

Les opérateurs français, victimes collatérales du **Brexit** ?

À chaud Très engagées sur le territoire de Sa Majesté, RATP Dev, Keolis et Transdev vont faire face à un environnement économique et politique bouleversé par le résultat du référendum du 24 juin qui a donné le Brexit gagnant.

◆ PAR AYMERIC GUITTET

« **A**près le référendum sur l'Union européenne, jamais il n'a été aussi important que l'élan d'investissement dans le transport urbain et interurbain soit maintenu. » La déclaration de Jon Lamonte, président de l'Urban Transport Group, l'équivalent britannique de l'UTP, se veut rassurante. Le 24 juin, 51,9 % de la population du Royaume-Uni (Angleterre, Pays de Galles, Écosse et Irlande du Nord) s'est déclarée en faveur d'une sortie de l'Union européenne. Dans la foulée, la livre sterling s'est dépréciée de 10 % et le Premier ministre, David Cameron, a annoncé sa démission pour début octobre. Ces perturbations économiques et politiques vont avoir un impact direct sur les groupes de transport français : RATP Dev, Keolis et Transdev sont en effet largement

implantés en Grande-Bretagne (voir tableau page 28).

Baisse de la livre et érosion des bénéfices

Échangée avant le vote du 23 juin à 1,31 €, la livre n'en vaut désormais plus que 1,20, soit une baisse de 8,3 %. Conséquence immédiate : « une hausse de l'inflation en Grande-Bretagne est probable, compte tenu du redressement des prix des importations », prévoit Axelle Lacan, économiste au Centre d'observation économique et de recherche pour l'expansion de l'économie et le développement des entreprises (Coe-Rexecode), institut qui fournit veille conjoncturelle et prévisions macroéconomiques à ses adhérents. Les opérateurs français devraient donc éprouver des difficultés à exporter services et matériels outre-Manche... à

condition que cela soit nécessaire. « RATP Dev UK est une société soumise au droit britannique qui produit une activité de services localement, sans importation ni exportation », relativise-t-on du côté de RATP Dev, très engagée avec près de 60 lignes de bus à Londres et le tram de Manchester. Vision que partage Arnaud Aymé, associé chez Sia Partners : « Il y a un risque associé à une baisse de la livre, mais il est à relativiser. Les revenus et charges des réseaux exploités par les opérateurs français sont locaux, il y a peu d'import-export ».

Ces revenus et coûts sont sans doute libellés en livres dans les contrats passés avec les AOT britanniques. La baisse de la valeur de la monnaie aurait alors un second impact, en faisant « diminuer les revenus, mais également les charges. Au total, tout baisse,



Avec la baisse de la livre, les bénéfices vont diminuer, mais aussi les charges. L'équilibre devrait être maintenu.

ARNAUD AYMÉ,
associé chez Sia Partners.



« y compris les bénéfices. Mais cela ne transformera pas les profits en pertes et l'équilibre devrait être maintenu », argumente Arnaud Aymé. À l'arrivée, la marge bénéficiaire transférée en France sera cependant moins bonne, et la part du Royaume-Uni dans le chiffre d'affaires total de Keolis, Transdev et RATP Dev pourrait tout de même diminuer.

Le changement de contexte économique pourra également réduire les marges. Une étude menée par la London School of Economics avant le référendum prévoyait une chute comprise entre 1,3 et 2,6 % du produit national brut (PNB) en cas de Brexit. Ramenée à chaque ménage, elle conduirait à une amputation de 850 à 1 700 £ de

revenus annuels. Si salaires et pensions sont réduits, cela conduira mécaniquement à une baisse de pouvoir d'achat. Selon Axelle Lacan, « le taux d'épargne des ménages britanniques est très faible. Il y a donc très peu de réserve de consommation en cas de tassement du pouvoir d'achat, tassement qui sera accentué par la hausse des prix des biens et

services ». Les dépenses des ménages dans le transport pourraient donc s'en ressentir. Dans un modèle où le taux de couverture est plus élevé qu'en France, à terme le système de tarification serait contraint d'évoluer. Pour Arnaud Aymé, « si le Brexit appauvrit le Royaume-Uni, il y aura un impact par ricochet sur les délégations de service

Les filiales de groupes français au Royaume-Uni

RATP DEV

RATP DEV UK LTD	TWICKENHAM
LONDON SOVEREIGN LIMITED	EDGWARE
LONDON UNITED BUSWAYS LIMITED	TWICKENHAM
BOURNEMOUTH TRANSPORT LIMITED	BOURNEMOUTH
BATH BUS COMPANY LIMITED	BA1 1LF BATH
METROLINK RATP DEV LIMITED	TWICKENHAM
HR RICHMOND	EPSOM
SELWYNS TRAVEL LIMITED	HALTON
TOT THE ORIGINAL LONDON SIGHT TOUR LIMITED	LONDON
MVA LIMITED	WOKING
MVA CONSULTANCY GROUP LIMITED (THE)	WOKING
MVA LIMITED	WOKING
SYSTRA LTD	SURREY
SIAS LIMITED	EDINBURGH

