cheminotes de pratiquer une activité physique et de découvrir les disciplines offertes à l'USCF. Notre volonté de faire évoluer les mentalités en favorisant la mixité dans le sport est plus que jamais présente, surtout dans les disciplines collectives », souligne Jessica Pinget, DPX, cheffe d'équipe à Romilly-sur-Seine et animatrice de la sous-commission féminine du comité. « Développer le sport féminin à l'USCF fait partie intégrante du projet sportif national et les comités ont pour mission de le décliner », se réjouit Didier Martin. Il souhaite saluer Christophe Parel, président de l'USCF, « qui s'est beaucoup engagé pour que la manifestation se tienne malgré les nombreuses contraintes sanitaires. » Si une vingtaine de désistements ont été enregistrés, le fait que l'on compte plus de 70 participantes à cette édition reste une belle victoire pour le Comité. Et, si certaines ont

» suite p. 16

APRÈS LE TERRAIN DE BASKET, DÉCOUVERTE DU SELF-DÉFENSE QUI PERMET DE FAIRE FACE À TOUTES LES SITUATIONS DIFFICILES...



Roxane Mercy

Agente à l'EIC Lorraine-Champagne-Ardennes, assistante production au pôle production. Membre de l'équipe Violette.

« Solidaire, volontaire et joyeux »

C'est ma première participation à Sports Ô Féminin. Je fais régulièrement du sport, principalement du vélo, de la course à pied et, chaque jour ou presque, du fitness en salle. Et j'ai longtemps pratiqué le baseball en club. Ordinairement, je ne fais pas de basket, pas de boxe, pas de crossfit et encore moins de tir subaquatique ! Toutes ses disciplines sont une vraie découverte. J'ai trouvé très utile l'initiation au self-défense. Ça donne de la confiance en soi si l'on doit parer une agression, qu'elle ait lieu en situation professionnelle ou dans la rue.

Je pense que les entreprises, et notamment la nôtre, devraient généraliser pour les femmes une offre de formation de self-défense. Les agressions envers les femmes sont majoritairement l'expression du sexisme, on ne peut donc se contenter de ce constat et ne pas agir concrètement. J'ai également beaucoup apprécié l'esprit de mon équipe : solidaire, volontaire et joyeux. » ■



Nathalie Solivellas

Agente à la Direction immobilière Grand Est de Reims, membre de l'équipe Violette.

« L'essentiel est de jouer le jeu »

C'est ma deuxième participation au rassemblement. J'ai une activité sportive quotidienne : natation, aquagym, aquabike et marche dynamique. Malgré mon handicap, j'ai d'ailleurs toujours fait du sport et, entre autres, pratiqué l'escrime en équipe de France. J'ai découvert Sport Ô Féminin par hasard en croisant des collègues qui portaient le tee-shirt du rassemblement ! J'ai trouvé l'initiative excellente et m'y suis donc inscrite avec deux autres collègues que j'avais « convaincues ». Grâce à ces deux participations, j'ai ainsi découvert le tir à l'arc et à la carabine ainsi que le beach-volley et cette année le tir subaquatique. J'aime l'ambiance qui règne durant ces trois jours. On peut facilement échanger avec tout le monde ou simplement passer du bon temps ensemble. L'an dernier, j'étais dans une équipe où aucune des participantes ne faisait de sport, cela n'a pas empêché l'engagement de chacune et l'entraide entre nous. Quel que soit son niveau, l'essentiel est de jouer le jeu. » ■

« Bouger, prendre du plaisir et partager »

C'est la première année que j'encadre une initiation au badminton et j'étais un peu inquiète. Le badminton n'est pas un sport de plein-air. Avec un volant qui pèse 5 grammes. Le vent est notre meilleur ennemi... Mais, finalement, je suis surtout très contente. Nombre de participantes se sont lancées alors que de leur propre aveu, elles n'avaient jamais osé le faire, estimant qu'elles n'avaient pas d'aptitude pour ce sport. Or, le niveau importe peu. D'une part, on peut toujours s'améliorer et, d'autre part, l'esprit de ce rassemblement, comme celui de l'USCF, est avant tout de bouger, de prendre plaisir et de partager. Pour moi, le défi consistait à faire passer l'idée qu'on peut commencer le badminton à tout âge et qu'apprendre à se placer, se déplacer et réaliser de bons échanges peut s'acquérir en une ou deux séances. À l'issue de l'initiation, plusieurs participantes se sont dites motivées pour participer aux sélections de l'USCF. Bref, contrat rempli ! » ■



Mathilde Berthelot

Agente de circulation à Reims. Dirigeante technique de comité badminton (Comité Nord-Est). Évolue actuellement en Régional après avoir joué en N1, N2 et N3.



BASKET, BOXE... ET, AU FOND DE LA GRANDE PISCINE DU VERT-BOIS... ARBALÈTE SUBAQUATIQUE ! CETTE DISCIPLINE, QUI RESTE CONFIDENTIELLE, FUT SANS DOUTE L'ATELIER SPORTIF LE PLUS INATTENDU DE CETTE 4^E ÉDITION, ANIMÉE PAR DIDIER MARTIN (EN BAS À DROITE), ENTRAÎNEUR FÉDÉRAL DE LA SPÉCIALITÉ, PRÉSIDENT DU COMITÉ NORD-EST ET VICE-PRÉSIDENT DE L'USCF.

déclaré forfait, tout n'est pas à mettre sur le dos de l'épidémie... « C'est très rare qu'un cheminot me dise : je ne peux pas venir au challenge, car je n'ai personne pour garder les enfants. Or, pour nombre de femmes, la garde des enfants est un vrai problème », souligne Didier Martin. Une situation qui illustre parfaitement le fait que certains rôles et obligations continuent de peser sur les seules femmes et que leur émancipation, même si elle a fait du chemin, reste à conquérir. Sans parler de l'entreprise qui renâcle à donner des congés spéciaux.

