

# La lettre économique



- Conseil de Surveillance SNCF ■ Conseil d'Administration SNCF-Réseau
- Conseil d'Administration SNCF-Mobilités ■ Comité Social & Economique Central
- Comité de Groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF
- Conseil d'Administration de la Caisse de Prévoyance & de Retraite

N°61 – avril 2019

**La Lettre Economique** de la fédération des syndicats SUD-Rail est articulée autour des informations recueillies et des positions défendues par les représentant-e-s SUD-Rail dans les différentes instances où nous siégeons, où nous défendons les revendications des cheminotes et cheminots, notre vision du service public et de la démocratie sociale dans l'entreprise.

*L'ordre social comme la guerre sont des processus impersonnels qui s'enclenchent automatiquement. Si quelques individus se rebellent contre le rôle qui leur est assigné, ils seront remplacés par d'autres, plus dociles, avec pour seul résultat d'être mis à l'écart sans qu'au fond rien ne change. Les marxistes affirment qu'il doit en être ainsi jusqu'à la révolution – qui n'a jamais paru aussi éloignée. Alors, que peut faire un homme aujourd'hui ? Comment peut-il échapper à sa condition au sein d'un système aussi terrifiant ? Tout simplement en refusant de jouer le jeu.*  
*(Dwight Macdonald)*

## Du projet ULYSSE de 2008 au licenciement du lanceur d'alerte Denis Breteau en 2018, une histoire française !

17 avril 2019 : le Conseil de Prud'hommes de Lyon, statuant en référé, reconnaît Denis Breteau comme lanceur d'alerte pour les faits dénoncés depuis 2008 jusqu'en 2016 (appels d'offres truqués au profit d'IBM, filiale SNCF « écran » STELSIA ayant servi à contourner les règles de la commande publique pour les prestations informatiques et télécom) et reconnaît qu'il a été licencié le 26 décembre 2018 (avec effet rétroactif au 12 novembre !) pour cette raison. Il ordonne la réintégration et le paiement des salaires, ainsi qu'une provision sur des dommages & intérêts. Parallèlement, il accorde à SUD-Rail une provision sur le préjudice à l'intérêt collectif des salariés (reconnaissant ainsi que l'intimidation de Denis Breteau vise en réalité l'ensemble des salariés).

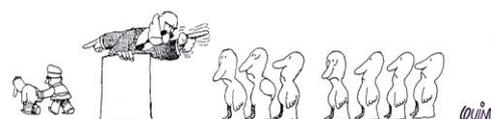
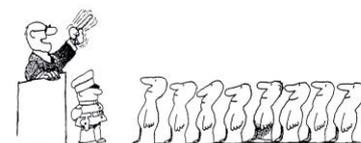
SNCF a fait appel de cette décision et la bataille judiciaire continue. Mais revenons ici sur les aspects économiques et politiques, et les motivations réelles de nos dirigeants qui nous expliquent à longueur de « réformes » la rigueur de leur gestion. Car les affaires soulevées par Denis Breteau – dont le tort est d'avoir pris au sérieux les règles de déontologie de son métier, et l'exigence de transparence de la chose publique -, sont emblématiques du régime aristocratique de Pépy 1<sup>er</sup> à la SNCF, et de la démocratie française dans sa version V<sup>e</sup> République...

### Haro sur l'informatique SNCF : « ULYSSE 2008 » !

Fin des années '90, l'informatique SNCF longtemps organisée en Direction transverse autonome (à qui l'on doit toute une série d'applications structurantes pour tous les métiers), est décriée pour sa prétendue lourdeur. Se développe le discours du « cœur de métier », de l'évolution rapide de l'informatique et de la nécessaire externalisation de ce champ.

Big Blue (surnom d'IBM) ayant acquis une position hégémonique dans les années '80 avec le « PC » (*personal ordinateur*), fait désormais face à la montée des GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft), et se désengage des lignes de produit technologiques pour viser les services. Une entreprise comme la SNCF, sur le terrain même de l'ancien rival français Bull, était une cible de choix.

