

Quand Transdev et la RATP roulent ensemble en Asie

LIONEL STEINMANN / JOURNALISTE | LE 07/08 À 06:00



RATP Dev et Transdev exploitent notamment la ligne 9 du métro de Séoul. - Photo DR

Les deux groupes ont choisi de s'unir pour se développer dans la région. Leur filiale commune est présente aussi bien en Inde qu'en Corée du Sud.

Pour réussir sur l'immense marché asiatique, mieux vaut conjuguer ses forces que jouer la carte de la concurrence frontale. C'est le choix qu'ont fait début 2009 RATP Dev (filiale du groupe pour les activités hors Ile-de-France) et Veolia Transport, devenue depuis Transdev. Une stratégie dont les 2 opérateurs de transports en commun se disent très satisfaits aujourd'hui.

« Nous voulions accélérer notre développement sur cette zone, et nous avons pensé que nous irions plus vite à deux que tout seuls », résumait à l'époque Cyrille du Peloux, le directeur général de Veolia Transport. Chacun a apporté à cette filiale, détenue à parité par les 2 groupes, les atouts qui lui étaient propres : Veolia, sa très bonne connaissance de l'Asie, ainsi que des contrats déjà en cours, tandis que la RATP mettait dans la corbeille son expertise du métro, réputée mondialement, ainsi que ses compétences dans l'intermodalité (l'art d'assurer de correspondances fluides entre différents modes de transport).

Les projets de développement ont toutefois souffert durant un temps des péripéties qui ont miné durant deux ans Veolia Transport, avec notamment l'annonce en décembre 2011 par Antoine Frérot, le **PDG** de Veolia, de son intention de se désengager du secteur. La structure en coentreprise elle-même a failli tourner court, car la RATP ne cachait pas à l'époque sa volonté de prendre seule le contrôle de la filiale.

Des contrats rentables

La clarification de l'actionnariat de Veolia Transdev, rebaptisé depuis Transdev (où la Caisse des Dépôts est appelée à passer de 50 % à 60 % du capital), et l'arrivée à la tête du groupe de Jean-Marc Janaillac, venu de... la RATP, ont mis un terme à ces incertitudes. La filiale est de nouveau en ordre de marche et génère 120 millions de **chiffre d'affaires**.

Elle exploite notamment la ligne 9 du métro de Séoul, qui transporte quotidiennement quelque 400.000 passagers, ainsi que le tramway de Hong Kong (75 millions de trajets par an), qui a fêté ses cent dix ans le mois dernier. Par ailleurs, la coentreprise a mis en service en juin dernier la ligne 1 du métro de Bombay, en Inde. Elle est également présente en Chine, où elle gère les 2.500 bus du réseau de Nanjing. Tous ces contrats sont rentables, ce qui n'est pas toujours le cas en France et ce qui explique l'attrait des entreprises du secteur pour l'international.

Avoir des comptes à rendre à deux conseils d'administration différents ne pèse pas sur la bonne marche des affaires, assurent Cyril Carniel et Richard Dujardin, respectivement responsables des activités asiatiques de RATP Dev et Transdev. « *Initialement, cela a pu représenter un frein, mais nous avons vraiment fluidifié le processus de décision*, explique Richard Dujardin. *Lorsque le contrat de Séoul a été prolongé, en octobre dernier, nous avons dû faire 4 ou 5 choix assez lourds dans l'heure. Cela s'est fait sans problème.* » Cyril Carniel confirme : « *Quand les intérêts sont alignés, les décisions se prennent rapidement.* » Le fait que les deux groupes soient dans la sphère publique contribue sans doute à rapprocher les points de vue. ●

Lionel Steinmann, Les Echos