

## Les impacts de la nouvelle norme IFRS 16 sur le secteur des transports

**Auteur** : Tilkin, Manuel

**Promoteur(s)** : Schumesch, Patrice

**Faculté** : HEC-Ecole de gestion de l'Université de Liège

**Diplôme** : Master en sciences de gestion, à finalité spécialisée en Financial Analysis and Audit

**Année académique** : 2019-2020

**URI/URL** : <http://hdl.handle.net/2268.2/8817>

---

*Avertissement à l'attention des usagers :*

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---

# **LES IMPACTS DE LA NOUVELLE NORME IFRS 16 SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Jury :  
Promoteur :  
Patrice SCHUMESCH  
Lecteurs :  
Bernard THIRY  
François GHILAIN

Mémoire présenté par  
**Manuel TILKIN**  
En vue de l'obtention du diplôme de  
Master en sciences de gestion,  
à finalité spécialisée  
en Financial Analysis and Audit  
Année académique 2019/2020



## **Remerciements**

La solidarité et l'entraide sont selon moi, la clé de la réussite de tous projets que ce soit dans le monde scientifique ou autres. En ces temps difficiles de crise, ces deux variables ont montré leur importance capitale pour retrouver la voie de la prospérité. C'est pourquoi je dédie ces lignes à quelques personnes clés qui, sans eux, la finalisation de ce mémoire n'aurait pas été assurée. En effet, de nombreuses parties de cette recherche dépendaient de l'intervention de professionnels externes, une ressource d'information qui s'est retrouvée rare en ces temps durs.

Tout d'abord, je tenais à remercier Monsieur Schumesch qui a eu l'amabilité d'accepter sans hésitation de devenir mon promoteur dans le cadre de ce mémoire. Je lui exprime également ma grande gratitude pour le support tout au long de ce travail mais surtout pour ses conseils et contacts qu'il a eu la gentillesse de me fournir. Sans cet appui, le résultat de cette étude aurait été significativement différent, il a notamment pu m'aiguiller dans la formulation définitive de la question de recherche et l'étendue des recherches à réaliser. De plus, je dédie ce passage à Monsieur Thiry et Monsieur Ghilain pour le temps consacré à la lecture de ce mémoire et l'esprit critique qu'ils feront preuve.

Ensuite, les résultats obtenus au terme de ces recherches n'auraient pas été possible sans l'intervention de professionnels externes. J'exprime donc ma gratitude à Madame Bachonee, senior auditeur chez BDO Luxembourg, qui a eu l'amabilité de me mettre en contact avec différents professionnels du chiffre, spécialisés dans les normes IFRS que ce soit chez BDO Luxembourg ou en dehors. De par ce fait, je remercie tous les répondants aux questionnaires qui ont été menés mais surtout à Monsieur Cekerek qui a pu en ces temps difficiles réaménager son emploi du temps pour m'accorder une interview clé.

Et enfin, je tenais à remercier mes amis, ma famille et surtout mes collègues au sein du cabinet BDO Luxembourg pour m'avoir aidé et surtout motivé à finaliser ce mémoire à temps.

Tilkin Manuel



# **Sommaire**

<b>Sommaire</b> .....	<b>1</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>3</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>5</b>
<b>Chapitre 1 : Introduction</b> .....	<b>7</b>
<b>1.1. Contexte</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2. Question de recherche</b> .....	<b>9</b>
<b>1.3. Bénéfices de cette recherche</b> .....	<b>10</b>
<b>1.4. Délimitation de la recherche</b> .....	<b>11</b>
<b>1.5. Structure du mémoire</b> .....	<b>11</b>
<b>Chapitre 2 : Revue littéraire</b> .....	<b>13</b>
<b>2.1. Le leasing</b> .....	<b>13</b>
<b>2.2. International Financial Reporting Standards (IFRS)</b> .....	<b>21</b>
<b>2.3. IAS 17 Contrats de location</b> .....	<b>24</b>
<b>2.4. IFRS 16 Contrats de location</b> .....	<b>34</b>
<b>2.5. Études préliminaires à l'adoption</b> .....	<b>51</b>
<b>2.6. Hypothèses de recherche</b> .....	<b>55</b>
<b>Chapitre 3 : Étude quantitative</b> .....	<b>57</b>
<b>3.1. Introduction</b> .....	<b>57</b>
<b>3.2. Échantillon et données</b> .....	<b>57</b>
<b>3.3. Résultat des recherches</b> .....	<b>59</b>
<b>3.4. Points à retenir</b> .....	<b>73</b>
<b>Chapitre 4 : Étude qualitative</b> .....	<b>77</b>
<b>4.1. Introduction</b> .....	<b>77</b>
<b>4.2. Méthodologie</b> .....	<b>77</b>
<b>4.3. Impact organisationnel</b> .....	<b>78</b>
<b>4.4. Communication financière</b> .....	<b>83</b>
<b>Chapitre 5 : Avis personnel</b> .....	<b>87</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>89</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>91</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>I</b>



## Résumé

Après plus de 10 ans d'attente, l'IASB a finalement publié le 13 janvier 2016 la nouvelle norme IFRS 16 portant sur le traitement comptable des contrats de location.

Ce nouveau standard a annulé et remplacé l'IAS 17 et ses interprétations à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ou ultérieurement sous certaines conditions. Les changements apportés par la norme sont majeurs. Le but de ce nouveau traitement comptable est d'apporter, selon l'IASB, plus de transparence et de comparaison à travers les états financiers. En effet, la distinction qui était d'application entre le contrat de location simple et le contrat de location financier est abandonnée, cette distinction avait pour conséquence que les contrats de location simple ne figuraient pas au bilan du preneur du contrat. Choses révolus, l'IFRS 16 apporte dès à présent un modèle comptable unique pour les contrats de location. Tant que le contrat est considéré comme une location au sens de l'IFRS 16, il induit qu'il doit figurer au bilan du preneur au travers d'un droit d'utilisation à l'actif et un passif locatif comme contrepartie. Cependant, du côté du bailleur, les changements ne sont que peu significatifs par rapport à l'ancienne norme.

Les enjeux sont donc de taille. En 2016, l'IASB a évalué à 3.000 milliards de dollars les engagements hors bilan qui devront être retraités et pour la majorité figurée au bilan. De plus, certains secteurs comme celui des transports semblent parmi les plus impactés.

Par conséquent, après une description théorique de la norme suivi d'exemples numériques pour s'imprégner des différences entre l'IAS 17 et l'IFRS 16, une analyse financière a été menée pour évaluer les effets de la comptabilisation des contrats de location simple sur la solvabilité, la liquidité, le total de la dette et l'EBITDA d'entreprises du secteur des transports. Il en ressort en quelques mots que le secteur aéronautique est de loin le plus impacté alors que les résultats varient d'une entreprise à une autre en fonction du degré d'utilisation des contrats de location et de la nature de l'actif loué pour les autres secteurs.

Au-delà de l'aspect comptable, la première application de l'IFRS 16 n'a pas été une tâche facile et a même demandé aux entreprises à revoir leur organisation interne au vu des effets de son application qui se feront ressentir sur le long terme.

Qui dit impact financier implique impact sur les indicateurs de performance clé des entreprises. Les entreprises ont donc dû gérer leur communication financière pour s'assurer au mieux que les investisseurs puissent évaluer l'impact de l'IFRS 16 sur l'entreprise.

Tels sont les enjeux que font face les entreprises concernées...



## **Liste des abréviations**

ACCA	Association of Chartered Certified Accountants
AMF	Autorité des marchés financiers
ARC	Accounting Regulatory Committee
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization
EBITDAal	Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization after leases
EBITDAR	Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and rents
EFRA	European Financial Reporting Advisory
FASB	Financial Accounting Standards Board
GAAP	Generally Accepted Accounting Principle
IAG	International Airlines Group
IASB	International Accounting Standards Board
IASC	International Accounting Standards Committee
IATA	International Air Transport Association
IFRIC	International Financial Reporting Standards Interpretations Committee
IFRS	International Financial Reporting Standards
KPI	Key Performance Indicator
SEC	Securities and Exchange Commission
SIC	Standing Interpretations Committee
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée



# **Chapitre 1 : Introduction**

## **1.1. Contexte**

Au fil des années, le leasing est devenu un outil de financement incontournable pour les investissements des entreprises. Ces dernières vont même la privilégier au simple achat de leurs actifs qui sont pourtant considérés comme leurs outils de production. En effet, le leasing a de nombreux avantages qui ne sont pas du tout négligeables. En 2017, Monsieur George, expert-comptable en France, souligne notamment dans un article paru dans *Les Echos* que le leasing permet aux entreprises disposant de ressources limitées d'avoir l'opportunité d'acquérir des immobilisations corporelles coûteuses. De par ce fait, elle permet de préserver la trésorerie de l'entreprise en la redirigeant vers d'autres investissements porteurs. De plus, la charge relative à la gestion administrative des actifs sous-jacents est considérablement allégée.

De nombreux secteurs ont aujourd'hui recours au leasing, on peut notamment citer le plus imposant qui est le secteur des transports, que ce soit par voie aérienne ou voie maritime. En effet, les compagnies aériennes ont de plus en plus recours à ce mode de financement. Par titre de comparaison, il y a 25 ans, les activités de leasing étaient inexistantes dans le secteur aéronautiques alors qu'au aujourd'hui 40% des aéronefs dans le monde sont détenus par des sociétés de leasing. Autre fait impressionnant, 50% des avions qui sortent des usines d'Airbus à Toulouse sont destinés aux sociétés de leasing (Boujarde, Huc & Muller-Viner, 2017).

Outre l'aspect financier, le leasing est un atout opérationnel majeur pour les entreprises car il s'agence facilement avec leurs activités. En effet, les entreprises acquièrent notamment des actifs (machines, mobiliers, ...) afin d'appuyer le développement de leurs activités sans prendre des risques financiers importants. Un bel exemple est la crise sans précédent que les compagnies aériennes ou les sociétés de transport vivent à cause du Covid-19. La baisse de la demande a mobilisé des flottes entières d'avion ou de camion à travers le monde. L'Association Internationale du Transport Aérien (ci-après : IATA) n'annonce d'ailleurs pas un retour du trafic aérien à son niveau pré-crise avant 2023 (De Juniac, 2020). Les sociétés se retrouvent donc avec une surcapacité de son offre comparé à la demande. Et c'est à ce moment qu'on voit les atouts du leasing, toutes ces sociétés pourront notamment réduire la taille de leur flotte en ne renouvelant pas les contrats de location. Flexibilité qui n'est pas offerte lorsque l'entreprise est pleinement propriétaire du mobilier. A titre d'exemple représentatif, le CEO de Qatar Airways, Akbar Al Baker (2020), déclare vouloir rendre plus de 50 de ses avions aux

sociétés de leasing sur les 254 qu'elle dispose au sein de sa flotte afin de pouvoir faire face à cette crise.

D'un point de vue comptable, toutes les entreprises qui publient leurs états financiers sous le référentiel comptable *International Financial Reporting Standards* (ci-après : IFRS) développé par l'*International Accounting Standards Board* (ci-après : IASB), devaient jusqu'en 2018 appliquer l'*International Accounting Standards 17* (ci-après : IAS 17). Selon l'IAS 17, le traitement comptable diffère s'il s'agit d'un contrat de leasing opérationnel ou un contrat de leasing financier, également connu sous le nom de crédit-bail. Un leasing est considéré comme un contrat de location-financement si la quasi-totalité des risques et avantages liés à la propriété de l'actif loué sont transféré au preneur du contrat, c'est pourquoi on parle également de modèle basé sur les risques et les bénéfices (*risk and rewards model*). Brièvement, la différence comptable entre les 2 types de leasing réside sur le fait que la valeur du contrat de location-financement doit figurer au bilan du locataire et amortie tout au long de la durée du contrat. Contrairement au leasing financier, le contrat de leasing opérationnel n'a aucune incidence sur le bilan du preneur, les loyers courus sont comptabilisés comme une charge dans le compte de résultat de manière linéaire. Cependant, le total des loyers minimums futurs exigibles doivent figurer dans les notes aux comptes (PwC, 2017). C'est ainsi que les professionnels du chiffre surnomme le contrat de location-financement comme un « leasing bilantaire » et le leasing opérationnel comme un « leasing hors-bilan » (Hsieh & Su, 2015).

Cependant, la norme IAS 17 a été vivement critiquée de par le fait que certains contrats de leasing étaient comptabilisés au bilan alors que d'autres hors-bilan, ce qui a mené à des difficultés à comparer les entreprises entre-elles alors que cela est contradictoire aux objectifs des normes IFRS (PwC, 2009). De par ce fait, l'IASB en collaboration avec le *Financial Accounting Standards Board* (ci-après FASB)<sup>1</sup> a finalisé et publié le 13 Janvier 2016 la nouvelle norme dite IFRS 16 qui vient remplacer l'IAS 17 à partir du 01 Janvier 2019 ou anticipativement dans certains cas.

L'IFRS 16 a comme but de répondre aux critiques sur l'IAS 17 concernant la distinction entre le leasing opérationnel et le leasing financier. Cette norme revoit donc en profondeur le traitement comptable du contrat de location. En effet, il n'y a plus aucune distinction entre les contrats de location. La définition même du leasing a été entièrement revue, on parle maintenant d'un modèle basé sur le droit d'utilisation de l'actif sous-jacent (*Right of Use*

---

<sup>1</sup> La FASB est une association à but non lucratif et non gouvernemental dont sa mission est de développer les normes comptables applicables aux États-Unis (US GAAP).

*model*). Dorénavant, tous les contrats qualifiés de contrat de leasing, sauf exceptions, sont comptabilisés au bilan du preneur. Cependant, du côté du bailleur, l'application de l'IFRS 16 est dans la grande majorité en ligne avec l'IAS 17 (BDO, 2018).

« Un bouleversement comptable majeur pour les entreprises », telles sont les paroles de Thomas Siakam (2018), consultant chez Vertuo Conseil lors d'une interview accordée à *Boursorama*. Effectivement, les entreprises qui ont largement recours au leasing opérationnel, seront les plus touchées. Selon une étude menée par l'IASB (2016), environ 2.800 milliards de dollars d'engagements hors bilan relatifs à des contrats de location simple devraient être transférés au bilan au travers d'environ 14.000 entreprises qui présentent leurs comptes consolidés sous le référentiel comptable IFRS.

L'enjeu est majeur, l'entrée en vigueur de l'IFRS 16 a modifié significativement la structure du bilan et du compte de résultat. La complexité de la transition à l'IFRS 16 est de taille.

PwC a notamment dès Février 2016 anticipé les impacts financiers sur les états financiers d'un échantillon d'entreprises classées par secteur, il en est ressorti une hausse médiane de 47% de la dette dans le secteur aéronautique contre 24% dans le secteur des transports<sup>2</sup>. D'autre part, les compagnies aériennes devraient s'attendre à un accroissement médian de l'ordre de 33% de leur *Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* (ci-après : EBITDA) contre 20% pour le secteur des transports. Un changement majeur pour l'entreprise mais également pour l'ensemble des parties prenantes à la société.

De plus, de nombreuses entreprises ont relayé, lors d'une étude menée par KPMG en 2018, avoir remanié leur organisation interne pour anticiper au mieux le passage à la norme IFRS 16. En effet, le retraitement des contrats de leasing a notamment souligné l'importance de la collecte des données de ces contrats. Ainsi, Monsieur Clochard (2020), associé spécialisé IFRS au sein du cabinet Grant Thornton en France, qualifie l'impact de la norme IFRS comme un effet papillon en soulignant les conséquences en cascade à la fois organisationnelles, financières, et communicationnelles de ces entreprises.

## **1.2. Question de recherche**

Compte tenu de l'engouement généré par l'adoption de la norme IFRS 16, l'objet général de ce mémoire est d'analyser l'impact de cette nouvelle norme sur le secteur des transports.

---

<sup>2</sup> Dans l'étude PwC, le terme transport inclut le transport routier, maritime et ferroviaire.

Les différents objectifs à atteindre au terme de ce mémoire sont définis comme suit :

1. Présenter l'IAS 17 et mettre en avant les critiques qui ont mené à développer l'IFRS 16 (recherche descriptive),
2. Exposer les objectifs, exigences et traitement comptable de l'IFRS 16 (recherche descriptive),
3. Quantifier l'impact financier de l'adoption de la norme IFRS 16 dans les sous-différents secteurs des transports (recherche évaluative),
4. Analyser les conséquences organisationnelles en exposant les mesures prises par les entreprises pour se conformer au mieux au standard (recherche évaluative et compréhensive),
5. Déterminer les mesures prises dans le cadre de la communication financière (recherche compréhensive).

### **1.3. Bénéfices de cette recherche**

A l'heure où cette thèse est rédigée, les entreprises publient petit à petit leurs comptes consolidés pour l'exercice comptable 2019. Sachant que le standard IFRS 16 est entrée en vigueur au 01 Janvier 2019, cette thèse se placera parmi les premières analyses post-application de la norme IFRS 16. En effet, jusqu'à maintenant, les nombreuses études menées sur son impact ont été réalisés sur base d'hypothèses permettant de l'estimer alors que de nombreuses entités ne l'avaient pas encore évalué. Ce sera donc l'opportunité de comparer nos analyses avec l'attente faite par de nombreux cabinets de conseil, par exemple.

Concernant les parties prenantes à ce mémoire, cette thèse sera bien évidemment la plus bénéfique pour les entreprises du secteur des transports qui publient leurs comptes consolidés sous le référentiel comptable IFRS. Cette recherche leur permettra notamment de comparer les résultats avec les leurs au sein d'un même secteur. De plus, elle leur permettra d'avoir un visuel sur les mesures mises en place par ces entreprises pour adopter au mieux ce standard.

Au-delà des entreprises, tous curieux comme étudiants comptables ou non, ou passionnés du secteur des transports pourront bénéficier de ce mémoire d'une première approche claire de la norme IFRS 16 à travers un langage commun et non complexe, contrairement aux textes légaux.

## **1.4. Délimitation de la recherche**

Tout d'abord, l'analyse de l'impact financier sur le secteur des transports se portera sur 4 sous-secteurs distincts : le secteur aéronautique, le secteur du transport routier, le secteur ferroviaire et le secteur maritime. Pour faciliter l'obtention des données financières et pour étendre le nombre d'entreprises potentielles, le transport est défini comme le transport de marchandise ou le transport de passagers, aucune distinction n'est réalisée.

Ensuite, la zone géographique est limitée à l'Europe car chaque zone géographique a ses propres caractéristiques au niveau de l'usage du leasing comme moyen de financement. Par exemple, l'usage de contrats de location est bien plus populaire en Europe qu'aux États-Unis. Une conclusion de l'impact financier sur une zone géographique trop large pourrait donc mener à des résultats biaisés. De plus, l'impact financier sera analysé au travers de quelques indicateurs clés.

Et enfin, la revue littéraire sur les différentes normes relatives aux contrats de location (IAS 17 et IFRS 16) ne sera abordée que du côté du preneur. En effet, la différence majeure porte sur cette partie et est donc la plus impactée.

## **1.5. Structure du mémoire**

Ce mémoire sera divisé en 3 grandes parties qui sont : la revue littéraire, des études empiriques et une conclusion pour finaliser le tout. La revue littéraire abordera l'ensemble de l'aspect théorique du sujet. Les études empiriques permettront de récolter des données à travers différentes méthodologies dans le but de répondre à la problématique. Et la conclusion exposera les découvertes majeures obtenues au travers de ce mémoire.

Concrètement, en prenant en compte les objectifs définis pour ce mémoire, la revue littéraire exposera brièvement les objectifs des normes IFRS. Elle sera ensuite suivie par l'interprétation de la norme IAS 17 et des critiques qui lui sont infligées. Nous pourrons donc sur base de cela embrayer sur l'IFRS 16 en exposant ses objectifs et son traitement comptable. De plus, nous exposerons les différentes études qui ont été menées sur l'impact financier de cette nouvelle norme IFRS afin de pouvoir les challenger avec nos résultats. En effet, une grande majorité des études sont des estimations réalisées avant 2019 sur base de leurs propres hypothèses. L'analyse exposée dans ce travail de fin d'étude se base sur des chiffres réels publiés par les entreprises. De par la revue littéraire, les objectifs 1 et 2 seront atteints.

