



# Actualités OFS

Embargo: 19.12.2006, 9:15

---

11 Transports et communications

Neuchâtel, décembre 2006

## Le compte ferroviaire suisse 2004

---

**Renseignements:**

Willy Früh, OFS, Section Transports et communications, tél.: 032 713 63 68  
e-mail: [willy.frueh@bfs.admin.ch](mailto:willy.frueh@bfs.admin.ch)  
N° de commande: 322-0400-05



# Table des matières

Résumé	5
<b>1</b> Remarques préliminaires	5
<b>2</b> Contenu et pertinence du compte ferroviaire	5
<b>3</b> Séparation entre transports et infrastructure	6
<b>4</b> Le compte d'exploitation	6
<b>4.1</b> Produits	6
<b>4.2</b> Charges	8
4.2.1 Charges d'exploitation	8
4.2.2 Coûts de capital	8
<b>4.3</b> Contributions	8
<b>4.4</b> Degré de couverture des coûts	9
<b>4.5</b> Compte par secteur	9
<b>5</b> Le compte économique	9
<b>5.1</b> Produits	9
<b>5.2</b> Charges totales	9
<b>5.3</b> Coûts de capital	10
<b>5.4</b> Intérêts sur solde	10
<b>5.5</b> Financements spéciaux	10
<b>5.6</b> Degré d'équilibre financier	10
<b>5.7</b> Compte par secteur	11

## Tableaux

<b>1</b> Compte d'exploitation 2004	6
<b>2</b> Compte d'exploitation, 1987-2004	7
<b>3</b> Compte économique 2004	9
<b>4</b> Compte économique, 1987-2004	10
<b>5</b> Compte économique, liste des financements spéciaux	11
<b>6</b> Compte économique, coûts de capital et intérêts sur solde 1997-2004	11

## Graphiques

<b>G1:</b> Produits du trafic voyageurs et du trafic de marchandises	7
<b>G2:</b> Contributions	8
<b>G3:</b> Produits du transport et charges d'exploitation	8
Liste des entreprises de chemins de fer prises en considération en 2004	12



## Résumé

Selon les résultats du compte ferroviaire de l'Office fédéral de la statistique (OFS), les entreprises de chemin de fer ont bouclé dans leur ensemble un exercice 2004 sur un léger bénéfice. Le compte d'exploitation enregistre ainsi des recettes (subventions comprises) de 8,62 mia. de francs et des charges de 8,39 mia. de francs; il affiche un degré de couverture des charges de 102,7%. En revanche, en adoptant un point de vue économique global, c'est-à-dire où les entreprises ferroviaires ne reçoivent aucun soutien de la part des collectivités publiques, les résultats sont différents. Les subventions ne sont pas considérées comme des recettes et des intérêts sur les déficits cumulés et sur certains financements spéciaux (NLFA, refinancement de la caisse de pension des CFF, etc.) viennent alourdir les charges. C'est ce que montre le compte économique qui présente des recettes de 5,94 mia. de francs et des charges de 14,09 mia. de francs, ce qui correspond à un degré d'équilibre financier de 42,2%. Le compte ferroviaire ne prend pas en compte les coûts externes.

## 1 Remarques préliminaires

Le compte ferroviaire suisse est établi depuis 1975 à la demande du Conseil fédéral. Ces dernières années, les conditions-cadres en matière d'offre ferroviaire ont changé à plusieurs reprises. Par ailleurs, des projets d'investissements de grande envergure (p. ex. Rail 2000, raccordement au réseau européen, nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), protection contre le bruit) ont été lancés dans le domaine ferroviaire, avec la volonté politique d'encourager les transports publics.

La loi fédérale sur les chemins de fer<sup>1</sup> fixe les bases légales applicables aux entreprises ferroviaires. La révision de ladite loi au 1.1.1996 règle le financement actuel des chemins de fer. Tous les quatre ans, la Confédération conclut avec les CFF une convention sur les prestations, portant sur la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure. Pour ce qui est des autres infrastructures ferroviaires, la Confédération et les cantons concluent avec les entreprises concessionnaires une convention sur l'offre qui règle l'indemnisation des prestations d'intérêt général. En vertu de ces conventions, les coûts non couverts sont indemnisés par la Confédération et les cantons. Lorsqu'elles investissent dans l'infrastructure, ces

entreprises sont soutenues par les pouvoirs publics au moyen de prêts sans intérêts. Conformément à la loi sur les chemins de fer, les comptes d'exploitation ferroviaires sont présentés par secteur (transport et infrastructure).

## 2 Contenu et pertinence du compte ferroviaire

Le compte ferroviaire établit le degré d'équilibre financier des chemins de fer. Pour ce faire, les coûts des chemins de fer sont comparés à leurs recettes. Les résultats montrent l'évolution de la couverture des coûts en millions de francs et du degré d'équilibre financier en pour cent. Le compte ferroviaire est établi sur la base des rapports de gestion, des comptes d'exploitation et du compte des immobilisations et des amortissements des entreprises de chemins de fer (chemins de fer à crémaillère, funiculaires et tramways non compris). Les entreprises de chemin de fer prises en considération figurent sur la liste annexée.

