



Actualités OFS

Embargo: 10.04.2013, 9:15

11 Mobilité et transports

Neuchâtel, avril 2013

Le Compte ferroviaire suisse 2011

Renseignements:

Christian Gigon, OFS, Section Mobilité, tél. 032 713 63 02

e-mail: christian.gigon@bfs.admin.ch

N° de commande: 322-1100-05

Table des matières

Résumé	4
1 Remarques préliminaires	4
2 Contenu et pertinence du compte ferroviaire	5
3 Le compte d'exploitation	7
3.1 Produits	7
3.2 Charges	8
3.3 Couverture des coûts	10
3.4 Montants par secteur	10
4 Le compte économique	10
4.1 Produits	10
4.2 Charges	10
4.3 Couverture des coûts	13
4.4 Montants par secteur	13

Résumé

Les entreprises de chemin de fer ont réalisé un excédent de 376 millions de francs en 2011. Les recettes totales (subventions comprises) s'élèvent à 10,39 milliards de francs alors que les charges se montent à 10,02 milliards de francs. Le degré de couverture des coûts dans l'optique du compte d'exploitation atteint ainsi 103,8%. Tels sont les principaux résultats du compte ferroviaire 2011 de l'Office fédéral de la statistique.

En adoptant un point de vue économique, dans lequel les entreprises ferroviaires ne reçoivent aucun soutien de la part des collectivités publiques, les résultats présentent une autre image. Les recettes s'élèvent à 7,04 milliards de francs sans les subventions. Quant aux charges, elles atteignent 17,23 milliards de francs en y ajoutant les intérêts sur les déficits cumulés depuis 1990 et les intérêts sur les financements spéciaux (NLFA, refinancement de la caisse de pension des CFF, etc.). Le degré de couverture des coûts dans l'optique économique baisse alors à 40,9%.

Une comparaison des degrés de couverture ci-dessus avec ceux du compte routier n'est pas possible en raison du fait que les méthodes de calcul de ces deux comptes ne sont pas les mêmes. Par ailleurs, les coûts externes ne sont pas considérés; dans le cas du trafic ferroviaire, ces coûts sont estimés à près d'un demi-milliard de francs (années de référence: 2009).

1 Remarques préliminaires

Le réseau ferroviaire suisse a été construit pour l'essentiel au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Les compétences accordées aux cantons mais aussi la situation géographique de la Suisse au milieu de l'Europe ont favorisé la construction d'un réseau très dense de plus de 5000 kilomètres. A l'aube du XXI^e siècle, les chemins de fer suisses doivent faire face à de nouveaux défis. Tout d'abord, ils doivent continuer à assurer une offre de service public de haute qualité. Ensuite, afin de pouvoir concurrencer d'autres modes de transport (route, aviation), ils doivent continuellement s'adapter aux besoins du marché. Enfin, en tant que mode de transport écologique, ils devraient contribuer à diminuer la pollution émise par le trafic. Tous ces défis ont un coût qui est supporté en partie par les usagers et en partie par les contributions des pouvoirs publics. Un cadre légal définit la manière selon laquelle les entreprises de chemin de fer sont financées.

La loi fédérale sur les chemins de fer fixe les bases légales applicables aux entreprises ferroviaires.¹ Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1996, la Confédération conclut **une convention sur les prestations** avec les chemins de fer fédéraux (CFF) pour une durée de 4 ans. Elle définit l'orientation stratégique de l'entreprise, ses buts et l'offre de prestations à fournir dans les domaines du trafic et de l'infrastructure. Les moyens financiers mis à disposition par la Confédération pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure sont définis par un **plafond des dépenses**. Ils servent à indemniser les coûts non couverts (contribution d'exploitation et amortissements) et permettent d'allouer des prêts en vue des futurs investissements.

Avec les autres entreprises de chemin de fer concessionnaires², la Confédération s'appuie sur deux modes de financement: **les contributions d'investissement (crédits-cadres)**, destinés à financer les investissements et les **contributions d'exploitation** correspondant à une indemnité pour les coûts non couverts (déficit d'exploitation planifié selon le principe de la commande³). Les cantons prennent en charge une partie des contributions d'exploitation, notamment dans le cadre du trafic régional.

Lors de la réforme de 1999, le principal objectif était de désenchevêtrer les tâches de la Confédération de celles des CFF et d'introduire le libre accès au réseau ferroviaire. Les CFF sont ainsi devenus une société anonyme de droit public et le libre accès au réseau a pu être introduit dans le trafic marchandises.

Afin de pouvoir assurer le calcul des indemnités qui leur seront versées, la Confédération a imposé à chaque entreprise ferroviaire une nouvelle présentation des comptes séparant les secteurs «transports» et «infrastructure». La distinction entre voyageurs et marchandises est généralement aussi réalisée.

Pour le financement des grands projets ferroviaires (Rail 2000, NLFA, raccordement au réseau européen à haute performance et mesures antibruit), il existe un fonds spécial (**fonds FTP**) avec une comptabilité séparée. L'intégralité du financement provient de la Confédération. Il s'agit des deux-tiers du produit de la redevance sur le trafic poids lourds (RPLP), d'une part de l'impôt sur les huiles minérales affectée aux NLFA et d'un pour mille de la TVA.

¹ RS 742.101 Loi sur les chemins de fer (LCdF)

² Voir liste des entreprises à la dernière page

³ Les offres ne relevant pas de l'économie de marché sont subventionnées si elles sont souhaitées explicitement sur le plan politique.

Le **fonds d'infrastructure** introduit en 2008 permet de cofinancer des projets de transport dans des agglomérations, dont certains concernent les transports publics routiers et les transports par rail. Ce fonds est alimenté par une partie des impôts sur les huiles minérales et par le produit de la vignette autoroutière.

