

LE PDG D'EUROTUNNEL S'EXPLIQUE

Retour sur le plan social

Pour la première fois, Jacques Gounon s'est exprimé publiquement sur le plan social d'Eurotunnel et ses 900 départs volontaires de part et d'autre de la Manche.

« Les salariés qui sont partis ont bénéficié d'un accord très généreux... Très très généreux », lance le PDG pour ne pas dire "trop" généreux.

Cet accord, Jacques Gounon ne veut pas le prendre

à son compte. Il a été scellé sous l'ère Jean-Louis Raymond. « Mais l'entreprise s'était engagée vis-à-vis des organisations syndicales et je me devais de respecter cet engagement », poursuit M. Gounon.

Le coût du plan social : 50 millions d'euros

Avant le plan social la masse salariale de l'entreprise représentait une charge de 150 millions d'euros annuels.

« Je me suis engagé à vous donner des chiffres, sans aucun tabou. Je peux donc vous annoncer que l'économie réalisée par la réduction d'effectifs sera d'environ de 45 millions d'euros par an. Le calcul est simple. C'est grosso modo un tiers des salariés en moins, soit 900 départs sur un effectif de 3 200 personnes. Lorsque tous les départs seront effectifs, fin



La réduction d'effectifs permettra au tunnel d'alléger ses charges de 45 millions d'euros annuels.

mai, il restera 2 300 salariés. Le plan social a coûté 50 millions d'euros à l'entreprise », détaille Jacques Gounon.

Le P.D.-G d'Eurotunnel

s'explique aussi sur le nombre de départs largement supérieur à ce qui était prévu initialement : « Face à l'afflux de demandes de départs, nous avons deux op-

tions. Soit refuser les trois quarts des demandes. Soit satisfaire tout le monde. Refuser les départs aurait été bien pire. Car nous avons besoin de salariés volontaires et motivés qui ont confiance en l'avenir de la société ».

« La débureaucratisation d'Eurotunnel »

Comment le tunnel va-t-il pouvoir fonctionner avec un tiers des salariés en moins ? La question a été posée par un petit porteur : « Le plan de restructuration prévoyait une réduction de capacité de tunnel, plus en adéquation avec le trafic réel. La baisse d'effectif accompagne ce processus. Il y a moins de navettes au départ, mais surtout elles ne roulent plus à vide. Le tunnel d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec le tunnel d'il y a 10 ans. C'est une refonte du fonctionnement que nous avons opéré », répond le P.D.-G qui ajoute que les suppressions de postes ont été plus importantes au niveau des cadres que des salariés de "base" : « Pour une fois, nous avons plus taillé dans l'encadrement que dans l'effectif de terrain. Il s'agit d'une véritable débureaucratisation d'Eurotunnel. Je tiens à préciser aussi que ce plan social - 900 licenciements tout de même ! - s'est déroulé dans un climat de sérénité exceptionnelle : à peine deux grèves ».

Embauches bloquées sur au moins trois ans

Autre question pertinente d'un membre de l'Adacte : « Ceux qui sont partis restent prioritaires à l'embauche pendant un an. Est-ce qu'il y a des embauches prévues ? Dans ce cas, vous n'avez pas peur que ceux qui sont partis avec une belle enveloppe reviennent ? » Réponse de M. Gounon : « Il n'y a aucun recrutement de prévu pour au moins trois ans, sauf peut-être à quelques postes très spécifiques. Ceux qui sont partis n'auront aucune possibilité de retour ».

Y'a de l'écho dans le tunnel...

□ Eurotunnel cherche un directeur pour le développement de sa licence de transport de marchandises Europorte II.

□ Le PDG Jacques Gounon souhaite que la prochaine assemblée générale du tunnel se déroule à nouveau à la salle Calquella de Coquelles. La salle avait été prêtée pour une somme symbolique. La location d'autres salles, comme à la Défense ou parc des expositions de Villepinte se chiffrent en centaines de milliers d'euros.

