

ENTREPRISES

Farandou menacé de ne pas garder la tête de la SNCF après Paris 2024

🕒 3 min • Jean-Yves Guérin



L'accord de fin de carrière proposé par le groupe fait polémique. Le PDG est convoqué à Bercy par Bruno Le Maire.

Si cela n'est pas un couac gouvernemental, cela y ressemble. L'exécutif ne parle pas d'une seule voix sur l'accord de fin de carrière signé à la SNCF qui n'en finit pas de faire polémique. Jeudi matin, le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, a jugé ce dispositif « pas satisfaisant » et « provocant » pour la majorité des Français qui vont devoir travailler deux ans de plus à cause de la réforme des retraites. Il a donc convoqué le PDG de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, pour qu'il lui explique « comment il finance cet accord qu'il a conclu avec lessyndicats sans que nous soyons avertis. »

Permettre à des conducteurs de train de bénéficier d'une cessation anticipée d'activité de trente mois où ils ne travailleront pas les quinze derniers mois mais toucheront 75 % de leur salaire aura un coût. Le locataire de Bercy

s'estime légitime à réclamer des comptes à cette entreprise 100 % publique, dont l'État a repris 35 milliards d'euros de dettes en 2020 et 2021. Problème : le ministre des Transports, Patrice Vergriete, est sur une ligne opposée. Lundi, il donnait son sentiment de façon très claire sur BFMTV : « C'est un accord d'entreprise qui ne concerne que la SNCF. La SNCF est une entreprise. Le contribuable ne sera pas sollicité. » Avec d'autres mots, il a refait passer le même message mardi à l'Assemblée nationale : « La SNCF est devenue une entreprise en 2020. Elle est dans le jeu concurrentiel à l'exception de la gestion de l'infrastructure. Le contribuable ne versera donc pas un centime pour financer cet accord. Le client, lui, est protégé par la concurrence. C'est avec des gains de productivité que la SNCF devra financer cet accord. »

Des lignes différentes qui ne sont pas surprenantes : Bruno Le Maire vient de la droite qui a fustigé cet accord très généreux pour les cheminots. Avant de rejoindre Renaissance, Patrice Vergriete a passé vingt ans au PS, parti habitué à défendre le statu quo à la SNCF. « Dans la perspective de la présidentielle, Le Maire veut renforcer son personnage de "Père la rigueur" », décrypte un connaisseur des arcanes du pouvoir macronien.

Si Matignon et le ministère des Transports étaient au courant qu'un accord sur les fins de carrière était en négociation à la SNCF, Bercy n'était pas dans la boucle. « Nous avons découvert l'accord dans la presse, assure-t-on dans l'entourage de Bruno Le Maire. Il aurait été logique que l'APE (Agence des participations de l'État) qui est sous la tutelle du ministre de l'Économie en soit informée préalablement. » À Matignon, on estime que la perspective d'éviter des grèves pendant les Jeux olympiques valait bien un accord avantageux pour les cheminots sur les fins de carrière.

Conflit public

Selon nos informations, le dispositif qui a rallié les quatre grands syndicats du groupe ferroviaire (CGT-Cheminots, Unsa-ferroviaire, Sud-Rail et CFDT-Cheminots) coûtera 35 millions d'euros par an. Soit le dixième des revalorisations de rémunération accordées cette année lors des NAO (négociations annuelles obligatoires). Au-delà des considérations politiques, on voit mal quel résultat concret pourrait sortir de la rencontre entre Bruno Le

Maire et Jean-Pierre Farandou, prévue dans les prochains jours. Maintenant que l'accord a été signé par les organisations syndicales, il est impossible de ne pas l'appliquer. « D'autant plus que la SNCF n'a pas commis de faute. Une fois la réforme des retraites adoptée, le gouvernement avait recommandé aux entreprises d'ouvrir des discussions sur les fins de carrière, ce qu'a fait le groupe ferroviaire », estime Arnaud Aymé, spécialiste du transport au sein du cabinet de conseil Sia.

Quoi qu'il en soit, cet accord a du mal à passer. La commission du développement durable au Sénat demande, elle aussi, des comptes à Jean-Pierre Farandou. Elle le recevra le 7 mai, pour qu'il fasse le point sur la préparation des Jeux olympiques et sur les conséquences de l'accord sur les fins de carrière. L'Afra (Association française du rail), qui regroupe les opérateurs ferroviaires alternatifs à la SNCF, s'inquiète tout autant de cet accord. « Comme SNCF Réseau va voir ses coûts monter, il y a un risque qu'elle augmente les péages ferroviaires que toutes les compagnies ferroviaires doivent payer. De plus, l'UTP (Union des transports publics) où la SNCF a une voix prépondérante pourrait être tentée de négocier l'extension de cet accord à toute la branche », résume Alexandre Gallo, président de l'Afra et directeur général de DB Cargo France, filiale de fret ferroviaire de la Deutsche Bahn.

Ce conflit public tombe au plus mauvais moment pour Jean-Pierre Farandou. Son mandat de PDG de la SNCF, débuté fin 2019, court jusqu'à l'Assemblée générale de l'entreprise, prévue le 13 mai. Ce cheminot pur sucre se verrait bien poursuivre sa mission comme patron opérationnel de la SNCF jusqu'en mai 2025. Pas plus tard, car il fêtera ses 68 ans en juillet 2025. Or, c'est la limite d'âge pour tenir les rênes opérationnelles du groupe. Or, à une dizaine de jours, il ne sait pas quel sort lui sera réservé. Seule certitude, lors du dernier conseil d'administration, la semaine dernière, son nom a été retenu pour être proposé comme administrateur de la SNCF pour les deux prochaines années lors de l'assemblée générale.

Selon Les Échos, il devrait bien être aux manettes du groupe pendant les Jeux olympiques et paralympiques. La décision n'étonnera personne, tant cet événement est un énorme défi pour le transporteur. En revanche, sauf énorme

surprise, il ne serait pas prolongé au-delà comme il le souhaitait. Cette mésaventure rappelle celle d'Augustin de Romanet. Mi-mars, le PDG d'ADP, qui souhaitait être renouvelé pour cinq ans, n'a pas eu gain de cause. Il a simplement été maintenu dans ses fonctions jusqu'aux Jeux olympiques et paralympiques « afin de garantir leur bonne organisation ». J.-Y. G.