

Malgré le déraillement des comptes, le patron de la SNCF est plein d'entrain

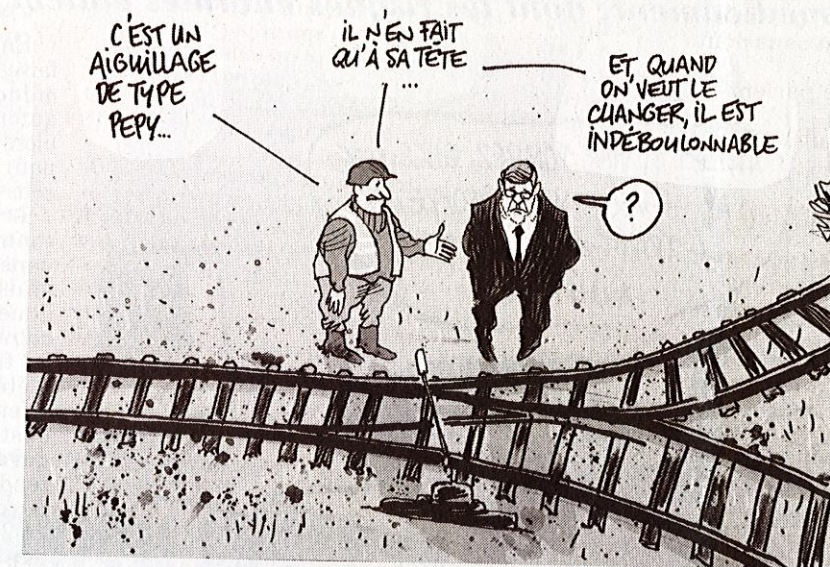
Pour garder son poste, Guillaume Pepy joue à merveille des aiguillages politiques. Et il entretient mieux son réseau politique que son réseau ferré.

Il est au moins une victime d'accident ferroviaire qui se porte aujourd'hui comme un charme : Guillaume Pepy. Pourtant, hier encore, le 28 mai, de retour de week-end, le président de la SNCF balançait sa démission au secrétaire d'Etat chargé des Transports, le Landais Alain Vidalies.

Cela faisait plusieurs mois que Pepy cherchait un compromis avec les syndicats. Un accord qui, selon lui, réduirait sensiblement les coûts de main-d'œuvre, le déficit et la dette de la boîte (40 milliards, pardon du peu). Mais, les palabres s'éternisant, pressé d'en finir avec les grèves qui menaçaient l'Euro de foot et la loi Travail, le gouvernement avait décidé de reprendre la main. Et le sous-ministre de conclure un accord avec la CFDT et l'Unsa, dans le dos du patron de l'entreprise. Qui offre alors sa démission, drapé dans son honneur.

De l'esbroufe, ce départ ? Peut-être, mais Matignon et Ségolène Royal l'acceptent aussitôt, et Alain Vidalies donne son congé à Pepy, patron de la SNCF depuis 2008, et dont le mandat s'achève en 2020. Mieux, le cabinet du sous-ministre fait illico fuiter la démission.

Un peu trop vite, cependant. Car Vidalies n'a reçu aucune renonciation signée. Or, moins d'une heure après avoir claqué la porte, le fugeur change d'aiguillage et décide de rester à son poste en alertant l'Elysée



et Matignon. Le secrétaire d'Etat aurait dû se souvenir que Pepy était un chouchou de Martine Aubry. Et, à moins d'un an de la présidentielle, Hollande a besoin de ménager la maire de Lille. *Que viva Pepyto !*

Président à vie

En fait, bien avant ce vrai-faux départ, Pepy avait préparé son inamovibilité avec une précision toute cheminote. Ainsi, l'intéressé s'est bien

gardé de recruter un adjoint, qui aurait eu une vision globale de la boîte, privilégiant un organigramme « en râteau » : des wagons de directeurs délégués aux fonctions cloisonnées et qui ne dépendent que du président.

En quelques mois, c'est ballot, une terrible épidémie a aussi frappé les têtes qui dépassaient du convoi. En novembre, la patronne des gares quittait les rails, suivie en février par Jacques Rapoport, le patron de SNCF Réseau, en mars par la directrice du secteur voyageurs et en juin par le directeur du numérique. De l'avis général, il était plus facile de remplacer Saddam Hussein par l'un de ses gendres que Guillaume Pepy par l'un de ses adjoints. D'autant que, malgré son coup d'éclat, l'homme se vante désormais d'avoir gagné la confiance de Vidalies.

