



PROPOSITIONS DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS
POUR UNE INTERNALISATION DE LA RESTAURATION FERROVIAIRE

JUIN 2020

SORTIE DE CRISE SORTIE DE CASSE

RESTAURATION FERROVIAIRE



CONTEXTEPAGE 1
SUR LE PLAN ÉCONOMIQUEPAGE 2
SOCIALPAGE 3
SOCIÉTAL / ENVIRONNEMENTALPAGE 4
ET POUR L'INTERNATIONAL ?PAGE 5

CONTEXTE

La restauration ferroviaire en France est entièrement sous-traitée par la SNCF, que ce soit pour les TGV et les Intercités, mais également à travers ses filiales internationales pour la partie Eurostar, Thalys et Lyria.

La Fédération CGT des Cheminots conteste depuis de nombreuses années la philosophie de la sous-traitance, que ce soit dans la restauration ferroviaire, mais plus largement dans tous les autres domaines du ferroviaire.

La conséquence première de ces externalisations est la régression des droits des travailleurs et de leurs conditions sociales, mais également un coût important pour rémunérer le capital et une perte de savoirs pour l'entreprise publique.

Aujourd'hui, les détenteurs des contrats d'exploitation sont Newrest Wagons-Lits pour le service à bord, Facilit'rail pour le service à terre et l'acheminement, Momentum, LSG, et Facilit'rail international pour la partie internationale.



SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE

Le groupe Newrest en France, (auquel appartiennent les filiales Newrest Wagons-Lits et Facilit'Rail) est d'abord un modèle économique qui s'appuie pour une partie sur le paiement de la prestation de logistique et commerciale et, pour une autre partie, sur une forme de subvention d'investissement par la puissance publique. Le rail représente aujourd'hui 60 % de son activité en France.

La SNCF paie ces entreprises pour chaque service prévu sur un train, qu'il roule ou pas, et le rôle de ces entreprises se réduit donc à mettre à disposition des salarié.e.s.

Les prestataires ne prennent aucun risque :

- tous les investissements sont supportés par la SNCF ;
- les impayés, les frais bancaires liés aux transactions sont entièrement pris en charge par la SNCF ;
- les loyers des différents locaux de travail sont intégralement refacturés et remboursés par la SNCF ;
- les augmentations de salaires éventuelles (NAO) sont prises en charge à hauteur de 70 % de l'indice d'évolution du coût du travail par la SNCF.

Newrest Wagons-Lits et Facilit'rail France en quelques chiffres :

	Newrest WL	Facilit'rail France
Nombre de salarié.e.s	1171	500
Chiffre d'Affaires	200 000 000 €	40 000 000 €
CICE	2 000 000 €	500 000 €
Dividendes	2 500 000 €	450 000 €

À ces dividendes versés aux actionnaires, il faut ajouter 8 000 000 € (3,3 % du Chiffre d'Affaires) qui remontent dans la holding Newrest Group Holding SA (6,6 millions d'€ pour Newrest Wagons-Lits et 1,4 million d'€ pour Facilit'rail France). Cette « maison-mère » est basée à Madrid et cette dernière appartient à OJACO Sarl, qui est immatriculée au Luxembourg.

Ce montage financier est tout simplement scandaleux et particulièrement dans la période que nous vivons où le patronat, appuyé par le Gouvernement, appelle les salarié.e.s à faire des sacrifices, à se serrer la ceinture, au nom du sacro-saint effort national.

Le rôle de Newrest se réduit à mettre à disposition du personnel. Même les loyers des locaux de travail de ces entreprises leur sont remboursés par la SNCF.

En sous-estimant très largement, depuis le début du contrat en 2013 jusqu'à fin 2018, ce n'est pas moins de 50 000 000 € engloutis en amortissements !

Proposition CGT :

Une intégration de la restauration ferroviaire au sein de la SNCF ferait disparaître le « surcoût » lié à cet empilement d'entreprises intermédiaires. Les économies réalisées sur le capital, pouvant être redéployées au profit des salariés, des usagers et de l'environnement.



La précarisation de l'emploi :

À Newrest Wagons-Lits, les effectifs sont passés de 1 406 en 2015 à 1 171 en 2019, soit une baisse de 11 %. Dans le même temps, l'intérim atteint 15 % des effectifs.

L'emploi en CDI est donc en grande partie remplacé par des emplois précaires grâce à un Plan de Départs Volontaires financé à 100 % par la SNCF (7,9 millions d'Euros) en 2015.

À Facilit'rail, nous atteignons sur certains sites près de 60 % d'intérimaires. Pour exemple, sur le site de Paris Montparnasse, on dénombre 80 intérimaires pour seulement 56 CDI, le site de Charenton subit la même précarisation imposée par le patronat.

Le recours abusif à l'intérim a fait naître un clivage au sein des collectifs de travail entre titulaires et précaires. Cette précarisation orchestrée bien rôdée, a permis d'affaiblir les collectifs de travail et leurs syndicats.

Le recours à l'intérim par un sous-traitant alors que la charge de travail est constante est une ineptie. Son rôle n'a pour but que la division des salarié·e·s.

Les **Plans de Départs Volontaires** de 2015 se sont traduits par un coût inutile (7 900 000 € pour Newrest Wagons-Lits et 7 000 000 € pour Facilit'rail France) soit 14 900 000 €, qui a eu comme conséquence une perte de compétence et de connaissance de la profession (départ des plus anciens).

Pour la CGT, cette relation commerciale entre le donneur d'ordre et les sous-traitants frôle la notion de « **délit de marchandage** », une forme de travail illégal réprimé par le Code du travail.

Il se caractérise par 3 critères :

- Droits du salarié bafoués (inégalité de traitement, non-intégration à la CCN de la branche du ferroviaire) ;
- Transfert du lien de subordination (le salarié travaille sous l'autorité du donneur d'ordre) ;
- But lucratif de l'opération (l'entreprise sous-traitante tire profit de l'opération).

Pour rappel, la SNCF est l'unique client de Facilit'rail France et de Newrest Wagons-Lits.

Proposition CGT :

Une intégration de la restauration ferroviaire au sein de la SNCF permettrait de stabiliser l'emploi, d'avoir une cohérence organisationnelle dans le travail, de pouvoir construire de vrais parcours professionnels et passerelles entre les métiers de Cheminots. Ces passerelles professionnelles seraient facilitées par l'intégration de la restauration ferroviaire à la Convention Collective de la branche du ferroviaire.



SOCIÉTAL / ENVIRONNEMENTAL

Le recours à la sous-traitance permet ici de « transformer » des fonds publics en fonds privés.

Au moment du dernier appel d'offres (2016), Facilit'rail France a en partie gagné celui-ci sur le principe d'utiliser des véhicules électriques entre le site de production de Charenton et les Gares Parisiennes. Aujourd'hui, il n'en est toujours rien, et l'utilisation des diesels continue de polluer la région parisienne, au détriment des engagements de la COP21.

L'organisation du travail pose notamment des problèmes de gaspillage à grande échelle. En effet, le fait de ne plus avoir de locaux de stockage des produits frais en gare, oblige à les transporter par camions à plusieurs kilomètres. Cela a pour conséquence des produits qui périssent plus qu'ils ne le devraient et des transports de marchandises inutiles.

Propositions CGT :

Une intégration de la restauration ferroviaire au sein de la SNCF permettrait une organisation du travail cohérente avec l'environnement dans une entreprise de service public.

Le retour des lieux de stockage dans les gares d'origine permettrait de supprimer des trajets inutiles avec le centre de production et serait également l'occasion de repenser la proximité territoriale envers les producteurs locaux et renouer avec une agriculture raisonnée.

En s'appuyant sur la loi anti-gaspillage alimentaire, nous proposons un partenariat solidaire avec les associations caritatives afin d'éviter de jeter des périssables et certaine fois dans des conditions illégales.



ET POUR L'INTERNATIONAL ?

	Momentum Restauration Eurostar	Rail'rest Restauration Thalys	LSG Restauration Lyséa	Facilit'rail INTER Service à Terre Eurostar/Thalys
Nombre de salariés	240 salarié.e.s pour la base de Paris (900 pour les 4 bases : Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam)	140	156	254
Chiffre d'affaires 2018	64 000 000 €	32 000 000 € (dont 13 300 000 en France)	22 685 000 €	18 000 000 €
CICE	1 500 000 € (cumul de 2014 à 2018)	114 000 €	383 000 €	Non communiqué
Dividendes	1 500 000 € (2017) 1 800 000 € (2018)	Refus de l'employeur de les publier.	0	Non communiqué

Que ce soit pour la restauration à bord des trains en direction de la Belgique, des Pays-Bas, de la Suisse ou de l'Angleterre, le recours à la sous-traitance à l'international produit les mêmes effets et conséquences que sur le plan national.

L'externalisation n'est pas une fin en soi en Europe. En Allemagne, la restauration Ferroviaire fait partie intégrante de la compagnie nationale, la Deutsch-Bahn. La fusion Eurostar/Thalys qui se profile, sera l'occasion d'aller dans le sens de l'intégration de la restauration ferroviaire au sein du futur groupe.

Proposition CGT :

Une intégration de la restauration ferroviaire au sein de la SNCF à travers ses filiales internationales (Eurostar, Thalys, Lyria) permettrait de démontrer l'excellence française en la matière. Elle permettrait d'envoyer un signal clair contre le dumping social entre les travailleurs Européens.

