

La rencontre avec le PDG du groupe SNCF, le 13 janvier.

Pepy à hue et à dia entre Boston et Brétigny



Photos : B. Delessard pour Challenges

Pas de polémiques. De retour au siège de la Plaine-Saint-Denis, ce 13 janvier, après avoir pris quelques jours de vacances, Guillaume Pepy ne tient visiblement pas à revenir sur le débat suscité par la victoire de sa filiale Keolis sur Transdev aux Etats-Unis, la semaine dernière.

« L'histoire est dernière nous, glisse seulement le patron de SNCF, alors que la filiale de la Caisse des dépôts et consignations a publiquement accusé son groupe de dumping pour gagner la concession des trains de banlieue à Boston, qu'elle gérait depuis 2003. Le 9 janvier, le communiqué publié par Transdev est viru-

lent. Il questionne « la légitimité d'une entreprise publique, dont plus de 60% du chiffre d'affaires est protégé par des monopoles, de s'attaquer à l'international, en sacrifiant ses marges, à un autre groupe français dont la quasi-totalité des contrats est périodiquement soumis à la concurrence ».

Même s'il ne relève pas l'attaque – du moins publiquement –, on sent une pointe de regret, voire de l'irritation chez Guillaume Pepy : l'année 2013 a été particulièrement difficile, durement marquée par l'accident de Brétigny-sur-Orge (Essonne), mais aussi par une conjoncture économique en berne qui pèse sur les comp-

Guillaume Pepy, le 13 janvier au siège de SNCF, à la Plaine-Saint-Denis. Le contrat remporté par sa filiale Veolis à Boston rapproche le groupe de l'objectif fixé dans le plan Excellence 2020 : réaliser un tiers du chiffre d'affaires à l'étranger.

tes. Dans ce contexte, le patron de SNCF s'attendait plutôt à recevoir des éloges pour cette « belle victoire », et non une pluie de critiques – jusque dans les rangs du gouvernement – sur le fait de rafler des parts de marché à une autre entreprise française à l'étranger. « SNCF est rarement félicitée pour ses succès, se console-t-il. L'important, c'est d'être fier que la France soit sur le podium du transport à l'étranger. L'an dernier, c'est Transdev qui a remporté le contrat de gestion des bus à Melbourne, en Australie, contre nous. Cette année, c'est SNCF qui gagne aux Etats-Unis. Dans les deux cas, il s'agit d'une belle victoire pour la France », veut-il croire. Mais cette histoire laissera des traces, tant l'affrontement entre les deux concurrents a été rude.

Sur de bons rails à l'export

Certes, le jeu en valait la chandelle : fort de plus de 130 000 usagers quotidiens, le RER de Boston est le sixième réseau de transport américain. De quoi assurer à Keolis un chiffre d'affaires proche de 2 milliards d'euros sur huit ans. Et lui permettre de doubler son activité en Amérique du Nord, tout en se rapprochant de l'objectif fixé par Guillaume Pepy, dont le deuxième mandat s'achèvera en 2017, dans son plan Excellence 2020, destiné à redresser les comptes de SNCF : réaliser un tiers du chiffre d'affaires global en dehors de l'Hexagone.

« Nous atteindrons 26% dès 2014, C'est 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Personne ne nous aurait crus capables d'y arriver auparavant », fait-il valoir alors qu'il lorgne déjà les quatre appels d'offres ferroviaires auxquels concourt Keolis en Grande-Bretagne en 2014. Cette fois, il n'y a aucune autre entreprise française en lice, précise-t-il!

C'est pourtant un autre combat qui risque d'occuper Guillaume Pepy cette année : les suites de l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge, qui a fait sept morts en juillet 2013, et dont l'enquête judiciaire en cours pourrait mener à la mise en examen de RFF, le gestionnaire des infrastructures, de SNCF et de son président. Ce dernier a toujours joué la carte de la transparence. Il dit « *assumer ses responsabilités* » et s'y prépare.

Rattrapé par l'accident

Mais cela ne veut pas dire pour autant que Guillaume Pepy envisage de démissionner, comme l'a réclamé Marine Le Pen, la présidente du Front national, le week-end dernier. Car, selon lui, « *faire face ne veut pas dire démissionner. Il faut au contraire relever les manches et non baisser les bras* ». Il préfère « *donner la priorité à l'action* ».

Lundi, il a réuni le conseil d'administration du groupe SNCF pour réagir aux premières conclusions, rendues publiques le 10 janvier, du rapport du BEA-TT, le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, diligenté par le gouvernement. Les experts y pointent des insuffisances sur la qualité des tournées visuelles de surveillance et le boulochage sur les voies. « *Le sujet-clé, c'est : comment faire pour qu'un tel drame ne puisse pas se reproduire, nous explique-t-il. Nous avons mis Vigirail en route dès le mois d'octobre en dégageant un budget de 410 millions d'euros pour moderniser et sécuriser le réseau. D'ici trente jours, nous mettrons en œuvre toutes les recommandations du BEA-TT.* »

Bien plus délicat : les familles et leur douleur. Si Guillaume Pepy reste discret sur son engagement à leur égard à titre personnel, en revanche, il va recevoir une nouvelle fois les deux associations des familles de victimes : « *Nous allons de nouveau les rencontrer dans les prochains jours. Pour savoir ce qu'elles attendent de nous, savoir si nous sommes assez transparents sur les procédures en cours et suffisamment à leur écoute. Car nous souhaitons accompagner les familles sur la durée.* » Et cela, qui le lui reprocherait?

Pauline Damour