

# ANNEXES



## **ANNEXE 1**

---

# **DONNÉES GÉNÉRALES SUR LES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT ET SUR LE TRAFIC**



## ANNEXE 1

### INDICATEURS D'ACTIVITÉ, DE PERFORMANCES ET DE STRUCTURES FINANCIÈRES DES PRINCIPALES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT :

#### SITUATION ACTUELLE ET PRÉVISIONS À LONG TERME <sup>1</sup>

*Eddy Bloy  
Consultant*

*Expert près la cour d'appel de Lyon*

Cette note a pour objet de présenter et de commenter le tableau de la page 123 contenant divers indicateurs financiers permettant d'apprécier la situation financière des principales entreprises publiques de transport et d'explorer leurs perspectives d'évolution.

Les données ont été fournies pour deux dates repères : 1993 comme référence passée, et des dates horizons variables selon les entreprises, dates qui vont de 2004 pour Aéroports de Paris (ADP), jusqu'à 2015 pour les sociétés d'économie mixte (SEM) d'autoroutes. Les chiffres prévisionnels s'appuient sur des éléments fournis par les entreprises, soit directement, soit indirectement, par reconstitution ou extrapolation quand ils n'étaient pas donnés mais que l'on disposait d'informations suffisantes pour élaborer une évaluation chiffrée.

On notera également qu'il n'a pas été possible d'effectuer de prévisions concernant Air Inter, car aucun élément prévisionnel n'a été communiqué par l'entreprise compte tenu de sa situation particulière.

Enfin, il faut souligner que les données du futur doivent être considérées plus comme des projections que comme des prévisions ayant un caractère réellement prédictif. À ce titre, elles doivent s'interpréter comme la situation devant se réaliser si un certain nombre de tendances lourdes constatées aujourd'hui se maintiennent, et si les décisions envisagées sont effectivement réalisées, toutes conditions qui sont loin d'être remplies, comme on le sait par expérience. Néanmoins, il serait dommage de se priver de telles visions prospectives au motif qu'elles ne seront pas nécessairement réalisées et dans la mesure où elles alertent les décideurs sur les conséquences d'un maintien des comportements ou des décisions actuels.

---

*(1) D'après une étude effectuée à la demande du Commissariat général du Plan.  
Les jugements exprimés ci-après n'engagent que leur auteur.*

## 1. Commentaires sur les indicateurs

**Effectifs** : les effectifs prévisionnels ont été déterminés en se fondant sur les indications des entreprises (ADP, RATP, SNCF) ou par extrapolation, sur la base d'une évolution de la productivité du travail (SEM d'autoroutes).

**Chiffre d'affaires** : il comprend les produits commercialisés, qu'il s'agisse des produits principaux ou annexes. Il est fondé sur les prévisions des entreprises. La nomenclature fournie par les entreprises pour les données prévisionnelles ne correspondant pas toujours à des structures comptables, il a été nécessaire de faire certaines hypothèses pour reconstruire le chiffre d'affaires selon la même composition que celle de l'année de référence. C'est le cas pour la RATP.

**Contributions publiques** : elles comprennent toutes les contributions publiques liées à l'activité, autres que les compensations tarifaires. S'agissant de la SNCF, elles comprennent en particulier les compensations des charges d'infrastructures, mais n'intègrent pas les compensations concernant le service annexe de la dette, ni les contributions au régime de retraite, ni les subventions d'investissements.

**Produits d'activités transférés ou vendus** : il ne s'agit pas d'un concept comptable, mais d'une grandeur calculée pour la circonstance qui permet d'évaluer l'ensemble des recettes d'exploitation de l'entreprise, qu'elles aient pour origine la clientèle ou les collectivités publiques, en particulier à travers les compensations tarifaires.

**Valeur ajoutée** : il s'agit d'une valeur ajoutée au coût des facteurs dans la mesure où elle est calculée après impôts et taxes. Elle a été corrigée des loyers de crédit-bail quand ceux-ci étaient significatifs (Air Inter, RATP, SNCF).

**EBE (excédent brut d'exploitation)** : il s'agit d'un solde intermédiaire de gestion. Il donne une évaluation du revenu de l'entreprise avant frais financiers, impôts sur les bénéfices, et amortissements, et donc indépendamment du poids de la structure financière, de la fiscalité et des pratiques d'amortissements. À ce titre, c'est une mesure fidèle (pour autant que les règles comptables soient fiables) de la marge dégagée par le cycle d'exploitation.

**CAF (capacité d'autofinancement)** : il s'agit également d'un solde intermédiaire de gestion. Il mesure le revenu de l'entreprise lié à l'ensemble de l'activité de l'entreprise, qu'il s'agisse d'éléments d'exploitation ou hors exploitation. Elle est calculée avant amortissements et provisions, mais après frais financiers et impôts sur les bénéfices.

**Investissements** : ils ont été déterminés sur la base des informations fournies par les entreprises.

**Endettement** : il s'agit uniquement de l'endettement à terme. Il a été calculé sur la base des anticipations des entreprises. Il a été parfois nécessaire de faire une reconstitution du montant de l'en-cours quand seuls les montants des emprunts et des remboursements étaient fournis (RATP et SEM).

Tous les chiffres sont exprimés en francs courants. Les hypothèses d'inflation retenues sont les suivantes :

- **ADP** : dérive de 1 % du prix unitaire des unités de trafic commerciales (UTC) ;
- **RATP** : hausse de 3 % par an des tarifs ;
- **SNCF** : dérive des prix de 2,45 % par an ;
- **SEM** : les données ayant été reconstituées sur la base des prévisions propres à chaque société, les hypothèses d'inflation sont variables selon les entités juridiques et selon les sous-périodes. Les hypothèses d'inflation vont de 60 % de l'inflation à l'inflation plus 2 points.

## 2. Commentaires sur les ratios

**Valeur ajoutée/effectif** : il s'agit du ratio de productivité apparente du travail. Il a été calculé ici en francs constants. Bien entendu, il s'agit d'une mesure très imparfaite de la productivité dans la mesure où le numérateur du ratio ne dépend pas que du seul facteur travail. Son évolution doit donc toujours être interprétée avec prudence.

**Valeur ajoutée/production** : le taux de valeur ajoutée d'une activité mesure son caractère plus ou moins transformateur, donc son apport dans la création de richesse nette. Ce taux a été calculé par rapport au chiffre d'affaires pour les SEM, en raison de la difficulté d'avoir le montant de la production immobilisée au cours du temps.

**EBE/valeur ajoutée** : ce ratio indique la part de la valeur ajoutée qui permet de rémunérer le facteur capital, que son origine soit interne ou externe. Il est sous la dépendance directe du poids des frais de personnel, qui constituent l'autre élément constitutif de la valeur ajoutée. Ce ratio était évalué à 47,6 % pour les grandes entreprises nationales dans les Comptes de la Nation 1993, et à 31,8 % pour les autres sociétés et quasi-sociétés (SQS).

**Frais financiers/EBE** : ce ratio est extrêmement important, car on sait, grâce aux travaux effectués par la Banque de France, que c'est un des ratios qui permet de distinguer le plus aisément les entreprises menacées de défaillance de celles qui sont saines. À titre de référence, on observe que, sur un échantillon de firmes non défaillantes, la médiane de ce ratio est de l'ordre de 19 %. Pour un échantillon de

firmes défaillantes, ce même indicateur se situe entre 34 et 45 % selon la date d'observation choisie avant la défaillance. D'après les Comptes de la Nation 1993, le ratio frais financiers/EBE était à 29 % pour les grandes entreprises nationales et à 35 % pour l'ensemble des sociétés et quasi-sociétés. Cela permet de fixer un ordre de grandeur, tout en sachant que les modes de comptabilisation de la Comptabilité nationale et ceux de la comptabilité privée ne sont pas parfaitement comparables.

**CAF/produits d'activités transférés ou vendus** : la CAF a été rapportée à l'ensemble des recettes, car elle intègre nécessairement dans son calcul les recettes de transfert.

**Investissements/valeur ajoutée** : c'est une mesure relative de l'effort d'investissement consenti par l'entreprise. D'après les Comptes de la Nation 1993, ce ratio était de l'ordre de 27 % pour les grandes entreprises nationales, et de 16 % pour l'ensemble du secteur institutionnel des sociétés et quasi-sociétés en 1993.

**Endettement/chiffre d'affaires** : ce n'est pas un ratio d'endettement très orthodoxe, mais, compte tenu de l'importance des endettements auxquels ces entreprises sont confrontées, cet indicateur nous a paru plus pertinent que le classique rapport entre les dettes à terme et la CAF, que nous avons néanmoins calculé.

**Endettement/CAF** : ce ratio s'appelle capacité de remboursement. Il mesure le risque de l'en-cours d'endettement en nombre d'années de capacité d'autofinancement. En général, les banques n'acceptent pas un endettement à terme supérieur à 3 années de capacité d'autofinancement.

### **3. Commentaires sur la situation des entreprises**

#### **3.1. ADP**

Cette entreprise apparaît avoir une structure d'exploitation saine. En particulier, la part de l'EBE dans la valeur ajoutée est très satisfaisante, en raison du bon niveau de la productivité apparente du travail et du ratio supportable des frais financiers sur l'EBE.

L'effort d'investissement est important, mais en nette baisse au vu des éléments actuellement prévus. De plus, le taux de couverture des investissements par la CAF est excellent.

L'endettement est fort, qu'il soit apprécié en terme de chiffre d'affaires ou en terme de CAF et, surtout, son évolution est défavorable. Néanmoins, il s'inscrit dans le contexte d'une entreprise qui dégage une rentabilité satisfaisante.

Cette entreprise relève de la catégorie des entreprises fortement rentables et à fort besoin de financement. Elle devrait normalement se maintenir à une bonne position



dans l'avenir. Cependant, il est clair qu'un contexte concurrentiel plus sévère, qui entraînerait une éventuelle baisse des recettes, conjugué à des investissements plus lourds, pourrait renverser rapidement la situation.

### **3.2. Air Inter**

Cette entreprise dégage un faible EBE par rapport à sa valeur ajoutée, ce qui paraît logique, compte tenu du poids des frais de personnel. En revanche, la ponction opérée par les frais financiers est relativement modeste, ce qui résulte d'un endettement raisonnable par rapport aux autres entreprises traitées ici.

Cette entreprise n'est donc pas menacée par sa structure financière, mais par une fragilité d'exploitation latente : faiblesse du taux de valeur ajoutée et insuffisance d'EBE. Dans le contexte concurrentiel actuel, c'est un risque important.

### **3.3. RATP**

L'entreprise apparaît dotée d'un fort taux de valeur ajoutée, 78 %, qui ne devrait pas évoluer au cours de la période de projection. La part de l'EBE, trop faible en début de période, devrait s'améliorer dans l'avenir, grâce à des progrès dans la productivité apparente du travail (stabilité des effectifs à partir de 1998).

En revanche, le poids de l'endettement obère nettement les possibilités de l'exercice. Il représente près de deux fois le chiffre d'affaires, ce qui est excessif, et entre 10 et 11 ans de CAF, ce qui est totalement hors norme. Bien entendu, cela résulte de l'effort d'investissement, qui est important, nettement au-dessus de 30 % de la valeur ajoutée sur toute la période. La CAF étant insuffisante pour financer de façon satisfaisante ces programmes d'investissement, l'entreprise est contrainte de s'endetter. Cet endettement produit des frais financiers qui amputent les CAF futures, et conduisent à un endettement grandissant dans la mesure où les programmes d'investissements sont maintenus. On note au passage que la ponction opérée par les frais financiers sur l'EBE est très lourde et le reste, en dépit d'un certain ralentissement en fin de période. Cependant, l'en-cours de dettes manifeste un léger allègement par rapport au chiffre d'affaires en fin de période.

