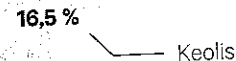


Messagerie express et transport routier



« LES ÉCHOS » / SOURCES : SNCF, MÉDIAMÉTRII

Le pilier SNCF

Les chiffres clés

9

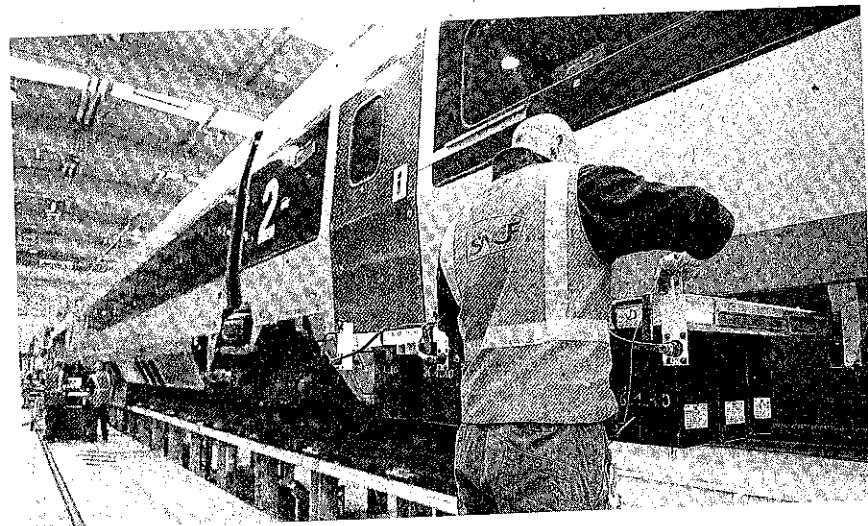
MILLIARDS D'EUROS
Le chiffre d'affaires de Geodis.

1,6

MILLIARD D'EUROS
Depuis huit ans, la logistique a apporté 1,6 milliard de marge opérationnelle au financement du groupe.

« La logistique est une activité en très forte croissance, et rentable. »

res. Nous ambitionnons 15 milliards. Nous regardons plusieurs dossiers. Aucun n'est décidé. Nous avons pris un engagement : l'opération sera financée par des cessions et n'entraînera pas un euro de dette en plus pour SNCF Mobilités. Par ailleurs, nous voulons consituter un réseau européen de fret, et travaillons à un nouveau projet industriel sur le fret ferroviaire.
L. S. et F. V.



« C'est bien avec les salariés d'aujourd'hui que nous construisons la SNCF de demain », affirme le patron du groupe public.
Photo Gilles Rollet / RÉA

Réforme ferroviaire : « L'enjeu, c'est d'aller plus loin, plus vite »

Qu'attendez-vous des Assises de la mobilité, qui viennent de s'ouvrir ?

Elles sont nécessaires. La ministre des Transports Elisabeth Borne a eu raison de lancer cette initiative, il y a une telle révolution dans le secteur. Nous y participerons avec humilité. Le président de la République a montré le cap en expliquant qu'il fallait cesser de penser à partir des infrastructures, mais plutôt partir des usages, et raisonner tous modes de transport confondus. Cela conforte le choix que nous avons fait depuis plusieurs années. L'enjeu, c'est d'aller plus loin, plus vite.

L'exécutif a également annoncé une réforme profonde du système ferroviaire... Soyons clairs sur le rôle de chacun. Le premier ministre a chargé Jean-Cyril Spinetta de préparer les dis-

cussions. Nous, SNCF, nous devons améliorer notre performance. Notre ambition est de nous améliorer de 2,4 milliards d'euros en 2020 par rapport à aujourd'hui, en combinant plan de performance industrielle, offensive commerciale et réduction des frais de structure. Sur ce dernier point, l'engagement est de réaliser 20 à 25 % d'économies d'ici à 2020. Dans le même temps, l'État annonce qu'il va réformer le système ferroviaire. Nous en avons besoin. Il est indispensable de le faire avant que la concurrence ne devienne une réalité, en 2020 pour la grande vitesse, et en 2023 au plus tard pour les TER.