Les résultats du compte ferroviaire ne sont pas comparables avec ceux du compte routier. Le compte routier compare les recettes de l'Etat que les usagers privés de la route payent sous la forme d'impôts et de redevances avec les coûts occasionnés à la Confédération, aux cantons et aux communes pour la construction et l'entretien des infrastructures routières. Le compte ferroviaire, quant à lui, compare les recettes des entreprises de transport avec les coûts encourus par les entreprises pour l'exploitation des transports ainsi que pour la construction et l'entretien des infrastructures ferroviaires. Comme il s'agit ici de deux comptes différents, les degrés de couverture des coûts qui en résultent ne sont pas comparables entre eux. Pour pouvoir effectuer une comparaison transversale entre la route et le rail, l'OFS établit un «Compte des transports». L'édition la plus actuelle du Compte des transports porte sur l'année de référence 2005.

2 Contenu et pertinence du compte ferroviaire

Le compte ferroviaire est établi depuis 1975 sur mandat du Conseil fédéral. Son principal objectif est d'analyser l'évolution des recettes et des coûts des entreprises de chemins de fer. Les résultats sont donnés en valeur absolue (excédent ou insuffisance de couverture) et en valeur relative (degré de couverture des coûts).

Ce compte est établi sur la base des formulaires d'enquête remplis par les entreprises de chemins de fer (chemins de fer à crémaillère, funiculaires et tramways non compris) et des documents comptables à disposition (rapport de gestion, compte d'exploitation et compte des immobilisations et des amortissements). Les informations sur les financements spéciaux et les données nécessaires au calcul du taux d'intérêt moyen sont tirées du compte d'Etat.

Les résultats du compte ferroviaire sont présentés selon deux optiques différentes: le compte d'exploitation et le compte économique. Le **compte d'exploitation** se base sur les résultats comptables des entreprises et montre comment le chemin de fer couvre ses coûts grâce à ses recettes et aux contributions des collectivités publiques. Le **compte économique** fait ressortir ce que le mode de transport «chemin de fer» coûterait dans une perspective économique générale, c'est-à-dire en imaginant que les entreprises ferroviaires doivent financer elles-mêmes leurs dépenses d'infrastructures et de transports par des emprunts souscrits aux conditions du marché.

Il existe quatre différences principales entre le compte d'exploitation et le compte économique:

- a) Dans les recettes du compte économique, les contributions de la Confédération, des cantons et des communes aux entreprises de chemin de fer ne sont pas prises en compte.
- b) Dans le compte économique, les intérêts théoriques sur les prêts sans intérêt et à taux préférentiel de la Confédération pour des investissements dans les transports et l'infrastructure sont pris en considération. Le compte d'exploitation reprend quant à lui les charges d'intérêt de la comptabilité des entreprises de chemin de fer.
- c) Dans le compte économique, on détermine les intérêts théoriques dus sur les déficits d'exploitation cumulés. Ces intérêts représentent les engagements contractés envers les collectivités publiques au fil des années.

d) Dans le compte économique, les intérêts calculés sur les financements spéciaux (trafic combiné, Rail 2000, NLFA, etc.) sont ajoutés.

Le taux d'intérêt utilisé pour les points b), c) et d) ci-dessus est un taux d'intérêt moyen calculé sur la base des emprunts de la Confédération. Cette procédure correspond à la méthodologie utilisée pour le compte roulier de l'OFS.

D'après la loi sur les chemins de fer⁴, l'exploitation de l'infrastructure doit être séparée des autres activités dans les comptes des entreprises. Cette mesure est l'une des conditions à la prise en charge des coûts d'infrastructure par les collectivités publiques. La séparation entre transport et infrastructure se retrouve également dans la structure du compte ferroviaire. Une troisième catégorie nommée «autres» regroupe les charges et les produits des activités accessoires (agences de voyage des compagnies ferroviaires, services à des tiers, bureaux de change, trains à vapeur, etc.).

Depuis sa création en 1975, le compte ferroviaire a subi plusieurs modifications dont les plus importantes sont:

- la séparation des résultats entre le secteur des transports et celui de l'infrastructure;

- l'intégration de projets spéciaux ne figurant pas dans les comptabilités des entreprises ferroviaires, comme les NLFA, Rail 2000, le raccordement au réseau européen à haute performance, les mesures anti-bruit, le renflouement de la caisse de pension des CFF ou encore le percement de divers tunnels;
- une présentation plus synthétique regroupant les résultats des CFF et ceux des autres entreprises de chemin de fer concessionnaires;
- une révision de l'application du principe de territorialité à partir de l'année de référence 2008. Dès lors, les activités des entreprises ferroviaires suisses à l'étranger ne sont plus prises en compte, tandis que celles des entreprises étrangères sur le territoire helvétique le sont (principe de territorialité).

La liste de toutes les entreprises de chemin de fer concernées figure à la fin du document.

Illustration 1 Les deux optiques du compte d'exploitation et du compte économique

Compte d'exploitation		Compte économique	
+	Produits nets	+	Produits nets
-	Charges d'exploitation	-	Charges d'exploitation
-	Coûts de capital dans l'optique du compte d'exploitation	-	Coûts de capital dans l'optique du compte économique
		-	Intérêts sur soldes
=	Excédent ou insuffisance de couverture I	=	Excédent ou insuffisance de couverture I
+	Contributions des collectivités publiques	-	Intérêts sur les financements spéciaux
	Excédent ou insuffisance de couverture II		Excédent ou insuffisance de couverture II

⁴ Art. 62, modification du 1.1.99

3 Le compte d'exploitation

3.1 Produits

Le produit total des entreprises, contributions publiques comprises, s'est élevé en 2011 à 10,39 milliards de francs.