TRANSDEV

TRANSDEV PLC	LONDON
TRANSDEV TRAM U.K. LIMITED	LONDON
TRANSDEV YORK LIMITED	HARROGATE
TRANSDEV BLAZEFIELD LIMITED	HARROGATE
TRANSDEV CLAIMS INVESTIGATIONS LIMITED	HARROGATE
TRANSDEV NORTHERN BLUE LIMITED	HARROGATE
YORKSHIRE COASTLINER LIMITED	HARROGATE
EURAILCO UK LIMITED	LONDON
LONDON UNITED LIMITED	TWICKENHAM
BLAZEFIELD BUSES LIMITED	HARROGATE
BLAZEFIELD TRAVEL GROUP LIMITED	HARROGATE
BURNLEY & PENDLE TRAVEL LIMITED	HARROGATE
HARROGATE & DISTRICT TRAVEL LIMITED	HARROGATE
KEIGHLEY & DISTRICT TRAVEL LIMITED	KEIGHLEY
LANCASHIRE UNITED LIMITED	HARROGATE
CONNEX JERSEY	JERSEY
GREEN TOMATO CARS	BRENTFORD
OY BIKE	LONDON
TRIDENT LIMITED	LONDON
SOVEREIGN	LONDON
TRIDENT-HERITAGE LIMITED	BRENTFORD, MIDDLESEX
TRANSDEV LONDON LIMITED	BRENTFORD, MIDDLESEX
CONNEX SOUTH EASTERN	BRENTFORD, MIDDLESEX

KEOLIS

WEST MIDLANDS	LONDON
KEOLIS (UK) LIMITED	LONDON
FIRST KEOLIS HOLDING LIMITED	LONDON
FIRST/KEOLIS TRANSPENNINE HOLDINGS LTD	LONDON
FIRST KEOLIS TRANSPENNINE LIMITED	MANCHESTER
GOVIA LTD	NEWCASTLE UPON TYNE
NEW SOUTHERN RAILWAY LIMITED	NEWCASTLE
THAMESLINK RAIL LIMITED	NEWCASTLE UPON TYNE
LONDON ET SOUTH EASTERN RAILWAY	NEWCASTLE UPON TYNE
SOUTHERN RAILWAY LTD	NEWCASTLE UPON TYNE
GOVIA THAMESLINK RAILWAY LIMITED	NEWCASTLE
London and Birmingham Railway LIMITED	NEWCASTLE
NOTTINGHAM TRAM CONSORTIUM	NOTTINGHAM
KEOLIS EUROSTAR EAST COAST LTD (UK)	LONDON
KEOLIS AMEY DOCKLANDS LIMITED	LONDON
Keolis Go-ahead Holdings Limited	LONDON
KEOLIS GO-AHEAD LIMITED	LONDON

public passées avec les opérateurs. Mais ce sont des contrats plurianuels, qui sont renégociés à des échéances variées. Les effets d'une baisse des revenus seront donc lissés et répartis dans le temps ».

L'incertitude réglementaire

Afin de créer des conditions de concurrence équitables pour tous, la législation de l'UE a prévu des règles harmonisées dans l'attribution des marchés publics. Il est notamment interdit d'exclure une entreprise d'un appel d'offres au motif qu'elle est établie dans un autre pays de l'Union européenne. Avec la sortie du Royaume-Uni de l'UE, ces règles pourraient-elles être remises en cause ? « Sur certains marchés publics, les entreprises non britanniques pourraient être exclues. Mais ce n'est pas dans l'intérêt des autorités, car cela réduit la concurrence. Et dans l'UE, les entreprises britanniques alors pourraient être pénalisées. Les règles communautaires continueront sans doute à être utilisées », répond Marc Ivaldi, économiste à la Toulouse School of Economics. Une conduite de bon sens qui devrait aussi fonctionner pour les droits de douane. « Fermer les frontières, ce n'est pas la bonne solution. Si l'on met des taxes pour empêcher la venue de concurrents extérieurs, les prix du marché vont augmenter et un des acteurs devra le payer. Le libre-échange est plutôt la règle, et le transport ne fait pas partie des secteurs que l'on peut vouloir protéger », développe l'économiste. Arnaud Aymé non plus « ne voit pas de risque de protectionnisme, car il y aurait forcément un revers de la médaille. Il n'est pas sûr que la Grande-Bretagne sorte gagnante de cette stratégie ».