Parcours des combattantes

Jeudi 1^{er} octobre. Nous attaquons la journée par une séance de tir à l'arbalète subaquatique animée par Didier Martin lui-même. Entraîneur fédéral de la spécialité, il a profité de la superbe piscine du Vert-Bois pour concocter cette initiation à une discipline qui reste, à son grand regret, confidentielle. Au sortir du grand bain, toute l'équipe se dit ravie de cet atelier sportif totalement inattendu. Mais le temps presse, on a crossfit... Et ce sont les haltérophiles David

Bouly et David Baechler qui l'encadrent. Le premier, conducteur CRLO à Reims, a terminé 12^e de la spécialité aux JO de 2016 ; le second, contrôleur dans la même ville, est un ancien bobeur et coach d'haltérophilie. Très en vogue en ce moment, le crossfit est la version civile du parcours du combattant. Ça promet vu qu'aucune de nous n'a fait l'armée... On bout d'une heure de sauts en tout genre, de pompes, d'extensions, de tirage de corde, nous sommes rincées et il n'est pas 11 heures ! Souffle et esprit retrouvés,

70 PARTICIPANTES À CETTE 4^E ÉDITION : UNE BELLE VICTOIRE POUR LE COMITÉ.

FOOT, BOWLING, BADMINTON... UNE JOURNÉE ENRICHISSANTE !



INITIATION AU BADMINTON RÉUSSIE BIEN QUE CE NE SOIT PAS UN SPORT DE PLEIN-AIR ! LE VOLANT PÈSE 5 GRAMMES ET CRAINT SURTOUT LES COUPS DE VENT !

Témoignages

direction le badminton. Revigorées après une pause, nous enchaînerons foot, bowling, boxe savate, boxe française. Après une telle journée, inutile de préciser qu'on n'a pas eu à compter les moutons. Même fatigue pour les bénévoles et encadrant·e·s qui, en plus d'assurer les initiations, sont aussi à la manœuvre côté logistique et donnent un gros coup de main au restaurant du village au moment des repas. Amplitude horaire, de 6 heures à 1 heure du matin pour la troupe... « On a une très bonne équipe. Tout le monde est très engagé pour la réussite du rassemblement », souligne Sylvain Helard, secrétaire du Comité Nord-Est.

Dans la joie et la bonne humeur

Vendredi 2 octobre. Ce matin, c'est tournoi de boules pour tout le monde, enfin pour celles qui arrivent encore à bouger les muscles de leurs cuisses. Je n'en fais pas partie. Merci le crossfit. Mes « mes violettes » sont pimpantes et me réconfortent : « Tu verras, demain ce sera pire ! » J'ai vu... Avec tout ça, on aurait presque oublié que le ciel avait viré du bleu azur au gris acier et que des trombes d'eau sont prêtes à s'abattre sur la presqu'île. Difficile dans ces conditions de refaire des ateliers sportifs. Tout le monde se met aux abris en attendant la dernière soirée à passer ensemble et à glaner, dans la joie et la bonne humeur, coupes et médailles pour toutes les équipes. Une spéciale dédicace à mes coéquipières : Aline, Isabelle, Julie, Lucile, Nathalie, Morgane et Roxane. Rendez-vous est pris pour la 5^e édition. ■

TEXTE : FRANÇOISE VLAEMÏNCK
PHOTOS : CHRISTOPHE GILLET ET BERNARD MAURICE



Cyrielle Girodias
Contrôleuse à Bordeaux. Athlète de haut niveau, triple championne du monde et quadruple championne de France de savate boxe française (- de 65k).

« Vitesse d'exécution, précision et anticipation »

C'est la quatrième année que je participe à Sport Ô Féminin, avec mes malles qui débordent de gants de boxe. Le défi est de bâtir un cours d'initiation d'une heure avec des personnes qui ont déjà eu quelques notions les années précédentes et celles qui partent de zéro. Il faut trouver un équilibre pour permettre aux premières d'apprendre des choses nouvelles et aux secondes de repartir avec le sentiment d'avoir acquis les fondamentaux. Du coup, j'ai évolué dans ma façon d'initier... La première année, je voulais tout faire : les techniques de pieds et de poings. Résultat : tout le monde était KO et tout était survolé. Cette année, j'ai revu mes ambitions et privilégié les techniques de poings en attaque et défense. En soixante minutes chrono tout ne peut donc pas être parfait. Mais je crois que chacune a pris du plaisir à placer un uppercut ou à esquiver un coup droit, ce qui était aussi le but du jeu ! » ■



Katia Touroff
Infirmière, cabinet médical de Châlons-en-Champagne et de Saint-Dizier. Formatrice au secourisme. Membre de l'équipe Blanche.

