

Le partenariat entre IBM et la SNCF bat de l'aile

La coentreprise créée pour optimiser les services informatiques de la SNCF est menacée, faute de résultats.

TRANSPORTS

La coentreprise créée par la SNCF et IBM pour optimiser la gestion informatique de la compagnie ferroviaire est loin de remplir ses objectifs. Une rupture du contrat est envisagée, même si les deux partenaires espèrent toujours se mettre d'accord pour refonder le contrat initial.

Le partenariat informatique géant entre la SNCF et IBM bat de l'aile

Le projet a été dénommé « Ulysse » et se retrouve embarqué dans un long périple semé d'embûches. Début 2010, la SNCF se rapprochait d'IBM afin de créer une société commune destinée à abriter l'activité informatique de la compagnie ferroviaire. Charge alors au géant américain de gérer l'informatique de la SNCF, dans le cadre d'un gigantesque contrat d'infogérance, devant générer 1,7 milliard d'euros de volumes d'affaires en six ans.

Un an et demi plus tard, le projet est encalminé : en interne, une partie des cheminots en charge de l'informatique est mobilisée pour le faire échouer ; et le contrat semble se trouver dans une impasse économique. Au point qu'une rupture du contrat est désormais envisagée, avec à la clef de lourds dommages et intérêts à payer pour la SNCF. Selon nos informations, ce scénario a été évoqué la semaine dernière devant les administrateurs du groupe public.

La compagnie ferroviaire se donne désormais jusqu'à son prochain conseil d'administration, fin juillet, pour trancher le sort de ce projet Ulysse. Le problème s'avère compliqué à gérer. Au départ, cette opération devait servir à remettre un peu d'ordre dans la gestion de l'informatique de la SNCF. La société commune - détenue à

51 % par la compagnie ferroviaire et à 49 % par IBM - avait pour mission de faire l'interface entre les quelque 2.000 cheminots en charge de l'informatique au sein du groupe public et une kyrielle de sous-traitants. Une rationalisation de ce groupe de prestataires devait permettre de générer 290 millions d'économies en six ans.

Deux perspectives envisagées

« Le problème, c'est que les volumes de sous-traitance qu'IBM devait piloter ne sont pas au rendez-vous. La différence est même de 50 % entre ce qui était attendu et ce qui est constaté », note un cadre de la SNCF. « Nos prévisions n'étaient pas justes et la réalisation ne s'est pas faite au rythme espéré », explique-t-on à la SNCF. Signe des difficultés, les deux dirigeants en charge de ce dossier - Michel Baudy côté SNCF et Daniel Chafraix chez IBM - ont été remplacés l'an dernier. « Le changement de dirigeants au sein de la coentreprise mise sur pied a fait perdre du temps », reconnaît une source proche du dossier.

Deux solutions s'offrent désormais aux partenaires. Soit ils arrivent à s'entendre pour donner un avenant au contrat initial et redémarrer sur de nouvelles bases. Soit aucun consensus n'est possible, et il faudra alors envisager une rup-

-50%

La différence entre les volumes de sous-traitance attendus et ceux constatés.

ture du contrat. Officiellement, c'est bien sûr le premier scénario qui est privilégié. « Les résultats ne sont pas au rendez-vous aujourd'hui mais les deux entreprises discutent pour refonder ce partenariat », assure-t-on à la SNCF. « Un contrat de cette taille, c'est forcément long à mettre en place », ajoute un proche du dossier.

La rupture du contrat aurait toutefois l'avantage de déminer un conflit social à la SNCF. « Ce projet touche les sous-traitants, pas les cheminots. Mais il s'est développé une sorte de solidarité entre les deux, et les informaticiens SNCF dénoncent une externalisation vers les pays à bas coût », décrypte un bon connaisseur de l'entreprise.

« C'est une nouvelle manière de travailler. On se heurte nécessairement à des résistances », reconnaît un professionnel du secteur. Les syndicats avaient encore appelé à la grève la semaine dernière au sein de la direction informatique.

RENAUD HONORÉ
(AVEC ROMAIN GUEUGNEAU)