À l'année horizon, la RATP apparaît comme une entreprise dont les marges d'exploitation se restaurent, mais qui est gênée par une structure financière inadéquate.

### **3.4. SNCF**

Comme la RATP, l'entreprise possède également un taux de valeur ajoutée élevé. Pour le reste, elle reproduit les grandes caractéristiques qui viennent d'être évoquées, mais en exacerbant les situations à un point qui rend toute probabilité de restauration spontanée impossible.

En premier lieu, on observe que la structure d'exploitation actuelle de la SNCF n'est pas bonne, avec un poids des frais de personnel trop élevé et, corrélativement, une part revenant à l'EBE insuffisante (17 % de la valeur ajoutée). Cette situation devrait se rétablir à l'année horizon, à condition que des efforts de productivité puissent être maintenus tout au long des prochaines années. La position de la SNCF serait alors identique à celle de la RATP.

Mais là s'arrête la comparaison, car tous les ratios de structure financière sont complètement en dehors de ce qui est imaginable. L'EBE est totalement absorbé par les frais financiers et au-delà, et sans espoir d'un véritable assainissement de la situation. La capacité d'autofinancement est inexistante, et l'endettement, qu'il soit exprimé en terme de chiffre d'affaires ou en terme de CAF, atteint des niveaux qui sont difficiles à qualifier. Fondamentalement, cela tient à la lourdeur des programmes d'investissements (52 % de la valeur ajoutée en 1993), qui devraient certes décroître dans le futur, mais qui, en tout état de cause, ont provoqué un endettement tellement excessif qu'il obère définitivement l'avenir, et ce en dépit d'une mesure d'allègement de la dette en 1991, 38 milliards d'emprunts ayant été sortis du bilan de l'entreprise pour être repris par un service annexe.

En l'état actuel, la situation financière de la SNCF serait sans issue, car elle ne pourrait compter sur un accroissement suffisant de ses marges d'exploitation pour restaurer son équilibre financier, et il convient d'ailleurs de relever le caractère volontariste de ses prévisions.

À notre avis, l'assainissement passe nécessairement par une redéfinition aussi bien de l'organisation du service que de ses missions, ainsi que du partage du financement entre les diverses parties prenantes. Mais cela ne ressort pas d'une pure logique financière.

### **3.5. Les SEM d'autoroutes**

Il convient d'observer qu'il ne s'agit plus ici de juger d'une entreprise, mais d'un système de plusieurs entreprises qui se trouvent dans des situations fort diverses économiquement et financièrement. Ces chiffres reflètent donc un état moyen du système. Par ailleurs, les prévisions ont été fondées sur des études qui sont assez éloignées des formes comptables habituelles, ce qui ne facilite pas la détermination de soldes de gestion traditionnels. Enfin, il faut souligner que ces entreprises ont un caractère quelque peu ambigu. Elles sont engagées dans de très lourds programmes d'investissements, financés essentiellement par emprunts. Il s'agit de récupérer, par le biais des recettes de péages, sur une période longue, l'investissement effectué.

Ces entités apparaissent ainsi, pour une partie de leur activité, comme des prestataires de services qui drainent des ressources d'emprunts importantes sur les projets autoroutiers et assurent la "transformation" des péages en liquidités nécessaires à

l'apurement des financements. À ce titre, il est bien clair que le succès de leur mission ne peut se juger que sur des périodes longues qui sont en gros les durées de concession. De surcroît, la notion d'équilibre financier a sans doute autant de sens au niveau d'un projet déterminé au sein de l'entreprise qu'au niveau de l'entreprise toute entière. Enfin, on doit observer que la pratique des charges différées ne facilite pas la lisibilité des comptes. Rappelons que cette pratique conduit à annuler le poids de certaines charges dans le compte de résultat (en grande partie des charges d'amortissement), pour les transférer dans le bilan, jusqu'au moment où le projet devient bénéficiaire.

Les indicateurs relatifs au système autoroutier confirment largement le bien-fondé des remarques précédentes :

- une activité fortement transformatrice, mais il est vrai qu'ici le taux de valeur ajoutée a été calculé par rapport au chiffre d'affaires, et non par rapport à la production ;
- une structure d'exploitation extrêmement avantageuse, la part accordée à l'EBE étant supérieure à 80 % de la valeur ajoutée ;
- une situation financière actuelle très tendue en raison du poids des programmes d'investissements. Le système autoroutier est l'entité la plus endettée à l'heure actuelle par rapport à son chiffre d'affaires, mais, en revanche, le poids de l'EBE dans la valeur ajoutée rend cette situation supportable ;
- une situation qui devrait s'améliorer substantiellement au cours des années, au fur et à mesure de la réalisation des programmes. On arriverait en 2015 à un équilibre financier satisfaisant correspondant à une extinction de l'endettement et des frais financiers consécutive à la disparition des programmes d'investissements. On doit cependant noter que les études sur lesquelles s'appuient les prévisions ne prennent pas en compte l'ensemble du programme autoroutier, mais seulement celui prévu dans le cadre du contrat de plan 1994-1999. Cependant, elles intègrent les effets de la taxe "Pasqua" prévue par la loi sur le développement et l'aménagement du territoire.

#### **4. Vue d'ensemble**

Si l'on met à part le système autoroutier, qui représente une entité un peu particulière, on peut opposer deux types d'entreprises :

- d'une part, des entreprises qui, aujourd'hui, ont une situation entrant dans le cadre de ce que l'on peut observer chez leurs consœurs qui n'appartiennent pas au secteur public ; il s'agit d'ADP et d'Air Inter. La première apparaît sous un jour

plus favorable si l'on s'en tient à l'observation de ses marges d'exploitation, mais un peu moins bien placée en terme de structure financière ;

- d'autre part, des entreprises qui, aujourd'hui, sont en mauvaise position, aussi bien en terme d'exploitation qu'en terme de structure financière - la RATP et la SNCF - mais avec des perspectives assez différentes, compte tenu des écarts existant dans les niveaux d'endettement. À long terme, en poursuivant un certain effort de productivité et avec une certaine stabilisation des programmes d'investissements, on peut espérer une stabilisation, sinon une amélioration de l'équilibre financier de la RATP. En revanche, la SNCF a clairement franchi un point de non-retour et toute perspective d'équilibre est exclue dans les conditions actuelles, à un quelconque horizon prévisible.

**Tableau 1 - Indicateurs financiers**  
(en milliards de francs courants)

Entreprises	ADP		Air-Inter	RATP		SNCF		SEM d'autoroutes	
	1994	2004	1993	1993	2008	1993	2005	1993	2015
Effectifs	6 852	8 271	11 141	38 974	38 000	192 089	144 000	10 392	12 585
Chiffres d'affaires = (1) <i>dont compensation tarifaire</i>	6,7	11,2	11,1	11,1	29,7	53,0	89,8	16,9	56,4
Autres contributions publiques à l'exploitation = (2)			0,2	6,8	6,0	17,5	23,2		
Produits d'activité vendus ou transférés = (1) + (2) + (3)	6,7	11,2	11,2	17,9	35,7	70,5	113,1	16,9	56,4
Production immobilisée = (4)	0,2	0,3	0,0	0,5	0,8	7,1	5,2	8,3	
Production = (3) + (4) + (5)	6,9	11,4	11,2	18,4	36,5	77,6	118,3	25,2	56,4
Valeur ajoutée	4,6	7,0	4,8	14,4	28,5	52,8	79,9	14,8	49,8
E.B.E.	2,2	3,4	1,1	3,4	9,0	9,0	24,8	12,3	40,4
Frais financiers	0,7	0,9	0,3	1,7	4,0	11,6	30,1	7,5	1,9
CAF	1,3	2,1	1,1	1,9	5,6	0,1	-4,3	5,6	40,6
Investissements	1,9	2,1	1,1	5,2	9,4	27,7	16,0	10,9	3,4
Endettement	6,5	12,4	3,7	21,1	54,0	135,9	404,0	91,0	50,4

	RATIOS								
Valeur ajoutée/Effectif	675	788	434	370	496	275	425	1 420	2 065
Valeur ajoutée/Production	67%	61%	43%	78%	78%	68%	68%	87%	88%
E.B.E./ Valeur ajoutée	48%	48%	23%	24%	32%	17%	31%	83%	81%
Frais financiers/E.B.E.	30%	27%	28%	50%	44%	128%	121%	62%	5%
CAF/Produits d'activités vendus ou transférés	20%	19%	10%	11%	16%	0%	-4%	33%	72%
Investissement/Valeur ajoutée	42%	30%	23%	36%	33%	52%	20%	74%	7%
CAF/Investissement	58%	103%	98%	37%	60%	0%	-27%	51%	1194%
Endettement/Chiffre d'affaires	0,98	1,108	0,33	1,91	1,82	2,56	4,5	5,39	0,89
Endettement/CAF	4,97	5,761	3,43	10,87	9,62	1 269,66	-94,61	16,37	1,24

## Données générales sur le trafic

**Tableau 2.1 - Ensemble des trafics voyageurs**  
(milliards de voyageurs-kilomètres)

	1982	%	1985	%	1992	%
Véhicules particuliers	462,9	80,7	489,6	81,0	618,3	83,0
SNCF	56,7	9,9	61,7	10,2	63,0	8,5
Autres transp. collect. terrestres	47,7	8,3	46,2	7,6	51,1	6,9
Transport aérien intérieur	6,5	1,1	7,4	1,2	11,7	1,6
<b>Total</b>	<b>573,8</b>	<b>100</b>	<b>604,9</b>	<b>100</b>	<b>744,1</b>	<b>100</b>
Croissances en rythme Annuel			(85/82) 1,8 %		(92/85) 3,0 %	

**Tableau 2.2 - Trafics voyageurs longue distance**  
(milliards de voyageurs-kilomètres)

	1982	%	1985	%	1992	%
Véhicules particuliers	188,5	68,7	197,9	69,0	271,5	73,6
SNCF réseau principal	48,5	17,6	52,7	18,3	53,0	14,4
- dont TGV	3,3	1,2	9	3,1	19,0	5,2
- hors TGV	45,2	16,4	44,0	15,3	34,0	9,2
Transports par cars	31,5	11,4	29,5	10,3	32,6	8,8
Transports aériens	6,5	2,3	7,0	2,4	11,7	3,2
<b>Total</b>	<b>275,0</b>	<b>100</b>	<b>287,1</b>	<b>100</b>	<b>368,8</b>	<b>100</b>
Croissances en rythme Annuel			(85/82) 1,4 %		(92/85) 3,1 %	

**Tableau 2.3 - Dépenses de transport des ménages**  
(milliards de francs courants)

	1980	%	1985	%	1992	%
Véhicules particuliers	211,8	90,5	366,2	94,0	523,8	94,9
Transport ferroviaire	22,1	9,5	21,8	6,0	28,3	5,1
<b>Total</b>	<b>233,9</b>	<b>100</b>	<b>388,0</b>	<b>100</b>	<b>552,1</b>	<b>100</b>
Croissances en rythme Annuel			(85/82) 10,6 %		(92/85) 5,2 %	

Source : OEST, Insee

**Tableau 2.4 - Trafics marchandises intérieurs et internationaux  
(milliards tonnes-kilomètres)**

	1982	%	1985	%	1992	%
Transport routier	103,5	53,6	106,1	55,2	151,6	65,9
SNCF	55,1	28,5	54,2	28,2	48,2	20,9
Navigation fluviale	8,4	4,4	7,6	4,0	6,9	3,0
Oléoducs	26,0	13,5	24,1	12,6	23,4	10,2
Total	193,0	100	192,0	100	230,1	100
Croissances en rythme Annuel			(85/82) - 0,2 %		(92/85) 2,6 %	

**Tableau 2.5 - Trafics longue distance intérieurs <sup>1</sup> pour compte d'autrui**

	1985 Milliards de tonnes x km	%	1992 Milliards de tonnes x km	%
SNCF	55,8	52	50,4	39
Transport routier zone longue	43,9	41	73,0	56
Transport fluvial	7,6	7	6,9	5
Ensemble	107,3	100	130,3	100

**Tableau 2.6 - Chiffre d'affaires des transporteurs terrestres  
sur longue distance**

	1985 Milliards de tonnes x km	%	1992 Milliards de tonnes x km	%
SNCF	19,2	39,0	17,2	22,3
Transport routier zone longue	29,0	58,9	58,6	76,1
Transport fluvial	1,0	2,1	1,2	1,6
Total	49,2	100	77,0	100

Source : OEST

(1) Dans ce tableau, le trafic longue distance est évalué pour la route sur les transports à plus de 150 kilomètres. Pour le fer, on a supposé que l'intégralité du trafic de ces modes se faisait sur longue distance.





