

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS

55, rue BRILLAT SAVARIN - 75013 PARIS - Tél. : (1) 45 89 89 27

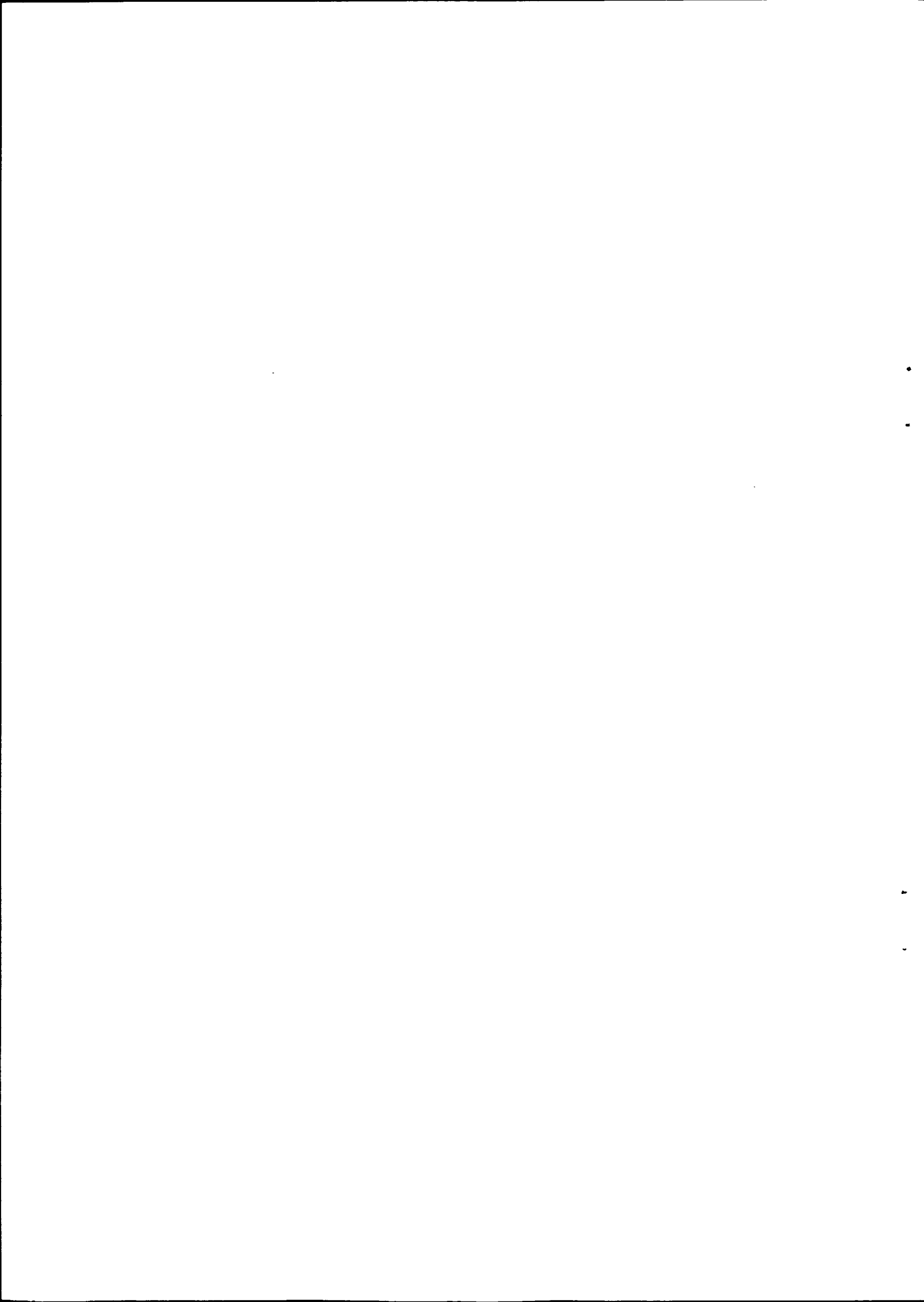


**L'ENDETTEMENT
DES ENTREPRISES DE TRANSPORT
RAPPORT DE SYNTHESE**

3306 A

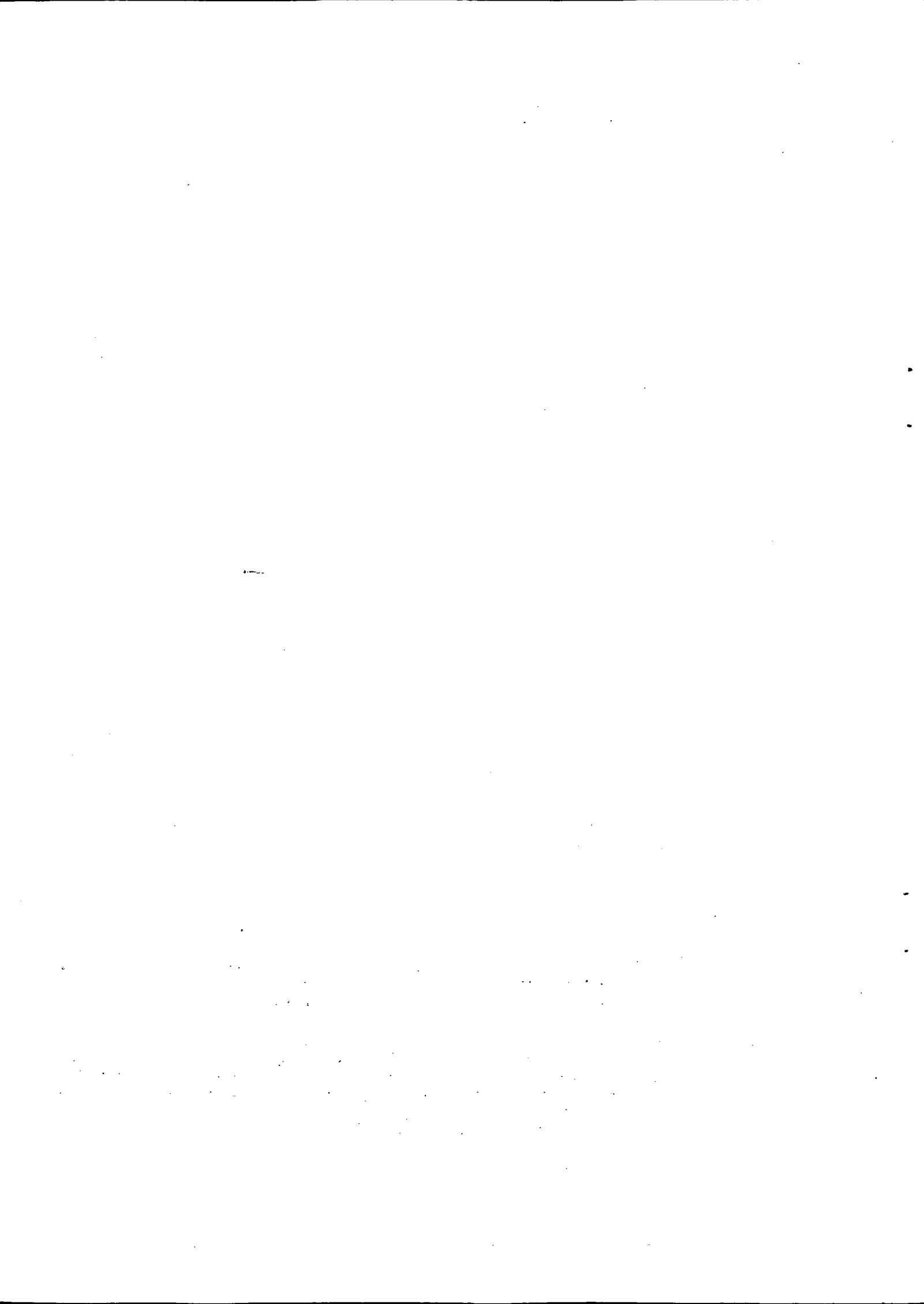
**Maurice Girault
David Kom**

février 1988



SOMMAIRE

Note de synthèse.....	3
1. LES SOURCES D'INFORMATION.....	9
2. L'ENDETTEMENT DU SECTEUR	10
2.1. L'endettement des sociétés (SQS) et des entreprises individuelles (E.i.) en distinguant les auxiliaires et services annexes.....	10
2.2. L'endettement des grandes entreprises nationales.....	11
2.3. L'endettement diminue en 1986.....	11
2.4. L'endettement croît davantage que l'inflation mais plutôt moins que le chiffre d'affaires	
2.5. L'endettement augmente beaucoup plus que les fonds propres	12
2.6. Structure de l'endettement (à court, moyen et long terme) selon les sous-secteurs	12
3. RESULTATS FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS.....	-13
3.1. Le poids des frais financiers (cf.tableau 3).....	13
3.2. Incidence sur le taux de marge et le revenu disponible brut	13
3.3. Le financement des investissements.....	15
4. L'ENDETTEMENT DES DIFFERENTS SOUS-SECTEURS.....	16
4.1. La S.N.C.F.....	16
4.2. Les entreprises de transport routier	17
4.2 suite La RATP.....	18
4.3. Le transport maritime	19
4.4. Le transport aérien	19
4.5. le transport fluvial.....	20
4.6. Les auxiliaires et services annexes.....	20
Annexes:	
L'importance du crédit-bail:.....	22
Tableau 1 : l'endettement des entreprises de transport, hors les grandes entreprises nationales.....	25
Tableau 2 : l'endettement des grandes entreprises nationales	
Tableau 3 : l'endettement de l'ensemble des entreprises, en francs courants et en francs constants	
Tableaux 4 et 5 : endettement et fonds propres en F. courants et constants.....	28
Tableau 6 : le poids des frais financiers	30
Tableau 7 & 8: l'endettement bancaire recensé par la Centrale des Risques:	
a) évolution du total des encours de 1979 à 1986 et répartition CT, M & LT	31
b) la répartition par sous-secteur (au niveau NAP 600)	32
Graphique : évolution des taux d'intérêts de 1977 à 1986.....	33
L'endettement des transports comparé à celui des autres secteurs.....	34
Cadre général : crédits à l'économie et encours de crédits recensés	36



L'ENDETTEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT EST TRES LOURD POUR LA SNCF, LA RATP, LES AUXILIAIRES ET LE TRANSPORT MARITIME, LES PORTS, AEROPORTS & SOCIETES D'AUTOROUTES.

L'étude de l'OEST se fonde principalement sur des statistiques de l'INSEE issues de déclarations fiscales. Elles distinguent les catégories d'entreprises et les différents secteurs des transports: transport routier de marchandises, routier de voyageurs, fluvial, maritime, aérien, auxiliaires et services annexes.

Un endettement de 330mdsF en 1985,

soit plus que le chiffre d'affaires et presque deux fois la valeur ajoutée

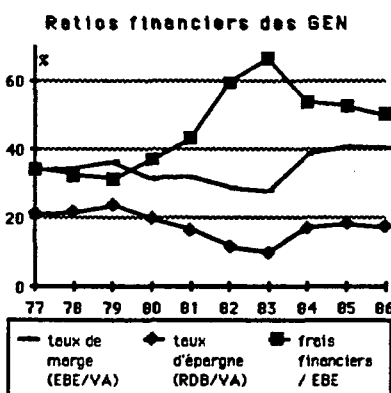
Trois groupes d'entreprises peuvent être distingués: les "grandes entreprises nationales" (GEN), les plus endettées, pour 133 mdsF en 1985; les auxiliaires et services annexes, y compris les sociétés d'autoroutes, pour 123 mdsF; les autres sociétés et entreprises individuelles (E.I) de transport pour 75 mdsF. L'endettement du secteur a sensiblement augmenté jusque en 1985, mais 1986 marque une rupture dans cette évolution: l'endettement des GEN diminue sauf à la SNCF, et par ailleurs les crédits recensés par la centrale des risques de la Banque de France régressent de 7%.

endettement total en mdsF	1979	1985	1985 mdsF79	Ratio endettement/ chiffre d'affaires
Grandes entreprises nationales:	55	133	75	GEN 1,4
Sociétés & entreprises individuelles:				Sociétés 1
-auxiliaires et services annexes	62	123	69	EI <1
-transp. routier, fluvial, maritime & aérien	43	75	42	Total >1
Ttes entreprises du secteur transport	160	330	186	

Des frais financiers très lourds pour les entreprises nationales:

Les frais financiers en 1985 atteignent 13 mds F pour les GEN, 12 mds F pour les sociétés et 1 mds F pour les E.i. Leur poids relatif dans l'excédent brut d'exploitation (EBE)(1) montre que ce sont les GEN qui supportent le plus de frais financiers, ceux-ci représentent plus de 50% de l'EBE, contre 28% pour les sociétés. Les E.i supportent assez peu de frais financiers: 5% de leur valeur ajoutée contre 11% dans celle des sociétés et 20% dans celle des GEN.

Parmi les GEN, la SNCF et la RATP supportent le plus de frais financiers alors qu' Air France et Air Inter en supportent très peu. Les frais financiers culminent chez les sociétés de transport maritime (plus de 250% de l'EBE de 1982 à 1986) et ils sont relativement lourds pour les entreprises individuelles de transports routiers de marchandises (13 à 16% de l'EBE contre une moyenne générale de 7% pour les E.i).



La situation financière des GEN s'est très sensiblement améliorée depuis 1984 comme le montre le taux de marge (1). Le poids relatif des frais financiers dans l'EBE s'est ainsi allégé, malgré leur forte augmentation: les frais financiers sont supérieurs au revenu disponible brut depuis 1982 (1). Ce dernier se redresse néanmoins depuis cette date, aussi le taux d'épargne des GEN se relève depuis 1983.

(1) L'excédent brut d'exploitation est égal à la valeur ajoutée plus les subventions, moins les frais de personnel et les autres impôts. Le taux de marge mesure l'importance de l'EBE dans la valeur ajoutée. Le revenu disponible brut est calculé après prise en compte des frais financiers et de l'impôt sur les bénéfices. Le rapport du revenu disponible brut à la valeur ajoutée mesure le taux d'épargne.

Les frais financiers des sociétés et des entreprises individuelles augmentent (de 7 à 13 mds F entre 1980 et 85) mais leur poids dans l'EBE croît très modérément, ce qui montre leur inertie face aux variations des taux d'intérêt.

Résultats financiers, endettement et fonds propres mds F

Sociétés (GEN exclues)	1979	1981	1983	1985
EBE	21,5	28,4	36,1	42,6
frais financiers	5,5	8,0	9,8	11,9
Revenu disponible brut	12,3	15,4	20,3	22,4
Investissement	16,9	21,8	24,4	26,5
Endettement	99,8	128	162	190
Fonds propres (transp. routier, maritime & aérien)	14,1	14,3	16,3	18,3

La situation financière des sociétés se redresse mais leurs fonds propres se détériorent

Le taux de marge des sociétés a légèrement progressé depuis 1982, (notons qu'il est sensiblement supérieur à la moyenne nationale: 36% contre 26% en 1985). Le taux de marge des E.i, qui inclut la rémunération de l'entrepreneur, culmine en 1983 (à 74,7%) puis il se dégrade (à 70,6% en 1985); parallèlement les frais financiers s'alourdissent (passant de 6,6% à 7,5% de l'EBE entre 1980 et 1985).

Le taux d'épargne des sociétés oscille entre 20 et 21%. Il est à peine supérieur à celui des GEN. (Pour les E.i leur taux d'épargne est voisin de 77% mais il inclut la rémunération de l'entrepreneur).

Ces résultats financiers peuvent paraître assez bons. Pourtant l'évolution des fonds propres est préoccupante: ils diminuent en francs constants chez les sociétés et les E.i, et ils ne représentent que 11% de l'endettement (ou 23% des dettes à long terme).

Investissements en baisse mais autofinancés à près de 80%

Parallèlement, l'investissement du secteur en volume diminue depuis plusieurs années. Il stagne en francs courants pour les GEN et les E.i, et progresse faiblement pour les sociétés. Il s'élève à 47 milliards de francs en 1985, soit 26 mds F pour les sociétés, 2 mds F pour les E.i et 19 milliards de francs pour les GEN.

L'investissement rapporté à la valeur ajoutée se chiffre à 23,6% en 1985 pour les sociétés, 12,8% pour les E.i et 31% pour les GEN. Ces taux n'ont pas cessé de diminuer depuis 1980. Ainsi les entreprises nationales investissent sensiblement plus que les sociétés, les entreprises individuelles investissant le moins.

Les sociétés autofinancent leurs investissements pour 70 à 80% et les grandes entreprises nationales pour 60% en 1985. Ce dernier chiffre souligne le redressement financier des GEN dont l'autofinancement était tombé à 26% en 1983.

Ainsi les GEN investissent beaucoup et autofinancent peu : elles sont surtout endettées à moyen et long terme. Les sociétés ont un niveau d'investissement appréciable, mais elles autofinancent largement ces investissements et leur endettement à long terme est moindre qu'à court terme. Les E.i investissent moins en moyenne, elles sont assez peu endettées à moyen et long terme.

Un endettement à court terme important, surtout chez les routiers

L'importance de l'endettement à court terme des transporteurs, en particulier en

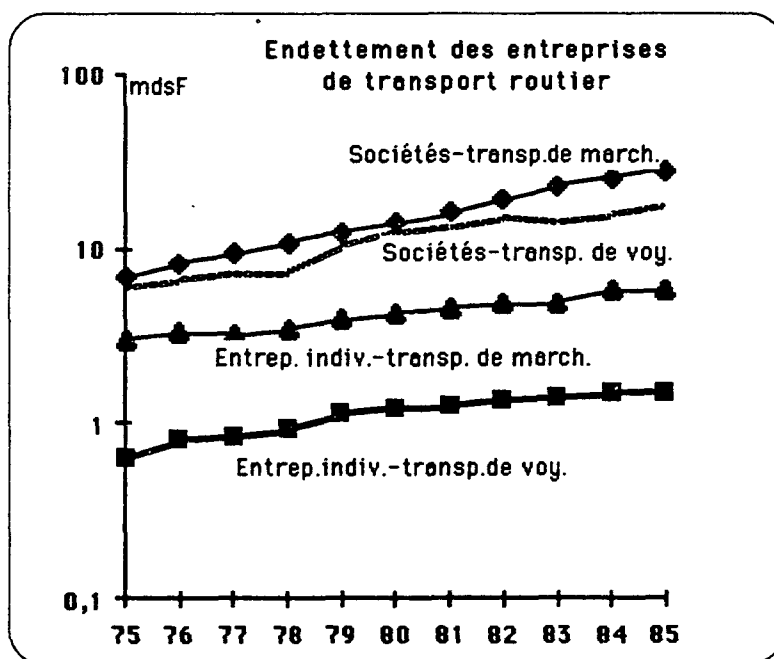
LES SITUATIONS D'ENDETTEMENT SONT TRES CONTRASTEES SELON LES SECTEURS

Transport routier: les sociétés plus endettées que les entreprises individuelles ...

En transport routier, l'endettement total représente 30 à 60% du chiffre d'affaires ou 3 à 6 fois les fonds propres. A noter une prédominance marquée de l'endettement à court terme qui singularise le secteur du transport routier, aussi bien pour les entreprises de transport de marchandises que de voyageurs, tant pour les sociétés que pour les entreprises individuelles. L'endettement à court terme prédomine, mais c'est l'endettement à moyen et long terme qui augmente le plus.

Globalement l'endettement augmente modérément, à peine plus que la hausse des prix, et à peu près comme le chiffre d'affaires, mais en revanche, il croît beaucoup plus que les fonds propres, comme le montre le tableau ci-après en distinguant les sociétés et les entreprises individuelles. En particulier, les fonds propres des sociétés de transport routier de marchandises se sont dégradés en 1983, suite à des pertes exceptionnelles importantes, et n'ont pas été reconstitués en 1984-85. L'endettement des entreprises individuelles augmente moins que celui des sociétés.

Ces données ne prennent pas en compte le crédit-bail, relativement important en transport routier et qui augmente: il ne représente qu'un peu plus de 10% de l'endettement total, mais environ la moitié de l'endettement à moyen et long terme.



Source: INSEE - Comptes standards (ancien plan comptable)

Références: cette note rend principalement compte d'un rapport de synthèse consacré à "l'endettement des entreprises de transport" ainsi que de plusieurs documents de travail analysant les encours de crédit bancaire recensés par la Centrale des Risques de

Poids des dettes à court terme dans l'endettement (en 1983)

Transport routier de marchandises	
Sociétés	82%
Entreprises indiv.	74%
Transport routier de voyageurs	
Sociétés	68%
Entreprises indiv.	68%
Entreprises nationales	
SNCF	35%
RATP	20%
Air France	63%
Air Inter	76%

	1979	1981	1983	1985
1 Ratios endettement/chiffres d'affaires				
Transp. routier de march.				
Sociétés	0,41	0,37	0,42	0,44
Entreprises individuelles	0,32	0,32	0,30	0,31
Transp. routier & urbain de voy.				
Sociétés	0,65	0,63	0,54	0,59
Entreprises individuelles	0,26	0,24	0,20	0,19
2 Ratios endettement/fonds propres				
Transp. routier de march.				
Sociétés	3,8	3,8	6,2	6,2
Entreprises individuelles	3,0	3,1	3,3	2,9
Transp. routier & urbain de voy.				
Sociétés	2,0	3,3	2,6	3,2
Entreprises individuelles	2,8	2,6	2,8	3,0

... notamment parce qu'elles investissent davantage

Pour les sociétés et les entreprises individuelles de **transport routier de marchandises**, l'excédent brut d'exploitation (EBE) progresse sensiblement (de 5,9 mds en 1979 à 9,3 mds F en 1985). Les frais financiers passent de 1,1 à 2 mds F, mais c'est surtout l'investissement qui augmente (de 3,7 à 5,9 mds F) tout spécialement chez les sociétés.

Le taux de marg

e se détériore continuellement de 1977 à 1984 puis se redresse en 1986. **Les frais financiers pèsent relativement lourds** puisqu'ils représentent 32% de l'EBE des sociétés et 18% de celui des entreprises individuelles en 1985, ce poids diminuant en 1986.

Les entreprises de **transport routier et urbain de voyageurs** investissent proportionnellement davantage (35% de leur valeur ajoutée contre 20% en transport de marchandises), aussi les frais financiers représentent plus de 30% de l'EBE.

Une situation dégradée pour le transport maritime

En transport maritime, **l'endettement est encore plus lourd** en comparaison du chiffre d'affaires, mais les entreprises ont davantage de fonds propres. L'endettement représente 57 à 72% du chiffre d'affaires (67% en 1985) et 2,5 à 3,3 fois les fonds propres.

La **situation financière** des entreprises s'est considérablement **dégradée** depuis plusieurs années. Le chiffre d'affaires stagne en francs courants depuis 1981 et chute en 85-86. La valeur ajoutée ne représente que 20% des recettes; l'EBE chute de 1 milliard F en 1981 à moins de 500 millions de 82 à 86; les frais financiers s'alourdissent, 700MF en 1977 et 1980 puis 1,4 mdsF en 1985-86.

L'investissement est important mais fluctue considérablement: très élevé en 1977-78 et de 1981 à 1984, il chute en 1979-80 et 84-85. Cette importance du capital combinée avec des consommations intermédiaires très lourdes explique le taux de marge relativement faible et le poids énorme des frais financiers en comparaison du résultat d'exploitation.

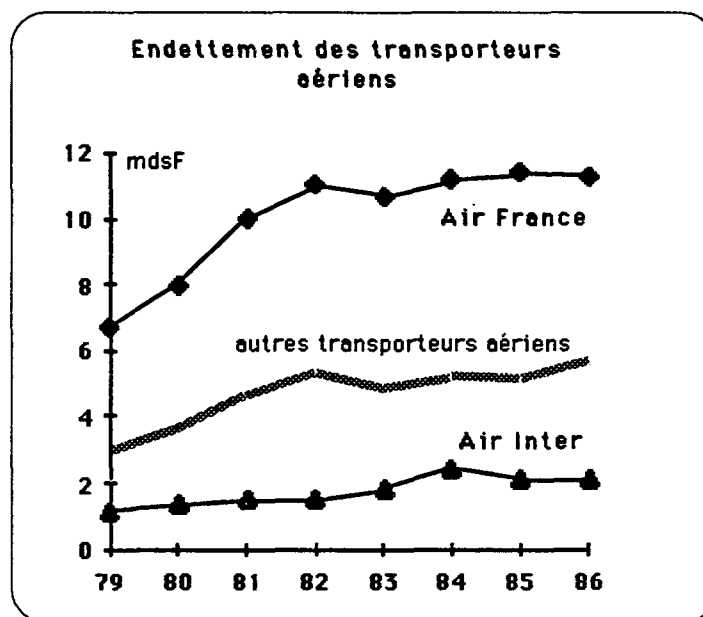
En transport aérien, l'endettement est bien moindre: 40% du chiffre d'affaires d'Air France,

Transport aérien: un endettement maîtrisé mais relayé par le crédit-ball

33% de celui d'Air Inter et 38% pour les autres sociétés. Pour ces dernières il représente néanmoins 3 à 4 fois leurs fonds propres.

L'endettement des entreprises nationales Air France et Air Inter double approximativement entre 1979 et 1985.

Les redevances de crédit-ball restant à payer sont particulièrement importantes pour Air-France : environ la moitié de l'endettement total. Pour les compagnies privées, elles sont équivalentes à 20% de leur endettement total.



La situation financière d'Air France qui se dégradait de 1977 à 1981 se redresse depuis lors : le taux de valeur ajoutée et le taux de marge augmentent, respectivement de 40 à 48% et de 35 à 40-42%. L'endettement culmine en 1982 puis se stabilise; parallèlement les frais financiers stagnent de 82 à 84 puis ils régressent en 1985 et 86, leur poids dans l'EBE diminuant de 32 à 13%.

Air Inter connaît une évolution similaire avec des résultats qui se redressent à partir de 1983: le taux de valeur ajoutée et le taux de marge augmentent, respectivement de 43 à 53% et de 20 à 35%. L'endettement progresse jusqu'en 1985, mais le poids des frais financiers diminue à partir de 1983, de 15 à 5% de l'EBE.

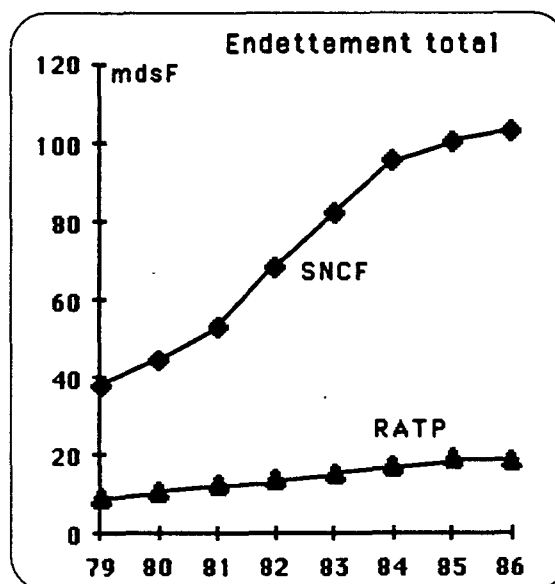
De même pour autres sociétés de transport aérien, dont le taux de marge se redresse de 24 à 35% entre 1983 et 1986. Mais leur taux de valeur ajoutée qui progresse de 31 à 35% est bien inférieur à celui d'Air France et Air Inter. Et inversement le poids des frais financiers est plus lourd: ils représentent 32% de l'EBE en 1983.

Un endettement considérable à la SNCF et la RATP

Des niveaux d'investissement importants et des déficits d'exploitation presque ininterrompus depuis plus de dix ans ont eu un effet cumulatif et provoqué un endettement considérable. Progressivement les frais financiers ont pesé sur le compte d'exploitation pour nourrir le déficit et l'endettement.

L'endettement de la SNCF représente près de deux fois son chiffre d'affaires en 1986 et celui de la RATP plus du double. L'endettement de la SNCF est multiplié par près de 3 de 1979 à 1986 et il double à la RATP. En francs constants, les progressions sont respectivement de 51% et 15%.

Parallèlement les frais financiers sont multipliés par plus de 4 et plus de 2 pour l'une et l'autre entreprise, pour atteindre respectivement 10 mds et 1,7 mdsF en 1986. Ils représentent 65% de l'EBE de la SNCF en 1984-85-86, après avoir largement dépassé ce niveau en 1982-83, alors qu'ils avaient été ramenés à 32% de l'EBE en 1979.



A la RATP les frais financiers interviennent pour 63% de l'EBE en 1986 après 81% en 1984 et 97% en 1977. Grâce aux subventions d'exploitation, l'E B E reste très positif (2,1 mds F en 1980, 2,55 mds F en 1985). L'exploitation de la RATP est équilibrée grâce aux subventions alors qu'à la SNCF le déficit du compte d'exploitation atteint le niveau record de -8,4 mdsF en 1983, puis il diminue : -4,5 mdsF en 85, et -3,9 mdsF en 86.

L'importance des investissements pèse également sur l'endettement: le taux d'investissement (l'investissement rapporté à la valeur ajoutée) est de 38% à la SNCF et de 57% à la RATP, après avoir culminé à la SNCF à 47% en 1981, et à 91% à la RATP en 1977.

Transport fluvial: situation financière détériorée

En transport fluvial, la situation financière s'est sensiblement détériorée, comme le montrent, pour les compagnies, le taux de valeur ajoutée et surtout le taux de marge, et ceci principalement à cause de l'évolution des trafics. Ainsi le taux de marge est particulièrement faible: 14% en 1985 contre 27% en 1977.

L'excédent brut d'exploitation stagne en 1980 et s'effondre en 81; le poids des frais financiers atteint alors 51% de l'EBE. Pourtant l'endettement a beaucoup moins augmenté que le chiffre d'affaires, le ratio correspondant diminuant de 59% en 1977 à 51% en 1981 et 35% en 1985. En réalité, l'endettement est plutôt faible, à la mesure des investissements.

Transp fluvial SQS	1977	1979	1981	1982	1983	1984	1985
en MF							
Chiffre d'affaires	662	980	1282	1371	1485	1917	1882
Frais financiers	17	19	25	39	35	33	26
Endettement	392	373	477	697	602	608	665
en %							
taux de VA	33	37	32	33	34	28	29
taux de marge (EBE/VA)	27	26	12	17	17	19	14
Intérêts/EBE	28	20	51	50	41	33	34
taux d'investissement	21	11	22	31	35	28	18

La présente note décrit et analyse succinctement l'endettement des entreprises de transport. Les statistiques sont détaillées au niveau sectoriel d'une part, et pour les grandes entreprises nationales d'autre part. L'objectif de l'analyse est de relier l'endettement aux nécessités d'exploitation des entreprises, à leur résultats financiers et au financement de leurs investissements. Cette étude constitue une étape d'un travail plus large consacré par l'OEST aux entreprises de transport, notamment pour déterminer leur compétitivité en regard de leur homologues européennes. Cette note prolonge l'étude de David Kom retracée dans plusieurs documents de travail consacrés aux encours de crédits bancaires recensés par la Centrale des Risques de la Banque de France, l'une des sources d'information en la matière.

1. LES SOURCES D'INFORMATION

Plusieurs sources d'informations nous renseignent sur l'endettement des entreprises du secteur transport :

- **la comptabilité nationale** Les comptes standards qui s'appuient notamment sur les enquêtes annuelles d'entreprises et sur les statistiques fiscales, pour les sociétés et les entreprises individuelles (les SQS et les Ei), hors les grandes entreprises nationales. Ces informations sont disponibles pour six sous-secteurs : le transport routier de marchandises, les autres transports terrestres, le fluvial, le transport aérien, le transport maritime, les services annexes et les auxiliaires. (cf le rapport de la Commission des Comptes Transport de la Nation).

- **la Centrale des Risques de la Banque de France** Qui recense les encours de crédits bancaires dépassant un certain seuil (300 000 F en 1979... 500 000 F en 1985...). Les entreprises nationales sont le plus souvent exclues de cette statistique, ainsi que les emprunts obligataires émis sur le marché français ou international.

L'endettement du secteur, à court , moyen et long terme, s'élève à 200 mdsF pour les SQS et les E.i en 1985, plus 130 mdsF pour les grandes entreprises nationales. Soit un endettement total de l'ordre de 330 mdsF, la centrale des risques de la Banque de France n'en recensant que 55 mdsF.

Bien qu'elles ne couvrent qu'un champs restreint, les statistiques de la Centrale des risques sont néanmoins intéressantes à un double titre : elles sont détaillées au niveau NAP 600 et elles sont disponibles rapidement (il en est ainsi des résultats 86; alors que nous ne disposons des comptes standards que jusqu'en 1983, quelques extrapolations ayant été réalisées pour 1984-85).

- enfin les rapports d'activité des entreprises nationales

Aucune de ces trois sources ne couvre le crédit bail, qui n'est pas de même nature que l'endettement. Une indication sur son importance nous est fournie dans le rapport annuel de la Banque de France (Statistiques monétaires annuelles) : l'encours de crédit bail recensé serait à peine inférieur à l'échelle nationale à l'encours total de crédits atteignant le seuil (respectivement 866 et 1 195 mds F de crédits aux entreprises en 1985).

Le crédit bail est également important en transport, pour les transporteurs routiers et aériens, comme le montre l'EAE crédit-bail et les rapports d'activité d' Air

France.

Pour les seuls transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs, l'encours de crédit-bail peut être estimé à 5,7 mdsF en 1985, ce qui représente 10,5% de leur financement total ou presque autant que leur endettement à moyen et long terme. Pour Air France, les redevances de crédit-bail restant à payer atteignent 7,5 mdsF (montant non actualisé) soit 66% de l'endettement total ou le triple de l'endettement à moyen et long terme.

Les indications qui suivent à propos de l'endettement sont hors crédit-bail, sauf mention contraire.

2. L'ENDETTEMENT DU SECTEUR

Les données détaillées issues des comptes standard figurent en annexe, aux tableaux 1 et 2. Elles décrivent l'endettement total des entreprises, endettement bancaire ou obligatoire ou autre, tel qu'il est inscrit au bilan.

L'endettement total du secteur s'élève à 330 mdsF en 1985, soit plus que le chiffre d'affaires et presque deux fois la valeur ajoutée.

Trois groupes d'entreprises peuvent être distingués: les «grandes entreprises nationales» (les GEN), les plus endettées, pour 133 mdsF en 1985; les auxiliaires et services annexes, y compris les sociétés d'autoroutes, pour 123 mdsF; les autres sociétés et entreprises individuelles de transport pour 76 mdsF (les SQS et les E.i).

L'endettement du secteur a beaucoup augmenté, il a plus que doublé entre 1979 et 1985, mais 1986 marque une rupture dans cette évolution: l'endettement des GEN diminue, et par ailleurs les crédits recensés par la Centrale des Risques de la Banque de France régressent de 7%.

2.1. L'endettement des sociétés (SQS) et des entreprises individuelles (E.I.) hors auxiliaires et services annexes

Il s'élève à environ 76 mds F en 85 (selon une statistique provisoire). Il n'était que de 29 mds F en 1975 et 43 mds F en 1979. Soit une progression de 157% en 10 ans (de 75 à 85).

Pour ces entreprises, l'endettement à court terme prédomine avec un encours de 45 mds F en 1983, quand les dettes à moyen et long terme sont de 20 mds F. Ce sont d'ailleurs les dettes à court terme qui ont le plus augmenté depuis 1975. (La répartition entre court terme et long terme n'est pas disponible pour 1984-85).

L'endettement des seuls auxiliaires et services annexes atteint 123 mds F en 1985; il était de 39 mds F en 1975. Cette forte progression de 216% en 10 ans s'explique pour partie par l'endettement des sociétés d'autoroutes, qui atteint 29 mds F en 85 alors qu'il n'était que de 12 mds F en 1980.

Pour les auxiliaires et services annexes, les dettes à moyen et long terme l'emportent, elles représentent 56% de l'endettement total en 1983, bien que les dettes à court terme se développent le plus rapidement; elles augmentent respectivement de 136% et 220% entre 1975 et 1983

endettement total en mdsF

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Sociétés & entreprises individuelles											
Transp. routier, fluvial, maritime & aérien	30	33	40	42	44	50	55	63	66	74	76
auxiliaires et services annexes	39	45	47	55	62	70	80	91	103	116	123
Grandes entreprises nationales			46	49	55	65	77	95	110	126	133
Ttes entreprises du secteur transport			132	146	161	184	212	249	280	316	332

2.2. L'endettement des grandes entreprises nationales

Il atteint 133 mds F en 1985 (dont 100 mds F pour la SNCF et 19 mds F pour la RATP). Cet endettement se développe beaucoup plus rapidement que celui des sociétés et des entreprises individuelles. Il n'était que de 46 mds F en 1979 soit une augmentation de + 191% en huit ans .

L'endettement progresse le plus à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. et il est surtout constitué de dettes à moyen et long terme. L'augmentation est plus modérée à Air France et Air Inter qui ont surtout des dettes à court terme.

endettement total des GEN en mdsF

	1977	1979	1982	1985	1986
SNCF	29,9	38,0	68,7	100,4	103,1
RATP	7,9	9,0	13,5	18,9	18,5
Air France	6,7	6,7	11,0	11,4	11,3
Air Inter	1,0	1,2	1,5	2,1	2,1
ensemble des G.E.N.	45,5	54,9	94,8	132,8	135,0

2.3 L'endettement diminue en 1986:

c'est du moins ce qui ressort des données de la Centrale des Risques de la Banque de France, l'encours des crédits recencés régressant de près de 8%, (de 71,3mdsF fin 1985 à 66,1 fin 1986). De même, l'endettement des grandes entreprises nationales présente une légère diminution, sauf à la SNCF.

2.4 L'endettement croit davantage que l'inflation mais plutôt moins que le chiffre d'affaires:

La prise en compte de l'inflation permet de nuancer la croissance de l'endettement. Seul l'endettement des grandes entreprises nationales ainsi que celui des auxiliaires et services annexes progresse en francs constants, jusqu'en 1984, puis il se stabilise ou diminue en 1985-86. Pour les autres entreprises, en transport routier, fluvial, maritime et aérien, l'endettement en francs constants est presque stable sur la période 1975-85.

L'endettement augmente moins que le chiffre d'affaires pour les entreprises de transport routier, fluvial, maritime et aérien (y compris pour Air France et Air Inter) ainsi que pour les auxiliaires et services annexes. En revanche, il progresse davantage que le chiffre d'affaires à la SNCF et la RATP.

Ratios endettement/chiffres d'affaires pour les entreprises de transport routier, fluvial, maritime et aérien								
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	
SQS & Ei			0,46	0,47	0,46	0,48	0,47	
dont SQS	0,55	0,53	0,49	0,51	0,50	0,52	0,51	
Ei			0,30	0,29	0,27	0,28	0,27	
Ratios endettement/chiffres d'affaires pour les GEN								
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
SNCF	1,19	1,21	1,32	1,55	1,71	1,86	1,85	1,92
RATP	2,12	2,18	2,23	2,17	2,23	2,30	2,38	2,23
Air France	0,52	0,52	0,53	0,52	0,43	0,40	0,38	0,40
Air Inter	0,52	0,47	0,43	0,37	0,39	0,48	0,37	0,33
TOTAL GEN	1,07	1,08	1,13	1,26	1,31	1,38	1,35	1,40

2.5 L'endettement augmente beaucoup plus que les fonds propres.

Pour les sociétés de transport routier, maritime et aérien, le ratio endettement / fonds propres augmente de 2,7 à 3,7 entre 1979 et 1985. Pour les auxiliaires et services annexes, ce ratio augmente légèrement, mais il reste voisin de 1,7. Pour les entreprises individuelles de transport routier, ce ratio reste stable à 2,9 après s'être dégradé de 1981 à 83.

Ce ratio montre que les sociétés sont plus endettées que les entreprises individuelles, y compris en transport routier de marchandises ou on pense parfois l'inverse, avec des tractionnaires endettés par l'achat d'un véhicule, au profit d'une entreprise qui n'a pas à effectuer cet investissement.

Ratio endettement/fonds propres en transport routier, maritime et aérien (hors Air France et Air Inter)							
SQS	2,7	3,0	3,4	3,9	3,6	3,6	3,7
Ei	2,9	2,9	2,9	3,0	3,2	3,1	3,0
SQS & Ei	2,7	3,0	3,3	3,8	3,6	3,6	3,6

2.6. Structure de l'endettement à court, moyen et long terme selon les sous-secteurs

Dans le nouveau plan comptable, en vigueur depuis 1984, les notions de dettes commerciales et de dettes financières se substituent à l'ancienne distinction court, moyen et long terme. La Banque de France fournit une clé de passage entre les deux systèmes, ce qui permet de prolonger au delà de 1984, les séries analysées ci-dessous (cf tableau 7-a en annexe et rapport correspondant).

