

Analyse des investissements de 4
entreprises publiques du secteur
des transports : S.N.C.F., Aéroport
de Paris, R.A.T.P., Air-France

Service des études économiques

DOCUMENTATION

Réf. n°

CDAT
4399

Décembre 1976

Analyse des investissements des
entreprises publiques du secteur
des transports

Le dossier ci-joint comprend trois documents de longueur inégale :

- une note courte sur l'évolution des investissements des entreprises publiques du secteur des transports de 1963 à 1976; cette note résume les conclusions de l'étude sur le même sujet;
- une fiche intitulée "perspectives d'investissement des entreprises publiques de transport au cours du VIIème Plan";
- l'étude de l'évolution des investissements des entreprises publiques du secteur de transport, de 1963 à 1976.

Service des études économiques	
DOCUMENTATION	
Réf. n°	CDAT
	4399

Evolution des investissements des entreprises
publiques du secteur des transports, de 1963
à 1976

RESUME

1 - Evolution de l'ensemble des investissements

Les entreprises étudiées sont, la S.N.C.F., l'Aéroport de Paris, la R.A.T.P. et Air France.

En dépit de certaines fluctuations, la part des investissements des entreprises étudiées reste relativement stable sur la période 1963 - 1976, qu'on les compare aux investissements des entreprises nationales et des établissements publics ou encore à l'ensemble des investissements du secteur productif et à la P.I.B.

Après la baisse rapide de la période 1968 - 1971, on constate cependant depuis 1971 - 1972, une tendance à la progression des investissements publics de transport en pourcentage par rapport à ces agrégats, comme le montre le tableau suivant :

Part des investissements des entreprises publiques du transport :	unité	1963	1971	1972	1973	1974	1975	1976
dans Les investissements des entreprises nationales des secteurs transport et énergie (p.m.)	%	29,3	35,8	36	38,6	38,9	33,8	34,9
Dans les investissements des entreprises nationales et établissements publics de tous les secteurs	%	13,2	12,1	12,2	13,4	14,3	13,1	
Dans l'ensemble des investissements productifs	%	3,4	2,4	2,4	2,6	2,6	2,9	
Dans la P.I.B.	o/oo	5,4	4,2	4,2	4,5	4,7	5,0	5,3

L'évolution est moins nettement tranchée si on compare les investissements des entreprises nationales de transport à ceux des entreprises nationales des secteurs transport et énergie (cf. 1ère ligne du tableau), qui font l'objet de l'examen du rapport annuel du F.D.E.S. Sur la période, la part du transport dans cet agrégat croît régulièrement de 27,7 % en 1964, à 36,7 % en 1970 et oscille autour de cette valeur après cette date. En réalité, la forte progression de 1971 à 1975 des investissements de la S.N.C.F. (+ 84 % en valeur) et du secteur transport coïncide, dans le temps avec le développement des investissements du secteur énergie (+ 60 % en valeur, sur la même période). En 1976, les investissements de la S.N.C.F. et du secteur énergie étaient respectivement de 4,8 et 16,3 milliards de F. (toutes taxes comprises).

2 - Part des diverses entreprises

Cette stabilité de l'ensemble des investissements du secteur des transports cache cependant des disparités importantes, comme le montre le graphique n° 2, ci-joint:

- Décroissance rapide de la part de la S.N.C.F. jusqu'en 1970, stabilité jusqu'en 1973, puis reprise à partir de cette date.
- Croissance de la part de la R.A.T.P. (jusqu'en 1969), de Air-France (jusqu'en 1970), de l'aéroport de Paris (jusqu'en 1971), puis stabilité de la part des 2 premières, mais décroissance de la part de l'aéroport de Paris à partir de 1971.

La tableau suivant donne la part de la S.N.C.F. par rapport aux autres entreprises du secteur des transports.

	1963	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Part S.N.C.F. d dans l'ensemble des investissements des entreprises publiques de transport	74,5 %	43,8 %	44,6 %	43,1 %	52 %	56,6 %	55,2 %

La part comparée des différentes entreprises, en 1963 et 1976 est donnée dans le tableau suivant :

	unité	S.N.C.F.	R.A.T.P.	Aéroport de Paris	Air France	Total
1963	%	74,5	7,3	4,6	13,6	100
1976	%	55,2	22,7	2,3	19,8	100

3 - Modalités de financement des entreprises publiques du transport

La part de l'autofinancement est relativement stable de 1973 à 1972 (il varie de 58 à 62 % de 1963 à 1972). Par contre, cette part décroît très brutalement de 1973 à 1974.

Compte tenu de la part relativement stable des subventions à l'investissement (environ 10 % à partir de 1966) et de la faiblesse des dotations en capital (toujours inférieure à 6 %, à l'exception de 1975, où elles ont représenté 14,4 %), cette chute est compensée par la progression des autres financements (emprunts et trésorerie) comme le montre le tableau suivant :

	1963	1971	1972	1973	1974	1975	1976
taux autofinancement	62,2	58,8	58,4	51,2	32	33	31,3
Part emprunt et trésorerie	36,8	31,6	27,8	32,6	54,5	43,4	56,2
taux autofinancement SNCF (pm)	69,5	97,8	90,8	84,1	56,6	47,3	42,4

L'analyse par entreprise montre que cette décroissance du taux d'autofinancement se traduit en particulier par une forte progression du financement sur emprunts de la S.N.C.F., emprunts qui passent de 73 à 74, en francs courants, de 284 M.F. à 995 M.F. Cette variation de 711 M.F. représente 12,4 % du financement total hors emprunt des entreprises publiques en 1973.

La comparaison avec le financement de l'ensemble des entreprises publiques montre, pour les transports, une évolution différente de celles des entreprises publiques des autres secteurs. Pour ces dernières, en effet, le taux d'autofinancement s'est maintenu et à même légèrement progressé de 1963 à 1971, puis à fortement crû en 1972 (normalisation des comptes des charbonnages) et à beaucoup mieux résisté, à partir de 1973, que celui des entreprises de transport.

Taux d'autofinancement des entreprises publiques autres que celles du secteur des transports

1963	1971	1972	1973	1974	1975	1976
23,6	32,5	60,3	64,9	54,5	54,1	43,8

4 - Prêts et participations des entreprises publiques du secteur

La part des prêts et participation dans d'autres entreprises reste stable ou décroît, depuis 1968, par rapport à l'ensemble des investissements. En 1976, cette part est de l'ordre de 8,5 %.

Perspectives d'investissement des
entreprises publiques de transport
au cours du VIIème Plan

A l'occasion des travaux de préparation du VIIème Plan, les prévisions d'investissement données par les entreprises étaient les suivantes (hors taxes en MM F.) :

	Investissements 76-80	Investissements de 76 (P.M.)
S.N.C.F.	19,1	3,5
R.A.T.P.	11,6	1,5
Air France et Aéroport de Paris	5,6	1,4 (dont 1,1 pour A.P.)
	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 36,3 (hors taxes en F. 1975)	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 6,4 (Hors taxes)

Ces hypothèses d'investissement correspondent approximativement à un maintien de la part des investissements des entreprises publiques de transport dans la P.I.B. à son niveau de 1975 (pour une progression de 3 % par an de la P.I.B. sur la période 1975 - 1980).

Il faut noter cependant :

- que la part des investissements des entreprises publiques de transport dans la P.I.B. se situait à un niveau relativement élevé en 1975 (5,30/00) si on compare à la période 1971-75, où elle était, en moyenne, de 4,6 0/00.
- Compté tenu de la dégradation considérable des ^{d'auto-financement}taux en 1975, le maintien d'un rythme élevé d'investissement pour la période 1975-1980 nécessitera un recours important aux financements extérieurs sur emprunts ou fonds budgétaires si les recettes des entreprises publiques de transport ne sont pas améliorées. Ceci est notamment vrai pour la S.N.C.F., pour laquelle le programme prévu est cohérent avec la poursuite de l'effort entrepris en 1974, qui marque une rupture de tendance par rapport à la période précédente.

NOTE

EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES
PUBLIQUES DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE LEUR
FINANCEMENT (DEPUIS 1963)

ETUDE SUR LES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES
DU SECTEUR DES TRANSPORTS

OBJET DE L'ETUDE

L'étude concerne les investissements des 4 grandes entreprises publiques de transport : SNCF, RATP, AIR FRANCE et Aéroport de Paris.

L'objet de cette étude est de répondre, au sujet de ces entreprises, à deux séries de questions :

- 1) Comment a évolué le volume des investissements de ces 4 entreprises depuis 1963 :
 - individuellement
 - par rapport aux investissements des autres entreprises publiques et à l'activité globale (P.I.B.)
- 2) Comment s'est effectué le financement des dépenses en capital de ces entreprises (autofinancement, capitaux publics, emprunts ...)

SOURCES UTILISEES

Les chiffres fournis sont tirés principalement des rapports du Conseil de Direction du Fonds de Développement Economique et Social. Les chiffres fournis concernent les investissements nouveaux. La note désigne sous le terme "entreprises publiques" les entreprises publiques dont les programmes d'investissement sont approuvés par le F.D.E.S. (Fonds de Développement Economique et Social) c'est à dire :

- les 4 entreprises publiques de transport déjà citées (SNCF, Aéroport de Paris, R.A.T.P., Air France).

- Les entreprises publiques du secteur énergie : charbonnages de France, E.D.F., Gaz de France, Compagnie Nationale du Rhône, et le C.E.A. (Commissariat à l'Energie Atomique) pour la seule partie de son programme financée par emprunts du F.D.E.S.