« Covid : le challenge dans le challenge »

J'ai découvert les activités de l'USCF car je pratique le ski alpin, je participe donc régulièrement à des challenges. J'avais également participé à Sport Ô Féminin il y a deux ans. Au regard de la situation sanitaire, le Comité Nord-Est m'a aussi demandé d'être cette année la référente Covid du rassemblement. Sa démarche était notamment de s'assurer, en amont, que le déroulement des épreuves était conforme aux préconisations de prévention. On a donc analysé chaque initiation et demandé aux encadrant·e·s d'adapter leur programme de façon à respecter les gestes barrières et pour cela supprimer certaines pratiques sportives au profit de celles qui exposaient le moins possible les participantes à des adversaires directs. J'ai aussi proposé une charte d'engagement à respecter les protocoles mis en place et à laquelle tout le monde devait adhérer. Notre volonté était, d'une part, d'être irréprochables et, d'autre part, de faire en sorte que tout le monde rentre en pleine forme. Tout s'est bien passé. Mais, à cause de l'épidémie, cette édition aura été le challenge dans le challenge... » ■



Laurence Demarcy
Conductrice à Creil (Oise), judokate de niveau national, professeure de judo.

« Joindre l'utile à l'agréable »

Je participe aux compétitions de judo organisées par l'USCF et c'est à l'occasion de l'une d'entre-elles que le Comité Nord-Est m'a demandé d'animer une initiation de self-défense pour les apprenti·e·s cheminot·e·s. Poursuivre l'expérience pour Sport Ô Féminin était donc assez naturel. J'adore l'ambiance et l'esprit de ce rassemblement et je me suis adaptée, comme tout le monde d'ailleurs, aux conditions particulières de cette 4^e édition, dues à la Covid-19, et à celles du site : éviter les contacts entre les participantes et plein-air. Le bilan me semble très positif et je n'ai eu que de bons retours des participantes. Leur seule déception : que cela ne dure pas plus longtemps. L'idée de cette initiation au self-défense était d'acquiescer en une heure les techniques de base du dégagement en cas d'agression. J'ai essayé de joindre l'utile à l'agréable. Beaucoup de contrôleuses m'ont dit qu'elles auraient désormais davantage d'assurance en cas d'agression. Bref, je me sens déjà « obligée » de revenir l'année prochaine ! » ■



DERNIÈRE SOIRÉE DU CHALLENGE, AVEC REMISE DES COUPES ET MÉDAILLES.

PROPOS RECUEILLIS PAR F. VLAEMÏNCK

Une bulle de vacances

Malgré les restrictions liées à la pandémie de Covid-19, les agents et leur famille ont pu profiter cet été, de séjours dans les villages-vacances du CCGPF. Reportage à Landevieille et à Quiberon.

« Approchez, approchez, messieurs dames, grands zou petits, vieux zou jeunes, pâles ou bronzés... N'ayez pas peur, on va pas vous manger. Par contre, n'oubliez pas votre masque et lavez-vous bien les mains avec du gel hydro-alcoolique. Vous allez voir, ça sent pas si mauvais... et surtout, ça ne va pas nous empêcher de bien nous amuser ! »

La voix de stentor de Diego emplît la place du village de vacances de Landevieille, en Vendée : le jeune responsable de l'animation est en pleine forme en cette soirée d'août, il enchaîne blagues et rappels des gestes barrières avec un flow imparable... Et de nombreuses familles viennent tranquillement s'installer, dans la bonne humeur générale, pour participer à une soirée loto sous les étoiles. « Ah que ça fait du bien,

une soirée sympa, tranquille, avec d'autres gens, où on rigole et on discute de tout et de rien, soupire Isabelle, une vacancière arrivée la veille, en sirotant un blanc sec. Enfin un peu de détente, après la tension de ces derniers temps ! »

DÈS LE 28 JUIN, LES VILLAGES-VACANCES ACCUEILLAIENT LES PREMIER·ÈRE·S VACANCIER·ÈRE·S !

Pour Isabelle comme pour tous ceux qui sont là en cette douce soirée, ces séjours de vacances sont presque inespérés au sortir de la longue période d'incertitude du confinement et du déconfinement progressif de ce printemps : « On ne pensait pas que les centres allaient ouvrir. On a de la chance... » C'est vrai que le timing a été très serré : ce n'est que le 22 juin que le gouvernement a autorisé les centres de vacances à ouvrir. Et dès le 28 juin, les villages-vacances accueillent les premier·ère·s vacancier·ère·s ! Un tour de force rendu pos-

sible par l'engagement et le rigoureux travail en amont de tout·e·s les directeur·trice·s du service vacances familles du CCGPF : « Pendant le confinement, nous avons énormément travaillé, en visioconférence, sur une organisation de la vie du centre et des prestations conformes aux protocoles sanitaires officiels. Avec une priorité absolue : garantir la sécurité des vacancier·ère·s et du personnel », explique Anne-Sophie Le Flochmoan, directrice du village-vacances de Landevieille. Dans ce contexte, assurer les réservations des agents en amont, comme cela se pratique d'habitude, a été compliqué. « Les familles nous ont beaucoup contactés en direct pour savoir si elles pouvaient venir. Nous avons géré de nombreuses demandes en direct, au dernier moment, pour les rassurer sur les conditions sanitaires et leur assurer un séjour. C'est dingue le nombre de questions, de détails auxquels il a fallu trouver des réponses pour ouvrir », raconte de son côté Frédéric Habib, directeur



QUIBERON, ANIMATION "PIRATE" DANS LE JARDIN.

