



EUROSTAR

La gabegie orchestrée par la SNCF

Depuis le mois de juin, le comité avait demandé des informations sur les sociétés Thalys et Eurostar à l'épreuve du COVID-19 mais également dans la perspective de fusion des deux compagnies (Projet « Greenspeed »).

Les comités nationaux étaient en processus de consultation sans inclure le Comité d'entreprise européen qui, au regard du droit européen, dispose des prérogatives transnationales afin d'analyser et d'informer les salariés dans la globalité des restructurations envisagées par le groupe SNCF et les conséquences dans les cinq pays concernés (Royaume-Uni, France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne).

Le CEE SNCF a fait valoir ses droits devant la justice française afin que la SNCF respecte les droits à l'information et la consultation, la procédure d'appel est toujours en cours. La direction du groupe a été contrainte d'entamer le processus de consultation le 6 novembre. Devant les informations partielles et le peu d'éléments de réponse fournis, le comité a fait valoir son droit à l'expertise. Cette expertise donne des éléments sur les situations à fin novembre et les mesures envisagées, mais de nombreuses informations sur les coûts n'ont pas été données par la direction, et la stratégie du groupe SNCF sur les deux compagnies reste opaque.

Eurostar : les dividendes aux actionnaires et hauts dirigeants, les efforts aux Cheminots !

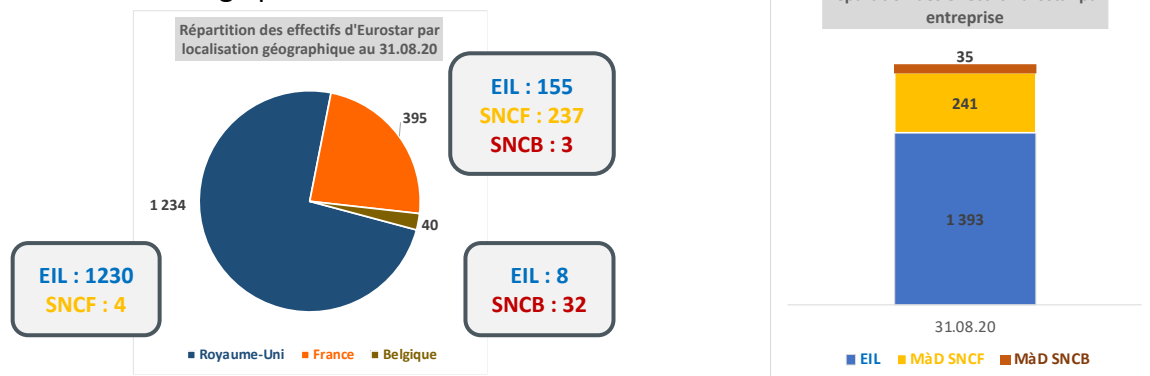
Productivité accrue, baisses des conditions de travail ainsi que les licenciements pour les Cheminots, c'est la recette pour équilibrer une situation économique mise à mal par les actionnaires. C'est en 2010 que ces mêmes actionnaires (SNCF 55 %) décidaient d'investir dans un plan de renouvellement des rames Siemens très controversé. Les raisons de ce choix vont peser lourd 10 ans après. En effet, cet investissement conséquent mais nécessaire (1 Mds£) va endetter la compagnie au-delà de sa capacité d'autofinancement avec à la clé un contrat de maintenance et fourniture exorbitant de 25 M£/an jusqu'en 2030. La livraison des premières rames (17 au total) en 2015 coïncide avec le rachat des actions du gouvernement britannique. Ainsi le rachat d'actions et les dividendes de l'époque s'élèvent à plus de 22 % du CA (235 M£) et mettent dans le « jeu » des gestionnaires de fonds de pensions, à l'instar de la caisse du dépôt du Québec, partenaire historique du groupe SNCF et qui détient 30 % de Kéolis, ainsi qu'un pur financier, Hermès.

Les attentats en France ont aussi eu des répercussions sur le trafic entamant une restructuration avec 60 emplois supprimés au centre d'appel et une sous-traitance de ce service en Roumanie et à Derby pour 4,2 M£/an. 127 départs volontaires ont suivi dans l'ensemble des services Eurostar au Royaume-Uni. L'année d'après, le trafic a battu un record avec des conséquences sur les conditions de travail des cheminots en réduction d'effectif. Nicolas Petrovic, le PDG de l'époque, a quitté la compagnie pour aller... chez Siemens bien sûr ! Toute coïncidence avec les contrats passés serait bien entendue purement fortuite (sic).