Pendant l'exercice sous revue, le produit du transport des chemins de fer s'est élevé à 4,21 milliards de francs dont 78,4% provient du trafic voyageurs et 21,6% du trafic marchandises. Pour le **trafic voyageurs**, le produit a augmenté de 164,4 millions de francs (+5,2%) pour atteindre 3,30 milliards de francs. Le produit du **trafic marchandises** a reculé de 40,6 millions de francs (-4,3%) pour se situer à 0,91 milliard de francs.

Conformément aux rapports de gestion et aux comptabilités analytiques des entreprises de chemin de fer, les «**autres produits**» comprennent les fermages et loyers, les prestations pour des tiers, les participations, etc. Ceux-ci ont augmenté par rapport à 2010 de 302,4 millions de francs et se sont élevés à 2,83 milliards de francs.

Les **indemnités** pour les transports ainsi que les **contributions** pour les infrastructures sont considérées comme des produits dans le compte d'exploitation. Elles se sont élevées en 2011 à 3,35 milliards de francs, en hausse de 125,8 millions de francs par rapport à 2010. En 2011, la Confédération, les cantons et les communes ont versé aux entreprises de chemins de fer 1,80 milliard de francs d'indemnités pour les transports et 1,55 milliard de francs de contributions pour les infrastructures.

T1 Compte d'exploitation 2011

En millions de francs	Total ¹	Montants par secteur ²		
		Transports	Infrastructure	Autres ³
Produits du transport	4 210,7			
<i>Trafic voyageurs</i>	3 299,1			
<i>Trafic marchandises</i>	911,6			
Autres produits	2 831,3			
Produits nets	7 042,0	5 524,7	2 890,3	1 069,2
Total des contributions	3 349,7	1 107,4	2 242,4	-
Indemnités	1 795,1	1 107,4	687,8	-
<i>Confédération</i>	1 121,5	568,1	553,3	-
<i>Cantons</i>	671,2	537,8	133,3	-
<i>Communes</i>	2,5	1,4	1,1	-
Contributions pour les infrastructures	1 554,6	-	1 554,6	-
Produits bruts	10 391,7	6 632,1	5 132,6	1 069,2
Charges d'exploitation	-7 452,8	-5 480,6	-3 494,8	-637,9
<i>Charges de personnel</i>	-4 327,7	-2 561,5	-1 576,8	-267,2
<i>Dépenses de matériel et divers</i>	-3 125,1	-2 919,2	-1 918,0	-370,7
Coûts de capital	-2 563,2	-1 000,9	-1 515,6	-327,6
<i>Amortissements</i>	-2 208,6	-785,9	-1 397,2	-23,1
<i>Intérêts</i>	-354,7	-215,0	-118,4	-304,5
Charges totales	-10 016,0	-6 481,5	-5 010,4	-965,5
Excédent/insuffisance de couverture I	-2 974,0	-956,8	-2 120,1	103,6
Degré de couverture des coûts I (sans contributions)	70,3%	85,2%	57,7%	110,7%
Excédent/insuffisance de couverture II	375,7	150,6	122,2	103,6
Degré de couverture des coûts II (avec contributions)	103,8%	102,3%	102,4%	110,7%

¹ Sans les imputations internes

² Avec les imputations internes

³ Agences de voyage des compagnies ferroviaires, services à des tiers, bureaux de change, trains à vapeur, etc.

T2 Compte d'exploitation 1990–2011

Année	Produits nets	Charges totales	Excédent/insuffisance de couverture I	Degré d'équilibre financier I	Contributions	Produits bruts	Excédent/insuffisance de couverture II	Degré d'équilibre financier II
	A	B	C=A-B	D=A/B	E	F=A+E	G=F-B	H=F/B
	En millions de francs				%	En millions de francs		
1990	5 478,5	6 740,1	-1 261,6	81,3	759,0 ²	6 237,5	-502,6	92,5
1991	5 998,0	7 429,7	-1 431,7	80,7	822,0 ²	6 820,0	-609,7	91,8
1992	6 228,4	7 965,2	-1 736,8	78,2	959,0 ²	7 187,4	-777,8	90,2
1993	6 237,6	8 014,7	-1 777,1	77,8	1 024,1 ²	7 261,7	-753,0	90,6
1994	6 316,9	8 194,7	-1 877,8	77,1	1 017,7 ²	7 334,6	-860,1	89,5
1995	6 192,8	8 405,5	-2 212,7	73,7	1 006,3 ²	7 199,1	-1 206,4	85,6
1996 ¹	4 671,0	8 188,8	-3 517,8	57,0	2 931,8 ³	7 602,8	-586,0	92,8
1997 ¹	4 672,3	8 184,2	-3 511,9	57,1	3 000,8 ³	7 673,1	-511,1	93,8
1998 ¹	4 629,6	8 158,3	-3 528,7	56,7	3 208,2 ³	7 837,8	-320,5	96,1
1999 ¹	4 738,7	8 028,7	-3 290,0	59,0	2 653,0 ³	7 391,7	-637,0	92,1
2000 ¹	5 076,5	8 135,8	-3 059,3	62,4	2 642,5 ³	7 719,0	-416,8	94,9
2001 ⁴	5 425,9	7 668,3	-2 242,4	70,8	2 551,3 ³	7 977,2	308,9	104,0
2002	5 434,4	7 888,1	-2 453,7	68,9	2 620,3 ³	8 054,7	166,6	102,1
2003	5 399,4	7 869,6	-2 470,2	68,6	2 631,8 ³	8 031,2	161,6	102,1
2004	5 939,7	8 387,7	-2 448,0	70,8	2 676,0 ³	8 615,7	228,0	102,7
2005	6 234,3	8 924,8	-2 690,5	69,9	2 599,2 ³	8 833,5	-91,3	99,0
2006	6 408,6	8 652,1	-2 243,5	74,1	2 612,8 ³	9 021,4	369,3	104,3
2007	6 717,2	9 295,8	-2 578,6	72,3	2 736,0 ³	9 453,2	157,4	101,7
2008 ⁵	6 660,7	9 175,8	-2 515,1	72,6	2 871,1 ³	9 531,8	356,0	103,9
2009	6 469,0	9 205,1	-2 736,1	70,3	3 010,2 ³	9 479,2	274,1	103,0
2010	6 615,7	9 541,8	-2 926,1	69,3	3 223,9 ³	9 839,6	297,8	103,1
2011	7 042,0	10 016,0	-2 974,0	70,3	3 349,7 ³	10 391,7	375,7	103,8