En ce qui concerne le financement des investissements, la définition d'un concept d'autofinancement pose de nombreux problèmes pour les entreprises publiques, cet autofinancement pouvant inclure diverses contributions publiques dont le traitement comptable varie dans le temps.

Les investissements courants, non pris en compte dans les analyses du F.D.E.S. sont supposés auto-financés. L'autofinancement pris en compte dans l'étude est donc disponible pour les investissements nouveaux.

Les acquisitions en crédit-bail sont comptabilisées à leur valeur totale en investissement et il leur correspond une contre-valeur fictive dans les sources de financement.

Les résultats fournis pour l'année 1975 sont des résultats provisoires et les chiffres relatifs à 1976 sont constitués des prévisions initiales non révisées.

I - LES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT

A) LA S.N.C.F. (voir tableau N° 1 et graphique n° 1)

En début de période, les investissements de la SNCF constituaient la majeure partie des immobilisations des entreprises de transport (plus de 70%). Les dépenses pour les installations fixes se situaient presque au niveau des dépenses en matériel roulant (621 MF contre 723 MF en 1963).

En Francs constants, les investissements de la S.N.C.F. ont stagné jusque vers 1967, puis amorcé une légère décroissance. A partir de 1972, un léger redressement qui se confirme et s'amplifie à partir de 1974, apparaît.

Au point de vue de la structure des investissements, une première progression très nette de la rubrique "matériel roulant, mobilier et outillage" s'est effectuée jusque vers 1968, en liaison avec la nécessité de moderniser le parc des wagons et l'obsolescence de la traction à vapeur. Les perspectives intéressantes de croissance du trafic voyageurs et la nécessité d'offrir à la clientèle des conditions de confort susceptibles d'entraîner son adhésion, ont justifié à nouveau, à partir de 1971-1972, une progression de la part des investissements consacrée au matériel roulant, mobilier et outillage.

B) LA R.A.T.P. (voir tableau N° 2 et graphique n° 1)

Partis d'un niveau peu élevé en début de période (145 MF en 1963) les investissements de la RATP ont subi une très forte croissance sur la période 1965-1969, passant, en francs constants, du niveau 97 en 1963 au niveau 462 en 1969. Après une courte période de stabilisation en francs constants, les paiements de la RATP ont connu de nouveau, en 1973, une importante progression, liée à la nécessité de développer les transports en commun. A partir de 1974, les investissements se maintiennent à un niveau élevé quoiqu'en légère décroissance en francs constants.

C) AEROPORT DE PARIS (voir tableau n° 3 et graphique n° 1)

Après une stagnation en francs constants sur la période 1963-1965, le début des travaux à ROISSY permet d'amorcer une progression en 1966, progression qui s'accroît à partir de 1968 avec le début d'importants travaux à ORLY (aérogare d'ORLY-OUEST). A partir de 1972, la fin des grands travaux à ORLY entraîne une nouvelle stagnation en francs constants des investissements, stagnation qui se continue par une baisse importante en 1974, avec la fin des grands travaux à ROISSY.

D) AIR FRANCE (voir tableau n° 4 et graphique n° 1)

Le montant des investissements d'Air France est commandé par les programmes de renouvellement du matériel volant. Les années 1964 et 1965 d'une part, 1971 d'autre part ont été marquées par un net ralentissement des paiements de matériel volant. Les investissements plafonnent à nouveau en 1974, en liaison avec la stagnation du trafic et le retard pris dans le renouvellement de la flotte.

Le programme supersonique entraîne, en 1976, une nette progression des paiements

E) LES INVESTISSEMENTS TOTAUX (voir tableau n° 5 et graphique n° 1)

En francs constants, les investissements de l'ensemble des grandes entreprises publiques ont cru légèrement mais régulièrement du niveau 100 en 1963, au niveau 142 en 1968. Les investissements ont ensuite, toujours en francs constants, amorcé une légère décroissance. Ils se situaient au niveau 124 en 1971. Avec les années 1972 et 1973 débute une assez nette reprise qui se confirme ensuite.

F) IMMOBILISATIONS SOUS LE TITRE "PRETS ET PARTICIPATIONS" (voir tableau n° 5 et graphique n° 3)

Si l'on excepte l'année 1963 (où la ligne "prêts et participations" représentait 1,7% des investissements totaux), la part des prêts et participations dans les investissements totaux des entreprises publiques de transport a varié selon une courbe en cloche sur la période 1964-1973. En 1964, les prêts et participations s'élevaient à 0,7% des investissements, et en 1973, à 0,8% des investissements. Entre les deux, s'est situé un sommet pour les années 1968 1969 et 1970, années pour lesquelles les prêts et participations atteignaient 1,6% du total des immobilisations.

G) REPARTITION DES INVESTISSEMENTS ENTRE LES DIVERSES ENTREPRISES DE TRANSPORT
(voir tableau N° 6 e(graphique n° 2))

En début de période, les investissements de la S.N.C.F. représentaient 70 à 80% des investissements des grandes entreprises de transport. Cette part a décliné rapidement et régulièrement à partir de 1965-1966 pour venir stagner entre 40 et 45% des investissements totaux pour les années 1970/1971, 1972 et 1973. L'année 1974 a vu par contre une nouvelle progression de la part de la S.N.C.F. progression qui se confirme ensuite.

La part de la RATP, partie d'un niveau très bas (7% en 1963) a cru régulièrement à partir de 1964 pour atteindre un peu plus de 25% en 1969 et stagner ensuite à ce niveau.

La part d'AEROPORT DE PARIS, stagnante sur 1963-1968 aux environs de 5% , a ensuite amorcé une courbe en cloche avec un sommet en 1971, suivi d'une nouvelle baisse (le sommet de 1971 (16%) correspondant à la simultanéité des investissements sur ORLY et ROISSY). A partir de 1974, AEROPORT DE PARIS n'a plus de grand projet en cours et la part de ses investissements dans l'ensemble des entreprises publiques de transport continue sa décroissance.

Le part d'AIR FRANCE marque un creux autour de l'année 1965 (absence de renouvellement de la flotte). La progression à partir de 1965 (de 4% en 1965 à 20% en 1970) se stabilise ensuite pendant longtemps, ce qui marque peut-être une politique trop timide de renouvellement du matériel volant. Le programme supersonique est la cause, en 1976, de la nette augmentation de la part d'AIR FRANCE dans le total des investissements des entreprises publiques de transport.

TABLEAU N° 1

INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.

Années Rubriques	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Installations Fixes	620,7	623,0	538,5	557,7	613,3	670,6	668,6	670,7	689,2	811	916,4	1359,7 25,0	1628,6 29,9	1746,8 20,0	
Matériel Roulant Mobilier - Outillage	722,7	846,6	1037,1	1138,5	1171,3	1067,9	977,7	956,0	1000,3	1109,6	1205,5	1620,3 0,9	2073,1 0,7	2283,8 0,8	
Special Banlieue	"	"	"	"	"	"	"	"	11,8	36,0	109,8	309,1	409,5	563,1	
Autres	122,3	122,4	116,1	108,8	109,9	100,1	93,4	"	"	"	"	"	9,9 (1)	170 (1)	
Interests Intercalaires	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Prts & Participations	10,2	10,7	13,8	15,7	15,9	36,9	10,7	23,3	11,4	10,2	14,3	10,1	23,5	61,5	
TOTAL GENERAL	1475,9	1602,7	1705,5	1820,7	1910,4	1875,4	1750,4	1650,0	1712,7	1966,8	2246,0	3299,2	4139,6	4825,2	
Taxes Recuperables	"	"	"	"	"		-126,6	-297,6	-288,3	-332,7	-352,5	-512,0	-655,4	-740,1	
Investissements H.T. (F. courants)	1475,9	1602,7	1705,5	1820,7	1910,4	1875,4	1623,8	1372,4	1424,4	1634,1	1893,5	2782,2	3504,2	4085,1	
Investissements H.T. (F. constants 65)	1566,8	1640,4	1705,5	1771,1	1809,1	1706,5	1386,7	1114,0	1097,4	1192,8	1291,6	1706,9	1909,6	2033,4	
Investissements H.T. (indice)	100	104,7	108,9	113,0	115,5	108,9	88,5	71,1	70,0	76,1	82,4	108,9	121,9	129,8	

) ligne nouvelle PARIS-LYON

TABLEAU N° 2

INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.

