

CNT

Conseil National des Transports

Evolution du financement des investissements des
gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs
publics des réseaux ferroviaires : 1990-2000

RAPPORT

DOMINIQUE SCHWARTZ (ENPC)
JEAN-PIERRE TAROUX (CGPC)

VERSION DEFINITIVE

(8-01)

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION METHODOLOGIE, GLOSSAIRE ET SYNTHESE	5
A. Introduction	5
B. Synthèse des réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements	9
II. le financement des investissements publics	11
A. La SNCF (transporteur)	11
1. Les investissements.	11
2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).	12
3. Le financement par les flux financiers.	13
4. le financement par les contribuables et les usagers.	14
5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.	15
6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	16
B. Réseau Ferré de France.	17
1. Les investissements.	17
2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).	18
3. Le financement par les flux financiers.	18
4. Le financement par les contribuables et les usagers.	19
5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/caf.	19
6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	20
C. Le système ferroviaire global (SNCF + RFF + SAAD)	21
1. Les investissements.	21
2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).	21
3. Le financement par les flux financiers.	21
4. Le financement par les contribuables et les usagers.	22
5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.	22
6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	23
D. La RATP.	24
1. Les investissements.	24
2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).	24
3. Le financement par les flux financiers.	25
4. Le financement par les contribuables et les usagers.	26
5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.	27
6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	27
E. Synthèse des transports urbains en Ile de France. (SNCF + RFF + RATP)	28
1. Les investissements. (décennie 1990-2000).	28
2. Le financement par les flux financiers.	28
3. Financement par les contribuables et les usagers.	29
4. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	30
F. Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA).	31
1. Les investissements.	31
2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).	32
3. Le financement par les flux financiers.	32
4. Le financement par les contribuables et les usagers.	33
5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.	33
6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	34
G. Les routes nationales.	36
1. Les investissements.	36
2. Le financement par les flux financiers.	36
3. Le financement par les contribuables et les usagers.	37
4. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	37
H. Les aéroports.	38
1. Aéroports de Paris (ADP)	38

2.	Les aéroports de Province (CIES).	41
3.	Les autres aéroports de province.	44
4.	Synthèse : le système aéroportuaire.	48
I.	La navigation aérienne	51
1.	Les investissements.	51
2.	Le financement par la CAF.	51
3.	le financement par les flux financiers.	52
4.	Le financement par le contribuable et l'utilisateur.	53
5.	Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.	53
6.	Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	54
J.	Les Ports maritimes	55
1.	Les ports autonomes maritimes métropolitains	55
2.	Les ports d'intérêt national métropolitains	59
3.	Synthèse des ports (hors fluviaux) :	63
K.	Les voies navigables :	68
1.	Les investissements.	68
2.	Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).	68
3.	Le financement par les flux financiers.	69
4.	Financement du contribuable et de l'utilisateur.	70
5.	Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.	71
6.	Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.	71
L.	Synthèse des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics (Sncf et Ratp).	72
1.	Les investissements.	72
2.	Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).	72
3.	Le financement par les flux financiers	73
4.	Financement du contribuable et de l'utilisateur.	74
5.	Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.	74
III.	Les contributions publiques à l'exploitation	76
A.	Le système ferroviaire :	76
1.	Les contributions publiques de l'Etat à la SNCF:	76
2.	Les concours publics des collectivités publiques et organismes publics à la SNCF :	78
3.	Les contributions de l'Etat à RFF (hors subvention à l'investissement)	79
4.	Récapitulatif des contributions publiques au système ferroviaire (hors subvention à l'investissement)	79
B.	La RATP.	80
IV.	RECAPITULATIF DES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES ET LOCALES EN TRANSPORT DE 1990 à 1998.	82
A.	Les dépenses des administrations publiques centrales.	82
1.	Les dépenses courantes	82
2.	Les dépenses en capital:	83
3.	Dépenses totales :	84
B.	Les dépenses des administrations publiques locales.	84
1.	les dépenses courantes.	84
2.	Les dépenses en capital :	85
C.	Total des dépenses des collectivités locales :	86
D.	Synthèse des dépenses des administrations publiques.	87

I. INTRODUCTION METHODOLOGIE, GLOSSAIRE ET SYNTHÈSE

A. Introduction

Ce rapport sur l'évolution des financements des investissements des entreprises ou établissements publics constitue en fait la deuxième partie du rapport économique sur les faits et tendances 1999/2000 préparé par Patrice Salini pour le Conseil National des Transports.

Ce travail se veut différent de l'analyse plus approfondie élaborée dans les comptes satellites des transports de 1996 et 1992 (DAEI – SES déc. 1998) dans la mesure où il ne traite que des investissements des transporteurs publics et des gestionnaires publics d'infrastructures et non pas de l'ensemble des financements de l'exploitation et du capital. Les contributions publiques à l'exploitation sont cependant indiquées en deuxième partie et une synthèse est donnée en troisième partie sur l'ensemble des dépenses des administrations publiques (Etat et collectivités locales).

Néanmoins l'objectif de cette analyse est le même que celui des comptes économiques car il s'agit d'estimer les contributions de chacun aux financements des investissements de transports aussi bien par l'analyse des financements par types de flux financiers que de par celle des financements par le « contribuable » ou « l'utilisateur ». Le terme générique « contribuable » est d'ailleurs à prendre ici dans un sens très large, puisqu'on recouvre sous ce mot des entités diverses, comme les ménages et les entreprises, et ces dernières en tant qu'assujetties à des impôts et taxes divers comme l'impôt sur les bénéfices des sociétés, la taxe professionnelle, le versement de transport ou l'obligation en région d'Ile de France de rembourser 50% du coût de l'abonnement des salariés aux transports collectifs.

Ce rapport propose également une vision globale par mode de transport (transporteur et gestionnaire) ou pour un ensemble de gestionnaires du même mode. Ainsi des synthèses portant sur le système ferroviaire ou sur les aéroports ont-elles été élaborées.

Les investissements considérés sont essentiellement les infrastructures mais également le matériel roulant (cas de la SNCF et de la RATP), cependant l'analyse des financements ne différenciera pas les infrastructures des matériels roulants car en dehors des subventions qui sont individualisées les autres sources de financement ne le sont pas (autofinancement, cessions d'actifs, emprunts...).

Les transports urbains de Province n'ont pas été analysés compte tenu des données incomplètes et hétérogènes actuellement disponibles.

Il convient par ailleurs d'indiquer qu'il n'existe pas pour l'instant de base de données financières sur les transports permettant de connaître sur une longue période, par entreprises ou par fonction (ensemble du champ urbain ou ensemble aéroportuaire par exemple) les différentes sources de financement des investissements, les agrégats de gestion tels que l'excédent brut d'exploitation, la valeur ajoutée, la capacité d'autofinancement et la dette.

Ces données historiques ainsi que d'autres agrégats et ratios de gestion d'ailleurs existent partiellement pour les entreprises ou organismes publics dont les décisions d'investissement relèvent de la procédure du CIES (comité des investissements à caractère économique et social). Pour les autres, il a fallu faire appel aux directions administratives en charge directement ou indirectement (tutelle) des investissements, comme par exemple les routes nationales, la navigation aérienne ou les aéroports hors CIES.

L'élaboration de la base de données nécessaire à ce travail a ainsi demandé un important travail de mise en forme en cohérence et la contribution de nombreux partenaires. Qu'ils trouvent ici l'expression de nos remerciements. Il persiste évidemment des erreurs et des imprécisions dans ce document qui prétend essentiellement « défricher le terrain », il va de soi qu'elles nous sont intégralement imputables.

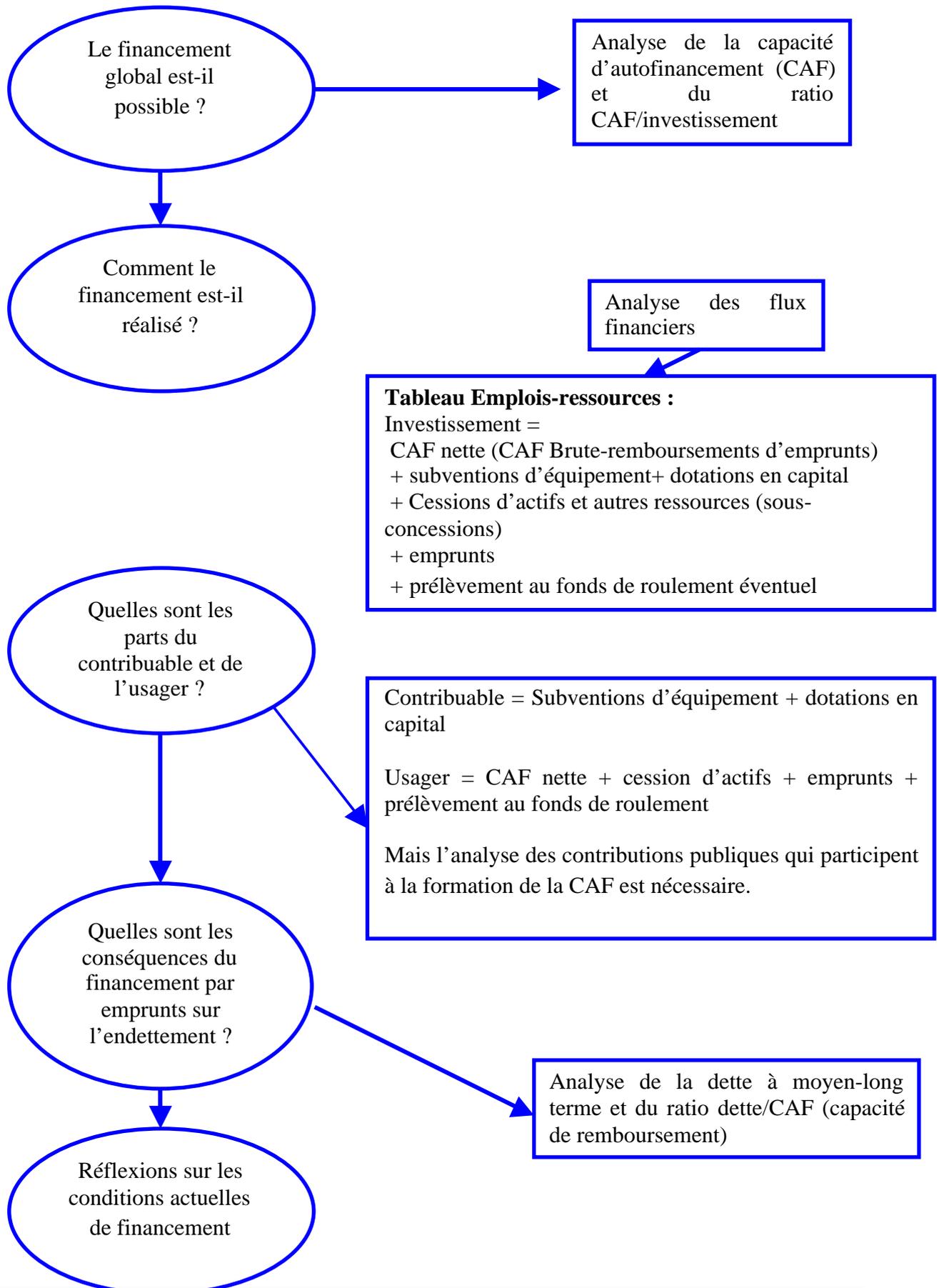
GLOSSAIRE DES CONCEPTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS UTILISES

- **Valeur ajoutée** : elle représente la richesse créée par l'entreprise et sa participation à la croissance économique. Elle égale de la production diminuée des consommations intermédiaires.
- **Excédent brut d'exploitation (EBE)** : 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'amortissement. $EBE = \text{recettes d'exploitation} - \text{dépenses d'exploitation}$. Elle est égale à la valeur ajoutée diminuée des dépenses de personnel et des impôts sur la production.
- **Capacité d'autofinancement (CAF)** : il s'agit 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. Deux modes de calcul sont possibles :

$CAF = EBE + \text{autres produits encaissés (sauf les produits des cessions d'éléments d'actifs)} - \text{autres charges décaissées (dont participation et impôts sur les bénéfices mais sauf les valeurs comptables des éléments d'actifs cédés)}$.

$CAF = \text{résultat net} + \text{amortissements et provisions nets de reprises} - \text{plus ou moins values de cession} - \text{quote part des subventions virée au résultat}$.

- **Dette** : il s'agit de l'endettement à moyen et long terme de l'entreprise entraîné par les emprunts nécessaires pour le financement des investissements. La dette à court terme ou dette financière est donc exclue du champ de l'analyse.
- **Ratio investissements / valeur ajoutée** : ce ratio, appelé taux d'investissement, mesure l'effort d'investissement consenti par l'entreprise.
- **Ratio CAF / investissements** : il mesure la contribution de l'entreprise à financer les investissements par ses ressources propres.
- **Ratio dette/ CAF** : ce ratio appelé capacité de remboursement mesure le risque de l'en-cours d'endettement en nombre d'années de capacités d'autofinancement.



B. Synthèse des réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements

Quelques remarques d'ordre économique et financier s'imposent, à propos de cette étude sur le financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics,

Tout d'abord, les données recueillies et traitées ici ont été laissées en « monnaie courante », ce qui permet de mieux les rattacher aux sources d'information utilisées, mais présente l'incontestable inconvénient de proposer des séries temporelles dans lesquelles les évolutions des valeurs mélangent des « effets-volumes » et des « effets-prix ». On aurait pu chercher avec quel indice de prix déflateur corriger les séries, pour présenter des résultats « en Francs constants de 1990 ou 2000 », mais il aurait sans doute alors fallu utiliser plusieurs déflateurs pour des types d'investissements différents et la sommation des séries corrigées aurait posé de difficiles problèmes de méthode. A titre indicatif, sur la base des prix de la formation brute de capital fixe des administrations publiques, l'évolution des prix entre 1990 et 1999 serait de l'ordre de 11%.

On se contentera de souligner ici qu'un maintien « en francs courants » recouvre en fait une baisse « en francs constants », c'est-à-dire en volume. La quasi-stabilité des investissements retracée par le graphique du § L.1 ci-après recouvre ainsi en fait une baisse en volume. De la même façon, la croissance de la dette montrée par le graphique du §L.5 est en réalité un peu moins spectaculaire qu'elle n'apparaît, mais la prise en compte de l'inflation de la décennie passée ne suffirait pas à redresser cette courbe, qui demeure l'un des résultats les plus inquiétants de cette étude.

La difficulté qui vient d'être soulignée plus haut disparaît dès lors qu'on s'intéresse aux structures de financement qui constituent l'essentiel de ce travail : les ratios de financement et leurs évolutions sont évidemment indépendants de toute considération de dérive des prix.

Dans ce cadre d'analyse, la faiblesse de la part des investissements réellement financée par les usagers est également porteuse d'inquiétude. Rappelons, comme on le souligne dans le corps du rapport, que les emprunts doivent bien être remboursés et que dans le cas d'investissements *socio-économiquement* rentables, mais pas nécessairement *financièrement* rentables, le remboursement des emprunts (intérêt et principal) est en réalité assuré par des aides ou subventions diverses, de l'Etat ou des collectivités locales, donc en dernier ressort par les contribuables. Ces derniers financent ainsi non seulement les investissements que les Administrations publiques refusent de financer directement, comme c'est parfois le cas dans d'autres pays, mais aussi le surcoût induit par le paiement des intérêts aux institutions financières auxquelles on a fait appel.

Ainsi, à l'occasion de l'examen des comptes de financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics, face à la hausse prévisible des financements publics nécessités par le remboursement du stock de dette actuel des entités concernées et surtout de celles qui constituent le « système ferroviaire », on arrive assez naturellement à remettre en question les pratiques actuelles : la consolidation des comptes montre bien que si l'on persiste à investir dans des projets publics politiquement ou même socio-économiquement justifiés, mais pas financièrement équilibrés, la croissance de la dette totale va se poursuivre, ce qui risque de poser le problème de sa réintégration dans la dette de l'Etat et du respect du critère de convergence lié à cette dernière dette. Il est évidemment

exclu de renoncer aux projets de développement des réseaux de transport, qui sont une condition essentielle du progrès économique et social, de la sécurité et de la qualité de la vie. Il va cependant bien falloir revoir les priorités dans la programmation des projets ou les conditions de financement de ces projets, voire demander aux Administrations publiques d'accepter de les financer plus directement, bien que leurs contributions aient augmenté très fortement sur cette décennie 1990-2000.

Une réflexion devrait être également engagée sur le fait que les infrastructures d'utilité publique non gérées directement par l'Etat mais par des entités publiques tels les gestionnaires d'infrastructures devraient pouvoir bénéficier des mêmes conditions d'emprunts, ce qui diminuerait la charge de financement et donc l'endettement à terme.

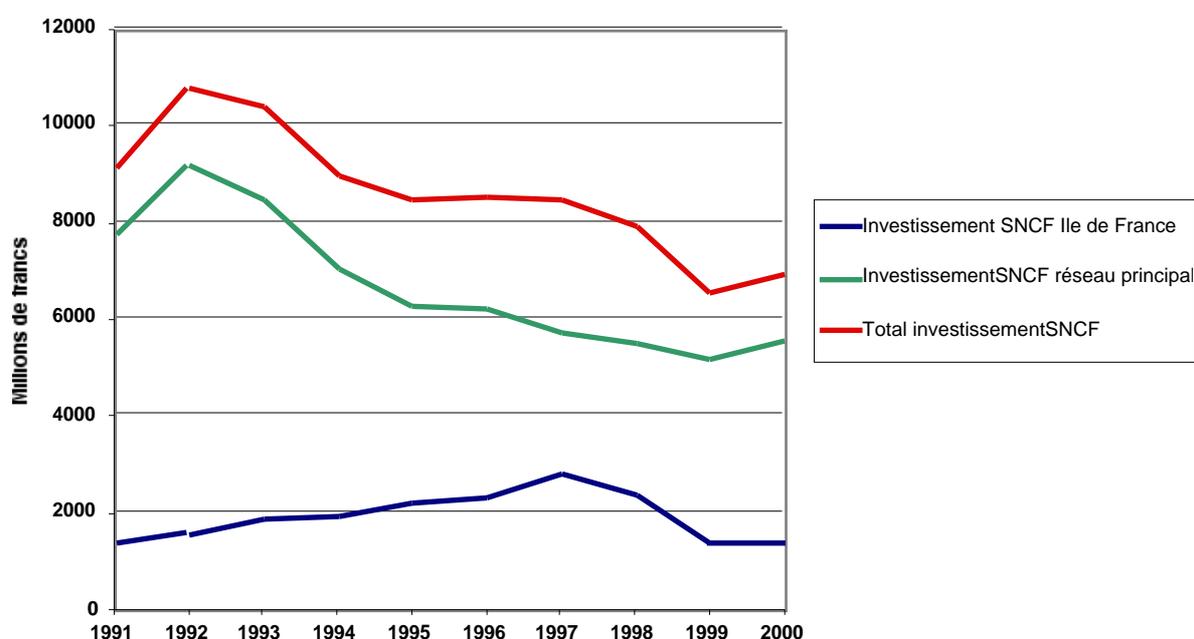
II. LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PUBLICS

A. La SNCF (transporteur)

1. Les investissements.

Cette analyse financière se situe dans le contexte de la réforme intervenue en 1997 qui sépare le gestionnaire d'infrastructures du transporteur. Ainsi les données sur les investissements ont pu être rétro-polées par l'entreprise ferroviaire partir de 1996 jusqu'en 1991. Les investissements pour 2000 (source dossier CIES¹ de novembre 2000) atteignent 6923 MF. 80% sont consacrés au réseau principal dont plus de la moitié au matériel roulant (dont 15% pour les TGV) l'autre moitié étant consacrée aux infrastructures, aux équipements, à l'outillage et à l'informatique. Pour l'Ile de France, le matériel représente plus de la moitié des investissements.

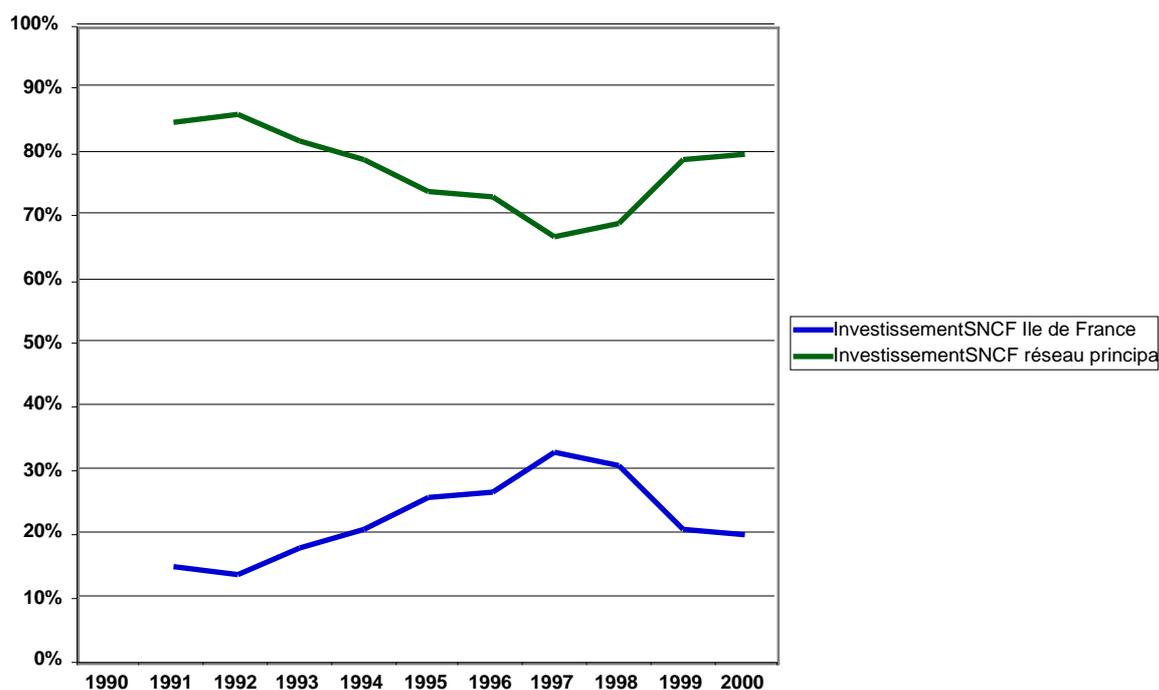
Investissements SNCF transporteur



Par rapport aux investissements de la décennie, ils se situent nettement en dessous de la moyenne (en francs courants), comme le montre le graphique suivant (cf annexe 1 page 3 pour les données détaillées), mais en augmentation par rapport à ceux de 1999. Le taux d'investissement (investissement/valeur ajoutée) qui mesure l'effort d'investissement de l'entreprise est de 14% en 2000, ce taux est en décroissance depuis 1997.

¹ Comité des investissements à caractère économique et social qui a remplacé l'ancienne procédure du FDES (fonds de développement économique et social) pour l'approbation des investissements des établissements et entreprises publics.

La part consacrée aux investissements en Ile de France est également en dessous de la moyenne de la décennie, et en nette décroissance depuis 1997, comme le montre le graphique suivant :



2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

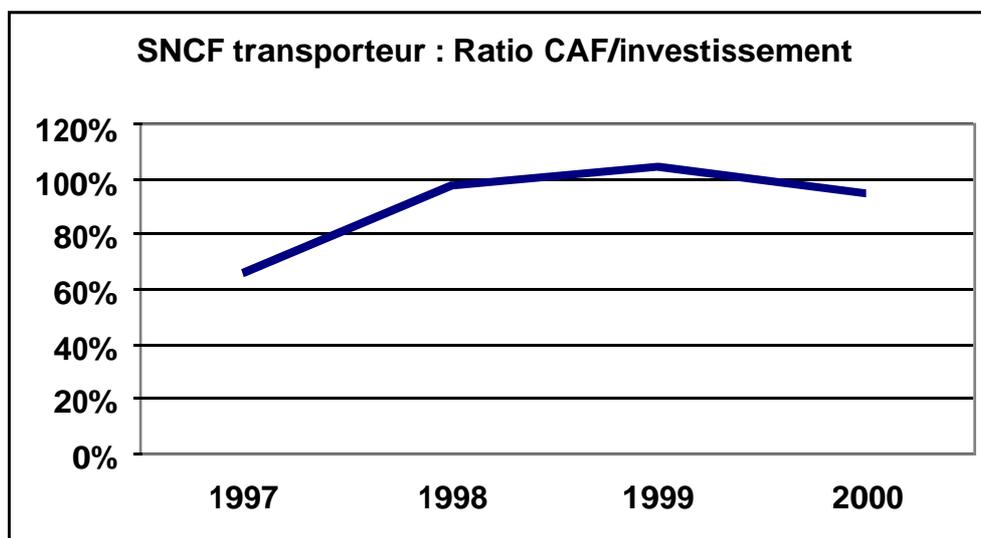
Les nouvelles règles financières définies lors de la création du CIES en 1996 en remplacement de l'ancienne procédure d'approbation des investissements des entreprises ou établissements publics, sont issues de la nécessité de financer les investissements à hauteur de la capacité d'autofinancement si l'on veut maîtriser l'endettement des entreprises concernées.

La capacité d'autofinancement correspond sensiblement à l'excédent brut d'exploitation (EBE égal à la différence entre le recettes et les dépenses) augmenté du solde des charges et produits financiers (en toute rigueur d'autres charges et produits exceptionnels sont à considérer dans les éléments à comptabiliser) et diminué de l'impôt sur les bénéfices. Cette CAF peut être également évaluée à partir des amortissements et des provisions et du résultat net après impôts.

Dans le cas de la SNCF, la comptabilisation des recettes et donc de l'EBE, comprend les compensations tarifaires et autres concours publics à l'exploitation (services régionaux, indemnité banlieue,...cf deuxième partie de ce document). Ainsi en 2000, l'estimation de

l'EBE sans concours publics à l'exploitation est de -2140 MF et de 7038 MF avec concours. La CAF compte tenu des frais financiers (1096 MF) et des autres éléments comptables à retenir serait de 6509 MF en 2000.

Le ratio CAF/investissements serait de l'ordre de 94%. Sur la période 1997-2000 (période où les données sont disponibles) l'évolution de ce ratio se présente comme suit (cf annexe 4, pour les données détaillées) :



On constate une légère dégradation de ce ratio en 2000, mais la moyenne sur la période se situe à un niveau très élevé de 90%.

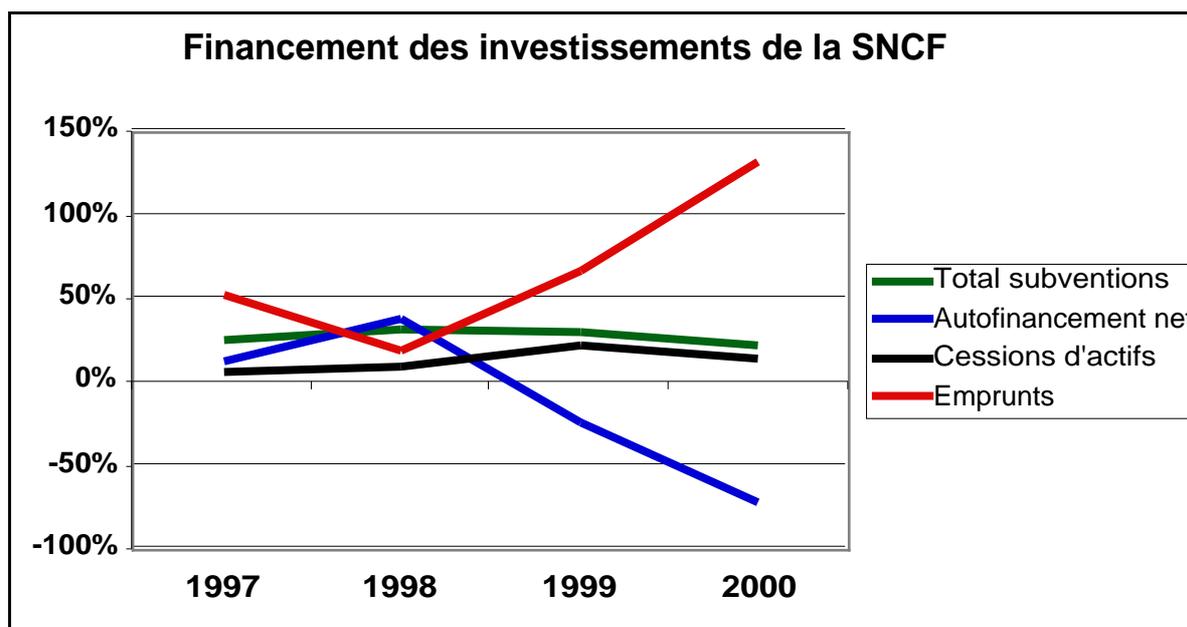
3. Le financement par les flux financiers.

L'analyse précédente montre la possibilité du financement des investissements dans le cadre des normes financières de bonne gestion d'entreprise.

Il est également intéressant d'essayer de connaître par quels types de flux financiers les investissements sont financés. On utilise pour effectuer ce type d'analyse un tableau des flux financiers appelé également tableau ressources emplois, mais en se fixant quelques règles conventionnelles de comptabilisation.

Ainsi la capacité d'autofinancement est affectée en priorité au remboursement des emprunts. Cette capacité de financement nette (après remboursement) peut être positive ou négative. Les subventions d'équipement, les autres ressources nettes (cessions d'actifs, sous-concessions...) sont affectées en totalité au financement des investissements. Les emprunts à MLT sont affectés au financement des investissements en complément des ressources sans contrepartie décrites précédemment. La reprise de fonds de roulement est également affectée au financement des investissements, car elle complète les ressources nécessaires lorsque les emprunts souscrits sont insuffisants.

Selon cette méthodologie, le financement des investissements par type de flux sur la période 1997-2000 est décrite par le graphique suivant : (cf annexe 6 pour les données chiffrées)



Les subventions représentent en moyenne 28%, l'autofinancement net -7%, les autres ressources sans contrepartie (cessions d'actifs) 13% et les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement 66%. La structure de l'année 2000 est assez différente pour la part de l'autofinancement net fortement négatif -71% (car la CAF brute est plus faible et les remboursements d'emprunts sont beaucoup plus importants) et celle des emprunts et du prélèvement sur le fonds de roulement qui atteint 133%.

4. le financement par les contribuables et les usagers.

Il n'existe que deux sources de financement pour les investissements si l'on raisonne en termes d'agents économiques. En effet, le recours à l'emprunt est décrit parfois comme une troisième source de financement ; c'est inexact, car les emprunts sont gagés sur les excédents d'exploitation futurs. Au delà d'un certain seuil, il se produit un surendettement qui s'analyse dans le cas des établissements publics ou des concessionnaires de service public, comme un report dans le temps de la part du contribuable. L'emprunt est donc une modalité de financement par l'utilisateur, limitée :

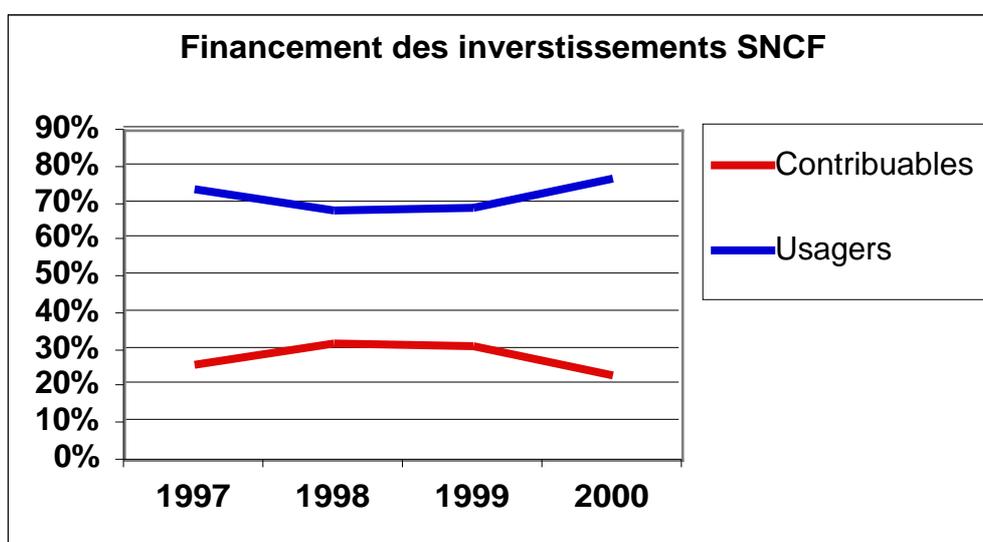
- par la capacité de créer un EBE supplémentaire permettant de faire face à l'accroissement de la dette ;
- par le montant de la dette ancienne ;
- par la qualité de signature de l'emprunteur.

Pour l'ancienne SNCF en tant qu'opérateur intégré ce surendettement résultant d'un excès d'endettement par rapport aux possibilités de remboursement a conduit à la réforme de 1997 : une partie de la dette (28.8GF) a été transférée au service annexe d'amortissement de la dette qui est à la charge directe de l'Etat et une autre partie (129GF) a été transférée à RFF (Réseau ferré de France). La dette résiduelle à la charge de la SNCF était de 45.2 GF. Il est à noter que RFF (établissement public) est considéré dans les comptes nationaux, comme une quasi-société (secteur des SQS) et non à un organisme d'administration centrale (ODAC) dans la mesure où ses recettes d'origine commerciale sont supérieures à 50%. La dette de RFF n'est donc pas dans ces conditions comptabilisée dans la dette publique au sens de Maastricht.

Actuellement, bien que la dette à moyen et long terme (MLT) de l'entreprise SNCF (hors SAAD)² semble stabilisée voire en légère diminution en 2000 (43.3GF), le ratio dette/CAF, qui sera analysé au paragraphe suivant, augmente en 2000 on peut donc craindre que les conditions de remboursement de la dette se dégradant, le remboursement des emprunts par les recettes de l'utilisateur puisse devenir problématique.

On pourrait considérer que les emprunts de la SNCF en tant que transporteur devraient être payés par l'utilisateur, le contribuable n'intervenant plus dans ce remboursement.

Ainsi sur la base des subventions payées par le contribuable et des emprunts et autres ressources et cession d'actifs payés par l'utilisateur, en 2000, la part du contribuable est de 23% ce qui la situe à un niveau légèrement inférieur à la moyenne sur la période 1997-2000 et celle de l'utilisateur de 77%. Le graphique suivant montre l'évolution de ces parts :



5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.

Il est important de souligner que l'endettement ne constitue pas en soi un handicap pour une bonne gestion d'entreprise, ce sont les conditions de remboursement qui créeront ou non une difficulté dans le futur.

