



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 — AUTRES QUESTIONS**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

La façon dont les programmes pour grands voyageurs (PGV) et les variations des taux de change sont pris en compte dans la communication des données financières des transporteurs aériens peut avoir des incidences sur les activités d'analyse et de prévision de l'OACI, en déformant l'élasticité-prix de la demande de transport aérien de passagers. La présente note constate l'absence de données quantifiables qui permettraient à l'OACI et à d'autres organismes de déterminer le véritable impact de ces facteurs sur ces activités. C'est pourquoi la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14) est convenue d'inviter l'OACI et l'IATA à évaluer les incidences des programmes pour grands voyageurs et des variations des taux de change sur les activités d'analyse et de prévision des divers acteurs de l'aviation civile, au moyen d'un sondage à mener auprès d'un groupe échantillon de membres de l'IATA.

La suite à donner par la Division figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note examine les règles non normalisées de communication de données financières dans les états financiers des transporteurs aériens et les incidences qu'elles peuvent avoir sur les activités d'analyse de l'OACI. La note examine notamment l'incidence des recettes latentes dues aux promotions en marketing et aux écarts de conversion liées aux taux de change.

2. COMPTABILISATION DES PROGRAMMES DE FIDÉLISATION ET DE PROMOTION

2.1 Une des pratiques courantes dans l'industrie du transport aérien est de lancer des campagnes de vente liées à des programmes de fidélisation tels que les programmes pour grands voyageurs (PGV) ou des promotions offrant, par exemple, deux billets d'avion pour l'achat d'un billet.

2.2 En raison du volume et de la complexité des transactions requises dans les programmes pour grands voyageurs¹, la correspondance biunivoque des coupons de vol (d'un ou de plusieurs transporteurs) avec les billets obtenus dans le cadre d'un programme de fidélisation ou de promotion n'est pas une option viable. C'est la raison pour laquelle les transporteurs aériens utilisent deux méthodes comptables pour gérer les programmes de fidélisation, à savoir la méthode du coût différentiel et la méthode des recettes reportées².

2.3 Différences entre les deux méthodes comptables

2.3.1 *Méthode du coût différentiel* : Les coûts différentiels comprennent généralement le coût du carburant, les commodités des passagers, les frais de vente et de billetterie. Selon cette méthode, le transporteur enregistre un élément de passif pour les coûts différentiels liés aux passagers dont il s'attend à ce qu'ils échangent leurs points de grands voyageurs. Le manque à gagner sur un tel billet n'est pas reporté dans cette méthode, les transporteurs n'en voyant pas la nécessité puisque l'encaissement des points de grands voyageurs ne signifie pas la perte d'un siège de passager payant mais simplement l'utilisation de la capacité excédentaire d'un avion.

2.3.2 *Méthode des recettes reportées* : Dans cette méthode, le manque à gagner correspondant à la juste valeur du crédit en kilométrage est reporté jusqu'à ce que ce crédit soit utilisé.

2.3.3 Dans les deux cas, les transporteurs ne peuvent pas suivre chaque point de kilométrage depuis sa création jusqu'à son utilisation et doivent utiliser des modèles statistiques pour calculer les tendances d'utilisation des points et déterminer ainsi la perte de recette reportée. Il peut en résulter quelques écarts entre les recettes reportées et les points rachetés. Plusieurs facteurs expliquent de tels écarts :

- a) évolution de la popularité des programmes : l'historique du système d'échange n'est plus valable ;
- b) faillite ou fusion des compagnies aériennes ;
- c) certains clients échangent rarement leurs points ou les accumulent pour échanger des montants plus élevés ;
- d) les points sont échangés pour des services autres que les voyages aériens ;
- e) les conditions de nombres de points minimaux empêchent les clients de faire des échanges ou d'adhérer à un programme de fidélisation de transporteur aérien ;

¹ 14 billions de milles de grands voyageurs en date de janvier 2005, correspondant à 700 milliards de dollars – Source : The Economist du 16 janvier 2005.

² La méthode comptable des passifs par report de recettes est définie dans les directives de l'IFRIC (International Financial Reporting Instructions Committee), selon l'Interprétation No 13 des *Programmes de fidélisation des clients*.

f) des dates d'expiration ou de péremption entraînent des écritures différées de recettes.

2.3.4 C'est pourquoi les recettes qui sont réinscrites après leur report ne correspondent pas aux nombre de passagers accueillis, et les écarts entre les reports de recettes et les rachats se traduiront par des variations dans les recettes et les rendements passagers et fausseront nécessairement toute analyse connexe.

2.3.5 En adoptant des directives comptables appropriées, les transporteurs aériens présentent aux propriétaires un tableau fidèle et exact de leur situation financière, même si leurs pratiques ne correspondent pas nécessairement aux critères de compte rendu d'organismes tels que l'OACI, l'IATA ou d'autres entités.

3. INSTRUCTIONS DE COMPTE RENDU SUR LES PASSAGERS PAYANTS ET LES RECETTES PASSAGERS

3.1 Pour mieux refléter les pratiques actuelles de marketing des transporteurs aériens, la définition d'un passager payant dans les instructions de compte rendu de l'OACI pour le trafic des transporteurs aériens (Formulaire A), comprend, entre autres, la catégorie suivante : *a) passagers voyageant dans le cadre d'offres promotionnelles (par exemple, « deux pour le prix d'un ») ou de programme de fidélisation (par exemple, échange de points dans le cadre d'un programme « Grands voyageurs »).*

3.2 En conséquence, les chiffres indiqués dans le Formulaire A pour les passagers transportés et les passagers-kilomètres réalisés incluent les passagers qui voyagent dans le cadre d'offres promotionnelles ou de programme de fidélisation du transporteur aérien.