## **ANNEXE 2**

---

**SNCF**



## ANNEXE 2 SNCF

**Tableau 1.1 - Détail des concours de l'État et des collectivités à la SNCF**  
(exploitation, investissement et régime de retraite)

EXERCICE 1993 (IT)

	État	Collectivités	TOTAL
--	------	---------------	-------

<b>COMPTE DE RÉSULTAT DE L'ENTREPRISE</b>			
Compensations pour réductions tarifaires			
. Voyageurs réseau principal	2 972	66	3 038
. Voyageurs banlieue parisienne <sup>1</sup>	128	109	237
. Presse	165	0	165
. Compensations pour décision de l'État dans le domaine tarifaire	47	0	47
Moyens d'équilibre Ile-de-France <sup>1</sup>	950	408	1 358
Services régionaux de voyageurs	3823	107	3 930
Contributions aux charges d'infrastructure	11 397	0	11 397
Fret		10	10
<b>Sous-total</b>	<b>19 482</b>	<b>700</b>	<b>20 182</b>

<b>SERVICE ANNEXE D'AMORTISSEMENT DE LA DETTE</b>			
Concours de l'État	3 323	0	3 323
Dotation en capital	950	0	950
<b>Sous-total</b>	<b>4 273</b>	<b>0</b>	<b>4 273</b>

<b>FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS</b>			
Réseau principal classique	269	1 364	1 633
Réseau TGV	187	0	187
Réseau Ile-de-France	734	826	1 560
<b>Sous-total</b>	<b>1 190</b>	<b>2 190</b>	<b>3 380</b>

<b>CAISSE DES RETRAITES</b>			
Compensation généralisée des régimes de retraite	0	426	426
Surcompensation entre régimes spéciaux <sup>2</sup>	2 000	2 407	4 407
Contribution de l'État	13 118	0	13 118

<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>40 063</b>	<b>5 723</b>	<b>45 786</b>
----------------------	---------------	--------------	---------------

(1) Non compris versement de transport payé par les employeurs en Ile-de-France (4 162 millions, dont 3 280 au titre des compensations tarifaires et 882 au titre des moyens d'équilibre).

(2) Financement indirectement partagé par l'État et les collectivités locales à travers les régimes de retraite de leurs personnels titulaires.

**Commentaires sur le tableau 1.1.**

Les contributions publiques à l'activité ferroviaire présentent différentes formes qui peuvent être ainsi résumées.

Se retrouvent dans le compte d'exploitation de la SNCF :

- les compensations de réductions tarifaires (tarifs sociaux, familles nombreuses, militaires, presse...) et d'éventuels refus de réajustement tarifaire ;
- la couverture par l'État (70 %) et les départements (30 %) de l'équilibre des services voyageurs de l'Ile-de-France ;
- la contribution de l'État à l'équilibre des services régionaux de voyageurs ;
- la contribution de l'État aux charges d'infrastructure justifiée par l'harmonisation de la concurrence.

Figurent en dehors du compte d'exploitation :

- les subventions d'investissement ;
- la prise en charge du service annexe d'amortissement de la dette ;
- les contributions à l'équilibre de la caisse de retraites (compensation démographique du régime général calculée sur la base du régime le moins favorable au prorata des retraités de plus de 65 ans ; surcompensation démographique provenant des régimes spéciaux sur la base d'un régime de retraite moyen au prorata des retraités de plus de 60 ans ; subvention d'équilibre de l'État).

**Tableau 2.1 - Comptes de résultat de l'entreprise**  
(Exercice 1993 : en MF/H.T.)

Soldes intermédiaires de gestion			Concours de l'État et des collectivités		
Produits du trafic	+	47 273	→	Dont produits du trafic :	39 720
Autres produits	+	5 674		Dont compensations pour réductions tarifaires :	
<b>CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	=	<b>52 947</b>		. Voyageurs réseau principal	3 038
Production immobilisée et stockée	+	7 058		. Voyageurs banlieue parisienne	4 303 <sup>1</sup>
<b>PRODUCTION</b>	=	<b>60 005</b>		. Presse	165
Consommations intermédiaires :				. Compensations pour décisions de l'État dans le domaine tarifaire	47
. Matières	-	9 799			
. Charges externes	-	15 060			
<b>VALEUR AJOUTÉE</b>	=	<b>35 146</b>			
Versements de l'État et des collect.	+	17 277	→	Moyens d'équilibre IDF	2240 <sup>2</sup>
Charges de personnel	-	44 100		Services régionaux de voyag.	3 930
Impôts	-	2 508		Contributions aux charges d'infrastructure	11 397
<b>EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION</b>	=	<b>5 815</b>			
Produits des actifs financiers et disponibilités	+	1 136			
Charges financières	-	8 832			
Autres éléments divers et exceptionnels	-	229			
<b>CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT</b>	=	<b>- 2 110</b>			
Dotations aux amortissements :					
. Immobilisations propres	-	6 186			
. Matériel Eurofima	-	1 263			
Dotations aux provisions					
. Risques de change	-	- 438			
. Risques d'exploitation	-	- 86			
. Autres risques divers	-	193			
<b>RÉSULTATS HORS PLUS-VALUES</b>	=	<b>- 9 228</b>			
Plus-values de cessions d'immobilisations	+	1 521			
<b>RÉSULTAT NET</b>	=	<b>- 7 707</b>			

(1) Dont : - employeurs 4 066 (786 de remboursement carte orange et 3 280 de VT),  
- État et collectivités locales 237.

(2) Dont : - indemnité compensatrice versée par le STP : 1 358 (financée à 70 % par l'État et 30 % par les départements),  
- reliquat de versement transport : 882.

**Tableau 2.2**

**Service annexe d'amortissement de la dette**  
(Exercice 1993 : en MF)

**Compte de résultat**

**Concours de l'État**

Services bancaires	+	10
Charges d'exploitation	=	10
Intérêts	+	2 967
Dotations aux provisions pour risques de change	+	49
Dotations aux amortissements des primes et frais d'émission	+	98
Pertes de change	+	203
<b>CHARGES FINANCIÈRES</b>	=	<b>3 317</b>
<b>CHARGES EXCEPTIONNELLES</b>	+	<b>95</b>
<b>CHARGES</b>	=	<b>3 595</b>

PRODUITS FINANCIERS	+	161
Versement de l'État	+	3 323
Versement de l'Entreprise	+	111
<b>PRODUITS EXCEPTIONNELS</b>	=	<b>3 434</b>
<b>PRODUITS</b>	=	<b>3 595</b>

Concours de l'État au SAAD (dont 950 MF de dotation en capital)	4 280
--	-------

**Tableau 2.3**

**Financement des investissements (1993)**

<i>(MF)</i>	<i>Réseau principal classique</i>	<i>Réseau TGV</i>	<i>Ile-de-France</i>	<b><i>TOTAL</i></b>
SNCF	8 254	8 125	2 971	<b>19 350</b>
État	269	187	734	<b>1 190</b>
Collectivités	1 364	0	826	<b>2 190</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9 887</b>	<b>8 312</b>	<b>4 531</b>	<b>22 730</b>

**Tableau 2.4 - Caisse des retraites**  
(Exercice 1993 : en MF)

Compte de résultat		Concours de l'État	
Charges externes	+	151	
Personnel	+	0,1	
Impôts	+	0,5	
Dotations aux amortissements	+	4	
Pensions et charges annexes	+	26 772	
Autres charges	+	78	
<b>CHARGES</b>	<b>=</b>	<b>27 005,6</b>	
Revenus des immeubles	+	18	
Cotisations			
des affiliés	+	1 796	
patronales	+	6 787	
Caisse nationale d'assurance vieillesse	+	426	→ Compensation généralisée des régimes de retraite <sup>1</sup>
Surcompensation entre régimes spéciaux	+	4 407	→ Article 30 du cahier des charges <sup>2</sup>
Autres produits	+	1	
Produits de gestion courante	=	13 435	
Produits financiers	+	15	
Contribution de l'État	+	13 118	→ Article 30 du cahier des charges <sup>3</sup>
Produits exceptionnels sur opérations de gestion	+	435	
Reprise	+	1	
Produits exceptionnels	=	13 554	
<b>PRODUITS</b>	<b>=</b>	<b>27 004</b>	

(1) Compensation démographique entre tous les régimes de retraite sur la base du régime le moins favorable, désormais celui des commerçants (calcul effectué sur les retraités de plus de 65 ans et les cotisants effectifs).

(2) Compensation démographique entre les régimes de retraites applicables aux militaires, aux agents civils titulaires de l'État, des collectivités locales, des entreprises nationales (SNCF, RATP, EDF, Musées, Opéra, Comédie-Française), et divers régimes spéciaux. La compensation est effectuée sur la base d'un régime de retraite moyen calculé pour les retraités de plus de 60 ans. Cette compensation est de fait alimentée par l'État et par le régime des collectivités locales, et donc, en définitive par leur budget à part à peu près égale (au total 8 milliards pour l'État, 9 pour les collectivités locales environ).

(3) Subvention d'équilibre.



