

XAL113 -
L3-SS-1S -
18/12/17 -



Licence MIAGE

Partiel COMEIT : partie management

Durée : 2 heures

Calculatrice autorisée

Documents autorisés

Dossier 1

En 2014, Apple dévoile son nouveau langage de programmation multiparadigme Swift. Destiné à remplacer à terme Objective-C, ce nouveau langage connaît un essor considérable depuis son lancement. En 2015, Craig Federighi, annonce la version 2.0 et le passage de swift en open source. Cette décision facilite ainsi la création de compilateurs alternatifs permettant d'utiliser le code swift pour d'autres plateformes (Windows par exemple).

Sur ces perspectives intéressantes, Ben Brode, Dean Ayala, Derek Dupras et Rachelle Davis décident de créer début mars 2016 la société Fastone, SARL au capital de 58 000 €. Ben Brode apporte alors 33 000 € tandis que les 3 autres associés apportent chacun 5 000 €. Ben brode est naturellement nommé gérant de la SARL.

- 1) Définir la gérance de la SARL Fastone. Quel est le statut social de Ben Brode ?
- 2) Définir la responsabilité des associés dans ce type de structure. A concurrence de quelle somme les associés sont-ils responsables ?
- 3) Quel est le statut fiscal de l'entreprise ? Les associés sont-ils imposés sur les bénéfices de la société ?

Après plusieurs mois d'activité, M. Brode vous communique les éléments suivants :

Les charges variables s'élèvent à 15 % du chiffre d'affaires et les charges fixes peuvent être évaluées à 300 000 € sur une année complète.

- 4) Donner la signification et calculer le seuil de rentabilité de l'entreprise.

Compte tenu des prévisions effectuées, les associés anticipent un chiffre d'affaires de 2 050 000 € au titre de l'année 2017.

- 5) Présenter le compte de résultat différentiel.
- 6) Calculer la marge de sécurité, l'indice de sécurité et le levier opérationnel. L'activité de l'entreprise est-elle risquée ?

Inquiet quant à la situation de trésorerie au cours de l'année 2017, Ben Brode vous demande de réaliser un budget de trésorerie compte tenu des données suivantes :

Mois	Janvier	Février	Mars
Ventes HT	170 000,00 €	190 000,00 €	250 000,00 €
Achats HT	20 000,00 €	40 000,00 €	35 000,00 €

Les ventes sont encaissées à 60 jours, les achats sont quant à eux payés au comptant.

Au 31/12/2016, les créances sur les clients s'élèvent à 165 000 € encaissables en janvier et 220 000 € encaissables en février.

Les salaires nets s'élèvent à 70 000 € par mois et les charges sociales à 55 000 €. Les salaires nets sont payés le mois même tandis que les charges sociales sont payés le mois suivant. Les charges sociales au titre de décembre 2016 se sont élevées à 48 000 €

La TVA est payée le mois suivant. La TVA à décaisser en janvier s'élève à 25 000 €.

Un investissement est prévu au mois de février pour un montant de 100 000 € HT et payé pour moitié au comptant et pour moitié à 30 jours.

Un emprunt va être souscrit au cours du mois de janvier pour 30 000 € et sera remboursé à partir de février. Les mensualités s'élèveront à 1 500 €.

La trésorerie s'élève à 25 000 € au 31/12/2016.

7) Présenter le budget de TVA.

8) Présenter le budget de trésorerie.

9) Comment évolue la trésorerie sur le premier trimestre 2017 ?

10) Comment l'entreprise pourrait-elle améliorer sa trésorerie ?

Dossier 2

LA SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

- 32 milliards d'euros de chiffres d'affaires*
- 240 000 collaborateurs dans 120 pays *
- 8.4 milliards d'investissements*
- 30 000 kms de réseaux dont 2000 kms de lignes à grande vitesse, maintenu et surveillé 24h/24
- 14 000 trains par jour - transportent 1 milliard de voyageurs par an
- Voyages-sncf.com : première agence de voyage en ligne en France
- Principal actionnaire : l'Etat français

*estimation fin 2015

RÉFORME DU SYSTEME FERROVIAIRE : EPIC

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la SNCF est constituée de trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) : l'EPIC mère « SNCF » chargé du pilotage stratégique du groupe, « SNCF Réseau » propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et « SNCF Mobilités » chargé de l'exploitation des trains pour le transport de voyageurs et de marchandises. La SNCF est donc une entreprise ferroviaire « intégrée » : elle exerce à la fois le métier d'exploitant (voyageurs et marchandises) et celui de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire (...)

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la SNCF s'organise (...) autour de cinq « métiers » :

- SNCF Réseau ;
- SNCF Voyageurs ;
- SNCF Logistique ;
- SNCF Immobilier ;
- SNCF Keolis.

