

TRANSPORTS

Le gestionnaire du réseau ferroviaire vient de confier à la société KLB Group la gestion de ses achats, ce qui inclut également la rénovation et la maintenance de voies, pour un budget annuel de 6,5 milliards d'euros. L'objectif est de favoriser une « émulation » du prestataire principal, la SNCF.

En externalisant ses achats, Réseau Ferré de France entend mettre en concurrence la SNCF

La démarche que vient de lancer Réseau Ferré de France (RFF) ne va pas plaire à tout le monde. Selon nos informations, le gestionnaire du réseau a confié l'ensemble de ses achats à KLB Group, un spécialiste de la fonction, pour une durée de cinq ans. Le projet, baptisé « Sherpa », concerne à la fois les activités non stratégiques de RFF (prestations informatiques, fournitures...) mais aussi et surtout l'achat de prestations de rénovation, de maintenance ou de construction des voies, qui constitue son cœur d'activité. L'ensemble représente un budget annuel de 6,5 milliards d'euros.

Avec cette opération, Réseau Ferré de France reprend la main sur ses achats. Aujourd'hui, ceux-ci sont réalisés par les acheteurs de la SNCF. Une situation qui n'est pas propice à la réalisation d'économies, puisque le prestataire principal de RFF pour les travaux de maintenance et de rénovation... est la SNCF elle-même.

« KLB aura pour mission de placer l'opérateur historique dans une logique d'émulation pour le rendre plus compétitif et performant dans ses prestations », confirme aux « Echos » François Meyer, directeur du service des achats de RFF. Concrètement, le gestionnaire du réseau et KLB vont progressivement mettre en concurrence la SNCF sur les chantiers qui peuvent l'être (les opérations de maintenance restent un monopole légal de la SNCF). « C'est la diversité des acteurs qui va créer de l'efficacité et de l'innovation », prône François Meyer.

Dégager une vision globale

Si RFF se refuse à chiffrer précisément les économies que peut générer « Sherpa », le potentiel se chiffrerait toutefois en centaines de millions d'euros. Selon François Meyer, les quelques mois de coopération avec KLB lors de la phase de négociation exclusive ont déjà permis d'économiser 6 millions d'euros. L'opération pourrait donc contribuer de manière « sensible », estime RFF, à la recherche du milliard annuel qui fait défaut pour mettre le système ferroviaire à l'équilibre financier. Le gestionnaire du réseau précise toutefois

UN BUDGET DE 6,5 MILLIARDS PAR AN

Les achats effectués annuellement par Réseau Ferré de France représentent 6,5 milliards, qui se décomposent de la façon suivante :

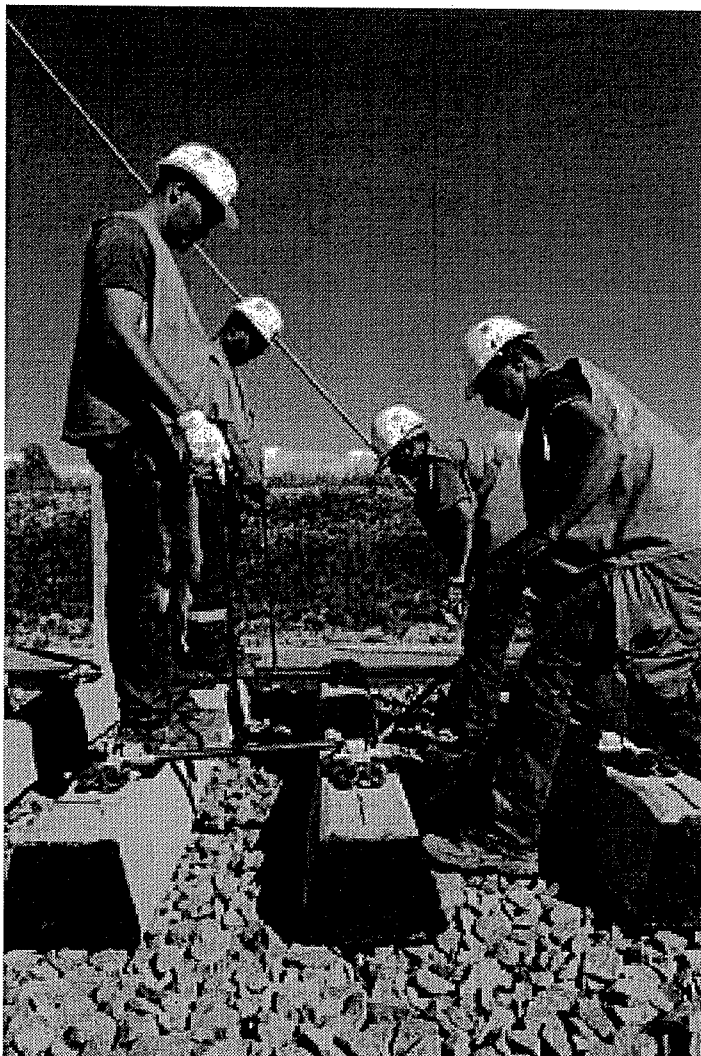
- 970 millions de travaux (nouvelles voies...)
- 3 milliards de maintenance et d'exploitation du réseau
- 370 millions de fournitures
- 670 millions d'achat de prestations intellectuelles (consulting notamment)
- 140 millions pour la logistique
- 170 millions pour l'électricité
- 130 millions de « divers »

que la rémunération de KLB n'est pas basé au montant des économies générées : « Ce mode de fonctionnement génère de nombreux effets pervers, et est incompatible avec la vision de long terme que nous souhaitons mettre en place. »

Au-delà de la réduction des coûts, KLB a en effet pour mission de dégager une vision globale de la dépense de RFF. « Aujourd'hui, les acheteurs travaillent projet par projet », estime François Meyer. Notre nouvelle organisation va nous permettre d'avoir une vue d'ensemble, afin de prévenir les goulots d'étranglement du fait des grands chantiers lancés simultanément. L'ambition est également de développer un « écosystème » de sous-traitants autour de RFF.