(a) Les comptes standard montrent que pour les SQS et les Ei, l'endettement à court terme prédomine largement en transports routiers de marchandises et de voyageurs, ainsi qu'en transport aérien. En transport maritime et chez les auxiliaires et services annexes, l'endettement se répartit entre le court terme d'une part et le moyen et long terme d'autre part.

(b) Pour l'encours des crédits recensés par la Centrale des Risques de la Banque de France dans l'ensemble du secteur, ce sont les crédits à long terme qui représentent l'essentiel de l'endettement (63% du total en 1985); les crédits à moyen terme n'en représentent que 16% et ceux à court terme 21%. Depuis 1981, les crédits à court terme augmentent et ceux à long terme diminuent; en 1979-1980, il y avait davantage de crédits à moyen terme et à court terme.

Les crédits à courts terme prédominent en transport ferroviaire, en déménagement et location de véhicules industriels, dans les transports aériens et chez les auxiliaires.

L'endettement à long terme l'emporte en transport urbain et chez les taxis, en transport par conduite, en transports fluvial et maritime, dans les services annexes (gares routières, ports et aéroports, ouvrages routiers à péage, parkings et entrepôts) en manutention portuaire et chez les agences de voyage.

Les crédits à moyen terme sont principalement recensés en transports routiers de marchandises et de voyageurs.

L'endettement à court terme est lié aux nécessités ou aux difficultés de trésorerie des entreprises, alors que l'endettement à moyen et long terme complète l'autofinancement des investissements. Une brève analyse de ces phénomènes est présentée ci-dessous.

3. ENDETTEMENT, RESULTATS FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS

L'endettement est provoqué par le financement des investissements et par des besoins de trésorerie à court terme, voire par des déficits d'exploitation; parallèlement il influence les résultats financiers. Nous examinons successivement ci-dessous, pour les entreprises nationales, les sociétés et les entreprises individuelles: le poids des frais financiers, l'évolution des résultats d'exploitation, puis le financement des investissements.

3.1. Le poids des frais financiers (cf. tableau 6)

Les frais financiers en 1985 atteignent 12 mds F pour les SQS, 1 mds F pour les E.i. et 13 mds F pour les GEN. Mais c'est surtout leur poids relatif dans l'excédent brut d'exploitation (E.B.E.) qui est significatif.

Ce ratio montre que ce sont les GEN qui supportent le plus de frais financiers puisque ceux-ci représentent plus de 50% de l'EBE, contre 28% pour les SQS et 7,5% pour les E.i. Ce ratio est naturellement faible pour les entreprises individuelles dont l'E.B.E. inclut la rémunération de l'entrepreneur, alors que les frais de personnel en sont déduits pour les S.Q.S. Il n'en demeure pas moins que les E.i. supportent assez peu de frais financiers puisqu'ils ne représentent que 5% de leur valeur ajoutée alors qu'ils interviennent pour 11% dans celle des S.Q.S. et pour 20% dans celle des G.E.N.

Pour les GEN, leur situation est en voie d'amélioration après une période de détérioration très forte qui a culminé en 1983. Le poids relatif des frais financiers dans l'EBE est ainsi passé de 31% en 1978 à 66% en 1983, pour revenir à 50% en 1986.

Pour les SQS et les E.i, le poids des frais financiers augmente beaucoup plus modérément, respectivement de 26 à 28% de l'EBE et de 6,5% à 7,5% entre 1980 et 1985.

Parmi les GEN, la SNCF et la RATP supportent le plus de frais financiers (respectivement 65 et 63% de l'EBE en 1986 après 98 et 73% en 1983) alors qu' Air France et Air Inter en supportent très peu. (Ils représentent 13% de l'EBE d' Air France en 1986, après 32% en 1982 et 5% de l'EBE d' Air Inter en 1986, après 22% en 1977).

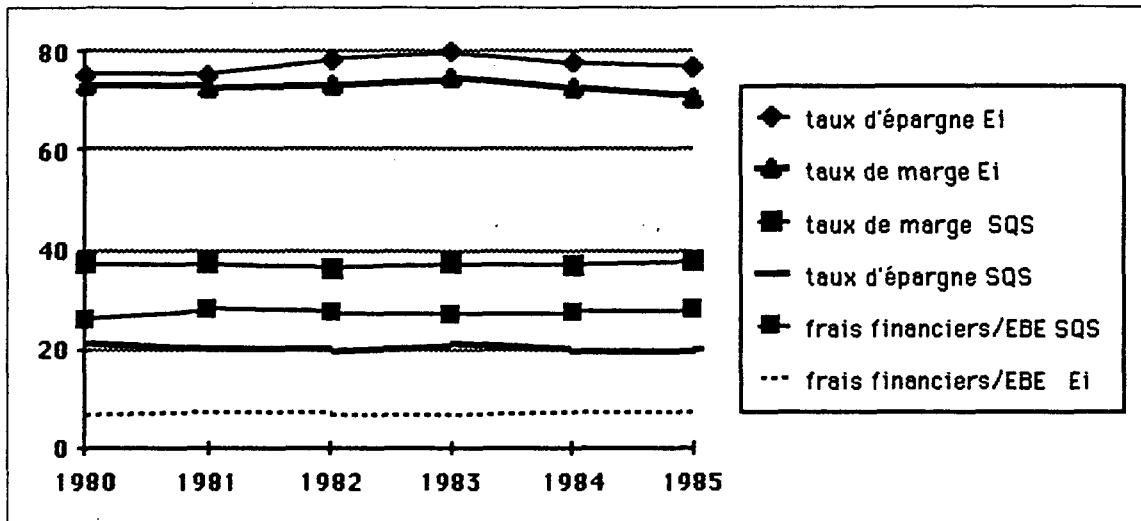
Les frais financiers culminent chez les SQS des transports maritimes (plus de 250% de l'EBE de 1982 à 1986) et ils sont relativement lourds pour les entreprises individuelles de transports routiers de marchandises (13 à 16% de l'EBE contre une moyenne générale de 7% pour les E.i.).

3.2. Incidence sur le taux de marge et le revenu disponible brut

Le taux de marge mesure l'importance de l'EBE dans la valeur ajoutée (1). Il est donc indépendant des frais financiers. Et effectivement, le taux de marge des SQS a légèrement progressé depuis 1982 (de 36,5% à 38% en 1985, après 39% en 1978), malgré la croissance des frais financiers.

Le taux de marge des E.i, qui inclut la rémunération de l'entrepreneur, culmine en 1983 (à 74,7%) puis il se dégrade (à 70,6% en 1985) alors que parallèlement les frais financiers s'alourdissent (de 6,6% à 7,5% de l'EBE).

Résultats financiers des entreprises	ratios en %					
SQS	1980	1981	1982	1983	1984	1985
taux de marge (EBE/VA)	37,3	37,2	36,5	37,2	37,0	38,0
taux d'épargne (RDB/VA)	21,3	20,2	19,8	20,9	19,8	20,0
frais financiers/EBE	26,1	28,1	27,4	27,1	27,6	28,0
Entreprises individ.						
taux de marge (EBE/VA)	72,8	72,5	73,3	74,7	72,5	70,6
taux d'épargne (RDB/VA)	75,4	75,4	78,3	79,7	77,6	76,8
frais financiers/EBE	6,5	7,1	6,8	6,6	7,3	7,5

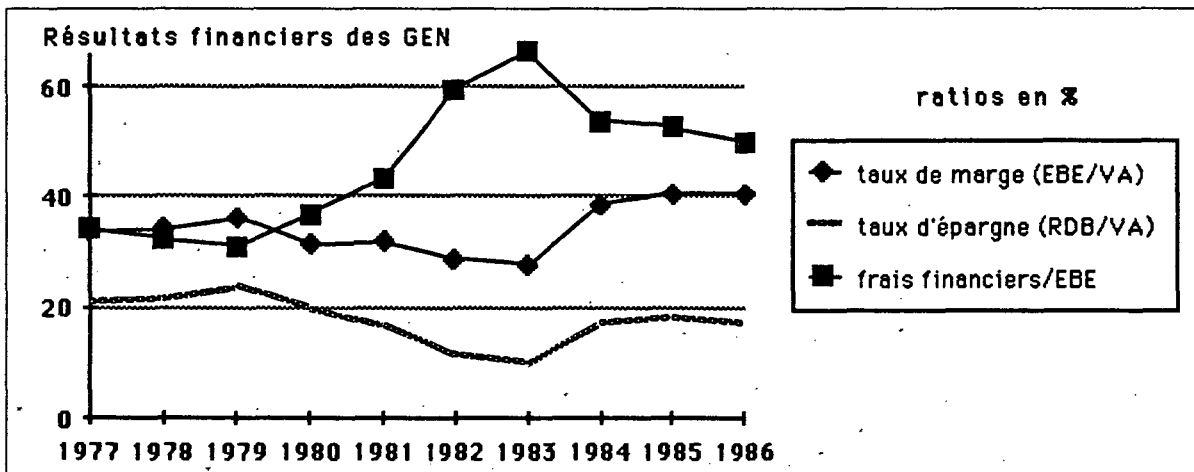


(1) L'excédent brut d'exploitation est égal à la valeur ajoutée plus les subventions, moins les frais de personnel et les autres impôts. Le taux de marge mesure l'importance de l'EBE dans la valeur ajoutée. Le revenu disponible brut est calculé après prise en compte des frais financiers et de l'impôt sur les bénéfices. Le rapport du revenu disponible brut à la valeur ajoutée mesure le taux d'épargne.

Pour les GEN, on observe que le taux de marge se dégrade pendant que les frais financiers augmentent pendant la période 1979-1983, (le taux de marge diminue de 36 à 28%, les frais financiers s'accroissent de 31 à 66%) et depuis lors le taux de marge se redresse (à 50,6% et 50,4% en 85 et 86), ce qui permet une diminution du poids des frais financiers.

en milliards de F

GEN	1982	1983	1984	1985	1986
EBE	12,9	13,9	21,4	24,7	24,4
frais financiers	7,7	9,2	11,5	12,9	12,3
RDB	5,1	5,0	9,5	11,1	10,4
FBCF	18,3	18,9	18,0	18,6	20,5
endettement total	93,3	109,7	126,1	132,8	135,0



Le revenu disponible brut est calculé après prise en compte des frais financiers et de l'impôt.

Pour les GEN, les frais financiers particulièrement importants représentent plus de la moitié de l'EBE depuis 1982, ils sont donc supérieurs au revenu disponible brut depuis cette date. Ce dernier se redresse néanmoins depuis cette date où il avait atteint un point bas à 5 mdsF, (parallèlement à l'amélioration de l'EBE), pour revenir à 10 mds F en 1986.

Résultats financiers des GEN							ratios en %			
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
taux de marge (EBE/VA)	33,7	34,2	36,4	31,3	31,8	28,8	27,7	38,6	40,6	40,4
taux d'épargne (RDB/VA)	21,2	21,7	23,7	19,7	16,7	11,5	9,9	17,1	18,2	17,2
frais financiers/EBE	34,2	32,4	31,0	36,8	43,2	59,5	66,4	53,7	52,5	50,1

Le taux d'épargne mesure le rapport du revenu disponible brut à la valeur ajoutée. Le taux d'épargne des GEN se redresse depuis 1983, après avoir chuté lourdement (de 24 à 10% entre 1979 et 1983, puis 17% en 84, 18% en 85, 17% en 86). Le taux d'épargne des SQS a beaucoup moins varié, et il est à peine supérieur à celui des GEN: il oscille entre 20 et 21%.

Pour les SQS, les frais financiers ont une incidence beaucoup plus faible sur le RDB qui progresse presque régulièrement. Pour les Ei, le RDB stagne de 1983 à 1975 parallèlement à l'EBE, et les frais financiers augmentent assez peu comme le montre le tableau ci-après.

Revenu disponible brut et investissement,	endettement et fonds propres				milliards F		
	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
SQS (GEN exclus)							
EBE		25,0	28,4	32,0	36,1	38,4	42,6
frais financiers		6,5	8,0	8,8	9,8	10,6	11,9
RDB		14,3	15,4	17,3	20,3	20,6	22,4
FBCF		19,7	21,8	25,0	24,4	25,1	26,5
Endettement	99,8	113	128	146	162	181	190
Fonds propres (transp. routier, maritime & aérien)	14,1	14,6	14,3	14,4	16,3	12,7	12,8
Entreprises individuelles							
EBE		9,9	10,3	11,7	13,2	13,2	13,1
frais financiers		0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,0
RDB		10,2	10,7	12,5	14,0	14,1	14,2
FBCF		2,4	2,3	2,6	2,4	2,3	2,4
Endettement (Ei 69.1&2)	5	5,5	5,8	6,2	6,4	7,2	7,3
Fonds propres (Ei 69.1&2)	1,7	1,9	2,0	2,1	2,0	1,8	2,0

3.3. Le financement des investissements

En comptabilité nationale, l'investissement est mesuré par la formation brute de capital fixe, la FBCF. La FBCF du secteur s'élève à 47 mds F en 1985, dont :

- 26 mds F pour les SQS
- 2 mds F pour les Ei
- 19 mds F pour les GEN

L'investissement du secteur en volume diminue depuis plusieurs années. Il stagne en francs courants pour les GEN et les Ei, et progresse faiblement pour les SQS.

Le taux d'investissement, le poids de l'investissement par rapport à la valeur ajoutée, est de 23,6% en 1985 pour les SQS, 12,8% pour les Ei et 31% pour les GEN. Ces taux n'ont pas cessé de diminuer depuis 1980. Ces taux montrent que les entreprises nationales investissent sensiblement plus que les sociétés et quasi sociétés, les entreprises individuelles investissant moins que les autres.

Les SQS autofinancent leurs investissements pour 70 à 80% et les grandes entreprises nationales pour 60% en 1985. Ce dernier chiffre souligne le redressement financier des GEN dont l'autofinancement de leurs investissements était tombé à 26% en 1983.

Taux d'investissement et taux d'autofinancement permettent de comprendre le poids de l'endettement à long terme des entreprises. Les GEN investissent beaucoup et autofinancent peu : elles sont surtout endettées à moyen et long terme. Les SQS ont un niveau d'investissement appréciable, mais elles autofinancent largement ces investissements, leur endettement à long terme est moindre qu'à court terme. Les Ei investissent moins en moyenne, elles sont assez peu endettées à moyen et long terme.

L'importance de l'endettement à court terme des transporteurs, en particulier en transport routier de marchandises, est lié à leur besoin de trésorerie et de fonds de roulement (en liaison avec les délais de paiement que leur impose leurs clients).

4 L'ENDETTEMENT DES DIFFERENTS SOUS-SECTEURS

4.1 Un endettement considérable à la SNCF

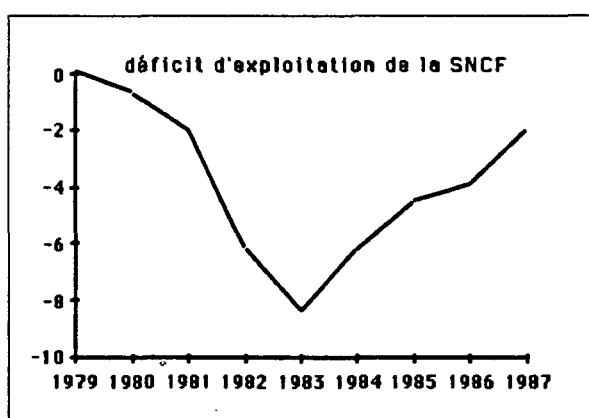
Des niveaux d'investissement importants et des déficits d'exploitation presque ininterrompus depuis plus de dix ans ont eu un effet cumulatif et provoqué un endettement considérable. Progressivement les frais financiers ont pesé sur le compte d'exploitation pour nourrir le déficit et l'endettement.

Avec plus de 100 mdsF, l'endettement de la SNCF représente près de deux fois son chiffre d'affaires en 1986 et il a été multiplié par près de 3 de 1979 à 1986. En francs constants, la progression est de 51%.

Endettement en mds F	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
SNCF										
dettes à long et moyen terme	17,2	19,5	21,8	26,1	32,3	43,5	53,7	74,6	78,2	
dettes à court terme	12,7	15,4	16,2	18,6	20,8	25,2	28,4	20,9	22,2	
endettement total	29,9	34,9	38,0	44,7	53,1	68,7	82,1	95,5	100,4	103,1
RATP										
dettes à long et moyen terme			7,7	8,9	10,0	11,1	12,1			
dettes à court terme			1,3	1,8	2,4	2,4	3,0			
endettement total			9,0	10,7	12,4	13,5	15,1	17,0	18,9	18,5

Parallèlement les frais financiers ont été multipliés par plus de 4, pour atteindre respectivement 10 mds en 1986. Ils représentent 65% de l'EBE en 1984-85-86, après avoir largement dépassé ce niveau 1982-83, mais alors qu'ils avaient été ramenés à 32% de l'EBE en 1979.

Les dettes à court terme proviennent notamment du déficit du compte d'exploitation qui atteint le niveau record de -8,4 mdsF en 1983, puis diminue régulièrement: -4,5 mdsF en 85, -3,9 mdsF en 86 et environ -2 mdsF en 1987.



Mais c'est l'endettement à long terme qui est considérable et qui dépend surtout de l'importance des investissements : le taux d'investissement (le rapport investissement / valeur ajoutée) est de 38% après avoir culminé à 45 et 47% en 1977 et 1981.

Il faut également noter qu'une partie de l'endettement de la SNCF est contracté à l'étranger, notamment en dollars. L'évolution du taux de change du dollar a ainsi contribué à l'augmentation de l'endettement et des frais financiers pendant la période 1981-85. Puis le phénomène s'inverse, les effets favorables étant surtout sensibles en 1987.

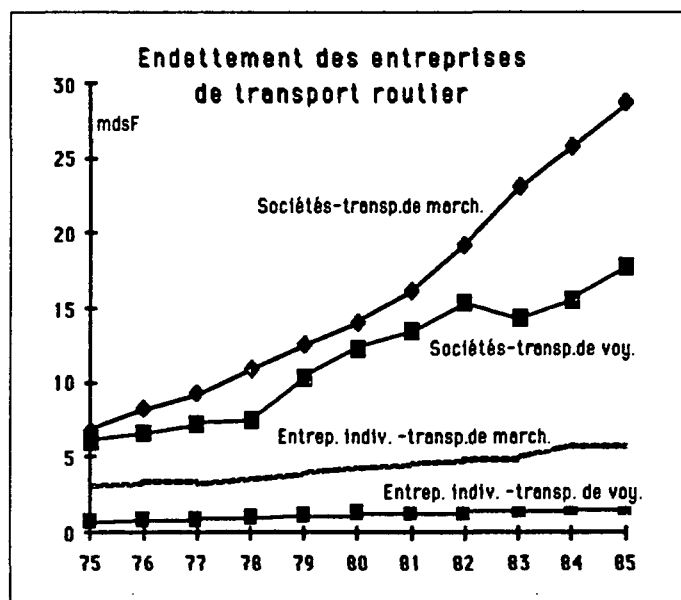
Poids des dettes à court terme dans l'endettement (en 1983)	
Transport routier de marchandises	
Sociétés	82%
Entreprises indiv.	74%
Transport routier de voyageurs	
Sociétés	68%
Entreprises indiv.	68%
Entreprises nationales	
SNCF	35%
RATP	20%
Air France	63%
Air Inter	76%

4.2 En transport routier.
(les entreprises des transports routiers de marchandises et des transports routiers et urbains de voyageurs)

L'endettement total atteint 35 mdsF en 1985, ce qui représente 30 à 60% du chiffre d'affaires ou 3 à 6 fois les fonds propres. A noter une **prédominance marquée de l'endettement à court terme** qui singularise le secteur du transport routier, aussi bien pour les entreprises de transport de marchandises que de voyageurs, tant pour les sociétés que pour les entreprises individuelles. **Mais c'est l'endettement à moyen et long terme qui augmente le plus.**

Endettement des entreprises de transport routier	1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985											mdsF					
69.1 Transp. routier de march.																	
Sociétés																	
dettes à long et moyen terme	1,5	1,8	2,1	2,4	2,6	2,8	3,0	3,6	4,1)							
dettes à court terme	5,3	6,4	7,2	8,5	10,0	11,4	13,2	15,7	19,0)	25,8	28,7					
Entreprises individuelles																	
dettes à long et moyen terme	0,9	1,0	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3)							
dettes à court terme	2,2	2,3	2,3	2,6	2,9	3,1	3,4	3,6	3,7)	5,7	5,8					
69.2 Transp. routier de voy. & autres transports terrestres																	
Sociétés																	
dettes à long et moyen terme	2,2	2,3	2,5	2,6	3,7	4,8	4,7	5,0	4,5)							
dettes à court terme	3,9	4,2	4,8	4,9	6,7	7,6	8,7	10,3	9,8)	15,6	17,8					
Entreprises individuelles																	
dettes à long et moyen terme	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4)							
dettes à court terme	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0)	1,5	1,5					

Source: INSEE - Comptes standards (ancien plan comptable)



Globalement l'endettement augmente modérément, à peine plus que la hausse des prix, à peu près comme le chiffre d'affaires, mais en revanche, **il croît beaucoup plus que les fonds propres**, comme le montre le tableau ci-dessous en distinguant les sociétés et les entreprises individuelles. Il semble en particulier que les fonds propres des sociétés de TRM

se sont dégradés en 1983, sans être reconstitués ensuite.

Ces données ne prennent pas en compte le crédit-bail, relativement important en transports routiers et qui augmente sensiblement: il représente un peu plus de 10% de l'endettement total, soit environ la moitié de l'endettement à moyen et long terme.

	1979	1981	1983	1985
1 Ratios endettement/chiffres d'affaires				
69.1 Transp. routier de march.				
Sociétés	0,41	0,37	0,42	0,44
Entreprises individuelles	0,32	0,32	0,30	0,31
69.2 Transp. routier & urbain de voy.				
Sociétés	0,65	0,63	0,54	0,59
Entreprises individuelles	0,26	0,24	0,20	0,19
2 Ratios endettement/fonds propres				
69.1 Transp. routier de march.				
Sociétés	3,8	3,8	6,2	6,2
Entreprises individuelles	3,0	3,1	3,3	2,9
69.2 Transp. routier & urbain de voy.				
Sociétés	2,0	3,3	2,6	3,2
Entreprises individuelles	2,8	2,6	2,8	3,0

Pour les sociétés et les entreprises individuelles de transport routier de marchandises, l'excédent brut d'exploitation (EBE) progresse sensiblement (de 5,9 mds en 1979 à 9,3 mds F en 1985). Le taux de marge se détériore continuellement de 1977 à 1984 puis se redresse en 1986. Les frais financiers passent de 1,1 à 2 mds F; l'investissement augmente proportionnellement moins (de 3,7 à 5,9 mds F) mais il progresse davantage chez les sociétés. Les frais financiers pèsent relativement lourds puisqu'ils représentent 32% de l'EBE des sociétés et 18% de celui des entreprises individuelles en 1985, ce poids diminuant en 1986.

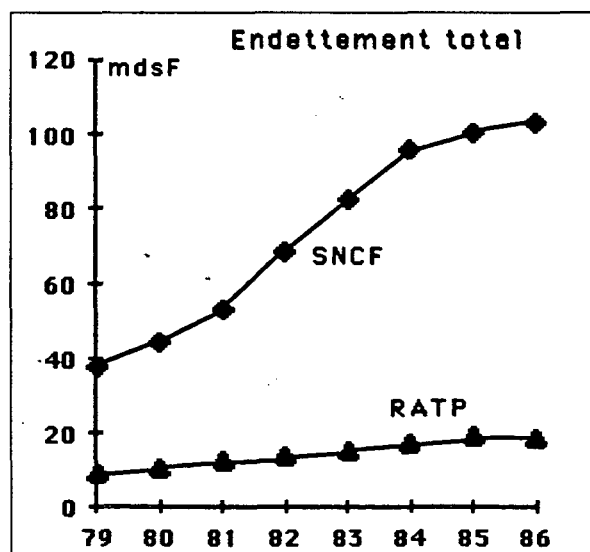
Les entreprises de transports routiers et urbains de voyageurs investissent proportionnellement davantage (35% de leur valeur ajoutée contre 20% en transport de marchandises), aussi les frais financiers représentent plus de 30% de l'EBE.

En définitive, les sociétés sont plus endettées que les entreprises individuelles, notamment parce qu'elles investissent davantage

La RATP appartient au même secteur que les entreprises de transport urbain de voyageurs, mais sa situation d'endettement la rapproche de la SNCF. L'endettement total se stabilise à 18,5 mdsF en 1986, ce qui représente plus du double que le chiffre d'affaires et un doublement depuis 1979 (la progression n'est que de 15% en francs constants).

Les frais financiers sont également multipliés par plus de 2 et atteignent 1,7 mdsF en 1986. Ils interviennent pour 63% dans l'EBE après 81% en 1984 et 97% en 1977. L'EBE reste positif (2,1 mds F en 1980, 2,55 mds F en 1985) grâce aux subventions d'exploitation.

La RATP investit beaucoup: 3,5 mdsF en 1986, ce qui correspond à un taux d'investissement (le rapport investissement / valeur ajoutée) de 57% bien supérieur à celui de la SNCF.



4.3 En transport maritime

L'endettement s'élève à 17 mdsF en 1985 après avoir culminé à 19 mdsF en 1984; il est encore plus lourd qu'en transports routiers par comparaison avec le chiffre d'affaires, mais les entreprises ont davantage de fonds propres. L'endettement représente 57 à 72% du chiffre d'affaires (67% en 1985) et 2,5 à 3,3 fois les fonds propres. La situation financière des entreprises s'est considérablement dégradée depuis plusieurs années: le chiffre d'affaires stagne en francs courants depuis 1981 et chute en 85-86, soit une diminution proche de 50% en francs constants.

La valeur ajoutée ne représente que 20% des recettes, ce qui dénote des consommations intermédiaires importantes; en 1982 leur prix a augmenté sans être répercuté dans les prix de vente, d'où une diminution de la valeur ajoutée. Ainsi, l'EBE chute de 1 milliard F en 1981

Transport maritime-Endettement en mdsF	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Endettement total- SQS	12,4	14,2	14,0	16,5	17,2	19,0	16,7
Endettement bancaire-centrale des risques	4,4	4,8	5,1	4,3	5	4,4	4,3

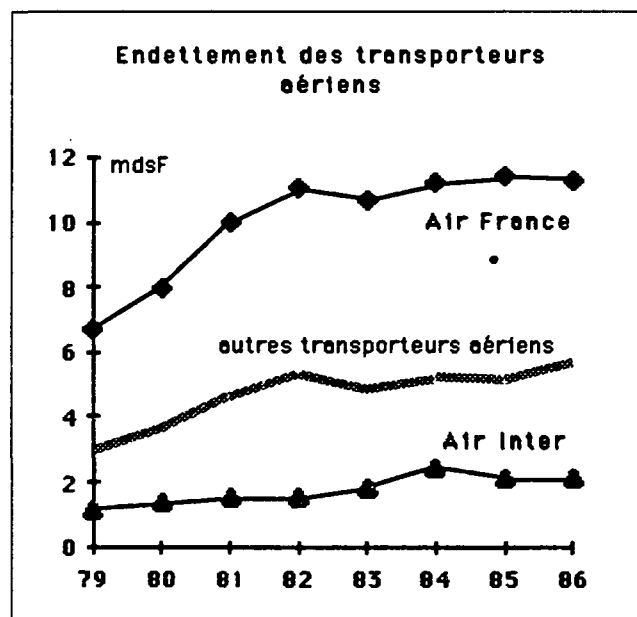
à moins de 500 millions de 82 à 86; les frais financiers s'alourdissent, 700MF en 1977 et 1980 puis 1,4 mdf en 1985-86.

L'investissement est important mais il fluctue considérablement: très élevé en 1977-78 et de 1981 à 1984, il chute en 1979-80 et 84-85. Cette importance du capital combinée avec des consommations intermédiaires très lourdes explique le taux de marge relativement faible, et le poids énorme des frais financiers en comparaison du résultat d'exploitation.

4.4 En transport aérien

l'endettement est proche de 20 mdsF, dont la plus grande partie pour les entreprises nationales. Cet endettement apparaît comme modéré: il représente 40% du chiffre d'affaires d'Air France, 33% de celui d'Air Inter et 38% du CA des autres sociétés. Pour ces dernières, il représente néanmoins 3 à 4 fois leurs fonds propres. L'augmentation semble également modérée: l'endettement double approximativement entre 1979 et 1985 pour les deux entreprises nationales. En fait, les transporteurs aériens ont de plus en plus recours au crédit-bail.

Les redevances de crédit-bail restant à payer sont particulièrement importantes pour Air France : elles représentent environ la moitié de l'endettement total. Pour les compagnies privées, elles sont équivalentes à 20% de leur endettement total.



La situation financière d'Air France qui se dégradait de 1977 à 1981 se redresse depuis lors: le taux de valeur ajoutée et le taux de marge se redressent, respectivement de 40 à 48% et de 35 à 40-42%. L'endettement culmine en 1982 puis se stabilise; parallèlement les frais financiers stagnent de 82 à 84 puis ils régressent en 1985 et 86, leur poids dans l'EBE diminuant de 32 à 13%.

Air Inter connaît une évolution similaire avec des résultats qui se redressent à partir de 1983: le taux de valeur ajoutée et le taux de marge se redressent, respectivement de 43 à 53% et de 20 à 35%. L'endettement progresse jusqu'en 1985, mais le poids des frais financiers diminue à partir de 1983, de 15 à 5% de l'EBE.

De même pour les autres sociétés de transport aérien, dont le taux de marge se redresse de 24 à 35% entre 1983 et 1986. Mais leur taux de valeur ajoutée qui progresse de 31 à 35% est bien inférieur à celui d'Air France et Air Inter. Et inversement le poids des frais financiers est plus lourd: ils représentent 32% de l'EBE en 1983.

4.5 le transport fluvial présente une mauvaise situation financière.

Celle-ci s'est sensiblement détériorée depuis plusieurs années, comme le montrent le taux de valeur ajoutée et surtout le taux de marge, et ceci principalement à cause de l'évolution des trafics. Ainsi le taux de marge est particulièrement faible: 14% en 1985 contre 27% en 1977.

L'excédent brut d'exploitation stagne en 1980 et s'effondre en 81; le poids des frais financiers atteint alors 51% de l'EBE. Pourtant l'endettement a beaucoup moins augmenté que le chiffre d'affaires, le ratio correspondant diminuant de 59% en 1977 à 51% en 1981 et 35% en 1985. En réalité, l'endettement est plutôt faible, à la mesure des investissements.

Transp fluvial SQS	1977	1979	1981	1982	1983	1984	1985
en MF							
Chiffre d'affaires	662	980	1282	1371	1485	1917	1882
Frais financiers	17	19	25	39	35	33	26
Endettement	392	373	477	697	602	608	665
en %							
taux de VA	33	37	32	33	34	28	29
taux de marge (EBE/VA)	27	26	12	17	17	19	14
intérêts/EBE	28	20	51	50	41	33	34
taux d'investissement	21	11	22	31	35	28	18

4.6. Auxiliaires et services annexes :

L'endettement des auxiliaires et services annexes est particulièrement important. Il atteint 123 mdsF en 1985 pour les seules sociétés. Cet endettement progresse sensiblement, principalement par les dettes à court terme. Les autoroutes participent à cet endettement, mais seulement pour un cinquième.

Les comptes standards ne fournissent pas de renseignement plus détaillé. La Centrale des Risques montre que ce sont les ports et les aéroports, les entrepôts ainsi que les auxiliaires des transports terrestres qui contribuent de façon significative à cet endettement.

Dans l'encours recensé par la Centrale des Risques, les autoroutes prédominent, elles en représentent les quatre cinquièmes. Hors autoroutes, l'encours de crédits recensés atteint, en 1985, 5 mds F pour les autres services annexes (quasiment en stagnation depuis 1978) et 4,6 mds F pour les auxiliaires (en progression sensible depuis 1979).

Auxiliaires et services annexes	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
mdsF							
Endettement total (comptes standard):							
dettes à long et moyen terme	37,7	42,0	47,7	51,5	58,2		
dettes à court terme	24,4	27,5	32,8	39,3	45,2		
endettement total	62,1	69,5	80,4	90,8	103,4	116,0	123,0
dont							
autoroutes (Source: rapports d'activité)		12,1	14,5	17,3	19,6	26,1	28,8
Encours de la centrale des risques:							
Services annexes hors autoroutes	5,4	5,6	7,6	5,7	5,5	5,7	5,0
Ouvrages routiers à péage	0,4	0,7	12,8	17,7	20,4	23,5	27,3
Auxiliaires et agences de voyage	2,5	2,7	2,9	3,5	3,7	3,6	4,6
Total des encours recensés	8,3	9,0	23,3	26,9	29,6	32,8	36,9

Annexes

L'importance du crédit-bail

Tableaux 1 à 8

Evolution des taux d'intérêts

L'endettement des transports comparé à celui des autres secteurs

Annexe Crédit-bail

Pour cerner l'importance du crédit-bail dans les transports, il convient de distinguer dans les statistiques, celles qui sont "resteintes" aux seules entreprises françaises proposant du crédit-bail, de celles qui incluent le crédit-bail obtenu à l'étranger, par exemple pour financer l'acquisition des avions.

1 Deux sources statistiques nous renseignent sur l'importance du crédit-bail accordé par des entreprises françaises:

-la Centrale des Risques de la Banque de France, en termes d'encours de crédits supérieurs à un certain seuil (seuil de 400 000 F en 1981-82, 500 000 F en 1984-85): le crédit-bail ainsi recensé atteint 4,7 mdsF fin 1985 et 5,6 mdsF fin 1986, soit 6,5% de l'endettement correspondant du secteur;

-l'enquête annuelle d'entreprises "crédit-bail" réalisée par l'INSEE, qui décrit les investissements financés par crédit-bail pendant l'année couverte par l'enquête: soit 2,9mdF en 1985; en supposant une durée moyenne du crédit-bail de 5 ans et un amortissement linéaire, l'encours de crédits correspondants peut être estimée à 7 mdsF fin 1985, soit 3,5% de l'endettement total du secteur mesuré à partir des documents comptables (source: statistiques fiscales agrégées dans SUSE et les comptes standards).

(L'estimation de l'encours de crédit-bail à 7 mdsF est supérieure au chiffre plus restreint de la Centrale des Risques de la Banque de France, mais de poids inférieur en la rapportant à l'endettement issu des comptes standards qui est presque le triple de celui de la Centrale des Risques).

Le crédit-bail accordé par des organismes français ne représente donc que 4 à 7% du financement du secteur. L'estimation effectuée à partir des données INSEE montre une certaine croissance de ce crédit-bail, de 2,9% de l'endettement du secteur en 1980 à 3,5% en 1985. La Banque de France suggère une importance plus grande mais qui serait globalement décroissante, ce dernier point probablement à cause d'effets de structure liés à la croissance des différents sous-secteurs des transports.

L'importance de ce crédit-bail est à peu près doublée si on le compare au financement à moyen et long terme. Elle est surtout beaucoup plus grande pour deux secteurs: l'aérien et le routier.

2 Le transport aérien a beaucoup recours au crédit-bail.

Les rapports d'activité d'Air-France fournissent des renseignements détaillés sur ce point. Les montants indiqués (7,2 mdsF de redevances restant à payer fin 1986 après 9,3 mdsF fin 1984 et 7,5 mdsF fin 1985) dépassent de beaucoup ceux que l'on trouve dans les sources précédentes (7 à 9 mdsF pour Air France / 0,4 mdsF pour le secteur aérien d'après l'EAE crédit-bail). Le crédit-bail obtenu à l'étranger par Air France serait donc aussi de l'ordre de 7 à 9 mdsF. Ces financements représentent pour Air France le triple de son endettement à moyen et long terme.

Le crédit bail obtenu à l'étranger par Air France est donc équivalent à ce que l'ensemble du secteur transport obtient auprès des organismes français.

3 Ce sont les transporteurs routiers qui recourent le plus au crédit-bail accordé par les organismes français, puis les auxiliaires et les services annexes, l'INSEE et la Banque de France indiquant le même ordre mais avec des niveaux différents. Le transport aérien intervient en 4eme position dans cette liste.

Pour les seuls transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs (NAP 69), l'encours de crédit-bail estimé à partir des chiffres INSEE et des hypothèses précédentes atteint 5,7 mdsF en 1985, ce qui représente 10,5% de leur financement total ou presque autant que leur endettement à moyen et long terme

.....
Le tableau ci-après fournit des indications chiffrées, respectivement sur:

- l'importance globale du crédit-bail dans les transports, de 1976-80 à 1985-86;
- le crédit-bail selon les sous-secteurs des transports;
- le crédit-bail dans le transport routier.
- crédit-bail et investissement des transporteurs aériens.

Tableaux statistiques "crédit-bail"

1 L'importance du crédit-bail dans les transports

11 D'après la Centrale des Risques de la Banque de France:
(pour les crédits supérieurs au seuil)

en MF (millions de F)

	Crédit-bail	Endettement	
		(encours de crédit)	% crédit-bail /endettement
1981	4 429	44 535	9,9%
1982	3 382	50 557	6,7%
1983	3 676	55 116	6,7%
1984	4 080	61 125	6,7%
1985	4 658	71 254	6,5%
1986	5 584		

12 D'après l'enquête annuelle d'entreprises "crédit-bail" de l'Insee
et les comptes standard pour l'endettement

	Investissement	Encours de	Endettement	% crédit-bail
	flux en MF	crédit-bail		
	(estimation du stock)			
		en MF		
1976	728		77,5	
1977	875		86,3	
1978	944		97,5	
1979	1 043		105,8	
1980	1 548	3 444	119,8	2,9%
1981	1 469	3 886	134,9	2,9%
1982	2 076	4 786	154,2	3,1%
1983	1 825	5 195	169,8	3,1%
1984	2 373	5 976	189,5	3,2%
1985	2 899	7 017	199,2	3,5%

2 Le crédit-bail selon les sous-secteurs:

21 D'après la Centrale des Risques:

Sous-secteurs	1985			1986		
	Crédit-bail en MF:			Crédit-bail en MF:		
	mobilier	immobilier	total	mobilier	immobilier	total
fer	17	18	35	26	16	42
route	2568	474	3042	3245	505	3750
fluvial	26	3	29	22	2	24
maritime	34	1	35	28	1	29
aérien	151	139	290	229	140	369
serv. annexes	60	447	507	78	446	524
auxiliaires	334	386	720	394	452	846
Total du sect. transport	3190	1468	4658	4022	1562	5584

22 investissements financés par crédit-bail en 1985:

(d'après l'enquête annuelle "crédit-bail")

Sous-secteurs	Investissements financés par crédit-bail en 1985: (en MF)		
	mobilier	immobilier	total
fer	20		20
route	2285	75	2360
fluvial	31		31
maritime	14	21	35
aérien	48	0,2	48,2
serv. annexes	67	59	126
auxiliaires	257	21	278
Total du sect. transport	2722	176	2898

3 Le crédit-bail dans le transport routier (NAP 69)

31 D'après la Centrale des Risques de la Banque de France:

	Crédit-bail de crédit	Encours de crédit	% crédit-bail /endettement
1982	1 808	13 171	13,7%
1983	2 120	14 672	14,4%
1984	2 409	17 207	14,0%
1985	3 042	21 358	14,2%

32 D'après l'enquête annuelle d'entreprises "crédit-bail" de l'Insee

	Investissement flux en MF		Endettement MF	
	Encours de crédit-bail (estimation du stock)		% crédit-bail /endettement	
1980	1 048		31 984	
1981	1 127		35 367	
1982	1 668		40 834	
1983	1 442		43 669	
1984	1 935	4 750	48 567	9,8%
1985	2 360	5 666	53 803	10,5%

4 Crédit-bail accordé aux transporteurs aériens:

	en mdsF		
	1984	1985	1986
Air France:			
- valeur d'origine évaluée en fin d'exercice	8,8	7,6	7,5
- amortissement total	2,6	3,1	3,5
- redevances restant à payer:			
(actualisation aux taux des contrats)	6,5	5,2	4,9
(montant non actualisé)	9,3	7,5	7,2
Encours Banque de France	0,32	0,29	
Air Inter: n'a pas recours au crédit-bail			
Investissement des transporteurs aériens en mdsF			
Air France	1,5	2,4	2,4
Air Inter	0,5	0,35	0,2
autres sociétés	0,5	0,9	
Investissements financés (EAE crédit-bail)	0,06	0,05	

