

Résultats. Les comptes de la SNCF marqués par la grève contre le pacte ferroviaire

Une année particulière marquée par la plus longue grève de son histoire (41 jours selon ses calculs), c'est sous cet angle qu'il faut regarder les comptes 2018 de la SNCF, a expliqué le 28 février Guillaume Pepy en présentant les résultats du groupe. « *Compte tenu de la grève, la hausse du chiffre d'affaires de 13 %, est modeste. Mais à partir du second semestre, une fois la grève achevée, la croissance a atteint 3,4 %* », a commenté le président du directoire, pointant la « résilience » de l'entreprise et le « rebond fort » enregistré au second semestre.

Le résultat net affiché par la SNCF est modeste: 141 millions pour un chiffre d'affaires de 33,3 milliards d'euros. Il était de plus de 13 milliards en 2017. Sa contraction est expliquée par le manque à gagner dû à la grève évalué à 890 millions d'euros (SNCF Mobilités et Réseau confondus). La cession d'une filiale immobilière pour 766 millions d'euros a toutefois permis de rester dans le vert. Hors élé-

ment exceptionnel, le résultat net récurrent est négatif à 214 millions d'euros. Enfin, côté SNCF Réseau, la dette s'est alourdie de 3 milliards d'euros en atteignant 49,6 milliards en 2018.

Pour Guillaume Pepy, qui préfère retenir la performance du deuxième semestre, la croissance est tirée par le « *décollage des trafics TER, avec parfois des trajectoires de*

La croissance du deuxième semestre est due au « décollage des trafics TER » et aux bons résultats d'Eurostar, de Thalys et des TGV à bas coûts Ouigo

croissance très élevées, plus élevées que le TGV ». Elle s'explique aussi par les bons résultats d'Eurostar et de Thalys, ainsi que par ceux du TGV à bas coûts Ouigo, qui accroît son trafic de presque 50 % chaque année. Revers de la médaille, Ouigo en phase de développement Paris-Toulouse doit prochainement ouvrir ne gagne toujours pas d'argent et cannibalise une partie de la clientèle des

TGV classiques. « *Mais ce qui nous intéresse, c'est de mener une politique de volume* », explique le dirigeant.

Les filiales participent aussi fortement à la croissance, comme Keolis qui affiche un bond de 17 % de son activité à l'international grâce à quelques beaux contrats tout particulièrement l'exploitation des trains au pays de Galles,

le plus gros contrat de son histoire et a maintenu, voire renforcé, sa présence en France (+34 %).

Ombre persistante au tableau: Fret SNCF, toujours déficitaire, et qui a durement subi les effets de la grève. « *Des clients sont partis et ne sont pas revenus* », souligne Guillaume Pepy, en rappelant le projet de filialisation de Fret SNCF. La procédure, qui passe

par une autorisation européenne, est suspendue par des recours, indique encore celui qui est aussi PDG de SNCF Mobilités.

Pour 2019, la SNCF table sur une croissance de l'activité de 4 %. Et prévoit un niveau toujours conséquent d'investissements: plus de 10 milliards d'euros (8,9 milliards investis dans les infrastructures et le matériel roulant ferroviaire en 2018). Il est notamment prévu de mettre en service 150 trains neufs contre 115 l'année dernière. Avec en toile de fond la perspective d'ouverture la concurrence: fin 2019 pour les TER, fin 2020 pour les TGV. La SNCF va donc devoir continuer à tailler dans ses coûts pour être en ordre de bataille et répondre aux futurs appels d'offres. Le plan performance a déjà permis d'économiser 530 millions d'euros. « *Quand nos concurrents arriveront, ils se lanceront avec les structures les plus légères possible* ». Le plus dur reste à faire?

M.H.P.

France-Espagne. Au moins trois fois plus de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Barcelone en 2025 ?



© Patrick Laval

Depuis décembre 2013, les TGV relient Paris à Barcelone en 6 heures et demie.

Actuellement reliées par TGV en 6 heures 27, les villes de Paris et Barcelone pourraient n'être plus qu'à quatre heures l'une de l'autre en 2025 si la ligne nouvelle est construite entre Montpellier et Perpignan, selon l'association Ferrmed. Cette dernière, qui compte « *130 membres dans 13 pays différents dans l'Union européenne, la Russie et la Chine* », a pour objectif principal « *l'amélioration du système de transport multimodal en Europe, particuliè-*