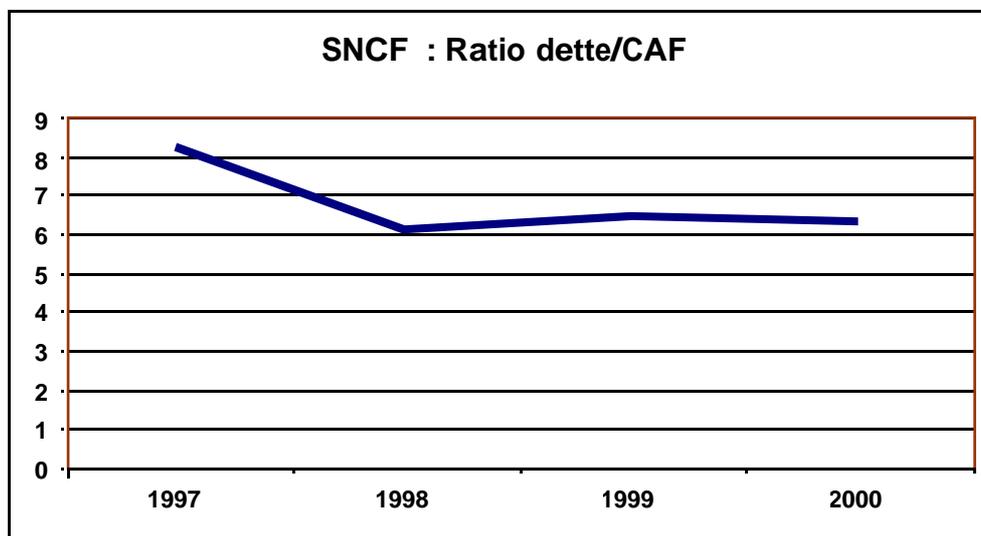
Le ratio dette/CAF appelé capacité de remboursement mesure la possibilité de remboursement de la dette sur fonds propres sans recourir à l'emprunt pour rembourser les emprunts (comme la SNCF était contrainte de pratiquer avant sa restructuration financière). Ce ratio mesure donc le risque de l'en-cours d'endettement en nombre d'années de capacité d'autofinancement. On considère souvent, dans le cas des entreprises du secteur privé, que ce ratio devrait être de l'ordre de 3.

On voit bien que si l'investissement est financé par la CAF et que le ratio dette/CAF se maintient ou tend à moyen terme à un niveau cohérent, l'entreprise se trouve dans une

² SAAD = service annexe d'amortissement de la dette créé en 1991 où 38 GF (milliards F) d'emprunts avaient été sortis du bilan de la SNCF pour y être affectés., puis 28.8 GF le 1^{er} janvier 1997, puis de nouveau 4 GF le 1^{er} janvier 1999 soit au total 70.8 GF.

structure financière saine. La contribution des investissements à la CAF suppose donc une bonne rentabilité financière pour ceux ci.

Sur la période 1997-2000, l'évolution du ratio dette/caf est indiquée par le graphique suivant : (cf annexe 5)



On constate une légère dégradation de ce ratio depuis 1998 (6.3 en 2000 contre 6.1 en 1998). De plus le niveau est structurellement trop élevé (8 en 1997 après la restructuration financière et de l'ordre de 6 depuis) ce qui rend difficile son évolution vers un chiffre plus satisfaisant. Si l'on tenait compte de la dette totale de la SNCF, c'est à dire en comptabilisant le SAAD en plus de la dette entreprise, le ratio dette /CAF atteindrait 15.3 en 2000.

6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

On voit bien que compte tenu de la CAF dégagée le niveau des investissements finançable sans augmentation de l'endettement est déjà atteint. Toute augmentation des investissements dans le futur devra trouver une contrepartie dans l'augmentation de la CAF et donc de l'EBE, si on veut maintenir la dette à son niveau actuel.

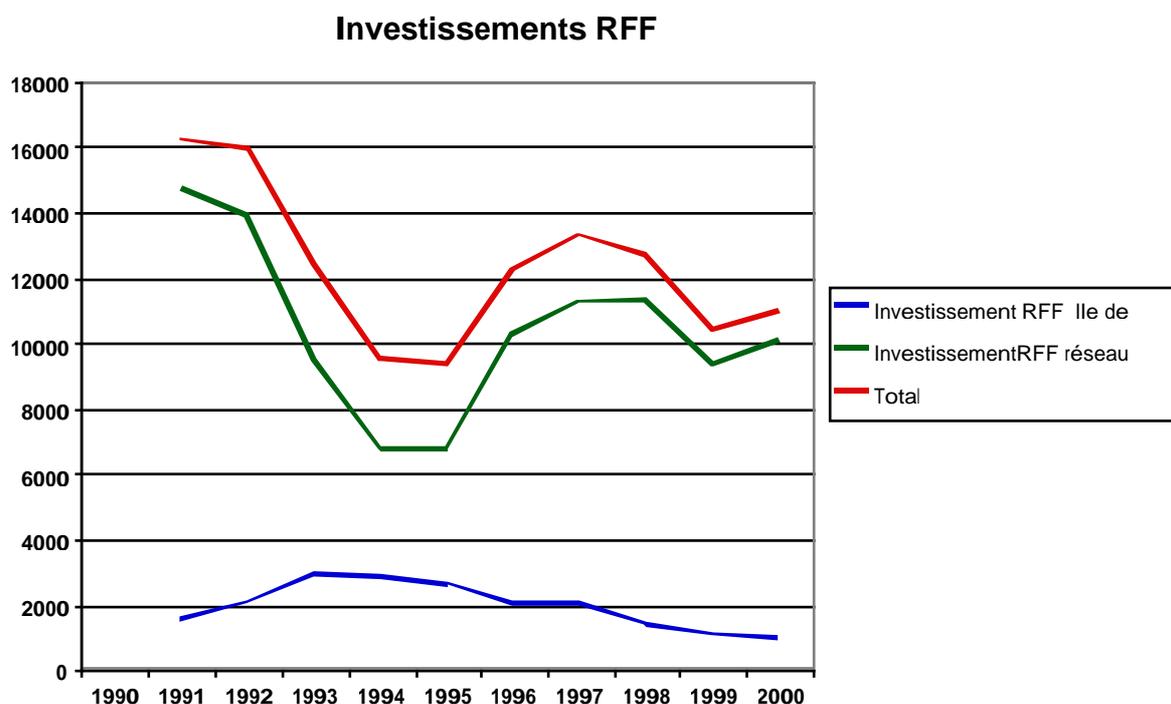
B. Réseau Ferré de France.

RFF est devenu depuis la restructuration de 1997 le gestionnaire direct des infrastructures ferroviaires.

1. Les investissements.

Les investissements d'infrastructures réalisés avant la création de RFF (période 1991-1996) ont pu être simulés à partir des données globales disponibles de l'ancien opérateur intégré et des données estimées pour l'entreprise ferroviaire.

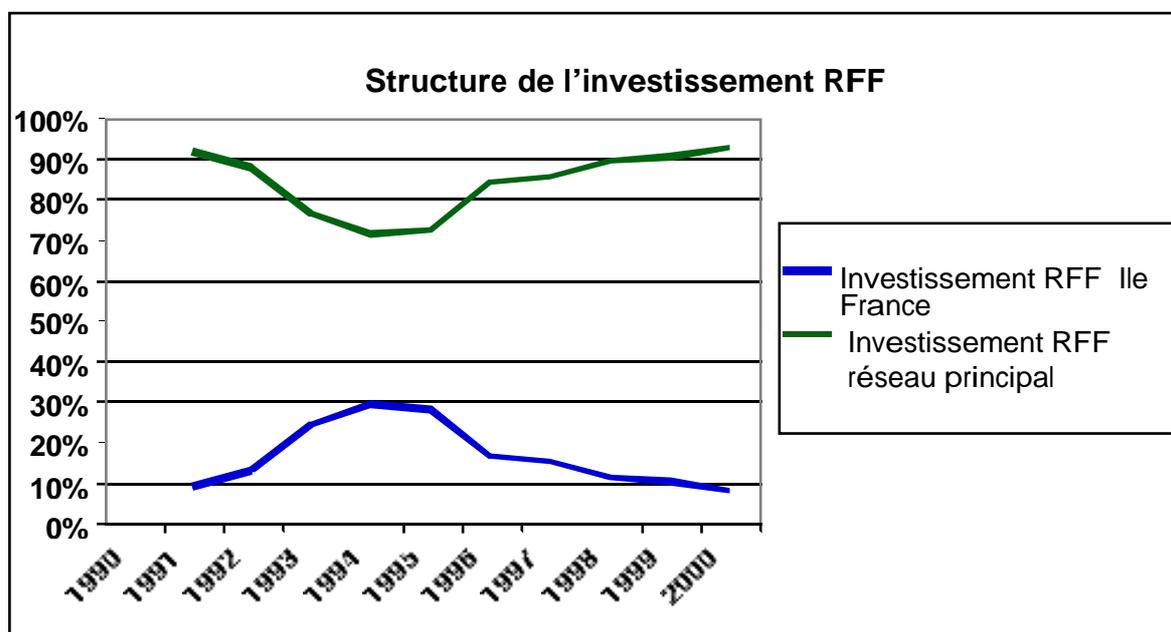
Pour l'année 2000, les investissements s'élèvent à 10944 MF, dont 92% sont affectés au réseau principal (dont 40% aux infrastructures TGV) et 8% au réseau de banlieue de l'Ile de France. Ces investissements sont supérieurs à ceux de 1999 mais restent très inférieurs à la moyenne en francs courants de la décennie comme le montre le graphique suivant (cf annexe 1 pour les données détaillées) :



Les investissements du réseau principal en 2000 se situent dans la moyenne de la décennie par contre ceux de la banlieue d'Ile de France (IdF) ont baissé de plus de 50%.³

³ les chiffres concernant les voyageurs IdF sont à prendre avec précaution car RFF comptabilise forfaitairement les investissements dits de régénération depuis 1997, compte tenu de la difficulté technique pour connaître avec précision ces données.

En termes de structure, les investissements en IdF pour 2000 se situent à 47% du niveau moyen de la décennie par contre ceux du réseau principal sont à 111%. Le graphique suivant montre l'évolution de cette structure :



2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

(cf annexe 2 pour les données détaillées).

La CAF est négative depuis la création de RFF compte tenu du poids de la dette transférée et donc des frais financiers inhérents, du programme d'investissements entrepris financé par emprunts mais aussi compte tenu de l'insuffisance de l'EBE dégagé.

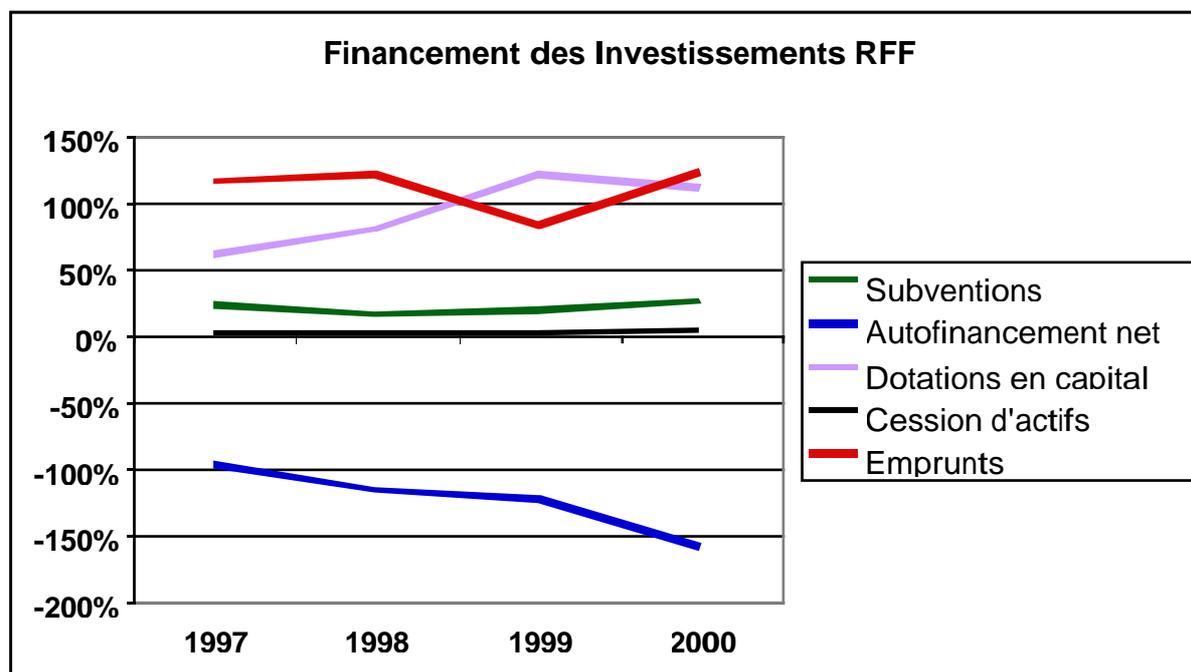
L'EBE estimé pour 2000 serait de 4 GF et la CAF de -6 GF, compte tenu des charges financières nettes de 9.9 GF. Le ratio CAF/investissements est donc négatif et montre que tout investissement financé par des ressources avec contrepartie financière augmentera l'endettement.

3. Le financement par les flux financiers.

Nous avons considéré que les investissements étaient financés par les subventions de l'Etat et des collectivités locales, dont le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) assimilable à de la parafiscalité d'Etat⁴, les dotations en capital, l'autofinancement net, les cessions d'actifs et les emprunts.

⁴ En ce qui concerne le FITTVN, du fait que ce n'est pas l'usager du fer mais essentiellement celui de la route (autoroutes) qui finance le fer (hormis la taxe hydraulique) on peut assimiler cette contribution, près de 11% en moyenne sur la période 1997-2000, à de la fiscalité indirecte, donc provenant du contribuable.

Ainsi le graphique suivant montre sur la période 1997-2000, l'évolution en structure des flux financiers affectés aux investissements (cf annexe 6 pour les données chiffrées)



On constate qu'en moyenne les subventions représentent 21% dont 11% pour le FITTVN, les dotations en capital 90%, l'autofinancement net -124 %, les cessions d'actifs 2% et les emprunts 111%. Pour l'année 2000, la part des subventions globales (y compris le FITTVN) augmente représentant près de 26% du total ; la part des emprunts et des dotations en capital aussi car l'autofinancement net se dégrade (-161%).

4. Le financement par les contribuables et les usagers.

Compte tenu de la structure de financement des investissements, la part directe du contribuable représente en moyenne plus de 100% (en considérant une part négative pour l'utilisateur). Ainsi, le financement des investissements de RFF est payé par le contribuable, au même titre d'ailleurs que les investissements des routes nationales.

5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/caf.

L'endettement de RFF en tant que gestionnaire des infrastructures se situe à 152 GF en 2000 contre 134.2GF en 1996. Du fait d'une CAF négative, le ratio dette/caf est aussi négatif -25.4, ce qui montre la situation financière actuelle, particulièrement difficile pour RFF.

6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

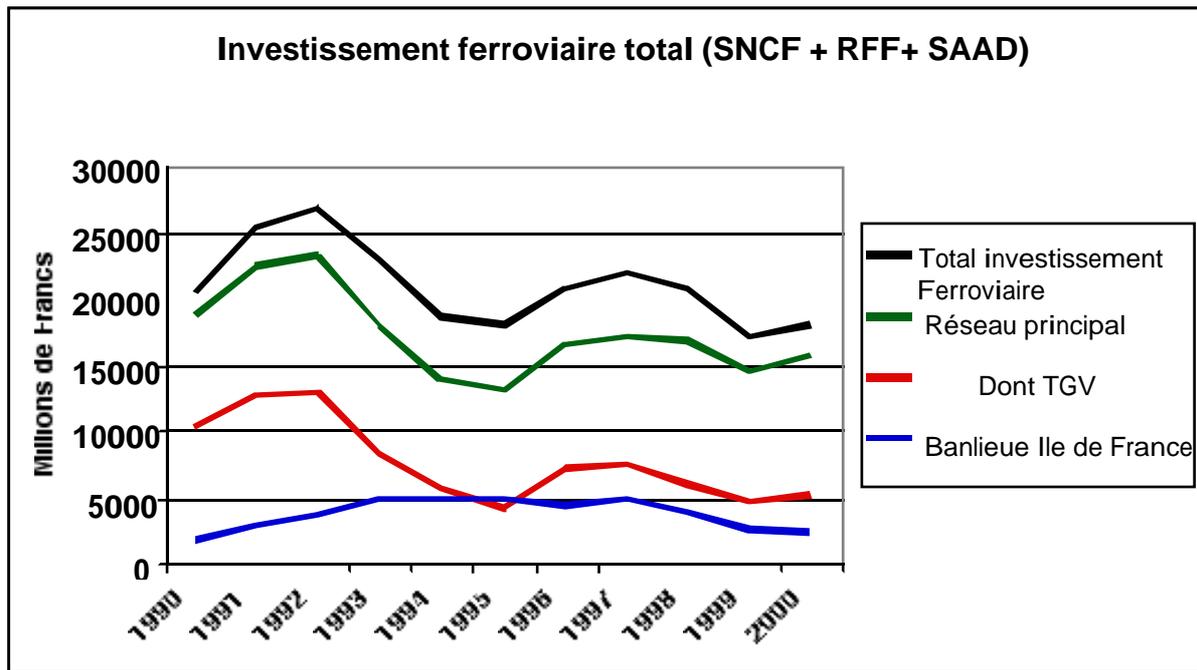
Tout l'enjeu des résultats financiers futurs de RFF (dégagement d'une CAF positive permettant une diminution des dotations en capital et un désendettement) repose sur le niveau des péages qui au delà des ceux perçus sur les lignes nouvelles restent insuffisants pour faire face aux dépenses. Mais le transporteur n'a pas été suffisamment désendetté pour contribuer plus fortement à ces péages. On semble avoir confondu dans la réforme de 1996 le désendettement de la SNCF et celui des infrastructures.

C. Le système ferroviaire global (SNCF + RFF + SAAD)

Nous avons considéré dans cette synthèse, le transporteur (SNCF), le gestionnaire d'infrastructures (RFF) et le service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) à la charge de l'Etat.

1. Les investissements.

Les investissements en 2000 s'élèvent à 17 867 MF et se situent en dessous de la moyenne de la décennie comme le montre le graphique suivant (cf annexe 1 pour les données détaillées):



2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

(cf. annexe 2 pour les données détaillées).

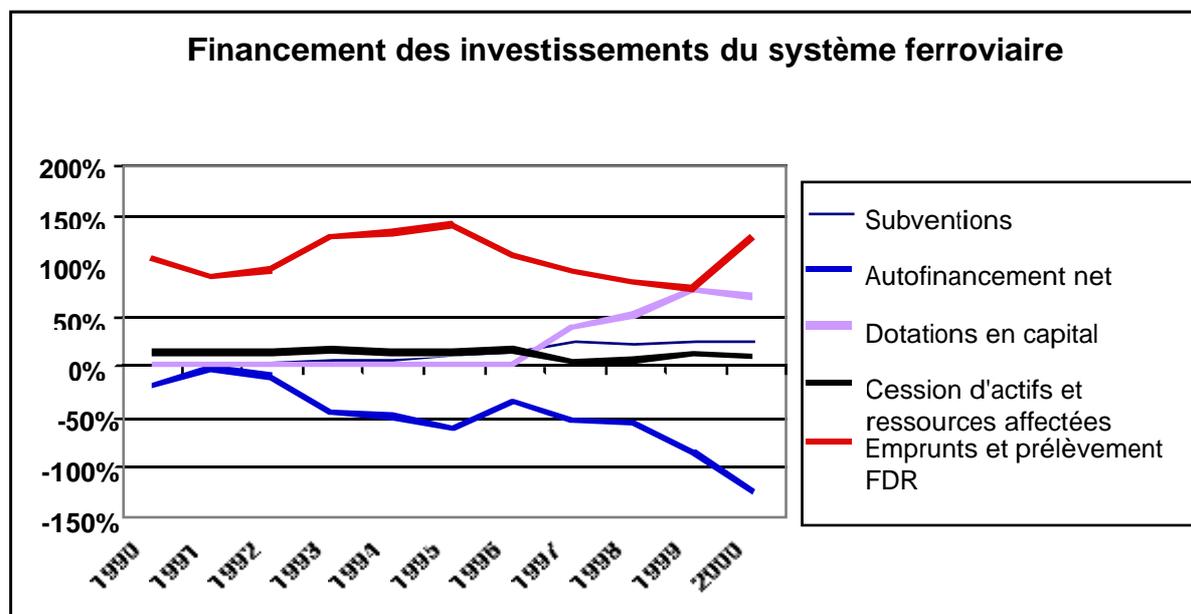
La CAF globale est positive en 2000 (538 MF) mais égale à la moitié de celle de 1999. Le ratio CAF/investissements est de 3%. On voit bien que le système ferroviaire est globalement très déséquilibré dans son financement par ses ressources propres.

3. Le financement par les flux financiers.

Sur la période 1990-2000, les subventions représentent près de 12% dont 3% de ressources du FITTVN (créé en 1995), les dotations en capital 19%, l'autofinancement net -47%, les cessions d'actifs et ressources affectées 11% et les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement 105%.

La structure de l'année 2000 est très différente : les subventions atteignent 25%, les dotations en capital 67%, les ressources propres -126%, (autofinancement net et cessions d'actifs) et les emprunts et prélèvement sur le FDR 126%. On constate donc une augmentation très forte des contributions publiques sur la décennie ce qui a permis une diminution relative des emprunts et ainsi de l'endettement pour faire face à une dégradation quasi continue de l'autofinancement net.

(cf annexe 6 pour les données chiffrées).



4. Le financement par les contribuables et les usagers.

La part du contribuable représente directement en 2000 près de 92%, le remboursement des emprunts de la SNCF devrait être assuré par l'utilisateur ; quant à ceux souscrits par RFF, compte tenu du niveau de la dette globale (y compris celle provenant de la SNCF), le remboursement risque d'être payé partiellement par le contribuable en cas de nouveau désendettement par l'Etat.

5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.

(Cf annexe 5 pour les données détaillées)

En 2000, le ratio dette /CAF s'élève à 467 (contre 203 en 1999), sur la base d'une dette de 251.3 GF (99.6GF à la charge de la SNCF, 58.3GF au SAAD à la charge de l'Etat, et 151.7GF à la charge de RFF) et d'une CAF globale de 0.54 GF (6.5GF pour la SNCF et -6GF pour RFF). Ce ratio serait de 360.6 sans tenir compte du SAAD. La valeur hors norme de ce ratio souligne le déséquilibre actuel du système de financement des investissements ferroviaires. Ce ratio était de 27.8 en 1990.

6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

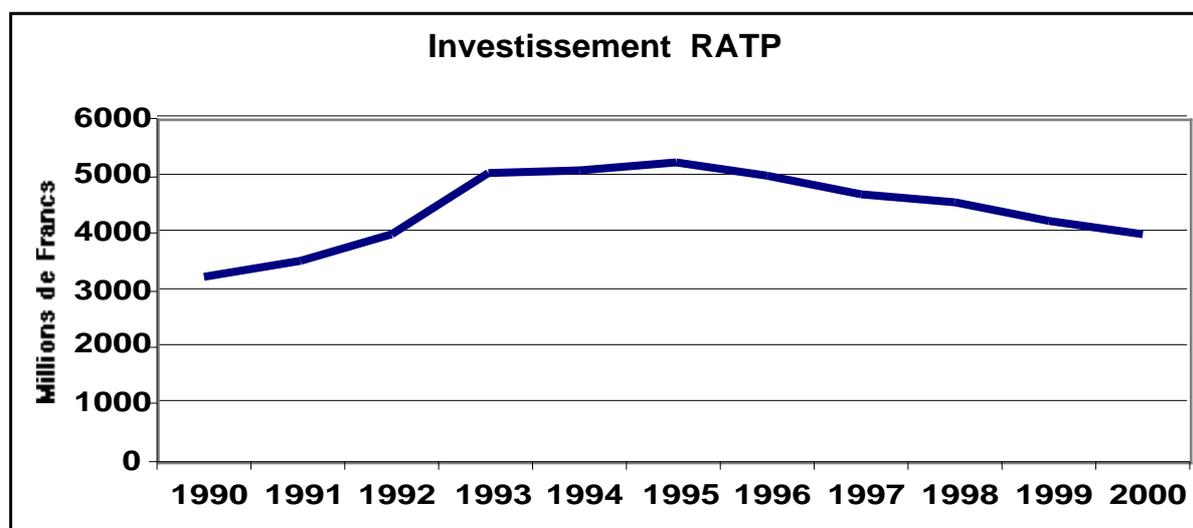
La maîtrise de l'endettement du système ferroviaire dépend directement des conditions de financement des infrastructures et de la capacité du transporteur à financer ses propres investissements. Mais l'endettement encore élevé du transporteur, la variabilité de ses recettes, les difficultés à venir de l'Etat pour apporter des dotations en capital régulières pour le désendettement du gestionnaire d'infrastructures et les difficultés des collectivités locales et de l'Etat pour accorder des subventions pour les investissements à la fois des infrastructures et les équipements mais également pour le matériel roulant, rendent très fragiles l'équilibre du système de financement mis en place depuis 1996. En outre, les investissements financés par les emprunts gagés sur des recettes d'exploitation futures (transporteur) ou par des péages (gestionnaire d'infrastructures) reposent sur des rentabilités financières qui devraient être supérieures aux taux d'intérêts de ces emprunts.

D. La RATP.

1. Les investissements.

Les investissements en 2000 sont estimés à 4023 MF dont 7% d'extensions de réseaux, 56% d'amélioration de l'exploitation, de modernisation et de gros entretien des réseaux et 37% de matériel roulant.

L'évolution sur la période 1990-2000 est retracée par le graphique suivant (cf annexe 1 pour les données détaillées) :



L'année 2000 se situe sur une pente décroissante depuis 1995. Le taux d'investissement moyen sur la décennie est de 51% celui de l'an 2000 est en net retrait : 28%.

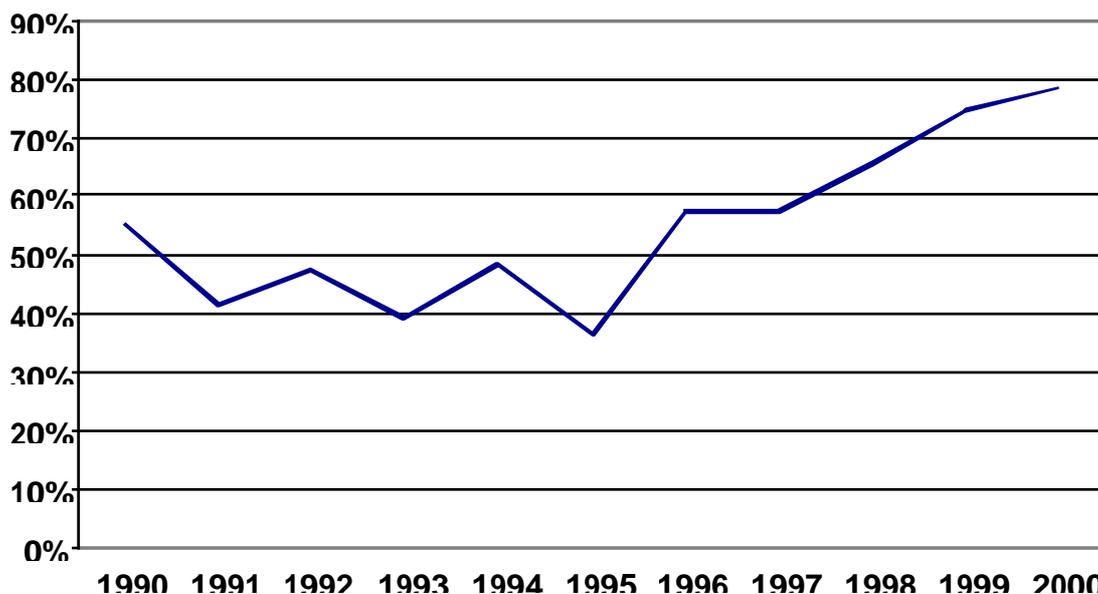
2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

Comme pour la SNCF, la RATP reçoit des contributions publiques à l'exploitation : des compensations tarifaires financée par le versement de transport des entreprises et une indemnité compensatrice (IC) financée par l'Etat et les départements de la région d'Ile de France (et à partir de 2001 de la région elle même) : l'évolution de ces contributions au cours de la décennie 90-2000 est retracée dans la deuxième partie de ce document. Le contenu et les modalités de mise en œuvre de ces compensations ont été redéfinies en 2000 dans le cadre du contrat de plan Etat – Région (2000-2006) et des contrats de plan particuliers entre l'autorité organisatrice (Syndicat des transports parisiens, ou STP, qui est devenu le syndicat des transports d'Ile de France, ou STIF, depuis le début 2001) et chacun des transporteurs publics (2000-2003). Ainsi les compensations pour les pertes de recettes équilibreront les charges d'exploitation, l'indemnité compensatrice devenant une contribution forfaitaire (CF) couvrant certaines charges spécifiques hors exploitation telles que les amortissements et les frais financiers qui ne sont pas spécifiques à l'exploitation, et des contributions sociales telles que les charges liées au régime particulier de retraite. Le reliquat du versement de transport (RVT) était affecté à l'investissement par le biais d'une contribution au compte d'exploitation

jusqu'à la réforme de 2000. Ainsi en 2000, l'EBE après compensations tarifaires (6428 MF) mais hors contribution forfaitaire serait de 2837 MF et de 7304 MF après contribution (4467 MF). Par ailleurs, il convient de comptabiliser l'insuffisance du compte retraites (-2661 MF) pour obtenir l'EBE net qui s'élève à 4643 MF. La CAF atteindrait 3335MF en 2000 et le ratio CAF /investissements 83%.

Sur la décennie 90-2000, l'évolution de ce ratio est le suivant : on constate une amélioration quasi continue de ce ratio depuis 1995 (cf annexe 4 pour les données détaillées)

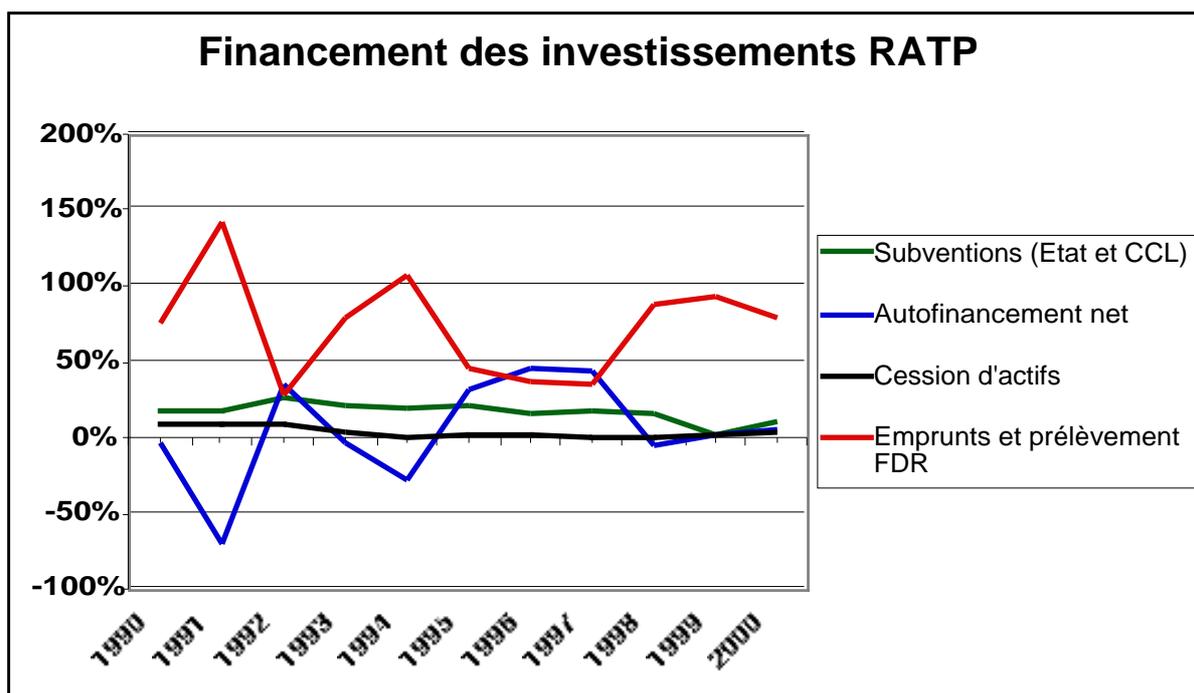
RATP : Ratio CAF/investissement



3. *Le financement par les flux financiers.*

Sur la dernière décennie les subventions (Etat et collectivités locales) représentent 17%, l'autofinancement net 7%, les cessions d'actifs 3.5%, les reprises sur fonds de roulement 15% et les emprunts 57.5%.

En 2000, les subventions atteignent 11%, l'autofinancement net 5%, les autres ressources propres sont de 4% et les emprunts de 80% (il n'y a pas de reprise de fonds de roulement). On constate une augmentation de la part des emprunts depuis 1997 due à la baisse de l'autofinancement net.



(cf annexe 7 pour les données chiffrées)

Il convient de préciser que les investissements inscrits dans le contrat de plan Etat-Région Ile de France (dont l'essentiel concernent les extensions de réseaux) sont financés par des subventions (Etat, Départements et Région Ile de France) et des prêts de la Région. Ces investissements représentent 548 MF en 2000 et leur financement est assuré à hauteur de 83% par des subventions (dont 68% provenant de la Région) et 17% par des prêts de la Région. Les autres investissements dont le matériel roulant représente 39%, sont donc financés par l'autofinancement net, les produits de cessions, les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement. Des subventions spécifiques (concours de tiers) financent les projets « hors programme ».

4. Le financement par les contribuables et les usagers.

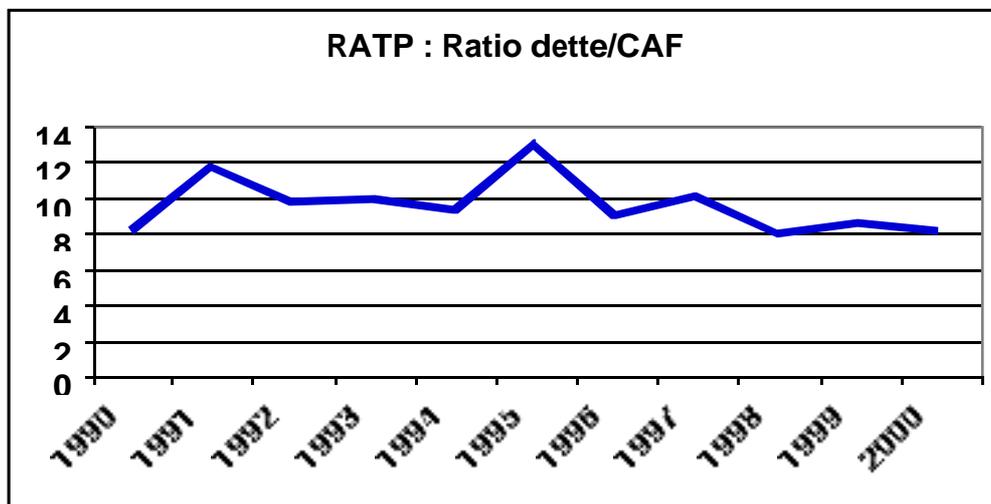
Le financement direct par les contribuables est en moyenne de 17% sur la décennie 90-2000, mais si l'on considère le niveau structurellement trop élevé du ratio dette /CAF (cf §5), l'augmentation croissante de l'indemnité compensatrice qui contribue à la CAF, le remboursement des emprunts est de fait à la charge du contribuable. En effet, les compensations tarifaires sont financées par le versement de transport (qui est une taxe sur les entreprises de la région) et l'indemnité compensatrice (devenue contribution forfaitaire en 2000) est financée par les contribuables nationaux et ceux des départements de l'Ile de France.