MOBILE-HOMES, TENTES, MAISON FAMILIALE : IL A FALLU ADAPTER LES DISPOSITIONS SANITAIRES À CHAQUE TYPE DE STRUCTURE.

QUIBERON, LA PLAGE.



du village-vacances *Ar March'Du* à Quiberon, en Bretagne. « D'autant qu'il a fallu adapter les dispositions à chaque type de structure : un camping avec des mobile-homes, comme à Landevieille, et une maison familiale comme chez nous, ça ne fonctionne pas pareil. Nous avons dressé des fiches métiers pour tous les aspects de la vie de chaque site, pour chacun des membres des équipes. » Une concertation dans laquelle chacun·e a pu apporter sa pierre. Laurence par exemple, animatrice à Quiberon, est une ancienne infirmière qui s'est portée volontaire à l'hôpital quand il a fallu affronter la marée de malades du Covid-19, et a été précieuse pour garantir l'efficacité des protocoles sanitaires.

Décontamination générale

Dans les villages, le travail des équipes en charge du nettoyage des lieux se retrouve bien sûr en première ligne. « Ce n'est plus du nettoyage, c'est une désinfection systématique de toute la maison que l'on effectue plusieurs fois par jour », explique Sylvie, qui pousse dès l'aube un impressionnant chariot de matériel

À LANDEVIEILLE, TENTES ET MOBILE-HOMES.



La Bretagne plutôt que la Catalogne

« On avait d'abord prévu d'aller en Catalogne, puis il a fallu changer d'idée. On a pu organiser ce séjour de quinze jours à Quiberon trois semaines avant le départ », expliquent Julie et Olivier, tous deux agents dans le Loiret. « Et on ne le regrette pas, cette ambiance familiale nous convient, on aime bien les soirées ici. C'est sûr que c'est un peu particulier cette année, nos deux ados manquent un peu d'animations. Mais ils ont pu découvrir la superbe île de Houat, grâce à une excursion organisée par le centre. Et on est en totale confiance concernant les conditions de séjour ici ! » ■

Faut se bouger, les parents !

« Et un, et deux, et trois... Allez, allez... » Sur la pelouse d'*Ar March'Du*, un petit groupe enchaîne les postures à toute vitesse. C'est Ana, 13 ans, qui mène la séance de gym tonic avec grande autorité. « Ana, elle fait de la danse, elle est sportive : pendant le confinement, on lui a demandé de nous organiser de l'activité physique, rigole son père, Jean-Luc. Alors ici, on continue, devant la mer, c'est autre chose qu'à Mulhouse ! » « Ben oui, faut qu'ils se bougent, sinon ils vont grossir ! », le coupe Ana. « C'est vrai que c'est tonique ici, reprend Jean-Luc. Le cadre est magnifique, il n'y a pas de trop fortes chaleurs. Et les enfants se sentent vraiment bien ! » ■

On respire !

« Qu'est-ce que c'est beau ! Qu'est-ce que c'est vaste ! » Dans le restaurant panoramique du village de Quiberon, suspendu entre l'énergie de l'océan et la lumière bretonne, Fatoumata en prend plein les yeux. « C'est super que l'on ait pu profiter de la pension complète, on avait besoin de respirer après le stress du confinement », précise cette contrôleuse de Paris-Saint-Lazare. Je suis agréablement surprise, par le beau temps, par l'ambiance sympa du centre, par l'accueil du personnel... Finalement, ils sont très gentils les Bretons ! Dommage que l'on reparte demain... » ■

Un déconfinement compliqué

« C'est des super vacances, c'est une belle surprise de pouvoir profiter de ce séjour à Quiberon, c'est mieux que de bronzer sur ma terrasse », sourit Hélène, chef d'escalaire à Brive, en Corrèze. « Le déconfinement et la reprise de la circulation des trains ont été très compliqués à gérer, avec pleins de problèmes stressants. J'avais besoin de cette coupure, même si je ne peux pas m'empêcher de discuter boulot avec les collègues rencontrés ici ! » ■

On aime voir du monde

« La direction du village de Landevieille est très réactive... », complimente Violaine, de Lyon. « On se sent bien, en sécurité, avec du personnel vigilant. Mes deux filles, Nina, 5 ans, et Ana, 7 ans, sont ravies. Elles adorent la piscine, elles aiment qu'il y ait du monde, de la vie, de l'activité. Ça change du télétravail ! » ■

La tente, c'est la liberté...

« Maman, je veux la glace que je préfère, celle à la pomme, toute verte », demande Amandine devant le bar de Landevieille. « C'est la deuxième année que l'on vient ici, sous notre tente », raconte sa mère, Cécile. « On aime camper, on se sent plus proche de l'environnement, très différent de chez nous, dans les Ardennes : la mer, les marais salants, la pêche à pieds... Et puis on est plus libres : on n'a pas besoin de réserver des mois à l'avance, on choisit à la dernière minute de partir ou de rester en fonction de la météo. C'est un mode de vie où on se sent plus du tout menacés par le virus. D'ailleurs, pendant le confinement, on a définitivement éteint la télé, trop anxigène ! » ■