Le compte ferroviaire est établi selon deux optiques : le compte d'exploitation et le compte économique. Le compte d'exploitation repose sur la perspective de l'entreprise et montre comment les chemins de fer couvrent leurs coûts grâce aux recettes réalisées et aux contributions perçues. Le compte économique, quant à lui, fait ressortir ce que le mode de transport «chemins de fer» coûte dans une perspective économique générale. Cette optique met en évidence la participation de l'économie publique dans le financement des chemins de fer.

Les trois principales différences entre le compte d'exploitation et le compte économique sont les suivantes :

- a) Les contributions à titre d'indemnités de la Confédération, des cantons et des communes pour les transports et l'infrastructure ne sont pas comptabilisées comme produit dans le compte économique.
- b) Dans l'optique économique, les prêts sans intérêt ou à intérêt modérés consentis dans le passé par les pouvoirs publics et d'autres financements spéciaux sont pris en compte avec des intérêts calculés et mis à la charge des chemins de fer.
- c) Dans le compte économique, les intérêts dus sur les excédents cumulés des dépenses sont également imputés.

Les soldes cumulés et le service des intérêts théoriques sur ces soldes (let. b et c) représentent les engagements contractés envers l'économie au fil des années et les coûts d'opportunité qui en découlent.

<sup>1</sup> RS 742.101 Loi sur les chemins de fer (LCdF)

Ce procédé est aussi utilisé dans le compte routier de l'OFS. A l'instar de ce dernier, le compte ferroviaire sert de base à la politique suisse des transports.

### 3 Séparation entre transports et infrastructure

Selon la loi sur les chemins de fer<sup>2</sup>, les coûts des transports et les coûts d'infrastructure sont présentés séparément depuis 1999. Cette mesure représentait l'une des conditions posées pour que la Confédération prenne en charge les infrastructures des CFF. La politique suisse des transports entend assurer l'égalité entre les entreprises de transport au plan législatif afin de stimuler la concurrence et garantir un accès sans discrimination au réseau.

L'objectif est d'atteindre l'équilibre des coûts d'exploitation, tant dans le secteur des infrastructures que dans celui des activités de transport.

### 4 Le compte d'exploitation

#### 4.1 Produits

Pendant l'exercice sous revue, les produits de transport des chemins de fer se sont élevés à 3442,3 millions de francs (année précédente: 3274,4 millions de francs), 64,8% provenant du trafic voyageurs et 35,2% du trafic marchandises. Ils se sont accrus de 76,2 millions de francs ou 3,5% pour atteindre 2232,2 millions pour le trafic voyageurs (2003: 2156,0 millions de francs). Les

Tableau 1: Compte d'exploitation 2004

2004, en millions de francs	Compte d'entreprise <sup>1</sup>			
	Total	Compte par secteur		
		Transports	Infrastructure	Autres <sup>2</sup>
Produits du transport	3'442,3			
Trafic voyageurs	2'232,2			
Trafic marchandises	1'210,1			
Autres produits	2'497,4			
<b>Produits nets</b>	<b>5'939,7</b>	<b>4'819,7</b>	<b>2'251,2</b>	<b>748,0</b>
Total des contributions	2'676,0	915,6	1'760,4	0,0
Indemnités: Confédération	1'006,3	629,1	377,2	
Cantons	327,6	261,7	65,9	
Communes	10,6	10,5	0,1	
Contributions pour les infrastructures	1'331,5	14,3	1'317,2	
<b>Produits bruts</b>	<b>8'615,7</b>	<b>5'735,3</b>	<b>4'011,6</b>	<b>748,0</b>
Charges d'exploitation	-6'423,3	-4'933,0	-2'613,0	-756,5
Charges de personnel	-3'765,7			
Dépenses de matériel et divers	-2'657,6			
Coûts de capital	-1'964,4	-655,7	-1'308,7	0,0
Amortissements	-1'842,1	-574,9	-1'267,2	
Intérêts	-122,3	-80,8	-41,5	
<b>Charges totales</b>	<b>-8'387,7</b>	<b>-5'588,7</b>	<b>-3'921,7</b>	<b>-756,5</b>
Couverture des coûts I	-2'448,0	-769,0	-1'670,5	-8,5
<b>Degré de couverture des coûts I (sans indemnités)</b>	<b>70,8%</b>	<b>86,2%</b>	<b>57,4%</b>	<b>98,9%</b>
Couverture des coûts II	228,0	146,6	89,9	-8,5
<b>Degré de couverture des coûts II (avec indemnités)</b>	<b>102,7%</b>	<b>102,6%</b>	<b>102,3%</b>	<b>98,9%</b>

<sup>1</sup> Sans les imputations internes

<sup>2</sup> Agences de voyage des compagnies ferroviaires, services à des tiers, bureaux de change, trains à vapeur, etc.