D'autant que les gouvernements français successifs ont montré une facilité à créer des champions industriels, qu'ils abandonnent ensuite en rase campagne dans la compétition internationale. C'est toute l'histoire des différentes branches du groupe Thomson (avec en 1996, le projet Juppé de céder la branche Multimédia au coréen Daewoo pour l'euro symbo-



lique, stoppé par l'échec politique de la dissolution anticipée de l'Assemblée par Chirac en 1997). Plus proche de nous, dans le temps et l'horizon du ferroviaire, c'est le dépeçage d'Alstom entre l'américain General Electric pour la branche électrique et l'allemand Siemens pour la branche transport (cette partie-là n'ayant pas abouti).

Les premiers signes de l'emprise d'IBM sur l'équipe dirigeante SNCF, dès la fin 2007, sont ces appels d'offres de matériels ou prestations informatiques qui, selon les faits dénoncés par Denis Breteau, auraient été déclarés sans suite pour acheter parallèlement moins bien et plus cher à IBM, en gré à gré, et en saucissonnant les commandes pour qu'elles passent sous les radars des différents contrôles internes et externes. Des commandes qui auraient été passées pour certaines sans même de besoin exprimé, comme si l'objectif était d'assurer des revenus à IBM.

Et puis rapidement (2008/2009), c'est un projet global qui est présenté, baptisé « ULYSSE », qui visait bien à faire entrer le *Cheval de Troie* IBM dans l'informatique SNCF, et tout lui livrer : applications, matériels, maintien

en condition opérationnelle, *hotline* pour les dysfonctionnements, etc. Une délocalisation partielle dans un pays à bas coût du travail (Roumanie) était évoquée.

Pour se faire, on annonce une *joint venture* avec une filiale SNCF à 100% - STELSIA – qui s'associe avec une filiale IBM, pour créer l'entreprise commune 50/50 – NOVIASERV – par qui passerait désormais tous les achats externes en informatique (hors concurrence).

Face à la résistance des agents organisée par SUD-Rail et d'autres, mais aussi à l'incapacité d'IBM de donner des gages suffisants de maîtrise de la reprise complète de l'informatique SNCF, la *joint venture* NOVIASERV est dissoute en 2011.

## La pseudo-justification du « contrat du siècle » IBM/GEODIS



En parallèle de ce projet ULYSSE, Pépy I<sup>er</sup> avait annoncé en grande pompe le « contrat du siècle » pour GEODIS : la gestion de la logistique mondiale d'IBM, donnée pour 1 milliard d'euros annuel. Sans que ce ne fut jamais dit, tout le monde a pensé à un « deal » global, qui économiquement à défaut de juridiquement, aurait justifié l'ensemble des deux opérations. Façon coup de poker à l'international, du patron visionnaire qui soudain fait entrer l'entreprise dans la « cour des grands ».

Sauf que n'est pas *business man* qui veut, et au milieu des requins blancs et des épaulards, le petit requin marteau ne fait pas le poids. La réalité, c'est qu'IBM n'était pas mécontent de se débarrasser de sa filiale logistique IBM Logistics, qui n'était pas vraiment en bonne forme, car le désengagement d'IBM des lignes de produit technologiques lui avait fait vendre sa branche PC au chinois Lenovo en décembre 2004, avec bascule progressive de la logistique de ses sites industriels sur des partenaires chinois.

Quant à l'application informatique d'IBM Logistics dont GEODIS espérait sans doute un gain en la généralisant dans l'ensemble des branches de son groupe, il semblerait selon certains qu'IBM avait malicieusement organisé le système de droits de propriété intellectuelle de telle sorte qu'était exclu du contrat d'acquisition ce qui donnait la plus-value à cette application (et qui restait IBM maison mère).

Au final, GEODIS aurait juste acheté le droit de faire le sale boulot du plan de restructuration... En tout cas, le milliard d'euros annuel de chiffre d'affaire n'est jamais plus réapparu dans les gros titres de la presse économique, et bien sûr pas plus dans les comptes de GEODIS et encore moins dans ceux de la SNCF.