Années Rubriques	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Extension des Réseaux	98,8	91,4	258,1	315,6	387,9	578,1	627,6	502,2	319,3	317,7	452,9	535,7	596,0	708,3	
Augmentation de Capacité et Automatisation				109,5	165,5	124,7	68,7	82,5	105,3	180,8	305,0	263,2	285,5	351,4	
Autres	48,9	55,9	46,9	60,8	65,5	75,7	286,9	388,0	560,1	572,3	659,7	720,8	735,9	920,2	
Intérêts Intercaenners	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Participations	-0,4	-1,7	-0,7	3,5	4,7	5,6	11,6	6,7	5,8	2,1	"	2,9	2,4	"	
TOTAL GENERAL	144,3	145,6	303,3	489,4	623,6	724,0	994,8	979,5	990,5	1073,2	1417,7	1528,5	1679,8	1980,5	
Taxes Recouvrables	"	"	"	"	"	-126,0	-163,9	-231,1	-135,6	-176,6	-187,4	-202,8	-230,8	-263,5	

Investissements H.T. (F. courants)	144,3	145,6	303,3	489,4	623,6	658,0	828,9	748,4	854,9	896,6	1230,3	1325,7	1449,0	1717,0	
Investissements H.T. (F. constants 1965)	153,2	149,0	303,3	476,1	590,5	598,7	707,9	607,5	658,6	654,5	839,2	813,3	789,6	854,7	
Investissements H.T. (Indices)	100	97,3	198,0	310,8	385,4	390,8	462,1	396,5	429,9	427,2	547,8	530,9	515,4	557,9	

TABEAU N° 3

INVESTISSEMENTS DE L'AEROPORT DE PARIS

Rubriques \ Années	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Orly	59,5	65	59,7	46,1	51	112,6	228,9	274,2	184,5	69,8	34	25,0	29,9	20,0	
Le Bourget	18,2	8,2	6,7	4,6	5,9	4,3	1,6	1,1	4,2	6	2,9	0,9	0,7	0,8	
Roccosy	"	"	"	45,4	84	54,6	95	180	330,0	408,6	417,5	188,6	231,5	101,5	
Autres	12,6	14,9	21,6	30,1	35,8	34,2	44,5	65,3	70,0	74,3	78,3	95,9	79,0	60,2	
Interêts Intercaféaires	"	"	"	"	"	"	"	"	40,7	64,7	91,6	58,7	20,5	15,0	
Prêts & Participations	1,7	0,8	1	1,5	5	3,7	2,7	4,4	4,1	8	7	5,0	4,7	5,0	
TOTAL GENERAL	92	88,9	89	127,7	181,7	209,4	372,7	525,0	630,5	631,4	631,3	374,1	366,3	202,5	
Taxes Récupérables	"	"	"	"	"		- 51,7	- 47,8	- 78,4	- 89	- 78,4	- 42,8	- 48,1	- 25,0	
Investissements H.T. (F. courants)	92,0	88,9	89	127,7	181,7	209,4	321,0	477,2	552,1	542,4	552,9	331,3	318,2	177,5	
Investissements H.T. (F. constants 65)	97,7	91	89	124,2	172,1	190,5	274,1	387,3	425,3	395,9	377,1	203,3	173,4	88,4	
Investissements H.T. (indice)	100	93,1	91,1	127,1	176,2	195,0	280,6	396,4	435,3	405,2	386,0	208,1	177,5	80,4	

TABLEAU N° 4

INVESTISSEMENTS D'AIR FRANCE

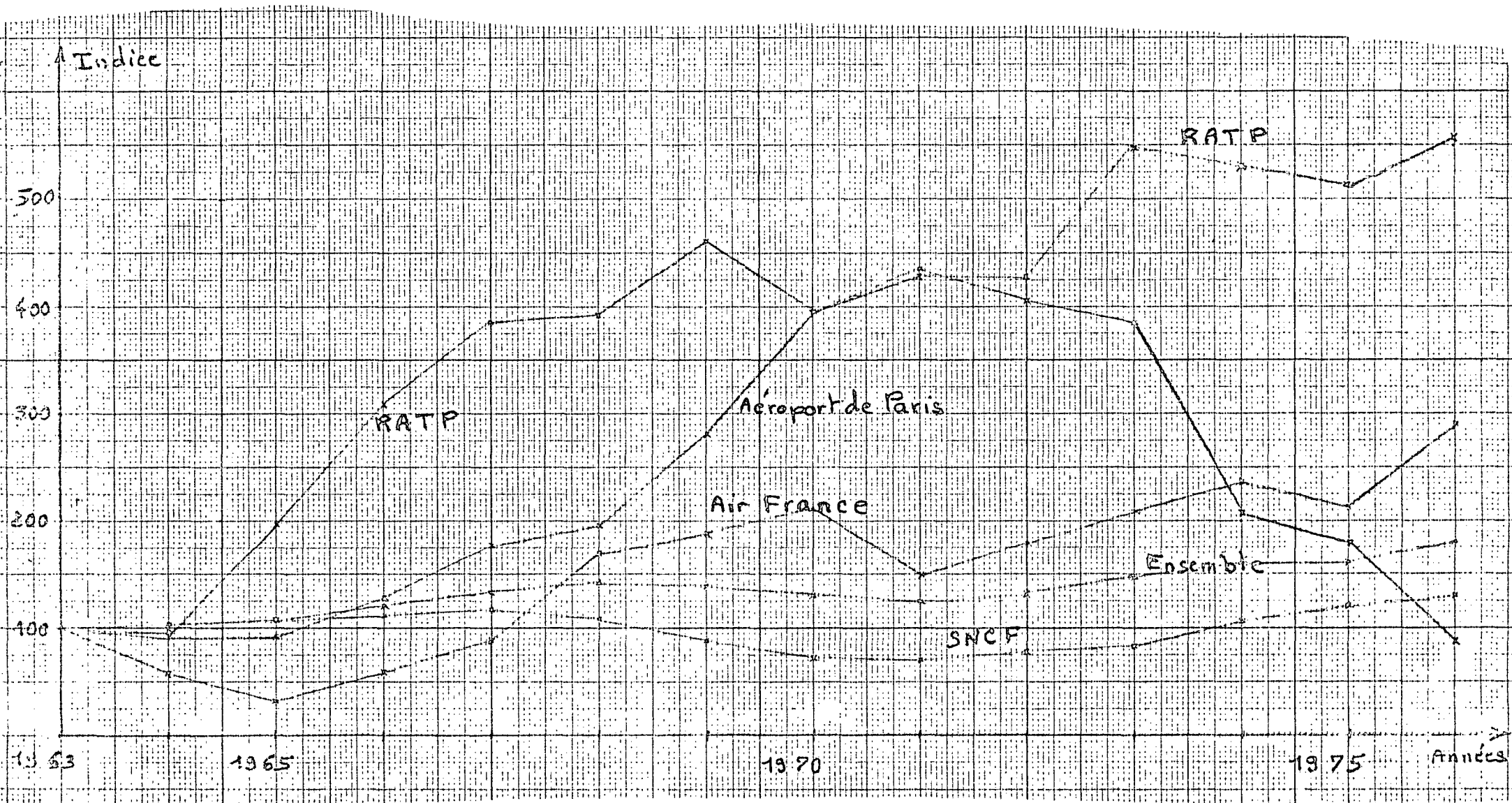
Années Rubriques	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Matériel Volant	199,3	102	50,4	122,2	207,4	402,1	433,4	560,6	331,4	473,9	626,5	860,5	925,4	1356,9	
Équipement au Sol	43,5	55,9	36,8	49,7	56,9	118,2	153,1	180,2	208,4	238,3	254,9	24,3	154,7	334,7	
Intérêts Intercalaires	4	"	"	"	"	7,3	14,8	11,2	8,6	7,4	16,8	19,9	24,9	28,6	
Participation p Prêts	21,6	4,9	6,3	4,5	5,9	4,9	29,0	19,0	25,9	18	17,1	31,5	20,3	5	
TOTAL GENERAL	268,4	162,8	93,5	176,4	270,2	532,5	630,3	770,0	574,3	733,6	815,3	1136,2	1125,3	1725,2	
Taxes Récupérables	"	"	"	"	"		-15,2	-22,4	-29,6	-39,9	-39,2	-27,0	-20,3	-59,3	
Investissements H.T. (C.F. courants)	268,4	162,8	93,5	176,4	270,2	532,5	615,1	747,6	544,7	693,7	876,1	1109,2	1105,0	1674,9	
Investissements H.T. (C.F. constants)	284,9	166,6	93,5	171,6	255,9	484,5	525,3	606,8	419,6	506,3	597,6	680,5	602,2	833,7	
Investissements H.T. (C indice)	100	58,5	32,8	60,2	89,8	170,0	184,4	213,0	147,3	177,7	209,8	238,9	211,4	292,6	

TABLEAU N° 5

INVESTISSEMENTS TOTAUX DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Equipement	1943,5	1985,3	2170,9	2589,0	2954,0	3343,0	3679,4	3860,9	3811,5	4299,3	5063,5	6209,9	7214,7	8618,8	
Interêts Intercalaires	4	"	"	"	"	7,3	14,8	11,2	49,3	72,1	108,4	78,6	45,4	43,6	
Prêts & Participations	33,1	14,7	20,4	25,2	31,5	51,0	54,0	52,4	47,2	38,6	38,4	49,5	50,9	71,5	
TOTAL GENERAL	1980,8	2000,0	2191,3	2614,2	2985,9	3401,3	3748,2	3924,5	3908,0	4405,0	5210,3	6338,0	7311,0	8733,4	
Taxes Recouvrables	"	"	"	"	"	(-126,0)	(-359,4)	(-578,9)	(-531,9)	(-638,2)	(-657,5)	(-789,6)	(-934,6)	(-1078,9)	
	"	"	"	"	"										
Investissements H.T. (F. courants)	1989,8	2009,0	2191,3	2614,2	2985,9	3275,3	3388,8	3345,6	3376,1	3766,8	4552,8	5548,4	6376,4	7654,5	
Investissements H.T. (F. constants)	2102,8	2042,1	2191,3	2543,0	2827,6	2980,3	2893,9	2715,6	2601,0	2749,5	3105,6	3403,9	3474,9	3810,1	
Investissements H.T. (Indice)	100	97,4	104,2	120,9	134,5	141,7	132,6	129,1	123,7	130,8	143,7	161,9	165,2	181,2	
Total "Prêts et participations" (F. courants)	33,1	14,7	20,4	25,2	31,5	51,0	54,0	52,4	47,2	38,6	38,4	49,5	50,9	71,5	
Part dans le (H.T.) total général	1,7%	0,7%	0,9%	1%	1,1%	1,6%	1,6%	1,6%	1,4%	1%	0,8%	0,9%	0,8%	0,9%	

INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT, H.T. - francs constants
base 100 en 1963