¹ Chiffres adaptés suite à la modification de la loi sur les chemins de fer RS 742.101 du 24 mars 1995, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1996

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

³ Indemnités et contributions pour les infrastructures

⁴ Dès 2001 nouveau calcul selon la révision 2000 du compte ferroviaire

⁵ A partir de l'année de référence 2008, les activités des entreprises ferroviaires suisses à l'étranger ne sont plus prises en compte, tandis que celles des entreprises étrangères sur le territoire helvétique le sont (principe de territorialité).

3.2 Charges

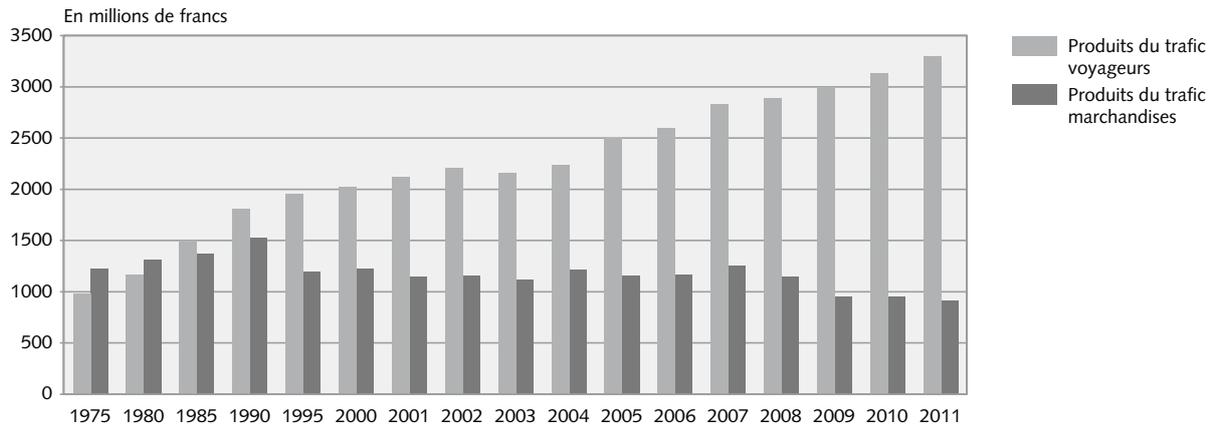
Les **charges totales** comprennent les charges d'exploitation (charges de personnel, dépenses de matériel et divers) et les coûts de capital (amortissements et intérêts). Elles ont augmenté de 474,2 millions de francs (+5,0%) par rapport à 2010 et ont totalisé 10,02 milliards de francs.

Les **charges d'exploitation** ont augmenté de 407,3 millions de francs, soit de 5,8%, pour atteindre 7,45 milliards de francs en 2011. Les charges de personnel représentaient 4,33 milliards de francs et les dépenses de matériel et divers 3,13 milliards de francs.

Pour déterminer le **coût de capital**, les amortissements et les intérêts sont repris des données comptables fournies par les entreprises de chemin de fer. A la différence du compte économique, le 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 2,56 milliards de francs en 2011. Les amortissements ont augmenté de 76,8 millions de francs (+3,6%) et atteint 2,21 milliards de francs. Les intérêts ont baissé de 9,8 millions de francs (-2,7%) pour atteindre 354,7 millions de francs en 2011.

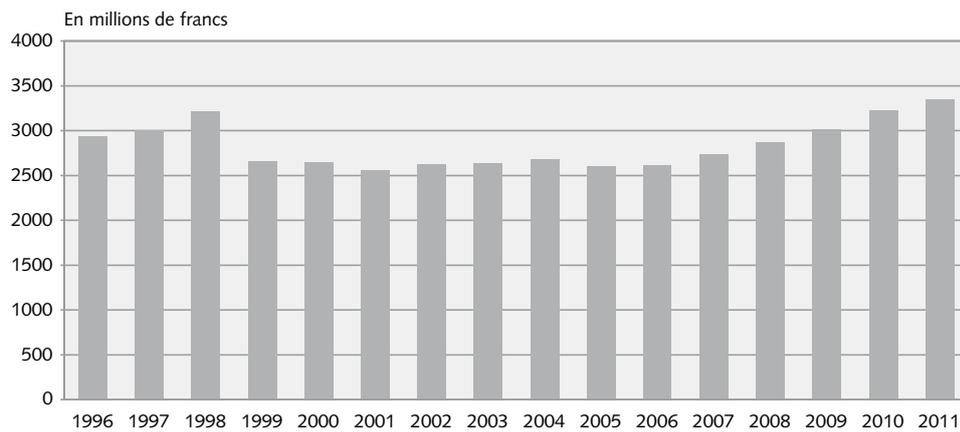
Produits du trafic voyageurs et du trafic marchandises