□ Le 12 décembre, une partie des péages du tunnel sera automatisée. C'est l'une des conséquences directes du plan de restructuration. Un gain d'argent à la clé, mais aussi un gain de temps pour les camions.

□ « Je suis en train de faire la liste de toutes les aberrations d'Eurotunnel. Et j'ai constaté que 8 % des passagers ne payaient pas. Il s'agit essentiellement des services de l'Etat. Cela représente X millions d'euros. Je promets que cela va cesser », a déclaré Jacques Gounon.

□ A la question d'un adhérent de l'Adacte « Quelles sont vos relations avec Hervé Huas », Jacques Gounon a répondu : « Je crois qu'il me déteste violemment ».

□ Le préfet élabore en ce moment un nouveau plan particulier de protection (PPP). Il s'agit de revoir de fond en comble tous les dispositifs humains et techniques touchant à la sécurité. « Nous ne transigeons pas sur la sécurité », a rappelé avec fermeté Henri Rouanet. Les passagers qui se présenteront en "tongs" seront immédiatement contrôlés !

□ Joseph Gouranton, le président de l'Adacte a qualifié la composition du précédent conseil d'administration de « petite erreur ». Il a de l'humour Joseph...

□ Parlant du plan social, Jacques Gounon a déclaré aux petits porteurs : « Il y a eu au total trois heures de grève et deux manif' de dix personnes... ». Visiblement il y a un relent de mauvaise foi derrière ces propos. Les syndicats apprécieront.

LE TUNNEL VEUT ATTIRER LES INSTITUTIONS PUBLIQUES

L'Etat et l'Europe sollicités par Rouanet

L'assemblée générale de l'Adacte a été l'occasion pour l'administrateur très discret d'Eurotunnel, Henri Rouanet, de se présenter. Précisons d'emblée qu'il s'agit d'une connaissance de longue date du P.D.-G Jacques Gounon. Les deux hommes ont travaillé ensemble au cabinet du ministre du Travail Michel Giraud dans les années 90.

Au sein du tunnel, Henri Rouanet préside la commission sûreté, sécurité et environnement. Une charge qui lui va bien en tant qu'ancien directeur de la sécurité civile.

Ancien préfet, sa mission est de faire le lien entre les services de l'Etat, de la Région, de la communauté européenne et le transporteur ferroviaire.

Rouanet pense obtenir des financements publics

La tâche n'est pas mince : « Eurotunnel a toujours été exclu des problématiques européennes et nationales sur le transport. Le traité de Canterbury bloque tout financement public. On peut à mon avis infléchir ce traité. Mais les instances nationales et européennes ne se contentent pas d'incantations grincheuses. Il faut se présenter avec des dossiers. Nous allons passer d'une démarche d'attente courroucée à une démarche plus opérationnelle ».

Henri Rouanet pense pouvoir obtenir des fonds européens dans le domaine de la sûreté par exemple. « Eurotunnel rend des services à l'Etat en matière de contrôle de l'immigration, de trafics de drogue que nous interceptons. Il est normal que l'Etat nous rende

aussi service en apportant des financements comme cela se fait ailleurs. De même, nous avons un rôle d'aménageurs du territoire. Il est normal que les institutions s'impliquent. Il ne faut pas oublier que le tunnel, s'il reste une entreprise privée, a une mission de service public ».

Le tunnel totalement écarté des problématiques de transport

L'administrateur assure que les services étatiques et communautaires ne sont pas fermés aux sollicitations d'Eurotunnel. « Sauf que personne n'est jamais

vraiment allé les voir avec un dossier solide sous le bras », poursuit Henri Rouanet.

Signe qu'Eurotunnel n'est pas pris en compte dans les décisions majeures, le pôle de compétitivité ferroviaire mis en place dans la Région a totalement ignoré le tunnel sous la Manche, pourtant montré comme une entreprise modèle avec une technologie d'avance.

De même, Henri Rouanet a dû batailler ferme pour intégrer le comité d'étude sur la possible ligne Paris-Amiens-Londres via le tunnel. Un comble.

A.C.



Henri Rouanet, ancien préfet et administrateur d'Eurotunnel.