5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.

(cf annexe 5 page 8 pour les données détaillées)

Sur la décennie 90-2000, le ratio dette/CAF fluctue entre 8 et 13. Il diminue en 2000 pour retrouver le niveau de 1990. Mais en fait sa valeur reste hors norme. Cela résulte de l'effort d'investissement qui est très important car il représente en moyenne près de 50% de la valeur ajoutée (38% en 2000) sur 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 la CAF future.

Le graphique suivant montre l'évolution du ratio dette/CAF. La dette MLT atteint 26.7 GF en 2000.



6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

Le recours partiel à l'emprunt pour des investissements dont la rentabilité financière n'est pas assurée compte tenu du caractère public de ces investissements, implique des surcoûts financiers (frais financiers) non compensés par des augmentations de recettes, ce qui induit mécaniquement des augmentations de l'indemnité compensatrice. L'EBE dégagé permet ainsi d'obtenir une CAF substantielle mais celle-ci reste néanmoins insuffisante pour assurer à long terme un désendettement. La dette a augmenté de 75% sur la décennie 90-2000 et faute de connaître celle de la SNCF Ile de France, on peut se demander si les conditions de financement de ces investissements très importants n'auraient pas dû être revues, pour éviter de réaliser des projets parfois concurrents plus que complémentaires, ce qui aurait permis de mettre en place une meilleure structure de financement.

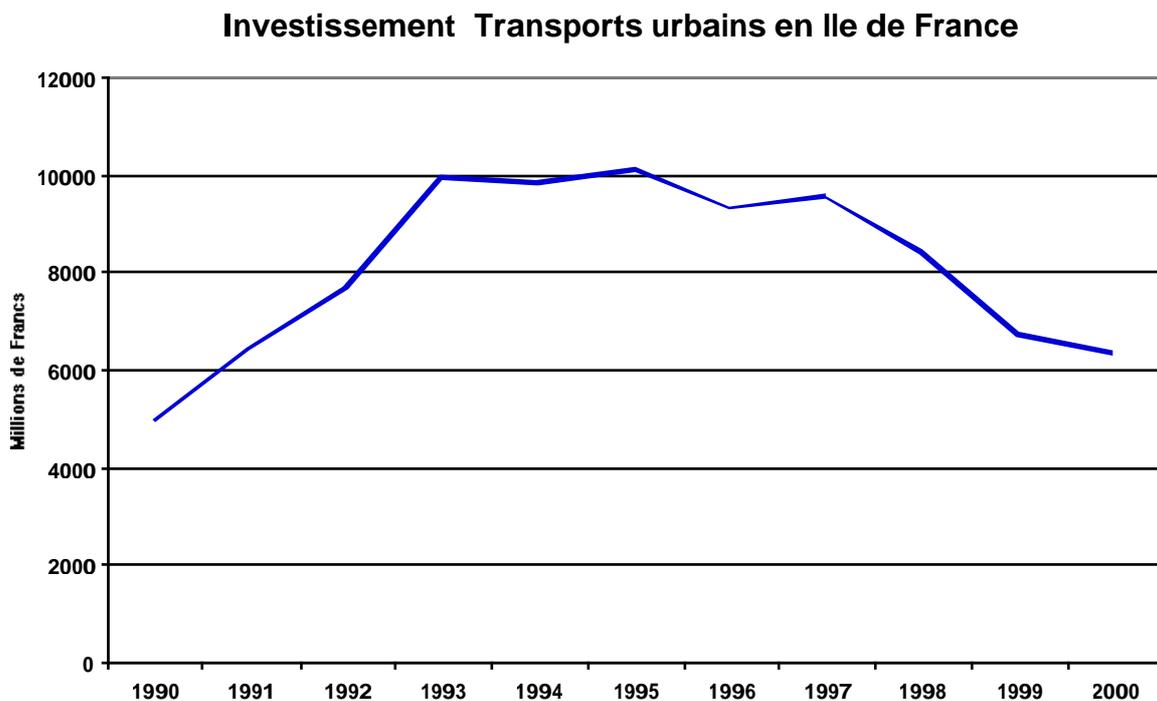
E. Synthèse des transports urbains en Ile de France. (SNCF + RFF + RATP)

1. Les investissements. (décennie 1990-2000).

Les données concernent la SNCF en tant qu'opérateur intégré de 1990 à 1995, puis en tant que transporteur de 1996 à 2000, RFF en tant que gestionnaire des infrastructures de 1996 à 2000 et la RATP (transporteur et gestionnaire) de 1990 à 2000.

Les investissements en 2000 sont estimés à 6641 MF et se situent en dessous de la moyenne de la décennie (7935 MF). Depuis 1995, ces investissements suivent une tendance décroissante. Le taux d'investissement ne peut pas être évalué car il n'existe pas de comptabilité de gestion à la SNCF permettant de d'évaluer les agrégats de gestion tels que la valeur ajoutée par réseaux (banlieue IdF et réseau principal).

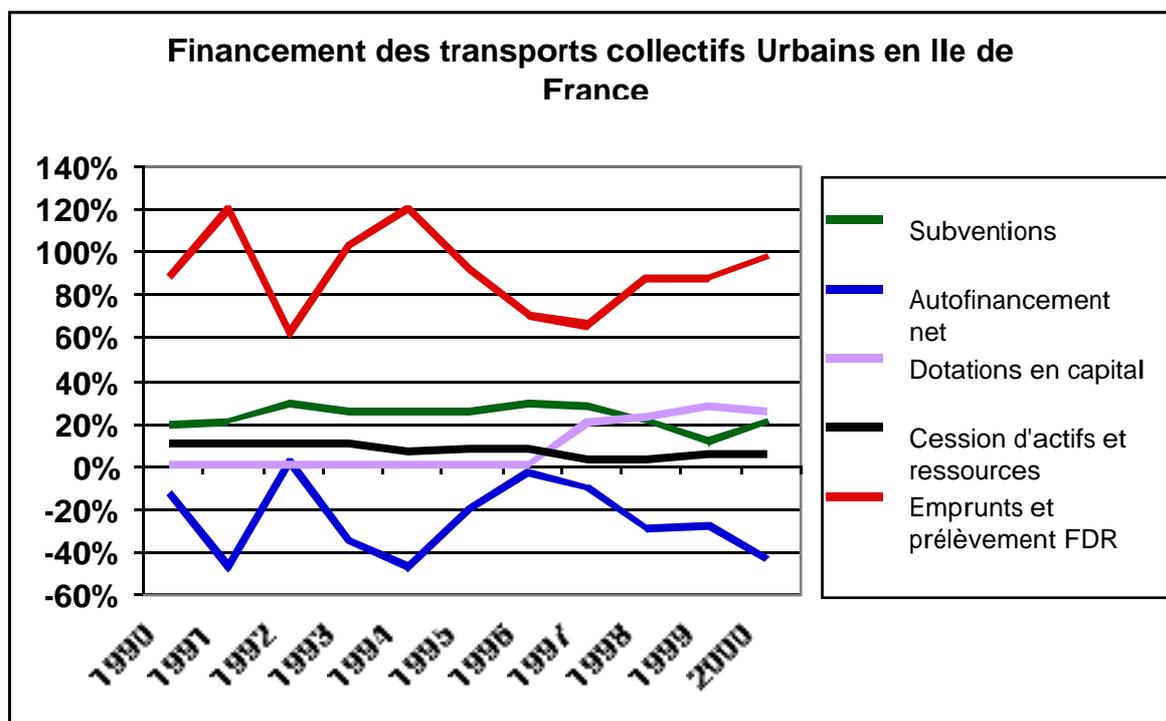
Le graphique suivant retrace l'évolution de ces investissements (cf annexe 1 page 3 pour les données détaillées) :



2. Le financement par les flux financiers.

Il a fallu établir un compte de financement des transports urbains IdF pour le système ferroviaire (SNCF+RFF) sur les principes suivants : les subventions ont pu être individualisées car elles sont spécifiques au type de réseaux (distinction du réseau principal du réseau urbain). Par contre les autres postes (sauf l'autofinancement net), ont été établis de façon proportionnelle aux investissements à partir du compte global du système ferroviaire ; le bouclage du financement se faisant sur l'autofinancement net.

Sur la décennie, les subventions (Etat et collectivités locales) représentent 23%, les dotations en capital 8%, l'autofinancement net -19%, les cessions d'actifs et autres ressources 7%, les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement 80%. En 2000, les subventions atteignent 19%, les dotations en capital 24%, l'autofinancement net - 44%, les autres ressources propres sont de 5% et les emprunts et prélèvement sur le fonds de roulement de 96%.



(cf annexe 7 pour les données chiffrées)

On constate depuis 1997 en termes de structure de financement une forte diminution de ressources propres (l'autofinancement net se dégrade) et une augmentation corrélative des ressources d'emprunts.

3. Financement par les contribuables et les usagers.

Le contribuable a payé directement 31% des investissements sur la décennie. Les remboursements des emprunts de RFF sont actuellement financés par le contribuable ; pour la SNCF et surtout la RATP, même si le ratio dette/CAF s'améliore, il se situe à un niveau trop élevé du fait des investissements importants réalisés, aussi le remboursement par les usagers à long terme ne serait possible qu'en cas de décroissance forte du programme d'investissement.

Par ailleurs, le manque de données analytiques sur les comptes de gestion de la SNCF ne permet pas l'élaboration des ratios CAF/investissements et dette/CAF pour l'ensemble des opérateurs en IdF.

4. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

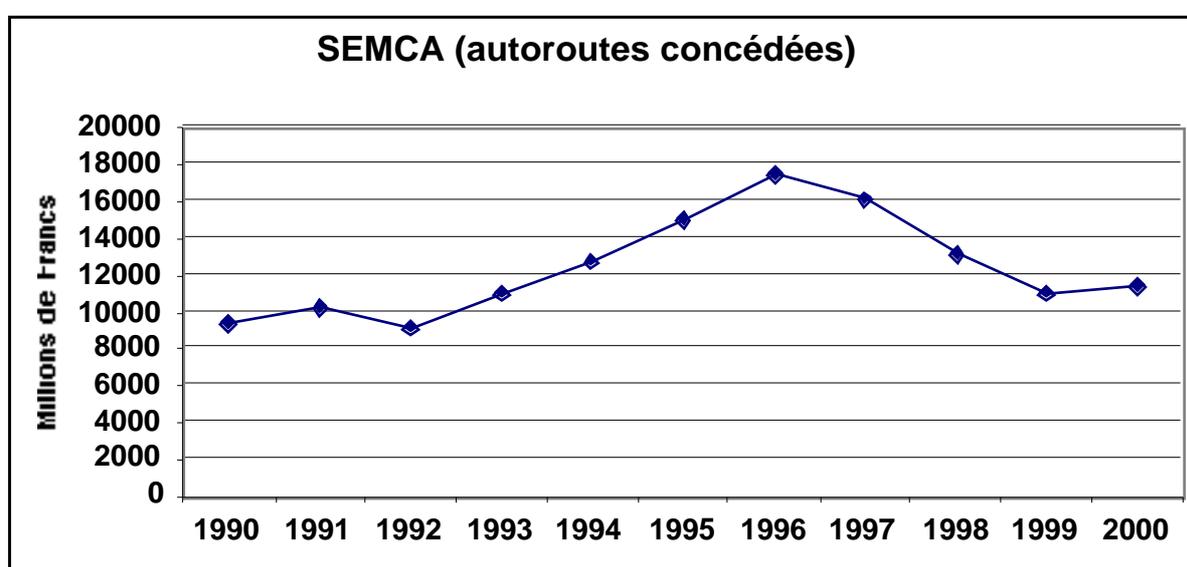
Les multiples intervenants à la fois dans les décisions des investissements (Etat, Région, départements) et dans la gestion de ceux ci (SNCF, RFF, RATP), l'absence d'une autorité unique (le STP dans ses structures actuelles ne joue pas entièrement ce rôle, mais sa transformation en STIF avec l'entrée de la Région devrait lui donner plus d'assise) rendent complexe et peu transparente la vision de l'ensemble des investissements des transports collectifs en Ile de France. La mise en place de contrats de plan entre le STIF et les transporteurs publics pour la période 2000-2003 contribuera cependant à l'amélioration de cette cohérence d'ensemble.

F. Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA).

1. Les investissements.

Les investissements de ces sociétés s'élèvent à 11571 MF en 2000 dont 66% de sections nouvelles, 24% de voies complémentaires et 10% en immobilisations diverses.

Sur la décennie 1990-2000, l'évolution des paiements d'investissements est la suivante (cf annexe 1 pour les données détaillées) :

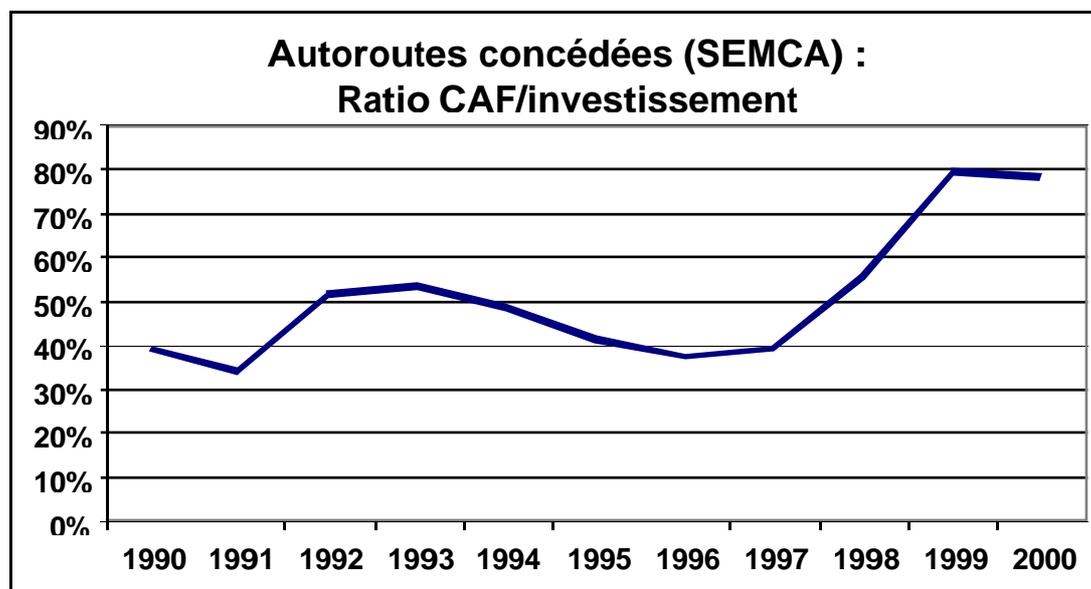


On constate une baisse du programme d'investissements depuis 1996. L'année 2000 se situant en dessous de la valeur moyenne (12 544MF) sur la période. Le taux d'investissement moyen est de 73 %, celui de l'année 2000 est seulement de 47%.

2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

(cf annexes 2 et 4 pour les données détaillées)

La CAF devrait atteindre 8969 MF et le ratio CAF/investissements est de 78%, la moyenne sur la décennie étant de 55% seulement. L'évolution est retracée par le graphique suivant :



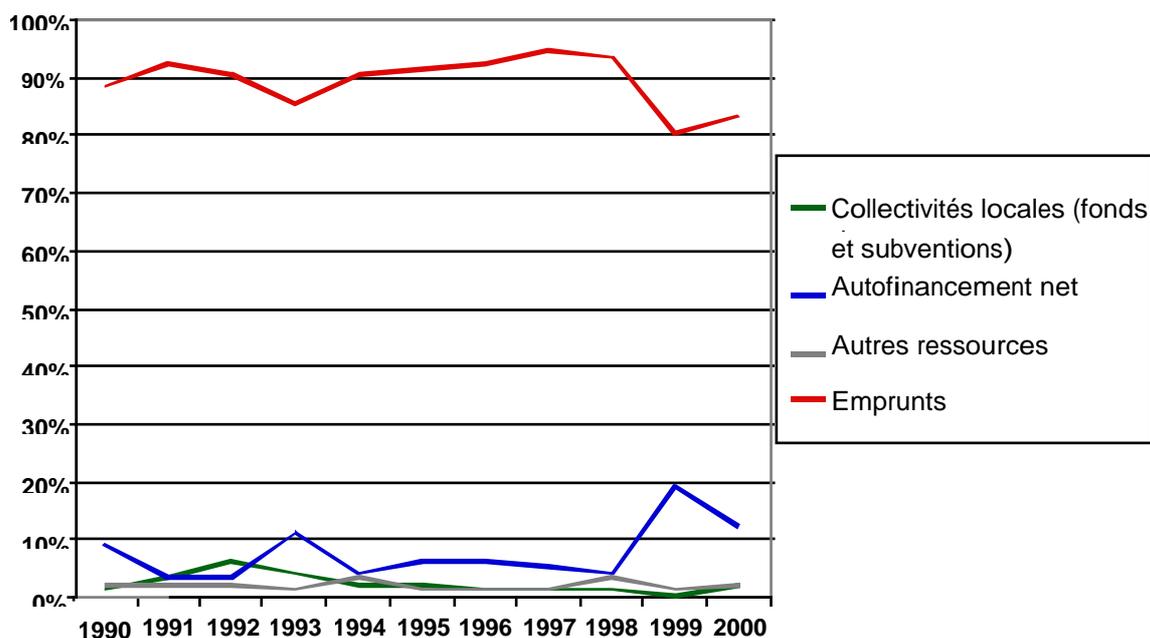
On constate une forte croissance de ce ratio depuis les années 1998..

3. Le financement par les flux financiers.

Sur la décennie 90-2000, les fonds de concours et subventions des collectivités locales ont représenté 2% en moyenne, l'autofinancement net 7%, les dotations en capital 0.2% , les autres ressources (sous-concessions et cessions d'actifs) 1.5% et les emprunts 89%. En 2000, la structure de financement est la suivante : subventions 2%, autofinancement net 12%, autres ressources 2% et emprunt 84%.

(Cf annexe 8 pour les données chiffrées)

Financement des autoroutes concédées



4. Le financement par les contribuables et les usagers.

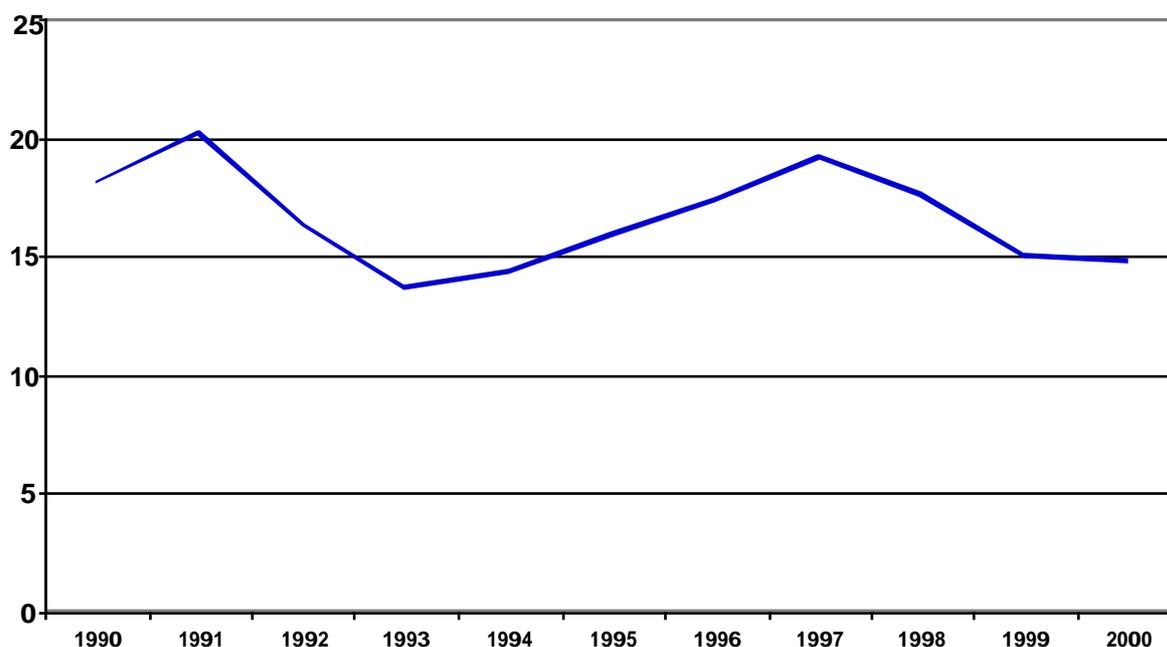
Le financement du contribuable représente 2% et celui des usagers hors remboursement des emprunts 14%. En principe, le remboursement des emprunts doit être assuré par l'utilisateur, à condition toutefois que l'endettement reste maîtrisable et ne dégénère comme l'a été celui de la SNCF en 1996. Pour l'instant, bien que l'endettement augmente, le ratio dette/CAF structurellement élevé diminue, ce qui montre la possibilité d'un désendettement à terme lorsque le programme d'investissement sera achevé.

5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.

(cf annexe 5 pour les données détaillées)

Le ratio dette/CAF oscille entre 15.5 et 20 au cours de la décennie 1990-2000. Il décroît depuis 1997 et atteint 14.8 en 2000, sur la base d'une dette à MLT de 133.1 GF (la dette totale étant de l'ordre de 151.2GF). Son niveau élevé traduit un important stock de capital financé par une CAF insuffisante sur le passé (jusqu'en 1997). Mais cette capacité de remboursement ne devrait pas poser de problème dans le futur, dans la mesure où les recettes ne devraient pas subir de fluctuations importantes. L'évolution de ce ratio dette/CAF est retracée par le graphique suivant :

Autoroutes concédées (Semca) : Ratio dette/CAF



6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

Le recours à l'emprunt remboursé par les recettes de péages, repose comme le système ferroviaire sur des rentabilités financières d'investissements adéquates. Cependant, la pratique de l'adossement fréquemment assortie d'un allongement de la durée de concessions a quelque peu faussé l'explicitation des rentabilités réelles et des subventions implicites.

Mais on peut cependant considérer que les recettes autoroutières, même si elles dépendent sensiblement du niveau du trafic et des péages, permettent de dégager un EBE structurellement plus élevé que celui du système ferroviaire, qui devrait permettre de résorber à terme (fin des concessions) l'endettement actuellement très élevé.

Par ailleurs des décisions importantes prises au niveau européen concernant le régime fiscal et la durée des concessions sont intervenues en 2000.

Ainsi la Cour de justice européenne a obligé la France à appliquer la TVA du régime général sur les péages autoroutiers : à partir de janvier 2001, les péages sont donc soumis à un taux de 19.6%. Les poids lourds pourront récupérer cette TVA. Les véhicules légers ne devraient pas payer davantage. Les SEMCA qui perdront une partie importante des recettes provenant des automobilistes pourront récupérer la TVA sur les travaux de construction.

La Commission européenne a autorisé des allongements de 12 à 15 ans des durées actuelles des concessions des six SEMCA. Ces concessions s'achèveront en 2026 pour ESCOTA, 2028 pour SANEF et SAPN, 2032 pour ASF, SAPRR et AREA. Ces allongements sont la contrepartie d'autres mesures de la réforme dont notamment :

- la suppression des engagements de reprise de passif par l'Etat, inscrits dans les contrats de concession
- la suppression du régime des charges différées

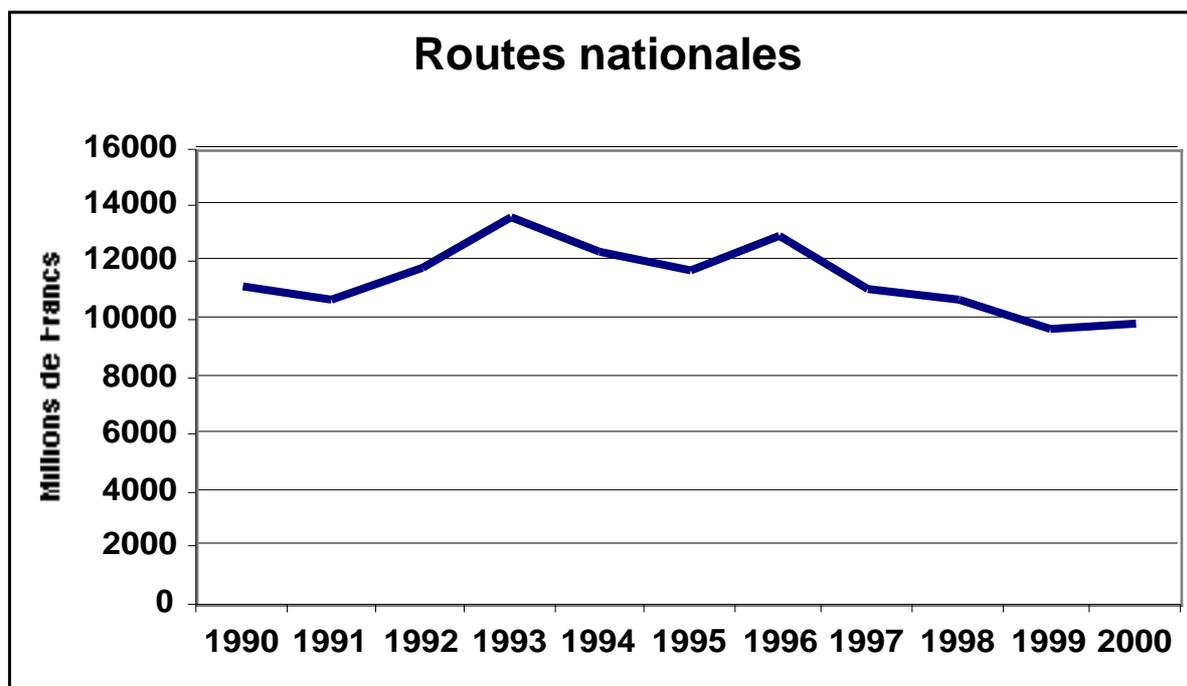
- l'alignement des pratiques comptables de droit commun (comme le régime général de TVA)

Cette réforme permettra aux SEMCA dont le capital est détenu par l'Etat, de pouvoir répondre aux appels d'offre pour l'attribution des futures concessions, dans des conditions d'égalité de concurrence avec leurs concurrents. Les dividendes des sociétés qui seront versés à l'Etat lui permettront de contribuer d'une part au financement des subventions publiques des futures concessions rendues nécessaires par la suppression de la pratique de l'adossement et, d'autre part, au financement des autres modes de transport, notamment le ferroviaire.

G. Les routes nationales.

1. Les investissements.

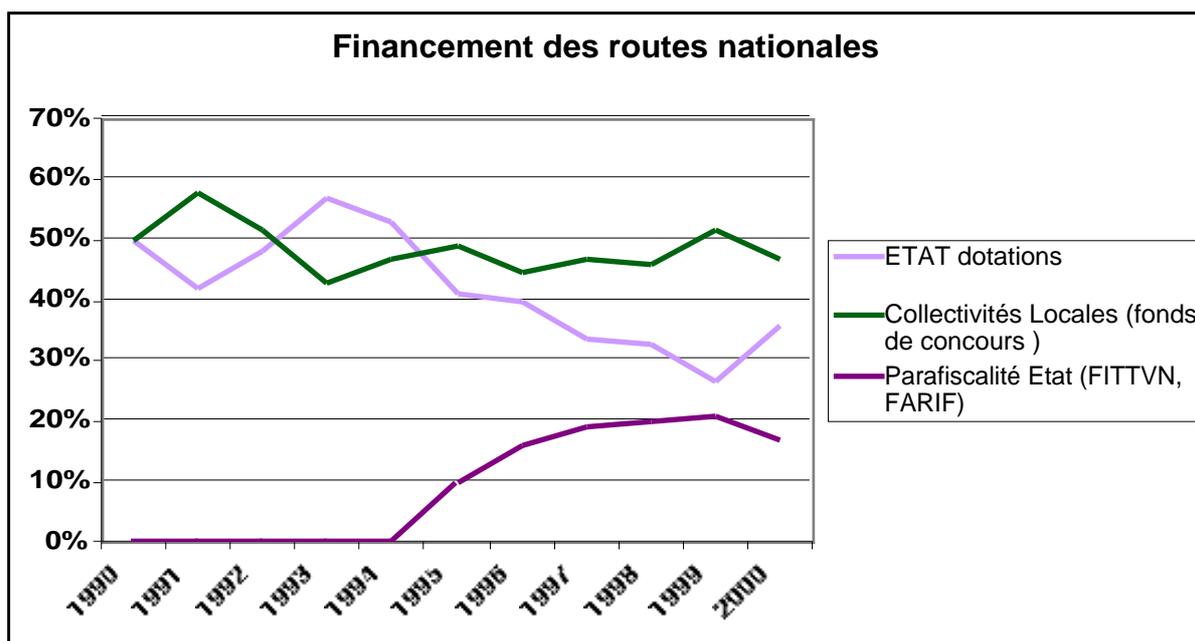
Les investissements se sont élevés à 9921 MF en 2000 en termes d'autorisations de programme soit un niveau très inférieur à celui de la décennie 1990-2000 (11 415 MF). L'évolution sur cette période est retracée dans le graphique suivant (cf annexe 1 page 3 pour les données détaillées) :



2. Le financement par les flux financiers.

Sur la période 1990-2000, les routes nationales ont été financées à raison de 42.5% par l'Etat sous forme de dotations budgétaires, de 48.5% de fonds de concours des collectivités locales et de 9% sur le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) et le fonds d'aménagement en région Ile de France (FARIF). En 2000, la structure de financement est la suivante : 36% par des dotations de l'Etat, 47% par les Collectivités locales et 17% par le FITTVN et le FARIF.

L'évolution sur la décennie est retracée dans le graphique suivant :



(cf annexe 8 pour les données chiffrées)

Il convient cependant d'indiquer que les flux financiers de l'Etat finançant les routes nationales sont des dotations budgétaires qui sont toutes taxes comprises et que l'Etat récupère une partie de cette TVA via les entreprises effectuant les travaux alors que les fonds de concours des collectivités locales ne sont pas éligibles à la TVA. Ainsi en termes de structure de financement la part de l'Etat est en réalité moindre de ce que le graphique indique.

3. Le financement par les contribuables et les usagers.

Si l'on considère que le FITTVN représente un financement par l'utilisateur de la route (en fait de l'autoroute) l'utilisateur a financé en moyenne 7% et le contribuable 93% sur la décennie 90-2000, mais une part de près de 17% de l'investissement sur les routes nationales est financée par l'utilisateur en 2000.

4. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

Le FITTVN, créé en 1995 et supprimé en 2001, (il a été budgétisé) a assuré un financement non négligeable des routes nationales. Sa suppression risque d'entraîner des difficultés de financement dans le futur dans la mesure où ce fonds constituait une base relativement assurée de financement des infrastructures de transport terrestres (les arbitrages publics décidant cependant du niveau à affecter par mode). En fait le risque proviendra du découplage entre les recettes et les dépenses qui sont maintenant intégrées au budget général.

H. Les aéroports.

1. Aéroports de Paris (ADP)

∨ Les investissements

Les investissements devraient être de l'ordre de 3520 MF en 2000 soit une forte augmentation par rapport à la moyenne de la décennie (+58%). Le taux d'investissement atteindra 54% contre 45% en moyenne pour la décennie. Les investissements en 2000 seront consacrés pour l'essentiel (46%) aux opérations de capacité, 20% viseront les opérations courantes, 11% les frais d'études et de surveillance, et 23% les prêts, avances et participations.

L'évolution des investissements est retracée dans le graphique suivant (cf annexe 1 page pour les données détaillées) :



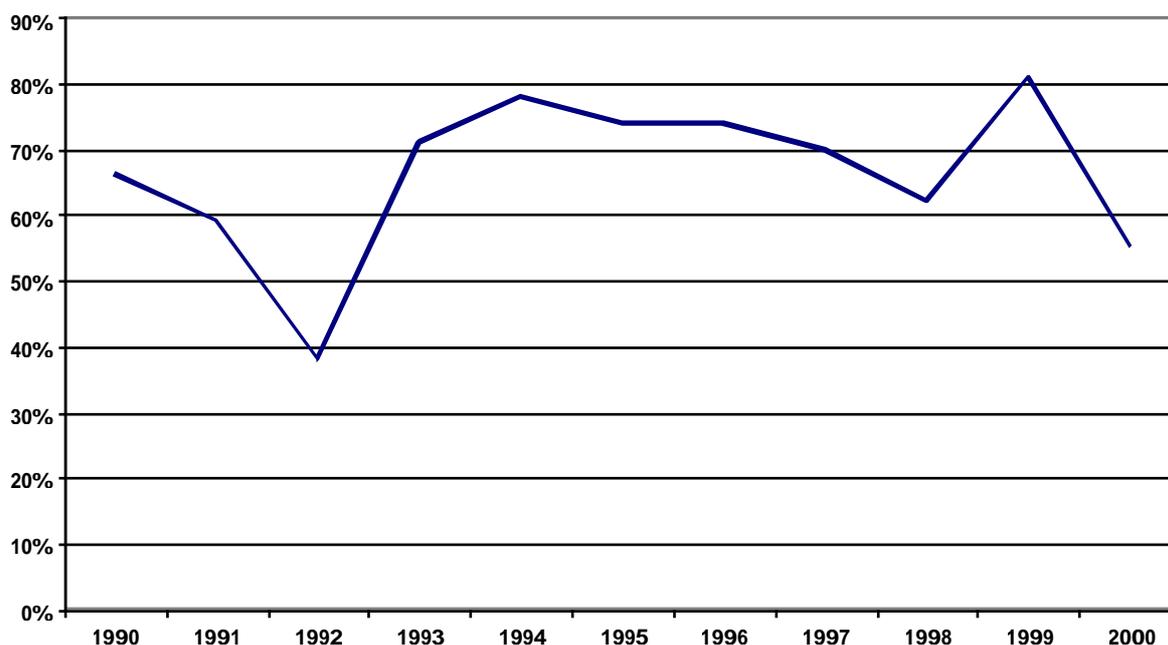
∨ Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

(cf annexes 2 et 4)

La CAF devrait atteindre 2050 MF en 2000 soit le double en francs courants du début de la décennie 90, mais le ratio CAF/investissements serait alors de 58% contre 66% en moyenne sur la décennie.

L'évolution de ce ratio est indiqué par le graphique suivant :

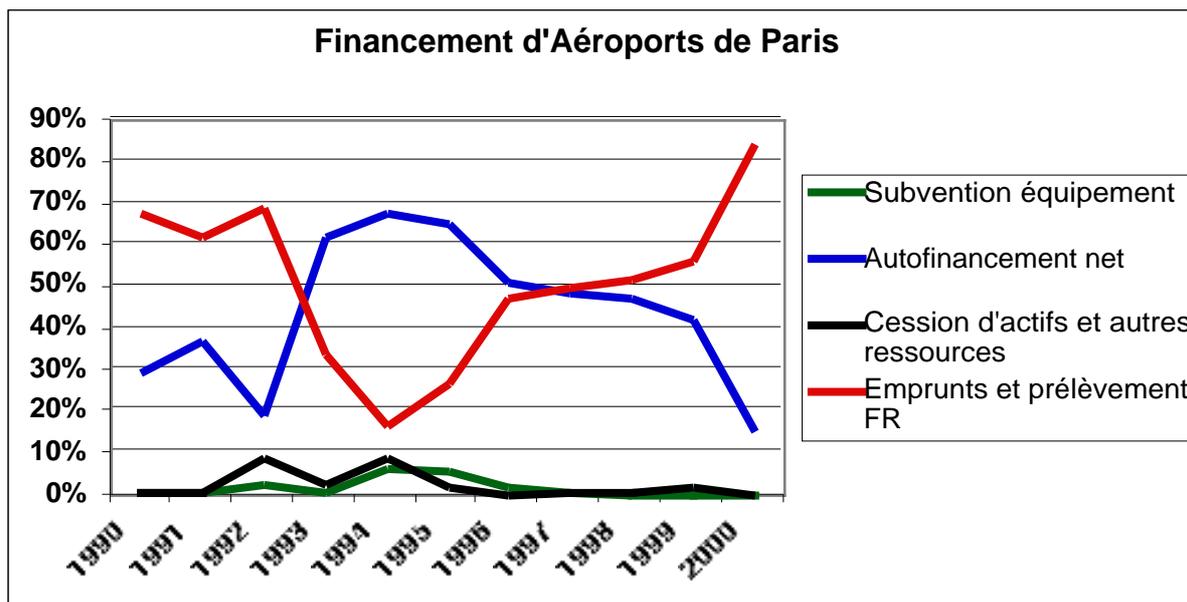
Aéroports de Paris : ratio CAF/investissement



∨ *Le financement par les flux financiers.*

Sur la décennie 1990-2000, les subventions représentent 1.5%, l'autofinancement 41.5%, les autres ressources et cessions d'actifs 2.5%, les emprunts 49.5% et le prélèvement sur le fonds de roulement 5%. En 2000, la structure de financement est très différente : une très faible part de subventions et de cessions d'actifs (0.4%), un autofinancement de 15.5% seulement et des emprunts de 84%.

Le graphique suivant retrace l'évolution de ces financements (cf l'annexe 9 page 14 pour les données chiffrées) :



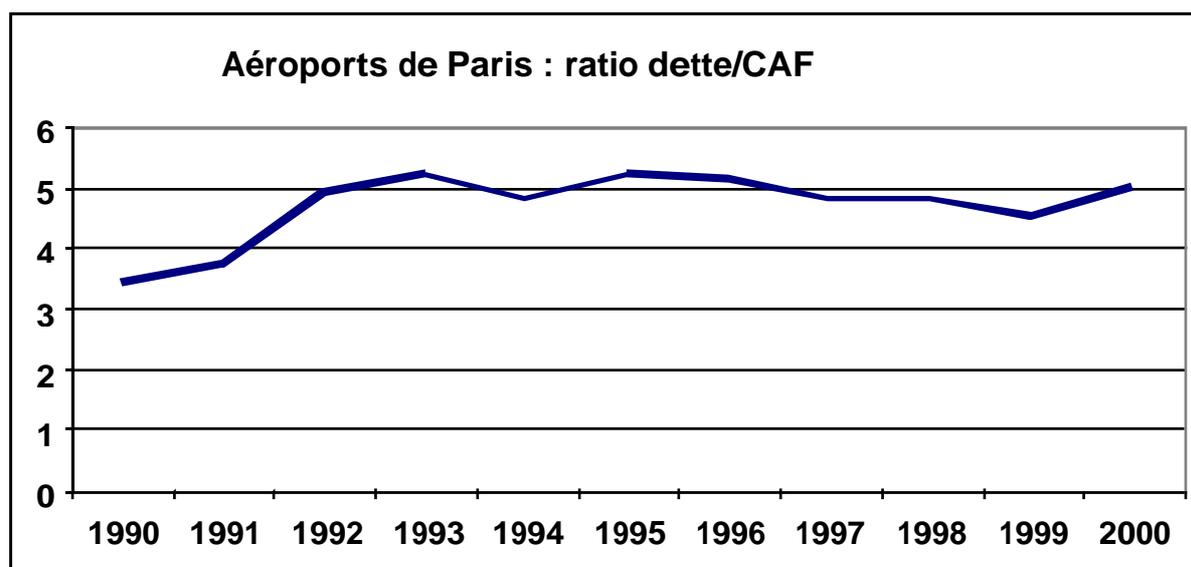
▼ *Le financement par les contribuables et les usagers.*

Le financement du contribuable représente moins de 2% sur la décennie. Les ressources sans contrepartie provenant de l'utilisateur représentent près de 44%. Les emprunts et variation de trésorerie doivent être remboursés par les recettes de l'utilisateur. La quasi totalité des investissements est donc financée par l'utilisateur.

▼ *Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF. (cf annexe 5 pour les données détaillées)*

Le ratio dette/CAF de la décennie se situe à un niveau relativement élevé (4.7) par rapport aux normes habituelles de gestion, il augmente en 2000 (5 sur une base de dette à MLT de 10.1 GF contre 4.5 en 1999) mais il se situe encore à un niveau acceptable en comparaison des autres gestionnaires d'infrastructures de transport.

L'évolution de ce ratio est retracée par le graphique suivant :



▼ *Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.*

En dépit d'un ratio dette/CAF élevé, Aéroports de Paris s'est montré capable de dégager sur la décennie passée, des recettes de trafic permettant de financer ses investissements. L'analyse économique et financière des investissements de capacité actuels doit être menée avec soin afin d'éviter une détérioration de l'endettement de l'entreprise.

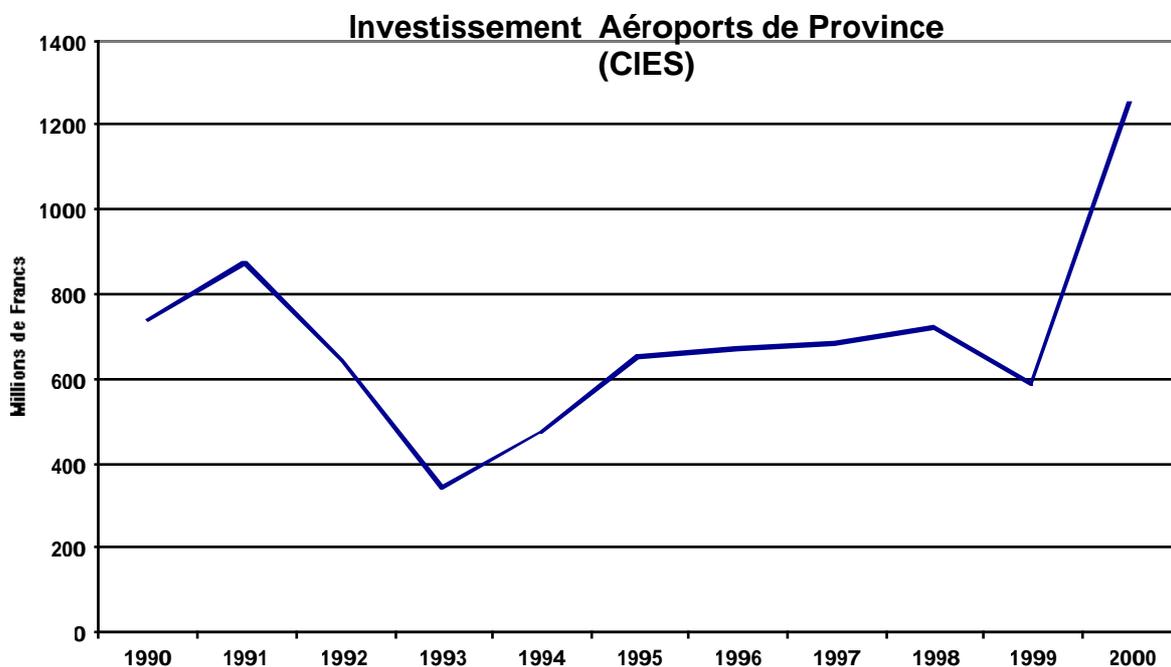
2. Les aéroports de Province (CIES).

Il s'agit des 9 aéroports les plus importants ⁵(plus d'un million de passagers par an) qui doivent recevoir l'approbation du CIES pour leurs investissements.

▼ *Les investissements.*

En 2000, les investissements devaient être de 1251 MF marquant une très forte augmentation par rapport à 1999 (doublement) et à la décennie car l'investissement moyen sur 90-2000 en francs courants est de l'ordre de 688 MF.

Le graphique suivant montre l'évolution sur la décennie passée (cf annexe 1 pour les données détaillées) :



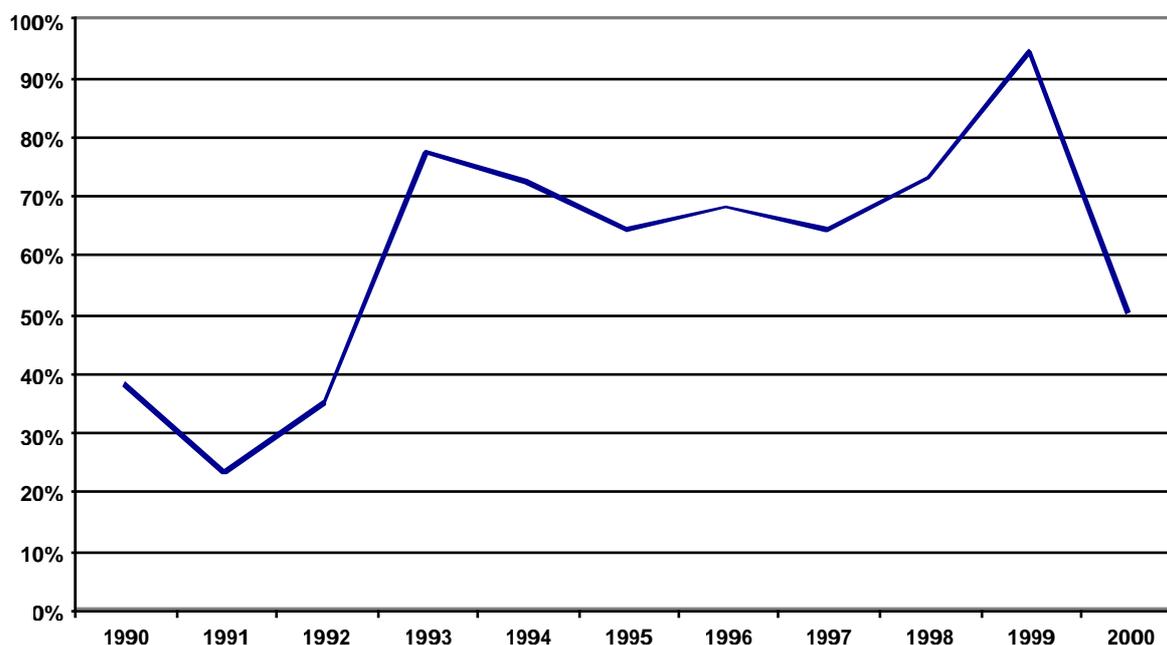
▼ *Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).*

La caf atteint 622 MF en 2000 ce qui donne un ratio caf/investissements de 50% contre 60% sur la période 1990-2000 et 94% en 1999.

Le graphique suivant retrace l'évolution de ce ratio :

⁵ Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Montpellier, Strasbourg, Lille

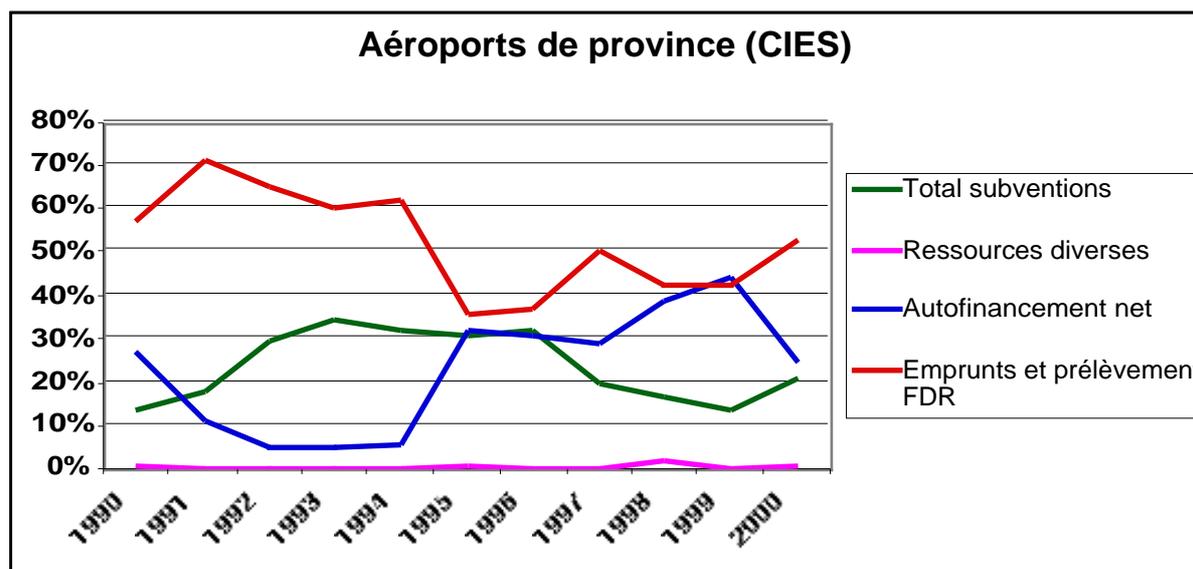
Aéroports de Province (CIES) : ratio CAF/investissement



∨ *Le financement par les flux financiers.*

Sur la décennie 90-2000, les subventions représentent 23%, l'autofinancement 24%, les ressources diverses 1%, les emprunts 48% et le prélèvement sur le fonds de roulement de 5%.

En 2000, la structure est très proche de cette structure moyenne. Le graphique suivant retrace l'évolution des flux de financement (cf annexe 9 pour les données chiffrées) :

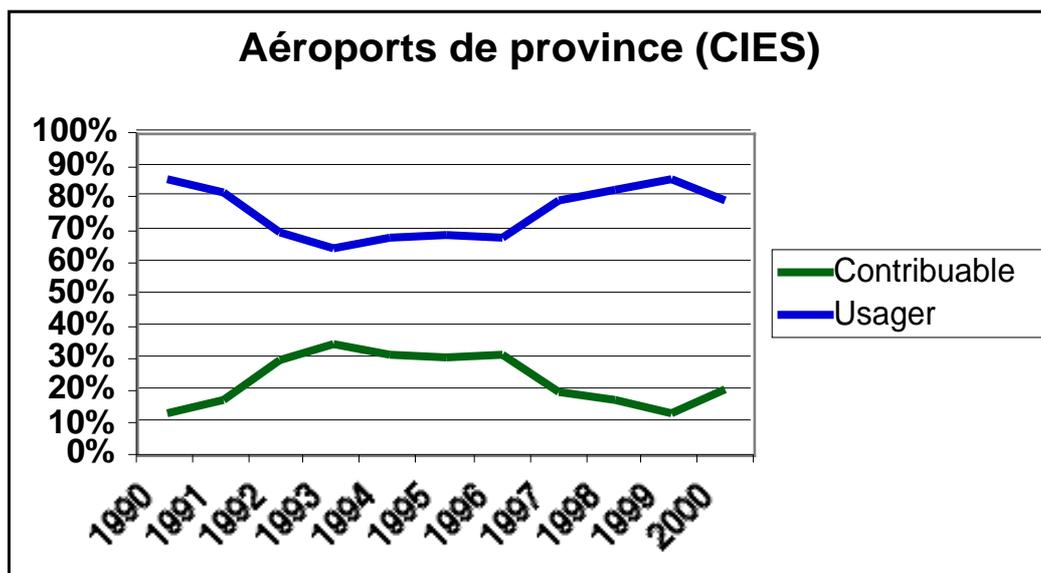


On constate à partir de 1995 une substitution d'une partie des emprunts par de l'autofinancement.

▼ *Le financement par les contribuables et les usagers.*

Le contribuable a financé 23% des investissements sur la décennie, l'utilisateur finance donc 67%, d'une part sous la forme de ressources sans contrepartie pour 25%, d'autre part sous la forme de ressources avec contrepartie pour 52%, car les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement doivent être remboursés par les recettes de trafic.

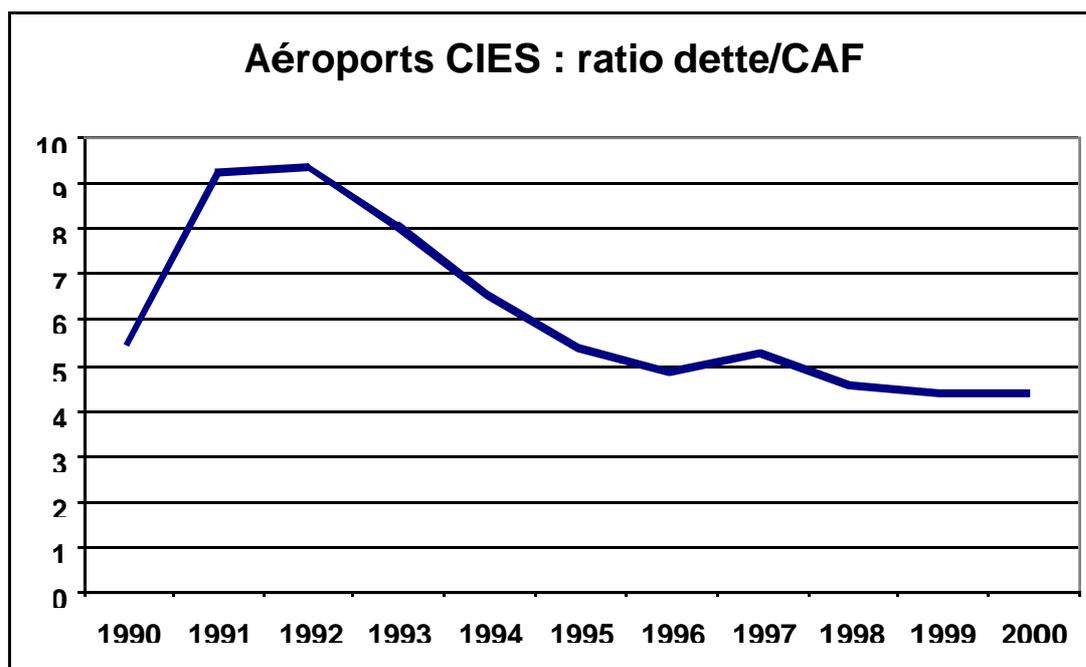
L'évolution sur la décennie est décrite par le graphique suivant :



▼ *Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF. (cf annexe 5 page 8 pour les données détaillées).*

Le ratio moyen dette /CAF de la décennie 90-2000 est plus élevé que celui d'ADP (5.6 contre 4.7) mais il recouvre en fait des situations contrastées comme le montre le ratio de 2000 : 4.3 en moyenne mais avec des extrêmes allant de 2.2 (norme acceptable) à 8.8 (ratio trop élevé), l'endettement global étant proche de 2.7 GF.

L'évolution de ce ratio est indiquée par le graphique suivant : on constate une nette diminution régulière depuis l'année 1992 où il atteignait 9.3.



▼ *Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.*

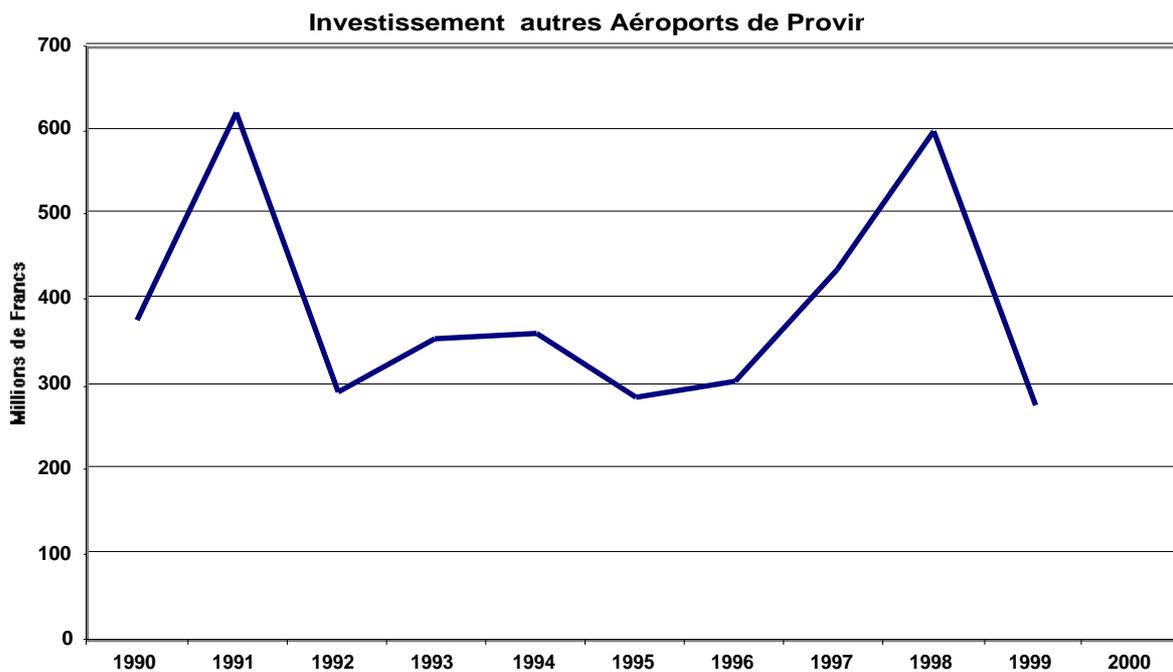
Globalement les conditions du financement des investissements des aéroports CIES sur la décennie passée ont été satisfaisantes dans la mesure où ils ont pu être financés en grande partie par les recettes de trafic tout en améliorant sa capacité de remboursement.

3. Les autres aéroports de province.

Les 70 aéroports retenus ont un trafic supérieur à 10 000 passagers par an. Ils ne sont pas soumis aux procédures du CIES.

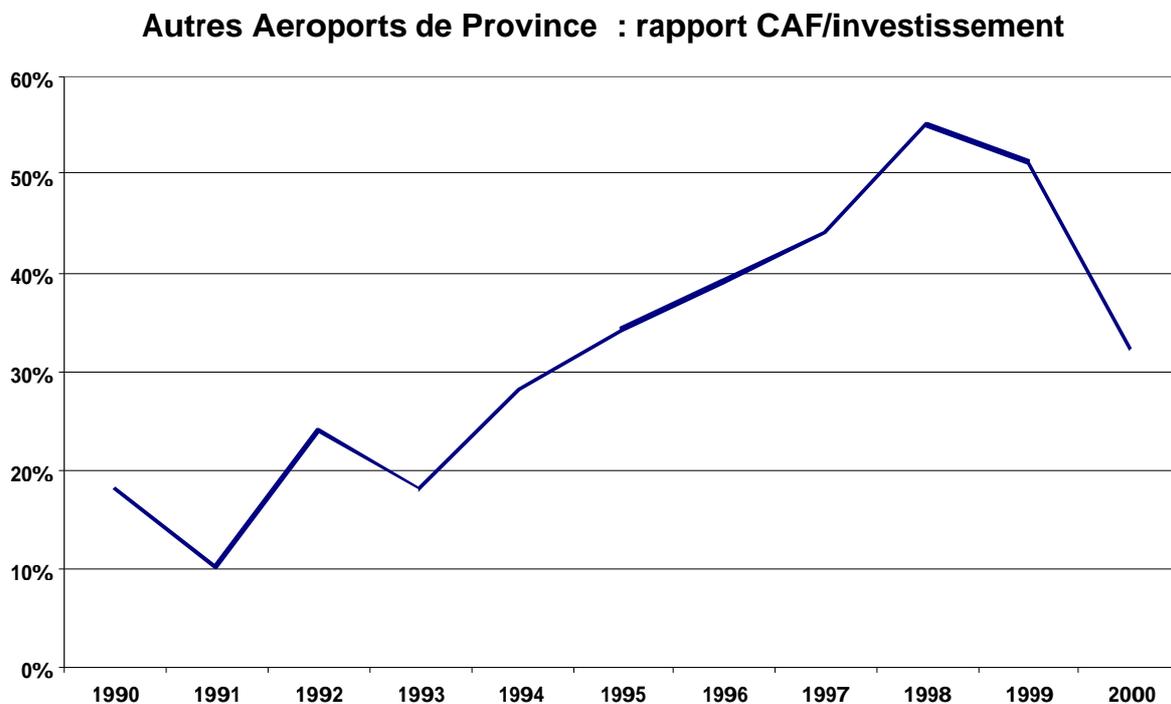
▼ *Les investissements.*

Les dernières données disponibles concernent 1999. Les investissements s'élevaient à 276 MF contre près de 390 MF en moyenne sur la décennie. (cf annexe 1 pour les données détaillées)



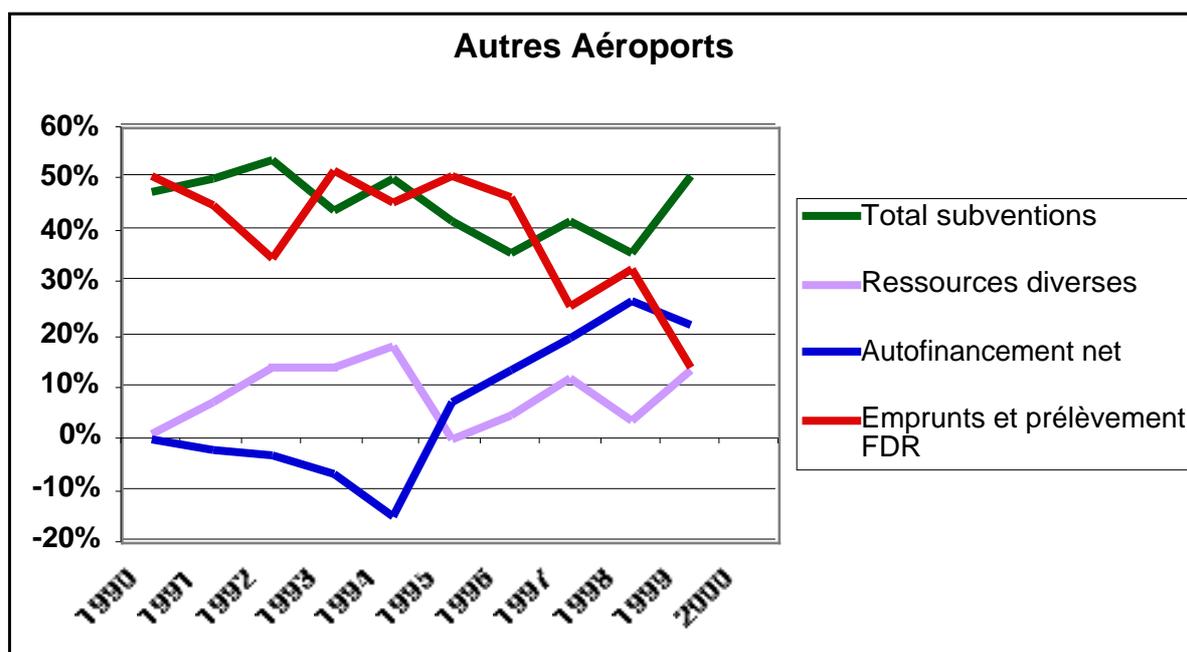
✓ *Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).*

En 1999, la CAF atteint 142 MF ce qui donne un ratio CAF/ investissement de 51% contre 32% sur la période 90-99. Le graphique suivant montre l'évolution de ce ratio.



✓ *Le financement par les flux financiers.(cf annexe 9 pour les données chiffrées)*

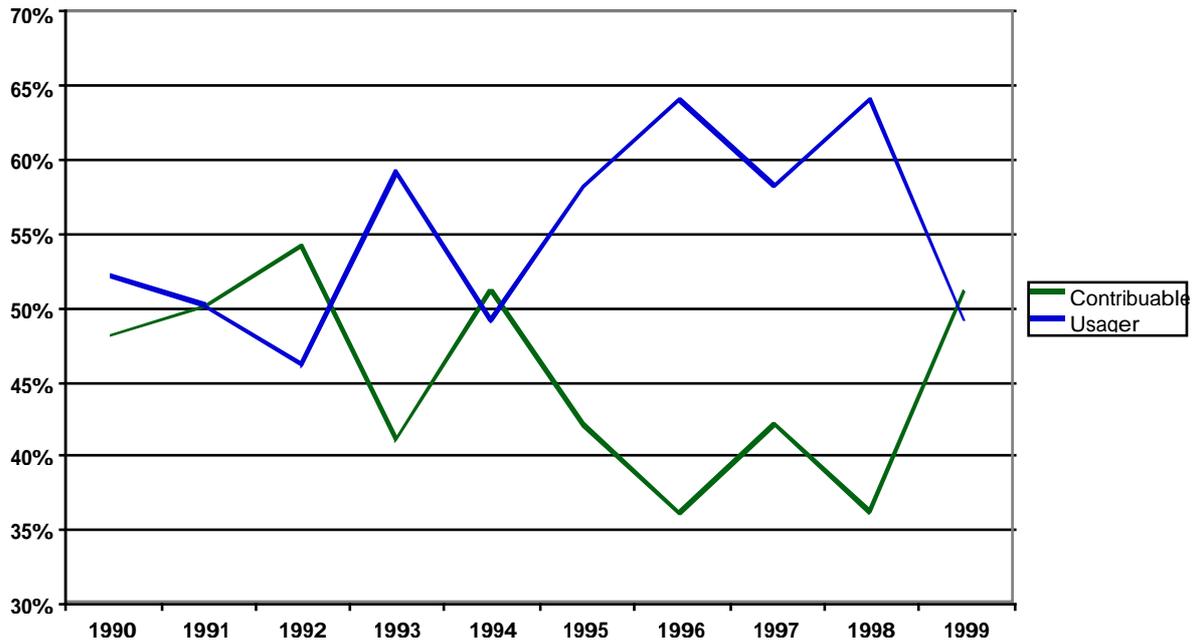
Sur la décennie 90-2000, les subventions représentent 45%, l'autofinancement 7%, les ressources diverses 8%, les emprunts 34% et le prélèvement du fonds de roulement (FDR) 6%. En 1999, dernière année connue, la structure est assez différente: 51% de subventions, 22% d'autofinancement, 13% de ressources diverses et 14% d'emprunts.



✓ *Le financement par les contribuables et les usagers.*

Le contribuable a financé 45% des investissements sur la décennie. Les ressources sans contreparties provenant de l'utilisateur représentent près de 15%. Les emprunts et prélèvement du FDR contribuant pour 40% sont gagés sur les recettes provenant de l'utilisateur :

Autres Aéroports



▼ *Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.*

Les données sur l'endettement ne sont pas disponibles.

▼ *Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.*

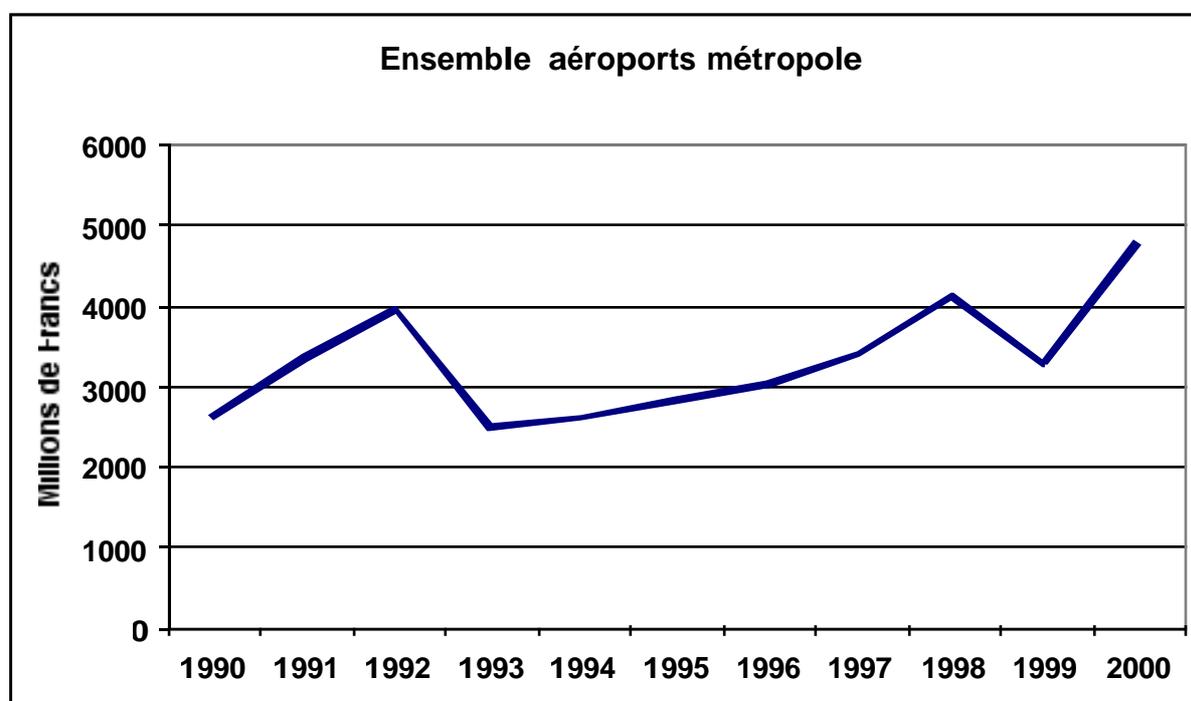
Contrairement aux sept principaux aéroports de province soumis aux procédures CIES, les autres aéroports ayant un trafic annuel supérieur à 10 000 passagers nécessitent davantage de subventions pour financer leurs investissements. Cette part étant même légèrement supérieure en 1999 (dernière année connue) par rapport à celle des usagers alors que les investissements sont en net recul par rapport aux années précédentes. Par ailleurs, du fait de l'absence de données sur la dette, il est difficile de conclure sur l'analyse des conditions actuelles du financement. On peut cependant estimer que le niveau important des subventions et la forte augmentation de l'autofinancement net permet de diminuer le recours aux prêts et donc l'endettement. Il convient cependant de rappeler la forte hétérogénéité de ces 70 aéroports qui est masquée par ces analyses globales.

