

L'international porte les résultats de la SNCF

Le groupe ferroviaire est à la peine en France, victime de la baisse de fréquentation des trains notamment. En revanche, les activités à l'étranger sont en plein développement

La SNCF renoue avec un résultat positif. En engrangeant 605 millions d'euros de bénéfices, la division mobilité du groupe public efface la perte nette de 180 millions d'euros enregistrée en 2013 du fait d'une importante dépréciation de ses actifs TGV.

Le chiffre d'affaires s'est lui apprécié de 1,5 % à 27,2 milliards d'euros pour l'ensemble des activités d'opérateur de transport (voyages, Keolis, logistique), tandis que la dette s'est stabilisée à 7,4 milliards d'euros. SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure, présentera ses comptes le jeudi 19 février.

Ce bénéfice permettra aux cheminots d'obtenir une prime de 100 euros cette année. C'est trois fois moins qu'en 2013, puisque, hors éléments exceptionnels, le groupe était dans le vert. Reste que les performances du groupe, notamment en France, ne cessent d'inquiéter depuis trois ans.

En 2014, le trafic a baissé de 0,4 % pour les TGV, de 3,7 % pour les Intercités, de 2 % pour les TER et de 0,1 % pour le Transilien... Sans la grève contre la réforme ferroviaire de juin, qui a coûté 220 millions de chiffre d'affaires et 0,8 point de croissance à l'entreprise, les résultats seraient à

peine meilleurs, estime-t-on au sein de l'entreprise.

Contrairement à 2012 et 2013, le chiffre d'affaires des activités françaises est reparti à la hausse. Mais il le doit essentiellement à l'augmentation de 3 points de la TVA. Hors effet TVA qui revient à l'Etat, la SNCF voit son chiffre d'affaires de l'activité voyages baisser de 1,1 %. L'activité proximité (TER, Transilien) reste rentable (5,1 % de marge), tandis que les Intercités creusent toujours les pertes.

Le TGV, la principale source de revenu de l'opérateur, voit sa marge baisser, à 10,4 %, contre 11,4 % en 2013, 14 % en 2010 et 18 % en 2007... Outre la multiplication des « petits prix », qui ont atteint 20 % de l'ensemble des billets vendus, la hausse continue des péages à acquitter pour utiliser les lignes à grande vitesse pèse sur les comptes.

« Réduire le nombre de rames »

Enfin, s'ajoute à cela la faible utilisation des rames TGV actuelles, de 5 à 6 heures par jour, contre 12 à 13 heures pour celles de l'offre à bas coût Ouigo. « Notre objectif, explique Mathias Emmerich, le directeur financier de la SNCF, est de réduire le nombre de rames, en se concentrant sur des trains plus capacitaires, afin de les faire tourner davantage et ainsi d'améliorer

En 2014, Keolis, filiale spécialisée dans le transport public, a réalisé 4,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires, dont la moitié à l'international

leur rentabilité et d'immobiliser moins de capital. »

En 2014, 30 vieilles rames de petite capacité ont été radiées et 12 rames de grande capacité (à deux niveaux) ont intégré la flotte du groupe. « Nous entendons réduire une centaine de rames TGV dans les années à venir, tout en conservant l'offre en sièges. Un TGV nouvelle génération peut accueillir près de deux fois plus qu'un ancien », précise Mathias Emmerich.

En 2015, malgré la reprise attendue de la croissance dans le pays, avec l'arrivée des autocars longue distance, la poursuite du développement du covoiturage et l'agressivité des compagnies aériennes à bas coût, la SNCF ne s'attend pas à un rebond signifi-

catif de son activité nationale. Du coup, le groupe se tourne vers l'étranger, où il réalise désormais 27 % de son activité, et vise au-delà des 33 % d'ici à 2020. En 2014, Keolis, la filiale spécialisée dans le transport public, qui a réalisé 4,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires dont la moitié à l'international, a gagné deux contrats d'exploitation de trains en Angleterre.

A Boston, aux Etats-Unis, il a également gagné un mégacontrat de 2,1 milliards d'euros sur sept ans pour gérer les trains de banlieue. Si le chiffre d'affaires de Keolis augmente d'autant, pas sûr que ce contrat soit rentable, tant les difficultés s'accumulent déjà en Nouvelle-Angleterre pour Keolis.

Même dynamique pour SNCF Logistics (Geodis, fret, etc.), qui a retrouvé depuis la fin 2013 la croissance. L'activité a crû de 5,8 % en 2014, et de 50 % à l'international, grâce à des contrats avec Lego, Colgate, Alstom ou encore H&M. Le chiffre d'affaires est en hausse plus modeste, à 8,8 milliards d'euros (0,9 % de croissance). Cependant, la marge opérationnelle s'améliore plus rapidement. Elle est passée de 3,7 % en 2013 à 4,8 % en 2014. La SNCF vise à terme une marge supérieure à 8 %. ■

PHILIPPE JACQUÉ