Au terme de la revue littéraire, nous pourrions définir les hypothèses, c'est-à-dire le lien attendu entre deux ou plusieurs variables qui seront testées dans la partie empirique<sup>3</sup>. Cette dernière sera donc divisée en deux grandes sections axées sur le type de méthodologie utilisée. Premièrement, une étude quantitative sera réalisée sur base des états financiers des entreprises sélectionnées afin de quantifier les impacts financiers du nouveau traitement comptable. Cela nous permettra de valider ou non les estimations réalisées dans le passé sur les différents indicateurs de l'entreprise. Deuxièmement, une étude qualitative sera menée grâce à des questionnaires envoyés à des professionnels et une interview afin de comprendre les impacts organisationnels et identifier les mesures prises par les entreprises pour aborder au mieux la transition. Et troisièmement, une analyse de la communication financière sera réalisée. Au terme de ces études, les objectifs 3, 4 et 5 seront accomplis.

Et enfin, la conclusion clôturera le mémoire par les résultats principaux de nos recherches accompagnée d'un avis personnel sur le sujet.

---

<sup>3</sup> Méthodologies présentées lors du cours de *Master Thesis Methodology (GEST7004-1)* enseigné par Madame Cornet.

## **Chapitre 2 : Revue littéraire**

### **2.1. Le leasing**

#### **2.1.1. Définition du leasing**

Le leasing est défini de manière générale comme un contrat dont une des parties, appelée le bailleur, donne à l'autre partie, appelée le locataire, le droit d'utilisation d'un actif sous-jacent contre le paiement d'un ou plusieurs loyers durant une période de temps défini (*Journal Officiel de l'Union Européenne*, 2008).

Cependant, ce modèle simpliste n'est pas tout à fait représentatif de la réalité. Le leasing est plutôt défini comme une technique contractuelle de crédit à moyen ou long terme dont le preneur du contrat, dit le locataire, fait appel à une société de crédit-bail<sup>4</sup> dit le bailleur en vue qu'il acquière un actif auprès d'un fournisseur choisi et qu'il le remette par la suite en location au locataire (Le Gouvernement du Grand-Duché du Luxembourg, s.d.).

Contrairement à la définition décrite dans le *Journal Officiel de l'Union Européenne*, 3 parties sont identifiées : le locataire, la société de crédit-bail et le fournisseur.

Sur base de la figure 1, les différentes étapes menant à la souscription d'un contrat de leasing sont décrites ci-après :

1. Le futur preneur du contrat de leasing détermine avec un fournisseur les caractéristiques du mobilier ou immobilier souhaité,
2. Le fournisseur détermine sur base des caractéristiques voulues par le futur preneur un devis de la valeur de l'actif souhaité,
3. Le futur preneur prend contact avec une société de crédit-bail dit le bailleur, en soumettant le devis fourni par le fournisseur. La société de crédit-bail remet en retour une proposition de contrat de leasing,
4. Si accepté, la société de crédit-bail acquière l'actif souhaité et en devient donc le plein propriétaire,
5. Le droit d'utilisation de l'actif est transféré au preneur du contrat, dit le locataire contre le paiement des loyers.

---

<sup>4</sup> Une société de crédit-bail peut être une société de leasing ou toute banque offrant des contrats de leasing.

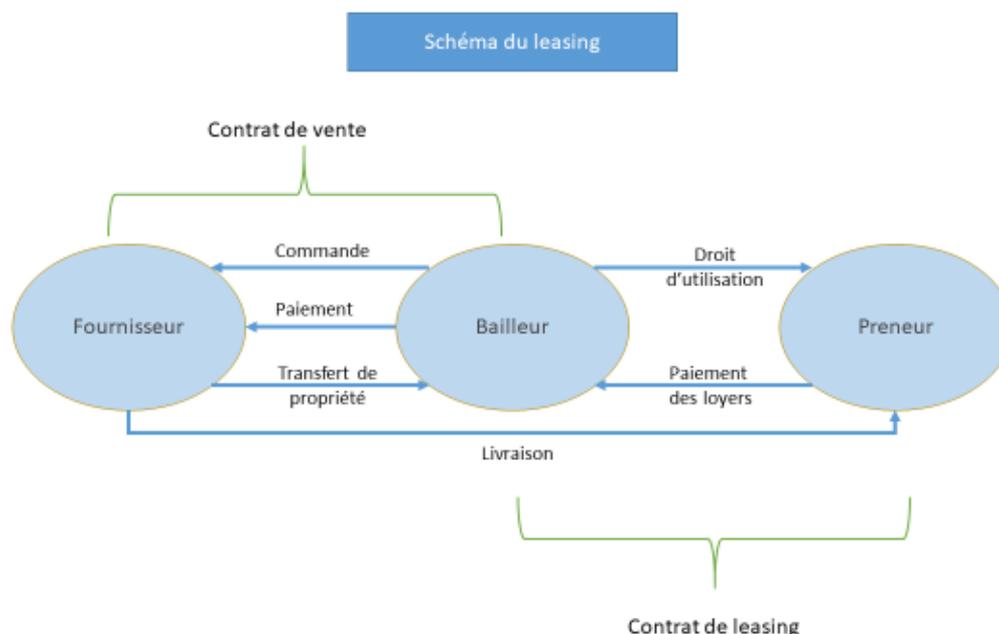


Figure 1 : Schéma descriptif des étapes menant au contrat de leasing.

## 2.1.2. Leasing financier et leasing opérationnel

Bien que les sociétés de leasing aient de nombreuses imaginations dans leur offre de contrats de location en fonction des exigences de leurs clients, les contrats de leasing peuvent être classifiés de deux ordres. En effet, les deux types de leasing qui sont largement pratiqués sont le leasing opérationnel et le leasing financier (Giovanoli, 1980).

### 2.1.2.1. Leasing financier

Au-delà de l'aspect comptable<sup>5</sup>, le leasing financier ou contrat de location-financement sont défini juridiquement en Belgique par l'article 1 de l'Arrêté Royal n°55 du 10 novembre 1967. Ce type de leasing est caractérisé par le fait que la durée de la location doit correspondre à la durée estimée d'utilisation économique du bien, le prix de la location doit être établi afin d'amortir la valeur du bien loué mais également les intérêts et les frais d'opération. De plus, la caractéristique majeure du leasing financier est que le contrat doit offrir la possibilité au locataire d'acquérir le bien à la fin du bail aux conditions préalablement déterminé dans le contrat.

<sup>5</sup> Développé ultérieurement.

L'objectif du contrat de location-financement est donc d'acquérir le bien sous-jacent. En effet, l'élément central du leasing financier est comme son nom l'indique le financement du bien loué (Cox & Moreau, 2007). Au terme du leasing financier, les loyers auront couvert l'intégralité du capital du bien assorti des intérêts et frais accessoires.

D'un point de vue juridique, le bailleur reste le propriétaire de l'actif loué mais économiquement, le preneur du contrat supporte tous les risques et profite de tous les bénéfices du bien loué comme s'il en était le vrai propriétaire (Kohl, 2017).

### **2.1.2.2. Leasing opérationnel**

Il est important de noter que le leasing opérationnel n'est réglementé par aucun Arrêté Royal en Belgique et est donc exclu de l'Arrêté Royal n°55 du 10 novembre 1967. En effet, dans ce type de contrat, l'objectif est de mettre à disposition un actif visé. Le caractère financier vient en arrière-plan contrairement au leasing financier. Le loyer du leasing n'a pas pour objet de restituer le coût du bien (Kohl, 2017). Il n'y a donc dans la majorité des cas aucune option d'achat.

De plus, ce type de contrat est accompagné de services comme les services de maintenance car les risques incombent dans ces contrats au bailleur. Juridiquement et économiquement, le bailleur reste donc le propriétaire du bien sous-jacent (Melis, 2017).

### **2.1.3. Intérêts des entreprises envers le leasing**

Comme décrit dans l'introduction, le leasing est devenu un mode de financement dont les entreprises sont de plus en plus friandes. Tous les secteurs sans exception ont ou vont avoir recours au leasing dans l'objectif d'utiliser des actifs à la place d'autres formes d'investissement comme l'achat ou le crédit. Pour ce qui est du secteur aéronautique et des transports, les actifs qui ont le plus recours au contrat de leasing sont les avions, les navires, les camions ou bien les locomotives. Ce sont donc les biens principaux nécessaires à la poursuite de l'objet social des différentes entreprises (PwC, 2016).

Le secteur aéronautique est de loin, celui qui a le plus recours au contrat de leasing par les compagnies aériennes pour accroître leur flotte d'aéronefs. La figure 2 (CSE Central, 2018) expose la structure des flottes des principales compagnies aériennes<sup>6</sup>. L'International Airlines Group (ci-après : IAG)<sup>7</sup> et Air France&KLM<sup>8</sup> sont les deux groupes qui ont le plus recours au leasing opérationnel d'un point de vue relatif : 31,9% de la flotte d'Air France&KLM et 49,2% pour IAG.

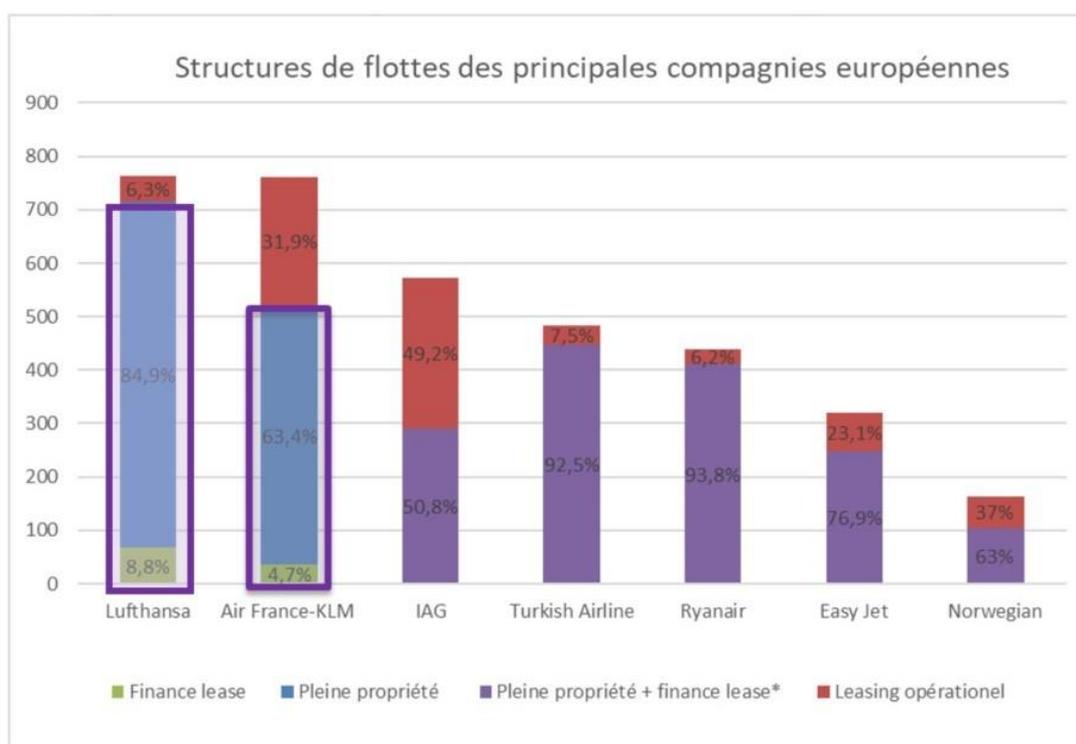


Figure 2 : Structure des flottes des 7 compagnies avec les plus grosses flottes d'aéronefs (CSE Central, 2018).

Une autre étude menée par l'*Equipment Leasing&Finance Foundation* décrit l'accroissement du recours au leasing entre 2012 et 2016 auprès d'un échantillon d'entreprises américaines. Les résultats sont impressionnants et continuent d'affirmer l'attractivité du leasing par rapport aux autres moyens de financement que sont le crédit ou l'achat comptant. Entre 2012 et 2016, le leasing<sup>9</sup> a connu une croissance impressionnante de l'ordre de 129% pour l'acquisition d'équipement de tous genres. Sur la figure 3 (*Equipment Leasing&Finance Foundation, 2018*), en 2012, le leasing représentait 17% alors qu'il est de 39% en 2016 et les estimations affichent une importance plus grande dans les années à venir.

<sup>6</sup> L'étude a été réalisée sur les 7 plus grosses compagnies en termes d'avions.

<sup>7</sup> Troisième plus grand groupe européen et sixième dans le Monde en termes de revenus.

<sup>8</sup> Deuxième plus grand groupe européen et cinquième en termes de chiffre d'affaires.

<sup>9</sup> L'étude ne fait pas la distinction entre le leasing opérationnel et le leasing financier.

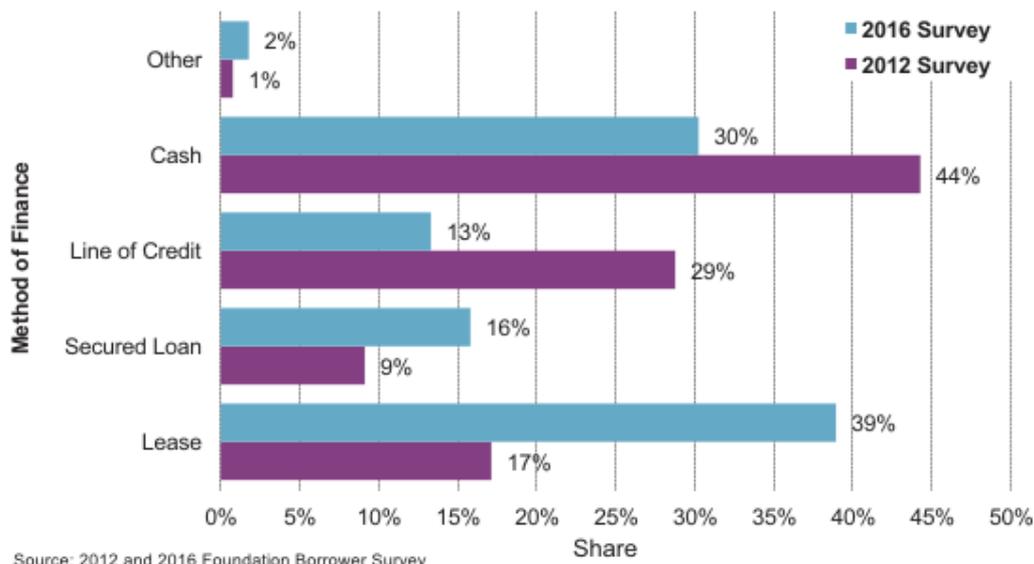
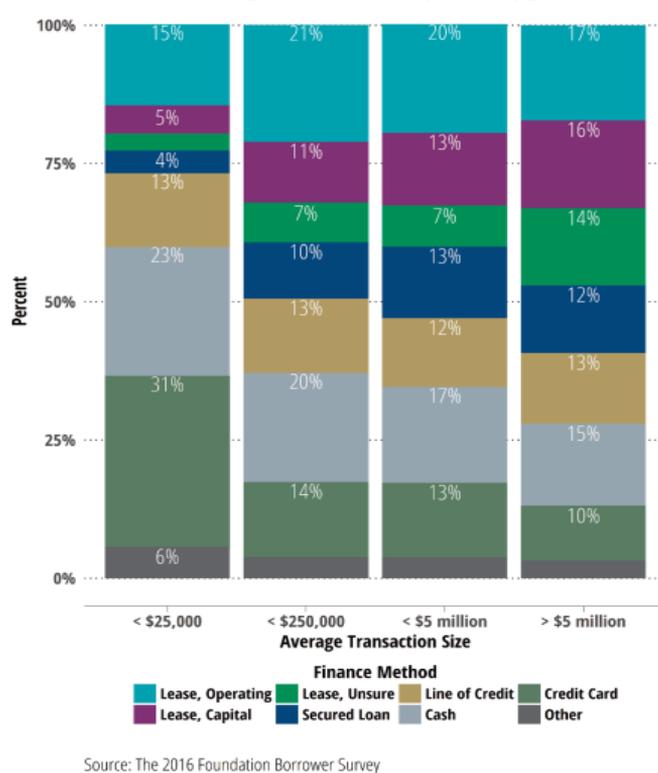


Figure 3 : Parts des méthodes d'investissements dans l'acquisition d'équipements (Equipment Leasing & Finance Foundation, 2018)

La même étude a également analysé le type de financement par intervalles de valeurs des actifs



loués. La figure 4 (Equipment Leasing & Finance Foundation, 2018) démontre clairement que le leasing, quel que soit son type, reste un moyen de financement incontournable. Une tendance est également identifiée : plus la valeur de l'actif sous-jacent est élevée et plus le leasing devient le choix numéro 1 des entreprises. Concernant le type de leasing, le leasing opérationnel est plus sollicité par rapport au leasing financier.

Figure 4 : Moyen de financement par rapport à la valeur de la transaction (Foundation, 2018)

Les raisons qui mènent au leasing sont de deux ordres : une raison liée à l'activité de l'entité et une raison liée à son financement (Durocher, 2008).

La première raison est liée au niveau d'exploitation de l'entreprise. En effet, EY souligne à travers son étude qu'environ 54% des contrats de location ont été contractés par motif de support de l'accroissement de l'activité (EY, 2014).

Prenons l'exemple d'une société de transport en car du type Europcar ou Blablabus qui, suite à des analyses, estime que la demande vers la ville de Liège en Belgique au départ de Paris en France va croître considérablement. Cependant, l'entreprise ne dispose pas de cars disponibles pour pouvoir répondre à cette demande. Au lieu de recourir à l'acquisition directe d'un car, elle prend contact avec une société de leasing qui lui mettra à disposition un car en échange d'un loyer selon une durée d'un an renouvelable pour pouvoir générer des revenus. En effet, l'intérêt au leasing est clairement identifiable. Ce dernier apporte une grande flexibilité à l'entreprise qui est le locataire du car. Après un an d'exploitation du car, l'entreprise ré-estimera si la demande est toujours porteuse et si le renouvellement du contrat est nécessaire ou non. On voit donc à travers le leasing, une opportunité pour les entreprises de se lancer dans des projets requérant du mobilier sans prendre un risque important. A l'opposé, si la société avait acquis le car et donc devenu son propriétaire, l'entreprise n'aurait pas pu s'en débarrasser aussi facilement comme c'est le cas avec le contrat de leasing. Le leasing permet donc une flexibilité de leur flotte en fonction de la fluctuation de la demande (Correia, 2017).

Outre cette raison, le leasing est un atout majeur pour les sociétés qui ont recours à des outils de production dont le taux d'obsolescence est élevé, comme par exemple les technologies informatiques.

Concernant les raisons financières, l'utilisation d'actifs de tous genres devient à la portée de tous quel que soit leur capacité de financement. En effet, elle offre la possibilité aux entreprises de toutes tailles d'utiliser des actifs à haute valeur pour pouvoir supporter leur exploitation. Le leasing, contrairement à l'achat direct, permet de libérer de la trésorerie qui pourra être utilisé à d'autres frais ou investissements, tout en ayant l'utilisation de l'actif. Graham (2008) et Yan (2006) soulignent également des avantages fiscaux liées notamment à l'impôt ou la taxe sur la valeur ajoutée (ci-après : TVA). Effectivement, le preneur du contrat ne doit pas entièrement financer la TVA lors de sa souscription, la société de leasing s'en chargera. Toujours selon Graham (2000), les sociétés de leasing n'exigent que de faibles garanties financières aux entreprises pour pouvoir bénéficier de ce type d'investissement. Il s'agit donc là d'une opportunité pour les sociétés en difficulté financière ou les petites entreprises qui ont des difficultés à recourir au crédit pour acquérir leurs immobilisations<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Les 3 grands moyens disponibles aux entreprises pour exploiter des actifs sont l'achat direct, le leasing ou bien l'endettement (Van Eenoge, 2017).

## 2.1.4. Leasing vs achat direct vs emprunt

Une petite entreprise familiale de transport de passagers est désireuse d'acquérir un nouveau camion. Pour cela, elle a le choix entre 3 moyens d'investissements : la location du camion<sup>11</sup>, l'achat direct ou faire appel au crédit.

La valeur du camion à la vente est évaluée à 8.000,00€. De plus, elle estime en avoir l'utilité durant 5 ans suite à la hausse de la demande en provenance d'un chantier et elle compte donc l'acquérir au 01/01/2020.

Les impacts sur le cash-flow de l'entreprise pour chaque scénario ont été chiffrés ci-dessous.