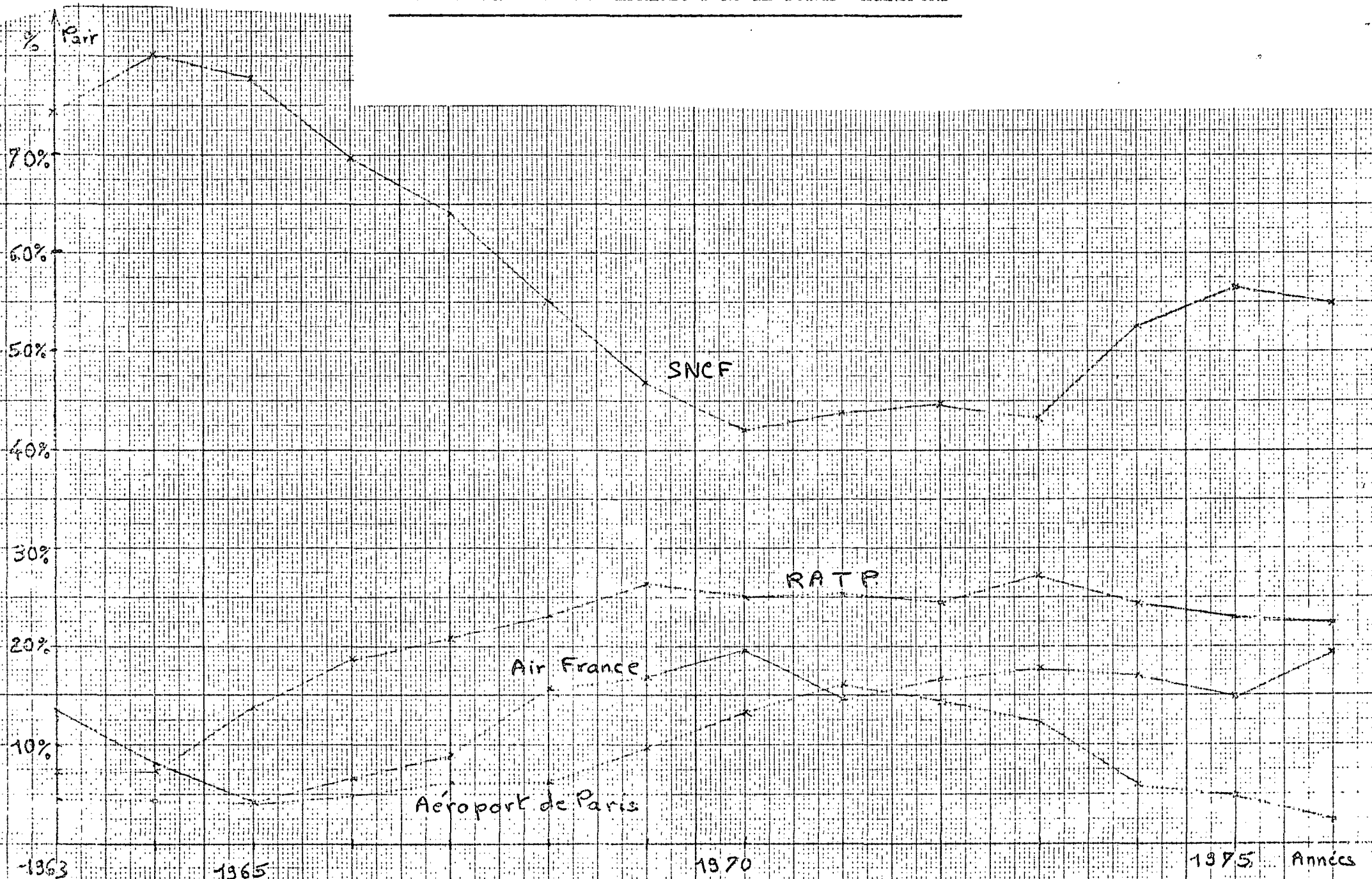


PART DES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT (T.T.C.)

Années Rubriques	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
SNCF	1475,9	1602,7	1705,5	1820,7	1910,4	1875,4	1750,4	1650,0	1712,7	1966,8	2246,0	3299,2	4139,6	4825,2	
RATP	144,3	145,6	303,3	489,4	623,6	784	994,2	979,5	990,5	1073,2	1417,7	1522,5	1679,8	1980,5	
AÉROPORT de PARIS	92	88,9	89	127,7	181,7	209,4	372,7	525,0	630,5	631,4	631,3	374,1	365,3	202,5	
AIR FRANCE	268,5	167,8	93,5	176,4	270,2	532,5	630,3	770,0	574,3	733,6	915,3	1136,2 1065,4	1125,3	1725,2	
TOTAL "TRANSPORT"	1980,7	2000,0	2191,3	2614,2	2985,9	3401,3	3748,2	3924,5	3908,0	4405,0	5210,3	6338,0 6267,2	7311,0	8733,4	
ENERGIE	4788,7	5214,5	5650,0	6196,5	6623,8	6864,8	7039,9	6779,0	6999,6	7839,7	8300,7	9992,4 9841,9	14301,4	16305,7	
TOTAL GENERAL	6769,4	7214,5	7841,3	8810,7	9609,7	10266,1	10788,1	10703,5	10907,6	12244,7	13511,0	16390,4 16409,1	21612,4	25039,1	
PART du "TRANSPORT"	29,3%	27,7%	27,9%	29,7%	31,1%	33,1%	34,7%	36,7%	35,8%	36,0%	38,6%	38,9%	33,8%	34,9%	

PART DES DIVERSES ENTREPRISES DANS LE TOTAL "TRANSPORT" (T.T.C.)

S.N.C.F.	74,5	80,1	77,8	69,6	64,0	55,1	46,7	42,0	43,8	44,6	43,1	52,0	56,6	55,2	
R.A.T.P.	7,3	7,3	13,8	18,7	20,9	23,1	26,5	25,0	25,3	24,4	27,2	24,1	23,0	22,7	
Aéroport de Paris	4,6	4,4	4,1	4,9	6,1	6,2	9,9	13,4	16,1	14,3	12,1	6,0	5,0	2,3	
Air-France	13,6	8,1	4,3	6,7	9,0	15,7	16,8	19,6	14,7	16,7	17,6	17,0	15,4	19,8	
Total.	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	



II - SITUATION DES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT DANS L'ECONOMIE NATIONALE

A) Parmi les entreprises publiques (voir tableau n° 6 et graphique n° 3)

Le rapport du Fonds de Développement Economique et Social fournit les renseignements concernant le secteur énergie (charbonnages de France, E.D.F., Gaz de France, Compagnie Nationale du Rhône et C.E.A. pour la partie des investissements financiers par emprunts F.D.E.S.). Dans l'ensemble (énergie + transport) qui regroupe donc les principales entreprises publiques du secteur productif, la part du secteur transport est passée de 29% en 1963 à 39% en 1974 pour redescendre ensuite à 35% en 1976. Il est à noter que le secteur énergie comprend une entreprise en forte récession, comme les charbonnages et une entreprise qui effectue maintenant moins d'investissements, comme la Compagnie Nationale du Rhône. La décroissance de la part du secteur transport après 1974 masque en fait une croissance des investissements des entreprises publiques de transport, et une croissance encore plus forte des immobilisations des entreprises publiques du secteur énergie (programme nucléaire d'E.D.F. en particulier).

B) Part des investissements du secteur transport dans la production intérieure brute et dans l'ensemble des investissements productifs (voir tableau n° 7 et graphique n° 4).

La part des investissements des entreprises publiques du secteur transport dans la production intérieure brute comme dans l'ensemble des investissements productifs suit deux courbes en S assez similaires. D'un niveau élevé en 1963 (5,4‰ de la PIB, 3,4% des investissements productifs) la part des entreprises publiques de transport passe par un premier minimum en 1964 (4,9‰ de la PIB, 3,1‰ des investissements productifs) se dirige ensuite vers un maximum en 1967-68 (5,8‰ de la PIB, 3,5% des investissements productifs) pour décroître ensuite assez rapidement jusqu'à une nouvelle stabilisation dans les années 1971 et 1972 (4,2‰ de la PIB, 2,4% des investissements productifs) et amorcer en 1973, une nouvelle croissance. Il semble alors, que sur longue période, la part des investissements des entreprises publiques de transport, dans la PIB comme dans l'ensemble des investissements productifs, a tendance à diminuer. Mais le renouveau d'intérêt pour les transports collectifs, la baisse des investissements et de la production du secteur privé, en liaison avec les difficultés économiques conduisent, depuis 1973-1974, à une nouvelle avance des investissements des entreprises publiques du secteur des transports.

SITUATION DES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT (H.T.)