Tableau 3

Comptes de la SNCF et contributions de l'État - de 1980 à 1987

<i>MF constants 1994</i>	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Chiffre d'affaires	63 392	63 244	63 347	62 045	61 778	62 677	58 471	57 043
EBE	988	161	- 3 266	2 685	5 662	7 328	7 585	9 143
Résultat d'exploitation	- 4 341	- 4 936	- 7 678	2 143	923	1 846	2 076	3 657
Résultat financier	- 4 309	- 6 646	- 7 219	- 9 221	- 12 923	- 11 883	- 10 703	- 9 703
Résultat exceptionnel	- 1 610	481	- 674	- 4 840	4 966	4 196	3 840	4 855
Résultat	- 1 351	- 3 652	- 9 999	- 12 421	- 8 498	- 5 841	- 4 787	- 1 190
Résultat - (A) - (C)	- 10 258	- 12 707	- 19 118	- 25 972	- 27 221	- 23 886	- 22 119	- 18 973
Investissements	13 014	13 092	12 917	12 250	10 383	9 541	11 066	10 826
Contribution aux charges d'infrastructures (A)	8 906	9 054	9 119	13 551	13 873	13 814	13 627	13 536
Contribution aux services d'intérêt régional (B)	4 263	4 392	4 312	4 381	4 381	4 360	4 341	4 343
Concours exceptionnel et concours au SAAD (C)	0	0	0	0	4 851	4 232	3 705	4 247
Contribution aux charges de retraites (D)	14 977	15 930	16 349	16 544	18 768	15 371	14 678	14 655
(A) + (B) + (C) + (D)	28 146	29 376	29 779	34 476	41 872	37 778	36 351	36 781
<i>Déflateurs</i>	<i>2,005</i>	<i>1,808</i>	<i>1,624</i>	<i>1,482</i>	<i>1,382</i>	<i>1,302</i>	<i>1,235</i>	<i>1,198</i>

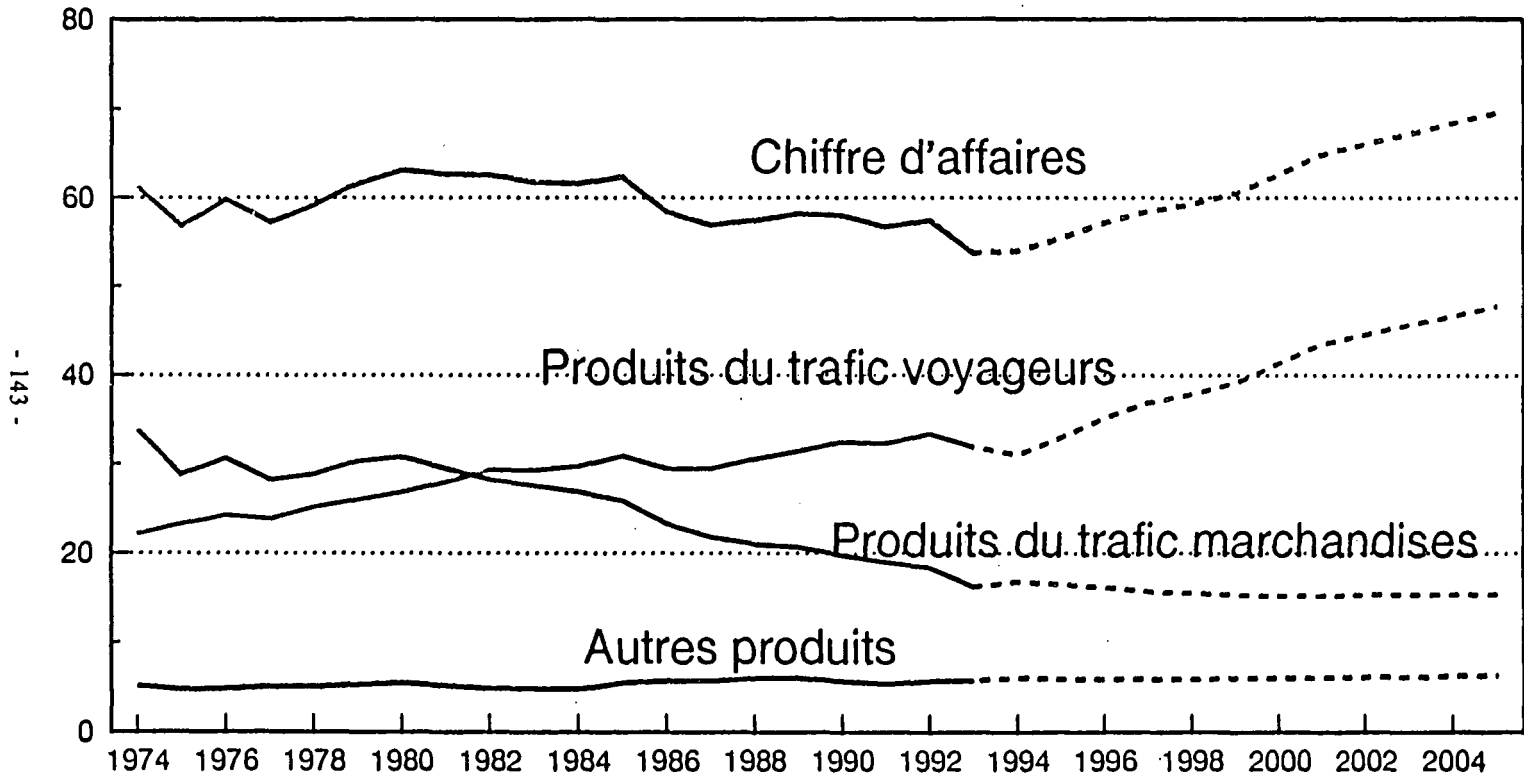
Tableau 3 bis

Comptes de la SNCF et contributions de l'État - de 1988 à 1994

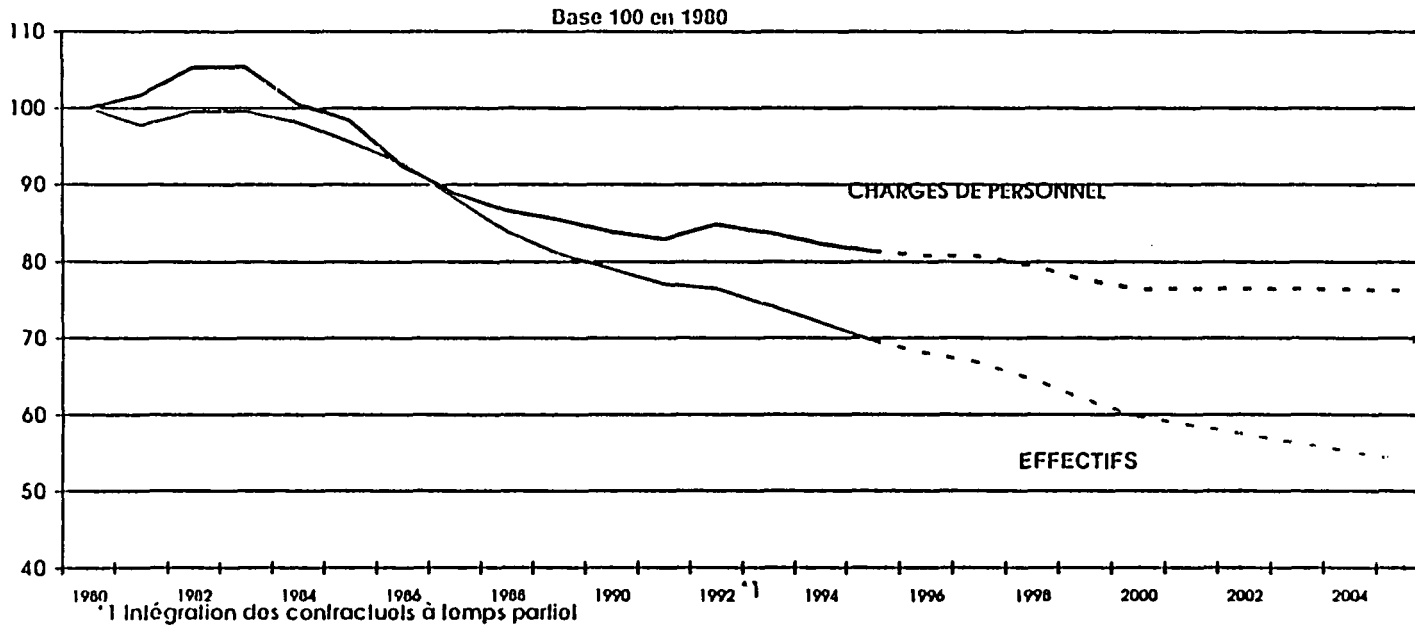
<i>MF constants 1994</i>	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Chiffre d'affaires	57 519	58 201	57 982	56 723	57 443	53 847	54 132
EBE	10 437	11 439	10 419	9 606	9 204	5 914	6 645
Résultat d'exploitation	4 848	5 300	4 824	3 716	2 145	- 1 574	- 1 593
Résultat financier	- 10 311	- 10 094	- 10 420	- 6 586	- 7 097	- 7 653	- 8 511
Résultat exceptionnel	4 811	4 949	5 614	2 879	1 887	1 300	1 915
Résultat	- 653	155	19	6	- 3 065	- 7 838	- 8 189
Résultat - (A) - (C)	- 16 872	- 15 652	- 15 596	- 15 616	- 18 265	- 22 807	- 24 284
Investissements	12 815	13 371	20 130	22 894	23 323	18 509	17 767
Contribution aux charges d'infrastructures (A)	11 718	11 384	11 381	11 358	11 671	11 591	11 826
Contribution aux services d'intérêt régional (B)	4 348	4 196	4 241	4 129	4 016	3 997	3 918
Concours exceptionnel et concours au SAAD (C)	4 501	4 423	4 233	4 265	3 528	3 378	4 269
Contribution aux charges de retraites (D)	14 506	14 452	15 403	14 989	14 435	13 341	13 446
(A) + (B) + (C) + (D)	35 073	34 455	35 258	34 740	33 651	32 307	33 459
<i>Déflateurs</i>	<i>1,16</i>	<i>1,124</i>	<i>1,091</i>	<i>1,058</i>	<i>1,037</i>	<i>1,017</i>	<i>1</i>