<sup>2</sup> Art. 62, modification du 1.1.99

Tableau 2: Compte d'exploitation, 1987–2004

Année	Charges totales	Produits nets	Solde (couverture des coûts I)	Degré d'équilibre financier I	Contributions	Produits bruts	Solde (couverture des coûts II)	Degré d'équilibre financier II
	en millions de francs			%	en millions de francs			%
1987	5 715,6	4 665,7	- 1 049,9	81,6	647,4 <sup>2</sup>	5 313,1	- 402,5	93,0
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	81,4	702,6 <sup>2</sup>	5 550,7	- 407,4	93,2
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	82,3	711,2 <sup>2</sup>	5 855,7	- 397,1	93,6
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	81,3	759,0 <sup>2</sup>	6 237,5	- 502,6	92,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	80,7	822,0 <sup>2</sup>	6 820,0	- 609,7	91,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	78,2	959,0 <sup>2</sup>	7 187,4	- 777,8	90,2
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	77,8	1 024,1 <sup>2</sup>	7 261,7	- 753,0	90,6
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	77,1	1 017,7 <sup>2</sup>	7 334,6	- 860,1	89,5
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	73,7	1 006,3 <sup>2</sup>	7 199,1	- 1 206,4	85,6
1996 <sup>1</sup>	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	57,0	2 931,8 <sup>3</sup>	7 602,8	- 586,0	92,8
1997 <sup>1</sup>	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	57,1	3 000,8 <sup>3</sup>	7 673,1	- 511,1	93,8
1998 <sup>1</sup>	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	56,7	3 208,2 <sup>3</sup>	7 837,8	- 320,5	96,1
1999 <sup>1</sup>	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	59,0	2 653,0 <sup>3</sup>	7 391,7	- 637,0	92,1
2000 <sup>1</sup>	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	62,4	2 642,5 <sup>3</sup>	7 719,0	- 416,8	94,9
2001 <sup>4</sup>	7 668,3	5 425,9	- 2 242,4	70,8	2 551,3 <sup>3</sup>	7 977,2	308,9	104,0
2002	7 888,1	5 434,4	- 2 453,7	68,9	2 620,3 <sup>3</sup>	8 054,7	166,6	102,1
2003	7 869,6	5 399,4	- 2 470,2	68,6	2 631,8 <sup>3</sup>	8 031,2	161,6	102,1
2004	8 387,7	5 939,7	- 2 448,0	70,8	2 676,0 <sup>3</sup>	8 615,7	228,0	102,7

<sup>1</sup> Chiffres adaptés à la loi sur les chemins de fer RS 742.101, modification du 24 mars 1995, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996

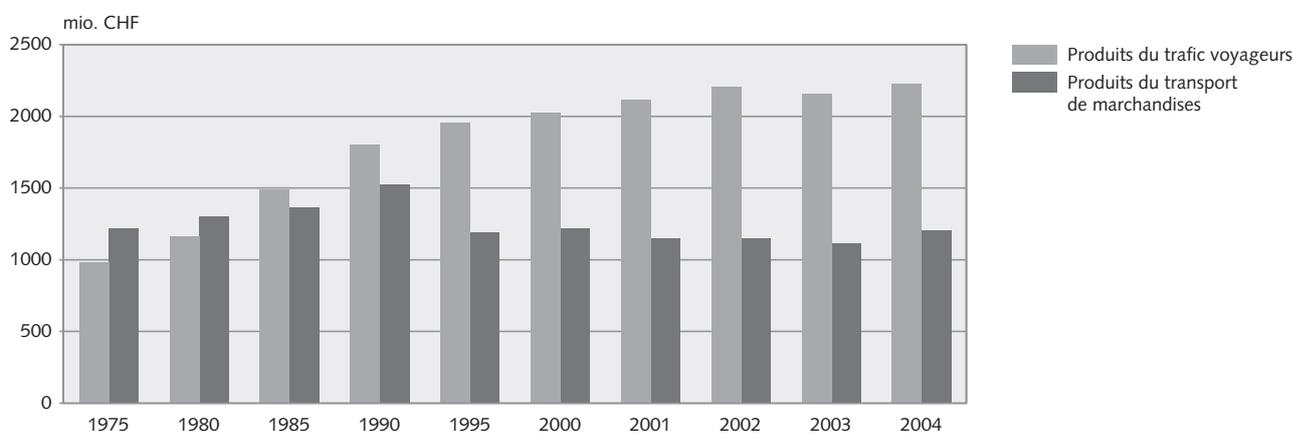
<sup>2</sup> Indemnités versées aux CFF et aux chemins de fer concessionnaires, y c. le rapprochement tarifaire des chemins de fer concessionnaires

<sup>3</sup> Indemnités et contributions pour les infrastructures

<sup>4</sup> Dès 2001 nouveau calcul selon la révision 2000 du compte ferroviaire

Produits du trafic voyageurs et du trafic marchandises

G 1



© Office fédéral de la statistique (OFS)

produits du trafic marchandises se sont chiffrés à 1210,1 millions de francs (2003: 1118,4 millions), en hausse de 91,7 millions ou 8,2%.

