



NOTE DE TRAVAIL

DIXIÈME SESSION DE LA DIVISION DES STATISTIQUES

Montréal, 23 – 27 novembre 2009

Point 3 : Données financières des transporteurs aériens

**INCIDENCES DE LA COMMUNICATION DES DONNÉES FINANCIÈRES DES
TRANSPORTEURS AÉRIENS SUR LES PRÉVISIONS DE TRAFIC – SUPPLÉMENTS**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Les suppléments carburant deviennent des facteurs de plus en plus importants dans les recettes d'exploitation des transporteurs aériens. La communication et la comptabilisation non normalisées des suppléments carburant peuvent avoir des conséquences sur les activités d'analyse et de prévision de l'OACI. La quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14) a donc recommandé des amendements appropriés à apporter aux instructions afin que soient inclus dans le Formulaire actuel EF les suppléments carburant et autres suppléments similaires, et pour que soit défini clairement dans quelle rubrique ces suppléments doivent être indiqués.

La suite à donner par la Division figure à la section 5.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note traite des règles non normalisées pour le compte rendu des éléments financiers dans les états des résultats des transporteurs aériens, et des incidences possibles que cela peut avoir sur les activités d'analyse et de prévision de l'OACI.

2. SUPPLÉMENTS CARBURANT

2.1 Par définition, un supplément est un montant qui s'ajoute au coût habituel d'un produit. En cas de fortes augmentations du prix du carburant, les transporteurs aériens appliquent généralement un supplément carburant pour compenser l'augmentation de leurs dépenses en carburant. Ces suppléments sont des montants versés par leurs clients, en sus du tarif aérien indiqué, et ils peuvent être assez importants, comme lors de la plus récente crise du pétrole, au premier semestre de 2008, durant laquelle ils ont atteint une valeur allant de 10 à 25 % du tarif habituellement demandé par les transporteurs aériens. Par conséquent, il est important de savoir comment ces suppléments sont indiqués dans les états des

profits et pertes des transporteurs aériens et, plus spécifiquement, dans les données présentées à l'OACI dans le Formulaire EF sur les renseignements financiers des transporteurs aériens.

2.2 En plus, comme ces suppléments peuvent aussi être annulés par les transporteurs aériens quand les prix du carburant diminuent, le traitement comptable initial sera touché également par les périodes durant lesquelles le supplément carburant a été annulé.

2.3 **Traitement comptable général pour les suppléments carburant**

2.3.1 La méthode comptable prescrite dans les normes comptables nationales varie d'un État à l'autre. Toutefois, les normes comptables adoptées à l'échelle internationale, telles que les Normes internationales d'information financière (NIIF)¹ et les principes comptables généralement reconnus (PCGR) des É.-U. prescrivent que les suppléments soient inclus dans les recettes d'exploitation. Par définition, les suppléments sont des recettes d'exploitation qui correspondent à une augmentation des coûts d'exploitation, dans ce cas, les coûts du carburant pour les transporteurs aériens. Étant donné le montant total substantiel de ces suppléments carburant, les normes comptables adoptées à l'échelle internationale n'autorisent pas de compenser ces suppléments avec les coûts du carburant. Ainsi, les coûts du carburant doivent être indiqués sans déduction du montant correspondant des suppléments carburant, ce qui signifie que les suppléments carburant doivent être comptabilisés comme recettes d'exploitation et non comme recettes hors exploitation.

2.3.2 Même dans la vaste catégorie des recettes d'exploitation, il est toujours possible que la classification des suppléments carburant présente des ambiguïtés pour les transporteurs aériens.

3. **AUTRES SUPPLÉMENTS**

3.1 Outre les suppléments carburant, d'autres suppléments peuvent être imposés, tels que le supplément bagages lié, par exemple, à l'augmentation des prix du carburant (comme on l'a constaté au cours de la plus récente crise du pétrole de 2008), ou même les suppléments assurances qui ont été imposés pendant des périodes précises, telles que durant la guerre d'Irak en 1991 ou après les attaques du 11 septembre 2001.

3.2 Tandis que les suppléments bagages sont classés sous la rubrique « excédents de bagages », il est plus difficile de classer le supplément assurances ou tout autre supplément qui peut être imposé dans des circonstances spéciales.