Si les règles d'accès au marché outre-Manche devraient globalement rester inchangées pour les opérateurs français, certaines directives européennes pourraient cependant n'être plus appliquées. Marc Ivaldi prend



Fermer les frontières, ce n'est pas la bonne solution. Si l'on met des taxes pour empêcher la venue de concurrents extérieurs, les prix du marché vont augmenter et un des acteurs devra le payer.

MARCIVALDI, économiste à la Toulouse School of Economics.



Il y a à moyen terme une incertitude sur ce que va devenir le Royaume-Uni, son modèle économique et ses relations avec l'Union européenne.

AXELLE LACAN, économiste au Coe-Rexecode.



Le projet HS2 en danger ?

Alstom espère remporter, face au Canadien Bombardier et au japonais Hitachi, l'appel d'offres sur le projet HS2, la ligne à haute vitesse (360 km/h) entre Londres et le nord de l'Angleterre. Le constructeur français a proposé son projet de train fin mai. L'idée est une structure à double pont afin de maximiser le nombre de passagers. Selon la revue anglaise *Rail Technology Magazine*, il s'agit d'un contrat à 7,5 Md€ (9,08 Md€), toutes infrastructures comprises (rails et 160 trains de 198 mètres). L'appel d'offres n'a pas encore été ouvert et la revue précise que le contrat ne devrait pas être attribué avant 2019. Pour l'instant, l'entreprise a obtenu la construction pour un centre de technologie à Widnes, près de Liverpool. Ce centre formera aux métiers de l'ingénierie, de l'industrie manufacturière et du management de projet. Au Royaume-Uni et en Irlande, Alstom opère sur 20 sites et emploie 2 500 personnes. Un tiers des voyages quotidiens sur le réseau ferré sont effectués dans ses wagons.

comme exemple la directive définissant le calcul des charges d'accès aux réseaux ferroviaires : « elle est l'un des symboles de la critique de la Commission européenne et sa volonté d'imposer des règles uniques dans l'ensemble de l'espace communautaire. Le Royaume-Uni pourrait la remplacer par sa propre législation d'accès au réseau ». Une réglementation spécifique et plus flexible verrait alors le jour, dont pourraient bénéficier les opérateurs français, Keolis en tête.

Quid des grands projets et des investissements ?

Le magazine spécialisé anglais *Railnews* l'affirme : « les conséquences du Brexit pour l'industrie du rail pourraient impliquer l'abandon, la réduction ou le retard de High Speed 2 ». Approuvé en 2012, High Speed 2 (HS2) est un projet de ligne à grande vitesse entre Londres et les Midlands (Birmingham, Manchester et Leeds). Il devait être inauguré en 2026 et suivi par HS3 dont le but est de mieux desservir les villes du nord de l'Angleterre. Dès le 10 juin, David Cameron avait averti qu'en cas de victoire du « Leave », « le Royaume-Uni n'est pas sûr de maintenir le programme d'investissement du HS2 en raison de la menace d'une récession de l'économie ».

Si Alstom a tout à perdre d'une suspension du projet (voir encadré ci-contre), Keolis serait aussi concerné. La filiale de la SNCF est en effet déjà positionnée sur le réseau ferré inter-urbain. En mai 2014, elle a remporté, avec son partenaire Go-Ahead au sein de la joint-venture Govia, le contrat d'exploitation de la franchise Thameslink Southern and Great Northern (TGSN). Réseau le plus important en Grande-Bretagne avec 273 millions de voyages par

an, il représente un chiffre d'affaires annuel de 1,36 Md€ pour Keolis. Un retard, ou une ambition moindre, pour le projet HS2 pourrait donc signifier la perte d'un marché potentiel pour Keolis.

Cependant, c'est à tous les niveaux que les investissements dans les transports ont de bonnes chances d'être plus frileux. « Il y a à moyen terme une incertitude sur ce que va devenir le Royaume-Uni, son modèle économique et ses relations avec l'Union européenne. Les conséquences économiques dépendront des choix qui seront faits. Dans l'expectative, les entreprises françaises outre-Manche vont reporter les investissements et les embauches », développe Axelle Lacan.

Enfin, Arnaud Aymé soulève une autre problématique : « Le projet communautaire accorde des aides aux programmes d'investissement, de recherche et de développement. Avec le Brexit, les subventions vont être annulées au Royaume-Uni, et peut-être retardées dans l'ensemble de l'UE, car le dossier britannique focalise l'attention ». Faut-il alors se désintéresser du pays ? « La situation peut amener à pondérer l'investissement, non à l'annuler. La Grande-Bretagne est un beau marché, libéralisé », défend Arnaud Aymé. « C'est un très bon terrain d'expérimentation, sur un marché mature des transports urbains et ferroviaires. » ●

