



Entreprises



CÉLIA CALLOS

TRAIN FANTÔME

Eurostar, la spirale infernale

Frappée de plein fouet par la chute du trafic sous la Manche, la compagnie ferroviaire entame une cure d'amaigrissement sévère.

PAR STÉPHANE BARGE

Quand l'Eurostar a quitté la gare d'Amsterdam pour inaugurer la première liaison directe entre la capitale des Pays-Bas et Londres, lundi 26 octobre, sur le coup de 8 heures du matin, son conducteur s'est cru aux commandes d'un train fantôme. « Les rames étaient vides, il n'y avait quasiment personne à bord », se lamente un salarié. Cette fois, pas de fanfare ni de tapis rouge pour accueillir les voyageurs

au terminus de Saint-Pancras, comme le veut habituellement la tradition lorsque la société ouvre une nouvelle ligne. L'ambiance n'est plus à la fête.

Lourdement frappée par la pandémie, la compagnie ferroviaire qui relie Londres à la France, la Belgique et les Pays-Bas via le tunnel sous la Manche, pensait pouvoir relancer ses affaires à la sortie du premier confinement. Mais, après un bref sursaut, son trafic s'est de nouveau figé cet été, quand le gouvernement britannique a

imposé une quatorzaine à tous ses voyageurs. Selon le dernier bilan publié par Getlink, la maison mère d'Eurotunnel, le nombre de passagers qui ont traversé la Manche à bord d'un TGV Eurostar a dégringolé de 89 % en un an lors du troisième trimestre.

Alors que la deuxième vague de coronavirus déferle sur l'Europe, on se demande bien comment la compagnie pourrait s'en remettre. Pour réduire ses coûts, elle a déjà instauré un service minimum, programmé au moins jusqu'à fin 2021. Sur la ligne Paris-Londres, suspension des arrêts aux gares d'Ashford et d'Ebbsfleet, dans le Kent, ainsi qu'à celle de Calais-Fréthun, côté français. Suppression des trains reliant directement Londres à Lyon, Avignon, Marseille, sans oublier les Alpes françaises, vers lesquelles déferlent pourtant chaque année quelque 25 000 skieurs. « Au vu des défis en jeu actuellement, tous nos efforts doivent se concentrer sur les grandes métropoles », justifie laconiquement Eurostar par le biais d'un message publié sur son site (la direction a décliné notre demande d'entretien).

Pour drastique qu'elle soit, cette réduction de l'offre de transport est loin d'être la panacée, tant la santé financière de l'entreprise franco-britannique – son siège est basé à Londres, mais son premier actionnaire est la SNCF, à 55 % – s'est dégradée. « C'est la panique à bord, susurre un cadre. On perd plus de 1 million d'euros par jour. Le *board* est sur les dents. » Mi-juin, une note confidentielle émise par la SNCF tirait déjà la sonnette d'alarme. « Eurostar a obtenu une facilité de caisse supplémentaire de 115 millions de livres sterling (près de 130 millions d'euros) auprès des banques Crédit agricole et NatWest. Les fonds obtenus permettent de tenir jusqu'à la fin du mois. A compter du 1^{er} juillet, Eurostar n'aura plus de trésorerie disponible. La situation nécessite un financement supplémentaire de l'ordre de 400 millions de livres [NDLR : près de 445 millions d'euros]. »

Selon nos informations, les financiers de la SNCF, épaulés par ceux de la Caisse de dépôt et placement du Québec – deuxième actionnaire, à hauteur de 30 % –, seraient alors parvenus à emprunter au moins 300 millions de livres sterling (environ 330 millions d'euros) sous forme d'emprunt garanti. Concrètement, les banques auraient exigé des propriétaires d'Eurostar



qu'ils s'engagent à injecter 150 millions de livres (environ 165 millions d'euros), prélevés sur leurs fonds propres, si les finances venaient encore à se dégrader.