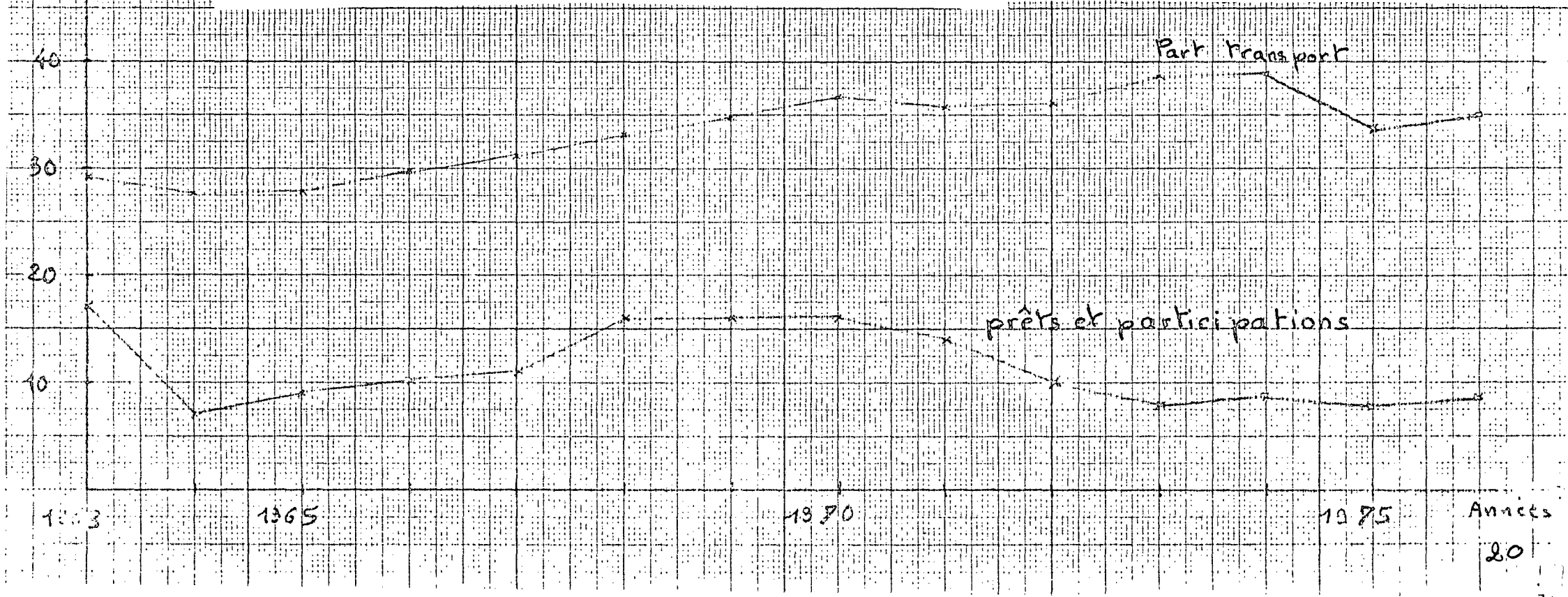
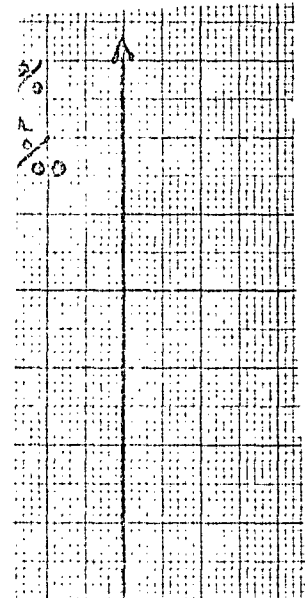
Rubriques \ Années	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Investissements secteur Transport	1980,8	2000,0	2191,8	2614,2	2985,9	3275,3	3588,8	3345,6	3376,1	3766,8	4552,8	5548,4	6376,4	7654,5	
Part ds I ^P productifs (%)	3,4	3,1	3,2	3,4	3,5	3,6	3,1	2,7	2,4	2,4	2,6	2,6	2,9		
Part ds P.I.B. (‰)	5,4	4,9	5,0	5,5	5,8	5,8	5,3	4,7	4,2	4,2	4,5	5,0 ^{4,7}	5,0	5,3	
Part ds I des EN et EP (%)	13,2	11,4	11,4	12,2	13,4	14,0	13,7	12,7	12,1	12,2	13,4	13,3	13,1		
P.I.B. (F courants)	368,5	403,0	438,7	477,6	515,1	561,0	643,5	716,8	797,0	894,9	1014,5	1168,2	1276,3	1452,2	
Investissements productifs (F courants)	52,7	64,7	69,0	77,6	84,5	91,2	109,1	124,2	139,6	158,4	172,8	210,9	216,9		
I productifs entre * Prises Nat et E.P.	15,0	17,5	19,2	21,4	22,2	23,4	24,8	26,3	28,0	31,0	34,0	38,7	48,6		

(*) investissements productifs des entreprises nationales et des Etablissements Publics

GRAPHIQUE N° 3

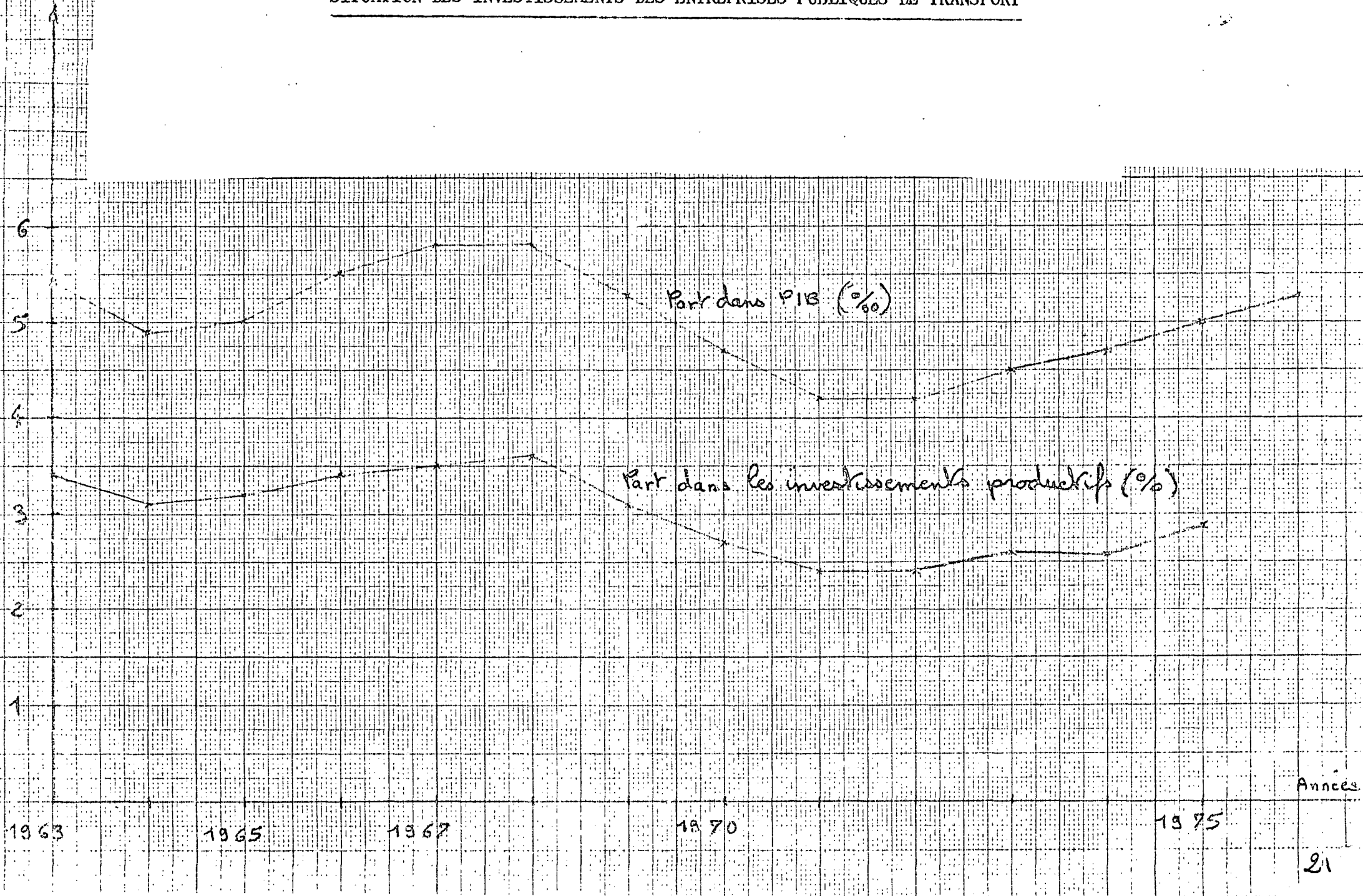
- PART DES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT (T.T.C.)
DANS L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES PUBLIQUES (%)

- EVOLUTION DU POSTE "PRESTS ET PARTICIPATIONS" (en % du total des investissements des entreprises
publiques de transport (o/oo))



GRAPHIQUE N° 4

SITUATION DES INVESTISSEMENTS DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT



III - LE FINANCEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES DU SECTEUR TRANSPORT

Avant d'étudier le financement des investissements des entreprises publiques, il convient de noter que la notion d'autofinancement utilisée est, en quelque sorte une notion comptable, et que l'évolution de l'autofinancement peut retracer une simple évolution de la comptabilité de l'entreprise (par exemple, augmentation des résultats par une meilleure compensation des charges de service public).

Rappelons que nous nous intéressons, dans cette étude, aux investissements nouveaux soumis à approbation du F.D.E.S. Les immobilisations et réparations courantes sont supposées auto-financées, et nous reprendrons dans nos tableaux l'auto-financement disponible pour les investissements nouveaux.

A) LA S.N.C.F. (voir tableau n° 8)

La S.N.C.F. se caractérise par un taux d'autofinancement important de ses investissements (de 70 à 100%), taux qui a tendance à augmenter sur longue période (70% en 1963, 98% en 1971) jusqu'en 1971, en liaison d'ailleurs avec le faible niveau des investissements.

Les capitaux publics (dotations en capital, subventions d'investissement, emprunts F.D.E.S.) entrent pour une part nulle ou négligeable dans le financement des investissements de la S.N.C.F. Mais il faut garder à l'esprit le fait que la S.N.C.F. reçoit du budget de l'Etat de très importantes contributions (compensations de tarifs réduits, service public, charges d'infrastructure...) qui se retrouvent dans le compte d'exploitation de la S.N.C.F. et contribuent à soutenir le taux d'autofinancement.

A partir de 1974, le taux d'autofinancement se dégrade considérablement, pour atteindre 42% en 1976 (prévisions). Cette baisse du taux d'autofinancement est à mettre en liaison avec la progression importante des investissements à partir de 1974, alors que les difficultés économiques ont entraîné de fortes perturbations dans le trafic marchandises et une nette dégradation des résultats d'exploitation.

B) LA R.A.T.P. (voir tableau n° 9)

Contrairement à la S.N.C.F., la R.A.T.P. se caractérise par un faible taux d'autofinancement (de 10 à 20%) et un appel très large aux subventions publiques de l'Etat et aux emprunts du F.D.E.S. pour financer ses équipements. En 1974, par exemple, pour un montant total des investissements de 1334 millions de Francs, l'autofinancement s'élevait à 261 F, les subventions à 351 MF. et les emprunts F.D.E.S. à 280 MF. Malgré la progression des investissements, le taux d'autofinancement reste stable après 1972.

C) AEROPORT DE PARIS (voir tableau n° 10)

Sur longue période, l'autofinancement de l'Aéroport a tendance à diminuer. Il atteignait 22% en 1973. On note qu'à partir de 1966, les emprunts du F.D.E.S. ont commencé à jouer un rôle important dans le financement des investissements de l'Aéroport. En 1973, les emprunts F.D.E.S. s'élevaient à 225 MF. pour un total de 553 MF. d'investissements : on note en 1971, 72, et 73, des augmentations en capital de l'Etat pour respectivement 120, 95 et 95 millions de Francs.

A partir de 1974, l'absence momentanée de grandes opérations permet une remontée du taux d'autofinancement (qui devait atteindre 55% en 1976).

D) AIR FRANCE (voir tableau n° 11)

Sur la période étudiée, AIR FRANCE se caractérise par un taux d'autofinancement très variable et assez élevé (de l'ordre de 50%). On note le rôle important joué à partir de 1969, par les emprunts à l'étranger (400 MF. en 1973, pour un investissement total de 921 MF.) On note aussi, en 1972 et 1973, l'apparition de 2 importantes dotations en capital (120 MF. chacune). Les emprunts F.D.E.S. n'ont été utilisés que durant les années 1968, 1969 et 1970.

L'année 1974 voit pour la première fois, apparaître un résultat nettement déficitaire qui persistera ensuite en 1975 et 1976. L'autofinancement devient donc très faible ou nul (en 1975 et même négatif en 1974).

E) ENSEMBLE DES ENTREPRISES PUBLIQUES DE TRANSPORT (voir tableau n° 12 et (graphique n° 5)

Avant 1973, le taux d'autofinancement de l'ensemble des entreprises publiques de transport est assez stable sur longue période et se situe entre 50 et 70%. Les dotations en capital ont progressé régulièrement à partir de 1969, alors que les subventions atteignaient un sommet en 1969. Les années 1969 et 1970 puis 1973 ont vu un fort appel aux emprunts à l'étranger en 1970, qui diminue ensuite (1971, 1972) puis amorce une nouvelle croissance.

Les difficultés économiques et la crise de l'énergie se traduisent, à partir de 1974, par une baisse de certains trafics (aérien et S.N.C.F. marchandises) alors que d'autres activités des entreprises publiques de transport justifient au contraire, une forte progression des investissements (transports urbains, et interurbains de voyageurs, électrification ferrée). Ceci se traduit au niveau du financement des immobilisations, par une forte baisse de la part de l'autofinancement qui passe de 50 à 30%. Les contributions publiques à caractère définitif (dotations en capital, subventions d'équipement) ou temporaire (emprunts F.D.E.S.) maintenant ou restreignant leur part, les entreprises publiques du secteur des transports ont donc dû faire davantage appel à l'emprunt (et pour certaines, au crédit-bail) pour financer leurs investissements).

IV - COMPARAISON DU SECTEUR PUBLIC ET DU SOUS SECTEUR TRANSPORT

L'autofinancement des entreprises publiques amorce une forte chute en 1974. Le développement des investissements à la suite de la crise de l'énergie fait ici aussi chuter les taux d'autofinancement.

Sur longue période, on note que le financement des investissements des entreprises publiques du secteur énergie, fait sensiblement plus recours aux fonds publics (prêts F.D.E.S., dotations en capital, subventions à l'investissement) que le financement des entreprises du secteur des transports. Ceci est sans doute d'ailleurs compensé par une plus large intervention des financements publics au niveau du compte d'exploitation pour les entreprises du secteur des transports (versements à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.).

TABLEAU N° 8

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DE LA S.N.C.F.

Rubriques \ Années	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Auto financement	1025,7	1115,6	1115,8	1308,8	1407,8	1422,8	1497,7	1348,4	1397,7	1484,2	1532,9	1575,9	1658,1	1733,5	
Dotacion en Capital	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Subventions	"	"	"	"	"	"	"	"	11,7	18,2	59,9	78,9	193,5	185,4	
Emprunts FDES	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	329,0	"	
Autres Emprunts en France	777,7	881,5	1046,7	897,5	949,4	462,6	1030,9	480,3	603,3	594,4	662,4	542,8	729,3	2151,6	
Emprunts à l'Étranger	39,7	39,9	"	"	145	149,5	124,2	"	79,9	"	153,4	827,6	884,3	258,6	
Crédits à Moyen Terme				"	"	50	75	"	"	135	"	"	"	"	
Tresorerie	-66,2	-103	-206,3	114,7	84,9	80,3	7	-63,9	-209,3	"	52,4	-39,1	54,1	"	
Remboursements d'emprunts	-364,2	-369,6	-378,2	-374,8	-751,6	-504,7	-1176,0	-397,3	-505,9	-487,5	-532	-374,9	-391,4	-424	
Divers et ajustements	60,2	38,3	127,4	-125,5	74,9	214,9	3	4,9	-48,1	-110,2	-95,5	171,0	49,7	180	

Investissements (M.F.)	1475,9	1602,7	1705,5	1820,7	1910,4	1875,4	1629,8	1372,4	1424,4	1634,1	1893,5	2782,2	3504,2	4085,1	
------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--

(2036) (2056)
* *

Taux d'autofinancement (1)	69,5	69,6	65,4	71,9	73,7	75,9	92,4	98,3	97,8	90,8	84,1	56,6	47,3	42,4	
----------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

(1) Autofinancement
Investissements hors taxes

(*) crédit-bail déjà répertorié dans les emprunts

TABLEAU N° 9

FINANÇEMENT DES INVESTISSEMENTS DE LA R.A.T.P.

Années Rubriques	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Auto financement	12,7	-15,6	92,7	23,7	36,6	-20,3	202,2	236,0	244,1	184,7	248,5	261,5	280,5	345,0	
Dotation en Capital	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Subventions	19,2	58	103,4	238	296	413,0	499	318	191,0	286,5	444,5	351,0	887,7	522,0	
Emprunts FDES	50	40	45	100	225	210	205	270	300	266	290,0	280,0	322,0	300,0	
Autres Emprunts en France	83	82	85	193,6	99,6	95,0	"	5	100,0	159,3	241,3	265,0	412,0	550,0	
Emprunts à l'Étranger	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	162,9	"	"	
Crédits à Moyen Terme	"	"	"	"	"	"	"	"	21,7	"	"	"	"	"	
Tresorerie	"	"	"	-46,2	"	"	-39,3	-33,1	52,3	-2,3	10,4	13,9	-3,6	"	
Remboursements d'emprunts	-20,6	-18,8	-22,8	-27,3	-33,6	-39,7	-43,9	-47,9	-52,9	"	"	"	"	"	
Divers et Ajustements	"	"	"	7,7	"	"	5,9	0,4	-1,6	2,4	-4,4	-8,6	50,4	"	

Investissements (N.T.)	144,3	145,6	303,3	489,4	623,6	658,0	828,9	748,4	854,9	896,6	1230,3	1325,7	1449,0	1717,0	
------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--

Taux d'investissement (1)	8,8	-10,7	30,6	4,8	5,3	-3,1	24,4	31,5	28,6	20,6	20,2	19,7	19,4	20,0	
---------------------------	-----	-------	------	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

(1) Autofinancement

Investissements hors taxes

(2) contribution de tiers et divers

TABLEAU N° 10

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DE L'AEROPORT DE PARIS

Années Rubriques	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Auto financement	35,5	51,9	64,8	45,1	66,4	76,2	52,1	63,7	90,6	107,8	121,4	120,2	158,7	96,5	
Dotation en Capital									120	95	35	100	150	-100	
Subventions	0,5	"	0,6	26,5	20,3	6,1	14,4	18,6	0,1	"	"	"	"	"	
Emprunts FDES	"	"	"	85	85	110	185	230	225	200	225	120	120	100	
Autres Emprunts en France	76	73	37	"	40,4	50	"	"	128	148,6	161,3	"	10	"	
Emprunts à l'Étranger	"	"	"	"	"	"	77,2	190,7	50	"	"	48,1	"	"	
Credits à Moyen Terme	"	"	"	"	"	"	"	"	"	55,4	"	"	"	"	
Tresorerie	"	"	"	"	"	"	10,7	"	-8,5	"	17,8	"	-53,1	-33	
Remboursements d'emprunts	-20	-23	-26,4	-28,9	-30,4	-32,9	-34	-36,1	-55,5	-66,5	-70,9	-64	-75,9	-94,0	
Divers et ajustements	"	-13	13	"	"	"	15,6	15,3	2,4	"	"	8,0	8,5	8,0	

Investissements (M.T.)	92	88,9	89	129,7	181,7	209,4	321,0	477,2	552,1	542,4	552,9	331,3	318,2	179,5	
------------------------	----	------	----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--

Taux d'autofinancement (1)	38,6	58,4	72,8	35,3	36,6	35,4	16,2	13,3	16,4	19,9	22,0	36,3	49,9	54,4	
----------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

(1) Autofinancement investissements hors taxes.