G 1



Contributions

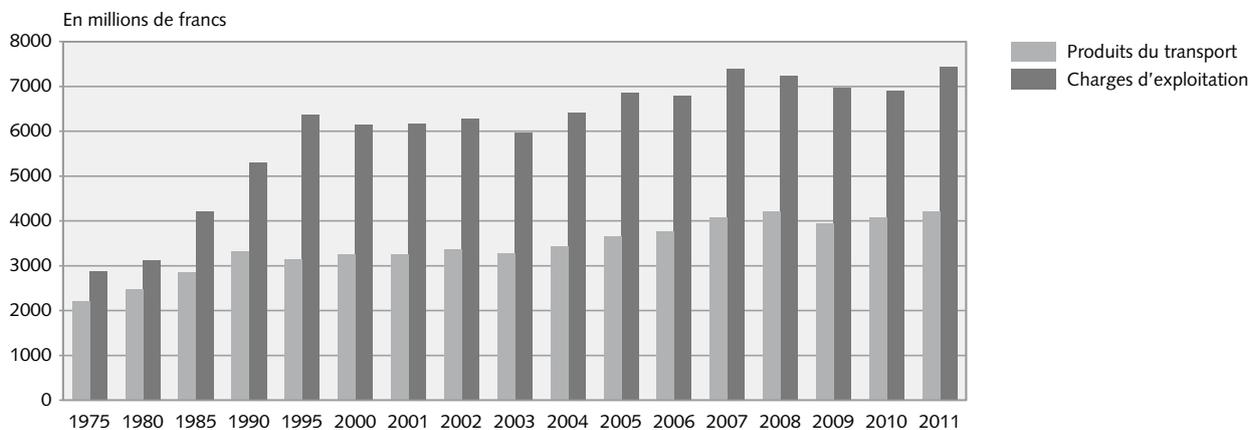
G 2



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Produits du transport et charges d'exploitation

G 3



© Office fédéral de la statistique (OFS)

3.3 Couverture des coûts

Pour déterminer le degré de couverture des coûts dans l'optique du compte d'exploitation, il faut déduire les produits nets (7,04 milliards de francs, autrement dit sans les contributions) des charges totales (10,02 milliards de francs). La différence donne une insuffisance de couverture de 2,97 milliards de francs et le degré de couverture des coûts I atteint 70,3%. Si l'on inclut les 3,35 milliards de francs de contributions (indemnités publiques et contributions pour les infrastructures), on obtient un excédent de couverture de 376 millions de francs et le degré de couverture II se monte à 103,8% (tableau 1).

3.4 Montants par secteur

Pour présenter les résultats par secteur, on ajoute aux chiffres du compte d'entreprise les imputations internes. Il s'agit de coûts et de recettes qui se situent au sein même de l'entreprise (prestations internes). En 2011, le montant des imputations internes, comptabilisés dans les centres de coûts «transports», «infrastructure» et «autres», s'est élevé à 2,64 milliards de francs. Le compte d'exploitation présente un degré de couverture des coûts II (avec contributions) de 102,3% pour le secteur «transports», de 102,4% pour le secteur «infrastructure» et de 110,7% pour le secteur «autres» (tableau 1).

4 Le compte économique

Le compte économique considère depuis 1990 un service d'intérêts pour les immobilisations corporelles (matériel roulant y compris) ainsi que pour les excédents de dépenses cumulés et les financements spéciaux. Cette approche permet de déterminer ce que les chemins de fer coûtent à la collectivité.

Au fil des ans, les intérêts théoriques appliqués ici sur les déficits grèvent de plus en plus le compte ferroviaire. Il importe d'en tenir compte pour interpréter de manière objective le compte économique.

4.1 Produits

Les produits des entreprises ont été mentionnés dans le chapitre 3.1. 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.

4.2 Charges

Les charges totales du compte économique se sont élevées en 2011 à 10,70 milliards de francs, dont 7,45 milliards de francs de charges d'exploitation et 3,24 milliards de francs de coûts de capital. A cela s'ajoutent encore 5,28 milliards de francs d'intérêts sur les déficits cumulés et 1,26 milliard de francs d'intérêts sur les financements spéciaux.

Les dépenses d'amortissement se sont élevées à 2,21 milliards de francs, dont 786 millions de francs pour les immobilisations des transports, 1,40 milliard de francs pour celles des infrastructures et 23 millions de francs pour le secteur «autres». La valeur comptable selon les comptes d'immobilisations et d'amortissements des chemins de fer s'est montée à 32,20 milliards de francs en 2011. Un intérêt de 3,21%, soit le taux moyen des emprunts de la Confédération, est appliqué à la valeur comptable. Les frais d'intérêts théoriques pour 2011 ont ainsi été évalués à 1,03 milliard de francs.

T3 Compte économique 2011

En millions de francs	Total ¹	Montants par secteur ²		
		Transports	Infrastructure	Autres ³
Produits nets⁴	7 042,0	5 524,7	2 890,3	1 069,2
Charges d'exploitation ⁴	-7 452,8	-5 480,6	-3 494,8	-637,9
Coûts de capital	-3 242,1	-1 090,1	-2 213,3	-327,6
<i>Amortissements⁴</i>	-2 208,6	-785,9	-1 397,2	-23,1
<i>Intérêts</i>	-1 033,5	-304,2	-816,2	-304,5
Charges totales	-10 694,8	-6 570,7	-5 708,1	-965,5
Intérêts sur solde	-5 277,8	-3 724,3	-1 553,5	-
Excédent/insuffisance de couverture I	-8 930,7	-4 770,3	-4 371,4	-103,6
Degré de couverture des coûts I	44,1%	53,7%	39,8%	110,7%
Intérêts sur financements spéciaux⁵	-1 259,0	-382,2	-876,8	-
Excédent/insuffisance de couverture II	-10 189,6	-5 152,5	-5 248,1	-103,6
Degré de couverture des coûts II	40,9%	51,7%	35,5%	110,7%

¹ Sans les imputations internes

² Avec les imputations internes

³ Agences de voyage des compagnies ferroviaires, services à des tiers, bureaux de change, trains à vapeur, etc.