Tableau 1 L'endettement des entreprises de transport, hors les grandes entreprises nationales

		milliards de F										
NAP	Activité	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
69.1 Transp. routier de march.												
	SQS dettes à long et moyen terme	1,5	1,8	2,1	2,4	2,6	2,8	3,0	3,6	4,1		
	dettes à court terme	5,3	6,4	7,2	8,5	10,0	11,4	13,2	15,7	19,0	25,8	28,7
	Entreprises individuelles L&MT	0,9	1,0	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3		
	dettes à court terme	2,2	2,3	2,3	2,6	2,9	3,1	3,4	3,6	3,7	5,7	5,8
69.2 Transp. routier de voy. & autres transports terrestres												
	SQS dettes à long et moyen terme	2,2	2,3	2,5	2,6	3,7	4,8	4,7	5,0	4,5		
	dettes à court terme	3,9	4,2	4,8	4,9	6,7	7,6	8,7	10,3	9,8	15,6	17,8
	Entreprises individuelles L&MT	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4		
	dettes à court terme	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,5	1,5
70 Navigation Intérieure												
	SQS dettes à long et moyen terme	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,2		
	dettes à court terme	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,6	0,7
71 Transport maritime												
	SQS dettes à long et moyen terme	7,4	7,0	10,5	10,5	6,9	6,9	6,9	8,3	8,6		
	dettes à court terme	3,8	4,3	5,4	5,7	5,5	7,4	7,1	8,2	8,6	19,0	16,7
72 Transport aérien (hors Air France et Air Inter)												
	SQS dettes à long et moyen terme	0,6	0,9	1,0	1,0	1,0	1,2	1,4	1,6	1,7		
	dettes à court terme	1,0	1,2	1,6	1,6	2,0	2,5	3,2	3,8	3,2	5,3	5,2
total (NAP 69 à 72) SQS & Ei												
	dettes à long et moyen terme	12,8	13,5	17,4	17,9	15,7	17,2	17,7	20,5	20,8		
	dettes à court terme	16,9	19,3	22,1	24,2	27,9	33,1	36,8	42,9	45,6	73,5	76,4
Endettement total, SQS & Ei (N/		29,7	32,7	39,5	42,0	43,7	50,3	54,5	63,4	66,4	73,5	76,4
dont Ei (69.1 & 69.2)												
	dettes à long et moyen terme	1,1	1,3	1,2	1,3	1,4	1,6	1,6	1,7	1,7		
	dettes à court terme	2,6	2,8	2,8	3,2	3,6	4,0	4,2	4,5	4,6	7,2	7,3
endettement total Ei (NAP 69)		3,7	4,1	4,1	4,4	5,0	5,5	5,8	6,2	6,4	7,2	7,3
73-74 Auxiliaires et services annexes												
	SQS dettes à long et moyen terme	24,7	27,6	28,9	34,8	37,7	42,0	47,7	51,5	58,2		
	dettes à court terme	14,1	17,1	17,9	20,7	24,4	27,5	32,8	39,3	45,2		
endettement total 73-74		38,8	44,7	46,8	55,5	62,1	69,5	80,4	90,8	103,4	116,0	122,8
69-74 Secteur transport hors GEN												
	dettes à long et moyen terme	37,5	41,1	46,3	52,7	53,4	59,2	65,4	72,0	79,0		
	dettes à court terme	31,0	36,4	39,9	44,9	52,3	60,6	69,6	82,2	90,8		
Endettement total du secteur hor:		68,5	77,5	86,3	97,5	105,8	119,8	134,9	154,2	169,8	189,5	199,2
dont endettement total SQS		64,8	73,4	82,2	93,1	100,7	114,3	129,1	148	163,4	182,3	191,9

Source: Insee, comptes standard, nle base -cptes transport 1986

* Chiffres provisoires, sans distinction CT, MT, LT en 84 & 85

L'endettement des GEN

Tableau 2 L'endettement des grandes entreprises nationales: (les GEN)

mds F

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
SNCF										
dettes à long et moyen terme	17,2	19,5	21,8	26,1	32,3	43,5	53,7	74,6	78,2	
dettes à court terme	12,7	15,4	16,2	18,6	20,8	25,2	28,4	20,9	22,2	
endettement total	29,9	34,9	38,0	44,7	53,1	68,7	82,1	95,5	100,4	103,1
RATP										
dettes à long et moyen terme	6,7	3,1	7,7	8,9	10,0	11,1	12,1			
dettes à court terme	1,2	2,9	1,3	1,8	2,4	2,4	3,0			
endettement total	7,9	6,0	9,0	10,7	12,4	13,5	15,1	17,0	18,9	18,5
Air France										
dettes à long et moyen terme	3,8	3,1	3,0	3,7	4,7	4,9	3,9	3,2	2,4	
dettes à court terme	2,9	3,4	3,7	4,3	5,3	6,1	6,8	8,0	9,0	
endettement total	6,7	6,4	6,7	8,0	10,0	11,0	10,7	11,2	11,4	11,3
Air Inter										
dettes à long et moyen terme	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5			
dettes à court terme	0,5	0,7	0,7	0,8	1,0	1,0	1,4			
endettement total	1,0	1,2	1,2	1,4	1,5	1,5	1,8	2,5	2,1	2,1
ensemble des G.E.N.										
dettes à long et moyen terme	28,2	26,1	33,0	39,3	47,5	60,0	70,2			
dettes à court terme	17,3	22,4	21,9	25,5	29,5	34,7	39,6			
endettement total	45,6	48,5	54,9	64,8	77,0	94,8	109,7	126,1	132,8	135,0

Source: rapport d'activité des entreprises

L'endettement total du secteur

Tableau 3: endettement total

Endettement total en mdsF courants

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Sociétés & entreprises Individuelles												
Transp. routier, fluvial, maritime & aérien	30	33	39	42	44	50	55	63	66	73	76	
auxiliaires et services annexes	39	45	47	55	62	70	80	91	103	116	123	
Grandes entreprises nationales			46	49	55	65	77	95	110	126	133	135
Ttes entreprises du secteur transport			132	146	161	185	212	249	279	316	332	

Endettement total en mdsF80

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Sociétés & entreprises Individuelles												
Transp. routier, fluvial, maritime & aérien	49	48	53	51	48	50	49	51	49	51	49	
auxiliaires et services annexes	64	66	63	68	69	70	73	74	76	80	80	
Grandes entreprises nationales					61	65	69	77	81	87	86	84
Ttes entreprises du secteur transport					178	185	191	202	206	217	215	

Tableau 4: endettement et fonds propres

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	mdsF
69.1 Transp. routier de march.								
-Endettement en mdsF								
Source comptes standards- SQS	12,6	14,1	16,1	19,3	23,0	25,8	28,7	
" " " - Ei	3,9	4,3	4,6	4,9	4,9	5,7	5,8	
Source centrale des risques	3,7	3,9	4,0	4,9	4,4	5,9	7,0	
Fonds propres- SQS								
" " - Ei	1,3	1,4	1,5	1,6	1,5	1,8	2,0	
69.2 Transp. routier & urbain de voy.								
-Endettement en mdsF								
Source comptes standard SQS	10,4	12,3	13,4	15,3	14,3	15,6		
" " " Ei	1,1	1,2	1,3	1,3	1,4	1,5		
Source centrale des risques	6,6	7,1	7,5	8,1	9,0	9,6	14,1	
-Fonds propres- SQS								
" " - Ei	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	chiffres très provisoires
71 Transport maritime								pour 1984-85
-Endettement en mdsF								
Source comptes standard	12,4	14,2	14,0	16,5	17,2	19,0	16,7	
Source centrale des risques	4,4	4,8	5,1	4,3	5,0	4,4	4,3	
-Fonds propres	4,7	4,3	5,1	4,0	6,0	6,8	6,8	
72 Transport aérien (hors Air France et Air Inter)								
-Endettement en mdsF								
Source comptes standards	3,0	3,7	4,7	5,3	4,9	5,3	5,2	
Source centrale des risques	1,1	2,3	1,7	1,6	1,3	2,9	2,6	
-Fonds propres	0,9	1,0	0,9	1,0	1,1	1,3	1,4	
Total des fonds propres des entreprises de transport routier, maritime et aérien								
-Fonds propres SQS	14,1	14,6	14,3	14,4	16,3	18,2	18,3	
- Ei	1,7	1,9	2,0	2,1	2,0	2,3	2,5	
-Fonds propres SQS & Ei	15,9	16,5	16,4	16,5	18,3	20,5	20,8	

Tableaux 5:

Tableaux 5: endettement et fonds propres en F constants (/indice de prix du PIB marchand)

5.1 Endettement et fonds propres en mdsF80 des sociétés et entreprises individuelles		1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	
Transp. routier de marchandises									
-Endettement en mdsF									
Source comptes standards- SQS		13,9	14,1	14,6	15,6	17,0	17,7	18,6	
- Ei		4,3	4,3	4,1	3,9	3,7	3,9	3,7	
Source centrale des risques		4,1	3,9	3,6	4,0	3,2	4,1	4,5	
-Fonds propres- SQS		3,7	3,7	3,8	3,8	2,7	3,1	3,0	
- Ei		1,5	1,4	1,4	1,3	1,1	1,2	1,3	
Transp. routier & urbain de voyageurs.									
-Endettement en mdsF									
Source comptes standard SQS		11,5	12,3	12,1	12,4	10,5	10,7		
- Ei		1,2	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0		
Source centrale des risques		7,4	7,1	6,8	6,6	6,7	6,6	9,1	
-Fonds propres- SQS		5,8	5,5	3,7	3,8	4,1	3,8	3,6	chiffres très
- Ei		0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	provisoires
pour 1984-85									
Transport maritime									
-Endettement en mdsF									
Source comptes standard		13,7	14,2	12,6	13,4	12,7	13,1	10,8	
Source centrale des risques		4,9	4,8	4,6	3,5	3,7	3,0	2,8	
-Fonds propres		5,2	4,3	4,6	3,3	4,4	4,7	4,4	
Transport aérien (hors Air France et Air Inter)									
-Endettement en mdsF									
Source comptes standard		3,3	3,7	4,2	4,3	3,6	3,6	3,3	
Source centrale des risques		1,2	2,3	1,5	1,3	1,0	2,0	1,7	
-Fonds propres		1,0	1,0	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	
Total des fonds propres des entreprises de transport routier, maritime et aérien (hors Air France & Air Inter)									
-Fonds propres SQS		15,7	14,6	12,9	11,7	12,0	12,5	11,9	
- Ei		1,9	1,9	1,8	1,7	1,5	1,6	1,6	
-Fonds propres SQS & Ei		17,6	16,5	14,8	13,4	13,5	14,1	13,4	

5.2 Endettement en mdsF80 des grandes entreprises nationales:		1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
SNCF											
dettes à long et moyen terme		23,1	23,8	24,2	26,1	29,1	35,3	39,7	51,3	50,7	
dettes à court terme		17,1	18,8	18,0	18,6	18,8	20,4	21,0	14,4	14,4	
endettement total		40,1	42,6	42,2	44,7	47,9	55,7	60,6	65,7	65,1	63,8
RATP											
dettes à long et moyen terme				8,6	8,9	9,0	9,0	9,0			
dettes à court terme				1,4	1,8	2,2	2,0	2,2			
endettement total				10,0	10,7	11,2	11,0	11,2	11,7	12,3	11,5
Air France											
dettes à long et moyen terme				3,3	3,7	4,2	4,0	2,9	2,2	1,6	
dettes à court terme				4,1	4,3	4,8	5,0	5,0	5,5	5,8	
endettement total				7,4	8,0	9,0	8,9	7,9	7,7	7,4	7,0
Air Inter											
dettes à long et moyen terme				0,6	0,6	0,5		0,3			
dettes à court terme				0,7	0,8	0,9		1,0			
endettement total				1,3	1,4	1,4	1,2	1,4	1,7	1,4	1,3
ensemble des G.E.N.											
dettes à long et moyen terme				36,6	39,3	42,8		51,8			
dettes à court terme				24,3	25,5	26,6		29,2			
endettement total				60,9	64,8	69,4	76,8	81,0	86,8	86,1	83,5

Tableau 6

Tableau 6: le poids des frais financiers

1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

1-frais financiers en millions de F (d'après les comptes standard)

Sociétés (SQS)	6 507	7 966	8 779	9 793	10 611	11 948			
Entreprises (Ei)	640	733	792	873	962	976			
Grandes entreprises nationales (GEN)			7 655	9 245	11 507	12 936	12 256		

2-frais financiers/excédent brut d'exploitation en %

(a) SQS, Ei & GEN										
SQS			26,1%	28,1	27,4	27,1	27,6	28,0		
(en ancienne base)	((23,2	21,3	22,6	23,8	23,5))					
Ei			6,5%	7,1	6,8	6,6	7,3	7,5		
GEN	34,2%	32,4%	31,0%	36,8%	43,2	59,5	66,4	53,7	52,5	50,1
(b) SQS et Ei, détail pour quelques secteurs:										
TRM SQS	24	23	23	24	27	27	26	31	32	24
TRM Ei	16	15	14	15	16	16	15	15	18	16
Transport maritime SQS	65%	78%	101%	80%	72%	298%	323%	286%	326%	291%
Transport aérien SQS			25	25	31	30	19	22,2		
(c) Grandes entreprises nationales:										
SNCF	34	33	32	38	55	70	98	65	65	64,5
RATP	97	81	81	79	65	78	73	81	72,6	63
Air France	23	19	17	21	28	32	21	18,2	14,7	12,5
Air Inter	22	16	14	13	13	13	15	13,3	9,8	5,4

