

1 Résumé des résultats de l'audit

Les Transports publics fribourgeois (TPF) sont issus de fusions

Après des années de difficultés financières, les Chemins de fer Gruyère – Fribourg - Morat (GFM) ont dû être assainis en 1999 avec l'aide de la Confédération et du canton de Fribourg. Ils ont fusionné le 1^{er} janvier 2000 avec les Transports en commun de Fribourg (TF) pour former la société Transports publics fribourgeois (TPF). Les actionnaires principaux des TPF, dotés d'un capital-actions de 16,7 millions de francs, sont respectivement le canton de Fribourg pour 57 %, la Confédération pour 22 % et la ville de Fribourg pour 17 %. Le canton de Fribourg est représenté au conseil d'administration par 3 membres de l'exécutif cantonal et la ville par 3 membres de l'exécutif communal. La Confédération n'a pas de représentant au sein de ce conseil. Les TPF assurent les transports en commun dans le canton de Fribourg et dans les régions limitrophes des cantons de Berne, de Neuchâtel et de Vaud.

Malgré les bons résultats du trafic, le résultat de l'exercice 2008 est en recul

Le nombre de passagers transportés en 2008 a augmenté de 5 % par rapport à l'année précédente, pour s'établir à 23,8 millions. Les recettes du trafic ont évolué positivement et s'élèvent à quelque 33 millions de francs (+ 9 %). Néanmoins, le résultat d'exploitation de l'entreprise est en baisse. Alors que le bénéfice était de 6 millions de francs en 2007, il a reculé à 1,1 million de francs en 2008 (- 82 %). Cela s'explique notamment par un revenu extraordinaire au titre de la vente d'un terrain à Fribourg en 2007 et par des coûts d'exploitation en nette hausse en 2008.

La nouvelle clef de répartition des indemnités réduit le subventionnement de la Confédération

Durant l'exercice 2008, la nouvelle clef de répartition valable jusqu'en 2011 a été appliquée pour la première fois. Elle prévoit une indemnisation à raison de 57 % à la charge de la Confédération et de 43 % à la charge du canton de Fribourg. Par conséquent, la Confédération paie sensiblement moins alors que le canton de Fribourg voit sa contribution augmenter. En 2008, la Confédération a indemnisé les prestations de transport à hauteur de 26,1 millions de francs (2007 : 37,2 millions). Par ailleurs, par rapport à 2007, les indemnités totales versées par les commanditaires des TPF (la Confédération et les cantons de Fribourg, de Berne, de Neuchâtel et de Vaud) ont été réduites de plus d'un million de francs.

La convention sur l'offre du trafic régional détermine le montant des indemnités

La procédure de commande pour le trafic régional obéit aux principes fixés dans l'ordonnance sur les indemnités (OIPAF). Les conventions passées pour chaque ligne, à l'issue du processus, entre l'entreprise de transports et les commanditaires (cantons et OFT) déterminent les indemnités dues. Ces dernières doivent correspondre à la part non couverte des frais d'exploitation planifiés et permettre à l'entreprise de transports d'atteindre l'équilibre financier pour chacune des lignes desservies. Le résultat effectivement atteint à la fin d'une période d'horaire n'est pas pris en considération. Les commanditaires ne procèdent à aucun versement complémentaire, et l'entreprise n'est tenue à aucun remboursement. Les différences entre les coûts planifiés et les coûts effectifs sont inscrites au bilan annuel de l'entreprise de transports sous la rubrique « Réserve au sens de l'art. 64 LCdF ».

Les indemnités ne dépendent pas des charges et produits effectifs, mais d'hypothèses réalistes et précises lors de l'établissement de l'offre par les entreprises de transports et de leur vérification scrupuleuse par les cantons et l'office fédéral. L'audit s'est basé sur les données fournies par la procédure de commande. Cette procédure n'a en revanche pas été examinée.

La traçabilité des flux financiers de la comptabilité analytique a été démontrée, mais elle pourrait être mieux documentée

Les TPF recourent dans leur comptabilité financière et leur comptabilité analytique à divers modules du concepteur de logiciels SYSLOG Informatique SA, à Fribourg. En 2002, l'OFT a déclaré le système conforme aux exigences légales. La comptabilité analytique est très finement structurée. Les contrôles du CDF n'ont révélé aucun résultat inexplicable. Les justifications demandées ont toutes été fournies, et les responsables les ont jugées plausibles.

Les divers flux financiers, voire les plus importants, sont insuffisamment documentés. On ne peut suivre et comprendre les imputations, opérées quelquefois en plusieurs étapes, aux divers postes de dépenses, groupes de dépenses et centres de profits qu'en passant par le système, et une assistance supplémentaire est indispensable dans certains cas. Une documentation ordonnée permettrait de rendre les résultats plus plausibles, de limiter le risque de perte de la connaissance du système et de garantir le transfert du savoir en cas de mutation de personnel.

Les contributions d'investissement sont affectées aux projets figurant dans la planification des investissements

Les versements de l'OFT se fondent sur les coûts exposés dans la planification des investissements. Les investissements planifiés pour 2008 totalisaient 22,6 millions de francs, alors que les dépenses à ce titre n'ont été que de 10,7 millions de francs. Pour diverses raisons, plusieurs projets n'ont pu encore débuter. Les explications fournies par les TPF à propos de ces retards semblent plausibles.

Les versements au titre des investissements ne correspondent pas toujours à des prestations

Pour deux objets, le CDF a constaté des avances consenties à la fin de 2007 sans que des prestations n'aient été apportées. Un fournisseur a ainsi perçu des avances pour un montant total de 1,3 million de francs sans avoir fourni de prestations de main d'œuvre à ce jour, ce qui n'est pas admissible sous l'angle de la législation sur les subventions. Des sûretés sous forme de garanties devront être exigées pour de futures avances.

Des doubles subventionnements sont pratiquement exclus

Les demandes de versement de contributions aux investissements indiquent clairement les contributeurs (Confédération et cantons). Les contributions de tiers sont déduites correctement. De plus, toutes les infrastructures ferroviaires sont attribuables sans équivoque à un seul propriétaire. De par la logique des choses, des doubles subventionnements sont impossibles.

La Confédération accordait dans le passé des contributions aux investissements, pour le matériel roulant par exemple, exclusivement sous la forme de prêts remboursables. Des subventionnements multiples par ce biais étaient par conséquent improbables.