3.3 En ce qui concerne le traitement des recettes de passagers pour ces programmes de promotion, les instructions du Formulaire EF expliquent que les recettes de passagers incluent *« 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 programme « voyageurs fréquents », compter une recette nulle. ».*

3.4 Les instructions de l'OACI relatives à la communication des recettes de passagers ne tiennent donc pas compte des différentes méthodes comptables appliquées par chaque transporteur aérien pour la comptabilisation de son programme pour grands voyageurs. Dans le Formulaire EF, la définition des recettes tirées du transport des passagers ne permet pas la prise en compte de recettes provenant des programmes pour grands voyageurs, ce qui n'est pas le cas dans la méthode comptable des recettes reportées. De même, dans le Formulaire A (Trafic des transporteurs aériens commerciaux), le passager membre d'un programme pour grands voyageurs est considéré comme un passager payant, ce qui le place dans le scénario comptable des passifs par report de recettes, à la différence de la méthode comptable du coût différentiel.

3.5 Il n'existe pas de norme comptable particulière qui fasse autorité et qu'une compagnie aérienne pourrait adopter pour la comptabilisation de ses programmes pour grands voyageurs, et cette absence d'uniformité dans les pratiques de comptabilisation de ces programmes a des conséquences sur la façon dont les transporteurs aériens communiquent leurs données financières à l'OACI. La mesure dans

laquelle ces pratiques risquent de fausser les analyses comparatives des rendements des différents transporteurs appelle donc un complément d'étude.

4. ÉCARTS DE CONVERSION

4.1 Les normes comptables internationales exigent que les ventes de billets en devises étrangères soient converties dans la monnaie locale aux taux de change en vigueur au moment de la vente, et que ces ventes soient communiquées comme recettes de trafic dans la monnaie nationale. La plupart des transporteurs aériens internationaux ont une exposition importante (plus de 50 % des ventes) à des monnaies autres que leur monnaie nationale.

4.2 Dans le Formulaire EF, les transporteurs aériens indiquent leurs données financières dans leur monnaie nationale. Le processus interne de l'OACI doit ensuite convertir ces données en dollars des États-Unis en utilisant les taux de change de fin d'année. Le tableau ci-dessous indique les variations du dollar américain par rapport aux monnaies de quelques grandes économies mondiales.

Devise	2007-2002 % var cumulative	2007-2006 % var
Dollar canadien	-37,2	-14,9
Euro	-28,8	-10,5
Dollar australien	18,2	-0,9
Yen	-4,9	-4,2
Roupie indienne	-17,9	-10,9

4.3 La différence entre les taux de change utilisés par les transporteurs aériens pour leur comptabilité et pour la communication des données à l'OACI les rend extrêmement vulnérables aux écarts de change des devises. En effet, leurs comptes de résultat peuvent être complètement différents des états de recettes de trafic, sans que ces écarts soient clairement identifiés et communiqués séparément.

4.4 Le Formulaire de compte rendu EF de l'OACI et les résultats du questionnaire sur les coûts et les recettes (communiqués chaque année aux États) servent surtout à déterminer les recettes unitaires de passagers en dollars des États-Unis, aux fins des activités de prévision et d'analyse de l'OACI. Ces recettes sont générées à partir des recettes de trafic en dollars des États-Unis.

4.5 Toute fluctuation de la valeur du dollar des États-Unis par rapport aux principales monnaies mondiales a le potentiel de hausser ou de diminuer les recettes unitaires de passagers lorsqu'elles sont converties en dollars américains. Pour les transporteurs aériens dont la monnaie nationale n'est pas le dollar américain, toute conversion dans cette monnaie risque d'influer sur leur rendement. L'OACI estime qu'en 2007, les recettes passagers des transporteurs aériens qui ne sont pas enregistrés aux États-Unis se sont élevées à 260 milliards \$US.

4.6 Si aucune mesure appropriée n'est prise dès le début pour isoler et éliminer ces écarts de change des devises, ils se traduiront pas des écarts de rendement qui sont essentiellement du *bruit* sur une série chronologique qui risquerait de fausser les résultats des prévisions de trafic.

5. ABSENCE DE DONNÉES QUANTIFIABLES

5.1 L'élément commun entre les éléments mentionnés plus haut est qu'aucune étude n'a été entreprise pour essayer de quantifier avec précision les incidences que les différences entre les diverses règles comptables et les procédures de compte rendu pourraient avoir sur la valeur réelle des recettes d'un transporteur aérien. Il est difficile, en l'absence de données quantifiables, de déterminer subjectivement leur impact sur les analyses et sur l'élément d'élasticité-prix des prévisions.

5.2 *Conclusions de la quatorzième réunion du Groupe d'experts en statistiques (STAP/14).* Le Groupe d'experts est convenu d'inviter l'OACI et l'IATA à évaluer les incidences des impacts des programmes pour grands voyageurs et des variations des taux de change sur les activités d'analyse et de prévision des divers acteurs de l'aviation civile, au moyen d'un sondage effectué auprès d'un groupe échantillon de membres de l'IATA.

5.3 Depuis la réunion du Groupe d'experts, l'OACI a communiqué à l'IATA une liste de questions à soumettre à ses membres afin d'éclaircir les questions soulevées dans la présente note. De son côté, l'IATA a confié à un de ses comités la tâche d'étudier les questions de l'OACI avant de lancer le sondage.

6. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

6.1 La Division est invitée à recommander que l'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts d'évaluation des incidences des programmes pour grands voyageurs et des variations des taux de change sur les activités d'analyse et de prévision des divers acteurs de l'aviation civile, au moyen d'un sondage à mener auprès d'un groupe échantillon de membres de l'IATA.