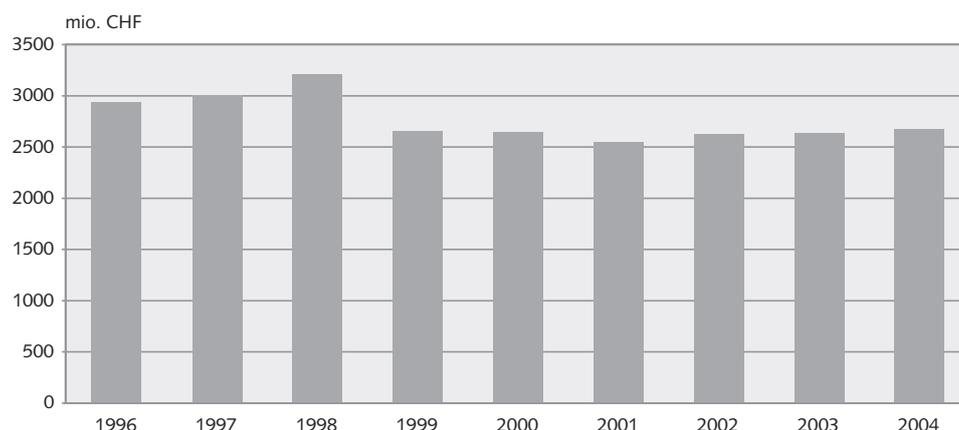
Les autres produits<sup>3</sup> ont progressé de 372,4 millions de francs et atteint 2497,4 millions (2003: 2125,0 millions de francs).

<sup>3</sup> La rubrique Autres produits regroupe, conformément aux rapports de gestion, les prestations de service pour des tiers, des fermages et loyers, des prestations propres, etc.

Les indemnités pour les transports ainsi que les contributions pour les infrastructures sont également prises en considération dans le compte d'exploitation. Elles se sont élevées en 2004 à 2676,0 millions de francs, en hausse de 44,2 millions de francs par rapport à 2003 (2631,8 millions de francs).

## Contributions

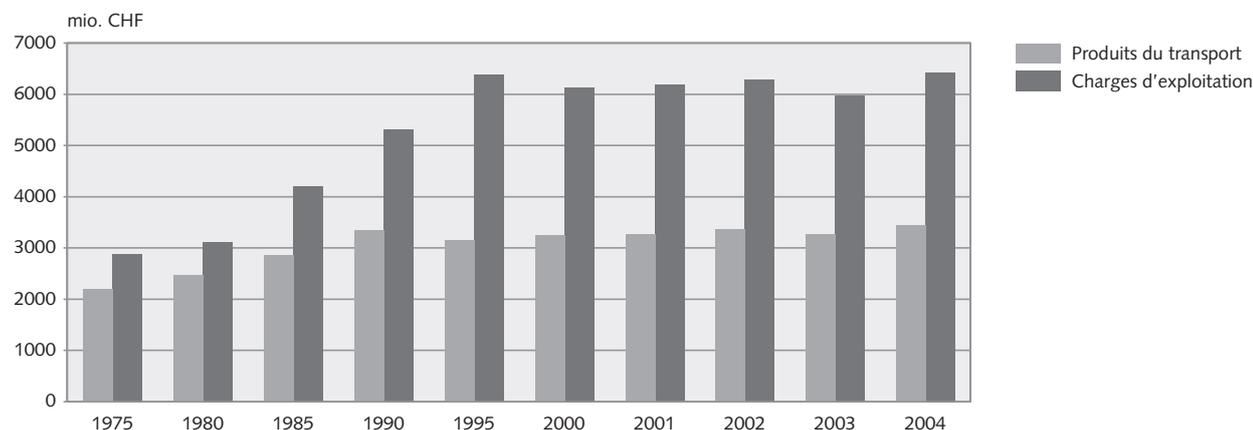
G 2



© Office fédéral de la statistique (OFS)

## Produits du transport et charges d'exploitation

G 3



© Office fédéral de la statistique (OFS)

## 4.2 Charges

Les charges totales comprennent les charges d'exploitation (charges de personnel, dépenses de matériel et divers) et les coûts de capital (amortissements et intérêts). Elles se sont accrues de 518,1 millions de francs ou de 6,6% par rapport à 2003 et ont totalisé 8387,7 millions de francs (2003: 7869,6 millions de francs).

## 4.2.1 Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont augmenté de 453,6 millions de francs ou de 7,6% pour atteindre 6423,3 millions de francs en 2004 (2003: 5969,7 millions de francs). Les charges de personnel représentaient 3765,7 millions de francs et les dépenses de matériel et divers 2657,6 millions de francs.