### 2.1.4.1 L'achat direct

L'entreprise devra supporter l'ensemble des coûts relatifs à l'acquisition de ce camion. En faisant l'hypothèse que le prix d'acquisition est égal au prix de vente c'est-à-dire 8.000,00€.

Prix d'acquisition:	8.000,00 €					
Cash Flow						
Années	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Prix comptant	- 8.000,00 €	- €	- €	- €	- €	-8.000,00 €
Cash flow	- 8.000,00 €	- €	- €	- €	- €	-8.000,00 €

Tableau 1 : Impact de l'achat direct sur le flux de trésorerie

L'analyse du tableau 1 est simple et clair. L'ensemble des coûts relatifs à l'acquisition du camion seront supportés comptablement lors de son acquisition c'est-à-dire en 2020 dans notre cas.

Imaginons que la petite société, fraîchement créée, ne dispose pas beaucoup de liquidité. Le fait de recourir à l'achat direct par ses propres fonds va considérablement impacter sa trésorerie. Par conséquent, elle devra donc peut-être avoir recours à l'endettement pour répondre à ses obligations financières futures mais surtout, elle n'aura plus de capacité d'investissement pour d'autres projets.

---

<sup>11</sup> Par simplicité, on considère la location comme un contrat de leasing opérationnel.

### 2.1.4.2 L'emprunt

L'entreprise fait appel à une banque pour emprunter les liquidités nécessaires à l'acquisition du camion d'une valeur de 8.000,00€. Cependant, « emprunter coûte de l'argent » et l'entreprise contacte donc une banque qui lui propose un emprunt sur 5 ans avec un taux d'intérêt annuel de 2,9%<sup>12</sup> et un remboursement annuel à terme échu (« voir tableau d'amortissement du prêt, placé en annexe I »).

Prix d'acquisition:	8.000,00 €					
Cash Flow						
Années	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Emprunt	8.000,00 €	- €	- €	- €	- €	8.000,00 €
Prix comptant	- 8.000,00 €	- €	- €	- €	- €	-8.000,00 €
Remboursement capital	- 1.509,85 €	- 1.553,64 €	- 1.598,69 €	- 1.645,06 €	- 1.692,76 €	-8.000,00 €
Charge d'intérêt	- 232,00 €	- 188,21 €	- 143,16 €	- 96,80 €	- 49,09 €	- 709,26 €
Cash flow	- 1.741,85 €	- 1.741,85 €	- 1.741,85 €	- 1.741,85 €	- 1.741,85 €	-8.709,26 €

Tableau 2 : Impact de l'endettement sur le flux de trésorerie

La situation est différente dans le cas du financement du camion via l'emprunt auprès d'une institution bancaire. Contrairement à l'achat comptant (tableau 1), le coût de l'investissement initial a un impact considérablement moindre sur la trésorerie de l'entreprise pour la première année : -1.741,85€ contre -8.000,00€ (tableau 2). En effet, le coût de l'emprunt sera étalé sur toute la durée du contrat c'est-à-dire 5 ans dans ce cas. Cela permettra à l'entreprise de disposer de liquidités plus importantes toutes choses restantes égales comparées à l'achat direct et donc de pouvoir investir dans d'autres projets. Cependant, le coût total de l'investissement est plus élevé que l'achat direct, un supplément de 709,26€.

### 2.1.4.3. Leasing

Au final, l'entreprise prend contact avec une société de leasing en leur soumettant le devis du camion évalué à 8.000,00€ pour une durée de 5 ans. L'entreprise contracte donc un leasing opérationnel de 5 ans au terme duquel le véhicule sera remis au bailleur. Ce dernier nous facture les loyers au montant de 85,00€/mois<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Taux d'intérêt annuel récupérée sur : <https://www.bgl.lu/content/publicsite/fr/particuliers/solutions-de-financement/prest-personnel/simulation.html>

<sup>13</sup> Loyer fictif basé sur cet article : <https://www.leconomiste.com/article/leasing-un-nouveau-produit-destine-aux-transporteurs-tir>

Prix d'acquisition:	8.000,00 €					
Loyer mensuel:	85,00 € /mois					
Cash Flow						
Années	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Loyer	- 1.020,00 €	-1.020,00 €	- 1.020,00 €	- 1.020,00 €	-1.020,00 €	- 5.100,00 €
Cash flow	- 1.020,00 €	-1.020,00 €	- 1.020,00 €	- 1.020,00 €	-1.020,00 €	- 5.100,00 €

Tableau 3: Impact du leasing opérationnel sur le flux de trésorerie

Par rapport à l'achat direct, les conclusions sont identiques à l'emprunt. Cependant, ils sont accentués car l'investissement initial est moindre et libère donc un peu plus de liquidité à l'entreprise et le coût total du leasing, sans prendre en compte la valeur temps de l'argent (*Time value of money*), est clairement inférieur. Cependant, au terme des 5 ans, le locataire ne deviendra pas le propriétaire du véhicule<sup>14</sup> contrairement aux deux autres modes de financement.

## **2.2. International Financial Reporting Standards (IFRS)**

### **2.2.1. Histoire**

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, l'émergence de la mondialisation et du commerce international souligna l'importance d'harmoniser les référentielles comptables locaux en un seul référentiel comptable international qui apporterait plus de transparence et de comparabilité au travers des états financiers de l'entreprise. En effet, les divergences entre les systèmes comptables locaux dits *Generally Accepted Accounting Principle* (ci-après : GAAP) défavorisaient le développement de l'entreprise au niveau international et bloquaient également les investisseurs étrangers à la recherche d'opportunité en dehors de leurs frontières (Disle & Noël-Lemaître, 2007).

C'est ainsi qu'en 1973, à l'initiative des institutions comptables de 9 pays<sup>15</sup>, est mise en place à Londres l'*International Accounting Standards Committee* (ci-après : IASC). Cet organisme était en charge de l'élaboration des différentes normes comptables initialement appelées *International Accounting Standards*, plus largement connues sous l'acronyme IAS et la diffusion de ces dernières à travers le Monde. A côté de l'IASC, un comité connu sous le nom de *Standing Interpretations Committee* (ci-après SIC) jusqu'en 2002 puis l'*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee* (ci-après : IFRIC) a été constitué pour faciliter l'interprétation des normes comptables et aider à la convergence internationale

<sup>14</sup> Dans le cas du leasing opérationnel. A ne pas confondre avec le leasing financier.

<sup>15</sup> L'Allemagne, le Canada, les États-Unis, la France, le Japon, le Mexique, les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

des normes comptables. Suite à une profonde révision de l'IASC, ce dernier devient le 01<sup>er</sup> avril 2001 l'*International Accounting Standards Board* (ci-après : l'IASB) sous la supervision de l'*IFRS Foundation* qui nomme ses membres et assurent entre autres son financement. Depuis lors, les normes comptables développées par l'IASB sont nommées IFRS<sup>16</sup>.

Dans un communiqué de presse de la fondation IFRS en 2017, cette dernière déclare que les normes IFRS sont une exigence pour quasiment toutes les sociétés cotées et institutions financières au travers de 126 pays.

### **2.2.2. Au niveau Européen**

Au niveau de l'Union Européenne, l'application et l'adoption des normes IFRS est régi par le règlement (CE) n° 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 2002. Ainsi toutes les entreprises faisant appel à l'épargne publique c'est-à-dire cotées sur un marché réglementé au sein de l'Union Européenne ont l'obligation de publier leurs comptes consolidés sous les normes Internationales IFRS à partir du 01<sup>er</sup> janvier 2005.

En Belgique, les banques (depuis 2006) et les compagnies d'assurance (depuis 2012) qu'elles soient cotées ou non sur un marché réglementaire ont l'obligation de reporter leurs comptes consolidés sous le référentiel IFRS. Les entreprises non-listées qui doivent réaliser une consolidation peuvent volontairement opter aux normes IFRS. Cependant, il n'est pas encore possible de préparer les états financiers individuels sous IFRS (Consolidation and IFRS : an introduction, 2019).

Il est important de noter que la publication d'une nouvelle norme comptable IFRS par l'IASB n'est pas automatiquement d'application au sein de l'Union Européenne. Un mécanisme d'adoption (*endorsement*) a été mis en place pour l'approbation d'un nouveau standard par la Commission Européenne. Deux acteurs rentrent en jeu pour appuyer cette décision : l'*European Financial Reporting Advisory Group* (ci-après : EFRAG) et l'*Accounting Regulatory Committee* (ci-après : ARC). Le premier émet une opinion sur la qualité de la norme et son aspect technique alors que le deuxième évalue le niveau d'acceptation de la nouvelle norme d'un point de vue politique (Georget, 2019).

---

<sup>16</sup> Nomenclature des normes jointe en [annexe II](#)

Par exemple, l'IFRS 16 sur les contrats de leasing a été publié le 13 janvier 2016 mais a reçu le feu vert de la Commission européenne le 31 Octobre 2017 (Règlement (UE) 2017/1986 de la Commission du 31 octobre 2017 modifiant le règlement (CE) n° 1126/2008).

Les critères qui permettent d'adopter les normes comptables définies par l'IASB sont définies à l'article 3 du règlement CE n° 1606/2002 du 19 juillet 2002. Concrètement, un nouveau standard est adopté que si :

- Elle n'est pas contraire au principe d'image fidèle des états financiers,
- Elle répond à l'intérêt public européen,
- Elle satisfait aux critères d'intelligibilité, de pertinence, de fiabilité et de comparabilité exigés de l'information financière nécessaire à la prise de décisions économiques et à l'évaluation de la gestion des dirigeants de la société.

### **2.2.3. Objectifs des normes IFRS**

L'adoption du référentiel comptable IFRS au sein de l'Union Européenne ne s'est pas réalisée par hasard. En effet, le début des années 2000 est marqué par des scandales financiers majeurs : le nom d'Enron et de WorldCom font encore frémir aujourd'hui (Fernandez, 2018). Ces scandales ont mis au grand jour les défaillances de certains référentiels comptables locaux et souligne la demande importante pour des informations financières transparentes et de haute qualité.

Le référentiel comptable IFRS tend à répondre à ces défaillances mais pas que, il permet donc :

- Une unification des différents systèmes comptables locaux en un seul référentiel commun (Boujelbène, Wali & Turki, 2017),
- Favoriser les échanges et la compétitivité internationale (KPMG, s.d.),
- Faciliter la comparaison des entreprises à travers les informations financières (IASplus, 2016),
- A assurer une représentation fidèle des entreprises à travers leurs états financiers en améliorant la transparence, la clarté et la pertinence des informations (KPMG, 2013),
- Refléter la réalité économique et non légale au travers les états financiers, critère de *substance over the form* (Wielbelt, 2012),
- Et enfin sur base des objectifs précédents, apporter une certaine assurance au public mais surtout aux investisseurs (Disle, 2017).

## **2.3. IAS 17 Contrats de location**

Avant le 13 janvier 2016, date d'émission de la norme IFRS 16 par l'IASB, les contrats de leasing étaient traités d'un point de vue comptable par l'IAS 17 sous le référentiel IFRS.

### **2.3.1. Champ d'application**

La forme définitive de la norme IAS 17 sur les contrats de location a été publiée en 1997 par l'IASB mais sa première forme a vu le jour en septembre 1982. Son application a été approuvée au 1<sup>er</sup> janvier 1999 mais depuis lors, elle a subi plusieurs modifications comme au 18 décembre 2003 par l'IASB. Au sein de l'Union Européenne, comme tous les standards, son application a été rendu obligatoire au 01<sup>er</sup> janvier 2005 (McGregor, 2001).

La norme IAS 17 s'applique en général à tous les contrats de location sauf quelques exceptions comme les contrats de location pour l'exploitation de ressources non renouvelables (gaz, pétrole, etc.). Cependant, l'IAS 17 ne s'applique pas du tout pour évaluer (IAS 17.2) :

- Un bien immobilier détenu en location par le preneur mais comptabilisé comme immobilier de placement. Dans ce cas, c'est la norme IAS 40 qui est d'application sur les immeubles de placement,
- Un immeuble de placement mis à disposition par un bailleur dans le cadre d'un contrat de location simple<sup>17</sup>. IAS 40 d'application,
- Des actifs biologiques<sup>18</sup> détenus par le preneur sous un contrat de location-financement<sup>19</sup>. IAS 41 sur l'agriculture est d'application,
- Des actifs biologiques fournis par le bailleur sous un contrat de location simple. IAS 41 doit être appliqué.

---

<sup>17</sup> Par location simple, on entend leasing opérationnel. Voir point [2.3.2.](#)

<sup>18</sup> Un actif biologique est un animal ou une plante vivante (FocusIFRS, 2018).

<sup>19</sup> Par location-financement, on entend leasing financier.

## 2.3.2. Détermination d'un contrat de location

Au sens de la norme IAS 17, un contrat de location est un contrat qui donne le droit au preneur, soit le locataire, d'utiliser un actif en l'échange d'un paiement ou une série de paiements durant une période déterminée (IAS 17.3). Pour faciliter l'interprétation de cette définition, l'IFRIC a publié l'IFRIC 4 *Determining whether an Arrangement contains a lease* pour faciliter l'entité à déterminer si le contrat contient une partie locative ou non. En effet, certains contrats n'ont pas à première vue l'apparence d'un contrat de leasing mais la nature de ce contrat fait que si<sup>20</sup>.

La norme IAS 17 s'articule autour d'un point charnière qui est la distinction entre le contrat de location-financement, également connu sous le nom de leasing financier et le contrat de location simple, également connu sous le nom de leasing opérationnel. En effet, la détermination du type de contrat est la première étape qui enclenchera le traitement comptable adéquat pour chacun d'entre eux.

Par contrat de location-financement, on entend un contrat de location qui transfère la quasi-totalité des risques et bénéfices liés à la propriété de l'actif (IAS 17.4).

Cependant, la définition d'un contrat de location simple est comme son nom l'indique simple et plutôt directe. En effet, tous contrats de location qui ne sont pas qualifiés de contrat de location-financement sont considérés comme des contrats de location simple (IAS 17.4).

L'IAS 17 préconise la réalité économique du contrat et non la réalité juridique de celui-ci (forme du contrat) pour les classer.

La norme IAS 17 est donc un modèle basé sur les risques et bénéfices (*risks and rewards model*).

### 2.3.2.1. Critères

« Transfert des risques et bénéfices » est donc le point central qui permet de déterminer s'il s'agit d'un contrat de location-financement. Certains critères se trouvent dans la norme pour faciliter la classification. La figure 5 aidera le lecteur à déterminer s'il s'agit d'un contrat de location-financement.

---

<sup>20</sup> Cette partie n'est pas traitée dans ce cadre pour se concentrer sur l'aspect comptable.

Cependant, ces critères ne sont pas exhaustifs. S'il est possible de prouver par d'autres moyens que les risques et bénéfices ne sont en majorité pas transférés au preneur, il s'agira d'un contrat de location simple (IAS 17.12). De plus, le fait que le contrat dispose d'une option d'achat est une condition suffisante pour être classifié comme leasing financier. Cependant, le fait que le contrat ne dispose pas d'une option d'achat n'est pas une condition suffisante pour que ce soit un contrat de location simple. En effet, d'autres critères doivent être considérés (IAS 17.10).

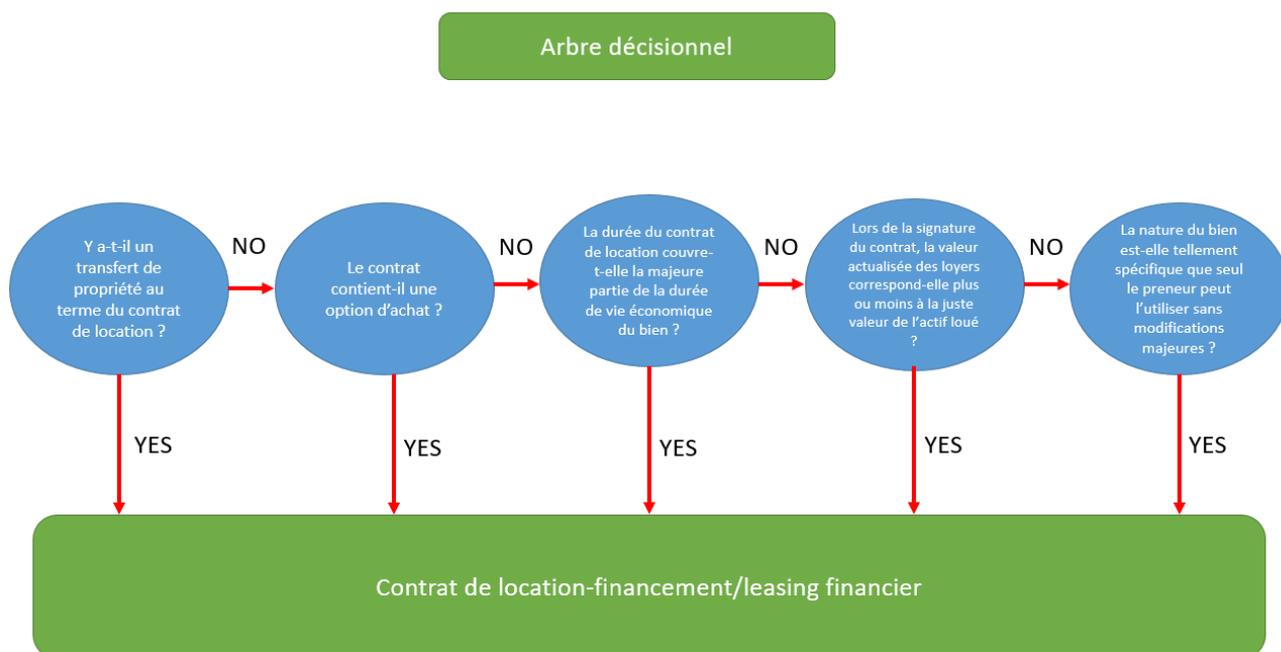


Figure 5 : Arbre décisionnel pour identifier un contrat de location-financement<sup>21</sup>.

IAS 17 affirme également que d'autres indicateurs peuvent mener à la classification en un leasing financier, ils sont de trois ordres (IAS17.11) :

- Si le locataire peut résilier le contrat, les pertes liées à la rupture du contrat sont à la charge de celui-ci,
- Si les gains ou pertes liées à la fluctuation de la juste valeur<sup>22</sup> de la valeur résiduelle de l'actif sont à la charge du preneur,
- Si le preneur a l'opportunité de poursuivre le contrat sur une deuxième période contre un loyer inférieur au marché.

<sup>21</sup> Durée de vie économique correspond à la période d'utilisation économique d'un actif par un ou plusieurs utilisateurs ou le nombre d'unité de production attendues de l'utilisation de l'actif (IAS 17.4).

<sup>22</sup> La juste valeur correspond à la valeur à laquelle l'actif pourrait être échangé sur un marché dans des conditions de concurrence normale (IAS 17.4).

### 2.3.3. Traitement comptable

La différence entre le contrat de location-financement et le contrat de location simple a été démontrée. Il est donc temps de présenter leur différence d'un point de vue comptable du côté du preneur.

#### 2.3.3.1. Contrat de location-financement

Comme indiqué précédemment, la norme IAS 17 s'agence autour de la forme économique du contrat de location (*substance over form*). Par conséquent, le contrat de location-financement doit se trouver au bilan du preneur comme s'il était le propriétaire du bien loué car il en supporte les risques et les bénéfices qui lui sont liés.

Lors de la souscription du leasing financier, le preneur du contrat devra comptabiliser à la fois, pour le même montant, un actif correspondant au droit tiré du contrat et un passif correspondant à la dette envers le bailleur (IAS 17.20).

Le montant comptabilisé correspond au plus petit des 2 montants entre (IAS 17.20) :

- La juste valeur du bien loué au moment de la souscription,
- La valeur actualisée des paiements minimaux du contrat<sup>23</sup>. Il est à noter que l'option d'achat quand elle est tellement avantageuse et que le preneur est quasiment sûr de la lever, peut y être incorporée.

Le taux d'actualisation (*Discount rate*) utilisé pour calculer la valeur actualisée est le taux d'intérêt implicite au contrat<sup>24</sup>. Dans le cas où il ne peut pas être déterminé, il s'agit du taux d'emprunt marginal du preneur<sup>25</sup> (IAS 17.20).

De plus, le preneur peut porter au montant de l'actif les coûts directs initiaux qui ont été subi par le preneur pour contracter le leasing financier. Par exemple, les frais liés aux négociations (IAS 17.24).

