

Après la décision de Bruxelles, où la SNCF va-t-elle entrainer l'Etat

Déjà en rejetant, le 20 septembre 2012, un recours en annulation de la France contre une décision de la Commission européenne concernant l'ancien statut de La Poste, le Tribunal de l'Union européenne a porté un nouveau coup à la notion d'EPIC - Etablissement Public Industriel et Commercial (T-154/10, 20-09-2012, France/Commission). Le statut des entreprises telles que la SNCF ou la RATP pourrait être amené à changer après que la justice européenne ait confirmé jeudi 3 Avril 2014 l'interdiction faite à la France d'apporter des garanties illimitées à La Poste, vues comme une aide d'Etat illicite. L'avenir même de ce type de soutien aux institutions s'avère désormais irrémédiablement compromis.

Le cœur du problème tient au régime juridique exorbitant du droit commun dont jouissent tous les établissements publics, en leur qualité de gestionnaires du service public. Cette exorbitance s'illustre de différentes manières : insaisissabilité de leurs biens, impossibilité d'utiliser à leur encontre les voies d'exécution du droit privé, etc. Le 20 septembre 2012 déjà, les juges européens avaient décidé d'ajouter officiellement l'existence d'une garantie implicite de l'Etat, dans la mesure où les établissements publics ne sont pas soumis au régime de la faillite ou de l'insolvabilité comme une aide illicite de l'Etat. Entre autres choses, et non sans malice, ils s'étaient appuyé sur une note du Conseil d'Etat rédigée en 1995 dans le cadre de l'affaire dite « du Crédit Lyonnais », pour démontrer que le droit français n'excluait pas que l'Etat pût se porter garant des EPIC pour des engagements qu'ils avaient souscrits à l'égard des tiers. Ce faisant, les juges balayaient deux des arguments que la France érigeait en rempart : un arrêt d'Assemblée du Conseil d'Etat de 1938, et certaines dispositions de la Loi organique relative aux lois de finances. Mais ce que visent particulièrement les juges, à l'instar des autres institutions européennes, ce sont bien les avantages dont semblent bénéficier les établissements publics industriels et commerciaux français par rapport aux entreprises privées du même secteur. Ils ont considéré en effet, en se fondant sur la théorie de « l'investisseur privé en économie de marché », qu'avec leur statut excluant faillite ou insolvabilité, les EPIC bénéficiaient de conditions de crédit plus favorables, assimilables à une aide d'Etat sous forme de garantie, incompatible avec le marché intérieur.

L'une des conséquences les plus graves avait déjà été évoquée dans nos colonnes. En effet l'Etat accordant une garantie illimitée à ces EPIC, il leur permettait une facilité d'accès à des financements sans avoir à en démontrer le bien fondé. C'est ainsi que la SNCF aurait pu être l'outil d'externalisation d'une dette qui a permis à l'Etat de soutenir des chantiers et des constructeurs ferroviaires avec des projets du siècle dernier qui ne présentent pas de garanties d'avenir. Les actifs de la SNCF se sont vus affublés d'un surnombre important de matériels sans utilisation et surtout ces matériels ne sont pas négociables vu le particularisme des caractéristiques dont il est doté. Il semble indispensable d'engager une expertise comptable de ces actifs. Cette démarche est urgente car la garantie illimitée de l'Etat doit être déterminée et quantifiée avec certitude pour juger de l'endettement du pays au regard des règles imposées par l'Europe et sur lesquelles nous avons engagé la crédibilité de la France.



La SNCF ne s'y est pas trompée car elle vient encore lors du bilan 2013 d'ajuster ses actifs par une dévaluation de son parc TGV qui est le fleuron de ses matériels. C'est dire à quel niveau d'ajustement il faut s'attendre quand devront être estimées les valeurs de son parc dormant, garé en soit disant bon état. Plusieurs centaines de locomotives sont concernées, plus d'une centaine de TGV le sont aussi. En ce qui concerne les wagons, il s'agit de plusieurs milliers de wagons qui sont dans ce cas. Le patrimoine foncier n'est pas en reste car les friches industrielles ferroviaires représentent des milliers d'hectares et les biens immobiliers tombant en ruine sont innombrables. Cet inventaire d'un outil du siècle dernier devient urgent pour établir le vrai risque de la caution illimitée de l'Etat qui devra suppléer la SNCF si la vente de ses actifs inutiles ne peut compenser l'endettement de l'entreprise. Certes la SNCF n'est pas le seul cas à clarifier mais cet exemple est assez emblématique des services qu'ont pu rendre les EPIC dans la transcription des chiffres communiqués sur l'engagement de l'Etat.

Clarifier une telle situation serait courageux même si la note souveraine de la dette de la France devait en pâtir.



Peu à peu, l'Europe impose ses règles et va obliger avec réalisme, quel que soit le mode de gestion choisi, d'éviter les gaspillages. Lâcher les développements désuets qui pénalisent de vraies priorités d'investissements peut permettre de soutenir l'avenir. Les choix imposés aujourd'hui sont évidents, il faut soutenir les emplois d'avenir qui seuls peuvent redonner une croissance réelle.