## 4.2.2 Coûts de capital

Dans le compte d'exploitation, les amortissements et les intérêts sont repris des données comptables remises par les chemins de fer. A la différence du compte économique, ce compte d'exploitation ne considère pas les intérêts calculés (par ex. sur les prêts sans intérêt, intérêt sur la valeur résiduelle des installations, etc.). Les coûts de capital se sont élevés à 1964,4 millions de francs en 2004 (2003: 1899,9 millions de francs). Les amortissements ont progressé de 122,0 millions de francs ou de 7,1% et atteint 1842,1 millions de francs (2003: 1720,1 millions de francs) et les intérêts ont diminué de 57,5 millions de francs pour tomber à 122,3 millions de francs.

## 4.3 Contributions

Dans le compte d'exploitation, il est tenu compte des indemnités versées par les pouvoirs publics pour les presta-

tions commandées qui ne sont pas rentables du point de vue de l'économie de marché<sup>4</sup>.

En 2004, la Confédération, les cantons et les communes ont versé aux chemins de fer 1344,5 millions de francs d'indemnités pour les transports et 1331,5 millions de francs de contributions pour les infrastructures, soit un total de 2676,0 millions de francs (année précédente: 2631,8 millions de francs).

#### 4.4 Degré de couverture des coûts

Pour déterminer le degré de couverture des coûts dans l'optique du compte d'exploitation, il faut déduire les produits nets (5939,7 millions de francs) des charges totales (8387,7 millions de francs). La différence (-2448,0 millions de francs) constitue le montant de couverture I, soit un degré de couverture des coûts de 70,8%. Si l'on ajoute les 2676,0 millions de francs de contributions, le montant de couverture II atteint +228,0 millions de francs et le degré de couverture des coûts II 102,7%. Voir le tableau 1.

#### 4.5 Compte par secteur

Pour présenter les résultats par secteur, on ajoute aux chiffres du compte d'entreprise les imputations internes d'un montant de 1879,2 millions de francs et répartis entre les centres de coûts «Transports», «Infrastructure» et «Autres». Le compte d'exploitation présente un degré d'équilibre financier I de 102,6% pour le secteur «Transports», de 102,3% pour le secteur «Infrastructure» et de 98,9% pour le secteur «Autres».

## 5 Le compte économique

Le compte économique tient compte d'un service d'intérêts pour les installations fixes et le matériel roulant ainsi que pour les excédents de dépenses cumulés. Cette approche permet de déterminer ce que les chemins de fer coûtent à la collectivité, y compris les intérêts sur le capital investi (intérêts sur le solde, financements spéciaux).

Au fil des ans, les intérêts grèvent de plus en plus le compte ferroviaire. Bien que la méthode utilisée pour établir le compte économique soit correcte et corresponde à celle appliquée au compte routier, elle entraîne une part toujours plus grande des coûts imputables aux intérêts. Cette méthode doit être bien comprise afin d'interpréter de manière objective le compte économique.

### 5.1 Produits

Les produits ont été mentionnés dans le chapitre 4.1

Les contributions de la Confédération, des cantons et des communes pour les transports et l'infrastructure ne sont pas comptabilisées comme produit dans le compte économique.

### 5.2 Charges totales

Les charges totales du compte économique s'élevaient en 2004 à 9160,6 millions de francs, dont 6423,3 millions de charges d'exploitation (voir le chiffre 4.2.1) et 2737,3 millions de coûts de capital.

Tableau 3: Compte économique 2004

2004, en millions de francs	Compte global		Compte par secteur	
	Total	Transports	Infrastructure	Autres
<b>Produits nets<sup>1</sup></b>	<b>5 939,7</b>	<b>4 819,7</b>	<b>2 251,2</b>	<b>748,0</b>
Charges d'exploitation	-6 423,3	-4 933,0	-2 613,0	-756,5
Coûts de capital	-2 737,3	-865,0	-1 872,3	-
Amortissements	-1 842,1	-574,9	-1 267,2	-
Intérêts	-895,2	-290,1	-605,1	-
<b>Charges totales</b>	<b>-9 160,6</b>	<b>-5 798,0</b>	<b>-4 485,3</b>	<b>-756,5</b>
<b>Intérêts sur solde</b>	<b>-4 054,3</b>	<b>-2 659,7</b>	<b>-1 394,6</b>	<b>-</b>
Couverture des coûts I	-7 275,2	-3 638,0	-3 628,7	-8,5
<b>Degré d'équilibre financier I</b>	<b>44,9%</b>	<b>57,0%</b>	<b>38,3%</b>	<b>98,9%</b>
Intérêts sur financements spéciaux <sup>2</sup>	-876,3	-345,7	-530,6	-
Couverture des coûts II	-8 151,5	-3 983,7	-4 159,3	-8,5
<b>Degré d'équilibre financier II</b>	<b>42,2%</b>	<b>54,7%</b>	<b>35,1%</b>	<b>98,9%</b>