L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE : PRINCIPE ET CHRONOLOGIE

À partir des sites www.wikipedia.fr et www.sncf.fr -

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France, ou la libéralisation du transport ferroviaire en France désigne couramment la possibilité pour différentes entreprises de proposer leurs services de transport à des clients. Cette ouverture est conduite dans le cadre de textes communautaires

adoptés par l'Union Européenne, en particulier plusieurs séries de directives regroupées en paquets ferroviaires.

La transposition des textes européens et la définition des modalités précises de l'ouverture à la concurrence sont du ressort de l'État. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires veille au bon fonctionnement, notamment économique, du secteur et à l'équité entre opérateurs.

Les entreprises ferroviaires circulant sur le réseau français peuvent être publiques ou privées, françaises ou étrangères.

L'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence en cinq dates :

- **15 mars 2003** : le transport du fret ferroviaire transeuropéen est ouvert à toutes les entreprises à travers l'Union européenne.
- **13 juin 2005** : le premier train privé de marchandises circule en France.
- **31 mars 2006** : le trafic intérieur du fret s'ouvre totalement à la concurrence dans toute l'Union européenne.
- **8 décembre 2009** : une loi définit et régule l'organisation du transport ferroviaire. L'État crée l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), qui veille de façon indépendante au respect de la libre concurrence.
- **13 décembre 2009** : le transport international de voyageurs s'ouvre à la concurrence.

À ce jour, seule la compagnie Thello propose ses services aux voyageurs. Il s'agit de trains de nuit entre Paris et Venise et entre Paris et Rome

Le transport intérieur de voyageurs n'est pas encore ouvert à la concurrence : en 2012, le ministre socialiste des transports Frédéric Cuvillier, annonce que le transport intérieur ne sera pas ouvert à la concurrence avant 2019, date butoir fixée par l'Union Européenne.

LA SNCF ET SON PROJET D'ENTREPRISE « EXCELLENCE 2020 »

À partir du site www.lesechos.fr, 27/09/2013 par Lionel Steinmann

(...) Pour les années à venir, Guillaume Pepy veut en effet concilier transport de masse (le groupe compte 10 millions de voyageurs par jour tous modes confondus) et voyage sur mesure. Son ambition est de *généraliser des solutions porte-à-porte pour nos clients* ». Concrètement, il s'agit de prendre en charge les voyageurs d'un bout à l'autre de leur voyage, et non plus simplement d'une gare à une autre.

Cela suppose de combiner différents modes de transport : train, bus, mais aussi vélo ou auto en libre-service, covoiturage... Pour le président de la SNCF, le danger est de se faire damer le pion par les géants du numérique : « *il ne faut pas laisser Google ou d'autres faire ce magnifique projet à notre place* », assène-t-il (...)

Le président de la SNCF ne mésestime pas non plus le danger que représentent les nouvelles formes de mobilités : « *Savez-vous que Blablacar, le leader européen du covoiturage, [...] fait aujourd'hui*

chaque mois 600.000 voyageurs ? C'est déjà plus de 5 % du nombre de trajets vendus par SNCF Voyages ! Et qu'Avis a racheté pour 500 millions de dollars le leader américain de la voiture partagée ? Voilà nos nouveaux concurrents. » À l'inverse, la Deutsche Bahn, le grand rival allemand sur le ferroviaire, n'est à aucun moment citée dans le discours de Guillaume Pepy.(...)

(...) Guillaume Pepy souligne également à ses troupes l'intensité de la compétition sur les prix : « Le low cost aérien dépasse 50 % du marché aérien. Il percute Air France d'abord, notre concurrent. Mais qui peut croire qu'il épargne le TGV ? [...] Faire face, c'est admettre que nous sommes encore perçus comme trop chers. » En réaction, le dirigeant de la SNCF annonce qu'il va « simplifier les prix, pour mieux donner à comparer » et qu'il entend augmenter le nombre de billets à petits prix « en produisant moins cher, comme on l'a fait avec Ouigo » (l'offre TGV low cost).

Pour baisser les coûts et gagner 2 points de marge opérationnelle, 2 plans de performance sont annoncés. Le premier porte sur les fonctions transverses et vise 700 millions d'économies annuelles à réaliser d'ici à 2015. Le second est un plan de performance industriel « *afin de produire moins cher pour nos clients* », pour gagner 1,3 milliard en 2020. Comment ? « *On va généraliser les méthodes industrielles de progrès continu, on va remettre à plat des processus de production. On va réinterroger nos normes et standards trop complexes et coûteux. (...) Tout le monde est concerné* », annonce Guillaume Pepy. Un défi ambitieux, mais qui s'annonce délicat à faire passer auprès des cheminots.

Travail :

Réalisez un diagnostic du secteur d'activité par l'analyse des 5 (ou 6) forces de Porter.

ANNEXE A

Bilan au 31/12/2015

Actif	Montant	Passif	Montant

Compte de résultat

Charges	Montant	Produits	Montant