Si les actionnaires se gavent, les hauts dirigeants ne sont pas en reste : 4,5 % des employés (soit 55 personnes et le directeur) accumulent 13 % de la masse salariale. Une réduction à 70 % des salaires au-dessus de 85 000 £ permettrait de sauver 60 emplois. Malgré un accord sur une réduction des salaires et du temps de travail, pour conserver l'emploi, entre la direction d'Eurostar et les 3 syndicats britanniques représentatifs, signé en août 2020, la direction préfère licencier. On comprend mieux pourquoi le regard du CEE, et ceci malgré un manque criant d'information sur la gestion de cette compagnie, embarrasse le groupe SNCF.

La direction du groupe SNCF va contraindre 1 cheminot sur 5 à quitter l'entreprise au Royaume-Uni

Plus de 200 cheminots en CDI, dont 1/3 de licenciements, 2/3 de départs « volontaires », et l'État anglais versera 14 M€ de chômage partiel sur l'année 2020.



L'acharnement du groupe SNCF sur les cheminots anglais d'Eurostar pose des questions morales et éthiques au regard de l'équité des salariés concernant leur lieu de résidence. Pour résumer, en cas de mauvais coup il ne vaut mieux pas travailler sous contrat au Royaume-Uni. Dès lors la question du Brexit interroge et inquiète sur l'évolution de la législation sociale au Royaume-Uni et de l'application de la législation européenne sur une entreprise transnationale comme Eurostar qui va fusionner avec Thalys, le statut de cette entreprise ainsi que l'emplacement de son futur siège.

L'appareil productif au service des objectifs financiers

Nous sommes très loin du « *plan d'économie* » annoncé en septembre au CEE et c'est une véritable saignée que le groupe SNCF entreprend au Royaume-Uni.

La direction n'a communiqué aucun chiffre qui nous permette de mesurer les impacts économiques de la réduction du périmètre d'activité, car seules les liaisons Paris-Londres, Bruxelles-Londres et Amsterdam-Londres seraient maintenues (suspensions/fermetures des gares de Calais, Ashford et Ebbsfleet). Il en va de même pour : la fermeture des guichets en gare de Saint-Pancras, la suspension de la restauration à bord, la réduction des frais d'infrastructure, l'unification de la flotte et la priorisation des rames Siemens e320. La stratégie de maintenance de ces rames a des conséquences sur l'atelier de Temple Mills, mais également sur le contrat avec Siemens, qui refuse de renégocier alors qu'il touche de l'argent, quand quasiment aucun train ne roule depuis août.

Que devient « Greenspeed » le projet de fusion avec Thalys ?

On ne peut pas, à la lumière des premiers éléments d'une restructuration en constante évolution, se projeter sur la fusion avec Thalys et les réductions d'effectifs en majorité dans les sièges de ces entreprises. Pourtant la direction continue à nier le lien entre un « *plan d'économie COVID* » et une restructuration en préparation d'une fusion. C'est d'autant plus scandaleux que ces entreprises ont rendu des rapports et dédié des postes à l'élaboration de cette fusion. Le groupe SNCF prévoit de commencer la consultation en février pour le CEE.

Le comité ne dispose pas encore de tous les éléments de compréhension. Le groupe SNCF préfère bafouer les prérogatives des instances représentatives du personnel et ne pas donner au Comité d'entreprise européen un effet utile aux restructurations nationales. L'expertise diligentée par le CEE qui aura eu besoin d'ester en justice afin de faire valoir son bon droit pour éclaircir tant bien que mal la situation économique et la gestion encore très opaque d'Eurostar. Ceci doit permettre de construire un rapport de force pour servir au mieux l'intérêt des Cheminots. La présentation de l'expertise et l'échange entre l'instance transnationale du groupe SNCF et la direction devraient permettre de démêler une situation qui va bien au-delà des aspects COVID et semble déjà préparer une fusion des plus opaques. Vous pouvez compter sur la détermination du CEE SNCF et de ses 28 membres, représentant 13 nations et 18 organisations syndicales afin d'agir et de faire respecter le droit des salariés dans le groupe SNCF.