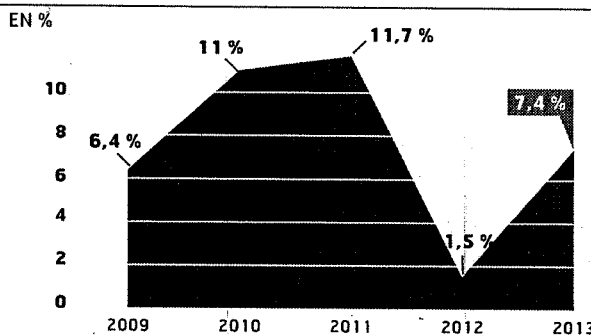
L'initiative de RFF, en tout cas, n'est pas du goût de la SNCF. L'opérateur historique la juge « contradictoire » avec la volonté affichée par le gouvernement de réunifier la gestion de l'infrastructure au sein de la SNCF ou de RFF. Et l'opération ne rencontrera sans doute pas non plus l'agrément des syndicats de la SNCF. La mise en concurrence, argumentent-ils, se traduira inéluctablement par une baisse de la sécurité. Un reproche qu'écarte RFF, en indiquant que les débats lors des Assises du ferroviaire ont montré une absence de corrélation entre mise en concurrence et niveau de sécurité.

RAPHAËL CHABAUD



Chantier piloté par Réseau Ferré de France sur la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

AUGMENTATION DES PÉAGES MOYENS POUR LES TRAINS À GRANDE VITESSE



« LES ECHOS » / SOURCE : RFF

RFF assure de la visibilité sur les péages jusqu'en 2018

Réseau Ferré de France a annoncé hier que l'évolution de ses péages serait calée sur l'inflation ferroviaire jusqu'en 2018.

Voilà un contentieux de moins entre Réseau Ferré de France et la SNCF. Si les sujets de frictions entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'opérateur historique ne manquent pas (lire ci-contre), les deux établissements ont enfin réussi à s'entendre sur la visibilité à moyen terme des péages à acquitter pour faire circuler les trains sur le réseau. Le conseil d'administration de RFF a acté, hier, un accord en forme de « donnant-donnant » que la ministre des Transports, Nathalie Kosciusko-Morizet, avait déjà annoncé fin janvier, en s'engageant sur plusieurs années quant à l'évolution de ses péages.

+11,7%

L'augmentation des péages pour les TGV en 2011.

Le différend trouvait son origine dans la répartition des rôles pour le moins biscornue qui prévaut depuis la naissance de RFF en 1997. Ce dernier est responsable de la gestion de l'infrastructure, mais la SNCF en est le « gestionnaire délégué » : C'est elle qui effectue concrètement les travaux commandés par RFF. Cette dichotomie (à laquelle le gouvernement compte d'ailleurs mettre un terme) favorise les reproches mutuels. Le gestionnaire du réseau se plaignait des coûts que lui facture le service de la SNCF, ce qui l'obligeait, disait-il, à augmenter le tarifs des péages, notamment sur les lignes à grande vitesse. La SNCF, elle, déplorait ces hausses qui faisait

flamber ses coûts : + 6 % en moyenne entre 2007 et 2013, avec des pointes à + 11 % en 2010 et + 11,7% en 2011.

De surcroît, ces augmentations étaient décidées d'une année sur l'autre, ce qui privait la compagnie de toute visibilité sur ces investissements. Faute de pouvoir établir des prévisions sur un poste de dépenses qui représente le tiers du coût de circulation des TGV, le PDG de la SNCF, Guillaume Pepy, en avait conclu l'an dernier que la grande vitesse n'avait plus pour le moment de modèle économique, et avait suspendu toute commandes de nouvelles rames.

Inflation ferroviaire

Organisé par le ministère, le « deal » pour sortir de cet affrontement stérile s'est joué en deux temps. Le 26 janvier, le conseil d'administration de la SNCF a pris un engagement d'amélioration de la productivité de SNCF Infra de 1,5 point par an pour la période 2013-2020. Engagement dont RFF a pris acte hier. En contrepartie, son conseil d'administration s'est prononcé pour « une trajectoire pluri-annuelle 2014-2018 modérant l'évolution des péages voyageurs [...] en cohérence avec l'évolution des coûts ». La SNCF dispose donc désormais de la visibilité qu'elle réclamait pour les cinq ans à venir. Durant cette période, l'évolution des péages sera calée sur l'inflation ferroviaire (un indice représentant l'évolution des coûts dans le secteur), avec une marge possible pour RFF à la hausse ou à la baisse de 0,3 point. Pour 2011, cette inflation se monte à 5,8 %.

Si cet accord est jugé satisfaisant par la SNCF, il fait toutefois l'impasse sur un point crucial ; dans ce schéma, la dette de Réseau Ferré de France n'est toujours pas stabilisée.

LIONEL STEINMANN