

La SNCF peut-elle faire dérailler la France ?

La question se pose avec acuité compte tenu de l'importance des engagements financiers de l'Etat.

Le premier engagement de l'Etat est la caution illimitée qu'il apporte à la SNCF contre l'avis de l'Europe.

Outre que ce soutien favorise la SNCF au regard de ses concurrents, le caractère illimité de la garantie n'est pas lisible quant à ses grandeurs. Certes la SNCF a affiché récemment une dette de 10 milliards. Une dette financière n'est fatalement pas un passif cantonné, mais seulement l'une de ses composantes et ce passif global est garanti par des actifs.

Or, ces actifs semblent assez difficiles à apprécier et le problème est bien réel puisque la valeur des actifs de la SNCF a déjà été ajustée lors du bilan 2011.

LE FIGARO · fr
économie

Valérie Collet

le 16/02/2012

Les résultats de **SNCF** ont subi un sévère coup de rabot. Le bénéfice est en effet en chute libre (- 82%), à 125 millions. Cette contre-performance s'explique par des dépréciations d'actifs de 840 millions d'euros, dont 700 millions au titre de ses rames TGV. La marge opérationnelle, indicateur privilégié par la direction, a grimpé de 41,2%, à 3,02 milliards d'euros. Elle reste toutefois insuffisante pour couvrir les besoins de financement des investissements du groupe. Le 14 février, le président de la SNCF, Guillaume Pepy, a dévoilé aux participants d'un colloque sur le «modèle économique du TGV» que son groupe allait procéder à une dépréciation d'actifs de 700 millions d'euros sur ses rames TGV. «La valeur des rames TGV, aujourd'hui dans les livres de la SNCF, s'élève à près de 4,5 milliards d'euros», a-t-il lancé, **selon LaTribune.fr qui rapporte ses propos** mercredi. Nous allons la déprécier de 700 millions d'euros car nous avons trop de rames et elles sont surtout anciennes.»

Les actifs TGV ne semblent pas être les seuls à devoir être dépréciés car un nombre impressionnant de locomotives disposant d'un potentiel intéressant, sont garées et il en est de même pour des milliers de wagons. Or ce parc est ni utile, ni négociable car pour protéger l'accès au marché Français, ces matériels sont tellement spécifiques qu'ils ne sont utilisables en l'état que sur le Réseau Ferré National Français. De telles dispositions dégradent fatalement la valeur des actifs.



Ces matériels, garés en bon état, doivent avant remise en service subir une révision lourde qu'il est nécessaire de provisionner. Par contre, s'il fallait démanteler ces engins, il serait nécessaire d'établir un protocole tenant compte de l'amiante qu'ils contiennent et cela renchérit le coût de ce démantèlement. Donc la mise à la retraite de ce parc constitue une charge bilancielle qui sera fatalement à prendre en compte.

Ce sur effectif de matériel n'est pas cantonné au seul parc de matériel conventionnel. Le parc TGV est lui aussi pléthorique aujourd'hui et ses missions étendues semble incohérentes avec un modèle économique pérenne.

Retour sur... les limites du modèle TGV avec David Azéma

21/09/2011 Entreprise Matériel Infrastructure



Pour le numéro 2 de la SNCF, on a peu à peu dérivé du modèle initial en utilisant très largement la compatibilité du TGV avec le réseau classique. Résultat, un système très consommateur en capital, que la tarification d'infrastructure ne permet pas de corriger.

Pourtant des commandes de TGV importantes sont en cours de livraison. Ces commandes portent sur des automotrices conçues en 1985 et dont les éléments essentiels n'ont pas été modifiés depuis les TGV Réseaux qui sont toujours la plateforme technique de ces trains. Mieux, par souci de standardisation, les nouveaux matériels sont grevés d'une prime de désuétude afin de continuer à intégrer des composants qui ont déjà été remplacés par des modules de nouvelles générations. En clair, cela signifie qu'en 2060, le voyageur utilisera un concept de 1985. Or la concurrence a fortement évolué et les modèles actuels sont déjà très concurrentiels au regard des TGV Euroduplex fournis par Alstom.



L'évidence est révélée par les chemins de fer Espagnols qui disposent du réseau à grande vitesse le plus développé d'Europe. Après une première commande de TGV chez Alstom, la comparaison des matériels lors des marchés ultérieurs a dirigé, tout naturellement, les achats vers des matériels de nouvelle génération. C'est aussi avec des matériels aux dernières normes que les chemins de fer Allemands (DB) partagent l'exploitation du réseau Est Européen sur la LGV française.

Comme ce fut le cas pour le réseau ferré national en 2005, pour lequel un audit avait donné une image fiable de son état, il sera intéressant d'auditer la SNCF pour comprendre les **GRANTIES sur lesquelles est engagée la caution illimitée de l'Etat.**

Ceci sera d'autant plus objectif que David Azéma qui connaît parfaitement la SNCF, sa stratégie et ses finances est aujourd'hui chargé de représenter l'Etat dans les entreprises où il figure au Capital. Cette expérience est bien garante d'objectivité à moyen terme sur les décisions de nos représentants.

APE : David Azéma succède à Jean-Dominique Comolli

Les Echos n° 21239 du 01 Aout 2012 • page 4

L'ancien numéro deux de la SNCF doit être nommé ce matin commissaire aux participations de l'Etat. A la Direction générale des finances publiques, Philippe Parini est remplacé par Bruno Bézard.