En fauteuil sous les pins

« Ce village de Landevieille est assez pratique pour moi », note Yves, qui travaille au PC sécurité de Lyon-Pardieu et qui se déplace en fauteuil roulant. « Je dispose ici d'un mobile home adapté et je peux facilement rejoindre les espaces communs. On est venus avec Amine, un enfant de l'Aide sociale à l'enfance qui vit avec nous et pour qui le confinement a été assez compliqué. Ce séjour en bord de mer, dans un espace naturel comme ce camping, c'est ce dont on avait besoin pour décharger la tension accumulée ces derniers temps. » ■



GRÂCE AUX EFFORTS DE TOUS, DE LA PISCINE



AUX LIEUX D'ACCUEIL ET DE PASSAGE,



SANS OUBLIER LES LIEUX DE CONVIVIALITÉ,



LES VACANCIERS ONT PU PROFITER À FOND DE LEURS VACANCES !



dans les couloirs chargé de litres de produit virucide. Tout au long de la journée, on croise sans interruption Sylvie et ses collègues qui astiquent soigneusement tous les points de contacts : poignées de portes, fenêtres, toilettes... Tout le monde participe : les barmen gèrent le processus de décontamination des verres, veillent à désinfecter tables et chaises entre chaque convive... De même au club enfants, qui fonctionne avec un groupe restreint : les animateur·trice·s organisent des activités qui respectent la distanciation physique, distribuent généreusement du gel hydroalcoolique. Le plus contraignant pour les vacanciers reste de porter le masque dans les locaux collectifs en permanence. « Mais franchement, les agents et leurs familles sont supers : tout le monde s'y plie sans discuter, personne ne râle, ce n'est même pas un sujet », s'enthousiasme Frédéric.

Il a quand même fallu restreindre l'accès à la pension complète. « Nous avons dû espacer les tables et passer d'une capacité de 180 à 60 convives, avec un service à l'assiette à la place du self habituel. En gardant un niveau de qualité excellent. De toute façon, l'équipe de cuisine travaillait déjà avec des normes sanitaires strictes. Ils sont formés depuis toujours à l'application de protocoles rigoureux. Ce n'est donc pas un problème pour eux. »

Il a aussi fallu réinventer toutes les animations, éliminer tout ce qui se fait habituellement en intérieur, et notamment les célèbres repas à thème. Ce soir, à la place, c'est menu rock'n roll sur la terrasse : sur fond de superbe coucher de soleil, le trio *Biscotte* partage son amour du blues-rock avec un public qui reste sagement regroupé par familles. Pas d'invitation pour un slow cette année mais la dégustation commune de bonnes ondes... « Les soirées, c'est quand même la marque de fabrique d'Ar

LA COMPLEXITÉ NOUS A RENDUS CRÉATIFS, IL N'ÉTAIT PAS ENVISAGEABLE QU'ELLE NOUS EMPÊCHE D'ACCUEILLIR LE PUBLIC.

March'Du. Ici, la convivialité, l'invitation à être et faire ensemble, c'est aussi un partage des valeurs », explique Mahbod, le responsable animation. « Donc

on s'adapte, on invente des spectacles en extérieur, on organise un jeu de piste à travers tout le parc sur un thème médiaval-fantastique... Les gens s'amusent, décompressent, ça marche... »

« La complexité nous a rendus créatifs, il n'était pas envisageable qu'elle nous empêche d'accueillir le public. On se serre tous les coudes pour que ça fonctionne au jour le jour, pour trouver des solutions. On voit aujourd'hui la pertinence du tourisme social, cet engagement au service des usager·ère·s : ici, à Quiberon, certains établissements du secteur commercial sont restés fermés, certainement pour des raisons de rentabilité... », analyse le directeur de Quiberon.

Code couleur pour la piscine

Dans les deux bassins du village de Landevieille, ça barbote à qui mieux mieux. Les conditions d'accès à la piscine font l'objet d'une surveillance étroite. « Conformément aux directives sanitaires, nous avons fixé une jauge pour limiter à 66 le nombre de personnes en simultané. On a mis en place un planning d'accès via un code couleur ; chaque famille a une couleur attribuée, qui lui réserve un créneau horaire précis. Mais entre ceux qui préfèrent nager le matin, les enfants qui viennent l'après-midi, la régulation se fait naturellement, on n'a pas encore eu d'affluence nécessitant de limiter l'accès », se félicite Anne-Sophie. « Il y a toujours une personne qui surveille et qui désinfecte en permanence les transats et les agrès », précise Benoît, agent d'entretien. « Ça se passe nickel, tout le monde en profite au maximum ! » Le coup de chaud, c'est le jour des départs. Une entreprise vient désinfecter tous les mobile-homes libérés, puis l'équipe d'entretien repasse derrière pour assurer un nettoyage de toutes les pièces, la vaisselle...

« Tout le personnel est super, aux petits soins, on voit qu'ils sont très rigoureux avec les mesures sanitaires, on se sent vraiment en sécurité », résume Frédéric, un vacancier qui profite de son apéro à la terrasse du bar. « C'est des bonnes vacances. D'ailleurs, on a décidé de rester une semaine de plus. Et on reviendra sûrement l'an prochain : en espérant que, plutôt que de jouer à cache-cache avec le Covid, on aura droit à un repas dansant ! » ■

TEXTE CLAUDE RAMBAUD - PHOTOS NICOLAS FRÉMIOT



Perles de la rentrée littéraire 2020

La rentrée littéraire de cette année a été d'une grande richesse. De nouveaux noms sont à retenir : Tiffany McDaniel, Fatima Daas, Maylis Adhémair, Caroline Dorka-Fenech, Hugo Lindenberg et Laurent Petitmangin. À travers des portraits de mères, de pères et d'enfants, ces autrices et ces auteurs s'approprient, avec assurance et délicatesse, des sujets - la politique, le deuil, l'homosexualité, la religion, la pédophilie et le viol - qui bouleversent non seulement les familles mais aussi la société tout entière.

