

IBM et SNCF renoncent à leur co-entreprise

NoviaServ

Ce qui a pu fonctionner, et s'enclenche encore, dans quelques grands groupes du CAC40 n'a pas (encore) abouti à la SNCF. La 'jointventure' NoviaServ co-crée par la SNCF et IBM France est appelée à disparaître. Ce n'est pas une surprise : cf. notre article '[Le partenariat entre la SNCF et IBM dans une impasse](#)'

Selon notre confrère LeMagIt, un email diffusé ce 7 décembre envoyé par Gilles Albertus, patron de la DSI-T de la SNCF depuis mai 2010, explique que cette co-entreprise va être absorbée à 100% par Stelsia, une filiale du groupe SNCF, qui détenait 51% des parts de celle-ci.

Il se confirme que ce montage permettait, entre autres objectifs, de se dispenser des procédures d'information et de consultation imposée par la gouvernance de la SNCF – en clair, pas de consultation nécessaire des instances représentatives de l'entreprise.

Reprenant ce dossier parti en vrille, le patron de DSI-T a bien tenté, lors de son arrivée, une « *refondation* » du projet, dont la signature devrait intervenir en octobre dernier. En vain. IBM France (avec Daniel Chaffraix, ex-p-dg, qui fut nommé à la tête du projet après son départ de la présidence) et SNCF ont décidé de mettre un terme à l'aventure. Parmi les causes, il avait déjà été mentionné le trop important décalage (50%!) entre ce qu'IBM était censé pouvoir reprendre (volume de sous-traitance possible) et la réalité de ce qui se mettait en place.

Comme cela s'est fait dans plusieurs multinationales, le but avoué était de mettre en place une structure juridique permettant un vaste programme d'infogérance, -avec, selon les syndicats, une forte délocalisation de certains projets informatiques vers du 'near-shore' (Maroc) et de l'«off-shore» (Inde).

Sur la base d'un contrat d'infogérance estimé à 1,7 milliard d'euros sur 6 ans (avec IBM), la direction de la SNCF escomptait une économie de 290 millions d'euros en début de contrat, et environ 500 millions chaque année suivante – la co-entreprise devant reprendre tout ou partie de la maintenance, du développement, de l'exploitation des applications et la gestion des études.

Le genre d'initiative radicale que Renault, parmi d'autres, ne s'interdit pas, ouvrant par exemple une plateforme de conception de véhicules à Bucarest qui doit accueillir 2000 à 3.000 personnes, en concurrence avec sa plateforme de Guyancourt qui a valu tant d'investissements...

Pour sa part, le projet de la SNCF, baptisé en interne Ulysse, annonçait pouvoir diviser par plus que 2 le coût jour/homme (de 520 euros à 230 euros/jour).