4. **INCIDENCES SUR LES INDICATEURS CLÉS ET LES PRÉVISIONS FUTURES À CAUSE DES DIFFÉRENCES DANS LES COMPTES RENDUS**

4.1 Les différentes méthodes pour comptabiliser et rendre compte des suppléments carburant peuvent avoir des incidences sur les recettes des services passagers et les rendements d'exploitation ainsi que sur les coûts unitaires, comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous. Il s'ensuit une distorsion des résultats d'analyse et des évaluations comparatives entre les transporteurs de chaque État ou de chaque région.

¹ Plus précisément, la norme NIIF connexe : Norme comptable internationale (IAS 18) qui traite de la reconnaissance des revenus.

Méthode de comptabilisation	Postes touchés	Modifications
Poste hors exploitation	Recettes d'exploitation et recettes des services passagers	Rendements d'exploitation et rendements des services passagers
Réduction des coûts de carburant	Coûts d'exploitation, recettes d'exploitation et recettes des services passagers	Coûts unitaires, rendements d'exploitation et rendements des services passagers
Poste distinct, au titre d'autres recettes faisant partie des recettes d'exploitation	Recettes des services passagers	Rendements des services passagers

4.2 Aux fins des comptes rendus statistiques, le Formulaire EF définit les recettes des services passagers comme étant « *toutes les recettes tirées du transport de passagers sur des vols réguliers, après déduction des réductions et remises applicables et des tarifs directs répartis entre plusieurs transporteurs* ».

4.3 Il n'y a pas d'indications claires destinées aux transporteurs sur la façon de rendre compte des montants se rapportant aux suppléments carburant ou à d'autres suppléments reçus des passagers, ce qui signifie que chaque transporteur suivra ses propres règles comptables. Cette absence d'instruction pourrait avoir des conséquences sur les prévisions de trafic. Les variables indépendantes clés dans la plupart des modèles de prévision du trafic passagers, le paramètre économique (généralement le PIB), le prix des titres de transport, représenté comme une approximation par le rendement des services passagers, peuvent constituer un autre facteur important. Ainsi, les fluctuations majeures des rendements, comme celles qui se sont produites durant la plus récente crise du pétrole en 2008, auront définitivement des incidences sur l'élasticité des prix et, par conséquent, sur les prévisions.

4.4 Il est donc proposé que des instructions adéquates pour la comptabilisation des suppléments soient ajoutées aux instructions actuelles concernant les recettes des services passagers figurant dans le Formulaire OACI EF de compte rendu des renseignements financiers. Comme les suppléments carburant sont un rajustement de prix, il pourrait être recommandé que les transporteurs les incluent avec les recettes des services passagers, qu'ils soient ou non comptabilisés dans un compte spécial de recettes d'exploitation.

4.5 *Recommandation de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14-13)*. Le Groupe d'experts a recommandé d'apporter au Formulaire de compte rendu EF actuel les amendements nécessaires pour que soient inclus dans le Formulaire EF les suppléments carburant et autres suppléments similaires.

5. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

5.1 La Division est invitée à recommander que les instructions actuelles pour rendre compte des recettes des services passagers dans le Formulaire EF au titre des rubriques 1.1 et 2.1 soient amendées comme suit :

- a) *Passagers (rubrique 1.1)*. Toutes les recettes tirées du transport de passagers sur des vols réguliers, après déduction des réductions et remises applicables et des tarifs

directs répartis entre plusieurs transporteurs. Dans le cas des offres promotionnelles (c.-à-d. de type « deux pour un »), la réduction applicable sera déduite de la recette brute correspondant aux deux billets de façon à prendre en compte la recette nette de la valeur d'un billet. Dans le cas des passagers qui voyagent au moyen de billets émis en échange de points de programmes « voyageurs fréquents », compter une recette nulle. Également tous les montants perçus auprès des passagers comme suppléments carburant et autres suppléments qui se traduisent par des recettes conservées par le transporteur aérien, c.-à-d. quand le transporteur n'est pas dans l'obligation de remettre les montants ainsi perçus au gouvernement ou à un autre organisme.

- b) *Passagers et excédents de bagages (rubrique 2.1)*. Recettes brutes provenant du transport de passagers et d'excédents de bagages sur des vols non réguliers. Également tous les montants perçus auprès des passagers comme suppléments carburant et autres suppléments qui se traduisent par des recettes conservées par le transporteur aérien, c.-à-d. quand le transporteur n'est pas dans l'obligation de remettre les montants ainsi perçus au gouvernement ou à un autre organisme.

— FIN —