<sup>1</sup> Selon le tableau 1

<sup>2</sup> Selon le tableau 5

<sup>4</sup> RS 742.101 Loi sur les chemins de fer (LCdF), art. 49, en vigueur depuis le 1.01.1996

Tableau 4: Compte économique, 1987–2004

Année	Charges totales	Produits nets	Solde	Intérêts sur solde	Couverture des coûts I	Degré d'équilibre financier I	Intérêts théoriques finance. spéc.	Couverture des coûts II	Degré d'équilibre financier II
	en millions de francs					%	en millions de francs		%
1987	5 715,6	4 665,7	- 1 049,9	- 1 100,5	- 2 150,4	68,5	0,0	- 2 150,4	68,5
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	- 1 173,3	- 2 283,3	68,0	0,0	- 2 283,3	68,0
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	- 1 420,4	- 2 528,7	67,0	0,0	- 2 528,7	67,0
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	- 1 746,2	- 3 007,8	64,6	- 1,2	- 3 009,0	64,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	- 1 969,2	- 3 400,9	63,8	- 2,9	- 3 403,8	63,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	- 2 294,9	- 4 031,7	60,7	- 8,6 <sup>r</sup>	- 4 040,3 <sup>r</sup>	60,7 <sup>r</sup>
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	- 2 270,5	- 4 047,6	60,6	- 17,4 <sup>3</sup>	- 4 065,0 <sup>3</sup>	60,5 <sup>3</sup>
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	- 2 397,4	- 4 275,2	59,6	- 27,5 <sup>3</sup>	- 4 302,7 <sup>3</sup>	59,5 <sup>3</sup>
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	- 2 498,0	- 4 710,7	56,8	- 40,1 <sup>3</sup>	- 4 750,8 <sup>3</sup>	56,6 <sup>3</sup>
1996 <sup>1</sup>	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	- 2 499,8	- 6 017,6	43,7	- 52,6 <sup>3</sup>	- 6 070,2 <sup>3</sup>	43,5 <sup>3</sup>
1997 <sup>1</sup>	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	- 2 579,3	- 6 091,2	43,4	- 65,4 <sup>3</sup>	- 6 156,6 <sup>3</sup>	43,1 <sup>3</sup>
1998 <sup>1</sup>	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	- 2 663,2	- 6 191,9	42,8	- 75,7 <sup>3</sup>	- 6 267,6 <sup>3</sup>	42,5 <sup>3</sup>
1999 <sup>1</sup>	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	- 3 430,2	- 6 720,2	41,4	- 318,9 <sup>3</sup>	- 7 039,1 <sup>3</sup>	40,2 <sup>3</sup>
2000 <sup>1</sup>	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	- 3 570,4	- 6 629,7	43,4	- 466,1 <sup>3</sup>	- 7 095,8 <sup>3</sup>	41,7 <sup>3</sup>
2001 <sup>2</sup>	8 293,9	5 425,9	- 2 868,0	- 3 778,1	- 6 646,1	44,9	- 636,3 <sup>3</sup>	- 7 282,4 <sup>3</sup>	42,7 <sup>3</sup>
2002	8 558,0	5 434,4	- 3 123,6	- 3 902,2	- 7 025,8	43,6	- 720,7 <sup>3</sup>	- 7 746,5 <sup>3</sup>	41,2 <sup>3</sup>
2003	8 578,2	5 399,4	- 3 178,8	- 4 069,5	- 7 248,3	42,7	- 823,8 <sup>3</sup>	- 8 072,1 <sup>3</sup>	40,1 <sup>3</sup>
2004	9 160,6	5 939,7	- 3 220,9	- 4 054,3	- 7 275,2	44,9	- 876,3 <sup>3</sup>	- 8 151,5 <sup>3</sup>	42,2 <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Chiffres adaptés à la loi sur les chemins de fer RS 742.101, modification du 24 mars 1995, entrée en vigueur le 1er janvier 1996

<sup>2</sup> Nouveau calcul selon la révision 2000 du compte ferroviaire

<sup>3</sup> Depuis 2004, les intérêts théoriques des prêts du fonds pour les grands projets ferroviaires en faveur des nouvelles transversales alpines (NLFA) sont pris en considération dans le compte ferroviaire rétroactivement jusqu'à l'année 1993

<sup>r</sup> Rectification

### 5.3 Coûts de capital

La valeur comptable selon les comptes d'immobilisations et d'amortissements des chemins de fer se monte à 24'065,0 millions de francs. Les dépenses d'amortissement se sont élevées à 1842,1 millions de francs, dont 574,9 millions de francs pour les immobilisations des transports et 1267,2 millions de francs pour celles des infrastructures. Un intérêt de 3,72 %, soit le taux moyen des emprunts de la Confédération, est appliqué à la valeur comptable. Les frais d'intérêts théoriques pour 2004 ont ainsi été évalués à 895,2 millions de francs.

### 5.4 Intérêts sur solde

Pour calculer le montant de couverture, il convient encore de tenir compte des intérêts sur les excédents cumulés de dépenses qui représentent les engagements contractés envers la collectivité au fil des années. Les intérêts sur solde pour l'ensemble des chemins de fer atteignent 4054,3 millions de francs.

### 5.5 Financements spéciaux

Sont considérés comme financements spéciaux les subsides directs et indirects des pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes) qui ne figurent pas dans les comptes des chemins de fer. Il s'agit notamment de prêts sans intérêt, de

contributions à fonds perdu, de financements publics directs ou encore de prestations fournies dans le cadre du désendettement, qui sont débités du compte ferroviaire selon le principe de causalité.

Les financements spéciaux sont énumérés dans le tableau 5. Les intérêts sur les financements spéciaux se montent pour l'année 2004 à 876,3 millions de francs (2003: 823,8 millions de francs). Dès 2004 les intérêts théoriques des prêts du fonds pour les grands projets ferroviaires en faveur des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) sont pris en compte, et ce de manière rétroactive jusqu'en 1993.

### 5.6 Degré d'équilibre financier

Le compte économique montre le niveau des coûts effectifs des chemins de fer et le taux de couverture de ces coûts par les produits provenant de la vente de prestations de transport aux usagers et des autres produits. Ces indicateurs représentent le degré d'équilibre financier.

Après avoir déduit des produits nets de 5939,7 millions de francs les charges totales de 9160,6 millions de francs et les intérêts sur solde de 4054,3 millions de francs, on obtient un montant de couverture I de -7275,2 millions de francs, soit un degré d'équilibre financier de 44,9%. Si l'on tient en plus compte des intérêts sur les financements spéciaux (876,3 millions), les

Tableau 5: Compte économique, liste des financements spéciaux

2003		Taux d'intérêt	en mio. de CHF	
			Capital	Intérêts théoriques
T. combi.	Voies de raccordement, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.401 dès 1990	3,7%	366,6	13,6
T. combi.	Terminal, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.402 dès 1990	3,7%	237,0	8,8
T. combi.	Indemnisation trafic combiné, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.402 dès 2000	3,7%	190,3	7,0
CFF	Refinancement Caisse de pensions CFF, arrêté fédéral RS 742.30 dès 1999	3,7%	5 693,7	210,7
CFF	Prêts sans intérêt, arrêté fédéral RS 742.30 dès 1999	3,7%	5 120,1	189,4
CFF	Renonciation au remboursement du prêt pour Energie 2001	3,7%	1 361,2	50,4
CFF	Renonciation au prêt pour provisions pour rentes de vieillesse 2001	3,7%	746,6	27,6
CFF	Financement défaut de couverture prestations de sortie minimale 2001	3,7%	169,1	6,3
RhB	Tunnel de la Vereina: infrastructure dès 1992	3,7%	955,3	35,3
RhB	Tunnel de la Vereina: transports dès 1992	3,7%	88,0	3,3
KTU	Frais de percement petits tunnels ferroviaires (70,9%) <sup>1</sup>	1,7%	2 603,7	44,3
BLS	Frais de percement petits tunnels ferroviaires (29,1%) <sup>1</sup>	1,7%	1 068,7	18,2
NLFA <sup>2</sup>	Frais de percement tunnel du Lötschberg dès 1993	3,7%	3 651,2	135,1
NLFA <sup>2</sup>	Frais de percement tunnel du Gothard dès 1993	3,7%	3 297,5	122,0
NLFA <sup>2</sup>	Raccordement Suisse orientale (tunnel du Zimmerberg) dès 1995	3,7%	121,4	4,5
	<b>TOTAL (état au 31.12.2004)</b>		<b>25 670,1</b>	<b>876,3</b>

<sup>1</sup> Longueur totale x frais de percement

<sup>2</sup> Nouveau (dès le compte ferroviaire 2004)

coûts totaux atteignent 14'091,2 millions de francs. Il en résulte un montant de couverture II de -8151,5 millions de francs ou un degré d'équilibre financier II de 42,2%.

## 5.7 Compte par secteur

Le compte par secteur inclut les imputations internes d'un montant de 1879,2 millions de francs; celles-ci sont réparties entre les centres de coûts «Transports», «Infras-

tructure» et «Autres». Les coûts des sillons sont débités du secteur «Transports» et portés au crédit du secteur «Infrastructure». Le degré d'équilibre financier II est de 54,7% pour les transports, de 35,1% pour l'infrastructure et de 98,9% pour le secteur «Autres».

Tableau 6: Compte économique, coûts de capital et intérêts sur solde, 1997–2004

En millions de francs	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Valeur comptable, année -1	14 238,0	15 792,0	16 481,0	19 987,0	20 748,0	20 518,0	21 093,0	22 211,0
Augmentation nette des immobilisations	2 735,2	1 833,7	4 580,9 <sup>1</sup>	1 853,5	1 007,2 <sup>2</sup>	1 991,1	2 838,1	3 696,1
<b>Total</b>	<b>16 973,2</b>	<b>17 625,7</b>	<b>21 061,9</b>	<b>21 840,5</b>	<b>21 755,2</b>	<b>22 509,1</b>	<b>23 931,1</b>	<b>25 907,1</b>
Amortissements	-1 181,2	-1 144,7	-1 074,9	-1 092,5	-1 237,2	-1 416,1	-1 720,1	-1 842,1
<b>Valeur comptable à la fin de l'année</b>	<b>15 792,0</b>	<b>16 481,0</b>	<b>19 987,0</b>	<b>20 748,0</b>	<b>20 518,0</b>	<b>21 093,0</b>	<b>22 211,0</b>	<b>24 065,0</b>
<b>Frais d'intérêts</b>	<b>-892,8</b>	<b>-865,9</b>	<b>-916,3</b>	<b>-907,2</b>	<b>-880,2</b>	<b>-869,0</b>	<b>-888,4</b>	<b>-895,2</b>
Soldes cumulés	-62 434,0	-68 525,2	-74 717,1	-81 437,3	-88 067,0	-94 713,1	-101 738,9	-108 987,2
Solde	-3 511,9	-3 528,7	-3 290,0	-3 059,3	-2 868,0	-3 123,6	-3 178,8	-3 220,9
Intérêts sur soldes	-2 579,3	-2 663,2	-3 430,2	-3 570,4	-3 778,1	-3 902,2	-4 069,5	-4 054,3
<b>Soldes cumulés</b>	<b>-68 525,2</b>	<b>-74 717,1</b>	<b>-81 437,3</b>	<b>-88 067,0</b>	<b>-94 713,1</b>	<b>-101 738,9</b>	<b>-108 987,2</b>	<b>-116 262,4</b>
<b>Frais d'intérêt + intérêts sur solde</b>	<b>-3 472,1</b>	<b>-3 529,1</b>	<b>-4 346,5</b>	<b>-4 477,6</b>	<b>-4 658,3</b>	<b>-4 771,2</b>	<b>-4 957,9</b>	<b>-4 949,5</b>
<b>Amortissements</b>	<b>-1 181,2</b>	<b>-1 144,7</b>	<b>-1 074,9</b>	<b>-1 092,5</b>	<b>-1 237,2</b>	<b>-1 416,1</b>	<b>-1 720,1</b>	<b>-1 842,1</b>
<b>Total frais de capital et intérêts sur solde</b>	<b>-4 653,3</b>	<b>-4 673,8</b>	<b>-5 421,4</b>	<b>-5 570,1</b>	<b>-5 895,5</b>	<b>-6 187,3</b>	<b>-6 678,0</b>	<b>-6 791,6</b>

<sup>1</sup> Passage à la CFF SA – réévaluation de l'infrastructure suite à leur reprise par la Confédération

<sup>2</sup> Renonciation remboursement prêt Energie 1199,7 mio. fr. des CFF et réévaluation des infrastructures suite à des fusions de chemins de fer

## Liste des entreprises de chemins de fer prises en considération en 2004

		Remarques
AB	Appenzeller Bahnen	
asm	Aare Seeland Mobil	
BAM	Chemins de fer Bière - Apples - Morges	
BDWM	BDWM-Transport AG	
BLS	BLS Lötschbergbahn	y c. BLS Cargo AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen	
CJ	Chemins de fer du Jura	
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	
FB	Forchbahn	
FLP	Ferrovie Luganesi	
FW	Frauenfeld - Wil-Bahn	
KLB	Kriens - Luzern-Bahn	
LEB	Chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher	
LSE	Luzern - Stans - Engelberg-Bahn	
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG	
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn (Kraftwerke Oberhasli AG)	
MOB	Chemin de fer Montreux - Oberland Bernois	
MVR	Transports Montreux-Vevvey-Riviera	
NStCM	Chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez	
OC	Chemin de fer Orbe - Chavornay	
OeBB	Oensingen - Balsthal-Bahn	
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn	
RHB	Rorschach - Heiden-Bergbahn	
RhB	Rhätische Bahn	
RM	Regionalverkehr Mittelland	
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	y c. Cargo
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	
ST	Sursee - Triengen-Bahn	
STB	Sensetalbahn	Chiffres contenus dans les comptes CFF SA
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn	
TB	Trogenbahn	
TMR	Transports de Martigny et Régions	
TPC	Transports publics du Chablais	
TPF	Transports publics fribourgeois	
TRAVYS	Transports Vallée de Joux / Yverdon-les-Bains Ste-Croix	
TRN	Transports régionaux neuchâtelais	
VCh	Chemin de fer Vevey - Chexbres	
WB	Waldenburgerbahn	
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn	