

SOS... SEAFRANCE

QUELLES "AMBITIONS" POUR DEMAIN ? 650 LICENCIEMENTS AUJOURD'HUI !

Secret de polichinelle. La rumeur courait depuis des mois pour ne pas dire plus. "À quoi sert d'avoir un nouveau bateau, le "Molière", s'il est sous utilisé ?" Cette interrogation, nous l'avons entendue, début janvier, à bord du "Rodin", par une personne de l'accueil qui chuchotait à l'oreille d'un interlocuteur dubitatif et elle poursuivait... "cela va être saignant". La filiale de la SNCF est dans la tourmente. Cela ne date pas d'hier, ni d'avant-hier.

Il est impératif d'avoir toutes les données en mains pour ne pas se laisser gruger. Les salariés ont toute latitude à s'exprimer et à prendre à bras le corps leurs situations.

SECRET de polichinelle, donc, sur la ligne Calais-Douvres. Courant novembre, la CGT, exprimait la plus grande des vigilances. Ce 17 février, peu avant 13 heures, la direction annonçait ses "ambitions" pour 2011 "mais la crise est là" et il y aura des suppressions d'emplois par centaines, soit 650 licenciements, c'est-à-dire, 40% du personnel, (sur 1600 personnes dont 1300 navigants). Cela se passait au cours d'un comité d'entreprise extraordinaire. Le comité d'entreprise n'a pas validé le plan annoncé par la direction. Les syndicalistes de la CGT en sont sortis abasourdis par toutes les mesures annoncées.

Il y a un autre paramètre à ne pas perdre de vue, ce sont les conséquences de la décentralisation portuaire qui ne sont pas des plus simples. L'État garde la tutelle du Service maritime ; des dotations - plus ou moins sûres - sont assurées pour une réorganisation générale du port de Calais ; la concession est donnée jusqu'en 2015 à la Chambre de commerce et le propriétaire en est, actuellement, la Région Nord/Pas-de-Calais avec la constitution d'un organigramme précis. Ce sera la mise en place de Calais 2015 et cela se prépare dès maintenant. C'est dans cette direction que les syndicalistes soulignent "qu'il est hors de question de mettre en concurrence les salariés des ports et surtout ne pas déshabiller Pierre pour habiller Paul". Nous apprenions, en milieu de semaine dernière, la mise en service d'une nouvelle liaison transmanche "LD Lines" (lire Louis Dreyfus, un armateur avec pignon sur rue) au départ de Boulogne-sur-Mer. Sans amalgame aucun, nous pouvons dire que le marché est là mais c'est toute la stratégie de SeaFrance qui est à mettre en cause.

Sans précédent

"SeaFrance est confrontée à une situation sans précédent, face au contexte de crise, et tout particulièrement à la chute de son marché : historiquement, SeaFrance détenait 20 % du marché fret, qui a lui-même baissé de 20%. Janvier 2009 confirme cette tendance baissière, avec une chute de 23 % par rapport à janvier



Quel plan de sauvetage pour SeaFrance ? (Photo Liberté 62)

2008, ce qui représente en année pleine 800 000 camions en moins pour le marché. Cette forte baisse a été masquée pour SeaFrance par l'arrêt partiel de l'activité du tunnel sous la Manche ; son retour à pleine capacité se traduit par une décroissance du trafic SeaFrance.

SeaFrance est en extrême difficulté financière : l'entreprise a perdu 20 millions d'euros en 2008 et perd chaque mois environ 3 millions d'euros depuis octobre dernier. En outre, la trésorerie est négative depuis août 2008, et ne cesse de se dégrader depuis cette date, y compris en janvier 2009. Cette situation n'est plus tenable, dans un contexte de crise qui s'annonce durable. Attendre, sans agir, une hypothétique reprise économique rapide serait irresponsable et condamnerait l'entreprise au dépôt de bilan."

Ces explications financières sont là mais elles soulignent aussi la suite logique, autrement dit, c'est l'emploi qui en est le responsable d'où des suppressions drastiques. La compagnie prévoirait de réduire sa flotte à seulement trois ferries - les plus récents ("Molière", "Berlioz" et "Rodin"), avec une activité mixte selon la saison (fret et transport passagers).

Le dialogue social est une base incontournable et c'est cet aspect que défend la CGT, concomitamment, avec la défense du service public que d'aucuns combattent sans vergogne. Cela pour éviter le pire. La situation financière de "SeaFrance" préoccupe la direction générale de la SNCF, sans tomber dans aucun schématisme automatique. Le conseil de surveillance de décembre dernier devait valider l'étape financière avant la réunion du comité d'entreprise à Calais.

Et la SNCF ?

La SNCF, nous précisait, récemment, Yvon Simplet, secrétaire de la CGT-Sédentaires, est responsable de la situation. "À la CGT, nous n'avons eu de cesse de tirer le signal d'alarme et depuis mars 2006, nous insistons contre toute discrimination syndicale et la SNCF doit assumer sa part de responsabilités". Les grandes manoeuvres qui se préparaient (et déjà en cours pour certaines d'entre elles) sont des éléments connus aujourd'hui. Il y va de la pérennité du service public et, bien sûr, de son renforcement. Mais les informations qui nous parviennent, à l'ouest et à l'est de Calais, confortent notre opinion et notre sentiment du combat contre

toutes privatisations. Louis Dreyfus, armateur avec pignon sur rue, entreprend des positions de transmanche à partir du Havre. Il y eut déjà un précédent de "délégation de service public" avec la ligne Dieppe-Newhaven, il y a deux ans. Déstabiliser le marché du "tourisme" est un but ciblé. Profiter de la crise financière actuelle comme prétexte à tout liquider est bien dans la lignée et les pratiques du Medef.

La compagnie P and O a été rachetée par "Dubai port authority" et cela dans une stratégie liée non seulement à l'activité maritime proprement dite mais aussi à l'activité portuaire mondiale. À un moment donné ou à un autre, l'intérêt pour P and O pour des infrastructures portuaires prendra le dessus et l'activité ferry passera au second plan...

À l'est de Calais, c'est la compagnie Norfolk, propriété de Maersk, numéro un mondial du fret, qui déploie et va déployer une activité passagers et fret à partir de Dunkerque avec des navires mixtes avec capacités de passagers évaluées entre 600 et 700 ; dans un avenir proche, Norfolk table sur le transport d'un peu moins de deux millions de passagers par an entre Dunkerque et

Douvres. Mais Maersk a aussi d'autres visées, plus globales, pourrait-on dire, à partir d'un hub rapatrié de Dunkerque à Rotterdam. Pour Norfolk, il s'agit aussi de casser les prix et prévoir un retour sur investissement escompté entre un an et 18 mois pour analyser la situation et prendre des décisions affinées.

Tout cela est du domaine d'une concurrence déloyale et la CGT SeaFrance n'a cessé d'avertir, solennellement, la SNCF des risques encourus à terme, car c'est surtout la pérennité de l'entreprise SeaFrance qui est posée. Aujourd'hui plus que jamais.

Pour le service public

La seule ligne directrice qui doit compter pour la compagnie SeaFrance est la suivante : avoir toute la place au sein de la SNCF, en défendant le service public. Seul le service public est en mesure d'avoir une politique de suivi et des tarifs attractifs pour les passagers et le fret. Le service public est plus qu'un argument de principe, c'est le fondement même de l'action des syndicalistes cégétistes.

La SNCF a besoin d'une alternative et se positionner en opérateur complet dans le secteur transmanche. SeaFrance doit avoir toute sa place sur la liaison transmanche. Le fait de se poser en défenseur de l'emploi est une démarche tout à fait saine dans une conception syndicale de lutte qu'exprime la CGT. SeaFrance ne doit pas être privatisée, elle assure un rôle essentiel dans la chaîne transport en termes de complémentarité multimodale et de synergie au sein de la SNCF ! La direction emploie le conditionnel, (un conditionnel qui ne veut plus rien dire) et annonce que le "projet de plan de redressement prévoirait une réduction des effectifs d'environ 650 emplois, qui affecterait le personnel navigant et sédentaire. Parallèlement, l'entreprise engagerait une politique exigeante de réduction des coûts, une simplification de l'organisation et une adaptation plus fine des moyens engagés à bord en fonction de chaque traversée." La problématique de la défense de l'emploi est, elle, réelle.

Pierre Pirierros