Le deuxième volet de cette contribution concerne la charge reportée sur l'Etat

SNCF

Patrick Coquidé

BFMTV > Économie > Actualité > Finances publiques, Fiscalité

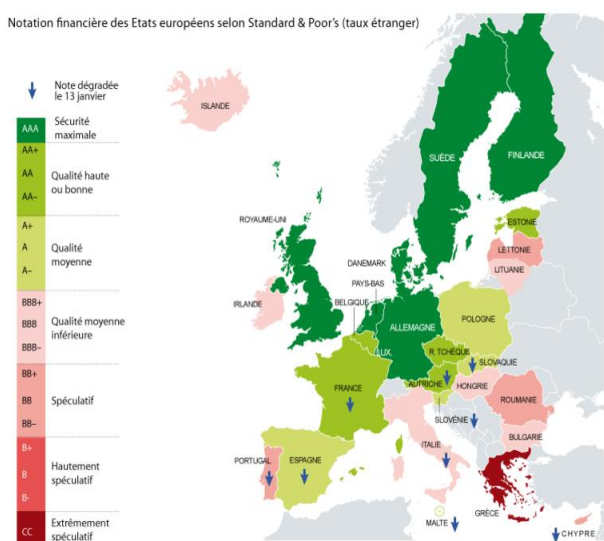
Le 16/11/2012 à 11:33

Retraites : les régimes spéciaux coûteront 6,5 milliards aux contribuables en 2013

Malgré la réforme des régimes spéciaux de retraites, le budget devra encore verser 6,5 milliards d'euros l'an prochain pour les équilibrer. En ajoutant 1,2 milliard de taxe pour le régime d'EDF et GDF, ce sont au total 7,7 milliards qui seront apportés en 2013. Soit l'équivalent d'un point de TVA !

Dès lors, il est aisé de constater que la notation du crédit de la SNCF est bien liée à la note de la France et que que l'activité de la SNCF n'est pas le critère majeur fondant l'appréciation.

Notation financière des Etats européens selon Standard & Poor's (taux étranger)



SOURCE : STANDARD & POOR'S

L'agence de notation financière Moody's a retiré vendredi à SNCF la meilleure note possible "AAA", l'abaissant d'un cran, alors que la compagnie publique perd progressivement son monopole dans le transport ferroviaire, et que le soutien de l'Etat se relâchera.

Moody's dégrade la note de la SNCF

L'Expansion.com - publié le 01/07/2011 à 14:30

La note de la dette long terme de la SNCF est à présent de "Aa1", assortie d'une perspective stable, selon un communiqué de Moody's. "Alors que la plupart des secteurs du secteur ferroviaire français s'ouvrent à la compétition (...) le soutien très fort du gouvernement français (à la SNCF) va être un peu moins prévisible", estime Marco Vetulli, analyste chez Moody's, cité dans le communiqué.

L'agence de notation avait averti il y a un an qu'elle pourrait abaisser la note de la SNCF, déjà dégradée par Standard and Poor's. Jusqu'à présent, la note de la compagnie ferroviaire française était alignée sur celle de l'Etat français. S&P avait enclenché le mouvement en dégradant en juin 2010 la note de la SNCF de "AAA" à "AA+", partant du fait que plus la SNCF s'aventurera dans le domaine concurrentiel, moins elle pourra appeler l'Etat au secours en cas de problème.


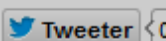

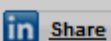


A la vue de ces premiers éléments, dans le cadre d'une équité de traitement, il est compréhensible que l'Europe et les concurrents de la SNCF, invitent l'Etat Français a mieux soutenir sa position de garant. Les contribuables, eux aussi, ont le droit de savoir.

Et depuis Moodys's a dégradé la France.

Newsring *Faites progresser le débat*

La France sanctionnée par Moody's

 J'aime < 0  Tweeter < 0  +1  Share

Après Standard and Poor's en janvier dernier, c'est au tour de Moody's de retirer à la France son triple A. L'agence d'évaluation financière a abaissé lundi 19 novembre d'un cran la note de la dette de long terme de la France, de AAA à Aa1. Moody's, qui faisait planer la menace depuis le 13 février, justifie sa décision en évoquant des «perspectives économiques de long terme affectées de manière négative par de multiples défis structurels», dont «une perte de compétitivité graduelle mais continue» et «des rigidités des marchés du travail, des biens et des services».

Difficile à avaler pour le gouvernement de François Hollande, puisque Moody's reprend en partie les arguments du dossier très commenté de The Economist «La France, bombe à retardement» de l'Europe, et semble balayer les récents efforts réformistes des socialistes consécutifs au rapport Gallois.

Najat Vallaud-Belkacem, la porte-parole du gouvernement, estime pourtant que «la France reste une valeur sûre», tandis que le ministre des Finances Pierre Moscovici perçoit cette dégradation de la note française comme «une sanction de la gestion du passé».

Un argument réfuté par Jean-François Copé. Le président fraîchement élu de l'UMP affirme que «la gauche porte clairement une part importante de responsabilité dans cette dégradation», estimant que «l'agence de notation, par cette décision, constate que le gouvernement n'a pas engagé les réformes nécessaires pour maintenir la notation de la France».

L'alarme

Peut être consciente du poids qu'elle ferait peser sur l'Etat, la SNCF, a immédiatement insisté sur sa volonté d'améliorer ses positions.

Challenge^s

La SNCF veut réduire ses coûts de près de 300 millions d'euros

Créé le 21-11-2012 à 09h37 - Mis à jour à 09h39



Par Challenges.fr



Selon le président de la société ferroviaire, la SNCF devrait être bénéficiaire en 2012.

La SNCF reconnaît bien une dette financière de 9 à 10 milliards. Cependant, la dette n'est pas l'actif réel qui garantit l'entreprise.

Un audit général de la maison semble nécessaire pour revenir vers une entreprise saine et assurant une belle production au service de la France. Eclaircir cette nébuleuse est nécessaire pour rassurer les contribuables européens.