## STELSIA en force !

Le petit requin-marteau ne semble pas en avoir voulu au gros requin blanc, car il est resté de tout ceci un joujou extra qui faisait crac boum hu : la filiale STELSIA. En effet, si la *joint venture* NOVIASERV a finalement été liquidée en 2011, la filiale directe à 100% SNCF, STELSIA, fut maintenue, et a servi à s'affranchir des règles de la commande publique. STELSIA achetait les matériels ou prestations sans procédure formalisée de la législation européenne ou française, ouvrant un champ possible à des « décisions d'opportunité » qui seraient du délit de favoritisme dans l'application strict du droit de la commande publique. Ensuite, la SNCF achetait à STELSIA le matériel

ou la prestation en intégrant un taux de marge garanti à sa filiale. Le système a dû paraître tellement excitant, que la SNCF a ensuite mis dans l'escarcelle de STELSIA non seulement les achats informatiques, mais également les achats de télécom auprès des grands opérateurs (équipements, forfaits, services, etc.).

Sauf que la manœuvre était très grossière : STELSIA n'était absolument pas un prestataire disposant de capacités propres pour assurer les biens et services commandés par la SNCF. Elle n'était à l'évidence que l'acheteur au nom et pour le compte de la SNCF. Si bien que lorsque la Commission européenne s'est penchée sur l'affaire à par-

tir de 2014, elle n'a pu que conclure en 2015 que STELSIA «*était l'élément central d'une construction artificielle [...] pour contourner la réglementation européenne*».

La longueur diplomatique de la procédure de la Commission européenne (qui s'adresse aux Etats), a conduit à un donnant-donnant par lequel SNCF s'engageait à mettre fin à STELSIA et au système construit autour (en 2017), en échange d'aucune sanction pour la passé. Ce qui fait dire aujourd'hui à SNCF, dans ses éléments de langage, qu'elle n'a jamais été condamnée.

Le droit économique européen est en effet un droit de maquignons, où les seules carcasses qui passent de main

en main sont celles des salariés, jamais celles des dirigeants ou gouvernants !

Or les chiffres qui apparaissent dans les faits dénoncés par Denis Breteau, porteraient quand même sur plusieurs dizaines de millions d'euros de surcoûts (achats de gré à gré supérieurs aux prix d'appels d'offres), d'achats sans besoins, ou d'achats de biens et services moins performants.

Et à qui vient-on ensuite expliquer que le système ferroviaire doit réduire ses coûts pour servir la Nation ? Aux salariés bien sûr (et à l'exclusion des 10 plus hautes rémunérations de l'entreprise, qui n'ont cessé, elles, d'augmenter...)

## Une sale habitude bien ancrée (rapport de la Cour des comptes 2013)

Il faut rappeler à ce stade que Pépy I<sup>er</sup> a toujours été fâché avec les règles de la commande publique, surtout lorsqu'il s'agissait de promouvoir sa plus grande gloire. Il s'est déjà fait épingler par le rapport de la Cour de comptes de 2013, pour les dépenses de communication de la SNCF de 2007 à 2012. «*Les dépenses de communication de la SNCF : des opérations dispendieuses, des marchés irréguliers*» titrait la Cour des comptes sur ce sujet.

Là encore, il ne s'agissait pas de petites sommes, puisque la Cour des comptes concluait à des dépenses moyennes de 210 millions/an (en dépassement budgétaire moyen de 17%), qu'elle mettait en rapport avec le montant des investissements globaux de l'année de référence 2010 qui étaient de 1,6 milliard. Et ceci aux termes de «*procédures d'achat en infraction avec les règles de la concurrence [...] Ces pratiques anormales atteignent des niveaux préoccupants [...]*».

