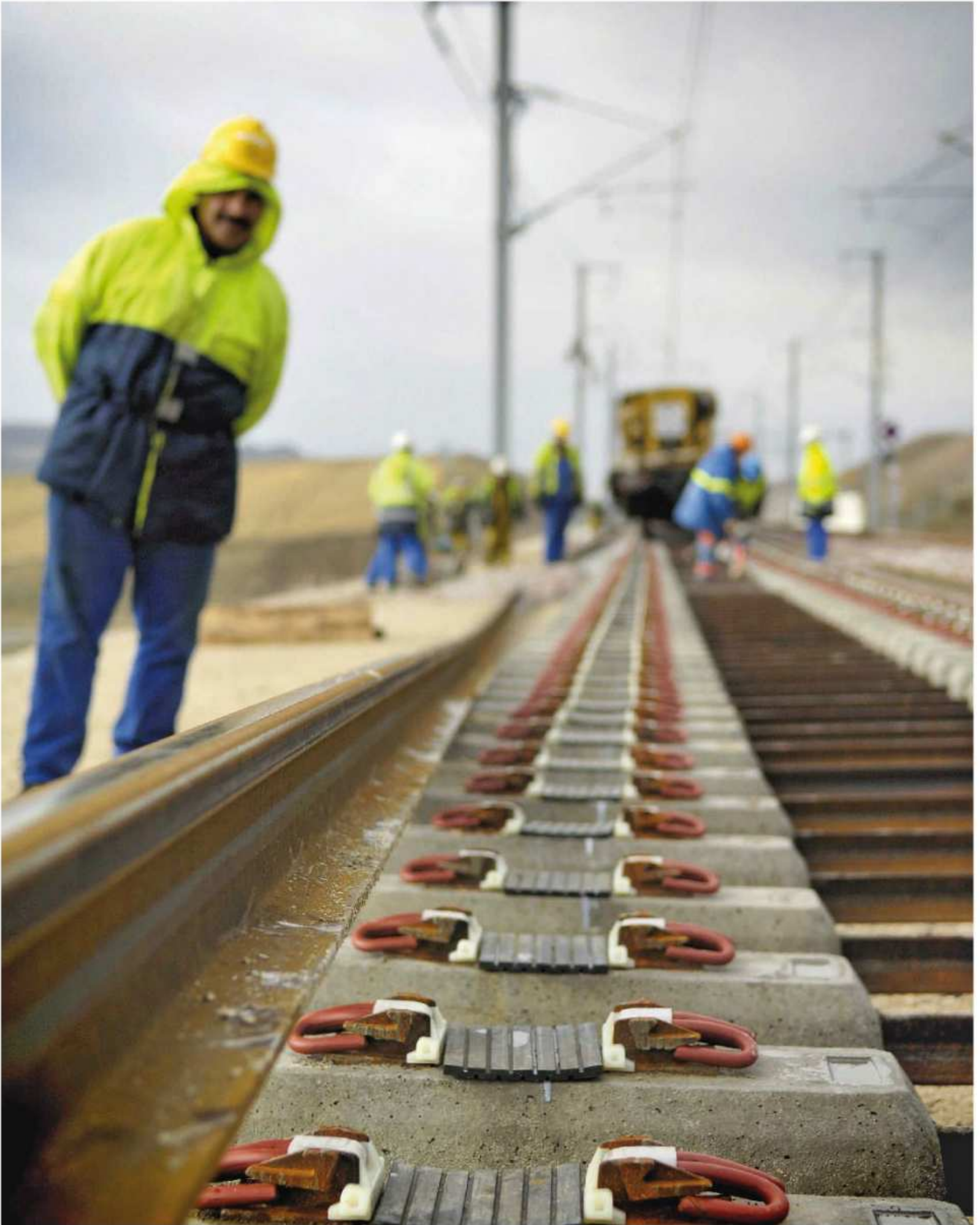


ÉCONOMIE



SASSO-CAPPA-RFF-SIPA

STRATÉGIE

LES RETARDS DE LA SNCF

Grèves "préventives", tarifs en hausse et retour des déficits... L'établissement public a-t-il vraiment pris le grand virage de la réforme ? La concurrence, elle, n'attendra pas !

