

Définition de la perte annuelle dans le décompte des coûts et des prestations (comptabilité analytique) quant au Covid-19

1 Contexte

Pendant la pandémie de Covid-19 et la période de semi-confinement du printemps 2020, les entreprises de transport ont parfois réduit considérablement leur offre, voire ont entièrement stoppé l'exploitation de certaines lignes, par exemple dans le trafic touristique, sur ordre des autorités.

À l'inverse, certaines offres ont été étoffées afin que les voyageurs puissent mieux respecter les règles de distanciation sociale.

Les entreprises de transport qui connaissent des différences de couverture dans leur modèle d'évaluation des coûts se demandent à présent comment imputer les différences entre les prestations planifiées et les prestations effectivement fournies dans les divers produits et secteurs.

La commission Finances (CFin) de l'Union des transports publics (UTP) s'est penchée sur ce sujet lors de sa séance du 17 août 2020. L'Office fédéral des transports (OFT) lui avait auparavant signalé que la branche devait clarifier la question de la répartition des coûts et recettes dans les comptes 2020 et présenter une proposition de solution.

Les présentes propositions de solution valent aussi bien pour le trafic touristique que pour le trafic local.

2 Propositions de solution de la CFin

La commission Finances a examiné deux propositions de solution – un modèle de coûts effectifs (Chemins de fer rhétiques, RhB) et un modèle de coûts planifiés (CarPostal) – et en a listé les principaux blocs de coûts. Elle propose deux solutions cohérentes; les entreprises de transport doivent appliquer le modèle répondant au mieux aux principes de leur évaluation des coûts complets. Les propositions de solution présentées sont des exemples. D'autres applications ne sont pas exclues. En effet, la comptabilité analytique relève de la responsabilité des entreprises, bien que certaines discussions avec les commanditaires puissent parfois s'avérer nécessaires. Les principes de présentation des comptes se rapportent à la comptabilité financière.

Dans les deux modèles, il y a lieu de veiller à ce que:

- chaque décision puisse être appliquée dans la comptabilité de l'entreprise conformément aux subventions;
- la transparence et la compréhension soient garanties;
- le décompte effectif puisse se faire selon les prescriptions de l'art. 13 OCEC et que les différences de couverture accumulées ou les coûts restants (solde des centres de coûts) puissent être décomptés correctement et en toute transparence à la fin de la période;
- les pertes de recettes (manque à gagner) soient indiquées à l'image de ce qu'elles ont réellement été;
- les différences entre les prestations planifiées/les coûts planifiés et les prestations réelles/les coûts réels soient imputées sur les lignes ayant subi une réduction de l'offre dans une mesure claire et transparente.

2.1 Modèles des coûts effectifs (RhB)

| Bloc de coûts | Coûts | Décompte | Différences de couverture |
|---------------------------|--|--|--|
| Personnel | Mécaniciens de locomotive | Prestations effectives * tarif planifié et pourcentage fixe de non-productivité | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| | Agents de train | Prestations effectives * tarif planifié | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| | Agents de manœuvre | Prestations effectives * tarif planifié | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| Matériel roulant | Véhicules moteurs (coûts variables) | Coûts effectifs sur la base des prestations effectives | - |
| | Véhicules moteurs (coûts fixes) | Coûts effectifs sur la base des prestations prévues | - |
| | Véhicules tractés (coûts fixes et variables) | Coûts effectifs sur la base des prestations effectives | - |
| Autres prestations | Prix du sillon | Sur la base des prestations effectives et des recettes effectives (contribution de couverture) * tarifs selon les prescriptions de l'OFT | - |
| | Frais généraux de distribution | Coûts effectifs sur la base des recettes ou d'une clé expertisée ¹ | - |
| | Frais généraux d'administration | Coûts effectifs sur la base des charges d'exploitation | Sur la base des prestations effectives |

Situation de base et conditions

- La planification des coûts et des prestations est axée sur l'exploitation normale.
- Les ressources en personnel et en véhicules sont axées sur l'exploitation normale.
- Seules des économies limitées de coûts ont été possibles du fait de l'arrêt/la réduction de l'exploitation, p. ex. dans l'entretien du matériel roulant ou quant au prix du sillon.
- Des indemnités RHT ont été versées au mois d'avril (100 % du salaire). À partir de mai, la priorité a été mise sur la réduction des congés (vacances, heures variables et supplémentaires) afin de diminuer les coûts.
- Les indemnités RHT sont comptabilisées sur les centres de coûts ayant bénéficié du chômage partiel (réduction des coûts fixes de personnel).
- Les véhicules moteurs ne distinguaient jusqu'ici pas les coûts fixes et les coûts variables, d'où une solution pragmatique envisagée pour la répartition (p. ex. amortissements = coûts fixes, coûts restants = coûts variables).

¹ Dans la mesure où la répartition sur la base des recettes (variante de base) ne livre aucun résultat «équitable» et transparent, des adaptations et répartitions justifiées peuvent être appliquées selon les appréciations documentées de spécialistes internes (experts du sujet).

2.2 Modèle des coûts planifiés orienté sur les capacités (CarPostal)

| Bloc de coûts | Coûts | Décompte mensuel ² | Différences de couverture |
|------------------------------|---|---|---|
| Exploitation | Collaborateurs d'exploitation aux plans national, régional et zonal (chef d'équipe) | Nombre de véhicules selon l'offre * tarif planifié/base de référence des coûts d'exploitation de zone | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| Personnel de conduite | Salaires du personnel de conduite, y c. autres frais de personnel | Quantité effective (heures de l'horaire du personnel de conduite) * tarif planifié | Répartition des différences de couverture sur les prestations planifiées finalement non fournies ³ |
| Véhicules | Coûts variables des véhicules | Quantité effective (km parcourus) * tarif planifié | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| | Coûts de carburant | Quantité calculée (litres) ⁴ * tarif planifié | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| | Coûts fixes de véhicules, amortissements, intérêts sur les fonds étrangers | Nombre de véhicules selon l'offre * tarif planifié | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| Personnel de contrôle | Coûts du personnel de contrôle, y c. infrastructure | Quantité planifiée ⁵ (heures de contrôle) * tarif planifié ⁶ | Imputation rétroactive proportionnelle sur les centres de profit |
| Frais généraux | Marketing et gestion (direction, stratégie, innovation, etc.) | Répartition des coûts effectifs selon la base effective | N/A |
| | Distribution | Répartition des coûts effectifs selon la base effective (produits de transport) | N/A |

Situation de base

- La planification des coûts et des prestations est axée sur l'exploitation normale.
- Les ressources en personnel et en véhicules sont axées sur l'exploitation normale.
- Des économies de coûts ont pu être réalisées surtout sur les coûts variables (selon les kilomètres parcourus), p. ex. le carburant.
- Les coûts du personnel de conduite restent à un niveau similaire à l'exploitation normale sans tenir compte d'éventuelles indemnités RHT.
- Les coûts de personnel de conduite ne pouvant pas être réduits en raison de réduction de prestations sont considérés comme des coûts fixes.
- L'allocation temporairement modifiée des coûts sur la base des capacités maintenues vise à éviter que l'offre de base fournie dans les trafics concessionnaires subisse une imputation disproportionnée de coûts.

² La somme des décomptes mensuels cumulés donne les comptes annuels (décompte des lignes et secteurs).

³ Écart Blueprint/standard

⁴ Le nombre de litres consommés en moyenne par ligne est calculé sur la base du nombre de kilomètres effectivement parcourus = quantité calculée (litres).

⁵ La répartition planifiée vise à garantir que tous les centres de profit supportent les coûts restants (en particulier les coûts du personnel). Une répartition sur la base de l'effectif sur les centres de coûts restants avec une allocation correspondante des différences de couverture aurait mené à des imputations asymétriques et incorrectes des coûts. Les éventuelles réductions de coûts réalisées par des prêts et du chômage partiel seraient bonifiées aux mêmes lignes par le biais des différences de couverture.

⁶ Écart Blueprint/standard

2.3 Modèle des coûts effectifs complets d'autres entreprises de transport

Il est recommandé aux entreprises de transport appliquant uniquement une imputation des coûts effectifs selon le principe des coûts complets de ne pas répartir les flux de valeur des coûts de base, coûts fixes compris, de manière proportionnelle comme les coûts variables, mais plutôt d'adapter les flux de valeur selon la base planifiée de sorte à éviter des subventionnements croisés en raison d'interruptions de trafic.

3 Gestion des différences de couverture

Il est capital de trouver comment gérer les différences de couverture de manière cohérente et consciencieuse. Il faut tenir compte des aspects suivants:

- Lors d'une répartition effective des coûts fixes des véhicules sur la base des prestations effectives (p. ex. kilomètres parcourus), aucune imputation sur des prestations planifiées mais finalement non fournies doit être effectuée. Les ressources en véhicules étant axées sur l'exploitation normale et les coûts fixes des prestations non fournies ne pouvant être réduits à court terme, en cas de différences de couverture provenant des coûts fixes des véhicules, l'imputation doit s'effectuer sur les prestations non fournies par analogie à une exploitation normale/un horaire normal.
- Les coûts de personnel ne pouvant être réduits proportionnellement aux prestations (réductions uniquement possibles par l'obtention d'indemnités RHT ou la prise de congés) doivent être considérés comme des coûts fixes. Ceux-ci doivent, dans la mesure du possible selon le déclencheur, être imputés selon les prestations non fournies (prestations planifiées).
- Les prestations d'administration et de distribution ne nécessitent aucune adaptation si elles sont imputées sur la base des coûts (*Zuschlagskalkulation*) sous condition que, dans la base de la répartition (coûts d'exploitation ou coûts de production), soit tenu compte de l'analyse des frais fixes de l'exploitation, du personnel et des véhicules.
- L'éventuelle répartition des frais généraux directement sur les lignes n'impose aucune adaptation.
- Dans le cas d'une répartition des frais généraux selon les recettes, il faut veiller à ce que les coûts fixes des lignes non concessionnaires ne soient pas portés à la charge des secteurs concessionnaires.

4 Mise en œuvre

La procédure a été définie par l'UTP et l'OFT, les cantons ayant été consultés. Les dispositions applicables seront finalement communiquées aux entreprises de transport par l'OFT.

5 Annexe

| | |
|---------------|---|
| Date | 14.12.2020 |
| Version | 1.4 |
| Auteur | Commission Finances l'UTP (CFin) |
| Destinataires | OFT à l'intention de Michel Jampen et Karin Salzmann UTP: membres de la CFin, Bernhard Adamek |
| Statut | <input type="checkbox"/> en cours d'élaboration <input checked="" type="checkbox"/> approuvé/définitif |