Quels doivent être les sujets prioritaires selon vous ?
Ceux liés à la concurrence justement. La SNCF et les cheminots sont en droit de savoir ce qui va se passer. Nous sommes déterminés à

rendre un meilleur service aux régions. Nous avons besoin de règles du jeu claires, et de conditions justes et équitables. Aujourd'hui, par exemple, nous payons une surcotisation retraite de 14 % sur les salaires. Cela veut dire que, dans tout appel d'offres, nous serions systématiquement plus chers. Nous ne demandons pas de privilèges, mais de l'équité, afin de ne pas être pénalisés.

Pour le TGV, certains élus proposent non plus une concurrence ouverte, mais un système de franchises... Ce n'est pas une bonne idée. Ce système serait censé protéger les lignes TGV d'aménagement du territoire, mais il a deux inconvénients. Il supprimerait la concurrence et l'émulation qui va avec, puisqu'il n'y aurait plus qu'un seul transporteur sur un territoire donné. Et il conso-

lèderait des lignes TGV déficitaires. Un système de franchises reviendrait à créer des monopoles régionaux. Je ne vois pas l'intérêt pour les clients !

Que se passera-t-il sur les régimes spéciaux de retraite ?
Le gouvernement vient de lancer la concertation. Les décisions lui reviendront. Le principe annoncé est très clair : la future réforme sur les retraites va concerner tout le monde, et donc les salariés de la SNCF. Dans une réforme des retraites en France, il n'y a pas de raison que nous fassions exception.

Souhaitez-vous revenir sur l'organisation du travail telle qu'elle a été négociée en 2016 ?
Non. Il y a eu signature d'un accord d'entreprise majoritaire avec les syndicats. Nous n'allons pas le dénoncer, même si l'intervention du politique à l'époque pour stopper les négociations au sein de l'entreprise était vraiment regrettable.

« La SNCF et les cheminots sont en droit de savoir ce qui va se passer sur la concurrence. »

La concurrence, les retraites... En additionnant les sujets explosifs dans une même loi, le gouvernement ne prend-il pas le risque d'un conflit majeur ?
Le secteur des transports se réinvente, tout le monde le voit. Cette réinvention, je veux qu'elle se fasse avec la SNCF. Et c'est bien avec les salariés d'aujourd'hui que nous construisons la SNCF de demain.
L.S. et F.V.

recettes, les terrains.
La SNCF est le deuxième propriétaire foncier après l'Etat et devant l'Eglise.

rue du Commandant-Mouchotte à Paris, dans le 14^e arrondissement, vendu par la SNCF il y a deux ans, qu'elle a continué à louer et devrait libérer dès l'an prochain. Ensuite, en regroupant d'autres : « A Rennes, les salariés de 24 bâtiments ont été rassemblés dans un seul, le nouveau technicentre, les surfaces occupées réduites de moitié et l'efficacité industrielle augmentée de 20 % », assure le dirigeant. A Vénissieux, un atelier de réparation de moteurs sera construit sur 33.000 mètres carrés pour 500 salariés, c'est 50 % de moins que le site lyonnais qu'il remplacera. Autre source d'économies et de recettes, les terrains... La SNCF est le deuxième propriétaire foncier après l'Etat et devant l'Eglise. Elle a de quoi voir venir avec ses 20.000 hectares, dont 3.000 urbanisables immédiatement. Plutôt que de se contenter de les vendre, elle participe désormais à leur valorisation et peut quasiment tout faire : aménager ses propres emprises grâce à sa filiale Espaces Ferroviaires, participer à des opérations de promotion pour des bureaux ou des commerces, y construire des logements sociaux - qui seront gérés par ICF Habitat ou Novedis. Le tout grâce à une équipe de maîtrise d'œuvre intégrée.

La foncière pas encore sur les rails

La SNCF est aujourd'hui partie prenante de 34 projets urbains, dont sept à Paris sur les 50 derniers hectares encore libres dans la capitale. La pénurie n'est pas pour demain, mais le modèle est quand même voué à l'épuisement. Promise pour 2017, la foncière qui lui permettrait de conserver les nouveaux immeubles pour les louer et ainsi amorcer une nouvelle source de revenus, n'est en revanche toujours pas sur les rails. ■