

Special purpose vehicle pour le financement du réseau express régional

Situation

Dans son courrier du 22 mars 2017, le Cabinet du Ministre de la Mobilité au gouvernement fédéral sollicite l'avis de l'Institut des Comptes nationaux (ICN) quant à l'impact SEC 2010 de la création d'un *special purpose vehicle* (SPV) pour financer la finalisation des chantiers du réseau express régional (RER).

Le projet prévoit que ce SPV serait classé dans le secteur des administrations publiques de niveau fédéral. Ce SPV serait contrôlé par un comité de gestion composé de représentants de différents organismes des administrations publiques de niveau fédéral.

Le SPV serait financé, d'une part, par le solde libre d'engagements du fonds RER (unité classée dans le secteur des administrations publiques de niveau fédéral), soit environ 72 millions d'euros, et, d'autre part, par un transfert venant de l'Agence de la dette (unité classée dans le secteur des administrations publiques de niveau fédéral), qui emprunterait les fonds sur le marché. Ce transfert et l'emprunt y relatif, d'un montant global maximum d'un milliard d'euros, seraient réalisés de manière progressive au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Dans son bilan, le SPV enregistrerait les montants versés par l'Agence de la dette à l'actif comme avoirs sur compte bancaire et au passif comme subsides en capital, puis les affecterait immédiatement au paiement des factures des travaux réalisés par la SNCB et Infrabel. Dès le paiement des factures, le SPV deviendrait propriétaire des infrastructures et celles-ci apparaîtraient à son actif.

Les actifs (infrastructures, bâtiments, parkings) seraient ensuite transférés à Infrabel ou à la SNCB (selon le type d'actifs) au moment de leur mise en service, avec les passifs correspondants. Pour Infrabel, deux grandes phases de mises en service des nouvelles infrastructures sont à considérer : la mise en service partielle de deux tronçons de ligne, puis la mise en service totale de ceux-ci. Pour la SNCB, il n'y aura pas véritablement de grande phase de mise en service mais une série de petites tout au long du projet.

Dès le transfert de propriété, la SNCB et Infrabel assument l'exploitation et l'entretien des actifs et perçoivent les recettes qu'elles peuvent générer (redevance d'infrastructure, droit de parcage, etc.). Elles commencent aussi à amortir ces actifs ainsi que les subsides en capital y relatifs.

L'avis de l'ICN est sollicité par rapport à l'enregistrement des dépenses pour l'Etat et à l'impact des dépenses d'investissement et des amortissements sur le test marchand/non marchand d'Infrabel et de la SNCB.

Avis de l'ICN

Classement sectoriel du SPV

Le SPV sera contrôlé au sens du SEC par les administrations publiques. Il servira de véhicule chargé d'allouer les fonds des administrations publiques à Infrabel et à la SNCB. Il n'aura pas le droit d'agir indépendamment par rapport aux administrations publiques. L'ICN confirme donc qu'il devra être classé dans le secteur des administrations publiques (cf. SEC 2.27).

Enregistrement des dépenses des administrations publiques

Le transfert du solde du fonds RER vers le SPV ainsi que les transferts entre l'Agence de la dette et le SPV au fur et à mesure de l'avancement des travaux sont des transferts en capital (D.92) internes entre des unités des administrations publiques de niveau fédéral. Ils doivent donc être éliminés par consolidation et n'ont aucun impact comptable¹.

Les transactions liées à la construction des différents éléments d'infrastructure sont à enregistrer comme des acquisitions d'actif fixes (P.51g) par le SPV, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Ils impactent le solde de financement des administrations publiques au même rythme.

Les transferts des actifs du SPV et des passifs correspondants vers Infrabel et la SNCB n'ont pas d'impact sur le solde de financement des administrations publiques. En effet, ils impliquent l'enregistrement simultané de deux transactions de signe opposé et de même montant : une cession d'actifs fixes (P.51g) du SPV vers la SNCB ou Infrabel et une dépense de transfert en capital (D.99) puisque le transfert des actifs se fait sans contrepartie.

Impact des dépenses d'investissement et des amortissements sur le test marchand/non marchand d'Infrabel et de la SNCB

Comme décrit supra, les actifs seront transférés du SPV vers Infrabel et la SNCB au moment de leur mise en service. C'est à ce moment que les deux sociétés prennent en charge l'amortissement comptable dans leurs comptes annuels. Cette consommation de capital fixe (P.51c) impactera, à ce moment, le dénominateur du test marchand/non marchand, puisqu'il est inclus dans les coûts à prendre en compte.

Cet avis est basé sur l'information fournie au moment de la demande d'avis. Le traitement SEC des opérations devra être confirmé au moment de la réalisation effective du projet.

18.04.2017

¹ Les emprunts de l'Agence de la dette augmentent la dette des administrations publiques au fur et à mesure qu'ils sont contractés.