4. Synthèse : le système aéroportuaire.

▼ *Les investissements.*

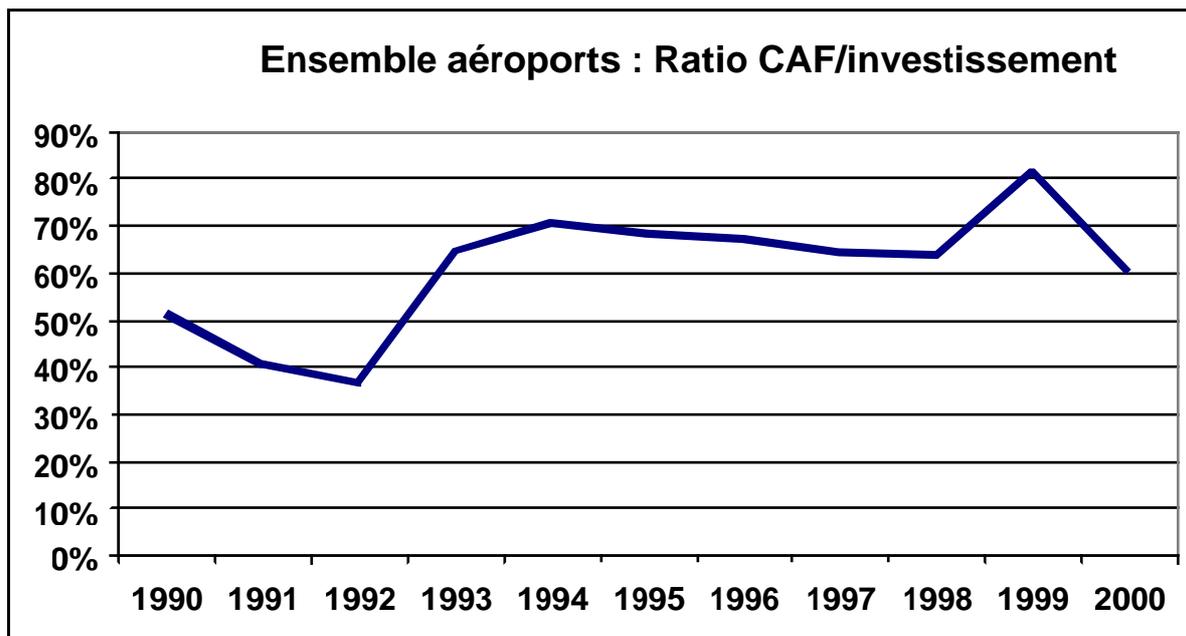
(cf annexe 1 pour les données détaillées)

On constate une forte reprise de l'investissement en 2000 (4771 MF), qui conduit à un nouveau palier par rapport à la moyenne de la décennie (3271 MF). (hors aéroports de province hors CIES)



▼ *Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).* (cf annexes 2 et 4 pour les données détaillées).

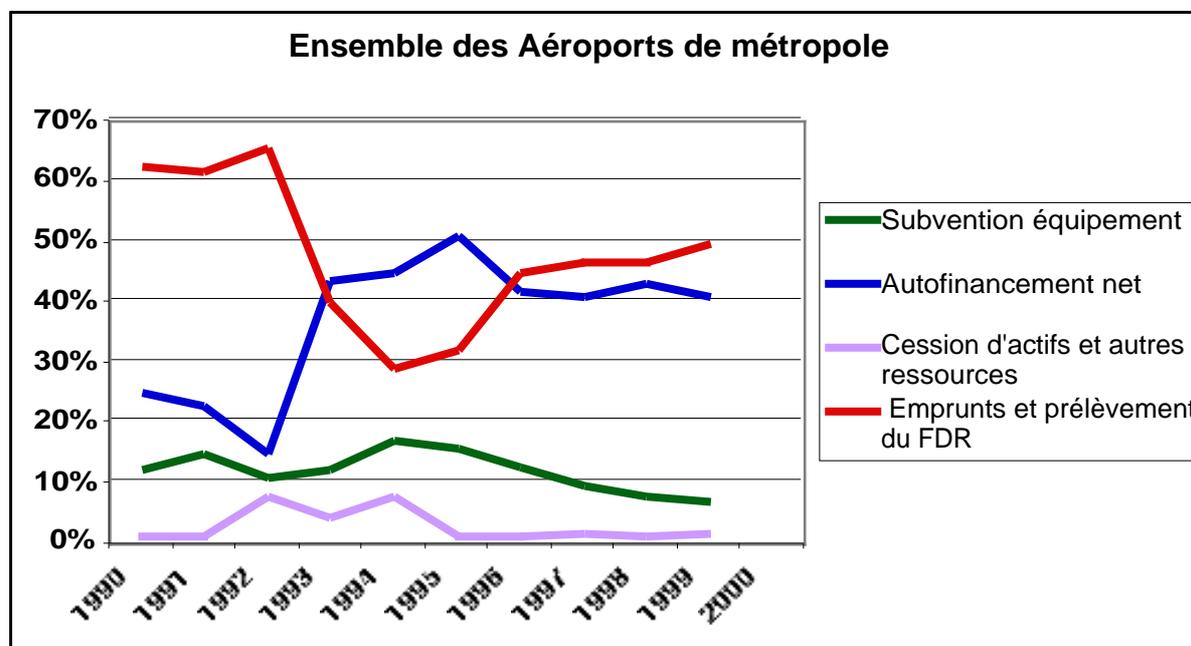
L'évolution sur la période 1990-1999 du ratio CAF/investissements est retracée par le graphique suivant : le ratio moyen s'établit à 60% mais celui de 1999 s'élève à 81%.



▼ 3. Le financement par les flux financiers.

Sur la période 1990-1999, les subventions représentent 12%, l'autofinancement 36%, les cessions d'actifs et autres ressources 3%, les emprunts 43% et le prélèvement du fonds de roulement (FDR) 6%.

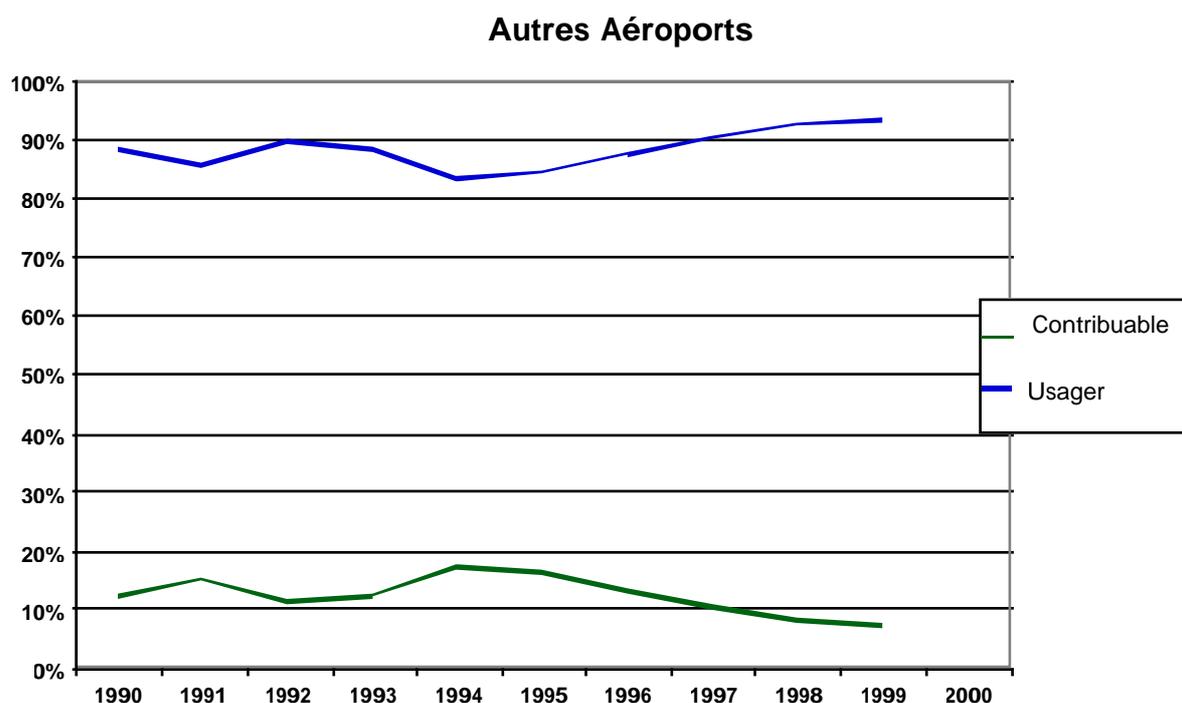
Le graphique suivant décrit l'évolution de ces flux :



On constate sur les années 1993 à 1995, un autofinancement net supérieur aux emprunts souscrits.

▼ *Le financement par les contribuables et les usagers.*

Sur la période 1990-1999, la part du contribuable représente en moyenne 12% et l'usager 88% (l'usager permet de dégager 40% de ressources sans contrepartie).



▼ *Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF (hors aéroports hors CIES).*

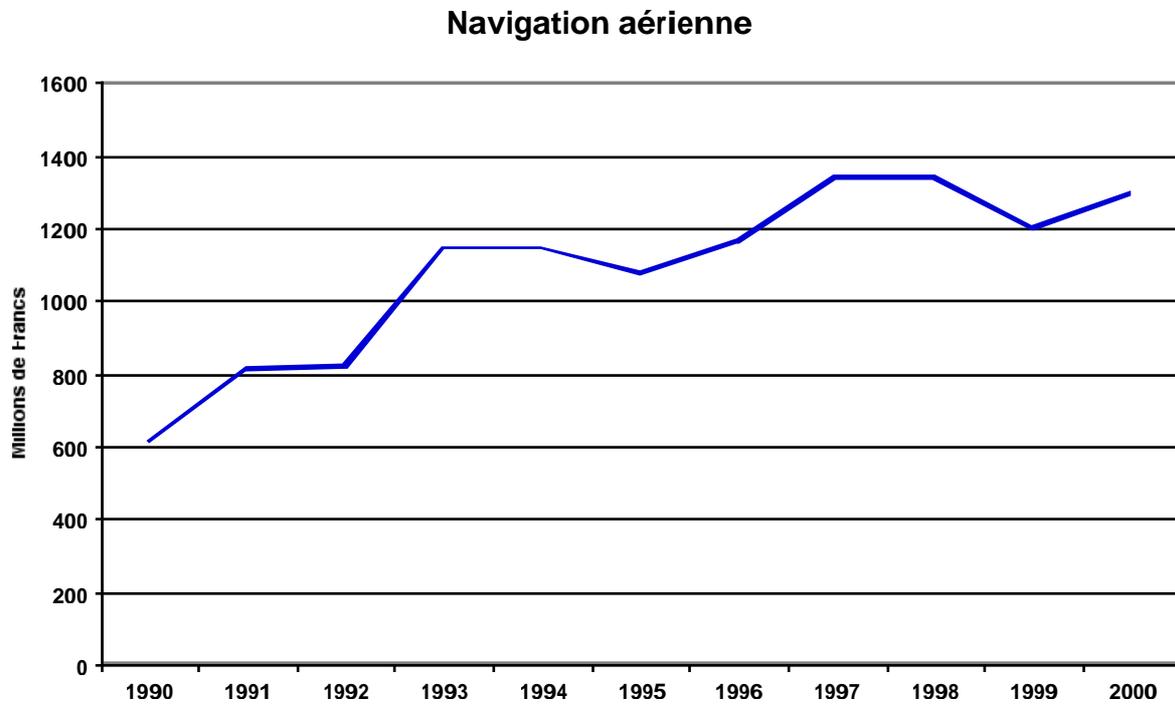
Les données sur l'endettement des aéroports de province en dehors de ceux soumis à la procédure du CIES n'étant pas disponibles, seul le ratio dette/CAF, comptabilisant ceux d'ADP et des aéroports CIES peut être évalué. Ce ratio est en moyenne de 4.7 sur la décennie passée et de 4.8 en 2000.

▼ *Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.*

Globalement sur la décennie les conditions de financement des 79 plates-formes étudiées semblent satisfaisantes, les recettes de trafic permettent de financer un peu moins de 40% des investissements et la part du contribuable ne représente qu'un peu plus de 10%. La capacité de remboursement se situe à un niveau acceptable.

I. La navigation aérienne

1. Les investissements.



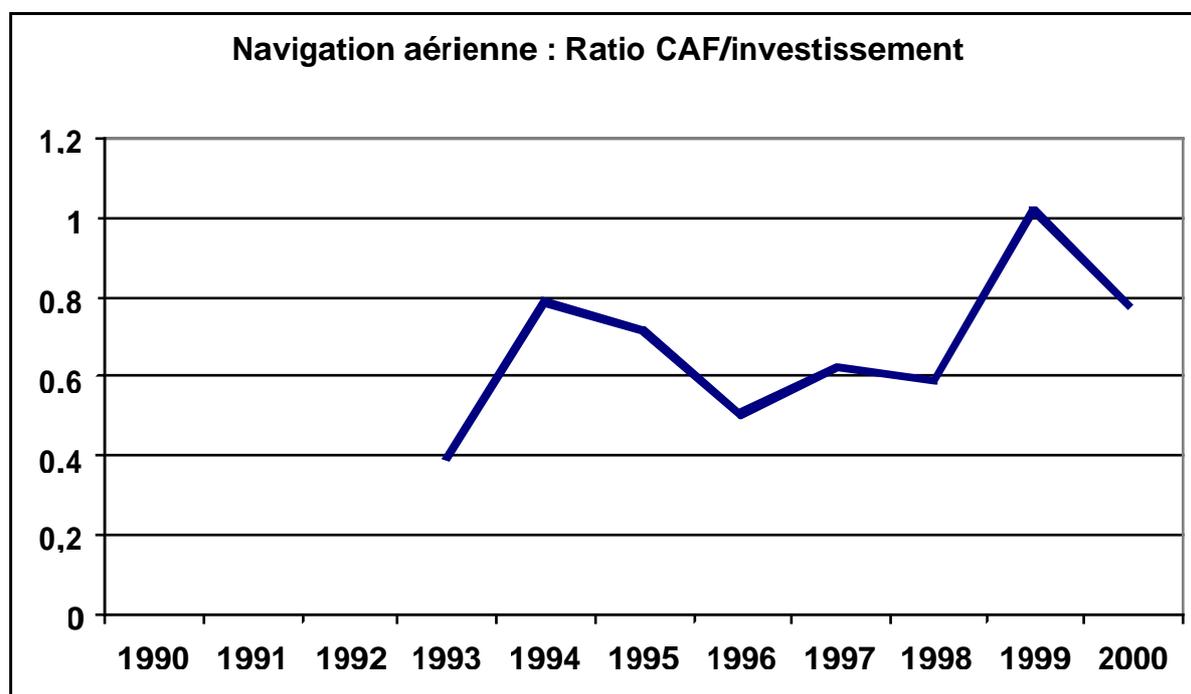
Les investissements en terme de crédits de paiement se montent à 1290 MF en 2000, contre une moyenne de 1082 MF sur la décennie. (cf annexe 1 pour les données détaillées)

2. Le financement par la CAF.

Il convient de rappeler que le budget de l'aviation civile est un budget spécifique depuis 1993 dans la mesure où le fonctionnement est financé essentiellement par des recettes provenant de l'utilisateur (redevances pour services rendus de circulation aérienne et d'approche terminale, taxe pour la sûreté et sécurité) et par une subvention de l'Etat qui représente en 2000 moins de 3% des recettes totales). Le financement des investissements (navigation aérienne, formation aéronautique, contrôle et sûreté, services administratifs) est assuré essentiellement par de l'autofinancement et des emprunts.

Les données (emplois-ressources) du compte d'investissement sont globales car elles concernent l'ensemble des investissements ; cependant pour obtenir les données spécifiques du financement des investissements de la navigation aérienne, on a considéré comme la DGAC que l'autofinancement servait d'abord à financer les investissements liés aux fonctions régaliennes de l'Etat (contrôle technique, formation aéronautique) et que les emprunts servaient à la navigation aérienne. Ainsi les emprunts et la variation de trésorerie (fonds de roulement) sont affectés en totalité à la navigation aérienne, les autres recettes en capital sont affectées suivant la règle de proportionnalité par rapport au montant des investissements et l'autofinancement net par solde. La CAF brute est alors égale à la CAF nette augmentée des remboursements d'emprunts.

Le graphique suivant retrace l'évolution du ratio CAF/investissements :



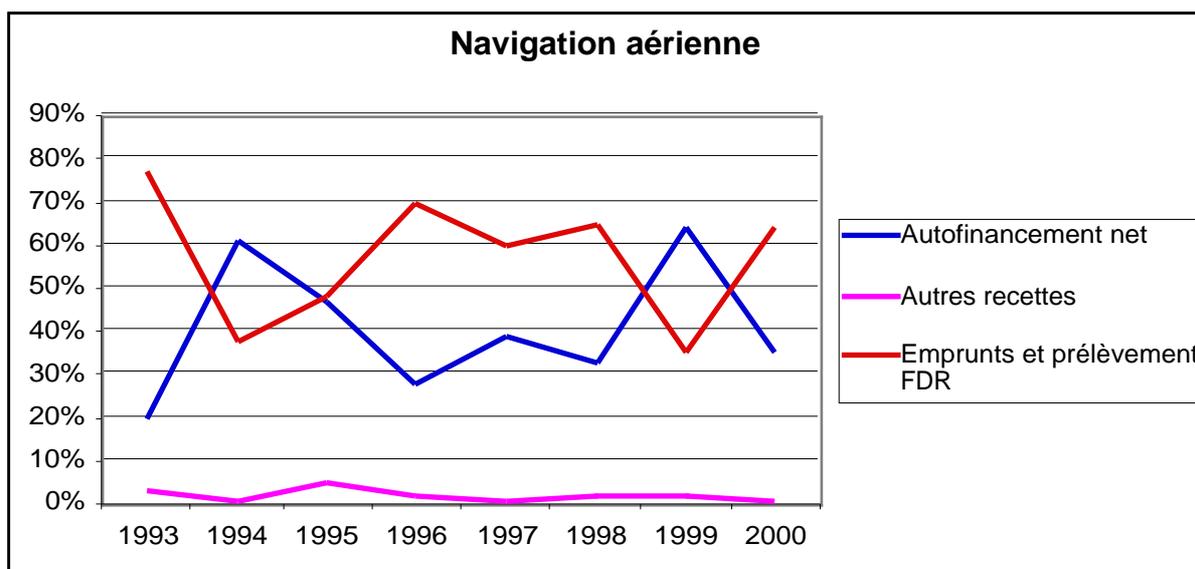
On constate que le ratio moyen sur la période est de 67% (101% en 1999 et 77% en 2000).

3. le financement par les flux financiers.

(cf annexe 10 pour les données chiffrées)

Sur la base de la méthodologie décrite précédemment, on peut retracer les différentes composantes du financement de l'investissement.

Ainsi en moyenne sur la période 1993-2000, l'autofinancement net moyen représente 41%, les autres ressources (cession de capital, fonds de concours,..) 2% et les emprunts et variation de trésorerie 57%. En 2000, la structure de financement est la suivante : autofinancement 35%, autres ressources 1% et prélèvement du fonds de roulement 54%, car l'emprunt prévu n'a pas été nécessaire.



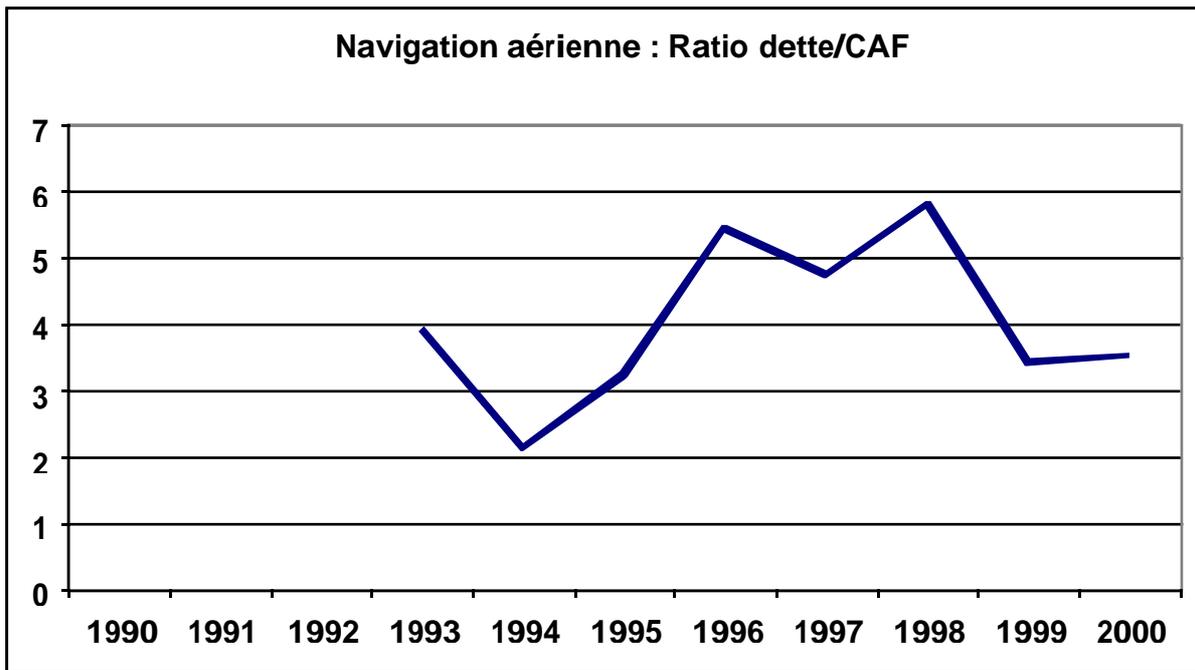
4. Le financement par le contribuable et l'utilisateur.

Le principe de la création du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) en 1993 était d'assurer un financement par l'utilisateur de la quasi intégralité des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'aviation civile. Le financement des investissements est entièrement à la charge de l'utilisateur.

5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.

(cf annexes 2 et 4 pour les données détaillées).

Le ratio moyen sur la période est de 3.9 ce qui correspond à une valeur acceptable par rapport aux normes d'entreprise et le situe en comparaison à celui des aéroports à un niveau bien inférieur. Ce ratio en fait est en décroissance depuis 1998 (maximum de 5.8) et atteint 3.4 en 2000.



6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

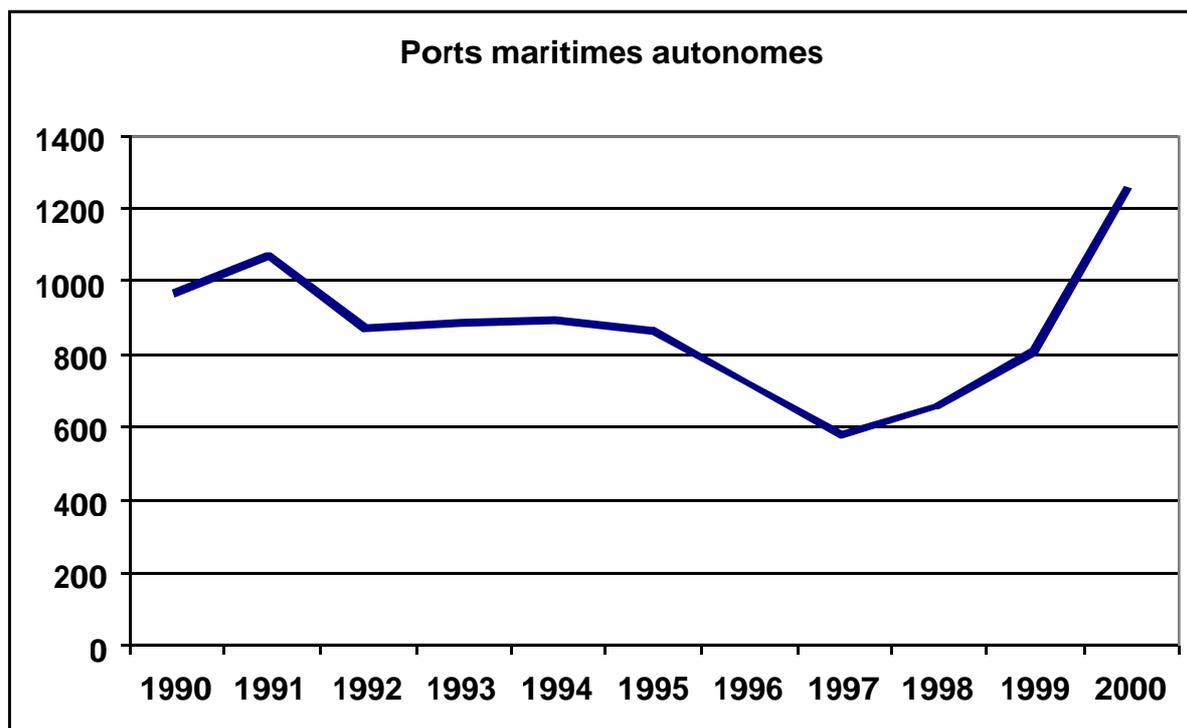
Les conditions de financement des investissements semblent satisfaisantes, les recettes de l'utilisateur représentent plus de 40% et la capacité de remboursement est très bonne en fin de période.

J. Les Ports maritimes

1. Les ports autonomes maritimes métropolitains⁶

∨ Les investissements

Le graphique suivant montre l'évolution sur la décennie des investissements (cf annexe 1 pour les données détaillées)

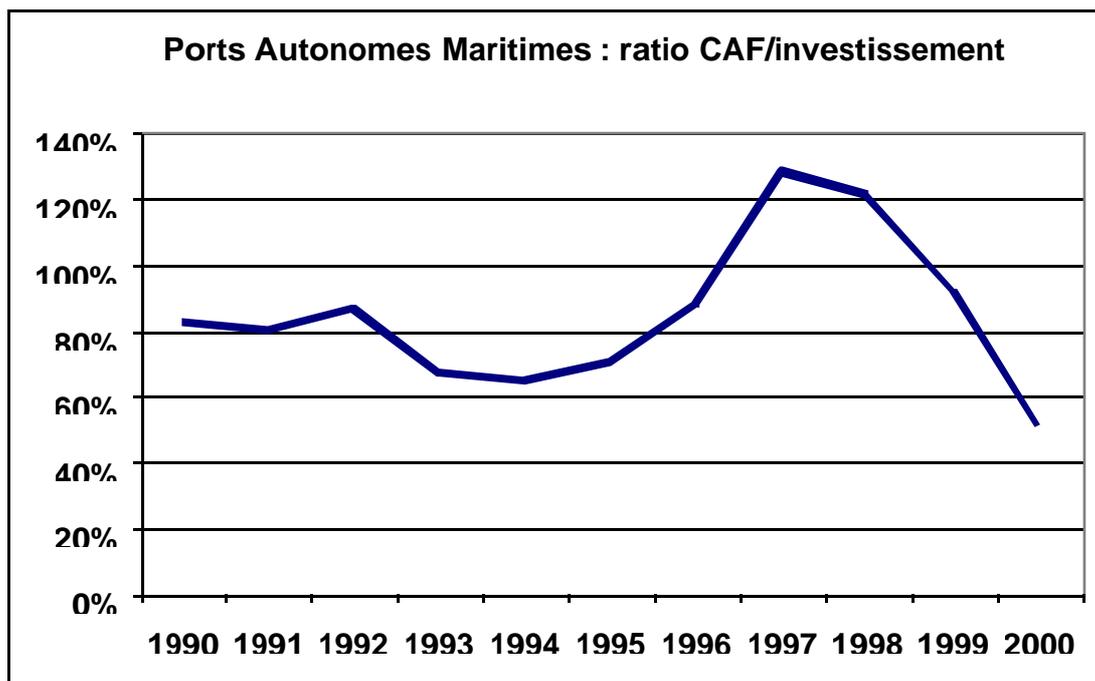


On constate une remontée des investissements depuis 1997 avec un niveau de 1250 MF en 2000 contre 860 MF en moyenne sur la décennie.

∨ Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF). (cf annexes 2 et 4 pour les données détaillées)

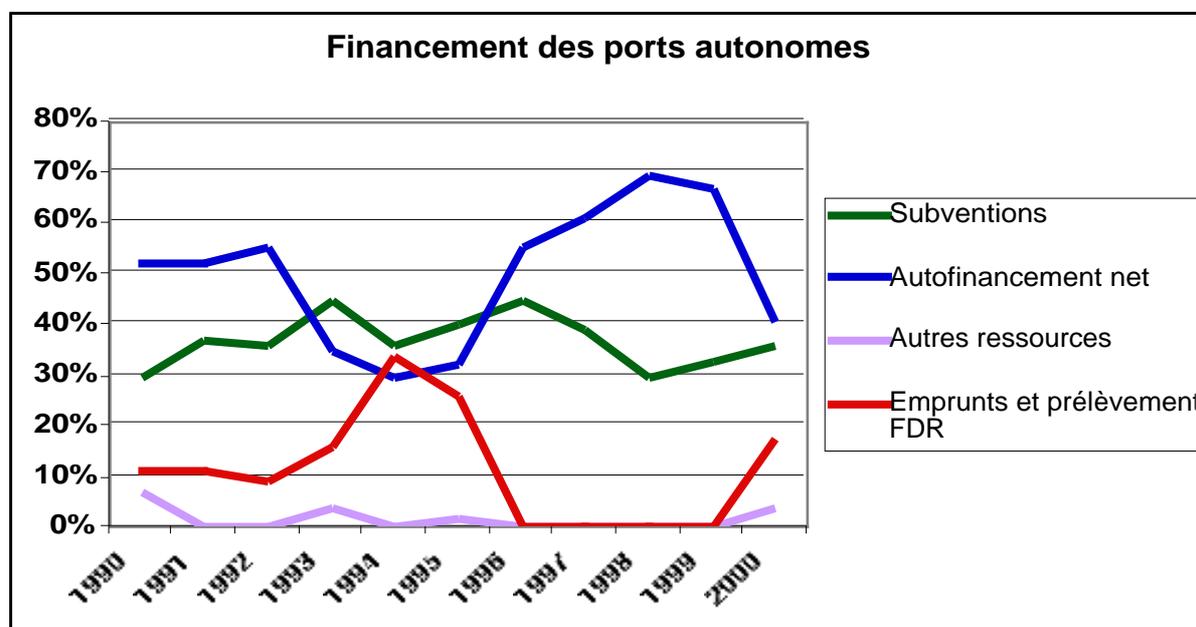
Le ratio moyen CAF/investissements s'établit à 84% sur la décennie 1990-2000 ce qui constitue une valeur très élevée en comparaison des autres modes de transport, mais reste inférieur à celui des ports d'intérêt national. Cependant on constate une baisse de ce ratio depuis 1997, date de reprise de l'investissement. Pour 2000, ce ratio s'établit à 51% compte tenu du niveau élevé des investissements et d'une CAF qui est en baisse.

ces ports concernent ceux de Marseille, Bordeaux, Nantes St-Nazaire, Rouen, Le Havre, et Dunkerque.



∨ *Le financement par les flux financiers.*

Sur la décennie passée, les subventions totales représentent en moyenne près de 37% (14% en provenance de l'Etat et 23% des collectivités locales), l'autofinancement net 49%, les autres ressources (cession d'actifs essentiellement) 2%, les emprunts 9% et la reprise du fonds de roulement 3% .



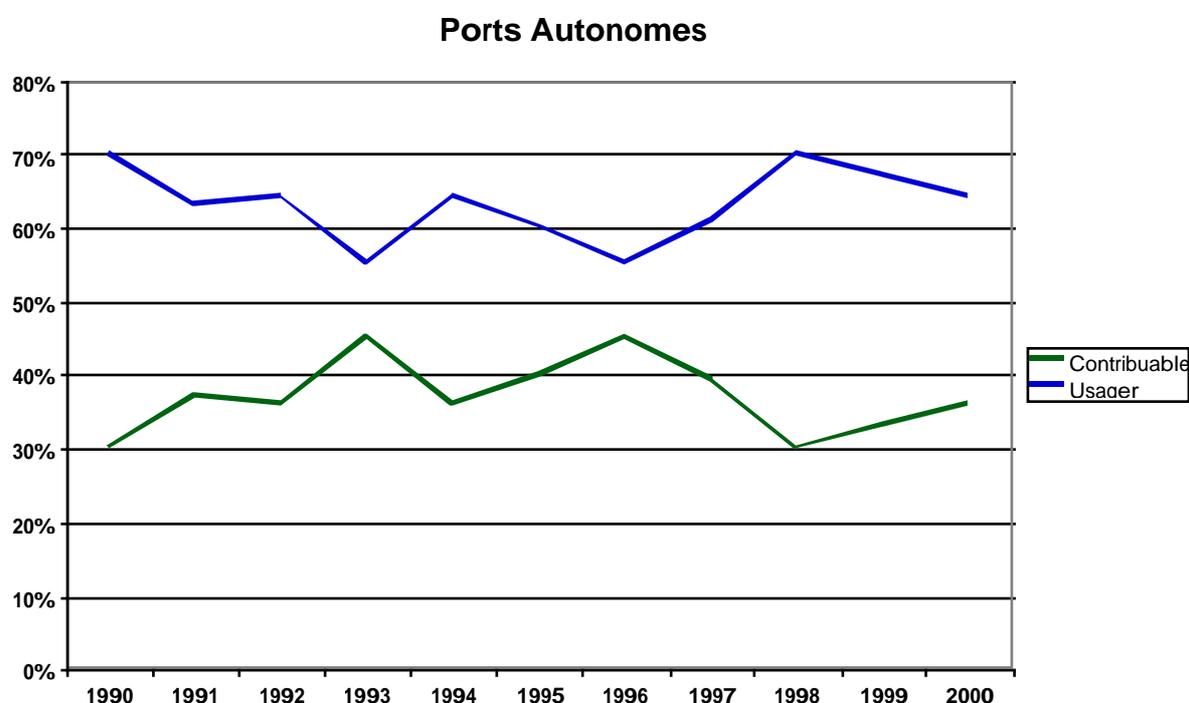
(cf annexe 11 pour les données chiffrées)

Pour 2000, la part des subventions et de l'autofinancement net est assez proche de la moyenne, par contre les emprunts sont quasiment inexistants (1%) car on a pu puiser dans le fonds de roulement existant (17%) du fait des niveaux élevés de la capacité de financement propre des dernières années et des très faibles niveaux d'emprunts.

▼ *Financement du contribuable et de l'usager.*

Le contribuable a financé sur la décennie en moyenne 37% des investissements et 36% en 2000. Compte tenu de la valeur très faible du ratio dette/CAF sur la période on peut considérer que pour l'avenir, toutes choses étant égales par ailleurs, l'usager pourra rembourser les emprunts qui ne représentent que 9% de ce qu'il finance.

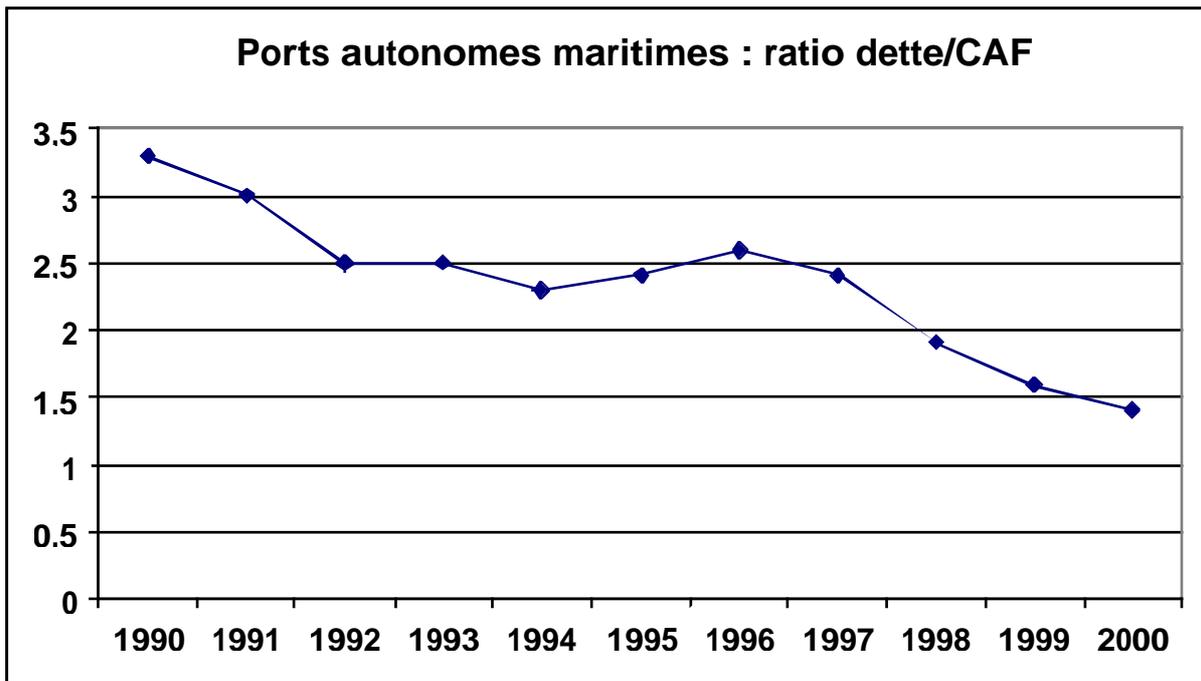
Le graphique suivant retrace l'évolution des différentes contributions :



▼ *Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF. (cf annexe 5 pour les données détaillées)*

Le ratio moyen sur la période est de 1.8 ce qui correspond à une valeur nettement inférieure à celle des normes habituellement retenues. En fait ce ratio est en décroissance depuis 1993 et ne représente qu'une année de remboursement en 2000.

Le graphique suivant montre cette évolution :



∨ *Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.*

Les conditions de financement semblent satisfaisantes car les recettes de trafic couvrent plus de 45% des investissements. La capacité de remboursement est excellente mais ceci est dû certes à un endettement qui diminue mais aussi à un niveau élevé de subventions.

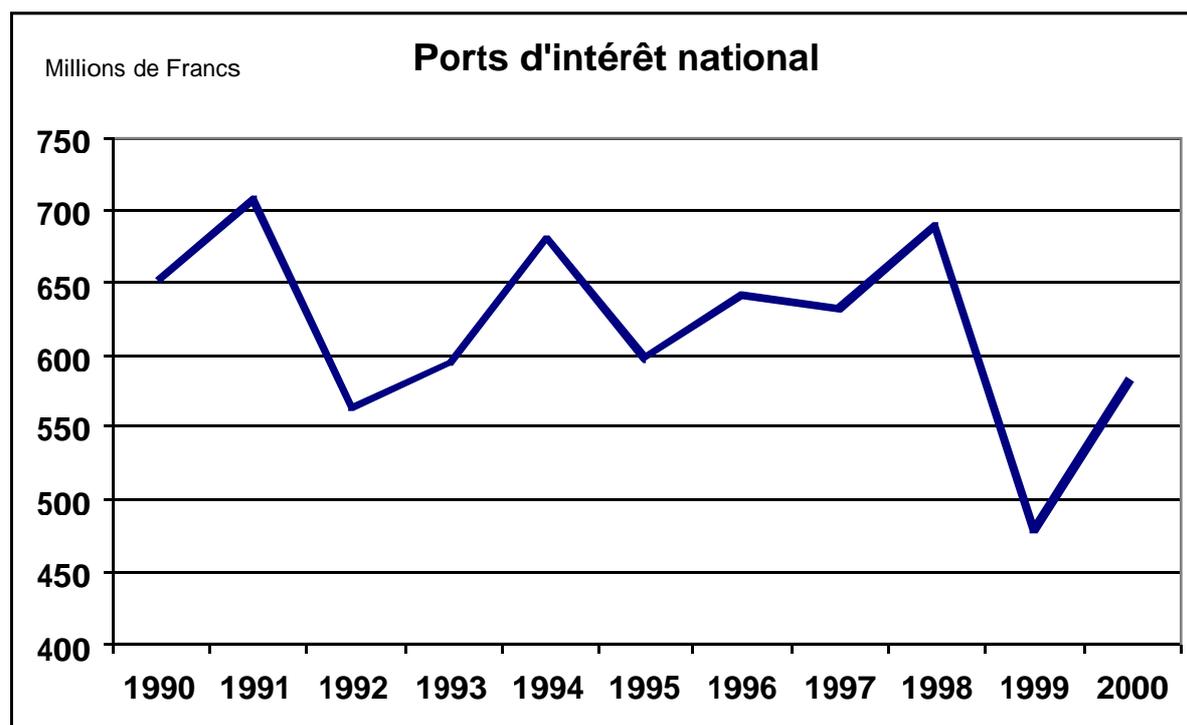
2. Les ports d'intérêt national métropolitains⁷

Ces ports regroupent les autres ports métropolitains relevant de la compétence de l'Etat.

▼ *Les investissements*

(cf annexe 1 pour les données détaillées)

Le graphique suivant montre l'évolution sur la décennie des investissements.



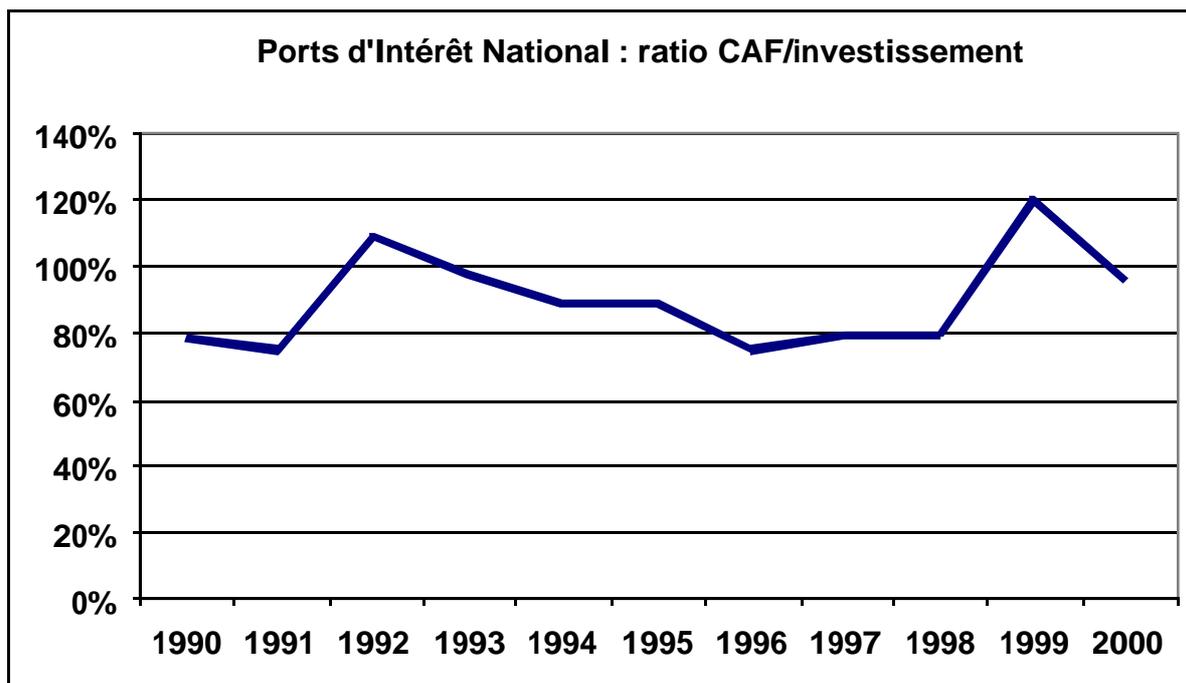
L'investissement en 2000 se situe à un niveau inférieur à l'investissement moyen de la décennie évalué en francs courants : 582 MF contre 618 MF.

▼ *Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).*

(cf annexes 2 et 4 pour les données détaillées)

L'évolution sur la période 1990-1999 du ratio CAF/investissements est retracée par le graphique suivant : le ratio moyen s'établit à 89% ce qui constitue une valeur supérieure à celle des ports autonomes. Pour 2000, ce ratio s'établit à 95%.

⁷ Ces ports sont ceux de Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg commerce, Saint-Malo commerce, Brest, Concarneau, Lorient commerce, Lorient pêche, La Rochelle pêche et commerce, Bayonne, Port la Nouvelle, Sète commerce, Toulon, Nice, Bastia, Ajaccio.

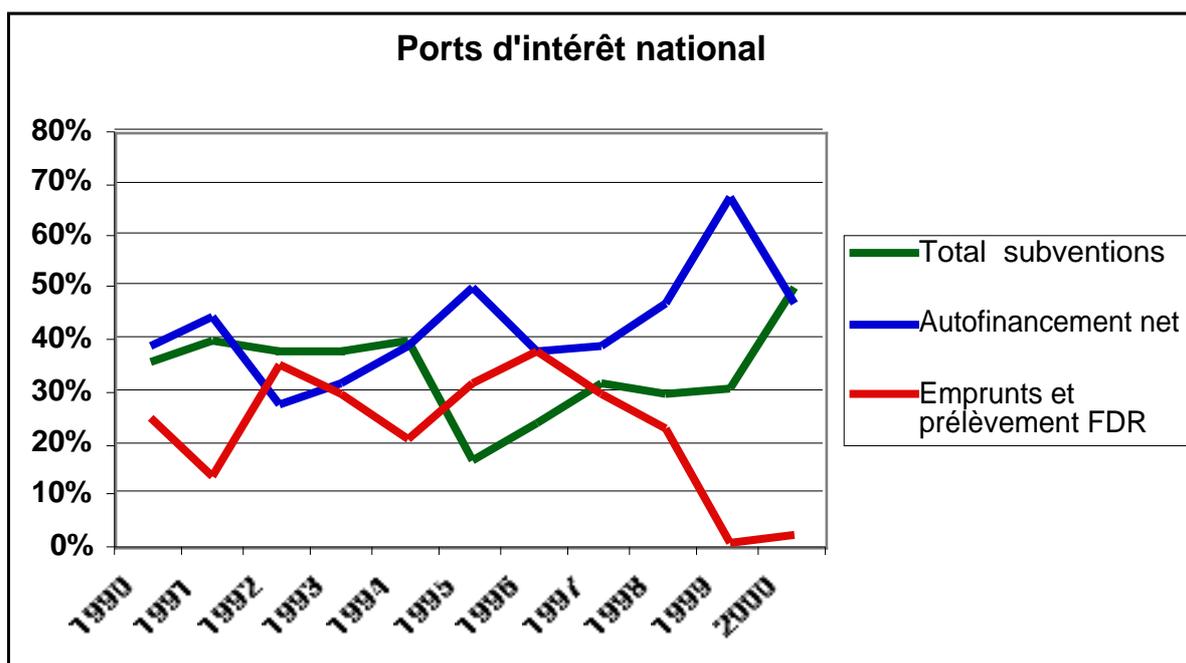


∨ *Le financement par les flux financiers.*

Sur la période 1990-2000, les subventions représentent 34%, l'autofinancement net 42% ; la reprise sur fonds de roulement 8% et les emprunts 16%.

Pour 2000, la structure est assez différente à savoir que les subventions atteignent 50% et l'autofinancement net 47%, et les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement 3%.

Cependant il convient de remarquer que les subventions de l'Etat sont TTC ainsi que les fonds de concours des collectivités locales versés à l'Etat, alors que les fonds des concessionnaires et les fonds de concours versés via le concessionnaire sont Hors taxes.

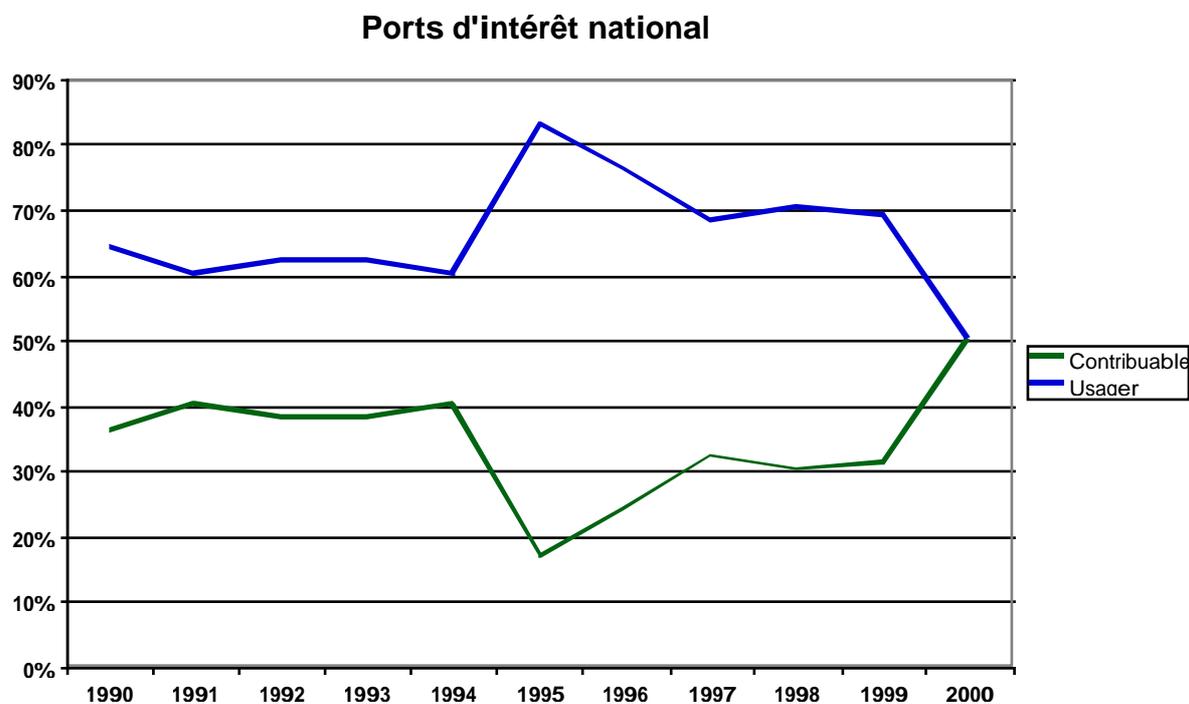


(cf annexe 11 pour les données chiffrées)

▼ *Financement du contribuable et de l'utilisateur.*

Le contribuable a financé sur la décennie en moyenne 34% des investissements et près de 50% en 2000. Compte tenu, comme pour les ports maritimes, de la valeur très faible du ratio dette/caf sur la période on peut considérer l'utilisateur pourra rembourser les emprunts, qui représentent cependant 16% de ce qu'il finance.

Le graphique suivant retrace l'évolution des différentes contributions :

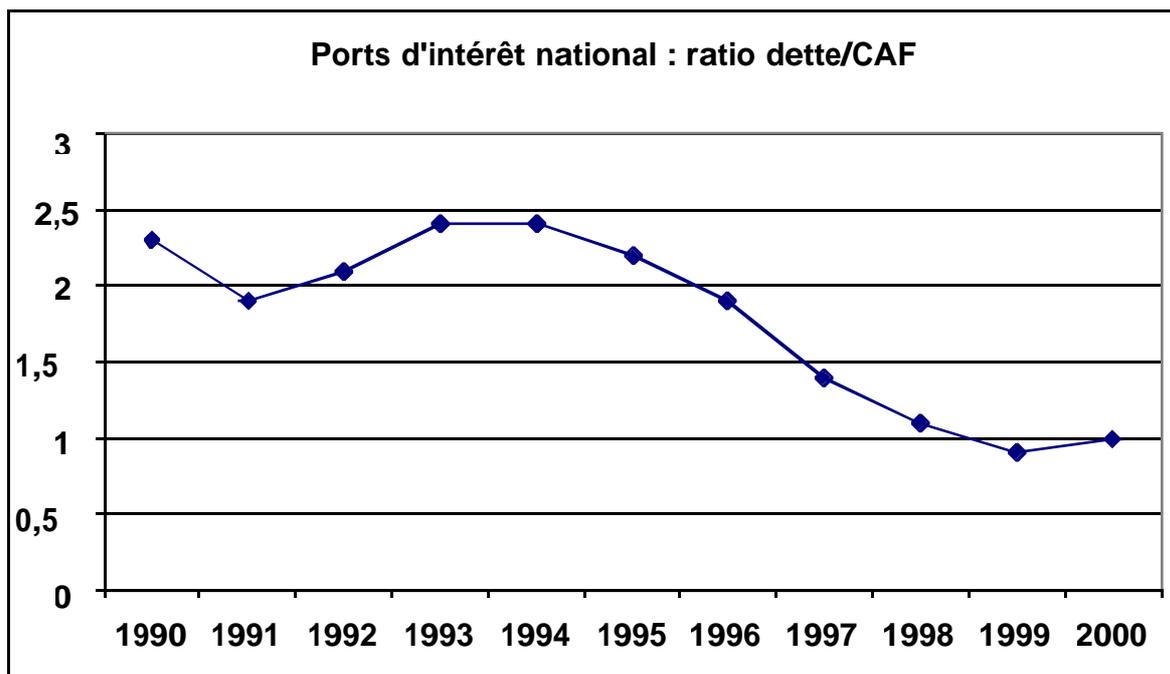


▼ *Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF*

(cf annexe 5 pour les données détaillées).

Le ratio moyen sur la période est de 2.1 ce qui correspond à une valeur inférieure à celle des ports autonomes mais reste toutefois largement supérieur aux normes habituellement retenues. Ce ratio est en décroissance depuis 1990 et atteint 1.4 en 2000.

L'évolution est retracée dans le graphique suivant :



▼ *Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.*

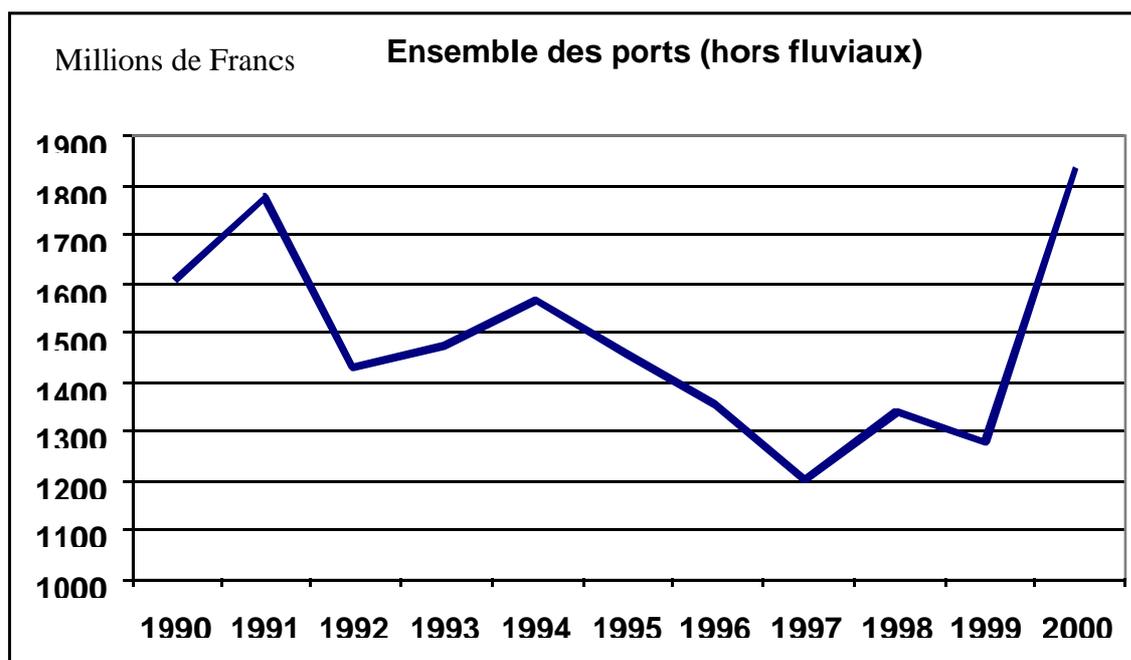
Comme pour les ports maritimes autonomes, les conditions de financement semble avoir été satisfaisantes, car les recettes de trafic couvrent plus de 40% des investissements et la capacité de remboursement est excellente. Il faut toutefois noter que les investissements en fin de période se situent en deçà de la moyenne et qu'en 2000, les subventions très élevées compensent la baisse de l'autofinancement net.

3. Synthèse des ports (hors fluviaux) :

▼ *Les investissements.*

(cf annexe 1 pour les données détaillées)

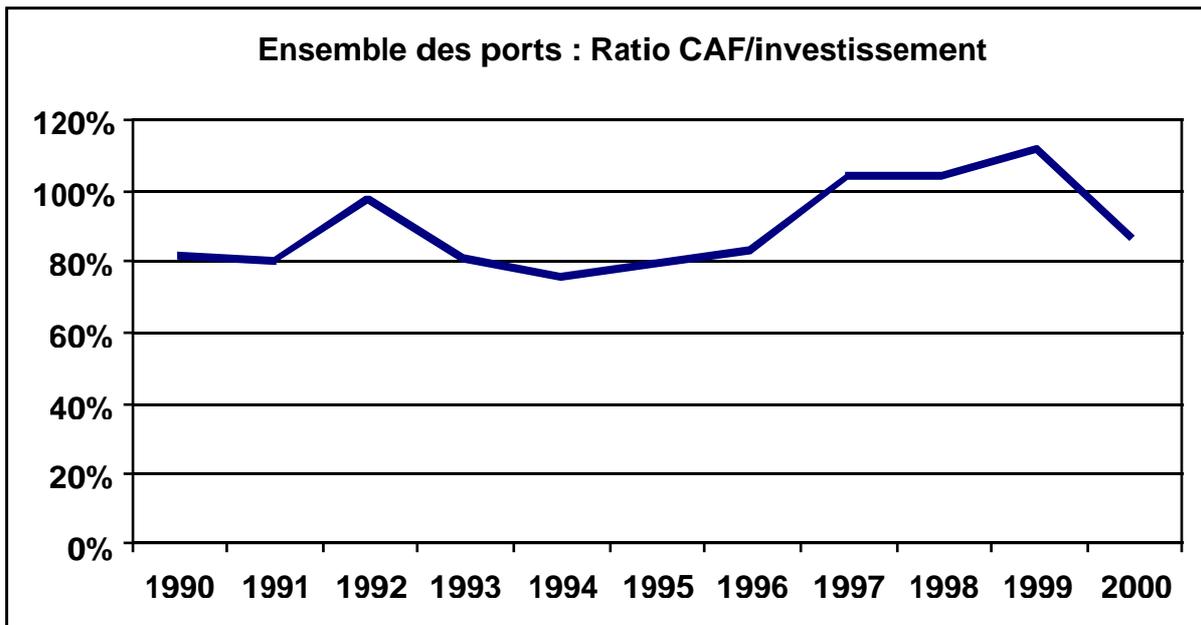
Le graphique suivant montre l'évolution sur la décennie des investissements (millions de francs courants) :



On constate une forte remontée des investissements en 2000 après la baisse quasi continue de 1991 à 1997, avec un niveau de 1745 MF contre 1441 MF en moyenne sur la décennie et 1178 MF en 1999.

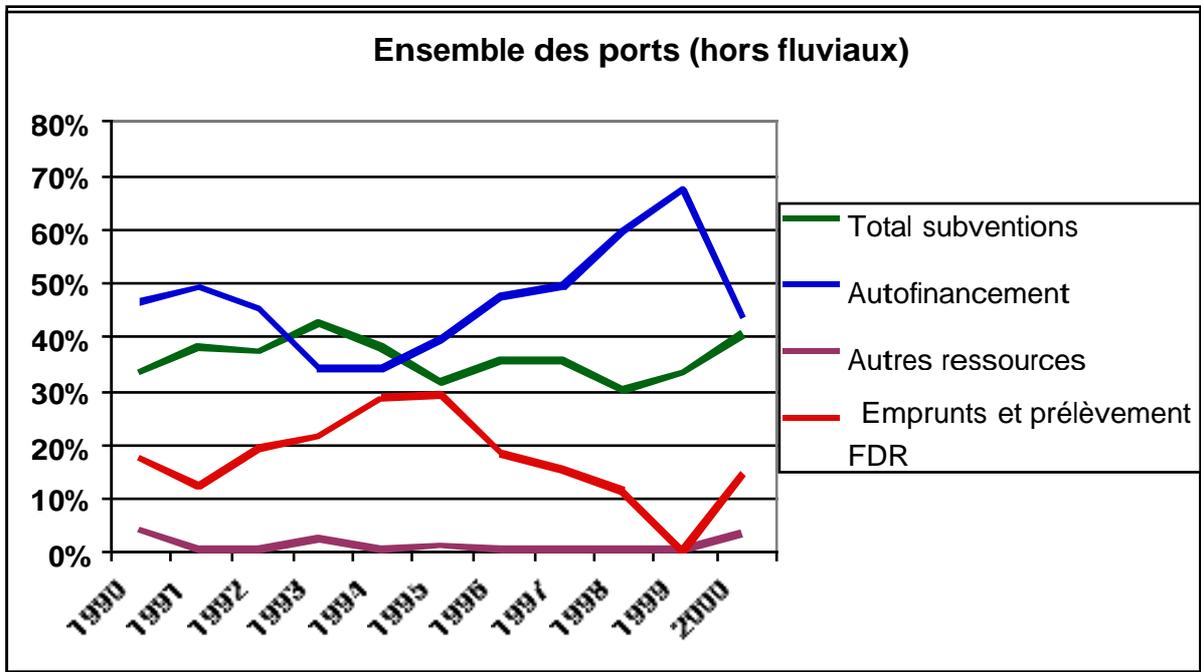
▼ *Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).*

Le ratio moyen CAF/investissements sur la décennie 90-2000 s'établit à 87%. Ce ratio diminue fortement en 2000 (68%) par rapport à son niveau de 1999 (111%) compte tenu de la forte augmentation des investissements et de la baisse de la CAF.



▼ *Le financement par les flux financiers.*

Sur la décennie passée, les subventions totales représentent en moyenne 36%, l'autofinancement net 46%, les autres ressources 1%, les emprunts 12% et le prélèvement sur le fonds de roulement 5%.



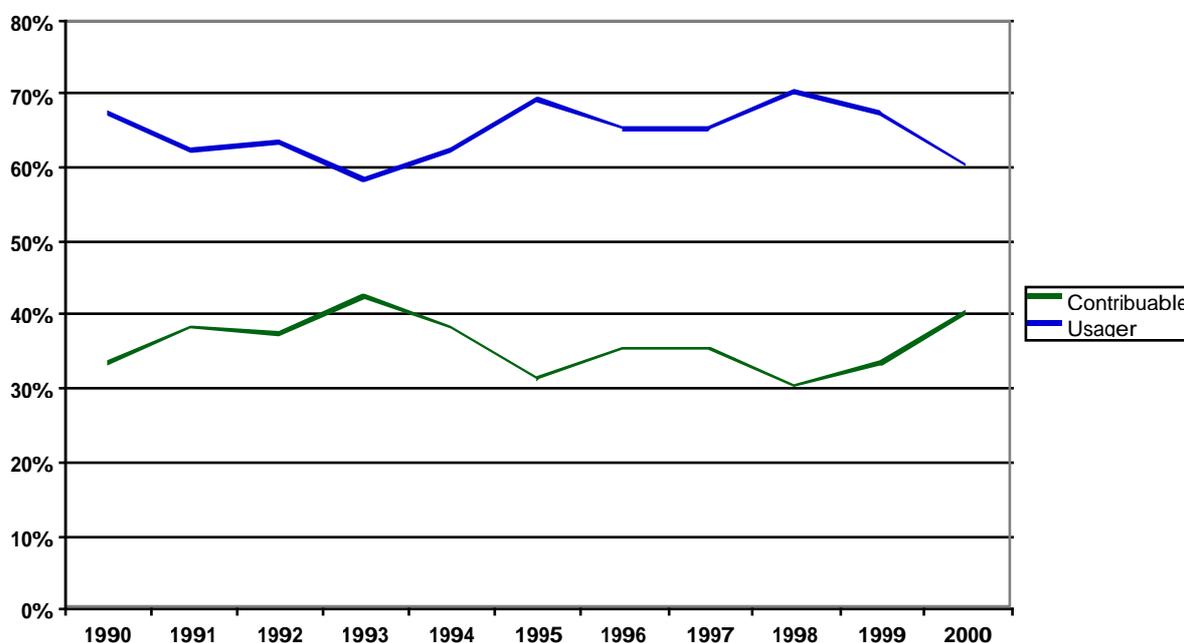
(cf annexe 11 pour les données chiffrées)

Pour 2000, la part des subventions est de 40%, celle de l'autofinancement net de 43%, les autres ressources représentent 3% et les emprunts et prélèvement sur le fonds de roulement 14%.

▼ *Financement du contribuable et de l'utilisateur.*

Le contribuable a financé en moyenne sur la décennie 36% contre 40% en 2000. Compte tenu de la valeur très faible du ratio dette/CAF sur la période, on peut considérer l'utilisateur pourra rembourser les emprunts, qui représentent cependant 12% de ce qu'il finance. Le graphique suivant retrace l'évolution des différentes contributions:

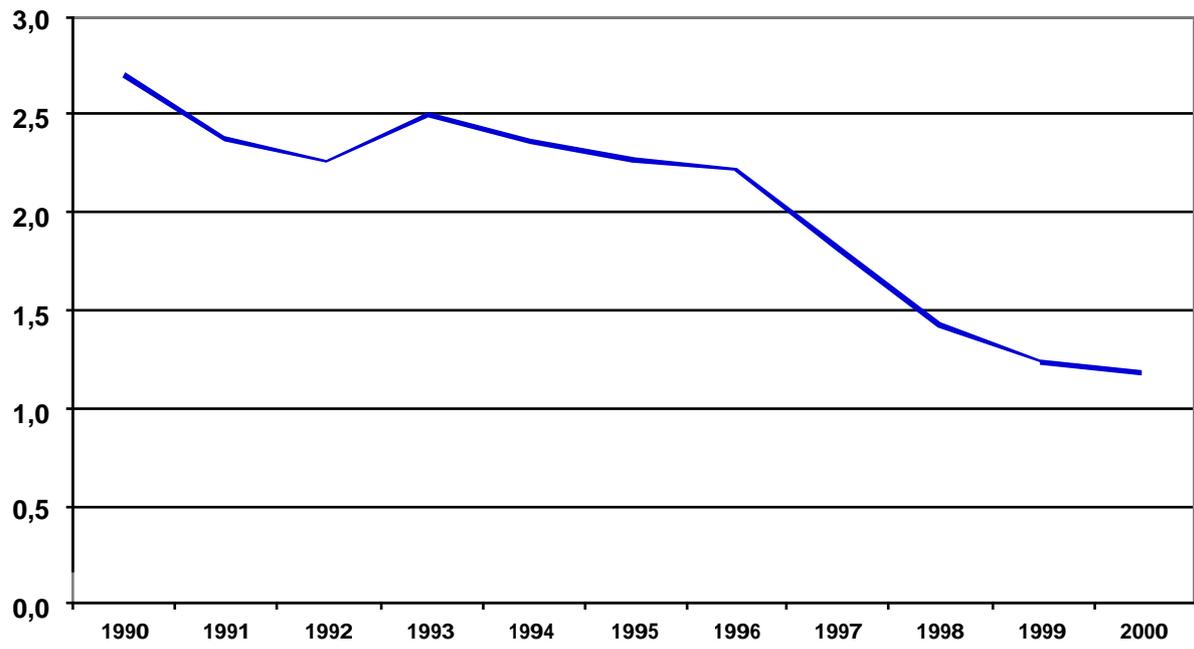
Ensemble des ports (hors fluviaux)



▼ *Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.*

Le ratio moyen sur la période est de 2 ce qui correspond à une valeur inférieure à celle des normes habituellement retenues. En fait ce ratio est en décroissance depuis 1993 et ne représente qu'un peu plus d'une année de remboursement en 2000.

Ensemble des ports : Ratio dettes/CAF



▼ *Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.*

Les conditions de financement semblent satisfaisantes car les recettes de trafic couvrent plus de 43% des investissements. La capacité de remboursement est excellente, ce qui est certes dû à un endettement qui diminue mais aussi à un niveau élevé de subventions.

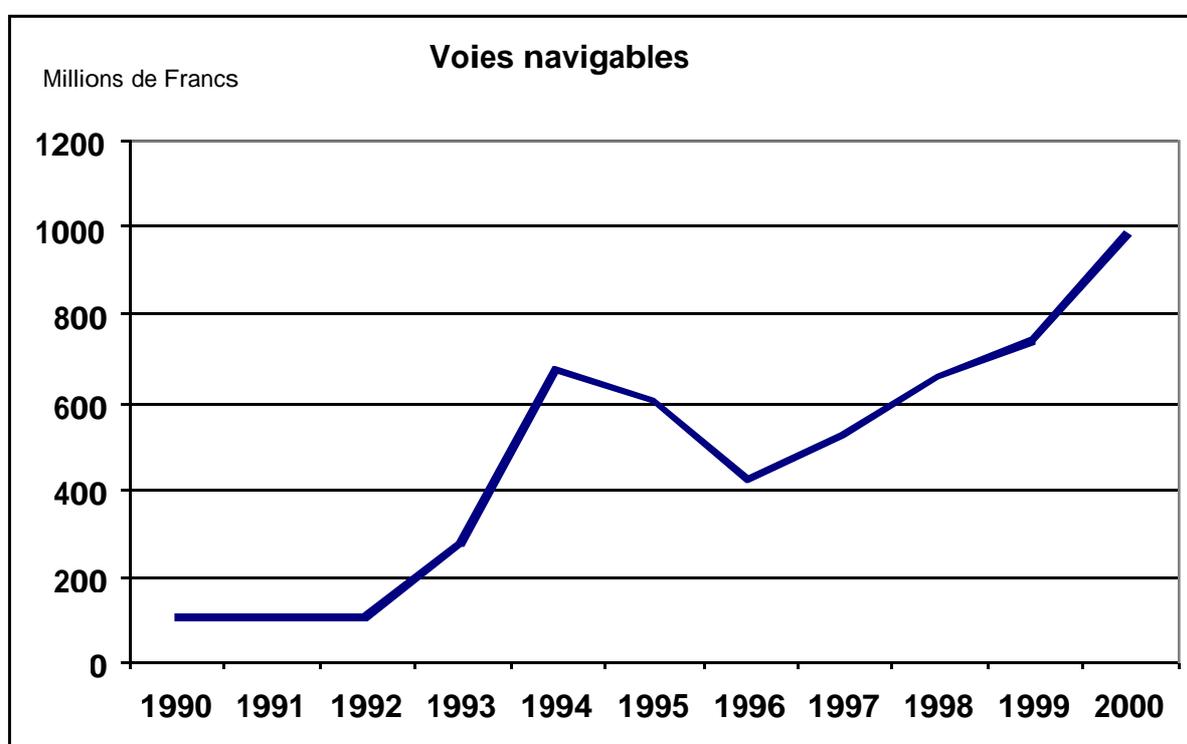
K. Les voies navigables :

Le système d'infrastructures de voies navigables comprend plusieurs gestionnaires : l'Etat qui gère encore quelques voies navigables, Voies Navigables de France (VNF) qui gère la majorité des voies navigables et la Compagnie nationale du Rhône (CNR) qui gère un domaine spécifique.

1. Les investissements.

(cf annexe 1 pour les données détaillées)

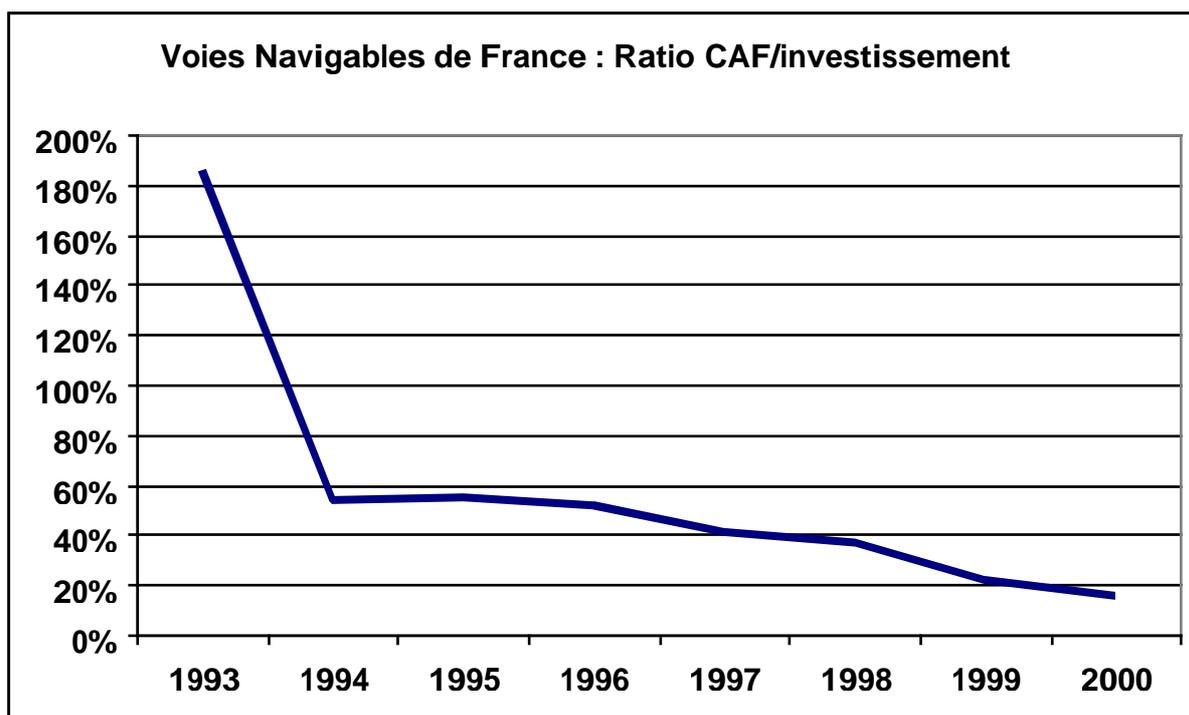
Le graphique suivant retrace depuis 1990 les investissements par l'Etat et VNF ainsi que les investissements de la CNR financés par l'Etat. On constate une évolution sensible depuis la création de VNF et une accélération permise par le FITTVN créé en 1995. Ce fonds disparaît pour le budget 2001 mais ses ressources sont budgétisées.



2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

(cf annexes 2 et 4 pour les données détaillées).

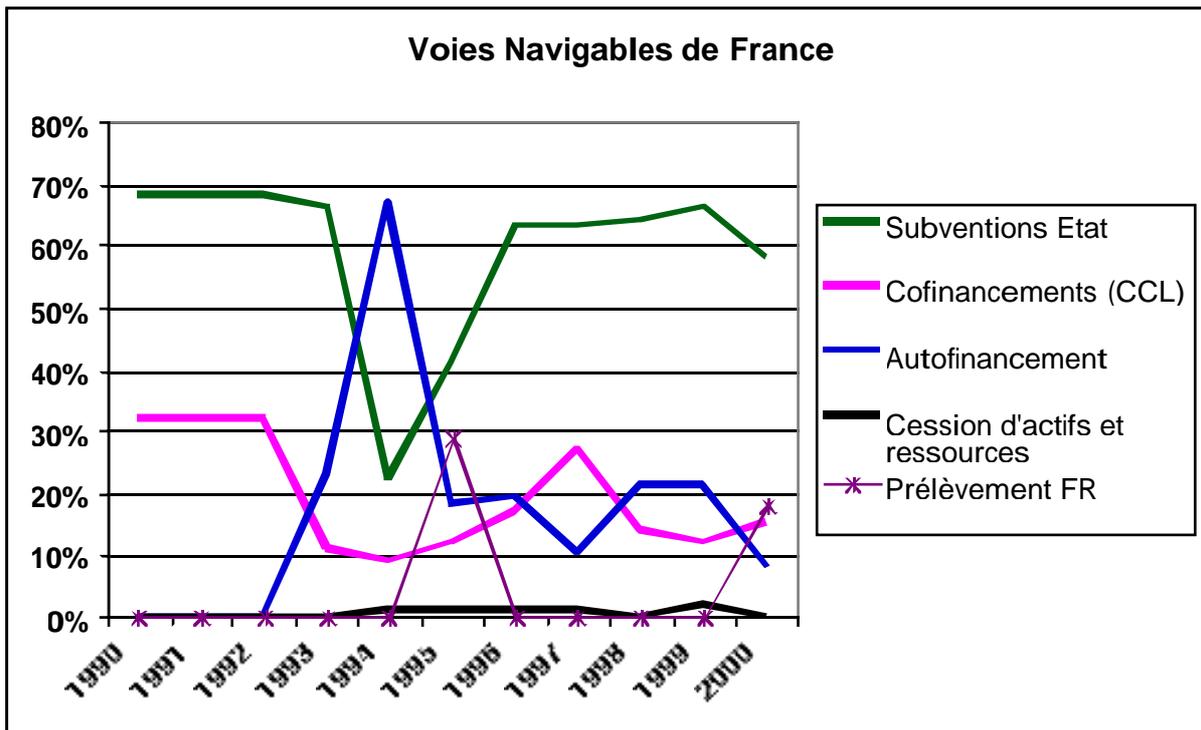
L'évolution sur la période 1993-2000 du ratio CAF/investissements est retracée par le graphique suivant : le ratio moyen s'établit à 57%, mais il est en décroissance régulière depuis la création de VNF. Pour 2000, ce ratio s'établit à 15%.



3. Le financement par les flux financiers.

Sur la période 1990-2000, les subventions représentent 70%, (54% à la charge de l'Etat et 16% à celle des collectivités locales) l'autofinancement net 22% ; les cessions d'actifs et autres ressources 1% et la reprise sur fonds de roulement 5%. Il n'y a pas d'emprunt spécifique pour financer ces investissements.

Dans le graphique suivant, il faut noter que l'année 1993 est celle de la mise en œuvre opérationnelle de VNF ce qui explique la baisse relative des subventions de l'Etat au profit des ressources propres à VNF (l'autofinancement augmente fortement en 1994 pour s'établir ensuite à un niveau compris entre 10 et 20%)



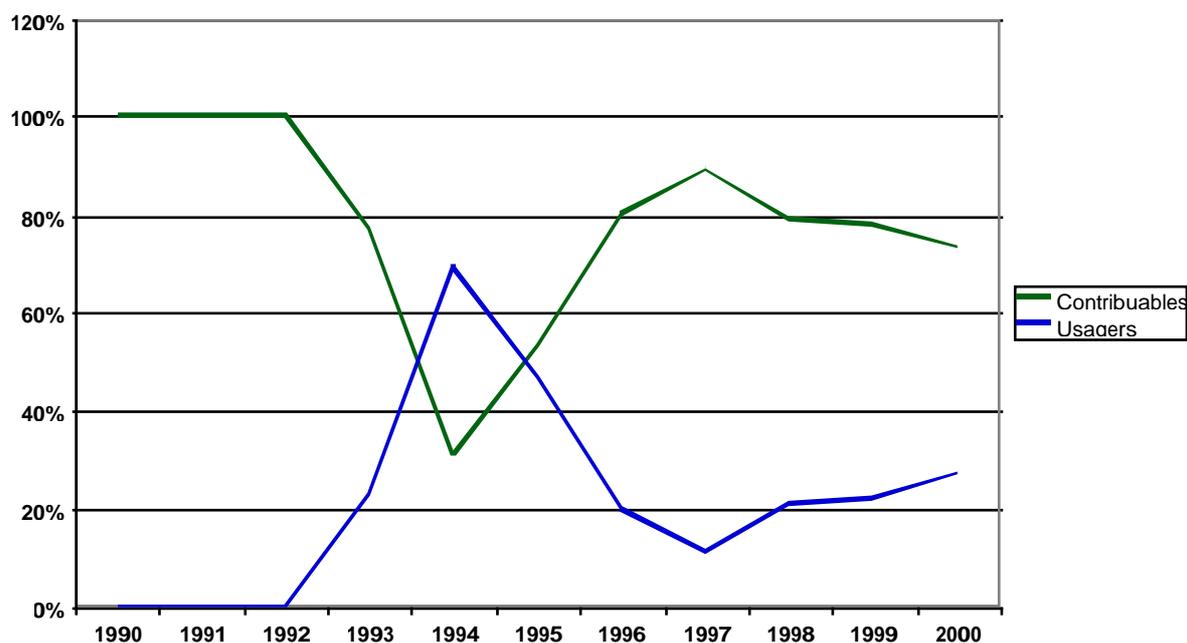
(cf annexe 12 pour les données chiffrées)

4. Financement du contribuable et de l'utilisateur.

Le contribuable a financé en moyenne 70% des investissements sur la décennie 90-2000 (73% en 2000). Le graphique suivant retrace l'évolution du partage des financements entre le contribuable et l'utilisateur.

La notion d'utilisateur pour VNF regroupe des acteurs divers dont l'essentiel ne sont pas des utilisateurs transports mais des utilisateurs de l'eau produite (producteurs d'électricité et agriculteurs), car en 2000, la taxe hydraulique constitue près de 71% des recettes, les recettes de péage ne représentent que 13% ; le reste étant des recettes domaniales (10%) des recettes des collectivités locales (3%), et des produits financiers et exceptionnels.

Voies navigables de France



5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.

Sur la période 1993-2000 ce ratio est très faible : 0.2 car VNF n'emprunte pas pour financer son investissement et de plus l'emprunt initial lors de la création de VNF est remboursé progressivement.

6. Réflexions sur les conditions actuelles du financement des investissements.

L'essentiel des investissements est financé par des contributions publiques car les ressources propres de VNF ne couvrent que 22% des besoins.

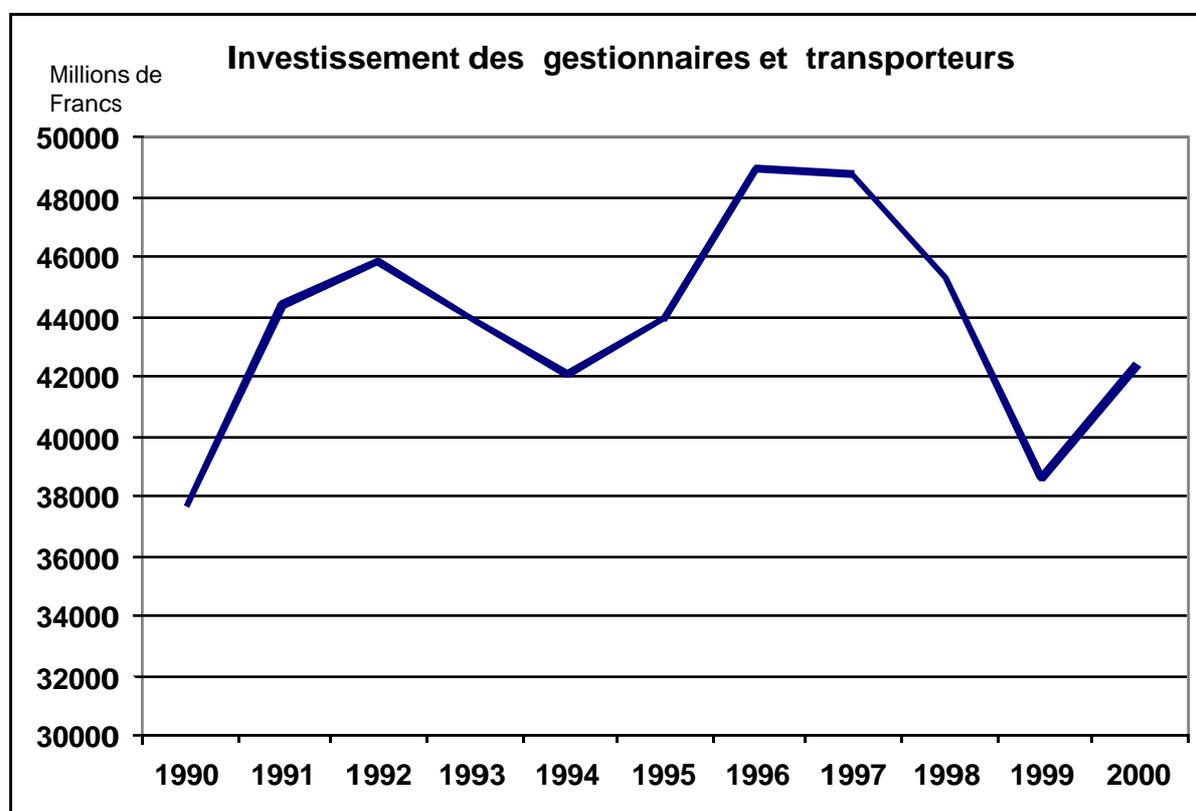
L. Synthèse des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics (Sncf et Ratp).

Cette synthèse concerne l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures dont les données sur l'endettement sont disponibles ainsi que la SNCF et la RATP. Les aéroports de Province en dehors de ceux qui sont soumis à autorisation du CIES ne sont donc pas comptabilisés dans cette synthèse, il en est de même pour les routes nationales.

1. Les investissements.

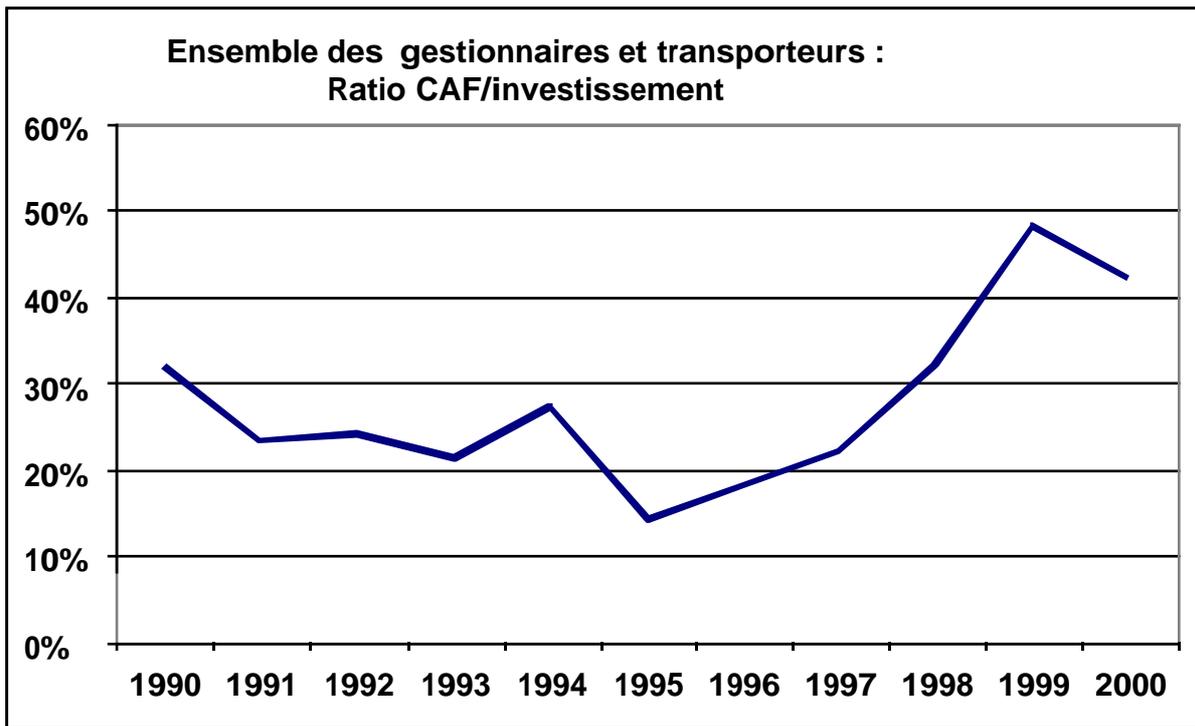
(cf annexe 1 pour les données détaillées)

Les investissements sur la décennie 90-2000 ont été en moyenne annuelle de l'ordre de 43700 MF de francs courants. Ils ont atteint un palier de 48 850 MF en 1996 et leur décroissance a été stoppée en 2000 (42 286 MF) :



2. Le financement des investissements par la capacité d'autofinancement (CAF).

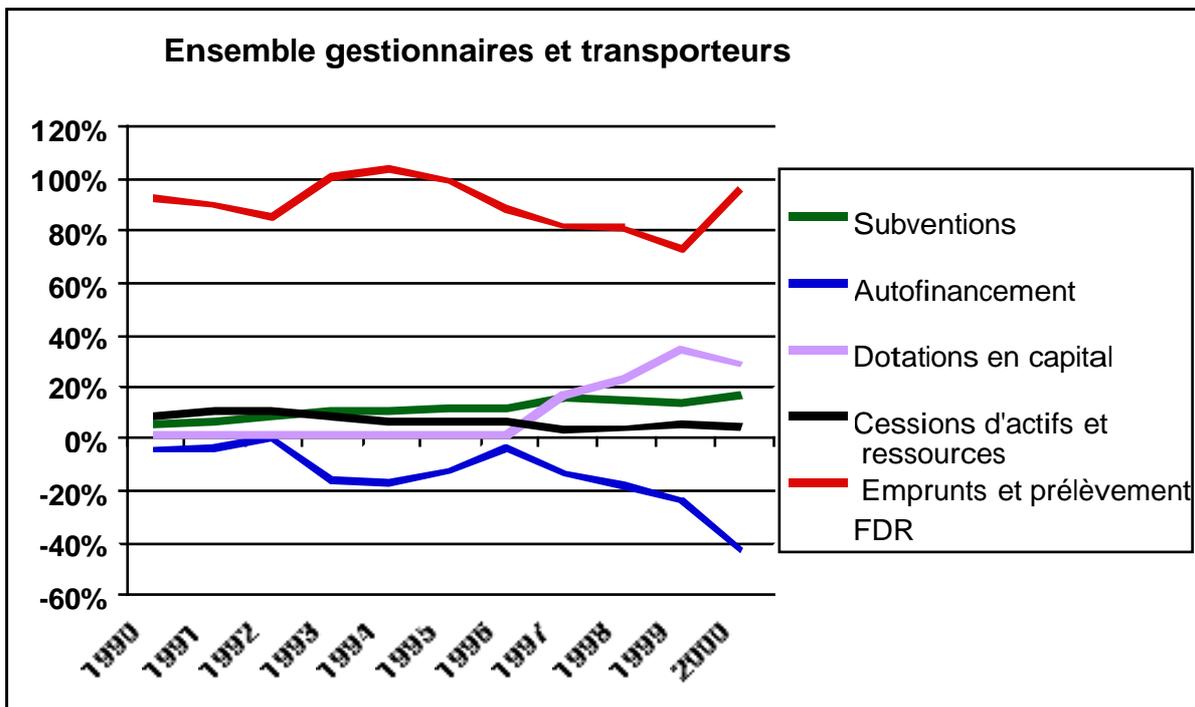
Le ratio moyen CAF/investissements s'établit à 27% sur la période 1990-1999. En fait on constate une forte remontée de ce taux depuis 1995 où il atteint en 1999, 48% mais s'infléchit légèrement en 2000 : 42%.



3. *Le financement par les flux financiers*

(cf annexe 13 pour les données chiffrées).

Sur la période 1993-2000, les contributions publiques (subventions et dotations en capital) représentent en moyenne 19%, l'autofinancement net -14%, les cessions d'actifs et autres ressources 6%, les emprunts 87% et le prélèvement sur le fonds de roulement 2%.



En 2000, les contributions publiques s'élèvent à 44% (16% de subventions et 28% de dotations en capital). L'emprunt et le prélèvement sur le fonds de roulement représentent 95% du financement car l'autofinancement net est de - 44%.

On constate une forte augmentation sur la décennie de la part des contributions publiques qui passe de 4% en 1990 à 44% en 2000, ce qui a permis une diminution de celle des emprunts surtout sur la période 1997-1999 car la forte détérioration en 2000 de l'autofinancement net a entraîné une augmentation de la part des emprunts cette année.

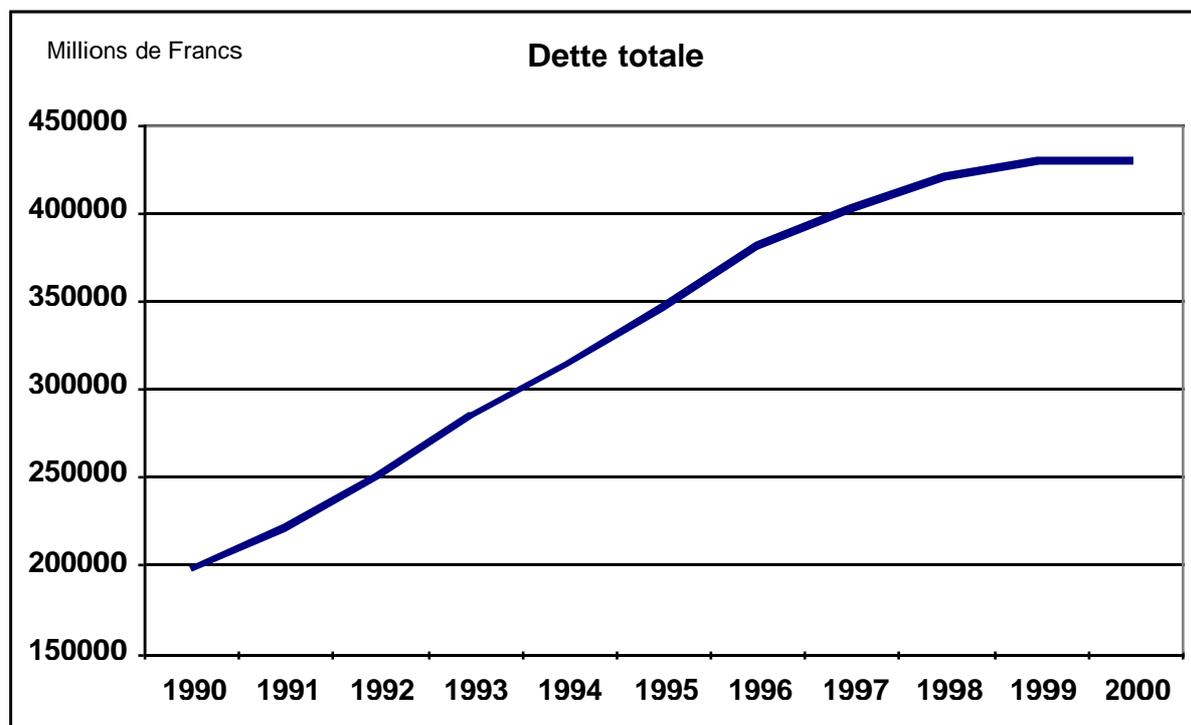
4. Financement du contribuable et de l'utilisateur.

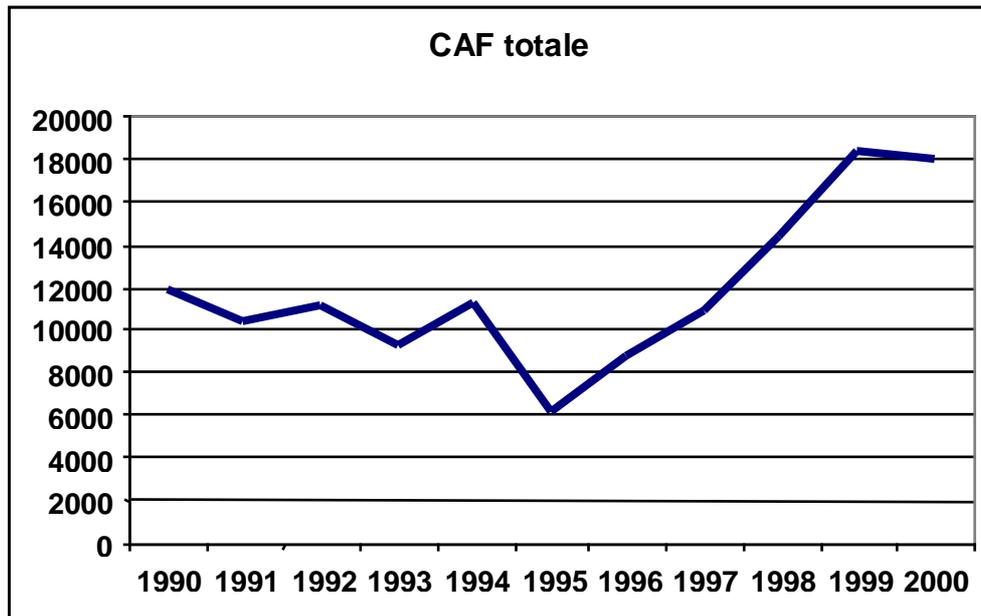
Le contribuable ne finance apparemment en moyenne que 19% des investissements sur la décennie 1999-2000, mais 44% en 2000. Toutefois, compte tenu du niveau très élevé du ratio dette/CAF, le remboursement par l'utilisateur des emprunts n'est pas complètement assuré dans le futur si le programme d'investissements devait croître fortement.

5. Les conséquences du financement des investissements sur l'endettement : le ratio dette/CAF.

(cf annexes 2, 3 et 5)

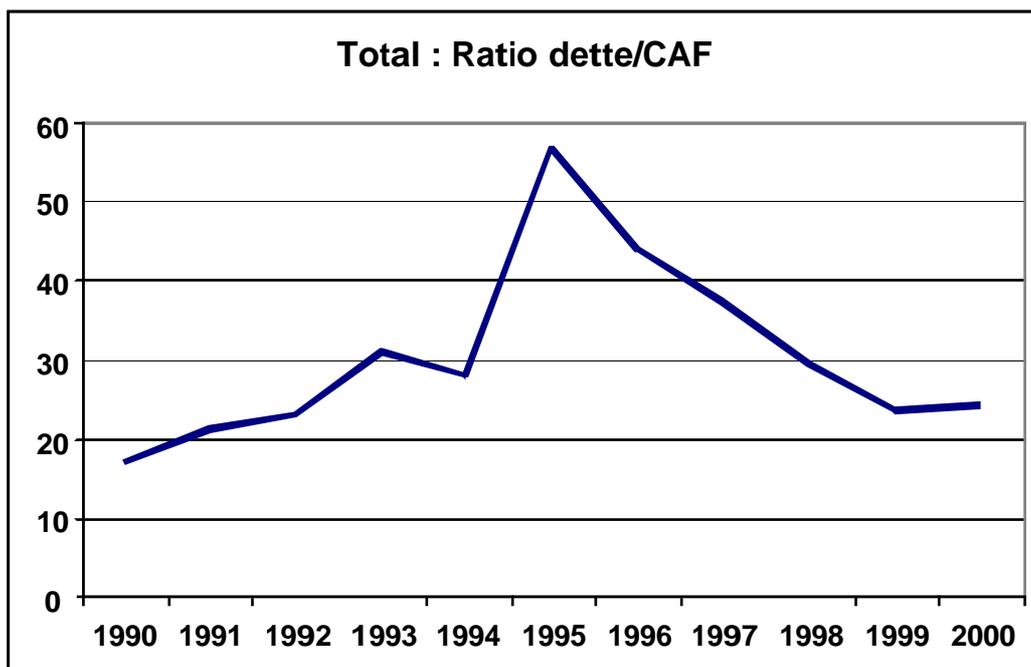
La dette passe de 196 GF en 1990 à 430 GF en 2000 et la CAF de 11.8 GF à 17.8 GF (18.3 en 1999) comme le montrent les graphiques suivants. Cette dette représente en moyenne sur la décennie 4% du PIB et 8% de la dette publique au sens de Maastricht, c'est à dire celle des administrations publiques (Etat, organismes divers d'administration centrale, administrations publiques locales, administrations de sécurité sociale). En 2000, cette dette représenterait 5% du PIB et 8% de la dette publique (10 % en 1999).





Le ratio moyen dette/CAF sur la période est de 28.3, sa très forte valeur est due essentiellement à la dette du système ferroviaire. Ce ratio en fait est en décroissance depuis 1995 car après un plafond de l'ordre de 57 sur une base de 17 en 1990, il est redescendu à 24 en 2000 (23.3 en 1999). Il convient cependant de remarquer la dispersion que représente ce chiffre moyen de 24 pour l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics ferroviaires, car les extrêmes vont de 1 (PIN) à 467 (système ferroviaire) en 2000.

L'évolution est retracée dans le graphique suivant :



III. Les contributions publiques à l'exploitation

A. Le système ferroviaire :

(cf annexe 14 pour les données détaillées)

La présentation des contributions publiques est faite selon le modèle résultant de la décision du conseil des communautés européennes du 25 05 1975.

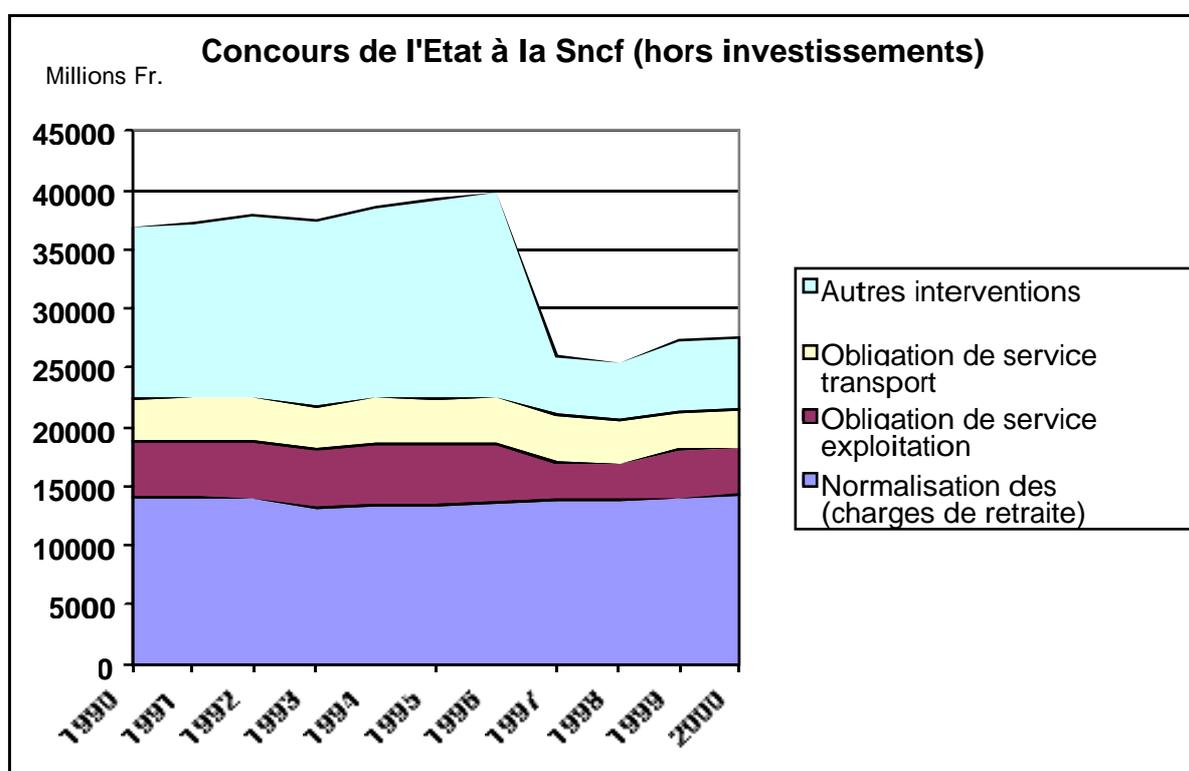
1. Les contributions publiques de l'Etat à la SNCF:

Elles comprennent :

- ***normalisation des comptes : la contribution aux charges de retraite (art 30 du cahier des charges)***
- ***les obligations de service public :***
 - ÿ les obligations d'exploitation
 - ÿ les installations maintenues pour trafics spéciaux (art 67 CdC) (transférées à RFF en 1997)
 - ÿ les compensations pour missions de service public (TER) (art 33 du CdC)
 - ÿ l'indemnité compensatrice banlieue Ile de France (art 49 CdC), celle ci être remplacée à partir de 2000 par une contribution forfaitaire payée par le STIF (ex STP) mais toujours financée par l'Etat suivant les nouvelles modalités du contrat de plan (2000-2003)
- ***les obligations de transport***
 - ÿ les réductions diverses voyageurs : réseau principal (art 32 CdC)
 - ÿ les réductions diverses voyageurs : banlieue Ile de France (art 49 CdC)
 - ÿ les militaires et marins (art 41CdC)
 - ÿ les prisonniers et leur escorte (art 41CdC)
 - ÿ la police (art 41CdC)
 - ÿ les conjoints et enfants mineurs de retraités
 - ÿ la contribution aux charges d'emprunt
 - ÿ les journaux (art 41CdC)
- ***les autres interventions financières***
 - ÿ les compensations tarifaires voyageurs (art 34 CdC)

- ÿ la subvention forfaitaire jusqu'en 1990
- ÿ la contribution aux charges d'infrastructure (art 31 CdC) transférées à RFF en 1997
- ÿ la compensation à la hausse des péages grandes lignes :
- ÿ l'aide au gestionnaire d'infrastructures (exceptionnelle en 2000)
- ÿ le versement au service de la dette (art 38 CdC) à partir de 1991
- ÿ les concours au transport combiné (art 41 CdC)
- ÿ les autres subventions (emplois-jeunes...)

Le graphique suivant retrace l'évolution des rubriques a, b, c, d sur la période 1990-2000.



On constate que : - les contributions pour charges de retraite sont en légère augmentation depuis 1993 (1.1% en rythme annuel) et sont en moyenne de 14 GF,
 - les obligations de service public exploitation sont en diminution depuis 1995, et représentent en moyenne 4.4GF, que les obligations de service public transport sont en diminution depuis 1997 mais représentent 3.6 GF en moyenne,
 - les autres interventions financières diminuent depuis 1997 par suite du transfert à RFF de la contribution aux charges d'infrastructure. Cette contribution est de l'ordre de 12GF par an. Les interventions financières restantes sont en augmentation notable depuis 1997 (20%) et représentent près de 6GF en 2000.

Au total les concours financiers de l'Etat (hors subvention aux investissements) sont de l'ordre de 27.5 GF en 2000 et de 34GF en moyenne sur la décennie.

2. Les concours publics des collectivités publiques et organismes publics à la SNCF :

Elles comprennent :

✓ les compensations généralisées des régimes de retraite :

- caisse nationale assurance vieillesse
- surcompensation des régimes sociaux

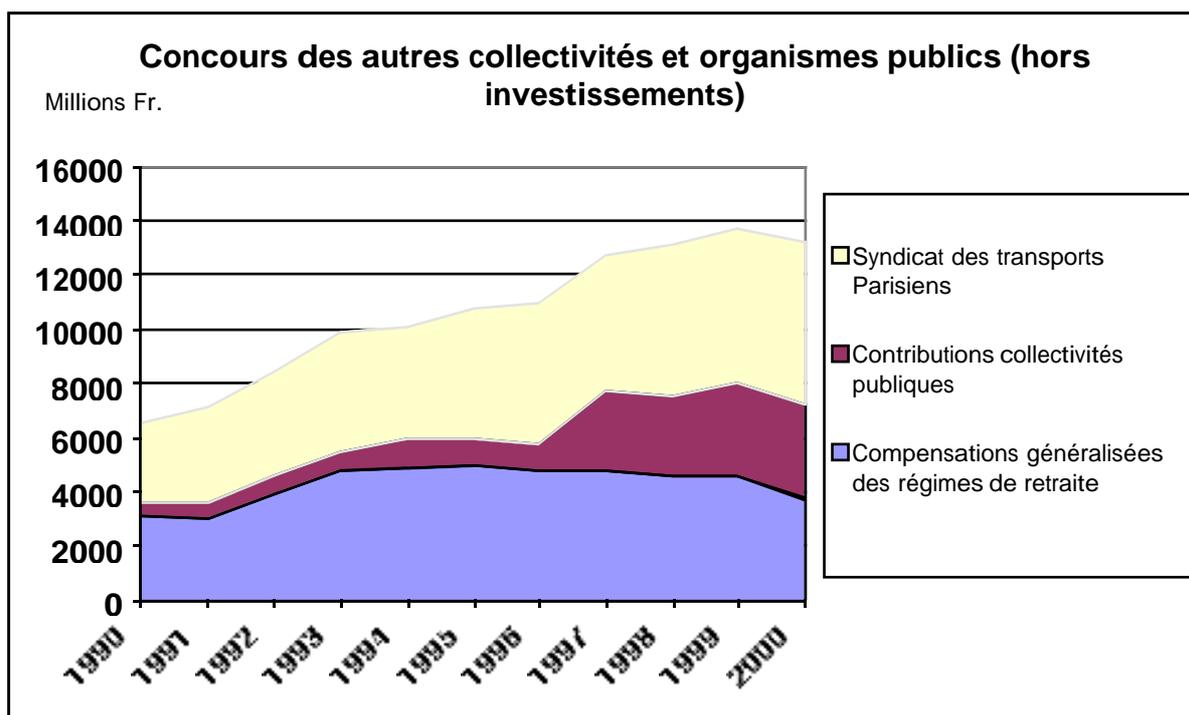
✓ les contributions des collectivités publiques :

- les collectivités régions expérimentales (TER)
- les services conventionnés et compensations pour services voyageurs et marchandises (art 45,46,50,51 du CdC)
- l'indemnité compensatrice banlieue Ile de France (art 49 CdC) : celle ci être remplacée à partir de 2000 par une contribution forfaitaire payée par le STIF (ex STP) mais toujours financée par les départements (et la région en 2001) suivant toutefois les nouvelles modalités du contrat de plan (2000-2003).
- les réductions permanentes voyageurs banlieue (art 49 CdC)
- la collectivité pour les abonnements hebdomadaires du travail Province (art 46 CdC)

✓ les contributions du syndicat des transports en région Ile France (ex syndicat des transports parisiens):

- les réductions permanentes voyageurs (abonnements hebdomadaire de travail, carte orange,...)
- le versement transport affecté à la dotation d'amortissement (jusqu'à la réforme de 2000)
- la contribution forfaitaire (réforme de 2000)
- la rémunération pour la vente des titres de transport (réforme de 2000 avec un maximum de 6%)

Le graphique suivant retrace l'évolution des rubriques a, b, c sur la période 1990-2000 :



On constate : - une diminution depuis 1995 des compensations pour les régimes de retraite qui représentent en moyenne 4.3GF,

- une forte augmentation des contributions des collectivités locales depuis l'expérimentation de la nouvelle organisation des transports régionaux (l'ensemble de ces contributions représentent en moyenne 1.6GF sur la décennie mais 3.6GF en 2000),

- une forte augmentation des contributions du STP depuis 1990 (7.2% en rythme annuel) celles ci représentant 4.7 GF en moyenne.

Au total les concours publics des collectivités et organismes publics augmentent fortement sur la période 1990-1999 (rythme annuel de 7.2%) et diminuent en prévision pour 2000, la valeur moyenne s'établissant à 10.6GF et celle pour 2000 à 13.2 GF.

3. Les contributions de l'Etat à RFF (hors subvention à l'investissement)

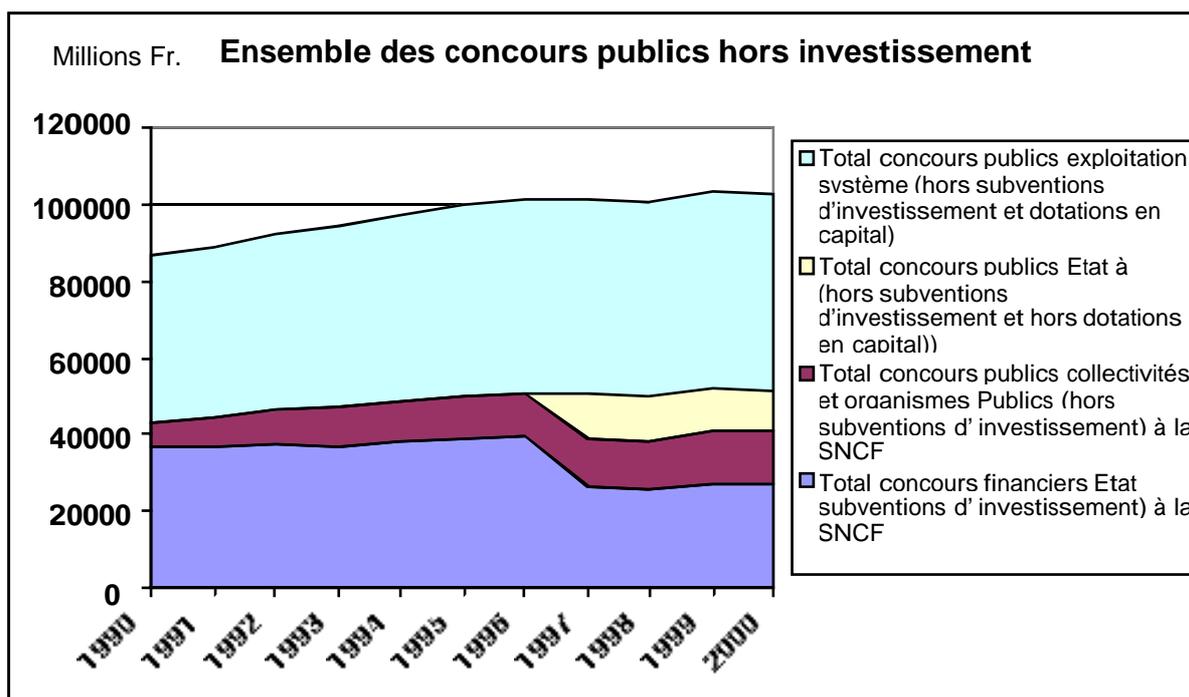
Elles comprennent la contribution aux charges d'infrastructure et une dotation en capital.

L'évolution de ces concours publics est indiqué dans le graphique de synthèse présenté ci après. Elles représentent 22 GF en moyenne annuelle sur la période 1997-2000.

4. Récapitulatif des contributions publiques au système ferroviaire (hors subvention à l'investissement)

Le graphique suivant retrace sur la décennie l'évolution de ces concours publics :

- contributions de l'Etat à la SNCF
- contributions des collectivités et organismes publics à la SNCF
- contributions de l'Etat à RFF



On constate une accélération des contributions depuis la création de RFF en 1997 (rythme annuel moyen de 8.4% contre 2.6% auparavant) avec toutefois une diminution prévue pour 2000. La valeur moyenne de ces contributions est de 52.4 GF et la valeur de 2000 63.4 GF.

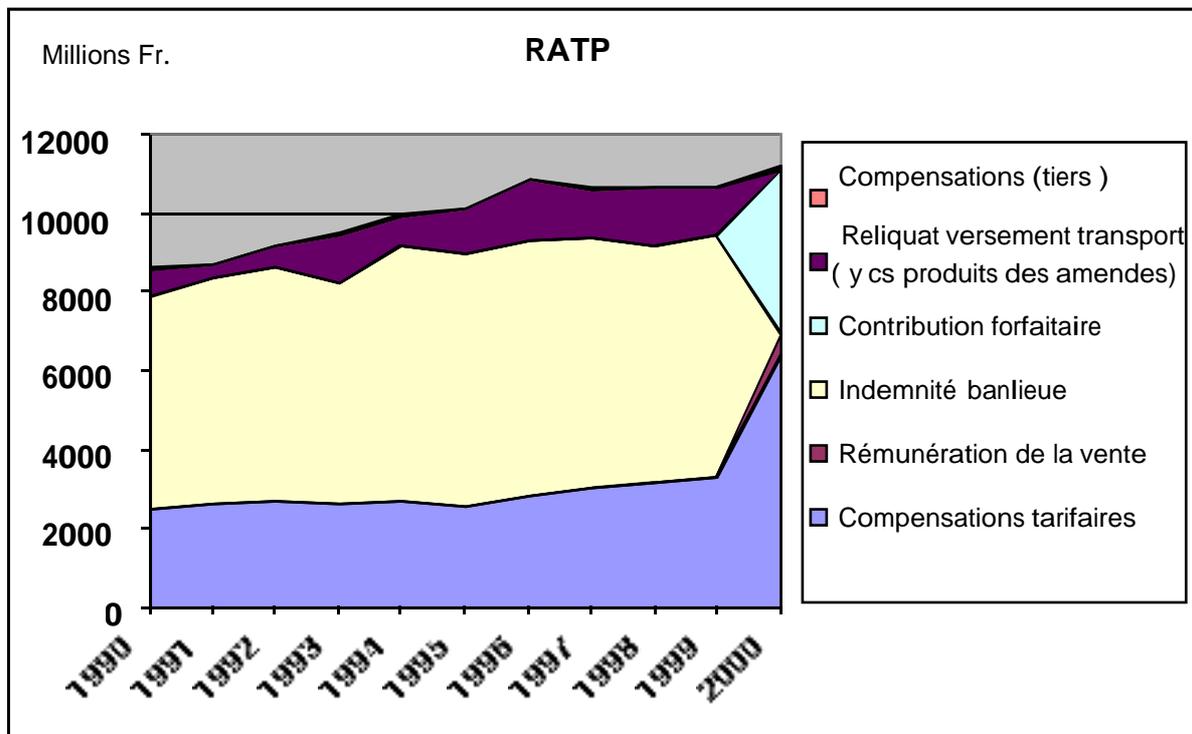
B. La RATP.

(cf annexe 15 pour les données détaillées)

Les contributions publiques à l'exploitation sont les suivantes :

- Le Syndicat des transports en Ile de France : (ex STP)
- Les compensations pour pertes de recettes du fait d'une sous tarification.
- Le reliquat du versement transport affecté à la dotation pour amortissement (jusqu'en 1999)
- La rémunération pour vente des titres de transport (réforme de 2000 avec un maximum de 6%)
- L'Etat et les collectivités locales :
- L'indemnité compensatrice banlieue (jusqu'en 1999)
- La contribution forfaitaire depuis 2000 qui est en fait versée au STIF

Les compensations par des tiers (Communes)



On constate que les compensations tarifaires (STP) augmentent fortement en 2000 par suite de la réforme du financement des contributions publiques mais l'indemnité compensatrice devenue contribution forfaitaire diminue fortement en contrepartie ce qui fait qu'au total les contributions publiques sont relativement stables depuis 1997.

En terme quantitatifs la valeur moyenne des compensations tarifaires est de l'ordre de 3.1GF, celle de l'indemnité compensatrice de 5.9GF et le total est de l'ordre de 10GF par an (11.1GF en 2000).

IV. RECAPITULATIF DES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES CENTRALES ET LOCALES EN TRANSPORT DE 1990 A 1998.

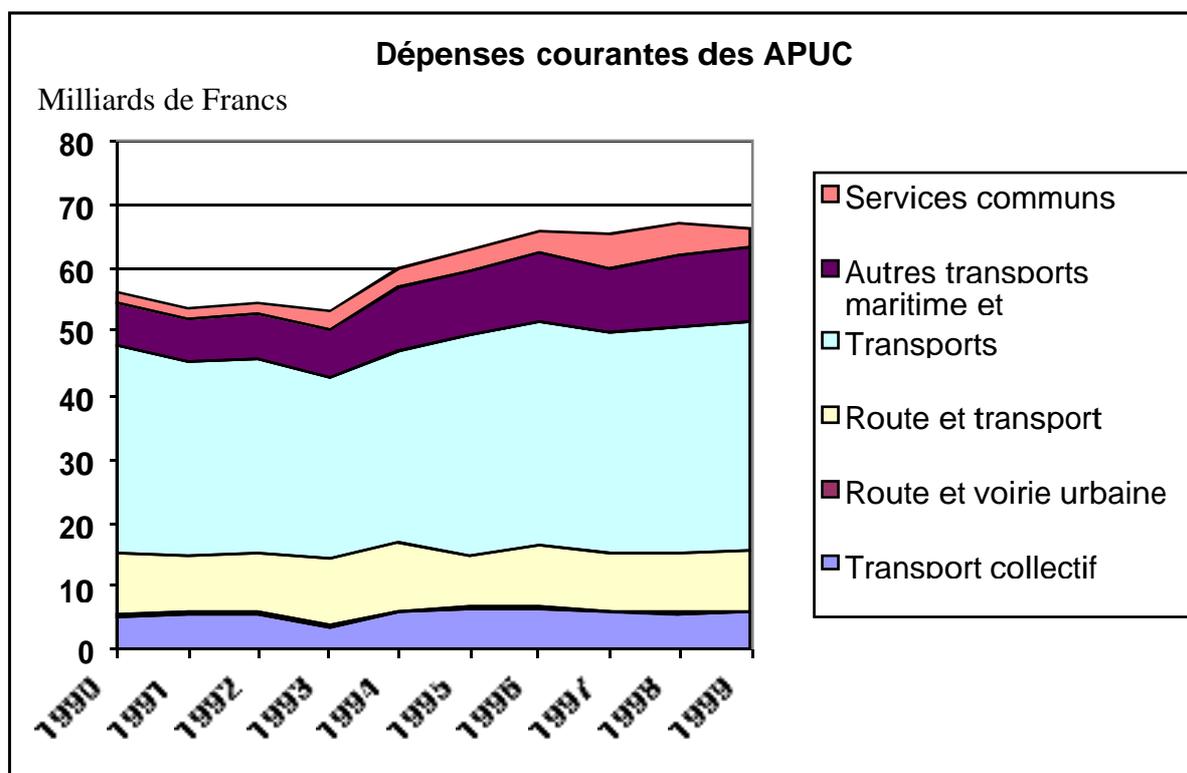
(sources comptes transports de la nation. Cf annexe 16 pages pour les données détaillées)

A. Les dépenses des administrations publiques centrales.

1. Les dépenses courantes

Elles correspondent aux dépenses de fonctionnement de l'Etat (y compris les dépenses d'entretien des routes) et aux subventions d'exploitation versées aux entreprises publiques ou organismes para publics du secteur des transports. Ces subventions comprennent notamment les compensations pour charges de retraite versées à la SNCF et le service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF.

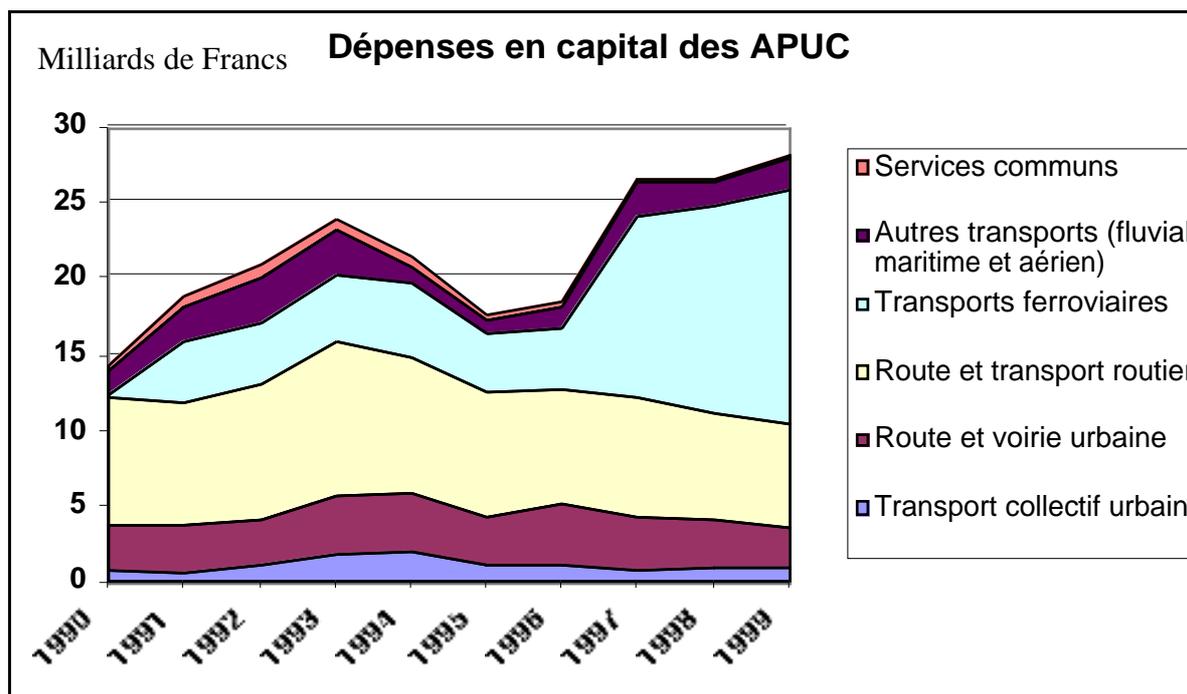
Le graphique suivant indique l'évolution sur la période 1990-1999 (dernière année connue) des dépenses courantes pour les routes (routes urbaines et interurbaines) et le transport routier, les transports collectifs urbains (région Ile de France et Province), les transports ferroviaires interurbains, les autres modes de transport (transport fluvial, transport maritime, transport aérien) et les services administratifs communs non affectables.



On constate la part prépondérante des transports ferroviaires (54% en moyenne), la route n'occupe que 17, les transports en commun 9% et les autres modes 15%.

2. Les dépenses en capital:

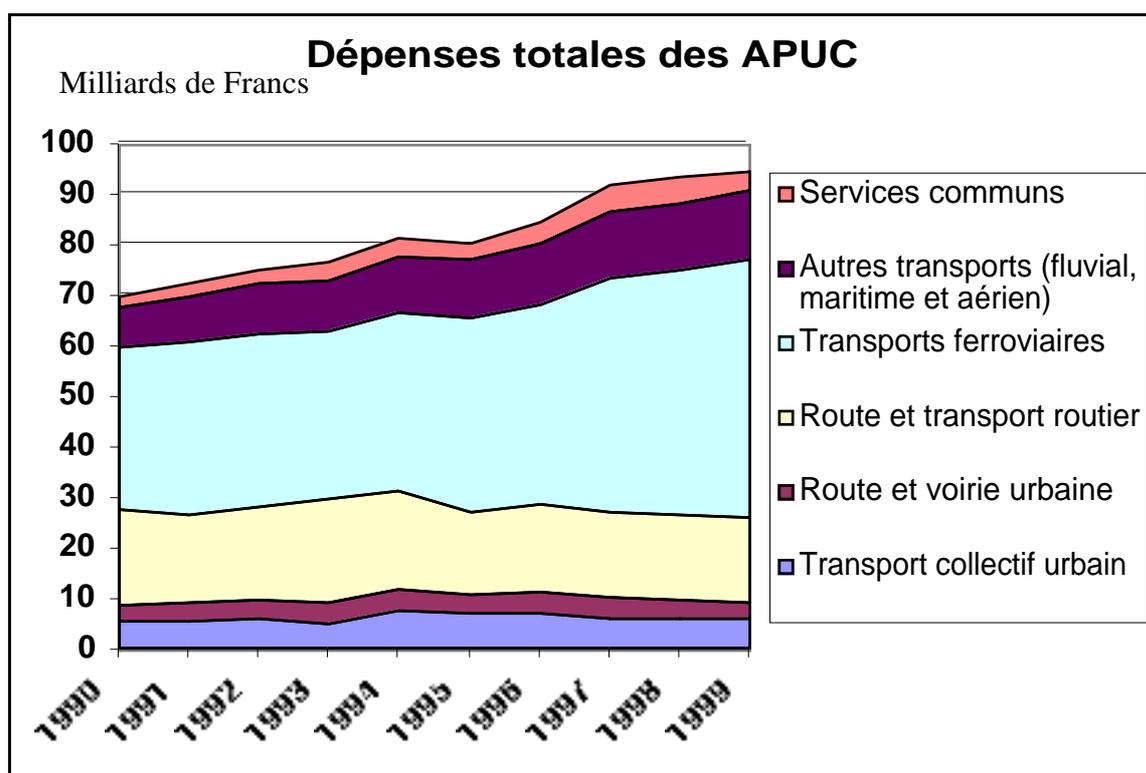
Elles correspondent aux dépenses d'investissement réalisés soit directement par l'Etat (routes, navigation aérienne,) soit indirectement par des subventions d'investissement ou des dotations en capital aux entreprises de transport ou gestionnaires d'infrastructures.



On constate d'après le graphique précédent la forte augmentation des dépenses publiques consacrées aux investissements du transport ferroviaire interurbain (ceux ci représentent en moyenne sur la période 1990-1999, 31% mais 55% en 1999) alors que les dépenses consacrées aux routes diminuent depuis 1993, (elles représentent cependant 54% en moyenne sur la période mais 35% en 1999). La forte augmentation des dépenses en capital du transport ferroviaire en 1997 correspond aux dotations en capital à RFF. En 1999, ces dépenses totales des APUC représentent près de 95 GF.

3. Dépenses totales :

Le graphique suivant montre depuis 1993 la croissance des contributions publiques au transport ferroviaire interurbain et la décroissance de celles consacrées à la route et au transport routier. On constate également une augmentation régulière des dépenses consacrées aux autres modes et une relative stabilité de celles des transports collectifs urbains. La part ainsi consacrée aux transports ferroviaires représente en moyenne 48%, celle de la route 28%, celle des transports collectifs 8% et les autres modes 14%. Les dépenses totales sont de l'ordre de 95 GF en 1999.



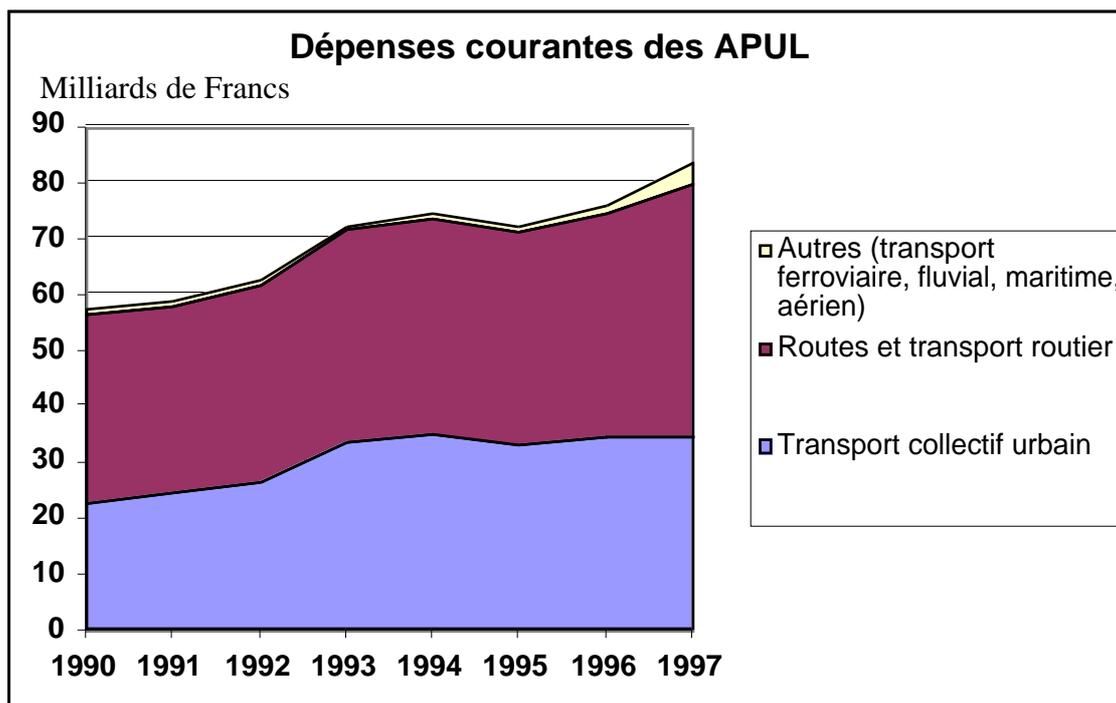
B. Les dépenses des administrations publiques locales.

1. les dépenses courantes.

Elles correspondent aux dépenses de fonctionnement des collectivités locales consacrées aux transports et aux subventions d'exploitation versées aux entreprises et gestionnaires d'infrastructures.

Le graphique n° montre l'évolution sur la période 1990-1997 (dernière année connue) de ces dépenses courantes consacrées aux transports collectifs urbains, à la route et transport routier et aux autres modes.

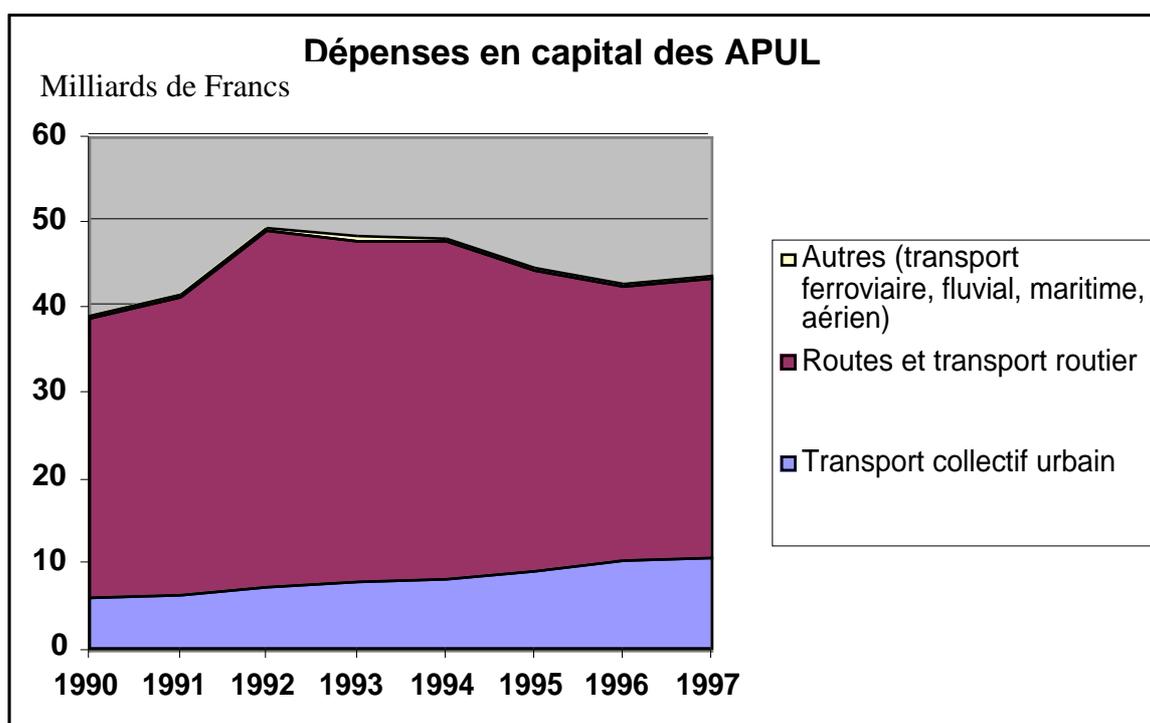
On constate la prépondérance accordée aux routes (plus d'un million de km à gérer) mais aussi aux transports en commun. En effet les routes représentent en moyenne 54% et les transports collectifs 44%. Les autres modes ne représentant que 2%.



2. Les dépenses en capital :

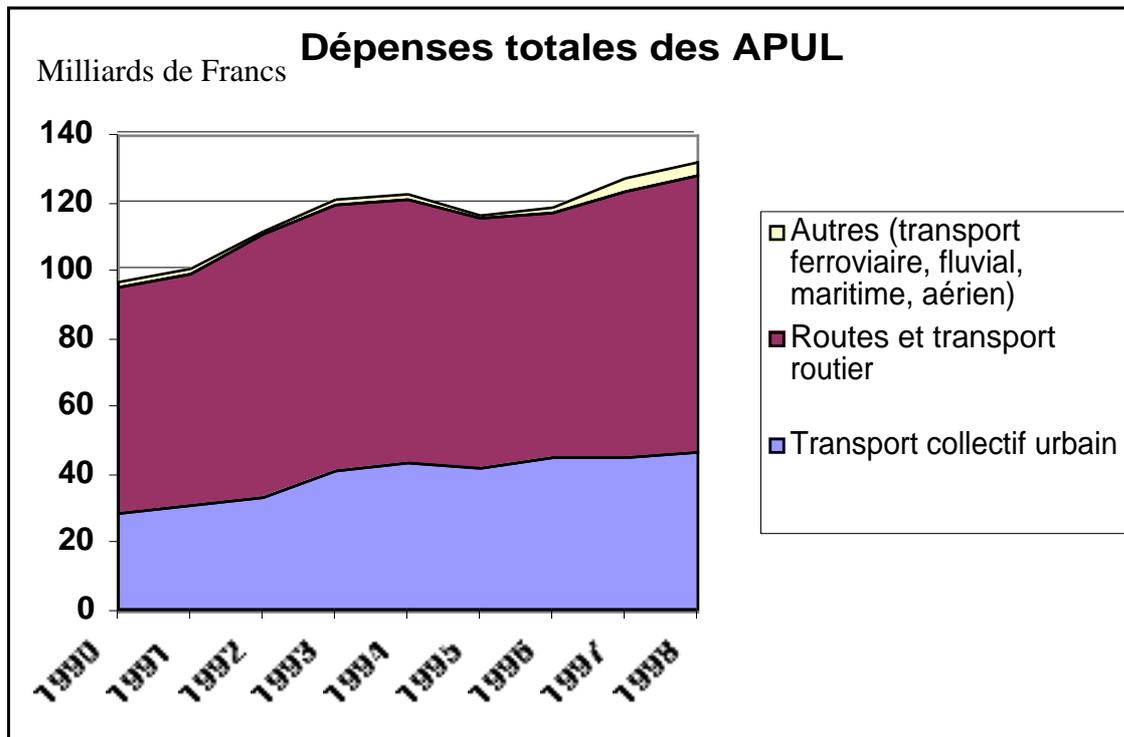
Elles correspondent aux investissements directs effectués par les collectivités locales et aux subventions d'équipement accordées aux entreprises de transport et aux gestionnaires d'infrastructures.

Le graphique suivant retrace l'évolution des dépenses en capital sur la période 1990-1997 :



Les routes représentent en moyenne 80% des dépenses publiques contre 19% aux transport collectifs mais on constate en tendance depuis 1992 que la part relative des routes diminue au profit des transports en commun.

C. Total des dépenses des collectivités locales :

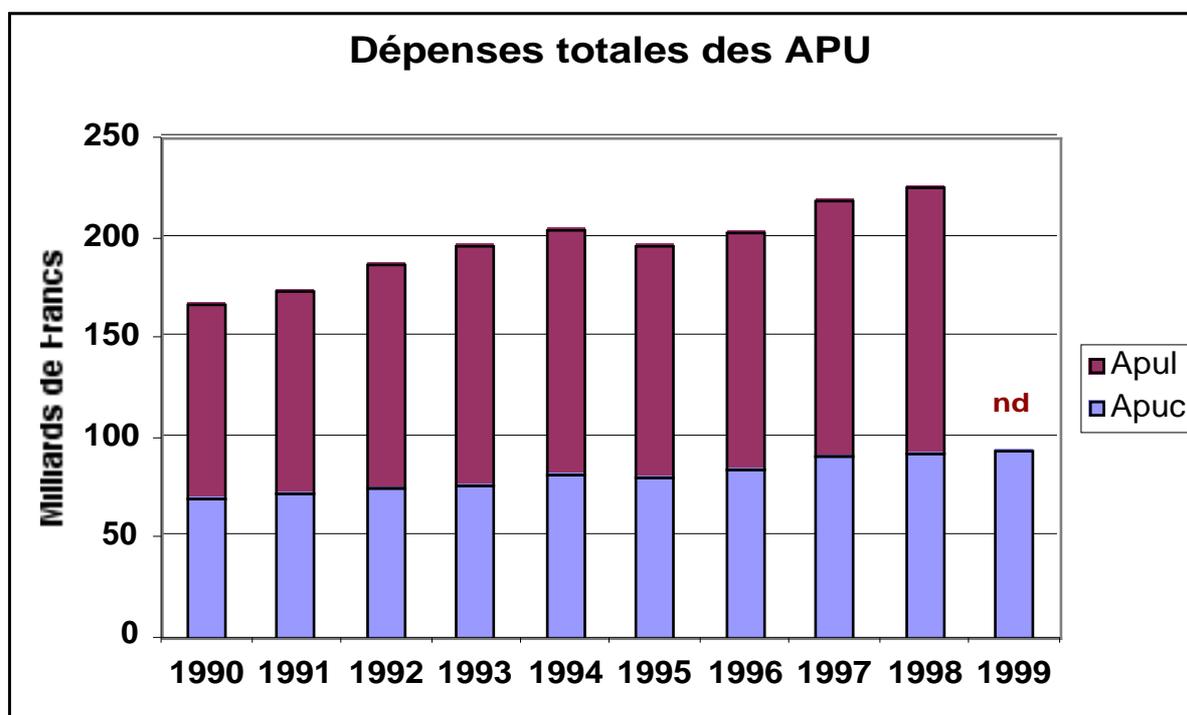


Les dépenses consacrées aux routes représentent en moyenne 64% contre 34% pour les transports en commun urbain.

Les dépenses totales sont de l'ordre de 132 GF en 1998.

D. Synthèse des dépenses des administrations publiques.

Le graphique suivant retrace l'évolution des dépenses de l'Etat et des collectivités locales sur la période 1990-1998.



Les dépenses de l'Etat croissent à un rythme moyen annuel de 3.8% et celles des collectivités locales de 3.9%. Les dépenses en transport des administrations publiques sont de l'ordre de 226 GF en 1998 ce qui représente 2.6% du PIB.