Annexe: encours de crédits recensés par la Centrale des Risques

Tableau 7

Encours de crédits du secteur transport, recensés par la Centrale des Risques,
par termes de remboursement.

en millions de F et %

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1986/80
Court terme	5 396	6 633	5 862	6 632	7 644	8 879	14 921	12 455	131%
en %	20	23	13	13	14	15	21	19	
Moyen terme	7 466	6 943	7 249	8 157	9 348	10 197	11 287	10 589	42%
en %	28	24	16	16	17	17	16	16	
Long terme	14 108	15 811	31 424	35 768	38 126	42 050	45 046	43 075	205%
en %	52	54	71	71	69	69	63	65	
Total en MF 100%	26 970	29 387	44 535	50 557	55 116	61 126	71 254	66 119	145%

Source: Centrale des Risques de la Banque de France

Annexe: encours de crédits recensés par la Centrale des Risques

Tableau 8

**Encours de crédits du secteur transport, recensés par la Centrale des Risques:
répartition par sous-secteurs**

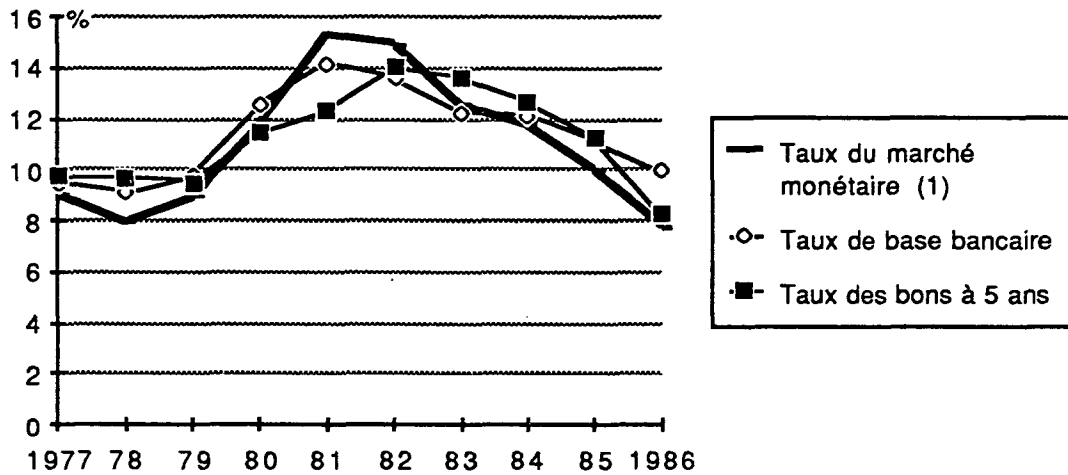
en millions de F

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
6800 Transports ferroviaires	2 783	2 292	2 855	3 728	4 411	3 722	5 463
6911 Tr. routiers de marchandises ZL	2 391	2 486	2 520	2 992	3 425	3 886	4 514
6912 Tr. routiers de marchandises ZC	1 305	1 386	1 435	1 963	1 063	2 042	2 465
6921 Transp. urbains de voyageurs	4 048	4 343	4 715	4 609	4 991	5 248	5 539
6922 Transp. routiers de voyageurs	1 061	1 021	1 063	1 254	1 428	1 417	1 625
6923 Taxis	39	35	33	44	50	48	79
6924 Déménagement	107	116	104	119	116	118	129
6925 Location de véhicules industriels	1 291	1 498	1 518	2 008	2 407	2 637	6 535
6926 Transport par conduite	87	100	82	50	41	152	185
7001 Transp. fluviaux de passagers	6	6	4	9	19	37	36
7002 Transp. fluviaux de marchandises	69	65	84	141	174	151	180
7101 Tr. maritime autre que de pétrole	2 980	3 374	3 370	3 963	4 172	4 716	4 263
7102 Tr. maritime de produits pétroliers	1 434	1 379	1 327	1 433	1 028	758	662
7103 Navigation côtière	20	15	12	8	20	19	39
7201 Transports aériens	1 061	2 003	1 721	1 613	1 276	2 902	2 618
7301 Gares Routières	165	171	2 137	30	29	27	28
7302 Ports fluviaux et voies fluviales	6	11	11	12	7	26	41
7303 Ports maritimes	1 930	1 986	2 137	2 177	2 103	2 009	1 969
7304 Aéroports	1 869	1 816	1 813	1 731	1 707	1 721	1 043
7305 Exploitation d'ouvrages à péage	372	647	12 751	17 705	20 401	23 459	27 262
7306 Exploitation de parkings	154	213	168	184	181	182	180
7307 Entrepôts autres que frigorifiques	975	1 084	935	1 114	1 056	1 164	1 120
7308 Entrepôts frigorifiques	256	270	307	329	317	422	494
7309 Remorquage et pilotage	85	76	133	147	140	150	124
7401 Collecte de fret maritime	579	563	478	525	601	650	782
7402 Collecte de fret aérien	67	77	154	152	193	205	223
7403 Collecte de fret terrestre-fluviale	954	1 055	1 130	409	1 550	1 713	2 063
7404 Manutention ortuaire	180	218	226	239	273	346	349
7405 Manutention terrestre-fluviale	83	95	103	114	85	74	111
7406 Auxiliaires de trans. maritimes	181	200	258	251	249	385	382
7407 Auxiliaires de transports aériens	118	134	144	143	143	106	14
7408 Autres auxiliaires des transports	57	74	95	150	186	184	200
7409 Agences de voyages	239	249	174	224	201	285	354
7410 Routage	28	30	88	47	54	44	57
Total Général	26 970	29 387	44 535	50 557	56 116	61 126	71 254

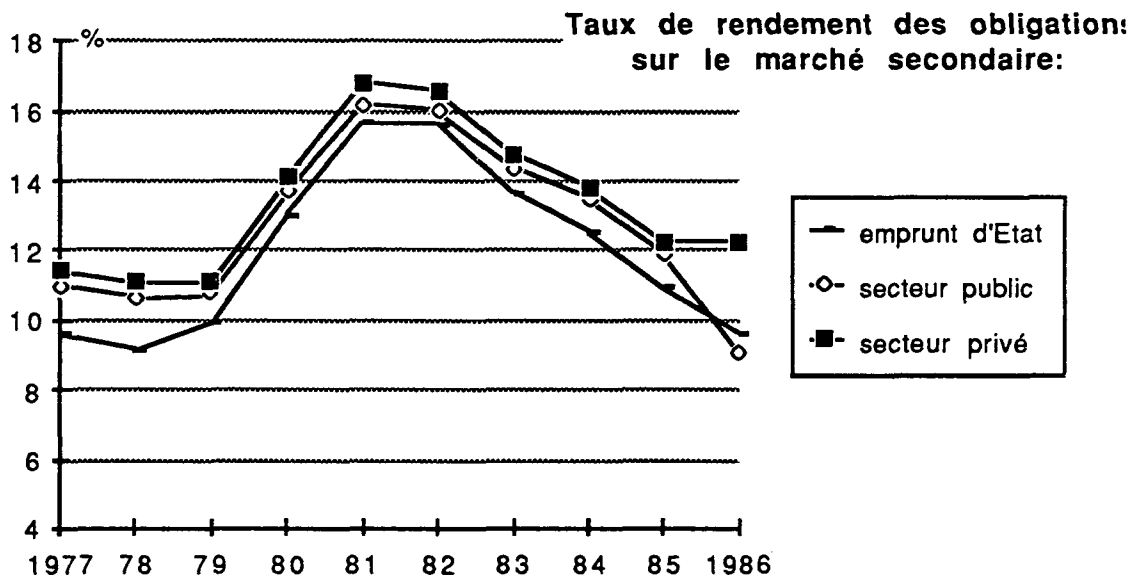
Source: Centrale des Risques de la Banque de France

Annexe:
évolution des taux d'intérêts

(taux d'intérêts moyens annuels)



(1) taux du marché monétaire
au jour le jour contre effets privés



L'ENDETTEMENT DES TRANSPORTS COMPARE A CELUI DES AUTRES SECTEURS ECONOMIQUES FRANCAIS

Une comparaison de l'endettement relatif des différents secteurs de l'économie française peut être effectuée en mesurant pour chacun d'eux le poids de l'endettement par rapport au chiffre d'affaires ou à la valeur ajoutée. L'INSEE nous permet d'effectuer cette comparaison, à partir des comptes intermédiaires et du tableau de bord financier des sociétés (Les collections de l'INSEE, série E, n° 105, avril 87).

Les transports sont le secteur le plus endetté à moyen et long terme (avec un endettement de 61% du C.A. et 165% de la V.A. en 1984) devant le secteur de l'énergie. (Ceci tient en grande partie à l'importance de l'endettement à moyen et long terme de la SNCF et de EDF). Le poids de l'endettement est bien moindre pour les autres secteurs, comme le montre le tableau ci-après.

L'endettement à court terme des entreprises de transport est relativement moins lourd et il est proche de la moyenne des secteurs : il représente 33% du CA des entreprises de transport à comparer avec 35% pour l'ensemble des secteurs, ou par rapport à la valeur ajoutée, 88% pour les transports et 128% en moyenne nationale.

Globalement, les transports sont parmi les secteurs les plus endettés. Toutefois, au sein du secteur, la situation est très différente selon les catégories d'entreprises : GEN, SQS et EI pour lesquelles les ratios endettement/CA sont respectivement d'environ 1,40 pour les premières, 0,50 pour les autres sociétés et 0,28 pour les EI.

Comparaison de l'endettement des différents secteurs

milliards F

1984	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée	Endettement			Ratio endettement/C.A.			Ratio endettement/V.A.		
			à plus d'un an	à court terme	Total	Dettes totales, dont			Dettes totales, dont		
						M.<	C.T.		M.<	C.T.	
Industries Agricoles et Alimentaires	422	95	37	102	138	33%	9%	24%	146%	39%	108%
Energie	470	165	253	90	343	73%	54%	19%	208%	154%	55%
Industrie des biens intermédiaires	735	236	162	127	288	39%	22%	17%	122%	69%	54%
Industrie des biens d'équipement	783	283	120	448	568	73%	15%	57%	201%	42%	158%
Biens de consommation courante	484	169	54	156	209	43%	11%	32%	124%	32%	92%
Bâtiment Genie Civil et Agricole	307	134	29	231	260	85%	9%	75%	194%	21%	173%
Commerce	1 891	269	83	514	597	32%	4%	27%	222%	31%	191%
Transports et Télécommunications	285	106	175	93	268	94%	61%	33%	253%	165%	88%
Services Marchands	715	230	294	395	689	96%	41%	55%	299%	128%	171%
TOTAL GENERAL	6 093	1 686	1 206	2 156	3 363	55%	20%	35%	199%	72%	128%

milliards F

1982	Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée	Endettement			Ratio endettement/C.A.			Ratio endettement/V.A.		
			à plus d'un an	à court terme	Total	Dettes totales, dont			Dettes totales, dont		
						M.<	C.T.		M.<	C.T.	
Industries Agricoles et Alimentaires	378	91	23	100	123	33%	6%	26%	136%	26%	111%
Energie	509	150	211	157	368	72%	41%	31%	245%	141%	105%
Industrie des biens intermédiaires	635	211	146	256	403	63%	23%	40%	191%	69%	122%
Industrie des biens d'équipement	711	269	94	435	529	74%	13%	61%	197%	35%	162%
Biens de consommation courante	435	160	34	154	188	43%	8%	35%	117%	21%	96%
Bâtiment Genie Civil et Agricole	306	133	15	211	226	74%	5%	69%	170%	11%	158%
Commerce	1711	255	51	490	540	32%	3%	29%	212%	20%	192%
Transports et Télécommunications	253	115	129	113	241	95%	51%	45%	210%	112%	98%
Services Marchands	633	211	195	425	621	98%	31%	67%	294%	92%	201%
TOTAL GENERAL	5 572	1 594	898	2 340	3 238	58%	16%	42%	203%	56%	147%

Sources: Les Comptes Intermédiaires N° 102, Avril 1987. N° 541 des Collections de l'INSEE. TABLEAU DE BORD FINANCIER DES SOCIÉTÉS 1982-84

ANNEXE

5. CADRAGE GENERAL

Deux sources de la Banque de France :

- 1.1. Statistiques monétaires annuelles - Direction Générale des Etudes
- 1.2. Centrale des risques

	en 1984
1.1. a) Les crédits à l'économie (mds F)	
Crédits aux entreprises	1468
dont atteignant le seuil (0,5 MF en 84)	1076
n'atteignant pas le seuil	392
Crédits aux ménages	1248,0
Crédits aux autres résidents	398,0
Crédits aux non résidents	473,0
Total général	3588,0
b) Pour le secteur transports et télé- communications :	
Crédits aux entreprises et atteignant le seuil	
- encours de crédits	132,0
dont exploitation courante	17,0
équipement	115,0
- Crédit bail	33,0
(Nombre de bénéficiaires)	(6800,0)
(Montant moyen des crédits par bénéficiaire)	(19,5)

	1984	1985	1986
1.2. L'encours de crédits recensés par la centrale des risques			
a) L'encours total de crédits aux entreprises (crédits atteignant le seuil)	1192,0	1195,0	1151,0
Crédit bail	831,0	866,0	809,0
Total général des risques	2023,0	2061,0	1960,0
b) Pour les secteurs transport et télécommunications			
encours de crédits aux entreprises, hors cr	177,0	152,0	145,5
dont - transport	61,0	71,0	
- télécommunications	116,0	81,0	