---

<sup>23</sup> Les paiements minimaux (côté preneur) sont les paiements que le preneur est, ou peut-être, tenu d'effectuer pendant la durée du contrat de location, à l'exclusion du loyer conditionnel, du coût des services et des taxes à payer par le bailleur ou à rembourser au bailleur, ainsi que tous les montants garantis par lui ou par une personne qui lui est liée (IAS 17.4).

<sup>24</sup> Le taux d'intérêt implicite est défini comme le taux d'intérêt permettant d'égaliser la valeur actualisée des paiements de loyers et la valeur résiduelle non garantie égale à la somme de la juste valeur de l'actif sous-jacent et des coûts directs initiaux du bailleur (IAS17.4).

<sup>25</sup> Le taux d'emprunt marginal du preneur est défini comme le taux d'intérêt que le preneur aurait payé pour emprunter le montant nécessaire pour acquérir l'actif visé par la location pour une durée similaire et un environnement économique commun (IAS 17.4).

Schématiquement lors de la conclusion du contrat, le preneur voit son bilan impacté de cette manière :

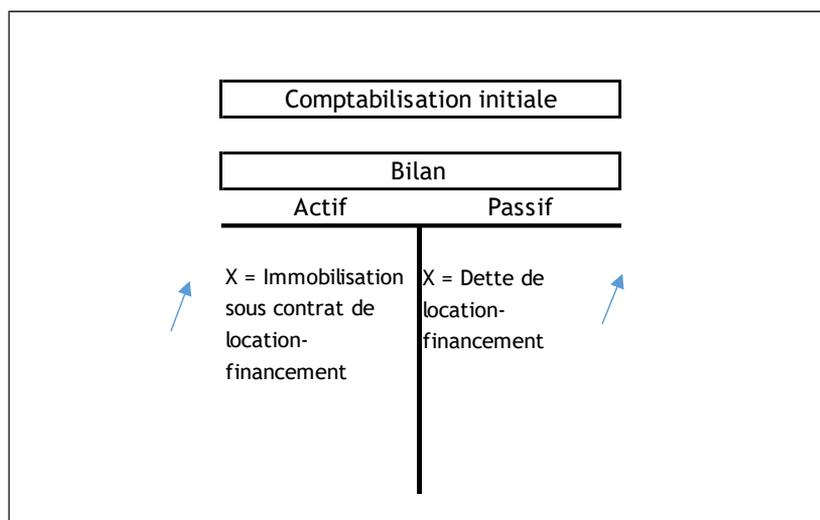


Figure 6 : Impact leasing financier sur le bilan

Lors de la comptabilisation initiale, l'actif et le passif représentent le même montant mais ces montants ne seront plus identiques par la suite car l'actif et le passif seront traités différemment.

En effet, le bien loué se retrouvant à l'actif sera amorti selon les mêmes modalités que les actifs de même nature détenus par l'entreprise, c'est-à-dire en référence à l'IAS 16 pour les immobilisations corporelles et l'IAS 38 pour les immobilisations incorporelles. De par ce fait, l'immobilisation est amortie tout au long de sa durée d'utilité<sup>26</sup> s'il y a une assurance que le preneur deviendra le propriétaire du bien loué au terme du contrat. Dans le cas contraire, on prend la durée la plus courte entre la durée d'utilité et la durée du contrat (IAS 17.28).

Concernant les loyers payés (=les paiements minimaux du contrat), ceux-ci doivent être splittés entre la partie représentant le remboursement du capital qui viendra en diminution de la dette de location-financement et la charge financière qui correspond au montant de la dette due multipliée par un taux d'intérêt périodique constant, comme le taux d'intérêt implicite au contrat (IAS 17.25). La charge financière est la seule composante qui impactera le compte de résultat, en plus de l'amortissement de l'actif.

<sup>26</sup> La durée d'utilité est définie comme la période estimée restante depuis le début de la période de location, pendant laquelle l'entité s'attend à consommer les avantages économiques représentatifs de l'actif, période qui n'est pas limitée par la durée du contrat de location (IAS 17.4).

Schématiquement au 31/12/X, les comptes seront mouvementés de cette manière :

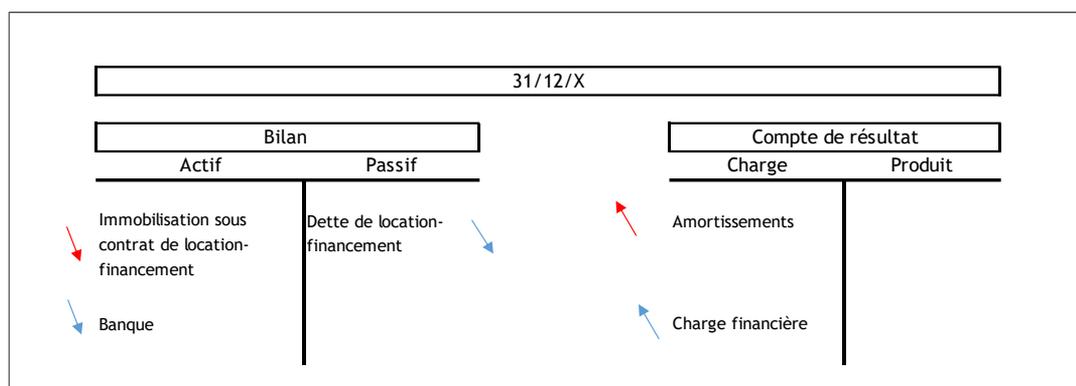


Figure 7 : Mouvements des comptes lors de la réévaluation de l'actif et du passif

### 2.3.3.2. Contrat de location simple

Dans le cadre d'un contrat de location simple ou leasing opérationnel, il n'y a aucun transfert au preneur des risques et bénéfices inhérents à l'actif loué. De par ce fait, le locataire n'est ni le propriétaire économique ni le propriétaire juridique. Par conséquent, il n'y a pas lieu de refléter le contrat de location simple au bilan selon l'IAS 17.

Concrètement, les paiements des loyers liés à la location du bien sous-jacent sont comptabilisés comme une charge opérationnelle sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat sauf s'il existe une autre base bien plus représentative de l'échelonnement dans le temps des avantages tirés, même s'il diffère du paiement des loyers (IAS 17.34).

Schématiquement, l'entreprise se trouve dans cette situation :

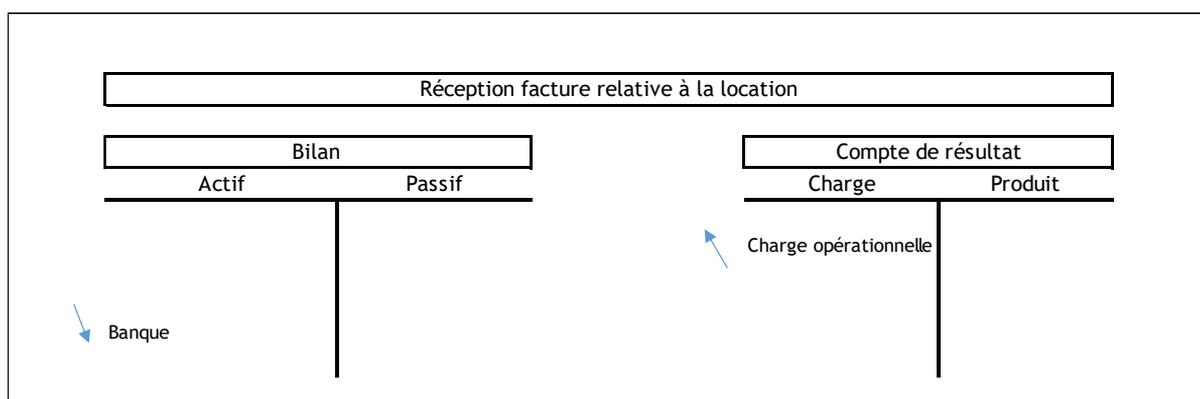


Figure 8 : Impact contrat de location simple sur le bilan et le compte de résultat

### 2.3.4. Communication financière

En plus des modalités comptables, la norme IAS 17 décrit les informations à fournir dans les annexes des états financiers en fonction du type de contrat de location.

Concernant le contrat de location-financement, le preneur du contrat, soit le locataire, devra entre autres divulguer (en plus des dispositions requises par l'*IFRS 7 Instruments financiers : information à fournir*) dans les notes aux comptes (IAS 17.31) un rapprochement entre le total des paiements minimums futurs des contrats de location-financement et leur valeur actualisée à la date de clôture. Ce rapprochement doit être splitté entre différentes tranches (à 1 an au plus, à plus d'1 d'an mais à 5 ans au plus et à plus de 5 ans).

Pour ce qui est du contrat de location simple, le preneur devra également publier toute une série d'informations en plus des dispositions requises par l'*IFRS 7* (IAS 17.35) dont le montant total des paiements minimums futurs dans le cadre de contrats de location simple non résiliables qui devra être décomposé par période (à 1 an au plus, à plus d'1 d'an mais à 5 ans au plus et à plus de 5 ans). Cela explique donc le fait que le contrat de location simple est qualifié d'*off-balance sheet financing* car les paiements futurs dus se trouvent dans les notes et non dans les comptes.

### 2.3.5. Exemples chiffrés

Il est maintenant temps d'exposer un exemple chiffré pour s'imprégner des différences majeures entre le contrat de location-financement et le contrat de location simple.

#### 2.3.5.1. Contrat de location-financement

*Une entreprise maritime est désireuse de contracter un contrat de location pour un bateau d'une valeur de 100.000,00€ au 01/01/X. La société de leasing lui propose un contrat d'une durée de 5 ans dont le loyer annuel est de 22.000,00€ avec une option d'achat de 35.000,00€<sup>27</sup>.*

1<sup>er</sup> étape : il s'agit bien d'un contrat de location-financement car le contrat propose une option d'achat permettant au preneur de devenir le propriétaire au terme du contrat de location.

---

<sup>27</sup> Exercice inspiré du Professeur Pierre Schevin à l'Université de Strasbourg.

2<sup>ème</sup> étape : il faut déterminer s'il y a de forte chance que l'entreprise soulève l'option d'achat. Pour se faire, la valeur résiduelle du bateau au terme du contrat est comparée à l'option sachant que la durée d'utilité de ce type d'actif est de l'ordre de 10 ans.

Valeur résiduelle =  $100.000 - (5 \times 10.000) = 50.000 > 35.000$ . Il y a donc de forte chance qu'elle sera levée.

3<sup>ème</sup> étape : il faut déterminer le taux d'intérêt implicite qui correspond au taux permettant d'égaliser la somme des valeurs actualisées des paiements de loyers à la juste valeur de l'actif sous-jacent lors de la souscription. Dans cet exemple, il faudrait résoudre cette équation :

$$100.000 = \sum_{t=1}^5 \frac{22.000}{(1+i)^t} + \frac{35.000}{(1+i)^5} \quad i = \text{taux d'intérêt implicite}$$

En résolvant l'équation via Excel, le taux d'intérêt implicite est de l'ordre de 11,71%.

4<sup>ème</sup> étape : tableau d'amortissement de la dette de location-financement

Date de remboursement	Annuitée	Intérêts	Intérêts cumulés	Remboursement capital	Remboursement capital cumulé	Solde restant du
01/01/X	- €	- €	- €	- €	- €	100.000,00 €
31/12/X	22.000,00 €	11.709,034 €	11.709,03 €	10.290,97 €	10.290,97 €	89.709,03 €
31/12/X+1	22.000,00 €	10.504,061 €	22.213,10 €	11.495,94 €	21.786,90 €	78.213,10 €
31/12/X+2	22.000,00 €	9.157,998 €	31.371,09 €	12.842,00 €	34.628,91 €	65.371,09 €
31/12/X+3	22.000,00 €	7.654,324 €	39.025,42 €	14.345,68 €	48.974,58 €	51.025,42 €
31/12/X+4	22.000,00 €	5.974,583 €	45.000,00 €	16.025,42 €	65.000,00 €	35.000,00 €

Option d'achat

Tableau 4 : tableau d'amortissement/ventilation loyer entre charge financière et amortissement

5<sup>ème</sup> étape : comme il y a de fortes chances que la société devienne propriétaire, l'actif représentatif du contrat de location-financement est donc amorti de manière linéaire sur sa durée d'utilité.

6<sup>ème</sup> étape : comptabilisation initiale du contrat de location-financement.

Position	Compte	Débit	Crédit
Actif	Bateau sous leasing financier	100.000,00	
Passif	à Dette location financement		100.000,00

Tableau 5: comptabilisation initiale du leasing financier

7<sup>ème</sup> étape : réévaluation des actifs et passifs au 31/12/X.

Comptabilisation de l'amortissement =  $100.000/10 = 10.000$

Position	Compte	Débit	Crédit
Charge	Dotations aux amortissements sur Immobilisation	10.000,00	
Actif	à Amortissements actés sur bateau		10.000,00

Tableau 6: Comptabilisation de l'amortissement annuel

Comptabilisation du loyer annuel de 22.000,00€

Position	Compte	Débit	Crédit
Charge	Charge financière	11.709,03	
Passif	Dettes location financement	10.290,97 €	
Passif	à Compte courant bancaire		22.000,00

Tableau 7: Comptabilisation du loyer annuel

Au 31/12/X, la valeur comptable nette de l'actif est de 90.000,000€ et la dette relative au contrat de location-financement est évaluée à 89.709,03€. Cet exemple prouve également le fait que même si l'actif et le passif ont été comptabilisés initialement à la même valeur, leurs valeurs diffèrent par la suite en fonction des hypothèses réalisées.

### 2.3.5.2. Contrat de location simple

*Une compagnie aérienne internationale est désireuse de contracter un contrat de location portant sur un Airbus A320 afin de combler au manque de capacité dû à l'immobilisation des Boeing 737 Max. La compagnie estime que ces derniers pourront revoler dans 5 ans. La société de leasing propose donc un contrat de 5 ans avec un loyer annuel de 3.250.000,00€<sup>28</sup> et 2.000.000,00€ devront être versés à la signature du contrat.*

1<sup>er</sup> étape : il faut déterminer s'il s'agit d'un contrat de location-financement ou un contrat de location simple. En suivant l'arbre décisionnel (figure 5), ce contrat de location ne prévoit pas de transfert de propriété (1<sup>er</sup> question), il n'y a pas d'option d'achat (2<sup>ème</sup> question), la durée de vie économique d'un avion est en moyenne 25 ans<sup>29</sup> et la durée du contrat ne la couvre pas (3<sup>ème</sup> question), la valeur d'un Airbus A320 est de l'ordre 95 millions d'euros<sup>30</sup>, par déduction la valeur actualisée des loyers ne couvrent pas au moins la juste valeur de l'aéronef (4<sup>ème</sup> question) et l'appareil peut être loué par d'autres preneurs sans modifications (5<sup>ème</sup> questions). De plus, le but de la souscription au contrat est de compenser la perte des Boeing 737 Max et dès leur retour au vol, l'utilité de l'Airbus ne serait plus nécessaire. On conclut donc qu'il s'agit bien d'un contrat de location simple (*off-balance sheet financing*). Concernant les charges de loyer, on retient le principe de base linéaire.

<sup>28</sup> Loyer en provenance du site aeronews.tv.

<sup>29</sup> Age moyen d'un avion court ou long courrier avant démantèlement selon aeronews.tv.

<sup>30</sup> Prix catalogue d'un Airbus A320 selon le fabricant (Airbus, 2018).

2<sup>ème</sup> étape : comptabilisation lors de la souscription. Les 2.000.000,00€ doivent être comptabilisés mais étalés tout au long de la durée du contrat car ce sont des charges constatées d'avance mais se rapportant à un ou plusieurs exercices ultérieurs (principe de séparation des exercices *cut-off*).

Comptabilisation lors de la souscription au 01/01/X

Position	Compte	Débit	Crédit
Actif	Charges constatées d'avance	2.000.000,00	
Actif	à Banque		2.000.000,00

Tableau 7: Souscription du contrat, comptabilisation.

3<sup>ème</sup> étape : comptabilisation des loyers tout au long du contrat. La charge constatée d'avance doit également être extournée de la part du montant relative à l'exercice comptable en question. Dans notre cas,  $2.000.000,00/5 = 400.000,00€$

Comptabilisation des loyers annuels

Loyer: 3.250.000,00€  
Part de la CCA extournée  
pour l'année: X

Position	Compte	Débit	Crédit
Charge	Loyer Airbus A320	3.650.000,00	
Actif	à Charges constatées d'avance		400.000,00
Actif	à Banque		3.250.000,00

Tableau 8: Comptabilisation des loyers annuels au 31/12/X jusqu'au 31/12/X+4

### 2.3.6. Critiques envers cette norme

La norme IAS 17 a été longuement critiquée par les professionnels du chiffre, ils mettent surtout en évidence la distinction qu'il existe entre le contrat de location-financement et le contrat de location simple. En effet comme vu précédemment, le contrat de location simple est complètement absent au bilan du preneur, seul les engagements des paiements des loyers futurs relatifs aux contrats de location simple sont divulgués dans les annexes. C'est ce qui est qualifié de financement hors-bilan (*off-balance sheet financing*) pour les contrats de location simple et de financement bilantaire (*on-balance sheet financing*) lié au fait que le contrat de location-financement est présent au bilan du preneur.

Cependant avec l'accroissement rapide de l'utilisation du leasing opérationnel, de nombreux contrats de location ne sont pas reflétés au bilan des entreprises. En 2005, la *Securities and Exchange Commission* (ci-après : SEC) estimaient que les sociétés américaines cotées

présentaient plus d'1,25 milliards de dollars d'obligations liées à des contrats de locations qui se trouvaient hors-bilan (IFRS Foundation, 2016). L'*Association of Chartered Certified Accountants* (ci-après : ACCA) (2004) a vivement critiqué la norme IAS 17 en déclarant qu'elle ne reflétait pas la réalité économique des entreprises et que les informations divulguées dans les annexes des états financiers sont de qualité médiocre. En effet, il est difficile de comparer une compagnie aérienne qui a recours à l'achat direct et une entreprise qui utilise à haute fréquence le leasing opérationnel. L'ancien président de l'IASB, Monsieur Tweedie, déclara même en 2018 : « *Une de ma plus grande ambition avant que je meurs est de voler dans un avion qui est présent au bilan de la compagnie aérienne* ». De plus, les investisseurs ou autres parties prenantes qui doivent réaliser une analyse financière sur l'entreprise doivent ajuster leurs valeurs sur base des engagements hors bilan mais cela s'avère être souvent une tâche compliquée vu la qualité des informations publiées dans les annexes. Ils éprouvent donc une difficulté à avoir une image correcte de la réalité économique de l'entreprise. Ces sociétés présentent donc une image biaisée de leur bilan ce qui peut affecter les décisions des lecteurs. Plusieurs recherches ont montré que l'activation des contrats de location simple au bilan impacterait les indicateurs clés et donc la décision des parties prenantes (*stakeholders*).

Au final, l'IAS 17 ne répond pas aux objectifs suivis par le référentiel comptable international qui est entre autres de faciliter la comparabilité entre les sociétés et les industries, de refléter une information à la fois transparente et claire au travers des états financiers et surtout refléter la réalité économique et financière des entreprises.

Le ton est donc donné, la nécessité de réformer l'IAS 17 s'est avérée plus qu'urgent. L'IASB en collaboration avec la FASB s'est rapidement penché sur un projet de réforme de la norme IAS 17 pour répondre aux défaillances de ce dernier. C'est ainsi que 10 ans plus tard, le 13 janvier 2016, la nouvelle norme IFRS 16 sur les contrats de location voit le jour (IFRS Foundation, 2016).

## **2.4. IFRS 16 Contrats de location**

Afin de répondre rapidement aux défauts infligés à l'IAS 17 sur les contrats de location, l'IASB a décidé de s'associer avec la FASB dès 2005, l'entité américaine en charge du développement des normes comptables américaines (*US GAAP*), pour non pas modifier l'IAS 17 mais plutôt développer une toute nouvelle norme comptable. Dix ans plus tard après de nombreuses consultations et discussions, l'IASB publie le 13 janvier 2016 la version définitive de la norme

appelée IFRS 16 Contrats de location. Au niveau européen, son approbation via le mécanisme d'endorsement a été rendue le 31 Octobre 2017 par le règlement (UE) 2017/1986 de la Commission du 31 octobre 2017 modifiant le règlement (CE) n° 1126/2008.

