

# Audit de la comptabilité par secteurs

## BLS SA, Busland SA

### L'essentiel en bref

---

Avec un chiffre d'affaires d'environ 1,1 milliard de francs, le groupe BLS est la deuxième entreprise ferroviaire de Suisse. Environ 40 % de son chiffre d'affaires provient des indemnités versées par les pouvoirs publics. La Confédération et les cantons commandent conjointement auprès de BLS les offres d'horaire pour le transport régional des voyageurs (TRV) par le rail ou la route. Les commanditaires versent près de 190 millions de francs par an au groupe BLS pour les coûts non couverts par les recettes des billets.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a effectué un audit de la comptabilité par secteurs auprès de BLS et examiné celle relative au « TRV national par le rail » et au « TRV national par la route » de l'année 2018. Le CDF a évalué le respect des principes du droit des subventions des comptabilités budgétisée et effective, la pertinence de leur structure et les flux de valeurs de la comptabilité d'exploitation. Le processus de commande et de planification du TRV est complexe et fixe des exigences élevées à la comptabilité interne de BLS SA et de Busland SA.

Lors de l'audit, BLS a informé le CDF que les indemnités versées à sa filiale Busland SA sur la base d'un modèle de coûts des intérêts étaient trop élevées depuis plusieurs années, tout comme celles versées à BLS SA et à Busland SA en raison des compensations non budgétisées des ventes de demi-tarifs de la communauté tarifaire Libero. En appliquant le modèle des intérêts, Busland SA a reçu près d'1 million d'indemnités en trop pour les années 2012 à 2019.

Dans le cadre de son audit de la comptabilité par secteurs, le CDF a découvert des erreurs dans le calcul des indemnités de l'ordre de quelques millions de francs. À l'avenir, le groupe BLS doit assurer une amélioration de la transparence et de la fiabilité de sa comptabilité par secteurs. En raison de l'imputation d'éléments théoriques et d'une allocation inappropriée des coûts, les indemnités des pouvoirs publics sont partiellement trop élevées ou le résultat de la comptabilité par secteurs n'est pas correct. Des corrections rétroactives doivent être apportées.

### **Suite à des erreurs dans la comptabilité par secteurs budgétisée, les commanditaires versent des indemnités trop élevées à BLS**

La transparence et la traçabilité des bases de la planification ainsi que des flux de valeurs pour les postes de produits et de coûts sont parfois fortement limitées. La comptabilité d'exploitation du groupe BLS doit veiller à ce que les indemnités soient compréhensibles, économiques et conformes au droit des subventions. Il convient de dissiper les doutes de l'imputation des dépenses soumises au droit des subventions, notamment les prestations internes à l'entreprise dégageant une marge bénéficiaire, de façon proactive et définitive.

Le manque de recettes, une mauvaise allocation des coûts ainsi que l'utilisation de modèles de coûts pour la planification, qui, de l'avis du CDF, ne sont pas compatibles avec le droit des subventions, font que les commanditaires versent des indemnités trop élevées aux entreprises de BLS.

## **Des moyens échappent aux fonds destinés au TRV en raison de divergences d'interprétation juridique**

Dans la comptabilité effective, l'imputation des prestations entre les filiales du groupe BLS intervient en partie avec des majorations de bénéfices discutables du point de vue du droit des subventions, qu'il s'agisse de la location de locaux au sein de l'entreprise ou de prestations ferroviaires complémentaires. Les frais généraux présentent des écarts importants et récurrents par rapport à la planification. Ainsi, les comptes des secteurs qui ont droit à une indemnité sont inférieurs et la réserve<sup>1</sup> est moins alimentée. Le CDF y voit un prélèvement injustifié de liquidités du système TRV. En ce qui concerne l'interprétation juridique, le groupe BLS est d'un autre avis, qu'il peut exposer dans sa prise de position générale.

Le CDF a pu faire concorder les quantités de véhicules moteurs, de locomotives et de conducteurs prévues dans la comptabilité budgétisée de TRV par le rail avec les stocks figurant dans la comptabilité effective pour l'année 2018. Les motifs pour justifier les réserves prévues pour les véhicules moteurs et les locomotives sont plausibles. Les écarts de kilométrage des véhicules entre les comptabilités budgétisée et effective sont minimes.

**Texte original en allemand**

---

<sup>1</sup> Selon l'art. 36 de la loi sur le transport des voyageurs.