



TV



RADIO

[ECONOMIE](#) > [ENTREPRISES](#) > [TRANSPORTS](#)

TRANSPORTS

# LA SNCF SORT DU ROUGE AU 1ER SEMESTRE AVEC UN BÉNÉFICE NET DE 928 MILLIONS D'EUROS

T.L avec AFP Le 28/07/2022 à 18:12

**Le chiffre d'affaires semestriel a progressé de 27% pour atteindre le chiffre record de 20,3 milliards d'euros.**

A mi-mandat, le PDG de la SNCF Jean-Pierre Farandou pense avoir tenu le cap dans la tempête du Covid-19, avec des comptes désormais sous contrôle et l'ambition de développer la part du train, mais des "nuages" pourraient obscurcir son horizon. Arrivé à la tête du groupe public en novembre 2019, M. Farandou est devenu deux mois plus tard patron pour cinq ans de la "nouvelle SNCF", une société anonyme à capitaux publics créée par la dernière réforme ferroviaire.

## *"Les vents contraires n'ont pas manqué", résume-t-il, dans un entretien à l'AFP.*

M. Farandou a été immédiatement accueilli par la longue grève contre la réforme des retraites, qui a coûté un milliard d'euros à l'entreprise. La crise sanitaire a suivi, "qui nous a fait perdre environ 10 milliards de chiffre d'affaires en deux ans". "Les TGV, après quarante ans de croissance, se sont retrouvés à l'arrêt. Ça a eu un impact économique incroyable" car le train fétiche de la SNCF lui apporte d'habitude l'essentiel de ses moyens, rappelle-t-il. "Mais la boîte a tenu."

Et maintenant, les conséquences de la guerre en Ukraine "posent de gros problèmes de surcoûts", s'inquiète le dirigeant, plutôt austère en comparaison avec son flamboyant prédécesseur Guillaume Pepy. Jean-Pierre Farandou juge "encourageants" les résultats du 1er semestre 2022, publiés jeudi. Le groupe public est revenu dans le vert, son chiffre d'affaires a rebondi -grandement aidé par la logistique- et les objectifs économiques fixés par la réforme ferroviaire de 2018 devraient être atteints. "On n'est plus surendettés", se réjouit-il.

L'Etat a repris **comme prévu 35 milliards de dette**; l'entreprise a de son côté fait de substantielles économies et vendu des actifs non-stratégiques. Le ciel pourrait cependant s'obscurcir, prévient M. Farandou, jugeant possibles une nouvelle vague de Covid-19, une aggravation de la situation économique ou une grosse grève si la réforme des retraites revient sur la table. "Sans ces nuages, on fera une fin d'année satisfaisante", prévoit-il.

"Sinon, on verra bien." Et les prix de l'énergie, notamment, l'inquiètent pour l'an prochain. Jean-Pierre Farandou reconnaît que le lancement en début d'année de la nouvelle application SNCF Connect, brocardée pour ses bugs, avait été "insuffisamment préparée".

France". Plus généralement, "il y a encore des choses à faire" dans le grand chantier de la tarification du train. Mais les nouvelles cartes de réduction, plébiscitées par le public, permettent largement d'"éviter l'emballlement du yield management" -la hausse des prix quand le train se remplit-, estime-t-il. "J'ai réinstallé l'idée que la vocation du train, c'est d'être populaire. (...) Fondamentalement, notre raison d'être c'est de transporter énormément de monde, que les gens aient envie de prendre le train, et pas leur voiture", souligne-t-il. "On est un peu victimes de notre succès", sourit-il, maintenant que la fréquentation estivale bat de nouveaux records. "Tant mieux!"

Pour Jean-Pierre Farandou, ce retour en grâce post-Covid "valide (sa) politique commerciale", et démontre l'utilité du train, beaucoup plus écologique que la voiture ou l'avion.

***"La demande est là. Ça ne peut qu'encourager les pouvoirs publics à investir dans le réseau pour permettre l'augmentation des volumes", rebondit-il.***

Le patron de la SNCF propose un grand plan d'investissement dans le ferroviaire qui permettrait de doubler la part du train en une quinzaine d'années. Il lui faudrait environ 100 milliards d'euros. La balle est maintenant dans le camp du nouveau gouvernement, indique-t-il, remarquant que l'investissement, qui concerne tout le pays, ne paraît pas fou: à peine trois fois ce que doit coûter le seul métro du Grand Paris.

En attendant, l'entreprise continue de serrer les rangs face à la concurrence, qui commence à arriver. **Trenitalia s'est lancée à grande vitesse** sur Paris-Lyon et les appels d'offres se multiplient pour les TER en région. "On est en capacité de se comparer avec ce que proposent les concurrents", se targue M. Farandou. L'écart de compétitivité n'est plus si criant. "Ca mijote partout", dit-il, alors que les projets fleurissent

avoir renoué le dialogue avec les syndicats. "On va revisiter toutes les politiques de ressources humaines du groupe", annonce celui qui rappelle qu'il est cheminot depuis 42 ans.

## T.L avec AFP



### BFM BUSINESS

- Nos dossiers
- Événements
- Partenaires
- Jeux-concours
- Programme TV Radio
- Canaux TV
- Archives
- Applications mobiles
- Plan du site

### NOS SERVICES

- Comparateur
- Meilleur Rasoir électrique homme
- Meilleur Aspirateur
- Meilleure Alarme maison
- Meilleur Fauteuil gamer
- Comparatif Déshumidificateur
- Comparateur assurance
- Shopping
- Immobilier neuf
- Offres d'emploi
- Portage Salarial
- Règlements

### EN SAVOIR PLUS

- Nous contacter
- Recrutement
- Données personnelles
- CGU
- Devenir Annonceur
- Mentions légales
- Cookies
- Charte de déontologie

[BFMTV](#)

[BFM Business](#)

[RMC](#)

[RMC Sport](#)

[RMC BFM PLAY](#)

[RMC Découverte](#)

[RMC Crime](#)

[Tech&Co](#)

[BFM Régions](#)

[BFM Patrimoine](#)

[BFM Immo](#)

[Verif](#)

[BFM Bourse](#)

[Zone Turf](#)

[Association RMC / BFM](#)

[MyCuisine](#)

[RMC Story](#)

[BFM Crypto](#)