Cette partie consiste donc à exposer les exigences requises par cette nouvelle norme IFRS 16 en matière comptable. De plus, un rapprochement direct avec l'ancien référentiel traitant du même sujet sera réalisé en parallèle.

### **2.4.1. Champ d'application**

Comme dit précédemment, l'IFRS 16 sur les contrats de location a été publié le 13 janvier 2016 pour une entrée en vigueur dans les exercices comptables débutant au 01<sup>er</sup> janvier 2019 au plus tôt. Cependant, certaines entreprises peuvent décider de l'adopter de manière anticipative à condition qu'ils appliquent en même temps l'IFRS 15 portant sur la comptabilisation des produits des contrats avec les clients. Ces groupes qui décident d'adopter la norme de manière anticipative sont appelées les *Early Adopters* (BDO, 2020).

L'IFRS 16 lors de son adoption vient à remplacer l'IAS 17 mais également toutes les interprétations publiées par l'IFRIC<sup>31</sup>. Concernant son champ d'application, il est plus ou moins similaires à celui de l'IAS 17, l'IFRS 16 s'applique donc à tous les contrats de location à l'exception (IFRS 16.3) :

- Les contrats de location portant sur des ressources naturelles non renouvelables traités par l'IFRS 6 sur l'exploration et l'évaluation des ressources minières,
- Les contrats qui rentrent dans les critères de l'IFRIC 12 sur les accords de concessions de services,
- Les contrats de location relatifs à des produits biologiques qui sont traités par l'IAS 41 et les droits résultants d'accord en lien avec l'IAS 38,
- Des licences de propriété intellectuelle rentrant dans le champ d'application de l'IFRS 15.

---

<sup>31</sup> *IFRIC 4 Determining whether an Arrangement contains a Lease, SIC 15 Operating Leases – Incentives ET SIC 27 Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease.*

### **2.4.1.1. Traces de l'IAS 17 pour certains contrats**

Cependant pour alléger la charge administrative<sup>32</sup> liée à l'adoption de l'IFRS 16, l'IASB a donné l'opportunité aux preneurs du contrat (les plus impactés) de ne pas appliquer la norme IFRS 16 dans le cas de contrat de location de faible valeur et les contrats de location de court terme.

Un contrat de location est caractérisé de faible valeur si l'actif sous-jacent faisant l'objet de la location est de faible valeur. L'appréciation de la faible valeur se fait sur base de la valeur à neuve de ce bien même s'il est question d'un contrat de location sur des actifs non-neufs. Cette valeur neuve est un montant brut et non relatif à des critères comme la taille de l'entreprise (IFRS 16.B4). Pour éviter trop d'ambiguïté, l'IASB a défini un seuil en dessous duquel l'actif est considéré comme de faible valeur, il est établi à 5.000,00 \$ (IFRS 16.BC100). De plus, deux autres conditions doivent être remplies pour obtenir cette exception : l'actif de faible valeur ne doit pas dépendre ou être liés à d'autres actifs (IFRS 16.B5) et le preneur peut tirer des avantages de cet actif pris individuellement (IFRS 16.B7).

Un contrat de location de court terme est un contrat dont la durée contractuelle<sup>33</sup> est au maximum de 12 mois à la date de début de la location.

Il faut également noter que la norme IFRS 16 offre la possibilité au preneur du contrat de ne pas appliquer IFRS 16 pour ces deux types de contrat mais il ne s'agit pas d'une obligation. Cependant, le choix pour l'exception relative aux contrats de location de court terme doit s'appliquer de manière uniforme pour les actifs d'une même classe (par exemple, tout le matériel informatique). Cependant pour les contrats de location de faible valeur, le preneur peut décider d'appliquer l'exception par contrat.

Comptablement, les contrats de location de faible valeur et de court terme sont traités comme des contrats de location simple selon IAS 17.

### **2.4.2. Identification d'un contrat de location**

L'innovation majeure de la norme comptable IFRS 16 est qu'elle expose un modèle universel pour tous les contrats de location alors que sous IAS 17, le traitement comptable différait s'il s'agissait d'un contrat de location-financement ou un contrat de location simple pour le preneur

---

<sup>32</sup> Développée dans le point sur l'impact organisationnel.

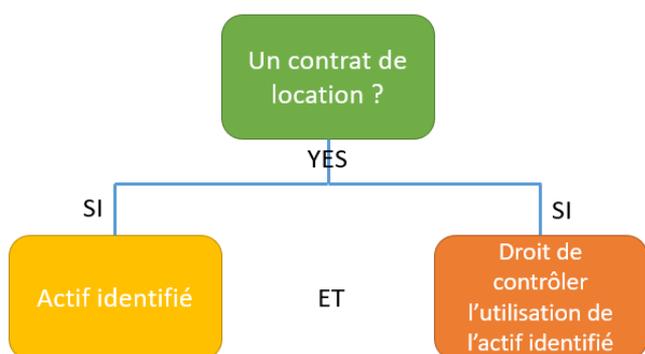
<sup>33</sup> La manière de déterminer la durée du contrat de location est présentée au point 2.4.3.

du contrat. Cependant, la définition d'un contrat de location reste plus ou moins similaire sous IFRS 16 avec celle définie sous IAS 17 (IAS 17.3).

« Un contrat est, ou contient, un contrat de location s'il confère au client le droit de contrôler l'utilisation de l'actif identifié pour une certaine période en échange d'une contrepartie. » (IFRS 16.9).

L'application de la norme IFRS 16 s'agence donc autour de cette définition d'un contrat de location. Il n'y a donc plus aucune distinction entre le type de leasing pour le preneur du contrat. Si un contrat ne répond pas aux critères définis par cette définition, l'IFRS 16 ne doit pas être appliqué car il ne s'agit pas d'un contrat de location.

Avant de poursuivre, il est judicieux de décortiquer la définition. En effet, un contrat est considéré comme contrat de location si un actif a été identifié et si le preneur a le droit de contrôler l'utilisation de l'actif contre un ou plusieurs paiements. Schématiquement, un contrat de location sous IFRS 16 a cette forme :



Même si les définitions sont identiques entre IAS 17 et IFRS 16, L'IASB a délimité le champ de la définition afin qu'il se peut que des contrats de location au sens de l'IAS 17 n'en soit plus un au sens de l'IFRS 16 et vice versa.

Figure 9 : Composantes du contrat de location sous IFRS 16.

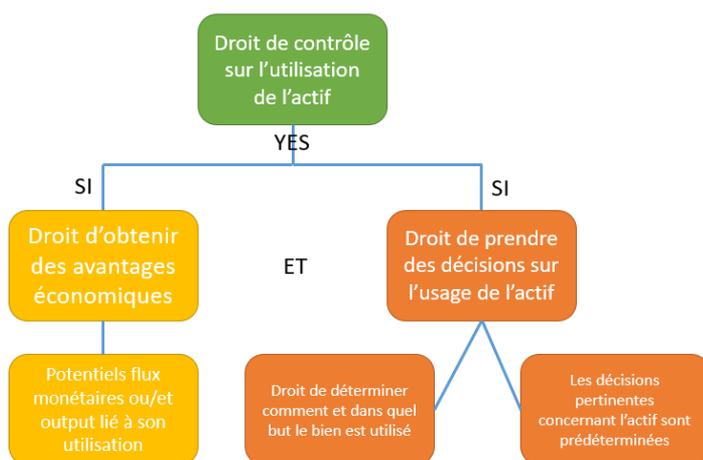
### 2.4.2.1. Actif identifié

L'actif identifié correspond à l'actif indiqué dans le contrat ou identifié de manière implicite lorsqu'il est remis au preneur (IFRS 16.B13). Il est cependant important de noter qu'un actif n'est pas considéré comme identifié si cet actif peut être substitué par le fournisseur. Cette substitution doit être réelle, cela signifie que le fournisseur peut substituer l'actif tout au long du contrat et tirer un avantage s'il le réalise. (IFRS 16.B14).

### 2.4.2.2. Droit de contrôler l'utilisation de l'actif identifié

Le fait que le preneur doive avoir le droit de contrôler l'utilisation de l'actif identifié permet de dissocier un contrat de location à un contrat de service. En effet, la complexité des contrats de service peut faire penser qu'il s'agirait d'un contrat de location. Dans un contrat de service, le fournisseur conserve l'ensemble des ressources permettant de réaliser le service alors que dans un contrat de location, les ressources qui sont le droit d'utiliser l'actif, sont aux mains du preneur du contrat. Par exemple, un contrat de location portant sur un service de maintenance, le preneur aura le contrôle sur l'avion tout au long du contrat. Cependant pour la maintenance, le preneur n'a aucun contrôle et cette composante sera donc rejetée de la norme IFRS 16. Il faudra donc les dissocier : la location de l'appareil sera comptabilisée au bilan et les charges relatives aux services dans le compte de résultat sans incidence sur le bilan.

Bien que les conditions pour se trouver dans un contrat de location sont claires, le concept de « droit de contrôler l'utilisation de l'actif identifié » reste ambigu. C'est pourquoi l'IFRS 16 décompose ce droit en deux sous-droits qui sont le droit d'obtenir la quasi-totalité des avantages procurés par l'utilisation de l'actif (IFRS 16.B21) et le droit de prendre des décisions sur l'usage de l'actif durant le contrat de location (IFRS 16.B24).



Les avantages tirés de l'actif tout au long du contrat de location peuvent avoir des formes diverses (par exemple, les ventes générées par la location d'un avion). Il est à noter que les avantages tirés sont ceux qui sont possible d'obtenir dans le cadre des conditions du contrat (par exemple, un véhicule loué avec un kilométrage limité à 5.000 km, les avantages sont donc plafonnés à ce seuil) (IFRS 16.B22).

Figure 10 : Déterminer s'il existe un droit de contrôle.

Le droit de prendre des décisions sur l'utilisation signifie que le preneur peut décider de prendre des décisions importantes sur le comment et le pourquoi de l'utilisation de l'actif ou si les modalités ont été prédéterminés<sup>34</sup> à l'avance de par la nature de l'actif : soit il peut l'exploiter tout au long du contrat sans être entraver par le fournisseur ou soit l'actif (ou

<sup>34</sup> On fait par exemple référence aux actifs qui seraient coûteux à modifier pour être utilisé par un autre client (BDO, 2020).

certaines parties) a été conçu par le client, qui prédéterminerait le mode d'utilisation de l'actif durant le contrat (IFRS 16.B24).

### 2.4.2.3. Arbre décisionnel

Les uns dans l'autre, un contrat est considéré comme un contrat de location s'il réussit parfaitement ce parcours :

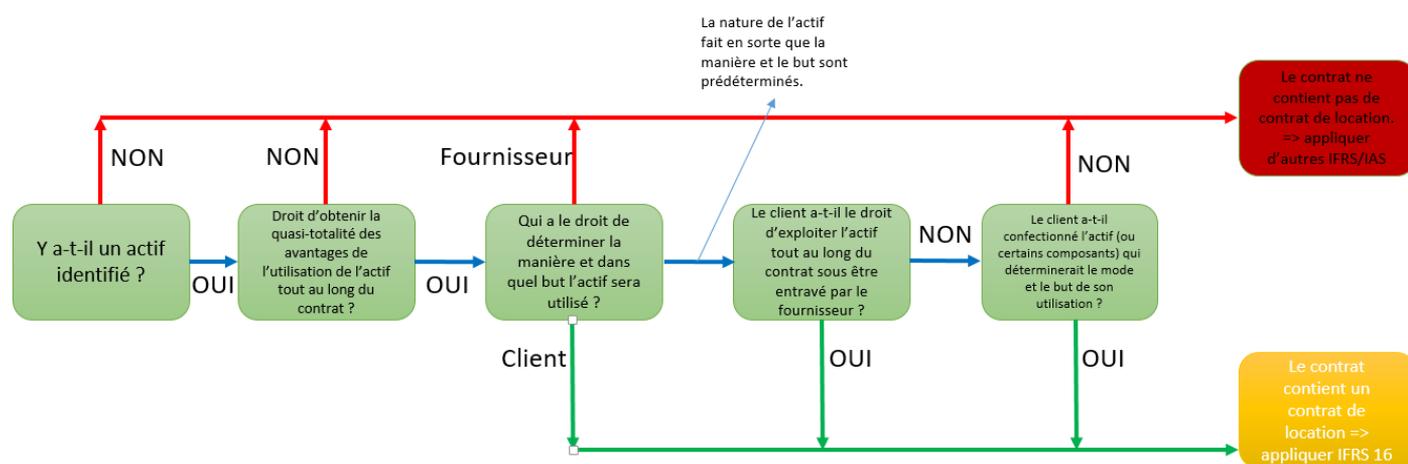


Figure 11 : arbre décisionnel concernant le contrat de location sous IFRS 16.

### 2.4.3. Durée du contrat de location

Bien que cela semble à première vue simple de déterminer la durée du contrat de location, cela se complique lorsque ce contrat contient des caractéristiques spécifiques. Selon IFRS 16, la durée du contrat de location correspond à la période non-résiliable du contrat de location mais inclura également les périodes couvertes par une option qui étendrait la durée du contrat de location s'il y a une assurance raisonnable que le preneur lève cette option, mais aussi les périodes couvertes par une option de résiliation s'il existe une assurance raisonnable que le preneur ne lève pas cette option (IFRS 16.18).

L'IFRS 16 fait également la distinction entre la date de début du contrat de location et la date de commencement de la location. La date de début du contrat de location correspond à première vue à la date de signature du contrat sauf si les principales dispositions n'ont pas encore été réglées. Dans ce cas, la date de début de la location est celle lorsque les principales dispositions du contrat ont été convenues. Comptablement, cette date n'a aucune influence. Cependant, la date de commencement de la location est la date à partir de laquelle le bailleur met l'actif sous-jacent à disposition du locataire (IFRS 16.A). Concernant la date de fin de la location, elle

correspond à la date lorsque le preneur au contrat ne dispose plus d'aucun droit sur l'actif loué (IFRS 16.B34).

La durée du contrat de location doit être revue de manière continue tout au long du contrat de location s'il y a une assurance raisonnable que le preneur exerce l'option d'extension ou n'exerce pas l'option de résiliation (ou inversement) en cas de survenance d'un événement important ou d'un changement important du contexte (IFRS 16.20). De plus, la durée du contrat est revue si la période non-résiliable venait à être modifiée (IFRS 16.21).

#### **2.4.4. Traitement comptable du côté du preneur**

Comme indiqué précédemment, il n'y a plus aucune distinction entre le contrat de location-financement et le contrat de location simple comme défini par l'IAS 17. Cela implique donc que le *off-balance sheet financing* est révolu. Tous les contrats de location, sauf exceptions, tels que définis par l'IFRS 16 doivent se retrouver au bilan du preneur. Dorénavant, même s'il n'y a pas de transferts des risques et bénéfices liés à l'actif loué (IAS 17), le contrat de location est inscrit au bilan du preneur au travers d'un actif et d'un passif.

##### **2.4.4.1. Comptabilisation initiale**

Lors de la date de commencement de la location<sup>35</sup>, le preneur du contrat devra initialement comptabiliser un droit d'utilisation comme actif représentatif du droit d'utilisation de l'actif sous-jacent et un passif locatif représentatif des redevances locatives (IFRS 16.22).

Il a lieu d'évaluer en premier le passif locatif car ce dernier servira de base pour évaluer le droit d'utilisation comme actif. Ce passif locatif correspond donc à la somme des valeurs actualisées des paiements locatifs dus au bailleur en utilisant un taux d'actualisation correspondant au taux implicite du contrat<sup>36</sup>. Dans le cas où ce taux ne peut pas être déterminé, le preneur devra utiliser le taux d'emprunt marginal<sup>37</sup> comme défini par IAS 17.

---

<sup>35</sup> Tel que défini en 2.4.3.

<sup>36</sup> Pour rappel, il s'agit du taux d'intérêt permettant d'égaliser la valeur actualisée des paiements de loyers et la valeur résiduelle non garantie égale à la somme de la juste valeur de l'actif sous-jacent et des coûts directs initiaux du bailleur (IFRS 16.appendix A).

<sup>37</sup> Le taux d'emprunt marginal du preneur est défini comme le taux d'intérêt que le preneur aurait payé pour emprunter le montant nécessaire pour acquérir l'actif visé par la location pour une durée similaire et un environnement économique commun (IFRS 16.appendix A).

Les paiements locatifs comprennent (IFRS 16.27) :

- Des paiements fixes sous déduction des sommes du bailleur reçus pour influencer la conclusion du contrat,
- Des paiements de loyers variables car calculés sur base d'un indice des prix à la consommation, d'un taux d'intérêt de référence, ou simplement pour tenir compte de l'évolution des prix du marché,
- Montants que le locataire est censé devoir payer au titre de garantie de valeur résiduelle<sup>38</sup>,
- Le prix d'exercice d'une option d'achat s'il y a une certaine assurance que l'option est levée,
- Des éventuelles pénalités à payer dans le cas où le preneur exercerait l'option de résiliation de contrat s'il y a une certitude que le preneur l'exerce.

Une précision à apporter concernant les paiements de loyers variables, ces derniers ne sont pris en compte pour évaluer le passif locatif que s'ils dépendent d'un taux ou un index<sup>39</sup>. Un paiement lié à d'autres variables comme le chiffre d'affaires n'est pas retenu pour cette évaluation initiale. En effet, les paiements variables liés à un index sont inévitables et indépendant de l'activité future du preneur (IFRS 16.BC165). Cependant à l'évaluation initiale pour éviter des risques de comparabilité, les entreprises ne doivent pas appliquer des méthodes de projection des index dans le futur, ils doivent par contre émettre l'hypothèse que l'index lors de l'évaluation initiale restera constant<sup>40</sup> (IFRS 16.BC166). Par exemple, une compagnie aérienne au 01/01/N contracte un contrat de location avec un loyer annuel de 5.000,00€ pendant 5 ans mais qui variera selon l'indice des prix à la consommation. Au 01/01/N, l'entreprise fait donc l'hypothèse que l'indice ne variera pas durant les 5 ans et actualisera donc les 5.000,00€ de chaque année.

Concernant le droit d'utilisation comme actif représentant le droit de contrôle de l'utilisation comme défini en 2.4.2.2., le point de départ pour l'évaluation du droit d'utilisation est la détermination du passif locatif mais ce montant ne se limite pas à cela. En effet, le droit d'utilisation, en plus du passif locatif comprend (IFRS 16.23):

---

<sup>38</sup> La valeur résiduelle de l'actif sous-jacent est la partie des droits conservés par le bailleur. Cependant, à la fin du contrat, il y a un risque que ce droit soit inférieur à ce qui était attendu. Il peut donc exiger au preneur une compensation fixe au terme du contrat pour compenser cette perte. Il s'agit de la garantie de valeur résiduelle.

<sup>39</sup> Taux ou indices qui reflèteraient la variation du loyer sur le marché comme par exemple l'indice des prix à la consommation ou des taux d'intérêt comme l'Euribor (KPMG, 2017).

<sup>40</sup> Le traitement ultérieur de ces paiements se fera selon les modalités en 2.4.3.2.

- Les paiements précédents le commencement du contrat réalisées au bailleur (sous déduction des paiements reçus pour inciter la souscription au contrat),
- Les coûts directs initiaux supportés par le preneur en lien avec le contrat (Si le contrat n'avait pas été conclu, les coûts n'auraient pas eu lieu),
- Une estimation des coûts à supporter lors du démantèlement ou la remise en état de l'actif sous-jacent selon les conditions du contrat (IFRS 16.24).

IFRS 16 ne précise pas si le droit d'utilisation est une immobilisation corporelle ou une immobilisation incorporelle. Il en résulte qu'il s'agit d'une nouvelle classe d'actifs.

Dès à présent, le contrat de location est reflété au bilan à travers le droit d'utilisation et la dette locative :

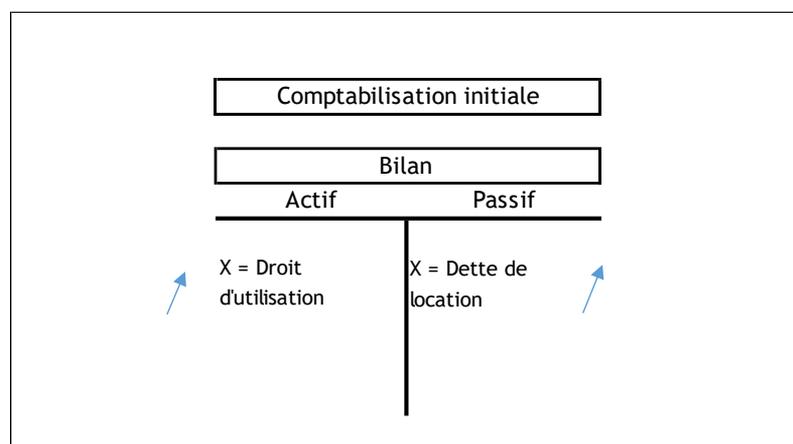


Figure 11 : comptabilisation initiale du contrat de location.