PREMIERS ROMANS FRANÇAIS

Ce qu'il faut de nuit | Laurent Petitmangin - *La manufacture - de livres, 2020*. | Dans cette Lorraine touchée par la désindustrialisation, le club local de foot est un repère identitaire pour les travailleurs. C'est là que joue Fus, l'un des deux fils du narrateur qui est un cheminot chargé de l'entretien des caténaires. La « moman » souffre d'un cancer incurable et s'éteint au bout de trois ans : avec elle disparaît le noyau solide de cette famille de culture ouvrière où l'on rêve d'ascension sociale par l'école républicaine. Mais le ver est bientôt dans le fruit : ce sont les liens que Fus noue avec l'extrême droite. Il se laisse entraîner dans la spirale meurtrière d'un règlement de comptes. Un premier roman très abouti qui mérite d'être lu et médité. Prix Stanislas 2020. ■

Un jour ce sera vide | Hugo Lindenberg - *chez Christian Bourgois, 2020*. | En regardant le corps usé de sa grand-mère, l'enfant narrateur se demande si, lui aussi, un jour, il sera vide. En écoutant sa tante schizophrène qui lui raconte son envie de mourir, il rêve d'une famille normale, comme celles qu'il observe sur la plage. Comme celle de Baptiste, son copain qui comprend tout, celui avec qui il peut jouer à tuer des méduses ou à s'embrasser. L'enfant à qui sa grand-mère et sa tante n'expliquent rien, se développe au-delà des mots. Et d'assembler des images afin de déployer la douleur silencieuse de sa famille ashkénaze qui a connu les camps ou encore les non-dits sur le suicide de sa mère. Un premier roman mélancolique et lumineux. ■

La petite dernière | Fatima Daas - *chez Noir sur blanc, 2020*. | Fatima est née en France et vit en banlieue parisienne. Elle est vive et brillante, en dépit des crises d'asthme dont elle souffre. Ses parents sont Algériens, musulmans et fidèles à leur culture d'origine. Fatima, héroïne et narratrice du récit, porte "le nom d'un personnage sacré en Islam", elle doit lui "rendre honneur" et "être une bonne musulmane". À l'adolescence, elle se rend compte qu'elle est homosexuelle. « Je m'appelle Fatima. Un nom que j'ai sali. » Entre litanies et ritournelles, dans un style fluide, Fatima expose avec simplicité son dilemme. Ce premier roman est une belle réussite. ■

Rosa dolorosa | Caroline Dorka-Fenech - *chez La Marinière, 2020*. | Nino a 23 ans. Il vit avec sa mère, Rosa. Ils ont 19 ans d'écart et forment un couple fusionnel. Rosa possède un sympathique restaurant à Nice : le "Petit soleil". Mais elle projette de le vendre afin d'acquérir un hôtel trois étoiles et de combler l'ambition de Nino. En attendant, Nino emmène souvent Martin, le fils de la serveuse, faire de la plongée. Jusqu'au jour où l'enfant est retrouvé mort. Nino est accusé de l'avoir tué et d'avoir abusé de lui. Mais la police n'a pas de preuve. Rosa souffre atrocement de la détention provisoire de son fils. Ce premier roman s'empare, avec finesse, d'un sujet passionnant : les limites de l'amour maternel. Jusqu'où Rosa ira pour protéger son fils ? Fascinant ! ■

Bénie soit Sixtine | Maylis Adhémair - *chez Julliard, 2020*. | Sixtine renonce à ses études pour épouser le polytechnicien Pierre-Louis Sue de la Garde : à quoi bon chercher du travail, elle aura fort à faire avec leurs futurs enfants. Très catholiques, ils sont parfaitement d'accord sur ce point. Au bout de cinq semaines, Sixtine est enceinte : elle a accompli sans plaisir son devoir conjugal. La grossesse ne s'avère pas facile mais dans ce genre de famille, on n'apaise pas la douleur avec des médicaments : on prie. Ce roman dénonce la violence du catholicisme intégriste et offre un magnifique portrait de femme qui réussit à se libérer de cette emprise sans pour autant perdre la foi. Prenant ! ■

