

# L'ENDETTEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Une étude de l'OEST en 3 volumes est consacrée à l'endettement du secteur transport. L'article ci-dessous ne présente que quelques résultats généraux par catégorie d'entreprises. Un prochain article décrira l'endettement selon l'activité des entreprises.

**Un endettement de 330 mdsF en 1985, soit plus que le chiffre d'affaires et presque deux fois la valeur ajoutée**

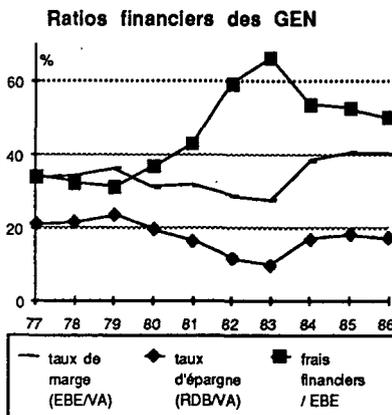
Trois groupes d'entreprises peuvent être distingués: les "grandes entreprises nationales" (GEN), les plus endettées, pour 133 mdsF en 1985; les auxiliaires et services annexes, y compris les sociétés d'autoroutes, pour 123 mdsF; les autres sociétés et entreprises individuelles (E.i) de transport pour 75 mdsF. L'endettement du secteur a sensiblement augmenté, 16% en F constants de 79 à 85, 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	1 979	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 diminuée des frais de personnel. 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.

Octobre 1987

**Les frais financiers des sociétés et des E.i 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 propre s.mdsF				
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

**Une situation financière qui se redresse mais des fonds propres qui 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).

**Sociétés: des 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 transport routier de marchandises, est lié à leur besoin de trésorerie et de fonds de roulement, dû aux délais de paiement que leur imposent leurs clients.

Octobre 1987