#### 2.4.4.2. Évaluation ultérieure

La distinction entre le droit d'utilisation et le contrat subsiste après la comptabilisation initiale. En effet, le droit d'utilisation doit être réévalué pour tenir compte de la dépréciation de ce droit. IFRS 16 renvoie donc au *modèle des coûts* tel que présenté dans la norme IAS 16 sur les immobilisations corporelles (IFRS 16.31).

Le modèle de coût évalue donc le droit d'utilisation de cette manière :

*Droit d'utilisation*

$$= \text{coût initial de ce droit} - \text{amortissements cumulés} - \text{pertes de valeur cumulées} \\ - \text{ajustements pour réévaluation}^{41}$$

<sup>41</sup> Ajustement réalisé suite à une réévaluation du passif locatif due à la variation d'un index par exemple.

L'amortissement est calculé en fonction des dispositions possibles selon IAS 16. Il est cependant important de noter comme sous IAS 17 que le droit d'utilisation est amorti tout au long de sa durée d'utilité<sup>42</sup> s'il y a une assurance que le preneur deviendra le propriétaire du bien loué au terme du contrat. Dans le cas contraire, on prend la durée la plus courte entre la durée d'utilité et la durée du contrat (IFRS 16.31). Les pertes de valeurs sont traitées selon *IAS 36 Dépréciation d'actif* pour tenir compte d'éventuel perte de valeur lié au droit d'utilisation. Cependant, l'entreprise pourra opter pour le modèle de réévaluation<sup>43</sup> comme défini par IAS 16 mais dans le seul cas où le droit d'utilisation porte sur des immobilisations corporelles (IFRS 16.35). De plus, l'entreprise devra suivre les méthodes d'évaluation selon *IAS 14 Immeubles de placement* si l'actif sous-jacent au contrat de location répond à la définition d'immeuble de placement.

Concernant le passif locatif, il est plus ou moins similaire au traitement comptable sous IAS 17 pour les contrats de location-financement mais drastiquement différent à celui pour les contrats de location simple. En effet, la dette locative est tout d'abord augmentée de la charge d'intérêt calculée en appliquant le taux d'actualisation au solde du en début de période (IFRS 16.36) et ensuite diminuée du paiement du loyer (IFRS 16.37). En parallèle à IAS 17 sur les contrats de location simple, le compte de résultat ne sera impacté que de la charge d'intérêt sous IFRS 16 mais sous IAS 17, tout le loyer était comptabilisé dans le compte de résultat.

Il est important de noter que le passif locatif peut subir des réévaluations suite à des modifications du contrat de location initial (par exemple : la variation des paiements liés à un index, la modification de la durée du contrat, la probabilité d'exercer l'option d'achat ou la modification de la garantie de la valeur résiduelle) (IFRS 16.42).

Si le paiement du loyer venait à augmenter durant le contrat suite à une hausse d'un index<sup>44</sup>, l'entreprise devrait réajuster le passif locatif en recalculant la valeur actualisée sur base du nouveau loyer et en faisant l'hypothèse qu'il sera constant durant la durée restante du contrat de location. L'ajustement du passif locatif aura comme contrepartie une variation du droit d'utilisation en actif. Cependant, IFRS 16 souligne que si le droit d'utilisation a déjà une valeur

---

<sup>42</sup> La durée d'utilité est définie comme la période estimée restante depuis le début de la période de location, pendant laquelle l'entité s'attend à consommer les avantages économiques représentatifs de l'actif, période qui n'est pas limitée par la durée du contrat de location (IAS 17.4).

<sup>43</sup> Non présenté car la majorité des entreprises sous IFRS opte pour le modèle des coûts car plus facile à appliquer et moins coûteux.

<sup>44</sup> Les paiements qui varient selon d'autres facteurs qu'un index ou un taux sont reflétés directement au compte de résultat (IFRS 16.BC168 et BC169)

nette comptable égale à zéro, la contrepartie sera comptabilisée au compte de résultat (IFRS 16.39).

Par exemple, une entreprise de transport de marchandise contracte une location pour un véhicule durant 5 ans pour un loyer initial de 1000,00€/an. Cependant, ce loyer variera pour refléter la hausse de l'indice des prix à la consommation s'il y a lieu d'être. Au 01/01/X, l'indice est de 100. Le taux marginal d'endettement du preneur est de 5%. Au 01/01/X, le passif locatif est évalué à la valeur actualisée des loyers = 4329,47€. La valeur nette comptable du passif locatif au 31/12/X est de  $4329,47 - (1000,00 - (5\% * 4329,47)) = 3545,94\text{€}$ . Au 01/01/X+1, l'indice passe à 105 et le loyer est donc de  $1000 * (105/100) = 1050,00\text{€}$ . La valeur actualisée des paiements futurs (4 loyers à 1050,00 €) est donc de 3723,24€. Il y a donc lieu de réévaluer le passif locatif d'un montant de  $3723,24 - 3545,94 = 177,3$ . La contrepartie se fera en rehaussant le droit d'utilisation du même montant.

Schématiquement, les évaluations ultérieures de l'actif et du passif se présentent ainsi :

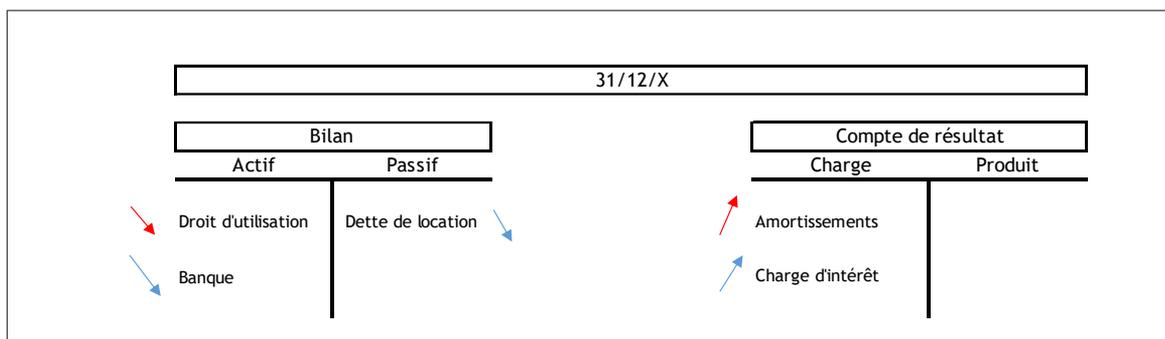


Figure 12 : Mouvements des comptes lors de la réévaluation de l'actif et du passif.

## 2.4.5. IFRS 16 vs IAS 17

L'IAS 17 est un modèle basé sur les risques et bénéfices alors que l'IFRS 16 est basé sur le

	IAS 17 / Topic 840		IFRS 16 / FASB model <sup>6</sup>
	Finance leases	Operating leases	All leases
Assets	→ 🏠	---	→ → → 🏠 🏠 🏠
Liabilities	\$\$	---	\$\$\$\$\$\$
Off balance sheet rights / obligations	---	→ 🏠 → 🏠 🏠 \$\$\$\$	---

droit de contrôle de l'actif sous-jacent.

Le passage à l'IFRS 16 n'impliquera donc plus de différenciation entre le leasing financier et le leasing opérationnel. Par conséquent, tous les contrats traités comme contrat de location simple sous IAS 17 seront reflétés au bilan, s'ils répondent à la définition du contrat de location sous IFRS 16, à travers un droit d'utilisation comme actif et un passif locatif.

Figure 13 : Comparaison bilantaire IAS 17 et IFRS 16 (IFRS Foundation).

Au niveau du compte de résultat, le contrat de location simple n'est plus comptabilisé comme une simple charge opérationnelle relative au loyer comme sous IAS 17 mais splitté entre un amortissement correspondant à une dépréciation du droit d'utilisation et une charge d'intérêt dépendant du taux d'intérêt implicite ou du taux d'emprunt marginal du preneur comme le contrat de location-financement sous IAS 17. Cependant, la somme des deux ne correspondra pas au montant du loyer à payer. En effet, toutes autres choses restantes égales, l'amortissement restera constant tout au long de la location mais la charge d'intérêt quant à elle décroîtra. Ce qui impliquera une diminution de la charge totale dans le compte de résultat tout long de la durée locative (KPMG, 2017).

	IAS 17 / Topic 840 / FASB model		IFRS 16
	Finance leases	Operating leases	All leases
Revenue	x	x	x
Operating costs (excluding depreciation and amortisation)	---	Single expense	---
EBITDA			↑↑
Depreciation and amortisation	Depreciation	---	Depreciation
Operating profit			↑
Finance costs	Interest	---	Interest
Profit before tax			

Figure 14 : Comparaison du compte de résultat IAS 17 et IFRS 16.

## 2.4.6. Exemple numérique

Il est maintenant temps de matérialiser cela à travers un simple exemple numérique. L'exemple utilisé est celui traité en 2.3.3.2 comme contrat de location simple sous IAS 17.

Une compagnie aérienne internationale est désireuse de contracter un contrat de location portant sur un Airbus A320 afin de combler un manque de capacité dû à l'immobilisation des Boeing 737 Max. La compagnie estime que ces derniers pourront voler dans 5 ans. La

société de leasing propose donc un contrat de 5 ans avec un loyer annuel de 3.250.000,00€<sup>45</sup> et 2.000.000€ devront être versés à la signature du contrat.

Sous IAS 17, il s'agissait d'un contrat de location simple. Sous IFRS 16, on doit déterminer s'il s'agit d'un contrat de location en se basant sur l'arbre décisionnel en 2.4.2.3. L'actif a été identifié, il s'agit de l'Airbus A320, la compagnie obtiendra la totalité des revenus générés par l'avion et elle a le droit de décider du moyen d'utilisation et de son but. Il s'agit donc d'un contrat de location et l'IFRS 16 s'y applique. Le contrat est donc comptabilisé au bilan.

Le passif locatif correspond à la valeur actualisée des paiements de loyer. On fait l'hypothèse que les loyers annuels sont fixes, la durée du contrat est de 5 ans et le taux marginal d'endettement du preneur est de 5% (car taux implicite du contrat non-identifiable).

$$\text{Passif locatif (VA)} = 2.000.000,00 + \sum_{t=1}^5 \frac{3.250.000,00}{(1 + 5\%)^t} = 16.070.799,18$$

Le droit d'utilisation est du même montant car pas d'autres coûts identifiés.

Comptabilisation initiale au 01/01/X

Position	Compte	Débit	Crédit
Actif	Droit d'utilisation	16.070.799,18	
Passif	à Dette locative		16.070.799,18

Tableau 9 : Comptabilisation initiale du contrat de location

Par la suite, on fait l'hypothèse que la compagnie utilise le modèle de coût pour évaluer le droit d'utilisation. Le droit est donc amorti de manière linéaire tout au long du contrat car la compagnie ne deviendra pas propriétaire au terme du contrat de location. Amortissement annuel = 16.070.799,18/5= 3.214.159,836. Concernant la dette locative, elle doit être augmentée de la charge d'intérêt qui est calculée en multipliant les 5% par le passif locatif en cours. Au 31/12/X, la charge d'intérêt est donc de (16.070.799,18-2.000.000,00)\*5%=703.539,959€<sup>46</sup>. Et enfin, lors de la réception de la facture pour paiement du loyer, le montant viendra diminuer le passif locatif augmenté de la charge d'intérêt.

<sup>45</sup> Loyer en provenance du site aeronews.tv.

<sup>46</sup> Le passif locatif est diminué du paiement initial lors de la souscription. Ce montant est non remboursable.

Réévaluation de l'actif et passif au 31/12/X + paiement loyer annuel

Position	Compte	Débit	Crédit
Charge	Dotation aux amortissements sur Droit	3.214.159,84	
Actif	à Amortissements cumulés sur Droit		3.214.159,84
Charge	Charge d'intérêt	803.539,96	
Passif	à Dette locative		803.539,96
Passif	Dette locative	3.250.000,00	
Actif	à Banque		3.250.000,00

Tableau 10 : Écritures comptables au 31/12/X

Comme dit précédemment, l'impact sur le compte de résultat variera d'année en année. En effet, la charge totale sera plus élevée au début du contrat puis sera diminuée à cause de la variation de la charge d'intérêt. L'évolution de la charge a été comparée à celle sous IAS 17 sous forme de graphique (figure 15)<sup>47</sup> :

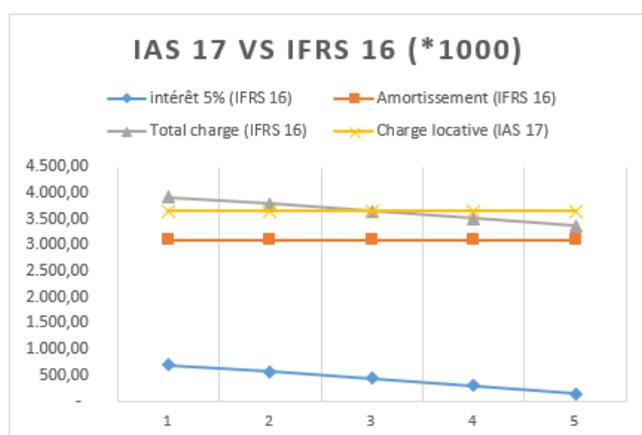


Figure 15 : évolution des charges entre IAS 17 et IFRS 16

Au début du contrat de location, la charge totale (amortissement annuel + intérêt) est d'environ 4.000 alors qu'elle n'est que de 3.300 au terme de contrat. Soit une variation de 700 sur 5 années. Cela est dû à la charge d'intérêt qui décroît tout au long car elle dépend du solde restant à payer au bailleur. Cela impacte donc le résultat net toutes autres choses restantes égales : plus faible au début

puis qui croît tout au long du contrat. Un premier indicateur sur l'impact financier<sup>48</sup>. Par contre, la charge sous IAS 17 (contrat de location simple) est constante tout au long du contrat car aucun actif ou passif représentatifs de la location au bilan.

## 2.4.7. Transition

Lors du passage au 01<sup>er</sup> Janvier 2019 ou avant pour les *Early Adopters*, quel sera le traitement à effectuer pour les contrats de location en cours sous la norme IAS 17 ? L'IASB a mis en place plusieurs possibilités dans la norme IFRS 16 pour limiter les coûts liés à l'adoption de la

<sup>47</sup> Évolution du contrat de l'actif et passif tout au long du contrat de location sous IFRS 16 et IAS 17 placé en annexe III.

<sup>48</sup> Études sur les impacts financiers en 2.5.

norme IFRS 16. C'est ici qu'on peut déjà introduire sensiblement l'impact organisationnel et l'importance de la communication financière.

La première question à se poser est de savoir si les contrats de location en cours qui répondent à la norme IAS 17 rentrent toujours dans le champ d'application d'un contrat de location sous IFRS 16. Ce dernier offre donc la possibilité de faire l'hypothèse que tous les contrats de location sous IAS 17 sont des contrats de location sous IFRS 16. Cependant, les contrats conclus après la date d'application de la norme se voient appliquer IFRS 16 s'ils répondent à la définition (IFRS 16.C4).

Concernant l'application de la norme IFRS 16, le preneur décide soit d'appliquer la norme IFRS 16 selon une rétroactivité complète ou alors en suivant un modèle de rétroactivité partielle. Ce choix s'applique à tous les contrats de location. Il peut déjà être noté que de nombreuses entreprises favoriseront cette dernière car les allègements transitoires sont bien plus nombreuses (BDO, 2020).

#### 2.4.7.1. Rétroactivité complète

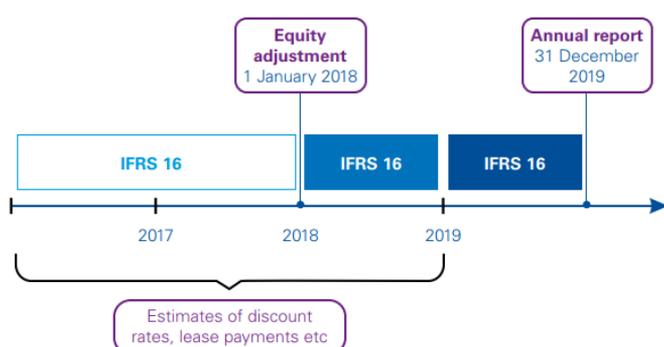


Figure 16 : ligne du temps méthode rétroactive complète (KPMG, 2016)

Cette méthode est l'application de la norme *IAS 8 Méthodes comptables, changement d'estimations comptables et erreurs*. Cela signifie donc que le preneur devra reconstituer le droit d'utilisation et la dette locative liée à chaque contrat (initialement comptabilisé sous IAS 17) comme si la norme IFRS 16 avait toujours été appliquée. L'entreprise devra donc

retraiter l'année comparative pour inclure l'application de l'IFRS 16 à la place de l'IAS 17. Par exemple, pour une adoption au 01/01/2019, l'entreprise préparera ses états financiers au 31/12/2018 sous IAS 17 mais le fera également sous IFRS 16 afin qu'ils soient présents dans les états financiers au 31/12/2019 à titre de comparaison. Concernant l'effet cumulé du retraitement, elle se fera aux soldes d'ouverture pour la période utilisée comme période comparative (KPMG, 2018).

Cette méthode est très coûteuse et complexe car le preneur devra collecter une série d'information liée à ces contrats (pour certains ayant une date de début très éloignées) dont le taux d'intérêt implicite afin de réaliser l'évaluation de l'actif et du passif. De plus, l'entreprise

devra gérer en parallèle deux comptabilités pour la période comparative : une sous IAS 17 et l'autre sous IFRS 16 (Deloitte, 2016).

### 2.4.7.2. Rétroactivité partielle

Cette méthode est bien moins coûteuse que celle décrite précédemment. En effet, le preneur ne devra pas établir des comptes comparatifs. De plus, l'effet cumulé du retraitement sera reflété dans les soldes d'ouverture du premier exercice où la norme IFRS 16 est appliquée (IFRS 16.C5(b)).

D'autres simplifications ont également été offertes. Pour les contrats de location simple sous IAS 17, le preneur devra évaluer le passif locatif comme la valeur actualisée des paiements restants à réaliser en utilisant comme taux d'actualisation, le taux

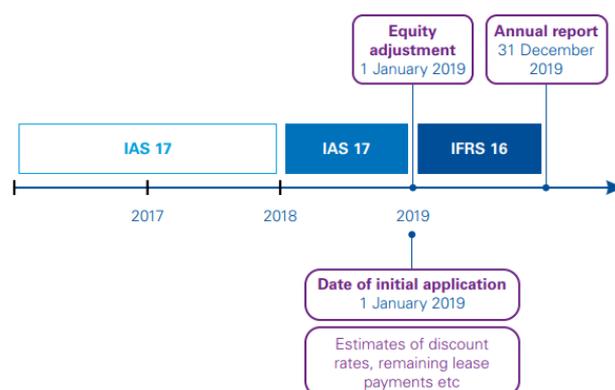


Figure 17 : ligne du temps méthode rétroactive partielle (KPMG, 2016)

marginal d'endettement à la date d'adoption de la norme IFRS 16 (avec la méthode complète, c'est le taux lors de la contraction du contrat). Pour ce qui est du droit d'utilisation, le preneur a le choix pour chaque contrat de l'évaluer soit pour le même montant que l'estimation du passif locatif éventuellement ajustés des paiements constatés d'avance et comptabilisés juste avant l'adoption de l'IFRS 16 (droit d'utilisation = passif locatif) ou soit en partant du principe que l'IFRS 16 a toujours été d'application mais en utilisant le taux marginal d'endettement à la date d'application de la norme (IFRS 16.C8).

Ce n'est pas terminé en terme de simplifications car IFRS 16 offre d'autres possibilités comme appliquer un taux d'actualisation unique pour un ensemble de contrats de location qui ont une certaine similitude (IFRS 16.C10) ou encore les contrats de location dont la durée restante est inférieure à 12 mois peuvent être traité comme des contrats de location de courte durée (en soi, pas de changement comptable car les loyers correspondent à une charge) (IFRS 16.6).