(2) contribution de tiers et divers

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS D'AIR FRANCE

Années Rubriques	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Auto financement	157,9	185,6	194	246,2	212,5	257	246,5	272,3	256,6	422,0	417,3	-183,7	5,1	130	
Dotation en Capital	"	"	"	"	"	"	50,0	80,0	"	120,0	120,0	220	270	140	
Subventions	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,5 (1)	
Emprunts FDES	40	"	"	"	"	20	70	80	"	"	"	"	"	"	
Autres Emprunts en France	100	"	"	"	50	160	"	"	165	255	28	"	270	286,5	
Emprunts à l'Étranger	"	"	"	"	"	"	169,0	360	170	230	468,5	1102,3	332,5	272,1	
Crédits à Moyen Terme	85	"	"	"	55	100	100	100	100	-120	149,3	269,5	-575,8	575,8	
Tresorerie	-39,4	58,1	-18,4	6,5	-1,6	-10,4	14,6	-8,5	-4,2	-3,9	"	67	"	"	
Remboursements d'emprunts	-75	-80,9	-82,1	-84,3	-65,7	-44,3	-64,5	-124,7	-147,8	-158,7	-154,5	-152,3	-161,1	-141,0	
Divers et Ajustements	"	"	"	5,0	20,0	-12,8	23,5	-11,5	5,1	-110,7	-146,5	-209,6	-957	-100	

Investissements (H.T.)	268,4	162,8	93,5	176,4	270,2	532,5	615,1	742,6	544,7	693,7	876,1	1109,2	1105,0	1674,9	
------------------------	-------	-------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--

(454,5)*

(135,1)*

Taux d'Autofinancement (1)	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
	58,8	114,0	207,5	139,6	78,6	48,3	40,1	36,4	42,1	60,8	47,6	-16,5	9,5	2,8	

(1) Prime d'équipement

(2) Autofinancement

Investissements hors taxes

(*) crédit-bail déjà répertorié dans les emprunts

TABLEAU N° 12

Financement des investissements des entreprises publiques.
de transport.

Années	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Auto financement	1231,8	1337,5	1467,3	1623,8	1723,3	1735,7	2000,5	1920,4	1984,0	2198,7	2329,8	1774,9	2102,4	2305,0	
Dotation en Capital							50	80	120	215	215	320	920	240	
Subventions	19,7	"	0,6	264,5	314,3	419,1	513,4	331,6	202,9	304,7	504,4	429,9	587,2	718,9	
Emprunts FDES	90	40	45	185	310	400	460	580	525	460	515	400	762	400	
Autres Emprunts en France	1036,7	1036,5	1168,8	1091,1	1120,4	742,9	1090,9	485,3	996,4	1153,3	1065	802,8	1921,9	3488,1	
Emprunts à l'Étranger	39,7	39,9	"	"	145	742,5	370,4	550,7	299,9	290	554,7	2140,9	1276,8	530,7	
Crédits à Moyen Terme	85	"	"	"	55	150	175	100	121,7	70,4	"	269,5	-575,8	575,8	
Tresorerie	-105,6	-44,9	-224,7	75,0	83,3	69,9	-7	-105,5	-69,4	-6,2	268,0	41,8	-2,6	-33,0	
Remboursements d'emprunts	-476,8	-492,3	-509,5	-512,3	-881,3	-618,6	-1318,4	-600,0	-762,1	-712,5	-757,4	-596,2	-628,4	-659	
Divers et ajustements	60,3	25,3	140,4	-112,4	94,9	202,1	54,0	9,1	-42,6	-12,4	"	177,7	315,2	188	

Investissements (M.T.)	1980,8	2000,0	2191,3	2614,2	2985,9	3275,3	3388,8	3345,6	3376,1	3966,8	4552,8	5548,4	6376,4	7754,5	
------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--

Taux d'auto-financement (1)	62,2	66,9	67,0	62,1	57,7	53,0	59,0	57,4	58,8	58,4	51,2	32,0	33,0	30,1	
-----------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

- (1) Prime d'équipement
(2) Autofinancement
Investissements moins taxes

FINANCEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES DU SECTEUR TRANSPORT

rubriques. / Années	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Autofinancement	62,2	66,9	67,0	62,1	57,7	53,0	59,0	52,4	58,8	58,4	51,2	32,0	33,0	31,3	
Dotations en capital	"	"	"	"	"	"	1,5	2,4	3,6	5,7	4,7	5,8	14,4	3,1	
Subventions	1,0	"	"	10,1	10,6	12,8	15,1	9,9	6,0	8,1	11,5	7,7	9,2	9,4	
Emprunts F.D.E.S.	4,5	2	2,1	7,1	10,4	12,2	13,6	17,3	15,6	12,4	11,3	2,2	11,9	5,2	
Autres (1)	32,3	32,9	30,9	20,7	21,3	22,0	10,8	13,0	16,0	15,4	21,3	47,3	31,5	51,0	
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

Le tableau ci-dessus donne les parts respectives de l'autofinancement, des dotations en capital, des subventions et des emprunts du F.D.E.S. dans le financement total des entreprises publiques du secteur transport.

(1) principalement les emprunts

TABEAU N° 14

Financement des investissements des entreprises publiques

Années	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Auto financement	2353,3	2776,9	2977,2	3077,5	3076,7	3602,1	2947,3	3592,2	3949,3	6342,6	7092,3	7202,6	9122,2	8700,0	
Dotation en Capital	170	"	1040	1195	1122	1000	926,0	860	780	909,0	215	1420	2170	1790	
Subventions	719,4	"	746,8	1184	1614,6	2125,9	2400,3	1981,5	1872,8	419,9	628,6	540,2	692,2	828,9	
Emprunts FDES	2000	1830	815	1533	517	1770	1292	1220	1195	1050,0	555	440	1552	1500	
Autres Emprunts en France	2889	3294,9	3862,6	3172,6	4103,0	2659,5	2740,6	2252,2	3579,6	4166,4	4193,3	2413,5	6593,1	11292,2	
Emprunts à l'Étranger	47,7	56,3	"	"	371,3	214	835,2	925,2	900,9	764,5	1120,8	6927,8	4284,3		
Credits à Moyen Terme	120,9	70,5	156,6	65,4	278	271,3	749,8	132,7	-291,2	-663,8	-17,9	283,2	-1024,0	544,8	
Tresorerie	-309	-47,2	-223,4	-327,2	-209,4	-548,1	-323,5	-45,5	-453,2	-107,1	337	1327,3	+611,1	+0,4	
Remboursements d'emprunts	-1436,1	-1194,1	-1235,0	-1275,7	-1898,1	-1533,3	-2607,8	-1986,6	-2189,7	-2414,8	-2057,4	2398,3	2734,6	2215,7	
Others et Ajustements	140,8	-151,3	-246,9	-136,8	111,9	291,0	-138,9	-8,4	37,2	3,8	-340,9	1672,4	-1901,9	-185,0	

Investissements (N.T.)	6763,4	7214,5	7841,3	8810,7	9609,7	10266,1	8949,1	9181,5	9418,4	10642,6	11892,4	15508,9	19360,4	22260,6	
------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	--------	--------	--------	---------	---------	---------	---------	---------	--

Taux d'auto-financement (%)	34,9	38,5	38,0	34,9	32,0	35,4	32,9	39,2	41,9	59,6	59,6	46,5	47,1	39,1	
-----------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--

1) Autofinancement
Investissements hors taxes

Auto financement et financement total des entreprises de
transport, comparés à celui des autres entreprises publiques