Elles ont aussi et surtout réclamé un plan d'économies. « Pour survivre, nous devons nous adapter en urgence. Des décisions très difficiles seront à prendre », avait alerté en privé dès juin Mike Cooper, le PDG d'alors, avant de balancer sa démission pour retrouver Arriva, filiale britannique de la Deutsche Bahn, concurrent de la SNCF. C'est dire l'ampleur de la tâche qui attend son successeur, le Français Jacques Damas. Pur produit de la SNCF, ce centralien a gravi un à un les échelons du groupe ferroviaire après y avoir entamé sa carrière, au début des années 1980, comme chef de la gare de Melun (Seine-et-Marne). Avant d'être nommé en septembre à la tête de la compagnie transmanche, l'homme était en charge depuis six ans de la sécurité, de l'exploitation et de la maintenance chez Keolis, une autre filiale de transport de la SNCF (bus, métros, tramways). Ce sexagénaire connaît bien Eurostar pour en avoir dirigé les opérations à Londres pendant cinq ans, au début des années 2000. Pour remettre l'entreprise sur de bons rails, il sera épaulé par Olivier Fortin, un cadre financier de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Leur mission ? Restructurer l'entreprise, via un programme de réduction des coûts qui table, au moins jusqu'à fin 2021, sur une diminution de 20 % des dépenses à tous les étages : renégociation à la baisse des contrats fournisseurs, coupes dans le budget marketing et... dans la masse salariale, dans les mêmes proportions. Officiellement, pas question de licencier. De fait, la direction s'en est tenue jusqu'ici à des mesures de chômage partiel pour limiter la casse parmi les 1400 salariés (dont près de 1300 outre-Manche). Mais, alors que le dispositif mis en place par le gouvernement britannique devait s'achever fin octobre, les syndicats craignent fort que de nombreux salariés se retrouvent sur le carreau dès ce mois-ci. La quarantaine

d'employés qui étaient affectés à l'accueil et l'entretien des gares d'Ebbsfleet et d'Ashford pourraient être les premiers sur la liste ; 25 techniciens et ingénieurs du centre de dépôt et de maintenance de Temple Mills, dans la banlieue de Londres, seraient aussi menacés.

Chez certains sous-traitants, le mal est déjà fait. « Plusieurs contrats ont déjà été cassés dans la restauration, par exemple », assure un délégué syndical. Momentum, l'un des principaux prestataires, aurait été contraint à un plan social. Catastrophique pour ses finances, l'aggravation de la crise sanitaire pourrait amener Eurostar à exiger de ses troupes qu'elles se serrent un peu plus la ceinture. Toute menace de grève étant condamnée, vu le contexte, à produire à peu près autant d'effet qu'une balle à blanc sur un char blindé, ce nouveau tour de vis budgétaire tomberait à pic pour préparer le terrain en vue d'une fusion avec Thalys, l'autre filiale (à 60 %) de la SNCF, qui dessert le Benelux et le nord-ouest de l'Allemagne. Présenté déjà l'an dernier par Guillaume Pepy, l'ex-patron de l'entreprise ferroviaire, le projet, baptisé Green Speed, créerait un géant ferroviaire entre Londres et Cologne, avec l'ambition de concurrencer les compagnies aériennes sur ce tronçon. En unissant ses deux filiales, la SNCF générerait de nouvelles économies d'échelle – mise en commun de la maintenance, partage des systèmes d'information, unification de la billetterie, etc. Mais il faudra pour cela éliminer quelques « doublons »... Les syndicats redoutent la suppression de plusieurs centaines d'emplois au sein de Green Speed. Le germe d'une bourrasque sociale, après la tempête sanitaire. *

- P. 50. Eurostar, la spirale infernale
- P. 51. Sony contre Microsoft : un fauteuil pour deux
- P. 52. Enseignes bio, la guerre des prix aura bien lieu
- P. 53. Renault dans le borborygme turc
- P. 54. Jonathan Ive, l'énorme prise d'Airbnb