## Délit de favoritisme et robustesse

Il faut ici souligner avec force que ces affaires IBM et STELSIA ne sont pas seulement des scandales financiers. Elles induisent aussi une moindre performance, car, lorsqu'on échange avec les informaticiens chargés du développement des nouvelles applications métier, la fourniture «*obligée*» en matériels ou services IBM, est une contrainte supplémentaire chaque fois que des fournisseurs concurrents auraient pu fournir la «*brique*» plus adaptée à telle ou telle partie de l'architecture du système à monter.

Dans une entreprise qui ne jure désormais que par le «*digital*» pour assurer la performance du système ferroviaire et la productivité des cheminots, c'est aussi la fameuse robustesse qui est handicapée, en bout de chaîne, par ces stratégies de «*construction artificielle [...] pour contourner la réglementation*» (comme dit la Commission européenne).

Au final, ce sont les usagers et les salariés qui trinquent. Et parmi les salariés, les lanceurs d'alerte en première ligne.

## Et l'Etat dans tout cela ?

Une dernière question se pose face à ce gaspillage des ressources sociales : qui contrôle et pourrait repérer, voire sanctionner, les velléités de détournements, avant qu'ils ne prennent les proportions décrites ici ?

La Commission des marchés (COMA) du Conseil d'Administration ? Encore faut-il qu'elle soit saisie. Si ce n'est pas un «*marché*» (comme une *joint venture* par exemple !), ça passe à l'as. Même pour les marchés, Pépy n'a eu de cesse de relever les seuils de saisine. Et il a habilement confié la présidence de la COMA à un administrateur-salarié (CFDT à la SNCF puis SNCF-Mobilités, et UNSA pour la COMA des marchés mutualisés au Conseil de Surveillance de SNCF). Seul SNCF-Réseau a reconduit le choix de RFF de confier la COMA à un Conseiller de la Cour des comptes. Ce n'est pas une garantie absolue (voir plus loin), mais ça se tord moins facilement !



La Mission de Contrôle Economique et Financier des Transports (MCEFT) alors ? Rattachée hiérarchiquement au Ministère des Finances, son rôle est précisément de vérifier ces aspects économiques et financiers, à la fois leur régularité et leur opportunité. Toute décision engageante est soumise à son avis (certes consultatif).

Or dans les dossiers IBM/ULYSSE puis STELSIA, elle n'a formulé aucune réserve quelconque. Lorsqu'en février 2014, l'administrateur-salarié SUD-Rail questionne le Chef de la MCEFT, Noël de Saint-Pulgent, sur les faits dénoncés par le lanceur d'alerte Denis Breteau, il répond au bout de 2 mois qu'il n'a rien noté d'anormal (alors que la Commission européenne venait d'interpeller la France par une notification de grief fin janvier)...

Le 15 janvier 2019 encore (après le licenciement de Denis Breteau), les 3 administrateurs-salariés SUD-Rail des 3 Conseils, questionnent le nouveau Chef de la MCEFT, Philippe Dupuis, sur la nécessité d'une enquête interne, puis le relancent le 25 février 2019. Aucune réponse à ce jour ! Le « C » de MCEFT vaut manifestement pour « Couvrir » et non pas « Contrôler » !!!

Le Ministère de tutelle ? Depuis mars 2018 (avant même le licenciement de Denis Breteau), des parlementaires de tous bords (Loïc Prud'homme de FI, Emmanuelle Anthonio de LR, et même Celia de Lavergne de LREM), relancent chacun leur tour la Ministre des Transports Elisabeth Borne sur une enquête interne. Rien !

La Cour des comptes en dernier ressort ? Certes, on a vu qu'elle avait épinglé la gestion des marchés de communication par Pepy I<sup>er</sup>. Mais s'est-il ensuivi des mesures d'enquête administratives ou judiciaires, et éventuellement des sanctions ? *Que nenni ne point* dirait-on dans Kaamelott ! Et sur les stratégies économique-industrielles sous-tendant les affaires IBM/ULYSSE et STELSIA, la Cour est toujours restée à distance.