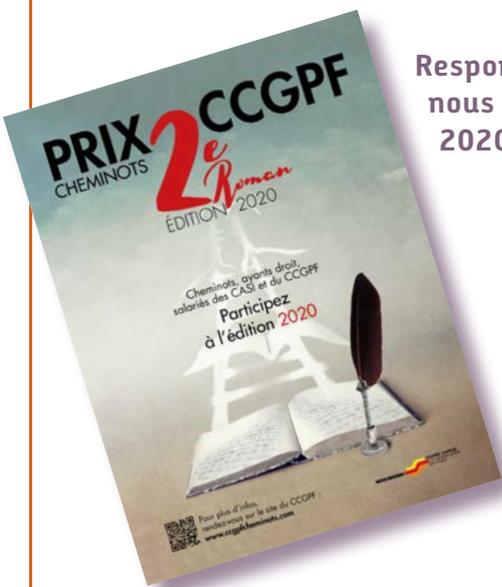
ROMAN ÉTRANGER

Betty | Tiffany McDaniel - *traduit par François Happe ; chez Gallmeister, 2020*. | Née d'une mère aussi « saisissante qu'un rêve » et d'un père Cherokee qui invente ses propres mythes, Betty grandit dans une petite ville de l'Ohio, entourée de ses cinq frères et sœurs. Le jour de ses 9 ans, sa mère, sous l'effet de l'alcool, lui révèle un secret de famille dévastateur. Betty le garde enfoui au plus profond d'elle et se réfugie dans l'écriture. La petite Indienne recueille peu à peu l'histoire douloureuse de sa famille et nous la confie dans ce roman terrible et émouvant. Un grand livre ! Prix du Roman Fnac 2020. Prix America 2020. ■



« Susciter le désir de lire »

Responsable du Service du livre et des bibliothèques (SLB), Valérie De Wispelaere nous parle de la sélection du « Prix CCGPF Cheminots du deuxième roman 2020 ».



VDR Comment procédez-vous afin de sélectionner les quatre ouvrages finalement retenus pour le prix du livre du CCGPF du deuxième roman ?

Valérie De Wispelaere L'année qui précède le prix, nous faisons ce que l'on appelle une veille documentaire pour repérer tous les deuxièmes romans. Ils étaient 32 en 2019. Nous les lisons dans le service et nous choisissons huit livres.

VDR Quels sont vos critères de sélection ?

Valérie De Wispelaere Ils sont proches de ceux de la liste conseil. Nous interrogeons l'écriture, le style, la langue, le vocabulaire, le rythme de l'ouvrage, l'originalité du récit. Est-ce que le livre tient en haleine ? Nous veillons à la qualité dramaturgique du récit, est-ce que c'est un livre à thèse, quelles sont les idées défendues et en quoi sont-elles pertinentes ? Nous avons aussi notre choix sentimental : ce livre m'a plu mais pourquoi ? Pourquoi ai-je envie de le faire lire ? De le faire connaître ? Enfin, nous nous demandons si l'auteur a besoin d'être soutenu dans sa carrière. Ainsi que des petites maisons d'édition.

VDR Une fois les huit ouvrages sélectionnés par vous, comment se passe la suite de processus ?

Valérie De Wispelaere Ils sont envoyés dans les CASI, les bibliothèques du réseau, auprès des référents des bibliothèques. Ces derniers sélectionnent ensuite quatre ouvrages sur les huit de départ. C'est un moment important

d'implication des bibliothécaires engagés dans la sélection, 198 bibliothèques constituent le réseau. Cette année nous avons dû procéder différemment à cause du confinement car les bibliothèques étaient fermées. C'est le SLB qui a réalisé la dernière sélection des quatre ouvrages en lice pour le prix. Mais c'est une exception. Une fois les quatre livres sélectionnés, ils sont envoyés dans toutes les bibliothèques du réseau pour inviter les cheminots à les lire et à voter. Nous sollicitons également les cheminots afin de les inciter à être membre du jury, étape qui se finalise en juin. Une vingtaine de membres du jury est sélectionnée par nos soins et tous reçoivent les quatre livres. Une journée de délibération est ensuite organisée à l'automne, cette année c'était le 3 octobre au SLB à Paris. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR M.D.

Élisabeth Drioux, 65 ans, est une cheminote à la retraite et passionnée de lecture. Elle a créé avec d'autres un groupe de lecture.

« Ma bibliothécaire, formidable, m'a ouvert pendant des années à des lectures dont je n'avais pas l'habitude. Notamment la bande dessinée. Au fur et à mesure des semaines, un groupe s'est constitué sur place. Nous partageons nos lectures, tous les lundis, dans un petit coin pour ne pas déranger car nous parlons fort ! Et puis cette année, nous avons eu envie de découvrir encore la sélection du prix CCGPF du deuxième roman conseillé par Brigitte, notre bibliothécaire. Et le confinement est arrivé, nos rencontres du lundi n'ont plus eu lieu. Mais par mail, notre équipe de dix lectrices a continué à échanger. Lors du déconfinement, la bibliothèque n'était pas encore ouverte, alors on s'est réuni les unes chez les autres, dans les jardins avec les distances de sécurité nécessaires. Cela nous a permis de garder le lien et de traverser cette période. Parfois, l'une du groupe nous disait pendant le confinement « au secours, je n'ai plus de livre ! ». On se voyait sur le trottoir et nous amenions des livres, en veillant à bien les nettoyer ! » ■

Votre lauréate du Prix CCGPF cheminots



Odile d'Oultremont
lauréate du Prix CCGPF cheminots
du deuxième roman pour
• Baikonour •
aux Éditions de l'Observatoire



« Les prix des lecteurs sont les plus authentiques »

Odile d'Oultremont est lauréate du Prix CCGPF Cheminots du deuxième roman pour *Baïkonour* aux éditions de l'Observatoire. Entretien.



©Barbaralivres

VDR Comment avez-vous abordé l'écriture de votre deuxième livre, un passage pas toujours facile pour les auteurs ?