⁴ Selon le tableau 1

⁵ Selon le tableau 5

T4 Compte économique 1990–2011

Année	Produits nets	Charges totales	Solde	Intérêts sur solde	Excédent/insuffisance de couverture I	Degré de couverture des coûts I	Intérêts théoriques financement spéciaux	Excédent/insuffisance de couverture II	Degré de couverture des coûts II
	A	B	C=A-B	D	E=C+D	F=A/(B-D)	G	H=E+G	I=A/(B-D-G)
	En millions de francs						%	En millions de francs	
1990	5 478,5	6 740,1	-1 261,6	-1 746,2	-3 007,8	64,6	-1,2	-3 009,0	64,5
1991	5 998,0	7 429,7	-1 431,7	-1 969,3	-3 401,0	63,8	-2,9	-3 403,9	63,8
1992	6 228,4	7 965,2	-1 736,8	-2 294,9	-4 031,7	60,7	-8,6	-4 040,3	60,7
1993	6 237,6	8 014,7	-1 777,1	-2 270,5	-4 047,6	60,6	-17,4 ³	-4 065,0	60,5
1994	6 316,9	8 194,7	-1 877,8	-2 397,4	-4 275,2	59,6	-27,6 ^{3 r}	-4 302,8 ^r	59,5
1995	6 192,8	8 405,5	-2 212,7	-2 498,1	-4 710,8	56,8	-40,1 ³	-4 750,9	56,6
1996 ¹	4 671,0	8 188,8	-3 517,8	-2 499,9	-6 017,7	43,7	-52,6 ³	-6 070,3	43,5
1997 ¹	4 672,3	8 184,2	-3 511,9	-2 579,3	-6 091,2	43,4	-65,4 ³	-6 156,6	43,1
1998 ¹	4 629,6	8 158,3	-3 528,7	-2 663,2	-6 191,9	42,8	-75,7 ³	-6 267,6	42,5
1999 ¹	4 738,7	8 028,7	-3 290,0	-3 430,2	-6 720,2	41,4	-318,6 ^{3 r}	-7 038,8 ^r	40,2
2000 ¹	5 076,5	8 135,8	-3 059,3	-3 570,4	-6 629,7	43,4	-465,4 ^{3 r}	-7 095,1 ^r	41,7
2001 ²	5 425,9	8 293,9	-2 868,0	-3 778,1	-6 646,1	44,9	-633,2 ^{3 r}	-7 279,3 ^r	42,7
2002	5 434,4	8 558,0	-3 123,6	-3 902,2	-7 025,8	43,6	-716,1 ^{3 r}	-7 741,9 ^r	41,2
2003	5 399,4	8 578,2	-3 178,8	-4 069,6	-7 248,4	42,7	-818,3 ^{3 r}	-8 066,6 ^r	40,1
2004	5 939,7	9 160,6	-3 220,9	-4 054,3	-7 275,2	44,9	-872,7 ^{3 r}	-8 147,9 ^r	42,2
2005	6 234,3	9 699,6	-3 465,3	-4 127,3	-7 592,6	45,1	-957,5 ^{3 r}	-8 550,1 ^r	42,2 ^r
2006	6 408,6	9 443,5	-3 034,9	-4 347,3	-7 382,2	46,5	-1 015,0 ^{3 r}	-8 397,3 ^r	43,3 ^r
2007	6 717,2	10 032,8	-3 315,6	-4 501,4	-7 817,0	46,2	-1 061,3 ^{3 r}	-8 878,3 ^r	43,1 ^r
2008 ⁴	6 660,7	9 921,2	-3 260,5	-4 700,0	-7 960,5	45,6	-1 136,6 ^{3 r}	-9 097,1 ^r	42,3 ^r
2009	6 469,0	10 021,7	-3 552,7	-4 998,5 ^r	-8 551,2 ^r	43,1	-1 156,0 ^{3 r}	-9 707,2 ^r	40,0 ^r
2010	6 615,7	10 272,1	-3 656,4	-5 195,7 ^r	-8 852,1 ^r	42,8	-1 224,7 ^{3 r}	-10 076,9 ^r	39,6 ^r
2011	7 042,0	10 694,8	-3 652,8	-5 277,8	-8 930,7	44,1	-1 259,0 ³	-10 189,6	40,9

¹ Chiffres adaptés suite à la modification de la loi sur les chemins de fer RS 742.101 du 24 mars 1995, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1996

² Nouveau calcul selon la révision 2000 du compte ferroviaire

³ Depuis 1993, 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.

⁴ A partir de l'année de référence 2008, les activités des entreprises ferroviaires suisses à l'étranger ne sont plus prises en compte, tandis que celles des entreprises étrangères sur le territoire helvétique le sont (principe de territorialité).

