



Référence du dossier: BAV-042.13-0000009/00015/0000004/00088/00004

Foire aux questions sur la révision du BLS

Date 15.03.2019

Pourquoi les commanditaires (Confédération et cantons) ont-ils souhaité un modèle de lissage des taux d'intérêts et accepté la proposition du BLS ?

Les entreprises ferroviaires n'ont pas assez de capital propre pour acquérir du matériel roulant et doivent donc emprunter du capital étranger pour ce faire. Selon la quantité de capital étranger nécessaire, les intérêts pour le matériel roulant et par conséquent, les indemnités pour le transport régional de voyageurs (TRV) peuvent subir des fluctuations relativement importantes, voire spectaculaires d'une année à l'autre. L'instauration d'un modèle de lissage des taux d'intérêts, servant à répartir uniformément les intérêts sur la durée d'utilisation (environ 25 ans pour le matériel roulant) devait remédier à ces fluctuations. Les commanditaires ont toujours supposé que seuls les intérêts effectivement courus pendant la durée d'utilisation du matériel roulant seraient payés avec le modèle de lissage des taux d'intérêts qui avait été convenu. Or force est de constater que ce n'était pas le cas, ce qui a conduit aux corrections nécessaires.

Comment fonctionnent les modèles de lissage des taux d'intérêts ?

Les modèles de lissage des taux permettent de répartir les intérêts prévisionnels induits par exemple lors de l'acquisition de matériel roulant de manière uniforme sur la durée d'utilisation. Dans une première phase, en raison des valeurs comptables du matériel roulant encore élevées au début, les entreprises paient des intérêts effectifs supérieurs aux intérêts lissés et indemnisés par les commanditaires. Durant cette phase, les entreprises préfinancent une partie des intérêts lorsque les modèles fonctionnent correctement. Dans une deuxième phase, c'est l'inverse : avec les valeurs comptables, les intérêts effectifs diminuent et sont inférieurs aux intérêts indemnisés. Lorsque les modèles fonctionnent correctement, les deux effets se compensent à l'échéance du modèle, de sorte que les commanditaires ne paient que les intérêts effectivement courus.

Le « cas du BLS » présente-t-il des parallèles avec « l'affaire CarPostal » ?

Non. CarPostal a utilisé des manipulations comptables pour obtenir des indemnités élevées de manière injustifiée. Le BLS a appliqué un modèle de lissage des taux d'intérêts erroné et les écarts ont été présentés de manière transparente. La rectification financière a déjà été réglée : le BLS compensera les indemnités perçues en trop au cours des quatre prochaines années.

Le rapport de révision interne identifie des « lacunes systématiques et graves » au sein de l'OFT. Étant donné que l'OFT ne dispose pas d'une vision globale, des modèles de lissage pourraient également entraîner des indemnités trop élevées dans d'autres cas. En outre, les offres et les comptes annuels du TRV ne sont pas suffisamment surveillés. Que fait l'OFT pour remédier à ces lacunes ?

Le système de surveillance du financement du TRV ne répond plus aux exigences actuelles et doit être fondamentalement revu, l'OFT en convient. À l'avenir, l'OFT n'approuvera plus les modèles de lissage des taux d'intérêts que dans une mesure très limitée et les vérifiera dans le cadre d'un *controlling* amélioré. Les modèles actuels de lissage des taux d'intérêts sont passés en revue. Comme il l'a annoncé en [juin 2018](#), l'OFT est par ailleurs en train de réorganiser fondamentalement sa surveillance de l'utilisation légale des subventions, suite à l'affaire CarPostal.

Pourquoi l'OFT n'a-t-il pas déjà identifié le problème du modèle de lissage des taux lors de la révision en 2012 ?

Lors de la révision en 2012, la question du modèle de taux d'intérêts n'était qu'un des nombreux points examinés. À l'époque, la révision de l'OFT avait formulé une recommandation préconisant que seuls les intérêts effectifs soient reconnus comme coûts. La mise en œuvre de cette recommandation n'a pas été vérifiée complètement, ce qui constitue une erreur.

Pourquoi a-t-il fallu cinq ans à partir de 2014 pour que l'OFT reconnaisse le problème ? Pourquoi cette problématique n'a-t-elle pas été révélée lors de l'approbation annuelle des comptes ?

L'effet du nouveau modèle de taux d'intérêt est apparu pour la première fois au printemps 2015 dans les comptes 2014. Les premiers travaux de remaniement du modèle ont eu lieu au printemps 2018, c'est-à-dire trois ans après. Seuls certains éléments de la clôture annuelle des comptes ont été contrôlés dans le cadre de la vérification annuelle des comptes sous l'angle du droit des subventions. Il n'y a pas eu d'évaluation globale de l'effet du modèle de lissage des taux d'intérêt sur plusieurs années. Il s'agit là d'une lacune du système de surveillance actuel.

Précisions :

Office fédéral des transports
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch