



**Bureau Régional de Normandie
Union Fédérale des Cadres & Maîtrises
Cheminots CGT**

5, rue de Buddicum 76300 Sotteville lès Rouen
☎ 02.35.73.34.38 ☎ SNCF : 33.25.24
✉: cheminotscgt.normandie@wanadoo.fr



Ouverture à la concurrence des réseaux ferrés portuaires du Havre et de Rouen Pour L'UFCM CGT L'EPIC SNCF doit faire acte de candidature !!!

Avec la publication au journal officiel de la consultation pour la mise en concurrence de la gestion des circulations et la maintenance des installations ferroviaires sur les Ports du Havre et de Rouen, la réforme portuaire voulue par l'Etat arrive à son terme...

Le changement de propriété des voies ferrées portuaires au profit des Grands Ports Maritimes (ex Ports Autonomes) fait d'eux aujourd'hui les Gestionnaires d'Infrastructures. Le transfert des voies ferrées portuaires aux autorités portuaires est effectif depuis le premier semestre 2008. Les ports ont jusqu'au 31 décembre 2010 au plus tard pour procéder aux appels d'offre de délégation de l'exploitation, de l'entretien et la maintenance et de l'ingénierie de leurs voies ferrées.

Nous savons, suite à l'expertise du CER et du CCE réalisée fin 2008 / début 2009, qu'au niveau national, le dossier des voies ferrées portuaires a un impact économique très marginal pour la SNCF. Il est plutôt identifié comme un des dossiers permettant de tester la stratégie du Groupe sur les marchés concurrentiels.



La direction SNCF a fait le choix stratégique de privilégier une candidature portée par sa filiale INEXIA en partenariat avec sa filiale VFLI et d'autres acteurs nationaux ou locaux (COLAS RAIL sur Dunkerque, la Régie Des Transport des Bouches du Rhône sur Marseille). Cette position est motivée par un objectif de « courbe d'apprentissage d'INEXIA et de VFLI » sur le marché concurrentiel.

Elle est également justifiée par le souhait de ne pas brouiller l'image de l'Infra dans une période de débats sur l'accès équitable des Entreprises Ferroviaires aux infrastructures.

Cette stratégie montre aujourd'hui ses impacts. Et les premiers exemples nationaux ne sont pas de nature à nous rassurer sur l'avenir de notre région ! En effet, les réponses aux appels d'offre des ports de Dunkerque et de Marseille ont été pilotées nationalement par la direction de la stratégie, faisant fi des problématiques locales et régionales. Résultats :

- Sur le port de Dunkerque, l'EPIC SNCF n'a pas du tout répondu, préférant un groupement d'entreprises (GIE) avec ses filiales... finalement, devant la complexité des réponses avec des dossiers mal ficelés, le Port de Dunkerque a choisi de confier le marché à Europorte 1 (filiale d'Eurotunnel). Quid des 45 cheminots qui travaillaient sur le site ?
- Sur Marseille, la direction de l'entreprise a fait le même choix, en répondant avec un Groupement d'Intérêts Economiques regroupant filiales (INEXIA, VFLI) et partenaires (ETF, RDT13), et a remporté l'appel d'offre début 2010. Même si la direction avait également présenté un dossier pour répondre avec l'EPIC SNCF, elle ne l'avait fait que contrainte et forcée par la lutte

des Cheminots en 2009, et a présenté un projet 34% plus onéreux que celui avec les filiales. Les dés étaient déjà pipés !

Pour ces mêmes lieux, déjà touchés par d'autres réorganisations, les conséquences sociales sont loin d'être négligeables, surtout qu'en cas de reconversions, les solutions locales sont quasi inexistantes.

Neufs ports sont concernés nationalement, dont Le Havre et Rouen, où ce ne sont pas moins d'une centaine d'agents qui sont concernés, tous services confondus. Ça va des agents Infra Circulation (aiguilleurs, régulateurs, Chefs circulation...) aux agents de l'Équipement (Voie, SE, SM, Caténaires, Télécom...), sans compter les emplois induits (Encadrement, Administratifs...).

Et c'est sans compter sur la mise en place des OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité), pure filialisation, qui se verrait facilitée.

Ça peut être lourd de conséquences pour les cheminots normands !

Il nous semble au contraire évident que l'hypothèse de positionner l'EPIC SNCF sur les appels d'offre, qu'ils soient découplés ou globaux, mériterait d'être examinée à la lumière des attentes de sécurisation du volet circulation par les ports, et de l'image de compétence et de savoir-faire indiscutable de l'EPIC SNCF sur l'ensemble des aspects techniques liés à l'exploitation et à l'organisation des métiers du ferroviaire. Etant donné la complexité des procédures de gestion, d'exploitation et d'entretien des infrastructures ferroviaires, y compris les installations de traction électrique, la sécurité des circulations et des personnels n'est garantie que par la cohérence du réseau et ne peut admettre une dilution des responsabilités. D'ailleurs, les conventions transitoires ont rapidement soulevé d'autres questions, et notamment celles des responsabilités réciproques en matière de sécurité et d'assurance.

Pour la CGT, au vu des enjeux pour les Cheminots de l'Infra Circulation, de l'Équipement et du Fret, la SNCF avec son EPIC doit impérativement déposer un dossier de candidature avant la date prévue du 13 Septembre 2010 !

Sur les ports de Rouen et du Havre, 5 lots sont ouverts :

- Gestion des Circulations
- Maintenance voie ferrée, appareils de voies et abords, installations fixes, PN...
- Maintenance des postes d'aiguillages
- Maintenance des installations électriques
- Relevage des wagons déraillés



A quoi auraient servi les certifications de l'INFRALOG de Rouen et de l'INFRALOG National, si la SNCF ne répondait qu'avec ses filiales, ou pire, ne faisait rien ?

L'EPIC SNCF, avec ses cheminots, disposent des atouts majeurs pour répondre pleinement aux besoins exprimés par les ports : capacité d'établissement du référentiel de sécurité, de maintenance et d'exploitation et certification auprès de l'EPSF, gestion des trafics et circulation, maintenance des infrastructures, travaux et investissements...

Malheureusement la direction de la SNCF semble abandonner la défense des prérogatives de l'entreprise publique historique. Convertie au libéralisme, elle considère que seule la pression de la concurrence lui permettra d'imposer sa politique aux cheminots dans toutes les branches (fret, voyageurs ou infrastructure).

La CGT, et son UFCM, a une toute autre ambition : défendre et développer un service public ferroviaire à la hauteur des défis sociaux et environnementaux de notre temps. Elle revendique le maintien de la SNCF comme Gestionnaire d'Infrastructure Délégué des réseaux portuaires.

**Pour agir sur les choix de direction,
Pour préserver et défendre notre système de retraites par répartition,
Tous dans l'action, le Mardi 07 Septembre 2010 !**

Rouen, le 30 août 2010