^r Rectifié

T5 Compte économique, liste des financements spéciaux

2011		Taux d'intérêt	Capital	Intérêts théoriques
			En millions de francs	
T. combi.	Voies de raccordement, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.401 dès 1990	3,2%	624,8	20,1
T. combi.	Terminal, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.402 dès 1990	3,2%	343,6	11,0
T. combi.	Indemnisation trafic combiné, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.402 dès 2000	3,2%	254,1	8,2
CFF	Refinancement Caisse de pensions CFF, arrêté fédéral RS 742.30 dès 1999	3,2%	7 194,6	230,9
CFF	Prêts sans intérêt, arrêté fédéral RS 742.30 dès 1999	3,2%	6 404,5	205,6
CFF	Renonciation au remboursement du prêt pour Energie 2001	3,2%	1 720,7	55,2
CFF	Renonciation au prêt pour provisions pour rentes de vieillesse 2001	3,2%	943,8	30,3
CFF	Financement défaut de couverture prestations de sortie minimale 2001	3,2%	213,7	6,9
RhB	Tunnel de la Vereina: infrastructure dès 1992	3,2%	1 237,2	39,7
RhB	Tunnel de la Vereina: transports dès 1992	3,2%	106,7	3,4
ETC	Frais de percement petits tunnels ferroviaires (70,9%) ¹	1,2%	2 649,2	32,1
BLS	Frais de percement petits tunnels ferroviaires (29,1%) ¹	1,2%	1 087,3	13,2
NLFA	Frais de percement tunnel du Lötschberg dès 1993	3,2%	4 551,4	146,1
NLFA	Frais de percement tunnel du Gothard dès 1993	3,2%	11 978,3	384,5
NLFA	Raccordement Suisse orientale (tunnel du Zimmerberg) dès 1995	3,2%	112,5	3,6
NLFA	Autres aménagements du réseau	3,2%	68,9	2,2
NLFA	Autres aménagements du réseau (axe du Gothard)	3,2%	40,2	1,3
Rail 2000	1 ^{re} étape (CFF)	3,2%	318,7	10,2
Rail 2000	2 ^e étape (évolution future de l'infrastructure ferroviaire)	3,2%	33,9	1,1
LGV	Raccordement au réseau européen à grande vitesse	3,2%	592,6	19,0
ETC	Mesures de protection contre le bruit	3,2%	1 071,4	34,4
TOTAL (état au 31.12.2011)			41 548,2	1 259,0

¹ Longueur totale x frais de percement

Répartition des intérêts théoriques entre les transports et l'infrastructure

2011		Infrastructure	Transports
		En millions de francs	
T. combi.	Voies de raccordement, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.401 dès 1990	6,7	13,4
T. combi.	Terminal, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.402 dès 1990	3,7	7,4
T. combi.	Indemnisation trafic combiné, compte d'Etat de l'AFF 802.4600.402 dès 2000	2,7	5,4
CFF	Refinancement Caisse de pensions CFF, arrêté fédéral RS 742.30 dès 1999	77,0	154,0
CFF	Prêts sans intérêt, arrêté fédéral RS 742.30 dès 1999	68,5	137,1
CFF	Renonciation au remboursement du prêt pour Energie 2001	18,4	36,8
CFF	Financement défaut de couverture prestations de sortie minimale 2001	10,1	20,2
CFF	Financement défaut de couverture prestations de sortie minimale 2001	2,3	4,6
RhB	Tunnel de la Vereina: infrastructure dès 1992	39,7	0,0
RhB	Tunnel de la Vereina: transports dès 1992	0,0	3,4
ETC	Frais de percement petits tunnels ferroviaires (70,9%) ¹	32,1	0,0
BLS	Frais de percement petits tunnels ferroviaires (29,1%) ¹	13,2	0,0
NLFA	Tunnel du Lötschberg	146,1	0,0
NLFA	Tunnel du Gothard	384,5	0,0
NLFA	Raccordement Suisse orientale (tunnel du Zimmerberg)	3,6	0,0
NLFA	Autres aménagements du réseau	2,2	0,0
NLFA	Autres aménagements du réseau (axe du Gothard)	1,3	0,0
Rail 2000	1 ^{re} étape (CFF)	10,2	0,0
Rail 2000	2 ^e étape (évolution future de l'infrastructure ferroviaire)	1,1	0,0
LGV	Raccordement au réseau européen à grande vitesse	19,0	0,0
ETC	Mesures de protection contre le bruit	34,4	0,0
TOTAL		876,8	382,2

T. combi = Trafic combiné

CFF = Chemins de fer fédéraux

RhB = Rhätische Bahn

ETC = Entreprises de transport concessionnaires

BLS = Bern-Lötschberg-Simplon

NLFA = Nouvelles lignes ferroviaires alpines

LGV = Lignes à grande vitesse

Les **intérêts sur solde** sont les coûts supplémentaires théoriques pour les intérêts sur déficits cumulés. Ils représentent les coûts pour les moyens engagés par les pouvoirs publics au fil des années. Les intérêts sur solde pour l'ensemble des chemins de fer ont atteint 5,28 milliards de francs en 2011.

Les **financements spéciaux** sont constitués des contributions des pouvoirs publics (Confédération, cantons, communes). Ils ne figurent pas dans les comptes des entreprises de 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 sont montés pour l'année 2011 à 1,26 milliard de francs. Depuis 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. Depuis 2006, le tableau présente aussi les contributions à fonds perdus au projet Rail 2000, au projet de raccordement au réseau européen à haute performance et aux mesures anti-bruit.

4.3 Couverture des coûts

Le compte économique montre le niveau des coûts totaux du mode de transport Rail pour l'économie nationale suisse et le degré de couverture de ces coûts par les produits provenant de la vente de prestations de transport aux usagers. Le degré économique de couverture des coûts représente le plus important indicateur du compte économique.

Après avoir déduit des produits nets de 7,04 milliards de francs les charges totales de 10,70 milliards de francs et les intérêts sur solde de 5,28 milliards de francs, on obtient un déficit de 8,93 milliards de francs, ce qui correspond à un degré de couverture des coûts I de 44,1%. Si l'on tient en plus compte des intérêts sur les financements spéciaux (1,26 milliard de francs), les coûts totaux atteignent 17,23 milliards de francs. Il en résulte un déficit de 10,19 milliards de francs ou un degré de couverture des coûts II de 40,9%.

4.4 Montants par secteur

Le compte économique par secteur inclut aussi les coûts et les recettes qui sont imputés uniquement au sein de l'entreprise (prestations internes). Ces transferts, désignés par «imputations internes», se sont élevés en 2011 à 2,64 milliards de francs. Les indemnités d'infrastructure forment un exemple fréquent d'imputations internes. Pour les entreprises de chemin de fer disposant d'une propre infrastructure, ces indemnités sont imputées comme charges dans le secteur «Transports» et comptabilisées comme produits dans le secteur «Infrastructure».