# CHIFFRE D'AFFAIRES 1974-2005

Milliards de francs 1994

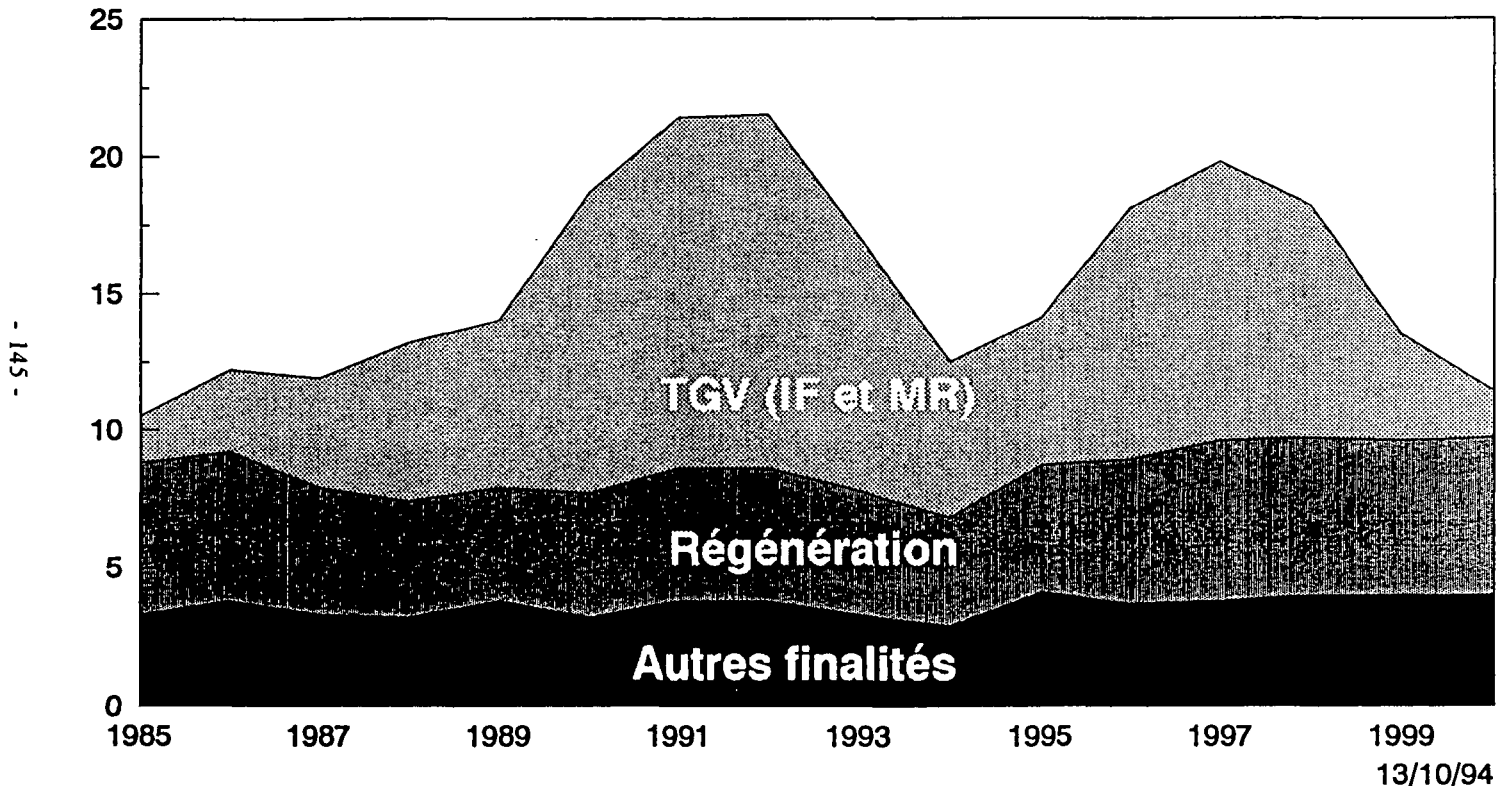


### EVOLUTION DES EFFECTIFS AU COMPTE EXPLOITATION ET DES CHARGES DE PERSONNEL EN FRANCS CONSTANTS



# INVESTISSEMENTS DU RESEAU PRINCIPAL (1)

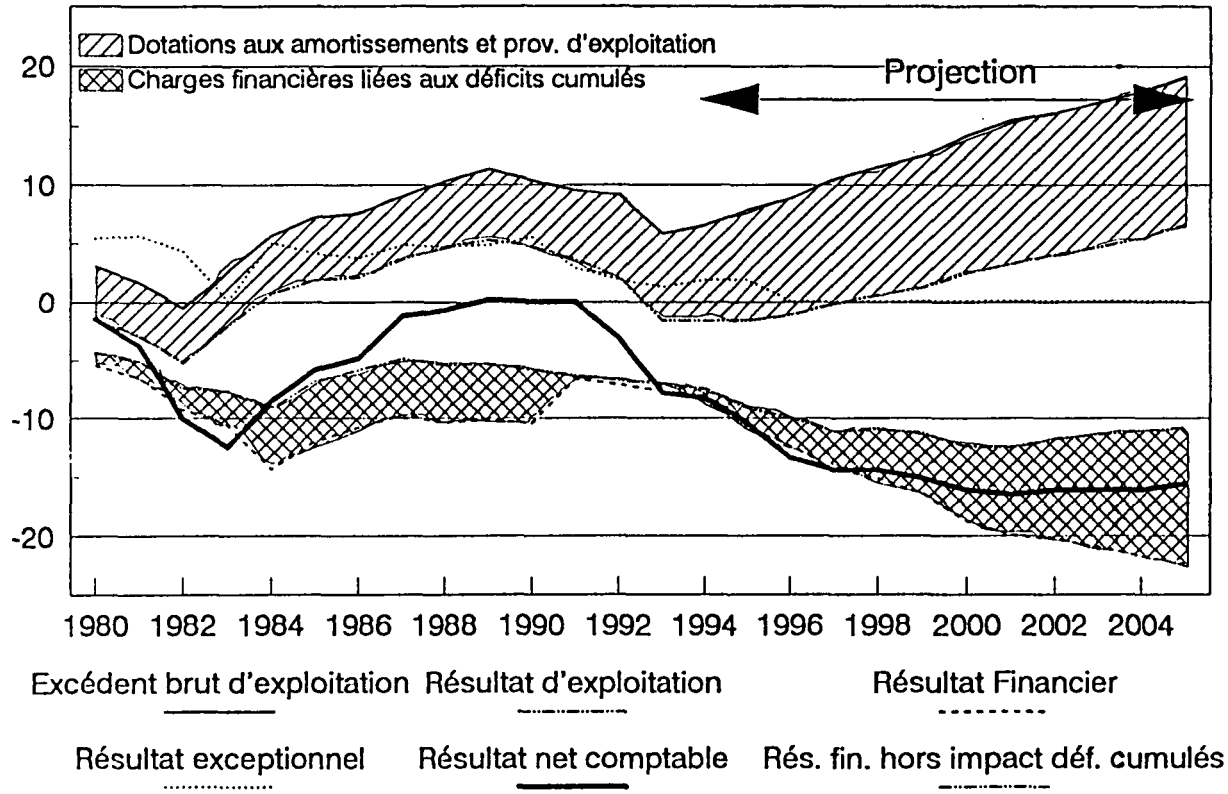
Milliards de francs 1994



(1) Crédits de paiement hors financements externes (subventions) ou spécifiques

# SOLDES INTERMEDIAIRES DE GESTION

Milliards de francs 1994



## **ANNEXE 3**

---

**RATP**





## ANNEXE 3

### COMPARAISONS ENTRE LES FINANCEMENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

La comparaison entre les modes de financement des transports collectifs urbains en Ile-de-France et en province est un exercice difficile :

- les sources d'information diffèrent suivant les réseaux ;
- les procédures et les circuits d'aides publiques, notamment en Ile-de-France, sont complexes ;
- les modes d'intervention des collectivités locales diffèrent. En province, les collectivités locales récupèrent le versement transport et prennent en charge l'essentiel des investissements. En Ile-de-France, par contre, le versement transport vient abonder, pour partie *via* le Syndicat des transports parisiens, pour partie directement *via* les usagers, les ressources des opérateurs.

On peut néanmoins tirer des tableaux ci-après, établis pour 1992, les conclusions suivantes :

- les dépenses d'exploitation strictes des transports collectifs urbains sont en Ile-de-France plus de deux fois supérieures à celles de l'ensemble des réseaux de province (23,7 milliards de francs contre 9,5 milliards de francs) ;
- la part des dépenses d'exploitation strictes couverte par les usagers est sensiblement moins forte en Ile-de-France (36,3 %) qu'en province (52,6 %) ;
- en province, les dépenses d'exploitation non couvertes par les usagers sont pour l'essentiel couvertes par les collectivités locales et les employeurs (*via* le versement transport versé aux autorités organisatrices), la contribution de l'État s'élevant à 3,6 % des dépenses d'exploitation. En Ile-de-France, les contributions de l'État représentent 22,9 % des dépenses d'exploitation, celles des collectivités locales : 11,5 %, celles des employeurs : 23 %.

Une analyse plus fine nécessiterait une comparaison des coûts et des prix unitaires du transport, des investissements réalisés par les collectivités locales et les opérateurs et de leurs modes de financement, ainsi que des taux d'imposition des employeurs au titre du versement transport.

**Tableau 1**

**Financement de l'exploitation des transports collectifs urbains (1992)**

	RATP	SNCF Ile-de-France	Ile-de- France (y c divers)	Province (HT)
<b>I CHARGES D'EXPLOITATION</b>				
- exploitation stricte	15,7	6,7	23,7	9,5
- charges financières	1,9	1,4	3,4	0,2 <sup>1</sup>
- charges d'amortissement	2,4	1	3,5	0,8 <sup>1</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>9,1</b>	<b>30,6</b>	<b>10,5 <sup>1</sup></b>
<b>II PRODUITS</b>				
- Voyageurs	5,7	2,7	8,6	5
- Employeurs	4,6	4,4	10	(7,1 <sup>2</sup> )
. (remboursement carte orange)	(1,4)	(0,8)	(2,2)	
. (versement transport)	(3,2)	(3,7)	(7,8)	(7,1)
. (reliquat VT)	(0,5)	(0,5)	(1)	
- Collectivités locales <sup>3</sup>	2,3	0,7	2,8	5
. (réductions et compensations tarifaires)	(0,4)	(0,2)	(0,5)	
. (indemnités compensatrices ; Idf)/subventions d'exploitation ; province)	(1,9)	(0,5)	(2,3)	
- Autres produits (divers, amendes, DGF)	2,5	0,2	2,7	0,4
- État	4,5	1,1	5,7	0,7 <sup>3</sup>
. (dont compensations tarifaires)	(4,5)	(1,1)	(5,7)	(0,7)
. (indemnités compensatrices hors reliquat VT)	(4,4)	(1)	(5,5)	
<b>TOTAL</b>	<b>19,5</b>	<b>9</b>	<b>25,8</b>	<b>10,5</b>

(1) Non compris les charges supportées par les collectivités locales au titre de l'investissement.

(2) Pour mémoire, le versement transport, abondant le budget des collectivités locales, contribue au financement à la fois de l'exploitation et de l'investissement.

(3) Hors financement des investissements dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par les collectivités locales.

Tableau 2

Ressources de la RATP pour l'exploitation (1992)

1) RECETTES APPORTÉES PAR LES VOYAGEURS :	5,7
2) RESSOURCES APPORTÉES PAR LES EMPLOYEURS :	4,6
. Comptabilisées en produits transport ( <i>recettes directes, y compris prise en charge carte orange, compensations tarifaires, y compris versement transport, et hors complément du versement transport</i> ).	4,1
. Comptabilisées en subventions d'équilibre ( <i>reliquat VT</i> )	0,5
3) RESSOURCES APPORTÉES PAR LES COLLECTIVITÉS LOCALES :	3,0
. Comptabilisées en produits : ( <i>réductions pour tarifs sociaux et quote part des collectivités locales aux compensations tarifaires (Ordonnance de 1959)</i> )	0,4
. Comptabilisées en subventions d'équilibre ( <i>part de 30 % des collectivités locales dans l'indemnité compensatrice</i> )	1,9
. Non comptabilisées ( <i>prises en charge d'investissements</i> )	0,7
4) RESSOURCES APPORTÉES PAR L'ÉTAT : ( <i>dont exploitation</i> )	5,1 (4,9)
. Comptabilisées en produits : ( <i>compensations tarifaires (part de l'État de 70 % - Ordonnance de 1959)</i> )	0,1
. Comptabilisées en subventions d'équilibre ( <i>part de 70 % de l'État dans l'indemnité compensatrice</i> )	4,4
. Non comptabilisées ( <i>prises en charge d'investissements</i> )	0,6
<b>RÉCAPITULATION :</b>	
. Voyageurs :	5,7
. Employeurs :	4,6
. Collectivités locales : ( <i>dont investissements</i> )	2,3 (0,7) (régions : 0,5)
. État :	4,5 (+ 0,6 investissements)
. Divers	2,5
<b>TOTAL</b>	<b>19,6 + 1,1 au titre de l'investissement</b>

Les voyageurs paient environ 30 % des charges (leurs contributions représentent 55 % du produit transport et 76 % des recettes du trafic), les entreprises 23 %, l'État environ 25 %, les collectivités 10 %.