Pour les contrats de location-financement, la valeur nette comptable de l'actif détenu sous contrat de location et de la dette locative à la date d'adoption de l'IFRS 16 sont réutilisés respectivement comme droit d'utilisation et passif locatif (IFRS 16.C14).

Ainsi, la méthode rétroactive partielle affiche bien plus de simplicité et se montrent moins coûteuse. En effet, la méthode rétroactive complète ne dispose d'aucun allègement sauf celle

pour déterminer si les contrats de location sous IAS 17 le sont toujours sous IFRS 16 (IFRS 16.C4).

Le choix entre ces deux méthodes souligne cependant des défauts majeurs. En effet, même si la méthode rétroactive complète est coûteuse et complexe, elle permet d'atteindre les objectifs généraux des normes IFRS 16, c'est-à-dire une information financière de confiance mais surtout comparable à travers le temps pour l'entreprise mais aussi avec ses concurrents. Cependant, la méthode rétrospective simplifiée est moins coûteuse vu toutes les simplifications mais cela a un coût en terme d'information financière. Ce désavantage est de deux ordres : il n'y a pas de période retraité afin de comparer et attester de l'impact de l'application de la norme IFRS 16. De plus, les premiers états financiers sous IFRS 16 et suivants ne sont pas comparables entre eux car le droit d'utilisation et le passif locatif des contrats de location en cours lors de l'adoption de l'IFRS 16 ont été évalués en utilisant un taux d'actualisation à cette date et non lors de la souscription (KPMG, 2018). Ce qui mène donc que l'entreprise devra déterminer par elle-même la meilleure manière possible pour démontrer l'impact de la norme IFRS 16, cette information est dite d'information pro forma car elle ne dépend d'aucun référentiel comptable, elle est libre. Libre donc à l'entité de la réaliser ou non. Toutefois, certains régulateurs dont l'autorité des marchés financiers (ci-après : AMF) a encouragé les entreprises impactées par l'IFRS 16 de porter une attention particulière sur la qualité de l'information fournie dans le but de permettre aux lecteurs dont les investisseurs à apprécier correctement les impacts de la norme mais aussi d'évaluer les facteurs utilisés par la compagnie pour réaliser la transition (taux d'actualisation, durée des contrats, etc.). Elle recommande notamment de réaliser une réconciliation entre les engagements locatifs sous IAS 17 au 31/12/2018 avec le passif locatif comptabilisé au bilan au 01/01/2019. De plus, elle encourage les groupes à fournir des informations pro-forma en dehors des états financiers en ajustant les comptes pour faciliter la comparabilité (AMF, 2019).

Fin 2018, environ 85% des groupes français qui publient sous IFRS 16 ont adopté la méthode de rétroactivité simplifiée en la justifiant par la complexité de regrouper toutes les données nécessaires à la revalorisation selon la méthode complète (KPMG, 2018). Selon une enquête menée par KPMG en 2019, de nombreux groupes n'avaient pas encore toutes les données nécessaires pour assurer la transition. L'enjeu est de taille et la communication financière est donc la clé d'une bonne transition à la norme IFRS 16.

## **2.5. Études préliminaires à l'adoption**

Maintenant que les aspects comptables ont été présentés. Il est maintenant temps de comprendre ses impacts sur les états financiers de l'entreprise.

Lors de l'adoption de la norme IFRS 16, on peut déjà s'attendre à ce que les entreprises qui avaient massivement recours aux contrats de location simple soient significativement plus impactées que les entreprises qui accordaient plus d'importance aux contrats de location-financement. En effet, ces derniers étaient déjà reflétés au bilan du preneur du contrat et il en résultera lors de l'adoption de la norme IFRS 16 à une simple continuité sauf s'ils ont adopté la méthode de rétroactivité complète mais largement moins impactant comparé aux contrats de location simple.

L'IASB a évalué à environ à 2.800 milliards de dollars les engagements hors bilan liés à des contrats de location simple sous IAS 17. A partir du 01/01/2019 (ou 01/01/2018), les entreprises devront transférer ces engagements exigibles au bilan. Techniquement (figure 13), il en résultera au bilan à une hausse de l'actif non-courant<sup>49</sup> de par la comptabilisation du droit d'utilisation et en contrepartie une hausse de la dette relative au passif locatif (+ ou – l'ajustement des capitaux propres en fonction de la méthode de transition choisie).

Au niveau du compte de résultat pour les contrats de location sous IAS 17, le total de la charge locative est remplacé par un amortissement au résultat opérationnel et une charge d'intérêt se retrouvant au niveau du résultat financier. Il en résulte donc une hausse du résultat opérationnel car le montant de l'amortissement est inférieur à la charge de loyer et une baisse du résultat financier. L'effet sur le résultat net dépendra du portfolio de contrats de location détenu par l'entreprise et notamment de leurs caractéristiques. Cependant, on peut dire qu'un contrat pris individuellement aura une charge totale supérieure à la charge locative sous IAS 17 au début du contrat (=baisse du résultat net par rapport à IAS 17) puis une charge totale progressivement inférieure suite à la baisse de la charge d'intérêt car l'amortissement est généralement constant tout au long du contrat (=hausse du résultat net par rapport à IAS 17) comme illustré à la figure 15. Cela signifie donc qu'au moment de la transition en fonction de la durée restante du contrat et en fonction de la méthode de transition choisie, la variation du résultat dépendra. Cependant de manière agrégée, l'IASB dans son étude sur les impacts de l'IFRS 16 (2016) s'attend à une

---

<sup>49</sup> Notion introduite par opposition à l'actif courant. Il englobe les postes de l'actif avec une durée > 1 an (immobilisations incorporelles, corporelles, financières et autres actifs non courants comme les créances > 1an) (Mazars, s.d.).

variation insignifiante du résultat net car de nombreuses variables rentreront en jeu pour l'influencer.

Concernant le tableau des flux de trésorerie qui doit être présent dans les états financiers, le montant reporté à la clôture de l'exercice comptable restera inchangé car le total du flux financier envers le bailleur reste identique (=loyer annuel). Cependant, la présentation du tableau sera différente, la charge d'intérêt relative au passif locatif et le remboursement du capital seront présents sous la bannière « flux de trésorerie lié aux opérations de financement » comme prescrit par l'IAS 7 *Tableau des flux de trésorerie* alors que la charge de loyer sous IAS 17 se trouvait au niveau du flux de trésorerie lié aux activités.

Ces quelques paragraphes présentaient les impacts financiers directs sur les états financiers. Toutefois, de nombreux indicateurs ont été créés sur base de cette source d'information dans le but de faciliter les parties prenantes (banques, actionnaires, état, créanciers, etc.) à évaluer la situation financière de l'entreprise sur plusieurs volets. Par conséquent, lors de l'application de l'IFRS 16, ces indicateurs seront par effet domino impactés.

De nombreuses études menées par des cabinets de conseil comme PwC ou EY ainsi que l'IASB ont essayé d'anticiper ce changement en quantifiant les différentes tendances pour une série de ratios avant même l'application effective par les entreprises.

Par exemple, PwC (2016) a analysé les comptes de plus de 3000 entreprises publiant sous IFRS et a conclu que le secteur aérien serait le 2<sup>ème</sup> secteur le plus impacté avec une augmentation médiane de l'ordre de 47% pour le total des dettes. En ce qui concerne le reste du secteur des transports, la hausse médiane des dettes ne serait que de 24%, arrivant donc en 7<sup>ème</sup> position.

Une autre étude du même ordre conclue également que le secteur des transports (incluant le secteur aérien) serait le deuxième le plus impacté avec une hausse moyenne de 19,3% dont 37% de cette hausse est alimentée par des compagnies aériennes entre autres (Mesrobian, Stenheim & Tveit Moen, s.d.). Pour continuer dans cette lancée, *Ernst & Young* conclut avec les mêmes tendances son analyse au travers de 255 entités sous IFRS. Le secteur aéronautique reste le deuxième secteur le plus impacté avec une hausse moyenne de 30% pour le total de la dette suite à la transition vers IFRS 16 en soulignant que certaines compagnies verront leur dette augmenté de 70% contre moins de 10% pour d'autres. Cependant pour le reste du secteur des transports (maritime, routier et ferroviaire), il se classe en 3<sup>ème</sup> position contrairement à l'étude PwC, avec une hausse moyenne de 17% avec des valeurs extrêmes de l'ordre de 36% et 2% (Chan, 2019). Monsieur You de l'Université d'Auckland conclut également une hausse

moyenne de 30% du total de la dette pour le secteur aérien au travers l'analyse de 31 compagnies aériennes.

En termes de ratios et indicateurs, toutes les études sont d'accord pour s'accorder que de nombreux indicateurs vont être impactés mais ils sont certain que le passage à la nouvelle norme entrainera une même tendance sur l'EBITDA, l'EBIT, les ratios de solvabilité et les ratios de liquidité (EY 2019, IASB 2016 & PwC 2016). Le tableau 10 présente les résultats des différentes études analysées.

Dans cette section, plusieurs points sont à noter. Bien que le passage à la norme IFRS 16 impacte les états financiers et par conséquent, tous les ratios financiers. Le degré d'impact varie considérablement entre les différents secteurs. C'est bien le secteur des transports qui nous concerne le plus dans le cadre de ce mémoire et il en ressort de ces recherches que le secteur aéronautique est largement le plus impacté par rapport au secteur maritime, routier ou ferroviaire. En effet, l'effet de la norme IFRS 16 dépendra du degré d'utilisation de contrats de location opérationnel. De plus, peu d'études abordent le secteur des transports sous les différents sous-secteurs comme choisi dans le cadre de ce mémoire.

Ratio/indicateur	Type	Définition	Formule	Effets suite IFRS 16	Causes	Résultats recherches externes
Taux d'endettement (gearing)	Solvabilité	Ce ratio mesure le niveau d'endettement de l'entreprise en comparaison à ses fonds propres. Il montre le degré auquel l'entreprise fait appel au financement externe. Un ratio élevé signifie un endettement important.	$\frac{\text{Dette financière}}{\text{Capitaux propres}}$		Hausse du ratio car la dette va augmenter à cause du passif locatif mais les capitaux propres varieront de manière insignifiante.	Monsieur Jou conclut avec une tendance moyenne de l'ordre de 75,3% pour le ratio Debt to Equity. Une étude d'Imhoff tablait en 1991 sur une dégradation entre +190% et +45% dans le secteur aérien.
Ratio indépendance financière	Solvabilité	Ce ratio mesure le niveau des fonds propres par rapport au total du bilan. Très proche du premier ratio, il permet d'évaluer la capacité de l'entreprise à rembourser ses dettes. En cas de faillite, il représente la perte maximale que le curateur est autorisé à faire lors de la vente de l'actif.	$\frac{\text{Fonds propres}}{\text{Total du passif}}$		Baisse du ratio car hausse des dettes suite au passif locatif mais faible variation des fonds propres	PwC reconnaît une baisse médiane de ce ratio à hauteur de 22% pour le secteur aérien et de 16% pour le reste du secteur des transports. L'étude menée par Stenheim, Mesrobian et Moen tablait sur une hausse de 4% tous secteurs confondus avec des hausses importants dans certains secteurs.
EBITDA	Rentabilité	Cet indicateur permet d'évaluer la rentabilité de l'activité de l'entreprise indépendamment de sa politique d'investissement, ses moyens de financement et hors amortissements (à la différence de l'EBIT). En d'autres mots, il s'agit du bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement.	$= \frac{\text{Résultat opérationnel}}{\text{Amortissements et Réductions de valeur}}$		Hausse de l'indicateur car la charge locative (sous IAS 17) est splité en une charge d'intérêt qui n'est pas prise en compte dans cet indicateur (=politique d'investissement) et l'amortissement n'est pas retenu. En quelques mots, plus de traces des charges liées aux contrats de location dans cet indicateur.	Concernant le secteur aéronautique, une amélioration médiane de 33% pour PwC et une moyenne de 43% pour l'IASB. Pour le secteur des transports, +20% pour PwC et 22% pour l'étude menée par l'IASB.
Liquidité au sens large	Liquidité	Ce ratio représente la capacité de l'entreprise à pouvoir rembourser ses dettes courts termes au moyen de son actif courant.	$\frac{\text{Actif courant}}{\text{Passif courant}}$		Baisse du ratio car le passif courant se verra diminuer à cause du passif locatif alors que l'actif courant reste inchangé vu que le droit d'utilisation est comptabilisé dans les actifs non courants.	Aucune quantification mais toutes les analyses sont d'accord sur une légère baisse de la liquidité.

Tableau 11: différents indicateurs mesurés suite à l'IFRS 16

## **2.6. Hypothèses de recherche**

Au travers de la revue littéraire, nous avons pu vous exposer un état des connaissances sur la norme IFRS 16 ainsi que l'ensemble des implications liées à cette norme. En effet, nous avons à travers cette première partie ressenti les conséquences, la complexité, la difficulté et surtout la levée de nombreuses incertitudes en lien avec son application. La deuxième partie de ce mémoire appelée « Partie empirique » qui est scindée en deux chapitres (3 & 4) tentera de valider les hypothèses émises ci-dessous.

Ces hypothèses sont classées par type d'impact tel que défini dans l'introduction.

### Impact financier :

H1 : *Le passage à la norme IFRS 16 a mené au 01/01/2019 (ou plutôt) à une hausse systématique de la dette totale des groupes publiant leurs comptes consolidés sous IFRS.*

H2 : *Le taux d'endettement, la solvabilité et la liquidité se sont détériorés lors de l'adoption de l'IFRS 16 contre une amélioration de l'EBITDA.*

H3 : *Le secteur de l'aéronautique est largement plus chamboulé que le secteur maritime, ferroviaire ou routier.*

### Impact organisationnel :

H4 : *La transition vers la norme IFRS 16 a soulevé certaines questions sur les facteurs à utiliser pour évaluer l'actif et le passif liés aux contrats.*

H5 : *La norme IFRS 16 nécessite un remaniement important des processus internes à l'entreprise pour s'assurer du bon suivi des contrats de location.*

H6 : *Les entreprises ont majoritairement adopté la méthode de transition dite de rétroactivité partielle par soucis de simplicité.*

### Communication financière :

H7 : *Les entreprises qui ont appliqué la méthode rétroactive simple lors de la transition, ont compensé le manque de comparaison pour permettre aux lecteurs des états financiers d'évaluer l'impact de l'IFRS 16.*

H8 : *Les entreprises ont adapté certains ratios voir créé de nouveaux pour éliminer les effets de l'IFRS 16 et comprendre son impact.*



## **Chapitre 3 : Étude quantitative**

### **3.1. Introduction**

Cette partie vise à analyser l'impact financier des entreprises du secteur des transports qui publient leurs comptes consolidés sous IFRS en Europe.

### **3.2. Échantillon et données**

Les impacts financiers seront analysés au travers des indicateurs présentés en 2.5 c'est-à-dire le taux d'endettement net, le ratio d'indépendance financière, l'EBITDA et la liquidité au sens large.

Cette analyse sera réalisée par sous-secteur des transports établis en Europe : secteur aéronautique, maritime, ferroviaire et routier. Toutefois, il n'y a pas de distinction entre le transport de passagers et le transport de marchandises.

Concernant les données, elles seront extraites des états financiers des entreprises où elles ont appliqué la norme IFRS 16 ; cela comprend donc les exercices comptables débutant au minimum au 01/01/2019 ou précédemment s'ils l'ont appliqué de manière anticipative.

Tout d'abord, un classeur Excel a été réalisé pour compiler une liste d'entreprises pour chaque secteur publiant sous IFRS. Ensuite, le choix s'est porté sur 5 entreprises par secteur pour un total de 20 entreprises tous secteurs confondus. Et enfin, la sélection des 5 entreprises s'est faite de manière aléatoire en utilisant un programme appelé *IDEA*<sup>50</sup>. Cependant, le résultat de l'échantillon a été analysé pour s'assurer que les états financiers étaient facilement accessibles, en langue française ou anglaise et appliquant la norme IFRS 16. De plus, un problème identifié lors de la revue littéraire est que les entreprises qui ont eu recours à la méthode rétrospective simplifiée n'ont aucune obligation de retraiter leurs comptes à titre de comparaisons comme demandé par l'IAS 8. Toutefois, de nombreuses entreprises dans leurs comptes annuels pour 2019 ont comparé les comptes avec des comptes réajustés pré-IFRS 16 comme s'ils ne l'avaient pas appliqué. Par contre, vu que les entreprises publient leurs rapports financiers à des dates différentes en 2020, si le rapport annuel n'est pas présenté, les informations seront extraites des rapports intermédiaires pour les *non-Early Adopters*.

---

<sup>50</sup> Programme développé par l'entreprise *Caseware* et permettant l'analyse de données. Plus d'informations sur : <https://idea.caseware.com/>.

### 3.2.1. Entreprises sélectionnées

Le tableau 12 présente les entreprises sélectionnées par secteur et une annexe a été ajoutée afin de donner une brève présentation de ces entreprises (« voir présentation des entreprises en annexe IV »).

			
Air France & KLM	SNCB Group	CMA CGM	STEF
EasyJet	SNCF Group	Hapag-Lloyd	XPO Logistics Europe
International Airlines Group	Deutsche Bahn	MSC Cruises	Europcar Mobility Group
Finnair	Nederlandse Spoorwegen	MAERSK	Go-Ahead
SAS Group	Vy Group	Irish Continental Group	Groupe La Poste

*Tableau 12: Echantillon d'entreprises par secteur*

### 3.2.2. Remarque

Même si les groupes ont été classés par secteur, certains groupes regroupent des entreprises de plusieurs secteurs différents. Par exemple, le groupe Go-Ahead est à la fois actif dans le transport de passagers par bus que par trains. Cependant, l'activité est majoritairement centrée sur l'activité routière, ce qui explique sa classification ci-dessus. Une extraction des données des sociétés représentatives du secteur au sein du groupe aurait été difficile d'un point de vue de la disponibilité des informations financières.

### 3.3. Résultat des recherches

#### 3.3.1. Secteur aéronautique

Le tableau 13 recense les résultats de nos recherches concernant la hausse de l'augmentation de la dette toutes autres choses restantes égales. Les montants sont assez impressionnants mais nous nous attendions à ces résultats au vue des études réalisées par PwC et EY. EY annonçait également une hausse moyenne de 30% alors que la nôtre est de l'ordre de 36,6% mais avec certaines valeurs extrêmes. En effet, EasyJet ne voit sa dette que d'augmenter de 13,96% alors que les compagnies nordiques (Finnair et SAS) ont connu une hausse impressionnante de 56,72% et 58,24% respectivement.

	Total de la dette avant ajustement	Impact IFRS 16	Total de la dette ajustée	Variation
Air France & KLM	21.393.000.000,00 €	6.423.000.000,00 €	27.816.000.000,00 €	30,02%
EasyJet	£ 3.760.000.000,00	£ 525.000.000,00	£ 4.285.000.000,00	13,96%
International Airlines Group	21.314.000.000,00 €	5.130.000.000,00 €	26.444.000.000,00 €	24,07%
Finnair	1.871.400.000,00 €	1.061.400.000,00 €	2.932.800.000,00 €	56,72%
SAS Group	28.640.000.000,00 SEK	16.680.000.000,00 SEK	45.320.000.000,00 SEK	58,24%

Légende:

Hausse de +25%

Moyenne	36,60%
Médiane	30,02%

Tableau 13: Impact IFRS 16 sur le total de la dette

Ces disparités ne sont pas un hasard car ils donnent déjà un indicateur sur le degré d'utilisation de contrat de location simple (leasing opérationnel). En effet, on avait conclu dans la revue littéraire que les entreprises qui verront leurs dettes fortement augmentées sont les entreprises qui ont majoritairement recours à ce type de leasing et ce qui se traduisait par énormément d'engagements hors bilan. De plus en rapprochant la figure 2 sur la structure des flottes des compagnies aériennes par type de contrat, environ 23% de la flotte d'EasyJet est détenue sous contrat de location opérationnel contre 32% et 49% pour Air France&KLM et IAG, ce qui explique les différences dans ces résultats. De plus, Air France & KLM et IAG ont recours à des contrats de location qui portent sur des avions long-courriers (Airbus A380, Boeing 777, ...) qui sont bien plus onéreux que les avions court-courriers d'EasyJet (100% de la flotte sont des Airbus A320). Par exemple, le retraitement des contrats de location opérationnel d'Air France&KLM porte sur 250 avions alors que le groupe au 31/12/2017 possédait une flotte de

545 avions soit 45% de la flotte qui était hors du bilan. Finnair pour sa part détenait 31 avions sous contrat de location opérationnel au 31/12/2018 soit 38% de la flotte.

