

Grâce à la SNCF, IBM mène grand train

La justice enquête sur les marchés d'informatique dont le géant américain est un bénéficiaire très privilégié.

LE géant informatique IBM a-t-il profité d'aiguillages un peu trop favorables de la part de la SNCF ? C'est ce que cherche à établir le parquet national financier à partir d'un dossier que lui a transmis le Service central de prévention de la corruption. Comme il l'a écrit dans un document daté du 24 mars, le parquet soupçonne une impressionnante série de marchés truqués ou irréguliers entre le groupe américain et la société nationale. Bruxelles entend aussi mettre son grain de sel dans cette enquête.

Un saucissonnage bien ficelé

La série des bonnes affaires d'IBM commence le 27 février 2009, lorsque le géant américain s'adjuge huit contrats de fourniture de logiciels : trois « petits » et cinq dont le montant est légèrement inférieur à 1,5 million d'euros, le seuil au-delà duquel tout marché doit faire l'objet d'un appel d'offres.

Les syndicats hurlent, SUD-Rail en tête. A leurs yeux, la direction a saucissonné une commande de 8,5 millions. Le responsable des achats en informatique de la SNCF avait d'ailleurs refusé de signer les bons de commande.

Un nouveau contrat se profile cinq mois plus tard, en juillet 2009, lorsque les grands chefs de la SNCF mettent sur les rails un énorme pro-



jet d'installation de caméras de surveillance dans 650 gares et 4 400 voitures de voyageurs. A l'ouverture des enveloppes, Orange Business Services écrase ses concurrents, IBM et Nextcap. La réponse de la direction générale ne tarde pas : elle gèle le dossier...

Un des responsables de la direction des achats, Gérard Fillon, tire la sonnette d'alarme par courriel : « Les négociations doivent reprendre (...) avec ces trois entreprises, et pas seulement avec IBM. Dans le cas contraire, la SNCF se met en infrac-

tion avec les procédures européennes... » Bien vu. Mais trop tard. Une filiale commune de la SNCF (51 %) et d'IBM (49 %), Noviaserv, a été créée exprès et rafle ce marché de presque 15 millions.

Rebelote en septembre 2009. La SNCF lance « une consultation » pour l'achat de 360 serveurs, qui doivent permettre d'installer à distance les logiciels de tous les ordinateurs et d'effectuer leur mise à jour. La société Dell arrive première, avec un devis de 740 000 euros. La chefferie de la SNCF réagit : l'ap-

pel d'offres est classé sans suite.

La commande refait surface un an plus tard, grâce à un accord conclu entre IBM et Noviaserv. La facture a plus que triplé : 3 millions. C'est la goutte d'eau. Dans un courriel adressé à plusieurs de ses collègues, Fillon dénonce la « pratique consistant à acheter en gré à gré un produit ou un service à un prix trois fois supérieur à celui qui aurait été obtenu via un appel d'offres ».

Attaques contre le train fantôme

La bonne fortune d'IBM commence à faire jaser. Du coup, la direction innove : Stelsia, une filiale de la SNCF à 100 %, de droit privé, gèrera désormais toutes les questions informatiques. Dès 2011, elle prend à son compte tous les contrats de sous-traitance. Et ça continue : en juillet 2013, IBM empoche un marché de stockage de données s'élevant à 1,6 million attribué par Stelsia.

L'activité de cette petite boîte non soumise au Code des marchés publics, qui affiche un chiffre d'affaires de 450 millions, choque la Commission européenne. Dans une mise en demeure adressée à Valls en juin 2015, celle-ci affirme que l'existence de Stelsia est « contraire au droit européen de la commande publique ». Le gouvernement reconnaît alors « implicitement », selon Bruxelles, « une infraction ». Il y sera mis fin en septembre 2015.

Les syndicats soupçonnent cette cascade de cadeaux à IBM d'être la contrepartie du « marché du siècle » (1 milliard par an !), conclu en 2011. La SNCF s'était vu confier la totalité de la logistique du géant américain : acheminement des produits IBM et de leurs pièces de rechange dans le monde entier et, au besoin, assemblage et installation.

Alors numéro 2 de l'entreprise de service public, David Azéma s'insurgeait contre cette insinuation d'échange de bons procédés : « Il n'y a aucun lien juridique ou financier » entre les deux groupes.

Un lien amoureux, alors ?

Alain Guédé

Le grand pardon de la SNCF

ET les gagnants sont... les habitués bétonneurs qui fournissent la SNCF. A l'issue d'un grand appel d'offres, celle-ci a choisi, le 1^{er} avril, les bénéficiaires du nouveau chantier Eole, qui doit prolonger la ligne rapide jusqu'à la Défense. Les deux très gros morceaux (près de 1 milliard d'euros au total) ont été attribués à deux groupements, constitués, l'un, autour de Vinci, qui fédère six autres entreprises du BTP, et, l'autre, autour de Bouygues (avec cinq vice-rois du béton, dont Eiffage).

Cette distribution particulièrement équitable a fait rire jaune les avocats de Berlioz, ex-défenseur de la SCNF. En 2009, à l'issue d'une bataille homérique, ce cabinet avait obtenu une condamnation des leaders des travaux publics qui s'étaient partagé le marché de la construction de la ligne du TGV Nord, plus le contournement de Paris et celui de Lyon. Pas moins de 106 millions avaient été remboursés à la SNCF.

Dans la foulée, ces avocats pensaient ferrailer contre les mêmes

géants du BTP, qui venaient, une nouvelle fois, d'écoper d'une sanction du Conseil de la concurrence pour entente dans l'attribution du marché du précédent tronçon d'Eole (gare du Nord-Saint-Lazare).

Las ! la SNCF a brutalement renoncé à tout procès. Les éventuels perdants auraient, il est vrai, été les gagnants du nouveau marché Eole qui vient d'être attribué, ce qui aurait fait désordre.

S'il fallait punir tous les gens qui s'entendent bien...