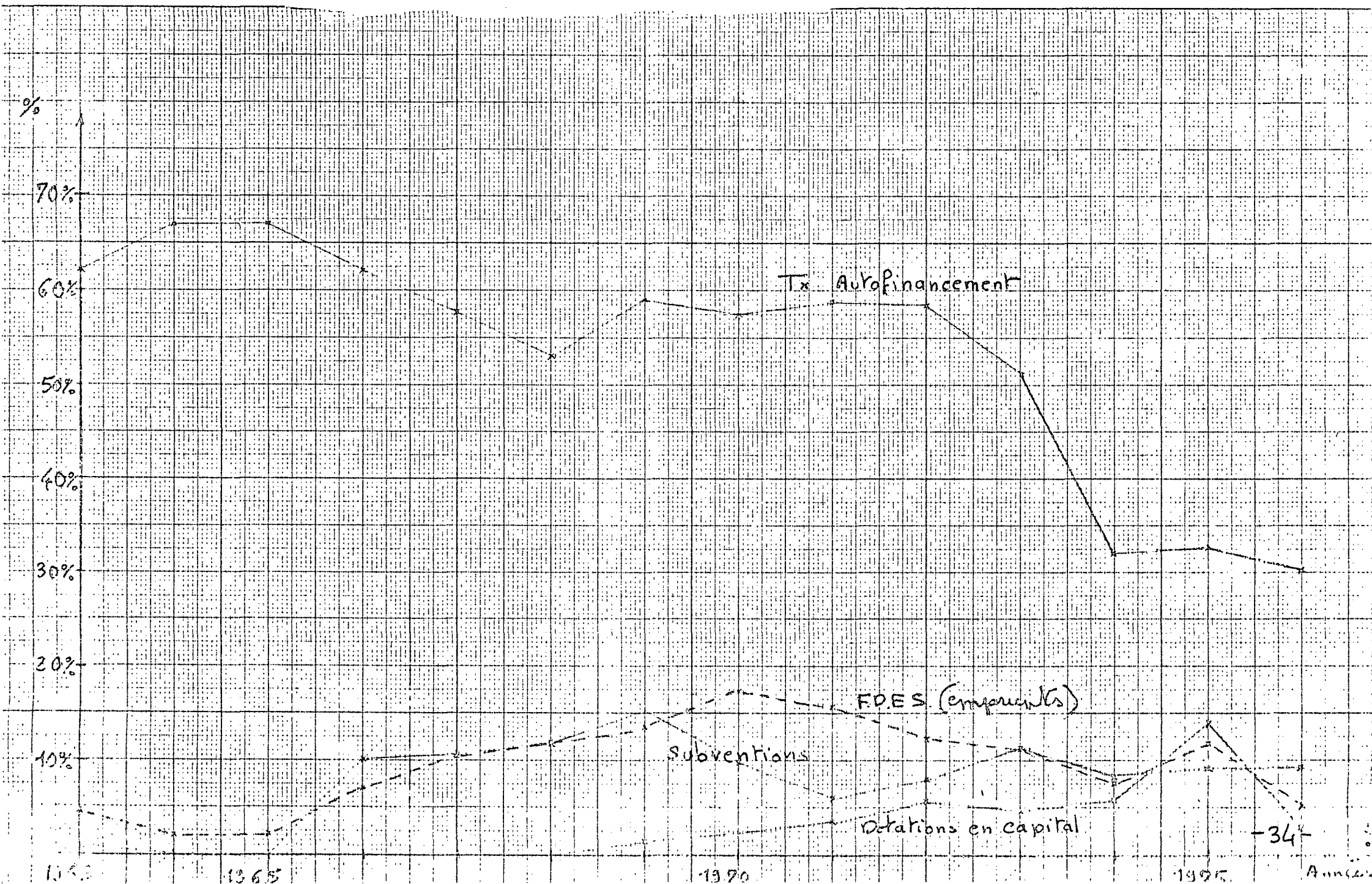
rubriques		années														
		1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	
Transport	A.F.	1231,8	1337,5	1467,3	1623,8	1723,3	1735,7	2000,5	1920,4	1984,0	2198,7	2329,8	1774,9	2102,4	2305,0	
	total	1980,8	2000,0	2191,3	2614,2	2985,9	3275,3	3388,8	3345,6	3376,1	3766,8	4552,8	5548,4	6376,4	7654,5	
toutes entreprises publiques	A.F.	2363,3	2776,9	2977,2	3077,5	3076,7	3602,1	2947,3	3599,2	3949,3	6342,6	7092,3	7207,6	9127,2	8700,0	
	total	6769,4	7214,5	7841,3	8810,7	9609,7	10266,1	8949,1	9181,5	9418,4	10642,6	11892,4	15508,9	19360,4	22260,6	
autres entreprises que transport	A.F.	1131,5	1439,4	1509,9	1453,7	1353,4	1866,4	946,8	1678,8	1065,3	4143,9	4762,5	5432,7	7024,8	6395,0	
	total	4788,6	5214,5	5650,0	6196,5	6623,8	6990,8	5560,3	5835,9	6042,3	6875,8	7339,6	9960,5	12984,0	14606,1	
Tableau n° 15 bis		<u>Taux d'autofinancement</u>														
Entreprises publiques de transport		62,2	66,9	67,0	62,1	57,7	53,0	59,0	57,4	58,8	58,4	51,2	32,0	33,0	30,1	
Entreprises publiques sauf transport		23,6	27,6	26,7	23,5	20,4	26,7	17,0	28,8	32,5	60,3	64,9	54,5	54,1	43,8	
Toutes entreprises		34,9	38,5	38,0	34,9	32,0	35,1	32,9	39,2	41,9	59,6	59,6	46,5	47,1	39,1	

FINANCEMENT DES ENTREPRISES PUBLIQUES

rubriques \ Années	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Autofinancement	34,9	38,5	38,0	34,9	32,0	35,1	32,9	39,2	41,9	59,6	59,6	46,5	47,1	39,1	
Dotations en capital	2,5	"	13,3	13,6	12,1	9,7	10,3	9,4	8,3	8,5	1,8	9,1	11,2	8,0	
Subventions	10,6	"	9,5	13,4	16,8	20,7	26,8	21,6	19,9	3,9	5,3	3,5	3,6	3,7	
Emprunts F.D.E.S.	29,5	25,4	10,4	18,0	9,5	17,3	14,5	13,9	12,7	9,9	4,7	2,8	8,0	6,7	
Autres (1)	22,5	36,1	28,8	29,1	29,6	17,2	15,5	15,9	17,2	18,1	28,6	38,1	30,1	42,5	
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Le tableau ci-dessus donne les parts respectives de l'autofinancement, des dotations en capital, des subventions et des emprunts du F.D.E.S. dans le financement total des investissements des entreprises publiques.

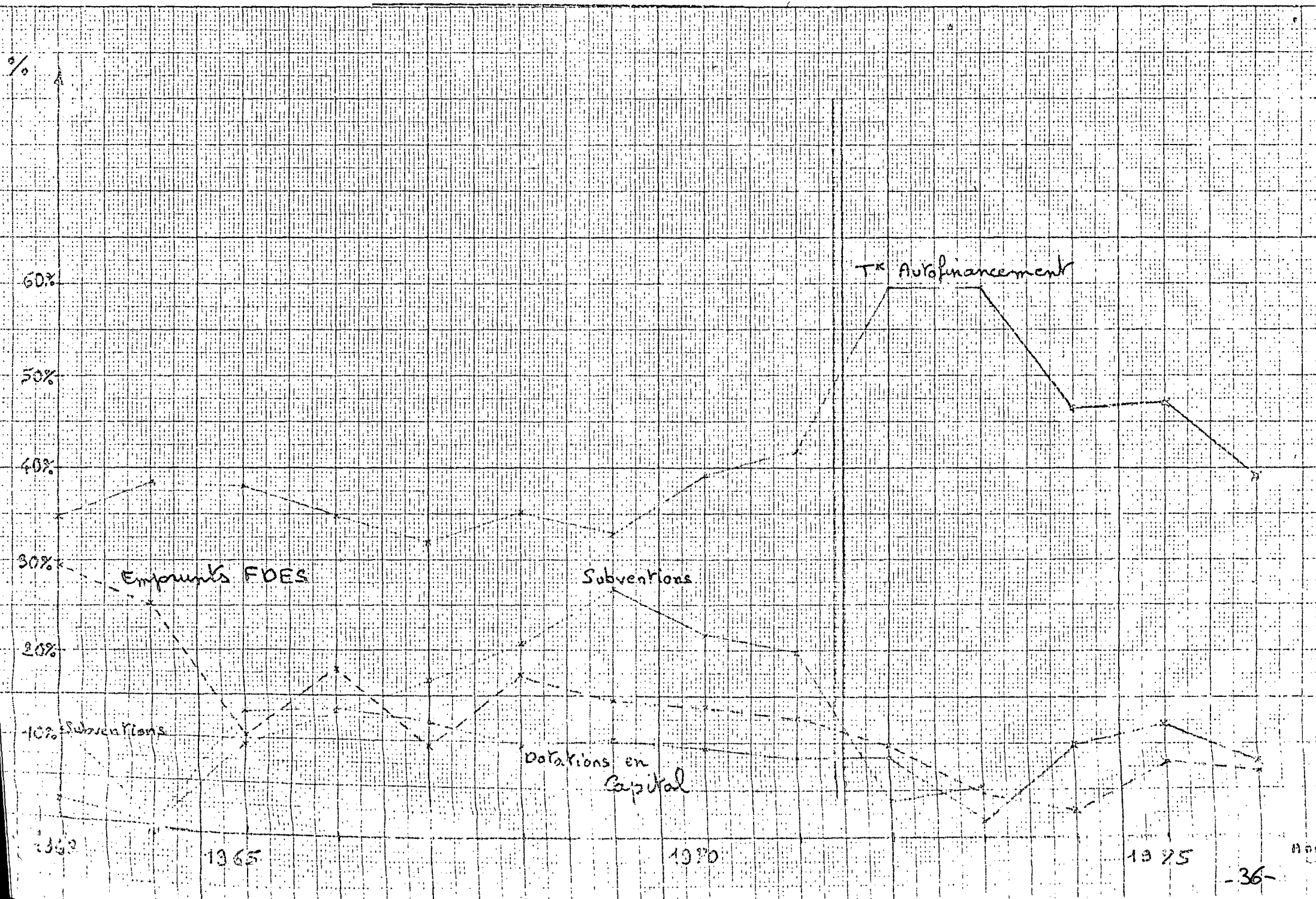
(1) principalement les emprunts



IV. FINANCEMENT COMPARE DES ENTREPRISES PUBLIQUES DU SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE L'ENSEMBLE DES ENTREPRISES PUBLIQUES

Sur longue période, la part des emprunts F.D.E.S. et des dotations en capital dans les investissements a plutôt tendance à augmenter pour les entreprises du secteur transport, alors qu'elle a plutôt tendance à diminuer pour l'ensemble des entreprises publiques (secteurs transport et énergie).

Les évolutions respectives des parts "autofinancement" et "subventions" reflètent sans doute plus une évolution de la normalisation des comptes qu'une réalité économique.



Indice des prix (P.X.G.)

Années	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Indice	84,6	86,6	89,9	94,2	97,7	100	102,3	105,6	109,9	117,1	123,2	129,2	137,0	146,6	163,0	183,8