Dans le compte économique, les degrés de couverture des coûts I par secteur ont été de 53,7% pour les transports, de 39,8% pour l'infrastructure et de 110,7% pour le secteur «autres».

T 6 Compte économique, coûts de capital et intérêts sur solde, 2000–2011

En millions de francs	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Valeur comptable, année précédente	19 987,0	24 065,0	25 419,0	26 518,0	27 343,6	28 089,9	31 499,2	32 778,2
Augmentation nette des immobilisations	1 853,5	3 292,6	2 819,8	2 528,0	2 487,5	5 376,0 ²	3 410,8	1 625,6
Total	21 840,5	27 357,6	28 238,8	29 046,0	29 831,1	33 465,9	34 910,0	34 403,8
Amortissements	-1 092,5	-1 938,6	-1 720,8	-1 702,4	-1 741,2	-1 966,7	-2 131,8	-2 208,6
Valeur comptable à la fin de l'année	20 748,0	25 419,0	26 518,0	27 343,6	28 089,9	31 499,2	32 778,2	32 195,2
Frais d'intérêts	-907,2	-902,3	-930,8	-937,9	-949,4	-1 070,9	-1 094,8	-1 033,5
Soldes cumulés, année précédente	-81 437,5 ^r	-116 262,7 ^r	-123 855,3 ^r	-131 237,6 ^r	-139 054,6 ^r	-147 015,1 ^r	-155 566,3 ^r	-164 418,5
Solde	-3 059,3	-3 465,3	-3 034,9	-3 315,6	-3 260,5 ^r	-3 552,7 ^r	-3 656,4	-3 652,8
Intérêts sur soldes	-3 570,4	-4 127,3	-4 347,3	-4 501,4	-4 700,0	-4 998,5 ^r	-5 195,7 ^r	-5 277,8
Soldes cumulés à la fin de l'année	-88 067,2^r	-123 855,3^r	-131 237,6^r	-139 054,6^r	-147 015,1^r	-155 566,3^r	-164 418,5^r	-173 349,1
Frais d'intérêt + intérêts sur solde	-4 477,6	-5 029,6	-5 278,1	-5 439,3	-5 649,4	-6 069,4^r	-6 290,5^r	-6 311,3
Amortissements	-1 092,5	-1 938,6	-1 720,8	-1 702,4	-1 741,2	-1 966,7	-2 131,8	-2 208,6
Total frais de capital et intérêts sur solde	-5 570,1	-6 968,2	-6 998,9	-7 141,7	-7 390,6	-8 036,1^r	-8 422,3^r	-8 519,9

¹ En 2009, augmentation due à l'activation des investissements NLFA (Lötschberg) de 2181,5 millions de francs

^r Rectifié

Liste des entreprises de chemins de fer prises en considération en 2011

	Remarques	
AB	Appenzeller Bahnen AG	
asm	Aare Seeland mobil AG	
BDWM	BDWM Transport AG	
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG	
BLS	BLS AG	Compte consolidé avec BLS Netz AG
BLSC	BLS Cargo AG	
BLSN	BLS Netz AG	Compte consolidé avec BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG	
CFEG	Chemin de fer de l'état de Genève	
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura SA	
CR	Crossrail AG	
DB	Deutsche Bahn Regio AG	
DBAZ	Deutsche Bahn Autozug	
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz	
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi – FART SA	
FB	Forchbahn AG	
FLP	Ferrovie Luganesi SA	
FW	Frauenfeld-Will-Bahn AG	
HBS	Hafenbahn Schweiz AG	Issue de la fusion de «Hafenbahn des Kantons Basel-Stadt» et de «Hafenbahn des Kantons Basel-Landschaft»
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA	
MBC	Transports de la région Morges/Bière/Cossonay SA	
MGB	Matterhorn Gotthard Verkehr AG	Compte consolidé avec Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MGBI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG	Compte consolidé avec Matterhorn Gotthard Verkehr AG
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn (Kraftwerke Oberhasli AG)	
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA	
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera SA	
NStCM	Compagnie du Chemin de fer Nyon – St-Cergue – Morez SA	
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG	
RA	RegionAlps AG	Compte consolidé avec CFF SA
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	
RhB	Rhätische Bahn AG	
RLC	railCare AG	
RNCH	DB Schenker Rail Schweiz GmbH (anciennement Railion Schweiz GmbH)	
RNDE	DB Schenker Rail Deutschland AG (anciennement Railion Deutschland AG)	
SBB / CFF	Chemins de fer fédéraux suisses SA	Compte consolidé pour le groupe CFF
SBBC	CFF Cargo SA	Compte consolidé avec CFF SA
SBB-D	SBB GmbH (Allemagne)	Compte consolidé avec CFF SA
SBBIN	SBB Cargo International AG	Compte consolidé avec CFF SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	
ST	Sursee-Triengen Bahn AG	
STB	Sensetalbahn AG	Compte consolidé avec CFF SA
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG	
TAE	Transalpin Eisenbahn AG (vormals Rail4 Chem Transalpin AG)	
THURBO	THURBO AG	Compte consolidé avec CFF SA
TILO	Treni Regionali Ticino Lombardia SA	Compte consolidé avec CFF SA
TMR	(Transports de Martigny et Régions) TMR SA	
TN	Companie des Transports en commun de Neuchâtel et environs SA	
TPC	Transports publics du Chablais SA	
TPF	Transports publics fribourgeois SA	
TRAVYS	TRAVYS – Transports Vallée de Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA	
TRN	(Transports régionaux neuchâtelois) TRN SA	
TXL	TX Logistik GmbH	
VCh	Compagnie du Chemin de fer Vevey-Chexbres	
WB	Waldenburgerbahn AG	
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn AG	
zb	zb Zentralbahn AG	Compte consolidé avec CFF SA