PAR CAROLINE MICHEL

Cela ressemble à un mauvais souvenir. Le 23 janvier, 150 000 voyageurs ont été bloqués par une grève surprise à la gare Saint-Lazare, qui n'avait pas connu pareille perturbation depuis cinq ans. La veille au soir, un conducteur avait été agressé par un passager à qui il avait demandé d'éteindre sa cigarette. Le cheminot a reçu un violent coup de tête qui lui a cassé une dent. Pour la direction, l'indignation de ses collègues était légitime. C'est la façon dont les syndicats Sud-Rail et CGT ont piégé les voyageurs qui a choqué. Ils les ont laissés prendre leur train du matin pour se rendre à leur travail et ont exercé leur « droit de retrait » à la mi-journée, prenant en otage ceux qui rentraient chez eux. « *Un arrêt de travail sous le coup de l'émotion ne dure pas plus de quelques heures*, estime Guillaume Pepy, aux manettes de la SNCF depuis 2008. *Nous ne pouvons pas admettre l'exploitation syndicale d'un tel incident.* »

On pensait que le monopole public s'était modernisé sous la houlette de ce brillant énarque, proche de la gauche, apprécié de la droite et renouvelé dans un fauteuil l'an dernier. On espérait que les 13 milliards d'euros budgétés entre 2008 et 2015 pour rénover les rails allaient améliorer la ponctualité. Elle s'est au contraire dégradée l'an passé dans les TGV, les Transports express régionaux (TER) et en Ile-de-France. On

avait cru que la culture de la grève était en voie de disparition. Il a pourtant suffi que le gouvernement prépare une réforme ferroviaire, qui ne passera pas en première lecture à l'Assemblée avant le 16 juin, pour que six des huit syndicats maison (CGT, Sud-Rail, Unsa, FO, la CFDT et FIRST) déclenchent des grèves « préventives » en juin et décembre derniers. Un autre mouvement est à craindre pour début février.

On pensait aussi que la SNCF avait assaini ses comptes. Mais la crise les a fait replonger dans le rouge l'an passé. Vache à lait durant trois décennies, les TGV ne suffisent plus à compenser les pertes des autres activités, fret, lignes régionales et interrégionales.

Guillaume Pepy, président de la SNCF depuis février 2008



gionales. Pour la première fois, les Français se détournent de la grande vitesse au profit des compagnies aériennes low cost et du covoiturage. La direction a beau arguer que 12% des clients paient moins de 30 euros, rien n'y fait. Seuls les TGV low cost, baptisés Ouigo, ont permis de reprendre du terrain sur les quelques lignes où ils ont été lancés.

L'entreprise publique ne doit pas compter sur l'Etat pour renflouer ses caisses. La dernière grande réforme de 1997, qui devait apporter un bol d'oxygène au système ferroviaire en

sont vides, elles aussi. Plusieurs conseils régionaux viennent de refuser de payer la hausse de 4% réclamée par la SNCF pour 2014. « *Le coût des TER a augmenté de 90% en dix ans, trois fois plus vite que l'offre de trains. Cela ne peut plus durer* », dénonce Jacques Auxiette, président des Pays de la Loire. « *Je suis persuadé qu'on nous fait payer des choses qui n'ont rien à voir avec le TER* », s'énerve Jean-Pierre Masseret, président de la Lorraine. En 2013, il a demandé à Transdev, un concurrent, de passer au peigne fin les comptes fournis par la SNCF. Résultat : les sur-



Lyon, le 12 décembre, manifestation contre le projet de réforme de la SNCF

séparant la propriété des rails, donnée à Réseau ferré de France (RFF), de leur maintenance, restée à la SNCF, a entraîné de coûteux doublons. L'Etat va réunifier la propriété et la gestion du réseau lors de la prochaine loi ferroviaire, afin d'éliminer 500 millions d'euros de surcoûts annuels. Mais rien n'a été prévu pour alléger la dette de RFF et de la SNCF, qui atteint 40 milliards d'euros et se creuse de 1,5 milliard par an. « *Le système court à la faillite* », s'alarme le député socialiste Gilles Savary, futur rapporteur de la loi. Mais où trouver 40 milliards quand les finances publiques sont essorées ?

La SNCF et RFF reçoivent déjà 13 milliards d'euros de subventions chaque année, contre 11 milliards voilà cinq ans. Un tiers de cette somme est apportée par les conseils régionaux pour le fonctionnement des TER, la vente de billets ne couvrant qu'un tiers des dépenses. Mais les caisses des régions

facturations atteindraient 20 millions d'euros, sur un total de 160 millions d'euros. Gênant. A son tour, le Languedoc-Roussillon vient de mandater un cabinet allemand pour auditer ses propres TER.

Le big boss Guillaume Pepy est sous pression. L'accident de Brétigny-sur-Orge, qui a tué 7 personnes le 12 juillet dernier, a laissé des traces. Le rapport du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre, remis mi-janvier, a mis en cause la maintenance des rails effectuée par la SNCF dans la cassure de l'éclisse qui a provoqué le déraillement. Depuis quelques mois, l'habile, le convaincant, le charmeur président de la SNCF montre des signes de nervosité. Au dernier congrès de l'Association des Régions de France, en septembre, il a menacé les 23 présidents, tous socialistes. « *Le SNCF bashing, ça va bien, il faut se méfier ! La droite pourra s'en servir contre la gauche.*

CHIFFRES CLÉS

EN 2012



Chiffre d'affaires

33,8

milliards d'euros

Nombre de salariés



245 000

Nombre de voyageurs*



10 millions

Nombre de trains en circulation*



15 000

(* Par jour en France)

Moi, je vous dis ça, faites attention... »

Dans la foulée, Pepy a embauché l'ancien patron de la région Haute-Normandie, Alain Le Vern, pour piloter ses TER et... amadouer ses anciens collègues. « *Cette décision, que Pepy pensait astucieuse, a été vécue comme une provocation par les présidents de région* », remarque un fin connaisseur du secteur. Cheveux ras, lunettes carrées, menton décidé, Alain Le Vern, 65 ans, ne se voyait pas « *finir sénateur* ». « *J'ai vite accepté la proposition de Guillaume Pepy* », confie-t-il. Il fait actuellement le tour des régions pour promettre « *une facture juste et transparente* ». Il s'engage aussi à stabiliser la facture des TER. Mais pour la Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (Fnaut), les solutions envisagées consistent surtout à transférer le trafic voyageur des petites lignes sur la route en affrétant des cars. La Fnaut estime qu'une vingtaine de liaisons seraient ainsi menacées, à l'image de Limoges-Brive ou Epinal-Saint-Dié. « *Alors même qu'elles pourraient être rentabilisées si la SNCF baissait ses coûts* », s'indigne Jean Sivardière, président de la Fnaut.

Dans son bureau proche du Stade de France, surplombant les rails qui sortent de la gare du Nord 2 kilomètres plus bas, Guillaume Pepy promet « *d'accélérer le rythme de transformation du groupe* ». « *Nous sortons des Trente Glorieuses du rail. Il y avait de l'argent. Il n'y en a plus. Cette contrainte nous oblige à repenser les choses* », se justifie-t-il. En juillet, le patron de la SNCF a lancé un plan d'économies pour réduire les frais du siège de 240 millions d'euros cette année et de 700 millions d'euros d'ici à 2015. L'entreprise publique est encore un millefeuille bureaucratique, très hiérarchisé et pyramidal, qui compte plus de 900 filiales ! Cette année, 1 432 cheminots partis en retraite ne seront pas remplacés. Le déménagement du siège de Montparnasse à Saint-Denis en janvier va permettre, lui, d'économiser 10 millions de loyer par an. Et les directions achats, informatique et communication vont voir leur budget amputé de 30%.

Guillaume Pepy promet aussi d'améliorer la productivité afin d'économiser 200 millions d'euros supplémentaires dès 2014, 1,3 milliard d'ici à 2017. Il y a fort à faire. Le Syndicat des Transports

d'Ile-de-France (Stif) dénonce une organisation ubuesque. « *Le patron de la ligne C est incapable de dire combien il a de trains à sa disposition. Il doit en référer à la direction du matériel qui classe les locomotives par puissance et non par ligne...* », s'énerve-t-on au Stif. Pour réduire les dépenses d'entretien des TER, il est prévu de diviser par trois le nombre de modèles de trains, de quinze à cinq. Dans les TGV, les nouvelles rames rouleront 20% de plus chaque jour que les précédentes.

Mais pour se rapprocher des coûts des concurrents privés, inférieurs de 15 à 30% selon les études, c'est toute l'organisation du travail qu'il faudrait revoir. A la SNCF, elle est codifiée dans un règlement interne connu sous le nom de RH 77. Ce code volumineux prévoit, par exemple, que les conducteurs de fret ont droit à un jour de congés supplémentaire quand ils finissent le vendredi après 19 heures. Il prévoit aussi que le temps d'acheminement en gare ou sur les chantiers est inclus dans le temps de travail des agents de conduite et de travaux. La prochaine réforme ferroviaire prévoit



Jean-Marc Janaillac, ancien président de RATP Dev et actuel patron de Transdev, mène un lobbying intense pour concurrencer la SNCF en France

la création d'une convention collective commune à l'ensemble de la branche. Depuis le 20 décembre, organisations patronale et syndicales en négocient les termes. L'entreprise publique est-elle prête à se réformer, comme l'affirme Pepy ? « *Sous couvert de préserver la sécurité, la SNCF essaie de faire passer un maximum de ses règles dans la convention collective, comme le nombre de jours de congés. Si elle y parvient, elle étouffera la concurren-*

rence dans l'œuf et le ferroviaire coûtera de plus en plus cher », s'inquiète-on à l'Union des Transports publics, le syndicat patronal.

Profitant de l'exaspération des présidents de régions, l'Association française du Rail (Afra), qui regroupe les concurrents de la SNCF, essaie de les convaincre de faire pression sur le gouvernement pour ouvrir leurs marchés à la concurrence avant la date fatidique de 2019, imposée par Bruxelles. L'Afra a un nouveau porte-parole de poids en la personne de Jean-Marc Janaillac, patron de Transdev depuis un an et ami de l'ENA du président Hollande. Il mène un lobbying intense depuis qu'il a perdu un important contrat de transport ferroviaire à Boston face... à la SNCF. « *Si la SNCF peut me concurrencer aux Etats-Unis, pourquoi Transdev ne peut pas la concurrencer en France ?* » demande-t-il. Il se dit que l'influent secrétaire général adjoint de la présidence de la République, Emmanuel Macron, ne serait pas insensible à cet argument. Bientôt la bataille du rail à l'Elysée ? ■

Le Cloud IBM est l'hébergeur préféré des sites les plus fréquentés.

En effet, le Cloud* IBM héberge 30 %** de sites Internet de plus que n'importe quel autre fournisseur de solutions Cloud. De plus, les options de serveurs configurables de SoftLayer permettent à nos clients d'utiliser dans le Cloud leurs applications les plus importantes sur des serveurs dédiés, en toute sécurité. N'hésitez plus, boostez votre Cloud avec ibm.com/cloud/fr

C'est cela le Cloud sur une planète plus intelligente.



*Informatique dans les nuages ; **Source : http://www.hostcabinet/hosting_infographic au 25/10/2013. IBM, le logo IBM, ibm.com, Une planète plus intelligente et l'icone planète sont des marques d'International Business Machines Corporation déposées dans de nombreux pays du monde entier. Les autres noms de sociétés, de produits et de services peuvent appartenir à IBM ou à des tiers. La liste des marques IBM est disponible sur Internet à l'adresse www.ibm.com/legal/copytrade.shtml. Compagnie IBM France, Société par Actions Simplifiée au capital de 653 242 306,20 € - Siège social : 17 avenue de l'Europe - 92275 Bois-Colombes Cedex - RCS Nanterre 552 118 465. © 2014 IBM Corporation. Tous droits réservés.