Elle préfère se réserver pour intervenir dans le sens de l'éclatement du système ferroviaire, en fustigeant les « avantages » des cheminots, et le coût des petites lignes dont elle n'hésite pas à pointer celles qu'il faudrait fermer pour une bonne gestion (cf. le rapport de début 2019).

## Ethique, démocratie et justice

Les lanceurs d'alerte, qui, à l'instar de Denis Breteau, ne font que se conformer aux règles de déontologie dont les discours officiels nous serinent le respect, apparaissent finalement comme les seuls éclaireurs de la transparence et du contrôle de la vie publique. Depuis la loi dite « Sapin II » de décembre 2016, ce rôle confère un statut protecteur, à certaines conditions, comme celle d'avoir commencé par informer sa hiérarchie (*quid* si c'est elle qui vous ordonne de commettre l'infraction ?) ou un référent désigné dans l'entreprise (la Direction de l'Ethique pour les 3 SNCF), et ne pas rechercher d'avantage personnel de la dénonciation des faits. On encourage ainsi ... des destins de martyrs.

Car dans les affaires IBM/ULYSSE et STELSIA, depuis les premiers signalements de Denis Breteau jusqu'à son licenciement, en passant par les différents dépôts de plainte, et les 3 procédures disciplinaires subies (la dernière avec licenciement), la Direction de l'Ethique n'a rien vu, rien dit, rien fait dans le sens de la protection de ce lanceur d'alerte.

Quant au tout dernier rempart de la Justice, c'est aussi une marque des gouvernements français que de nous parler d'Etat de droit et de séparation des pouvoirs, alors que la Justice n'est pas reconnue comme un « pouvoir », contrairement au législatif et à l'exécutif ; elle n'est qu'une « autorité » dans la dépendance de l'exécutif. Surtout, elle est laissée dans un sous-équipement chronique (nombre de tribunaux, de magistrats, de personnels administratifs pour le fonctionnement quotidien, très en dessous des moyennes européennes rapportées au nombre d'habitants – cf. les statistiques du Syndicat de la Magistrature).

De telle sorte que les injustices ont le temps de bien produire leurs effets avant qu'une solution ne soit posée (d'ailleurs pas toujours favorable à ceux qui subissent l'injustice). Notamment dans le champ du travail, où les réformes successives du Code du travail et l'abandon matériel dans lequel sont laissés les Conseils de Prud'hommes, n'ont « libéré » que les forces des oligarques et des gouvernants qu'ils fabriquent pour être leurs fondés de pouvoirs (Macron étant exemplaire de ces mécanismes).

**Dans ce contexte, la décision du Conseil des Prud'hommes de Lyon du 17 avril 2019, saisi en référé, acceptant de s'emparer pleinement de l'affaire, pour poser une première jurisprudence d'application de la loi Sapin II en cas de licenciement de lanceur d'alerte, mérite d'être saluée comme très courageuse et droite.**

### Conseil de Surveillance

Julien **Troccaz** (Alpes)

### Conseil d'Administration SNCF-Mobilités

Eric **Santinelli** (PACA)

### Conseil d'Administration SNCF-Réseau

Jean-René **Delépine** (Directions Centrales)

### Comité Social & Economique Central

Fabien **Dumas** (Paris Nord)

Stéphane **Boulade** (Rhône-Alpes)

Manuele **Del Giudice** (Paris Saint-Lazare)

Fabien **Villedieu** (Paris Sud-Est)

Sébastien **Guillaume** (Bourgogne France Comté)

Elodie **Benhammou** (Paris Est)

Yann **Fardel** (Alsace)

Mathieu **Borie** (Paris Est)

Vincent **Pinot** (Picardie)

Alexandra **Rodriguez** (PACA)

### Comité de Groupe SNCF

Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)

### Conseil d'Administration de la CPRP

Jean-Marc **Launay** (PACA)

Fabio **Ambrosio** (Paris Saint-Lazare)

Yves **Bless** (Directions Centrales)

Sylvie **Rouquette** (Rhône-Alpes)

Sylvie **Chassaing** (Pays de Loire)

Pierre **Bezé** (Auvergne-Nivernais)