**ANNEXE 4**

---

**AIR INTER**



## ANNEXE 4

### COMPTES SOCIAUX D'AIR INTER

**Tableau 1 - Décomposition du chiffre d'affaires**  
(en millions de francs HT)

	1993	1992	évolution en%
Passagers	10 426,1	10 382,4	0,4 %
Fret et poste	295,5	332,2	- 11,0 %
Appareils frétés	82,5	95,9	- 14,0 %
Produits accessoires	344,8	315,1	9,4 %
<b>Total chiffre d'affaires</b>	<b>11 148,9</b>	<b>11 125,6</b>	<b>0,2 %</b>

(1) 1994 : 11 706 MF

#### Décomposition des charges d'exploitation

	1993	1993 en % du total
Consommables divers	179,1	1,5 %
Autres achats et charges externes	5 889,6	49,6 %
- dont achat carburant	(629,8)	5,3 %
- loyer appareils	(1 079,2)	9,1 %
- redevances	(1 205,7)	10,1 %
Impôts et taxes	443,4	3,7 %
Charges de personnel	3 742,7	31,5 %
Dotations aux amortissements et provisions	1 611,0	13,6 %
Autres	15,2	0,1 %
<b>Total charges d'exploitation</b>	<b>11 880,9</b>	<b>100,0 %</b>

**Tableau 2**

**Résultats**  
*(en millions de francs)*

	<b>1994</b>	<b>1993</b>	<b>1992</b>
Chiffre d'affaires HT	11 706	11 148,9	11 125,6
Excédent brut d'exploitation	1 515	917,6	1 039,8
Résultat d'exploitation	303,4	- 343,9	- 237,1
Résultat financier	-110,2	-56,6	-123,9
Résultat exceptionnel	-172,3	172,4	292,4
<b>Résultat net comptable</b>	<b>+ 20,9</b>	<b>-257,1</b>	<b>-68,6</b>

**Tableau 3**

**Ratios financiers**

	<b>1994</b>	<b>1993</b>	<b>1992</b>
EBE / CA	12,9 %	8,2 %	9,3 %
MBA / CA	10,9 %	8,1 %	10,9 %
Dettes / fonds propres	1,4	1	0,7



**Tableau 4**

**Redevances et taxes aéronautiques versées par Air Inter**  
*(exprimées en pourcentage du chiffre d'affaires HT)*

	<b>1986</b>	<b>1990</b>	<b>1993</b>
Aéroports	5,3 %	5,4 %	5,4 %
Navigation aérienne / BAAC	0,8 %	4,6 %	7,2 %
Total 1	6,1 %	10,0 %	12,6 %
Total 2 (y compris autres taxes)	8,9 %	11,9 %	14,4 %

Le BAAC (Budget annexe de l'aviation civile) mis en place en 1992, inclut l'ancien BANA (Budget annexe de la navigation aérienne) ainsi que les taxes de sûreté et de contrôle technique.

Le total 2 comprend les autres taxes versées au Budget général de l'État, à l'ADEME, à l'Assemblée corse, et tient compte des exonérations fiscales (TVA carburant depuis 1991 et TIPP depuis 1993).



## **ANNEXE 5**

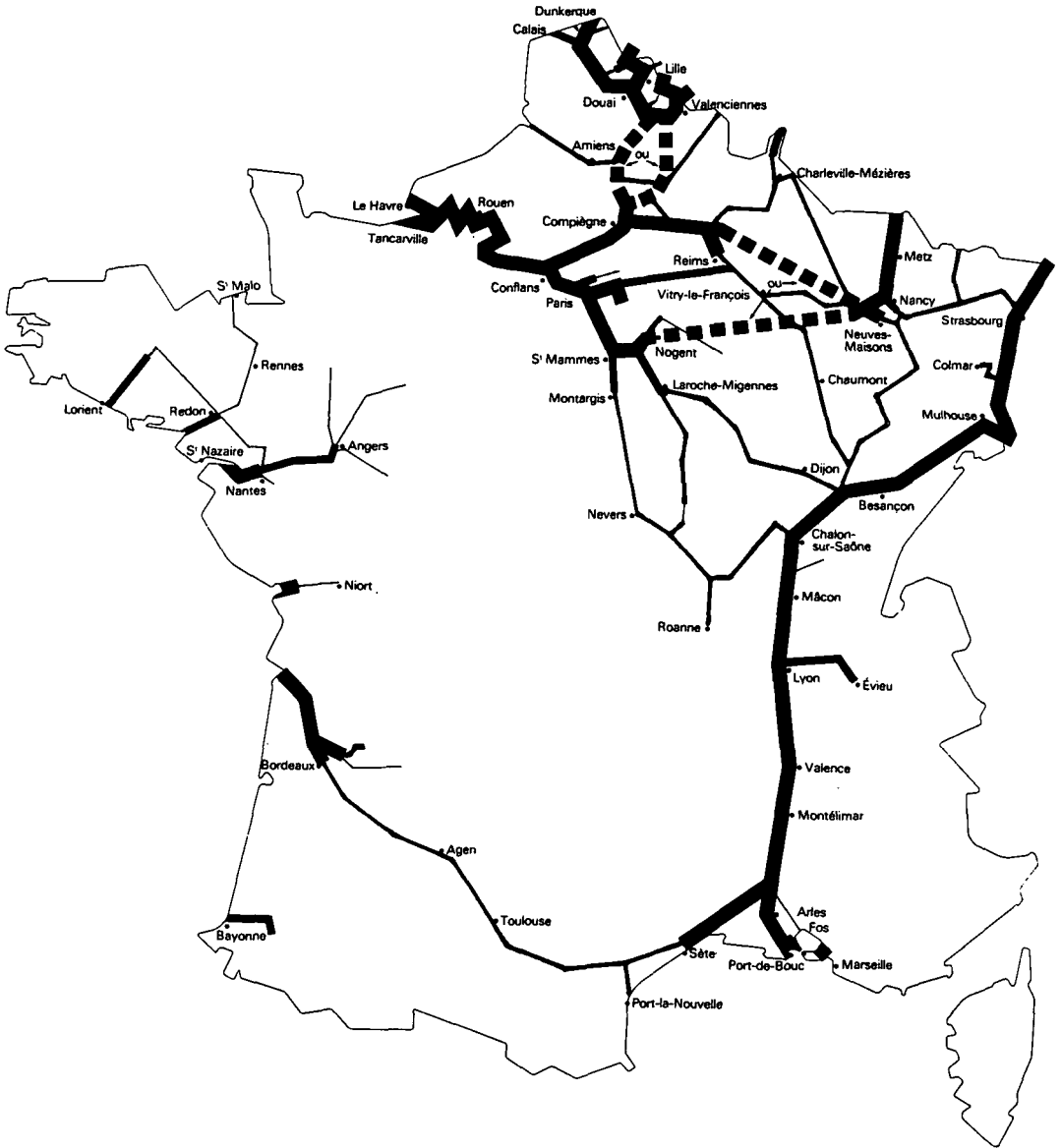
---

# **LES VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**



# SCHÉMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES

AVRIL 1984



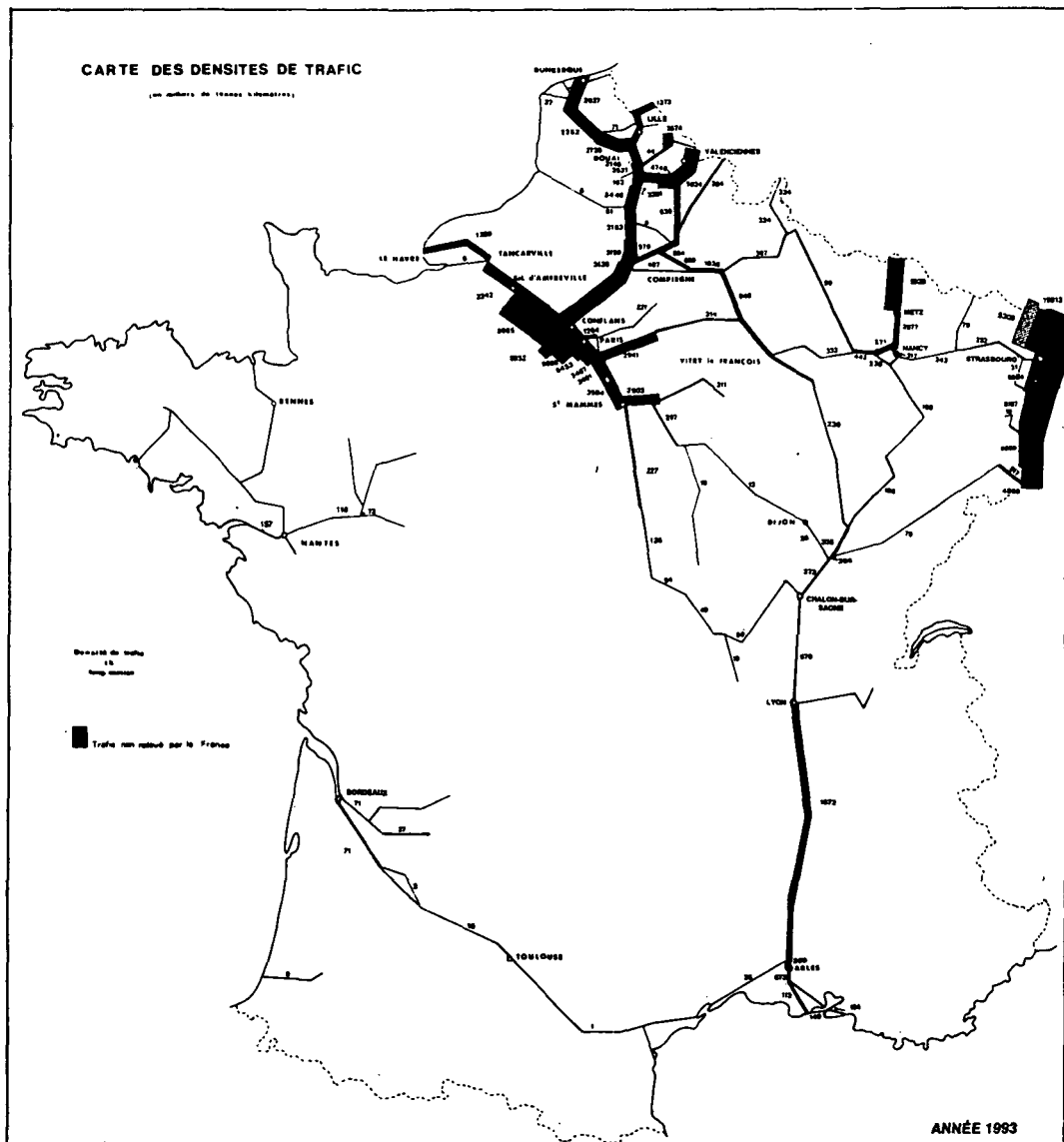
VOIES ACCESSIBLES  
AUX BATEAUX OU CONVOIS DE

- Moins de 250 T
- de 250 à 650 T
- de 650 à 1 500 T
- 1 500 T et plus

CAES

DÉLÉGATION A L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET A L'ACTION RÉGIONALE  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

- Annexe 5 - Les voies navigables -



**Tableau 1**

**Évolution du trafic fluvial national depuis 1970 <sup>1</sup>**

<b>Années</b>	<b>Tonnes (millions)</b>	<b>Tonnes-kilomètres (milliards)</b>
1970	102,39	12,73
1971	100,04	12,57
1972	102,60	13,15
1973	101,50	12,59
1974	101,25	12,41
1975	86,69	10,63
1976	86,35	10,94
1977	82,62	9,90
1978	83,90	10,33
1979	85,18	10,64
1980	84,50	10,87
1981	76,41	9,89
1982	70,09	9,15
1983	66,09	8,47
1984	63,26	7,95
1985	59,36	7,59
1986	58,50	6,99
1987	56,57	6,69
1988	60,35	6,64
1989	60,50	6,75
1990	63,60	7,16
1991	61,15	6,83
1992	59,86	6,91
1993	53,87	5,96
1994	53,30	5,61

(1) Y compris le trafic international, non compris le trafic de transit rhénan (origine et destination étrangères).

**Tableau 2**

**Évolution de la densité de trafic  
sur le réseau fluvial à grand gabarit**

*(en millions de tonnes)*

	1980	1985	1990	1992
Seine et canaux Anvers	6,9	4,3	4,1	4,3
Rhin et Saône	0,6	0,6	0,6	0,6
Rhin et grand canal d'Alsace	13,5	9,9	11,2	-

*Source : VNF-ONM*



Tableau 3

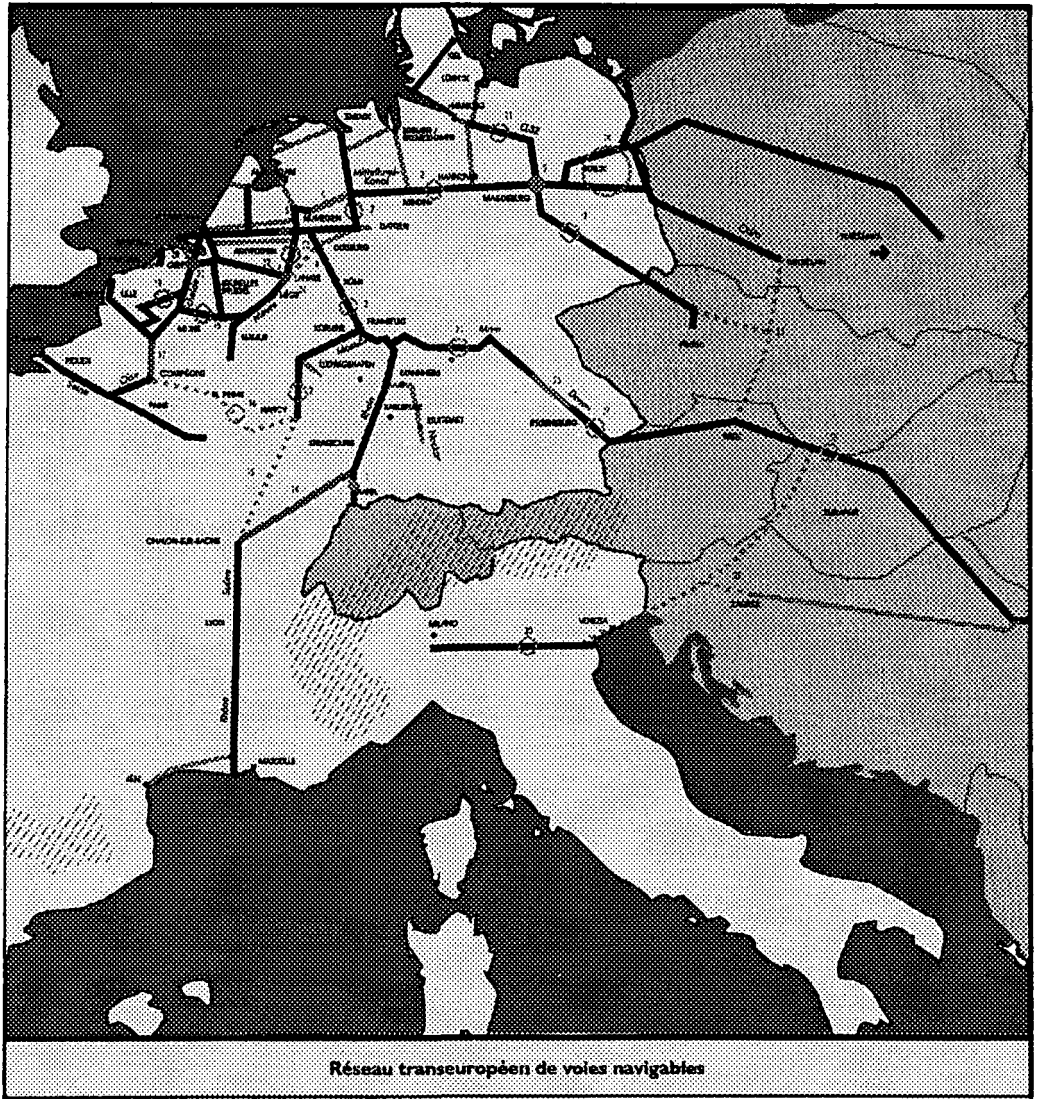
Évolution des trafics nationaux de marchandises  
(en milliards de tonnes-km - Évolution en %)

	Trafic en t/km		Variation	Part modale en %	
	1970	1990	70-90	1970	1990
<b>Transport routier</b>					
France	71,3	129,3	81,4	46,9	69,5
Allemagne <sup>1</sup>	78,0	160,7	106,0	39,5	58,2
Belgique <sup>1</sup>	13,1	30,4	132,0	47,3	68,8
Espagne	51,7	150,0	190,1	83,3	92,9
Italie	58,7	178,0	203,2	76,1	88,8
Royaume-Uni	85,0	130,6	53,6	76,2	87,2
Pays-Bas	12,4	22,9	84,6	26,5	36,8
<b>Transports ferroviaires</b>					
France	66,6	49,7	- 25,4	43,8	26,7
Allemagne	70,5	60,4	- 14,3	35,7	21,9
Belgique	7,9	8,4	5,7	28,5	18,9
Espagne	10,3	11,5	11,0	16,7	7,1
Italie	18,07	21,3	17,9	23,4	10,6
Royaume-Uni	24,5	16,8	- 31,5	22,0	11,2
Pays-Bas	3,7	2,8	- 24,3	7,9	4,5
<b>Voies Navigables</b>					
France	14,2	7,1	- 50,0	9,3	3,8
Allemagne	48,8	54,8	12,3	24,7	19,9
Belgique	6,7	5,5	- 18,7	24,2	12,3
Espagne					
Italie	0,4	1,1	220,0	0,5	0,6
Royaume-Uni <sup>1</sup>	2,0	2,4	20,0	1,8	1,6
Pays-Bas	30,7	36,5	18,9	65,6	58,7

Sources : CEMT, OEST

Note : Pour la France, série de l'enquête TRM (cf : ch. 1).

(1) Chiffres 1989.



## **ANNEXE 6**

---

# **AÉROPORTS DE PARIS**



Tableau 1

## Comparaison avec les huit aéroports du FDES

	Trafic total	Structure du trafic					Éléments financiers								
		% Domestique	% CEE	% Int.	% Paris	% Corresp.	CA	Produits	Charges	CAF	Emprunts	Subventions	Investissements	Remb. en capital	Endettement
<b>ADP</b>	5 148 281	39%	29%	32%		17%	6 237 966	6 893 018	6 535 900	1 237 499	1 000 000	2 168 7	1 724 517	15 187 0	6 763 714
Nice	5 940 220	65%	24%	11%	47%	nr	353 769	460 403	455 987	87 939	62 036	9 020	93 043	57 552	638 605
Marseille	4 780 251	69%	11%	20%	48%	nr	263 155	285 849	304 321	55 935	40 000	23 052	34 902	39 569	409 874
Lyon	4 020 764	54%	28%	18%	16%	12%	232 100	262 827	293 739	23 013	25 072	17 994	29 919	29 019	343 007
Toulouse	3 173 523	79%	17%	4%	65%	nr	176 070	284 518	278 404	44 673	35 000	7 406	70 653	17 648	323 132
Bordeaux	2 353 121	81%	12%	7%	58%	0,4%	136 133	150 965	155 101	21 357	9 020	17 696	23 426	214 13	192 407
Strasbourg	1 621 324	83%	7%	10%	67%	0,3%	30 213	69 223	72 465	9 804	0	3 224	5 021	3 367	116 823
Nantes	1 051 222	69%	17%	14%	35%	0,4%	49 302	60 259	60 658	7 484	0	12 879	27 950	4 288	43 031
Lille	839 828	77%	13%	10%	3%	0,0%	39 690	49 801	43 084	7 333	13 000	17 319	24 041	3 195	38 642
<b>Total</b>	<b>75 263 134</b>	<b>48%</b>	<b>25%</b>	<b>26%</b>	<b>45%</b>	<b>nr</b>	<b>7 548 398</b>	<b>8 516 863</b>	<b>8 199 659</b>	<b>1 495 037</b>	<b>1 84 128</b>	<b>130 274</b>	<b>2 033 472</b>	<b>3 27 921</b>	<b>8 869 235</b>
<b>Part ADP</b>	<b>68,40%</b>	<b>56%</b>	<b>79%</b>	<b>49%</b>		<b>nr</b>	<b>82,64%</b>	<b>80,93%</b>	<b>79,71%</b>	<b>82,77%</b>	<b>84,45%</b>	<b>16,65%</b>	<b>84,81%</b>	<b>46,31%</b>	<b>76,26%</b>

Source gestionnaire, exercice 1993

AÉROPORTS DE PARIS

ANNEXE 6

Tableau 2

Comparaison avec les aéroports de province (33 aéroports)

	Trafic total	Structure du trafic				Éléments financiers								
		% Domestique	% CEE	% Int.	% Paris	CA	Produits	Charges	CAF	Emprunts	Subventions	Investissements	Remb. en capital	Endettement
ADP	51 482 881	39%	29%	32%		6 237 966	6 248 721	6 522 498	1 237 499	1 000 000	21 627	1 724 517	15 1870	6 763 714
Grands	22 314 669	71%	11%	18%	42%	13 73 981	1 669 849	1 724 128	304 546	180 731	83 168	358 834	180 090	2 291 436
Moyens	9 858 525	86%	10%	4%	60%	415 659	479 210	476 706	52 527	95 627	92 559	199 429	43 309	478 395
Intermédiaires	2 568 215	85%	9%	6%	75%	152 458	207 113	224 582	-3 778	28 454	34 678	55 806	23 231	202 953
<b>Total</b>	<b>86 224 290</b>	<b>54%</b>	<b>22%</b>	<b>24%</b>	<b>50%</b>	<b>8 180 064</b>	<b>8 604 893</b>	<b>8 947 914</b>	<b>1 590 794</b>	<b>1 304 812</b>	<b>232 092</b>	<b>2 338 586</b>	<b>398 500</b>	<b>9 736 498</b>
<b>Part ADP</b>	<b>59,71%</b>	<b>43%</b>	<b>79%</b>	<b>80%</b>		<b>76,26%</b>	<b>72,62%</b>	<b>72,89%</b>	<b>77,79%</b>	<b>76,64%</b>	<b>9,34%</b>	<b>73,74%</b>	<b>38,11%</b>	<b>69,47%</b>

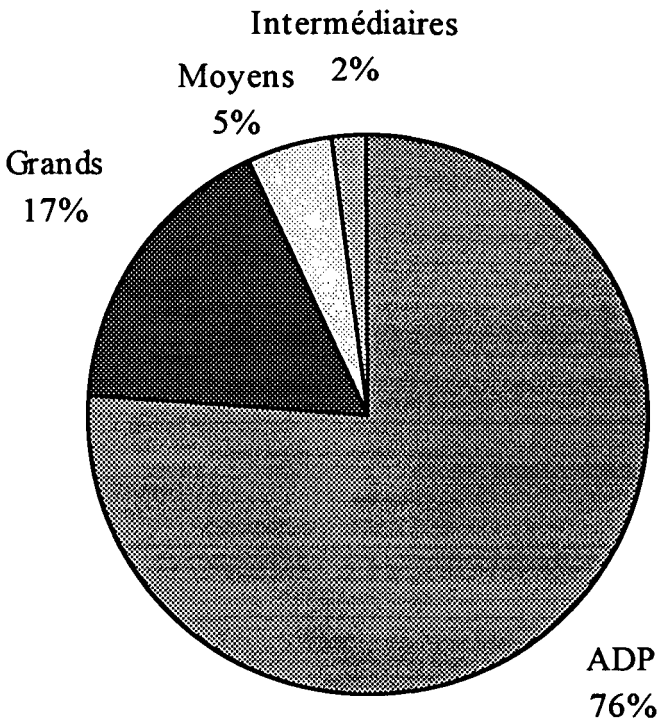
Grands : 6 aéroports

Moyens : 13 aéroports

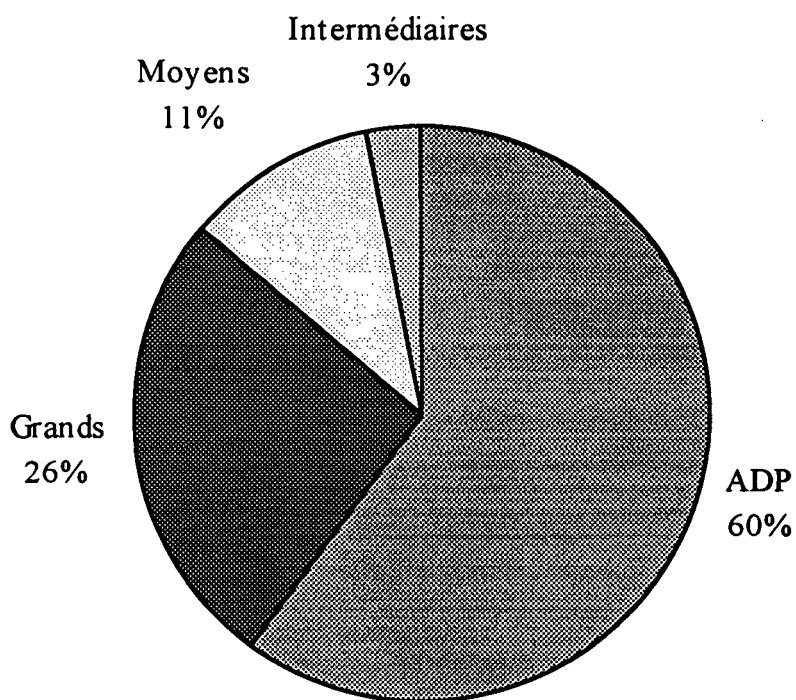
Intermédiaires : 14 aéroports

Source gestionnaire, exercice 1993

## Répartition du chiffre d'affaires (1993)



## Répartition du trafic passagers (1993)





**ANNEXE 7**

---

**LES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE  
D'AUTOROUTES**



## ANNEXE 7

### LES ÉVOLUTIONS FINANCIÈRES DES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE D'AUTOROUTES

Les situations financières des six sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) font l'objet d'études financières prévisionnelles à long terme.

Ces études permettent d'estimer l'évolution financière du système autoroutier dans son ensemble jusqu'en 2015. Elles prennent en compte la totalité des investissements du Schéma directeur routier national (SDRN).

Les données chiffrées jointes à cette note sont extraites des études financières réalisées en **juin 1994**. *Elles ne prennent pas en compte la taxe sur l'aménagement du territoire (2 c/km) et le rythme de la programmation des investissements retenu dans les contrats de plan 1995-1999.*

Les principales hypothèses sont les suivantes :

#### *a. Inflation*

- . 1994 : 2 %
- . 1995-1996 : 2,2 %
- . 1997-2015 : 2,5 %

#### *b. Évolution des tarifs des péages*

Les tarifs évoluent à hauteur de 80 % de l'inflation sur la période considérée (1994-2015).

#### *c. Taux d'intérêt annuel de l'emprunt*

Il sera de 4 points au-dessus de l'inflation estimée de l'année en cours. En 1994, il a été de  $2\% + 4\% = 6\%$ .

***d. Amortissement des moyens de financement***

Tous les moyens de financement (les capitaux propres [hors subventions], les emprunts à long et moyen terme et les avances de l'État) sont amortis linéairement sur la durée de la concession.

***e. Investissements***

Le programme des investissements permet de lancer en dix ans le schéma directeur routier national. Il s'achève en 2003.

***f. Évolution du trafic***

L'estimation du taux de croissance annuel du trafic servant de base aux études de simulation est globalement égal à :

- 1994-2000 : 4 % linéaire (base 87),
- 2001-2010 : 3,5 % linéaire (base 87),
- 2011-2015 : 1,5 % linéaire (base 87).

**Tableau 1**

**Indicateurs d'activité, de performance  
et de structure financière  
en MF 1993 <sup>1</sup>**

	1993	2000	2015
Effectifs moyens mensuels	10 392		
Chiffre d'affaires (HT) en MF	16 898	24 137	28 796
Valeur ajoutée (en MF)	14 767	22 286	25 802
Excédent brut d'exploitation (en MF)	12 257	17 766	20 638
Capacité d'autofinancement brute (en MF)	5 668	9 935	15 858
Capacité d'autofinancement nette (en MF)	1 600	3 937	8 028
Investissements (en MF)	10 871	14 043	
Endettement annuel (en MF) <sup>2</sup>	6 642	5 182	- 3 939
Endettement cumulé (en MF)	90 867	110 503	0
Frais financiers (en MF)	6 759	6 713	258
VA/effectifs (en MF/salarié)	1,42		
EBE/VA	0,83	0,80	0,80
Frais financiers/EBE	0,55	0,38	0,01
CAF nette/CA	0,09	0,16	0,28
Investissement/VA	0,74	0,63	-
CAF nette/investissement	0,14	0,28	-
Endettement cumulé/CA	5,38	4,58	-
Endettement cumulé/CAF brute	16,35	11,12	-

(1) Avant mise en œuvre des contrats de Plan.

(2) Solde entre emprunts annuels et remboursements annuels.

**Tableau 2**

**L'évolution des principaux soldes et ratios**  
*en MF 1994*

	1994	1998	2004	2010	2016
Trésorerie disponible après refinancement :					
. de l'exercice (en MF)	0	0	0	3 420	8 309
. cumulée (en MF)	0	0	0	15 400	60 074
Solde d'exploitation (en MF)	1 565	1 353	1 402	7 261	24 770
Charges différées (en MF)	33 720	26 918	22 022	7 540	<sup>1</sup>
Endettement/CA	4,88	4,66	3,6	1,23	<sup>2</sup>
Charges différées/CA	1,74	1,14	0,72	0,22	
Frais financiers/CA	0,33	0,28	0,22	0,1	0,01

---

(1) Extinction : 2014.

(2) Extinction : 2016.

## **ANNEXE 8**

---

### **COMPOSITION DU SOUS-GROUPE**





## ANNEXE 8

### COMPOSITION DU SOUS-GROUPE

#### *Animateur :*

M. Séligmann (Bernard), Conseil général des Ponts et Chaussées

#### *Rapporteurs :*

M. Halaunbrenner (Gérard), chargé de mission, Commissariat général du Plan

M. Lapeyre (Jacques), chargé de mission, Commissariat général du Plan

M. Rémy (André), Observatoire économique et statistique des transports au ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports

#### *Membres :*

M. Azéma (David), SNCF

M. Balardelle (Joël), Aéroports de Paris

M. Berthier (Jean-Pierre), Direction de la Prévision

M. Bloy (Eddy), consultant

M. Bonnafous (Alain), professeur à l'université Lumière-Lyon 2 et à l'IEP de Lyon, Laboratoire d'économie des transports

M. Bonelli (Louis), Direction générale de la Concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

M. Burdeau (Michel), Union des sociétés d'autoroutes à péage

M. Carlier (Michel), Direction des Affaires financières et de l'administration générale, ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports

M. Caude (Geoffroy), Direction des Transports terrestres

M. Crebassa (Philippe), Direction générale de l'Aviation civile

M. Dissaux (Thierry), Direction du Trésor

M. Estournet (Marc), Direction des Transports terrestres

M. Fayard (Alain), Direction des Routes

M. Heux (Roger), Direction des Routes

M. Flipo (Éloi), Voies navigables de France

Mme Fouletier (Mireille), ministère de l'Environnement

M. Kenigswald (Laurent), Direction de la Prévision  
M. Leuxe (André), Direction des Transports terrestres  
M. Matheu (Michel), chef du Service énergie, environnement, agriculture, tertiaire, Commissariat général du Plan  
M. Maubois (Raymond), directeur du développement, RATP  
M. Mercadier (Michel), Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale  
M. Meusburger (Yves), Direction générale de l'Aviation civile  
M. Mordacq (Frank), Direction du Budget  
M. Moulinier (Jean-Marc), Direction des Affaires économiques et internationales  
Mme Mounier (Marie-Odile), Syndicat des transports parisiens  
M. Orizet (François), Direction du Budget  
Mme Pécheur (Pascale), Groupement des Autorités responsables de transports  
M. Paul-Dubois-Taine (Olivier), Direction des Affaires économiques et internationales  
M. Sauvant (Alain), Direction des Transports terrestres  
M. Soupault (Thierry), Union des transports publics  
Mme Stubler (Nathalie), Air Inter  
M. Trouvat (Philippe), Direction de la Nature et des paysages, ministère de l'Environnement  
M. Wachenheim (Michel), Direction générale de l'Aviation civile

*Autres participants :*

Mme Benadon (Danielle), chef du service du Transport aérien, Direction générale de l'Aviation civile  
M. Bollotte (Lucien), sous-directeur des Transports urbains, régionaux et départementaux, Direction des Transports terrestres  
M. Guilhaudin (Patrick), directeur général de la CNR  
M. Guimbaud (Thierry), Direction des Routes  
M. Lamidey (Marc), directeur de la Planification et des programmes, Air Inter  
Mme Lecomte (Chantal), sous-directeur des Autoroutes et des transports collectifs, Direction des Routes  
M. Petillault (Michel), directeur du Développement et des finances, Aéroports de Paris  
M. Peyronnet (Philippe), sous-directeur des Chemins de fer, Direction des Transports terrestres  
M. Rapoport (Jacques), directeur général adjoint de la RATP  
M. Renvoisé (François), sous-directeur des Voies navigables, Direction des Transports terrestres  
M. Rousseau (Claude), Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'Action régionale





COMMISSARIAT  
GÉNÉRAL  
DU PLAN

# Transports : le prix d'une stratégie

## Tome 2 : l'avenir des entreprises publiques

L'État investit annuellement dix milliards de francs dans les infrastructures de transport d'intérêt national ou régional. Il contribue pour plusieurs dizaines de milliards à l'équilibre financier des opérateurs publics du secteur. Les résultats sont à bien des égards décevants : endettement de la SNCF, retard dans la construction d'infrastructures prioritaires, concurrence imparfaite entre rail et route, etc.

Ces déceptions s'expliquent en grande partie par l'insuffisante cohérence de la politique des transports. Les trois rapports rassemblés dans le présent ouvrage invitent donc à mobiliser de concert tous les outils de l'action publique.

Le second tome contient les rapports consacrés à la compétitivité des opérateurs publics. Il analyse leur situation économique et invite à rompre le cercle vicieux de leur surendettement. Il propose en outre une vision à long terme des éléments financiers de ces entreprises et des risques auxquels elles sont exposées.

L'efficacité du système de transport conditionne la compétitivité économique globale et le niveau de l'emploi. Seule une politique qui manie de façon cohérente financement, tarification, fiscalité et réglementation peut l'offrir au pays pour un prix raisonnable.

Prix : 90 F  
Imprimé en France  
ISBN 2-11-003500-5  
DF 5 3852-3

La Documentation française  
29-31, quai Voltaire  
75344 Paris Cedex 07  
Tél. : 40.15.70.00  
Télécopie : 40.15.72.30

9 782110 035004