Odile d'Oultremont La bonne réception de mon premier livre *Les Déraisons*, je l'ai mis à profit assez rapidement pour enchaîner sur un deuxième livre, avec l'éditrice qui me tapait dans le dos me demandant si j'étais prête, j'avais un peu tous les voyants au vert, j'en ai profité pour m'y remettre. Je prends un peu de temps à trouver l'atmosphère, les personnages. Dans quel contexte l'histoire s'ancre, en termes de profil social. S'agit-il de citadins ou d'habitants de la campagne ? C'est très important pour moi. Alors que je terminais mon premier livre dans un café connecté, j'aperçus des affiches pour des spectacles de théâtre de Bruxelles, où je vis. J'en ai découvert une qui s'appelait *Baïkonour*, ce mot, ce lieu géographique, ont évoqué pour moi une poésie folle. Je ne savais pas très bien de quoi allait parler mon prochain roman mais j'ai su qu'il s'appellerait *Baïkonour*. C'est une entrée un peu étrange.

VDR *Baïkonour* est le récit d'un changement de trajectoire de plusieurs personnages, qui vont se cogner au réel, se réinventer ou faire vivre leurs aspirations profondes, ce que l'on a manqué dans la vie et que l'on peut réparer...

Odile d'Oultremont À partir du moment où il était question d'une grue et d'un grutier, toute la structure narrative du livre s'est mise en place dans ma tête de manière presque géométrique. Quand vous parlez de trajectoire, pour moi, il y a un lien totalement direct. La nuit, la flèche de la grue est lâchée à l'air, elle tourne sur son axe afin qu'elle ne tombe pas en cas de coup de vent. Ça m'a fort intéressée. Dans la journée, dans sa partie active, elle est maîtrisée par les hommes. Elle prend les directions qu'on lui impose pour le travail et le reste du temps elle est en roue libre. J'avais envie de travailler avec la grue en fond d'écran, mais avec des personnages incarnés. Anka, le personnage principal vit une transition de trajectoire. Même Marcus, qui a un itinéraire/cheminement plus affirmé est victime d'un accident et doit reconsidérer son existence.

VDR Vous apportez un soin particulier aux relations de filiation. En quoi sont-elles si romanesques ?

Odile d'Oultremont Les relations mère-fille notamment me passionnent. J'ai une mère et des filles, je suis entre les deux, je trouve cela génial, source de cynisme absolu et en même temps du plus grand amour qui soit. Nous sommes pris en permanence en otage par des liens qui nous dépassent, par

des reproductions. Anka est consciente de ce qui l'a dissociée de sa mère, elle le prend à bras-le-corps. Elle en fait quelque chose, mais ce qui fait qu'elle ressemble à sa mère est beaucoup plus mis en valeur par sa mère que par elle-même.

VDR Vous inscrivez également vos personnages dans leur métier. Qu'ils aiment ou qu'ils n'aiment pas. Et vous racontez ce lien, qui occupe une grande partie de nos vies.

Odile d'Oultremont Le grutier m'est venu en premier. Se retrouver à 80 mètres de hauteur, c'est très cinématographique, cela permet de changer de point de vue, de relativiser. Marcus aime son métier, il est un des meilleurs dans son domaine. Son père n'ayant aucune ambition pour lui, il va faire ce qu'il rêve le plus, ce n'est pas donné à tout le monde de faire un métier que l'on aime profondément. Le métier de grutier est un métier de précision, on déplace des masses colossales qui peuvent mettre en danger les travailleurs au sol. Ce sont des gens très impliqués, concentrés, soucieux de l'autre en permanence, dont l'ambition première est que le sol soit sécurisé.

VDR Vous êtes scénariste et réalisatrice. L'image s'impose très vite dans votre roman, les lieux, la géographie de cette petite ville de Bretagne, la Grand-place, la grue, le salon de coiffure, la mer, le bateau. Vous pensez image en écrivant ?

Odile d'Oultremont Oui, j'écris en image. Je ne dissocie pas le travail de scénariste et le travail de l'écrivain. On est en train de monter une production pour que je réalise une version de *Baïkonour* en long-métrage, c'est la suite logique.

VDR Ce prix du second roman est un prix décerné par des cheminots, des lecteurs. Quel sens cela a-t-il pour vous ?

Odile d'Oultremont C'est l'essence même de la lecture, de la littérature. Se mettre à disposition de gens qui ont envie de lire. Le plus fondamental, c'est le prix du lecteur, le reste c'est quoi ? C'est une organisation de gens qui font fonctionner un système, c'est moins intéressant. J'écris pour des individualités, par pour des systèmes. Ou alors c'est le système le plus démocratique de l'appréciation de la littérature. Le livre est une possibilité d'évasion et d'accès au savoir. Ce sont les prix qui font le plus plaisir, ils sont authentiques. ■

ENTRETIEN RÉALISÉ PAR M.D.

Spécial longs séjours en pension complète à Port-Vendres

Du 31 janvier
au 28 mars 2021



OUBLIEZ LA GRISAILLE
ET OFFREZ-VOUS UNE PARENTHÈSE ENSOLEILLÉE !

-30 %

-30 % pour 2 semaines consécutives
-40 % à partir de 3 semaines consécutives

-40 %

Tarif selon votre quotient familial,
voir conditions au catalogue hiver 2020-2021 du CCGPF
Renseignez-vous auprès de votre CASI

CHEMINOTS



comité central
du groupe public
ferroviaire