Un de plus, d'ailleurs, car, depuis son installation dans le fauteuil de directeur général, il y a treize ans, ce Talleyrand des locos a servi 3 présidents de la République, 5 Premiers ministres et 13 ministres et secrétaires d'Etat chargés des Transports. Ce qui lui a largement donné le temps de se faire des copains.

Bagarres dans les régions

Dans certaines régions, pourtant, Pepy ne compte pas que des amis. « J'ai 700 km de voies sur lesquelles je ne peux pas rouler car il faut payer », confie ainsi Philippe Richert,

président du Grand-Est (Alsace, Lorraine et Champagne-Ardennes). La SNCF a décidé de ne plus entretenir ces voies si le conseil régional ne prend pas en charge leur coût de maintenance (près de 400 millions d'euros par an).

Plus cocasse encore : comme elle l'avait déjà fait en Aquitaine, la SNCF a piqué à Richert plusieurs dizaines de conducteurs de train pour les muter en Ile-de-France. Du coup, 31 lignes du Grand-Est ont été purement et simplement supprimées.

Alors, l'élu de l'Est a tiré la sonnette de Matignon. Et a obtenu une première victoire début juillet. Anticipant les directives européennes, le gouvernement a décidé d'ouvrir les lignes régionales à la concurrence. Dès la rentrée, certaines collectivités pourront ainsi choisir entre la SNCF et Transdev, une filiale de la Caisse des dépôts et de Veolia. Et, déjà, les présidents de région – y compris de gauche – dressent la liste des lignes de TER (transports express régionaux) qui pourront être exploitées en se passant de notre bonne vieille « Senecefe ».

Corail sonne le glas

Cette bataille du rail risque fort de s'étendre aux grandes lignes, non TGV, sur lesquelles circulent encore des trains Corail qui remontent à Pompidou. La SNCF gère ce parc antique, baptisé TET (trains d'équilibre du territoire), et reçoit en échange une coquette subvention gouvernementale.

En Normandie, Hervé Morin est le premier patron de région à avoir allumé la mèche : l'état et les performances des vieilleries de la SNCF étant désastreuses, il propose de reprendre ces lignes TET en échange de rames neuves fournies par le gouvernement. Ces trains deviendraient des TER, dont l'exploitation serait financée non plus par l'Etat mais par la région. Celle-ci pourrait donc confier leur exploitation à Transdev ou à tout autre opérateur privé. Mais surtout pas à la SNCF, qui leur présente chaque année une douloureuse en hausse de 3 %. « Ce pourrait être le début d'un démantèlement de la société nationale », s'inquiète un expert du transport ferroviaire.

Pour une fois qu'actionner le signal d'alarme n'est pas puni par une amende...

Alain Guédé

Brouillard sur les lignes budgétaires

UN autre grand reproche adressé à Pepy : l'opacité et la rigueur toute relative des comptes de la SNCF. Accusateurs : les présidents de région qui tapotent sur leur calculette, à l'image des sages de la Cour des comptes. Ils ne cessent de pester contre ce prestataire qui engraisse ses factures sans jamais se justifier. « On a l'impression que ce sont les régions qui paient les frais du siège de la SNCF », martèle ainsi Alain Rousset, le patron (PS) d'Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes. Explication : outre les 700 millions pour moderniser le matériel roulant déboursés par sa région, celle-ci doit payer 130 millions à la boîte pour le fonctionnement des trains.

En écho, Pepy sanglote sur l'équilibre des comptes, notamment sur les 12 milliards supplémentaires de dé-

ficit dus à une dépréciation comptable des actifs de la SNCF ordonnée, affirme-t-il, par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer). Mais ses larmes n'ont pas ému Pierre Cardo, ancien patron de l'Arafer.

Dans une lettre datée du 24 mars, soit quelques semaines avant la fin de son mandat, Cardo demandait à Pepy où ce dernier était allé chercher le chiffre de 450 millions pour la dépréciation des actifs des gares. Deux semaines plus tard, le président de la SNCF présentait, penaud, une nouvelle estimation : 250 millions. Pince-sans-rire, Cardo a pris acte de cette belle rectification mais lui a répondu, le 8 juin, que ce yoyo dans les chiffres posait quand même un sacré problème « au regard de l'exigence de sincérité des comptes ». Vraiment ?