

## ENDETTEMENT : UNE SITUATION CONTRASTÉE SELON LES SECTEURS

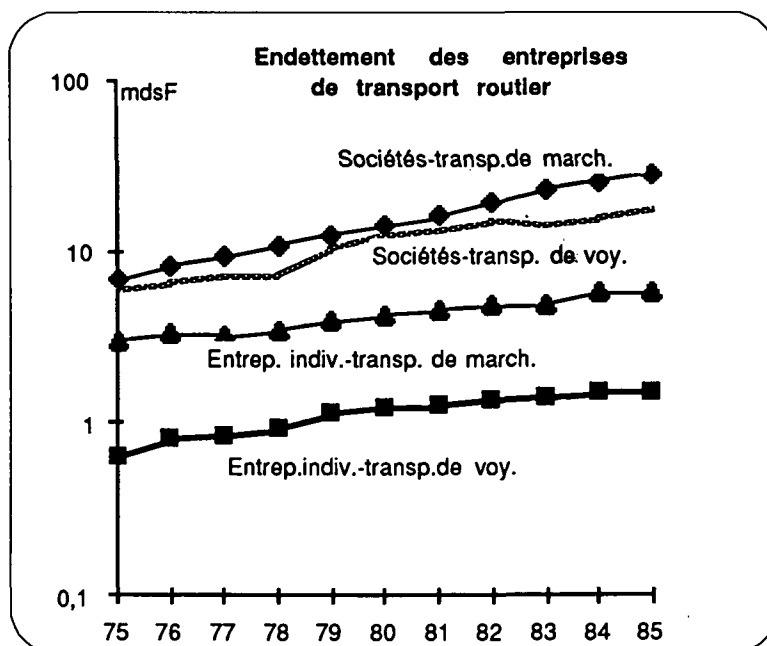
Ce deuxième article détaille quelques résultats globaux présentés en octobre, en décrivant plus spécialement l'endettement des entreprises de transport routier. Se référer au rapport correspondant pour de plus amples informations. Certaines données de 1986-85-84 sont encore provisoires.

### **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 croit 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 représente un peu plus de 10% de l'endettement total, soit environ la moitié de l'endettement à moyen et long terme.



Source: INSEE - Comptes standards (ancien plan comptable)

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
<b>1 Ratios endettement/chiffres d'affaires</b>				
<b>Transp. routier de march.</b>				
Sociétés	0,41	0,37	0,42	0,44
Entreprises individuelles	0,32	0,32	0,30	0,31
<b>Transp. routier &amp; urbain de voy.</b>				
Sociétés	0,65	0,63	0,54	0,59
Entreprises individuelles	0,26	0,24	0,20	0,19
<b>2 Ratios endettement/fonds propres</b>				
<b>Transp. routier de march.</b>				
Sociétés	3,8	3,8	6,2	6,2
Entreprises individuelles	3,0	3,1	3,3	2,9
<b>Transp. routier &amp; urbain de voy.</b>				
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 marge 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 mdF en 1985-86.

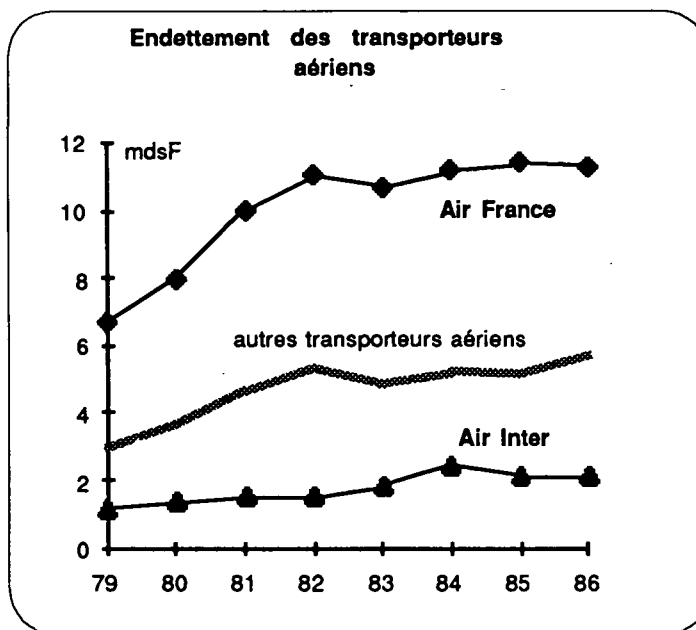
**L'investissement est important** mais fluctue considérablement: très élevé en 1977-78 et de 1981 à 1984, il chute en 1979-80 et 84-85. Cette importance du capital combinée avec des consommations intermédiaires très lourdes explique le taux de marge relativement faible et le poids énorme des frais financiers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

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

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

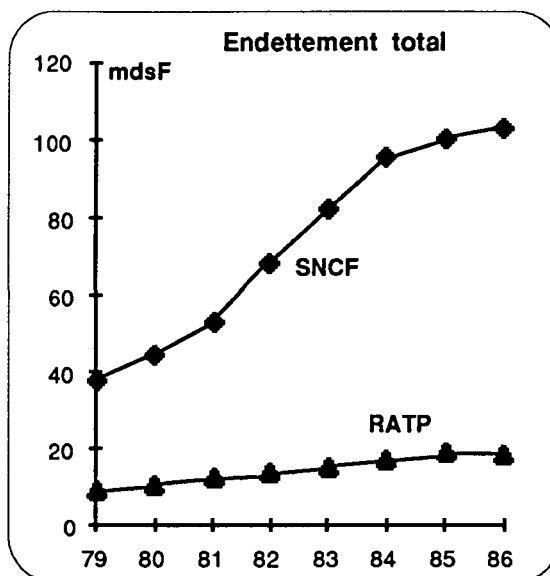
**Un endettement  
considérable à la  
SNCF et la RATP**

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%.

Décembre 1987

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