Lors de l'analyse des états financiers des compagnies aériennes, un impact supplémentaire a été identifié. Dans de nombreux contrats de location simple, il est fréquent que le contrat prévoie que le preneur ait des obligations de maintenance dans le but de rendre l'actif loué dans des conditions précises. Cette obligation rentre en ligne avec l'IFRS 16.24 mais deux traitements sont à différencier. La maintenance qui ne dépend pas de l'utilisation de l'actif loué comme les révisions périodiques : ces charges sont directement évaluées au commencement du contrat et comptabilisé en plus du droit d'utilisation ainsi qu'amorti comme ce dernier. Et la maintenance qui dépend de l'utilisation de l'actif, ces charges sont provisionnées tout au long du contrat lorsqu'ils rentrent dans les critères de l'IAS 37 sur les provisions, passifs éventuels et actifs éventuels mais la contrepartie ne sera pas comptabilisée en charges (comme sous IAS 17 pour les contrats de location simple) mais rajoutés au droit d'utilisation. L'extrait des notes aux comptes d'Air France&KLM pour l'exercice 2019 (figure 18) différencie l'impact de la norme IFRS 16 sur la capitalisation des contrats de location et sur les obligations de maintenance contenue dans ces contrats. Dans ce cas, 1.164 millions d'euros de provisions de maintenance qui viennent augmenter le droit d'utilisation de l'ordre de 1.115 millions d'euros.

En millions d'euros Bilan au 1 <sup>er</sup> janvier 2017	Comptes publiés	Impacts IFRS 9	Impact IFRS 15	Impacts IFRS 16 – capitalisation des contrats	Impacts IFRS 16 – maintenance des avions loués	Comptes retraités
<b>Actif</b>						
Immobilisations aéronautiques	9 119	(26)	-	(94)	(239)	8 760
Autres immobilisations corporelles	1 480	-	-	(80)	-	1 400
Droits d'utilisation	-	-	-	4 443	1 115	5 558
Impôts différés actifs	176	6	33	288	95	598
Créances clients	1 868	-	25	-	-	1 893
Autres débiteurs	1 105	(1)	23	(54)	5	1 078
<b>Passif</b>						
Passif de restitution et autres provisions <sup>(3)</sup>	2 327	-	(106)	9	1 164	3 394
Dettes financières <sup>(1)</sup>	8 452	(4)	-	(175)	-	8 273
Dettes de location <sup>(1)</sup>	-	-	-	5 434	-	5 434
Impôts différés passifs	(12)	-	(5)	-	-	(17)
Titres de transport émis et non utilisés	2 517	-	122	-	-	2 639
Autres créditeurs	2 775	-	146	(2)	(7)	2 912
Capitaux propres	1 296	(17)	(76)	(763)	(181)	259
• Propriétaires de la société mère	1 284	(17)	(76)	(763)	(181)	247
• Participations ne donnant pas le contrôle	12	-	-	-	-	12

<sup>(1)</sup> Court terme et long terme

Figure 18: Impact sur la maintenance (Comptes annuels Air France&KLM, 2018)

Le constat est le même pour toutes les autres compagnies aériennes de l'échantillon.

Maintenant que l'impact sur la dette a été identifié, il est temps de passer aux autres indicateurs et ratios.

	Taux d'endettement av. ajust.	Taux d'endettement net après IFRS 16	Variation	Taux d'endettement n+1
Air France & KLM	6,16	37,40	508%	4,85
EasyJet	0,30	0,47	56%	0,63
International Airlines Group	1,12	2,06	84%	2,08
Finnair	0,73	1,88	159%	1,94
SAS Group	5,33	8,40	58%	10,79

Légende:

Hausse +100%

Moyenne	173%
Médiane	84%

Tableau 14: Impact IFRS 16 Taux d'endettement

Accablement, le taux d'endettement s'est considérablement dégradé de manière relative lors de la transition à la norme IFRS 16<sup>51</sup>. Les variations varient de manière très différente d'une compagnie à une autre. En effet, le ratio qui est le rapport entre la dette financière sur les capitaux propres peut augmenter par deux effets. Premièrement, la hausse due à la comptabilisation des passifs locatifs et deuxièmement, la baisse des capitaux propres suite au retraitement des contrats de location simple sous IAS 17. Cependant, la variation des fonds propres dépendra de la méthode de transition choisie (3 options). Si la compagnie opte pour la méthode rétrospective simplifiée en admettant que le passif locatif est égal au droit d'utilisation, il n'y aura aucun impact sur les fonds propres. Par contre pour les deux autres méthodes, le passif locatif et le droit d'utilisation seront évalués différemment, ce qui résultera en un ajustement des capitaux propres.

	Equity av. ajust	Impact IFRS 16	Equity après IFRS 16	Variation	Méthode de transition
Air France & KLM	1.296.000.000,00 €	- 944.000.000,00 €	352.000.000,00 €	-73%	Rétrospective complète
EasyJet	£ 3.233.000.000,00	-£ 36.000.000,00	3.197.000.000,00 €	-1%	Rétrospective simplifiée
International Airlines Group	6.714.000.000,00 €	- 550.000.000,00 €	6.164.000.000,00 €	-8%	Rétrospective simplifiée
Finnair	1.015.700.000,00 €	- 56.500.000,00	959.200.000,00 €	-6%	Rétrospective complète
SAS Group	5.372.000.000,00 SEK	- SEK	5.372.000.000,00 SEK	0%	Rétrospective simplifiée

Tableau 15: Variation fonds propres

<sup>51</sup> Il est à noter qu'il ne s'agit que des impacts liés à la norme IFRS 16 et non combinés avec la transition d'autres IFRS 16. Par exemple à la figure IFRS 16, les changements ont été splittés entre chaque norme adoptée pour la première fois.

Le tableau 15 recense l'impact sur les capitaux propres en fonction de la méthode de transition à la norme IFRS 16. Par exemple, le groupe SAS a utilisé la méthode la plus simple (droit d'utilisation=passif locatif) et n'a donc pas été impacté d'un point de vue des fonds propres. A l'opposé, Air France&KLM a été drastiquement impacté, elle a vu ses fonds propres fondre de l'ordre de 73% seulement lié à l'application de l'IFRS 16 dans ses comptes d'ouverture. Cela explique donc la dégradation de l'endettement net avec une hausse de 508% expliqué par deux effets : comptabilisation des contrats de location simple et baisse des fonds propres. Dès à présent, le taux d'endettement reflète réellement le niveau d'endettement car auparavant, le ratio ne tenait pas compte des engagements hors bilans. Ce ratio représente le degré par lequel l'entreprise fait appel à l'endettement pour financer sa croissance. Par exemple, pour EasyJet avec un taux d'endettement de 0,47, cela signifie que pour £1 fourni par les actionnaires, l'entreprise en doit £0,47. Un taux très élevé est risqué en cas de ralentissement de l'activité. En effet, Air France avec un ratio de 37,4 (la dette représente plus de 37 fois les fonds propres), si l'activité venait à ralentir, ses obligations financières envers les tiers seront toujours valables alors que les actionnaires montreront plus de souplesse et prendront des décisions pour l'aider. De plus, le ratio a été calculé à la clôture des comptes pour apprécier de la variation. Peu de changements sont à noter sauf Air France&KLM qui a considérablement amélioré son taux d'endettement suite à une augmentation de capital (tableau 16).

	Ratio indépendance financière av. ajust.	Ratio indépendance financière après IFRS 16	Variation	Ratio indépendance financière n+1
Air France & KLM	0,06	0,01	-84%	0,08
EasyJet	0,46	0,43	-8%	0,36
International Airlines Group	0,24	0,19	-21%	0,19
Finnair	0,44	0,25	-45%	0,23
SAS Group	0,16	0,11	-33%	0,08

Légende:

Baisse -25%

Moyenne	-38%
Médiane	-33%

Tableau 16: Impact IFRS 16 Indépendance financière

Le ratio d'indépendance est fortement lié au ratio d'endettement. Lors du passage à la norme IFRS 16, les fonds propres d'Air France&KLM ne représentaient plus qu'1% du total du bilan. Avant l'application de la norme, Air France&KLM et IAG présentaient déjà une structure du

bilan fragilisé, cela peut donc expliquer qu'ils ont énormément recours au leasing vu la difficulté à contracter un crédit. Par rapport aux recherches de PwC, leurs estimations semblent se confirmer.

	Liquidité av. ajust.	Liquidité après IFRS 16	Variation	Liquidité n+1
Air France & KLM	0,75	0,68	-10%	0,75
EasyJet	0,97	0,91	-6%	0,79
International Airlines Group	0,91	0,84	-8%	0,88
Finnair	1,28	1,21	-6%	1,07
SAS Group	0,78	0,67	-13%	0,52

Moyenne	-8%
Médiane	-8%

Tableau 17: Impact IFRS 16 Liquidité

La liquidité de l'entreprise est faiblement impactée par la comptabilisation des contrats de location. Une moyenne de 8% pour l'ensemble ressort des recherches pour la baisse de la liquidité. Le ratio n'est que simplement impacté par la partie de la dette locative due durant l'année. De plus, ce ratio varie au jour le jour en fonction des mouvements fréquents de ces comptes. Au final, ces résultats sont en ligne avec la revue littéraire.

52

	EBITDA av. ajust.	Impact IFRS 16	EBITDA après IFRS 16	Variation
Air France & KLM	3.264.000.000,00 €	1.504.000.000,00 €	4.768.000.000,00 €	46%
EasyJet	£ 697.000.000,00	£ 273.000.000,00	£ 970.000.000,00	39%
International Airlines Group	4.484.000.000,00 €	997.000.000,00 €	5.481.000.000,00 €	22%
Finnair	320.400.000,00 €	192.200.000,00 €	512.600.000,00 €	60%
SAS Group	Pas de données			

Légende:

Hausse +25%

Moyenne	42%
Médiane	43%

Tableau 18: Impact IFRS 16 EBITDA

Jusqu'à maintenant, les impacts démontrés sont ceux liés au bilan de la compagnie mais la structure du compte de résultat est également impactée et cela peut se refléter à travers l'EBITDA. En effet sous IAS 17, la charge de loyer lié aux contrats de location était

<sup>52</sup> Le groupe SAS n'a pas encore publié l'impact de la norme IFRS 16 sur l'EBITDA.

comptabilisée dans le résultat opérationnel. Dès maintenant sous IFRS 16, la charge de loyer est splittée en une charge d'intérêt et un amortissement. De part ce fait, l'EBITDA ne comprend plus aucunes charges liées aux contrats de location. En d'autres mots, les charges de loyers sont complètement effacées de l'EBITDA lors du passage à l'IFRS 16. Matériellement dans nos résultats, cela implique une amélioration moyenne de 42% de l'EBITDA avec une hausse maximale de 60% pour Finnair et 22% pour IAG (tableau 18). Par exemple pour Air France&KLM, c'est plus d'un milliard et demi d'euros qui sont extraits de l'EBITDA. En mettant en parallèle les estimations de l'IASB sur les attentes concernant l'impact sur l'EBITDA dans le secteur aéronautique, c'est une estimation exacte car ils estimaient la hausse moyenne de l'ordre de 43%. Certains analystes diront que les charges retirées seront quand même comptabilisés plus bas dans le compte de résultat. Effectivement, l'EBIT<sup>53</sup> et le résultat net se verront impacter également mais l'EBITDA est un des indicateurs incontournables qui sert de base pour de nombreux autres ratios comme la dette/EBITDA ou EBITDA/ventes. Comme défini précédemment, l'EBITDA permet d'évaluer la réussite de l'activité et il est majoritairement utilisé dans le monde des « Fusions et Acquisitions » pour estimer la valeur d'une entreprise par la méthode des multiples et il est souvent utilisé comme proxy du flux de trésorerie disponible (*Free Cash-Flow to the Firm*).

### **3.3.2. Secteur ferroviaire**

L'analyse financière des autres secteurs visés ont montré des résultats bien différents que le secteur aéronautique. En effet, les résultats sont à analyser au cas par cas et non généralisés à l'ensemble du sous-secteur. Certaines entreprises seront significativement impactés alors que d'autres n'y verront quasiment aucun changement. Cela explique peut-être pourquoi l'étude de PwC n'a pas dissocié le secteur du transport hors aéronautique.

Ainsi dans le secteur ferroviaire, les entreprises ferroviaires hollandaises et norvégiennes ont vu leur dette augmentée significativement (tableau 19) avec une hausse de 109% pour Vy Group. En effet, le groupe possédait énormément de contrat de leasing opérationnel portant pour les 2/3 du passif locatif (environ 7 milliards de couronne norvégienne)) sur des bus ou trains et 1/3 sur de l'immobilier au sein du groupe.

---

<sup>53</sup> EBT = Résultat de l'exercice avant impôt

	Total de la dette avant ajustement	Impact IFRS 16	Total de la dette ajustée	Variation
SNCB Group	11.937.800.000,00 €	31.000.000,00 €	11.968.800.000,00 €	0,26%
SNCF Group	96.930.000.000,00 €	3.910.000.000,00 €	100.840.000.000,00 €	4%
Deutsche Bahn	50.901.000.000,00 €	4.195.000.000,00 €	55.096.000.000,00 €	8%
Nederlandse Spoorwegen	3.403.000.000,00 €	1.604.000.000,00 €	5.007.000.000,00 €	47%
Vy Group	6.449.000.000,00 NOK	7.007.000.000,00 NOK	13.456.000.000,00 NOK	109%

Légende:

Hausse +25%

Moyenne	34%
Médiane	8%

Tableau 19: Augmentation de la dette lors de la transition à l'IFRS 16

A l'opposé, Deutsche Bahn, SNCF et SNCB ne voient que sensiblement augmenter leur dette par l'ajout du passif locatif lié aux contrats de location simple. Le groupe SNCB ne ressent pratiquement aucun effet du passage à l'IFRS 16. Il est également à noter que les contrats de location qui ont été retraités au bilan portent majoritairement sur de l'immobilier pour ces 3 entreprises. Par exemple pour Deutsche Bahn, c'est environ 3 milliards des 4 milliards comptabilisés qui portent sur des immeubles (commerciaux ou autres). Par contre pour la Nederlandse Spoorwegen, 88% soit 1.283,2 millions d'€ du droit d'utilisation inclus du matériel roulant ferroviaire (*rolling stock*<sup>54</sup>).

Contrairement au secteur aéronautique, ces résultats (tableau 19) attestent d'un degré d'utilisation au leasing opérationnel qui varie d'une entreprise ferroviaire à une autre. De plus, la nature de ces contrats ne porte pas toujours sur le mobilier principal nécessaire à la poursuite de l'objet social c'est-à-dire le matériel roulant ferroviaire dans notre cas.

	Taux d'endettement av. ajust.	Taux d'endettement net après IFRS 16	Variation
SNCB Group	- 13,06	- 13,19	0,99%
SNCF Group	- 8,70	- 12,02	38,20%
Deutsche Bahn	1,71	2,04	19,29%
Nederlandse Spoorwegen	0,23	0,68	194,25%
Vy Group	0,18	1,64	815,69%

Légende:

Hausse +100%

Moyenne	214%
Médiane	38%

Tableau 20: Impact IFRS 16 Taux d'endettement

<sup>54</sup> Rolling back correspond au wagon muni de moteurs pour tracter les wagons de passagers ou marchandises. (Larousse, s.d.)

	Ratio indépendance financière av. ajust.	Ratio indépendance financière après IFRS 16	Variation
SNCB Group	- 0,02	- 0,02	-0,26%
SNCF Group	- 0,07	- 0,07	-4,11%
Deutsche Bahn	0,23	0,22	-6,68%
Nederlandse Spoorwegen	0,52	0,42	-19,03%
Vy Group	0,44	0,27	-38,00%

Légende:

Baisse -25%

Moyenne	-14%
Médiane	-7%

Tableau 21: Impact IFRS 16 Indépendance financière

Sans surprise, Nederlandse Spoorwegen et Vy Group (tableau 20 et tableau 21) voient par corrélation leur solvabilité exploser de manière relative. Cependant avec du recul, leur solvabilité reste encore excellente par rapport aux autres entreprises de l'échantillon.

A propos de la liquidité (tableau 22), cette dernière connaît une baisse moyenne de l'ordre de 9% avec une baisse plus accrue pour Nederlandse Spoorwegen. Cependant pour SNCB, nous n'avons pas pu matérialiser l'impact sur le ratio de liquidité car le groupe n'a pas encore publié ses comptes annuels pour l'exercice 2019.

	Liquidité av. ajust.	Liquidité après IFRS 16	Variation
SNCB Group	1,18	<i>Pas de données</i>	
SNCF Group	0,93	0,90	-3%
Deutsche Bahn	0,75	0,71	-5%
Nederlandse Spoorwegen	0,98	0,76	-23%
Vy Group	2,64	2,54	-4%

Moyenne	-9%
Médiane	-5%

Tableau 22: Impact IFRS 16 Liquidité

En ce qui concerne l'EBITDA, ce dernier n'a pas pu être évalué sur base des états financiers de Vy Group par manque d'informations publiées. On peut juste dire que son résultat opérationnel s'est amélioré de 94 millions de couronnes norvégiennes soit une hausse de 14,24%. Pour ce qui est des autres entreprises ferroviaires, l'EBITDA a grimpé en moyenne de 21% (tableau 23). Cela correspond à quelques pourcents près aux estimations réalisées pour le secteur des transports par PwC et l'IASB.

Il faut également préciser que toutes les entreprises sélectionnées ont opté pour la méthode de transition dite de rétroactivité simplifiée.

	EBITDA av. ajust.	Impact IFRS 16	EBITDA après IFRS 16	Variation
SNCB Group	457.433.426,94 €	8.600.000,00 €	466.033.426,94 €	2%
SNCF Group	4.665.000.000,00 €	972.000.000,00 €	5.637.000.000,00 €	21%
Deutsche Bahn	4.493.000.000,00 €	943.000.000,00 €	5.436.000.000,00 €	21%
Nederlandse Spoorwegen	1.110.000.000,00 €	455.000.000,00 €	1.565.000.000,00 €	41%
Vy Group	<i>Pas de données</i>			

Légende:

Hausse +25%

Moyenne	21%
Médiane	21%

Tableau 23: Impact IFRS 16 EBITDA

### 3.3.3. Secteur maritime

Pour le secteur maritime, le constat est le même. Les résultats varient fortement d'une entreprise à une autre. Conclure de l'impact de la norme IFRS 16 sur l'ensemble du secteur ne serait pas du tout représentatif car les valeurs extrêmes la biaiserait. Par exemple (tableau 24), MSC Croisiers qui est un des leaders de croisières en mer n'a comptabilisé que 21 millions d'euros à titre de passif et droit d'utilisation (méthode rétroactive simplifiée avec aucun impact sur les fonds propres) alors que sa dette totale pré-IFRS 16 est de l'ordre de 5 milliards d'euros. De plus, ces 21 millions d'euros ne portent que sur des contrats de location pour immeubles et équipements informatiques, aucun contrat de location opérationnel ne porte sur des navires de croisière. En effet, ce type de mobilier est hautement personnalisé et sa restitution pour un autre locataire engendrerait des coûts importants. Il faut également ajouter qu'il existe peu d'acteurs opérant avec ce type de navire.

La situation est tout autre pour les armateurs de porte-conteneurs car leurs navires sont plus susceptibles de faire l'objet de contrat de location court terme. Ainsi, CMA CGM possède des contrats de location portant à la fois sur des navires mais aussi sur des conteneurs ce qui explique la hausse de 45,7% de sa dette totale. L'autre armateur MAERSK voit également sa dette augmentée significativement mais les contrats de location simple concernaient tout d'abord des terminaux au sein des ports ou entrepôts et enfin quelques navires.

	Total de la dette avant ajustement	Impact IFRS 16	Total de la dette ajustée	Variation
CMA CGM	\$ 14.797.400.000,00	\$ 6.762.500.000,00	\$ 21.559.900.000,00	45,7%
Hapag-Lloyd	9.042.000.000,00 €	1.046.600.000,00 €	10.088.600.000,00 €	12%
MSC Croisiers	5.092.683.000,00 €	23.061.000,00 €	5.115.744.000,00 €	0,5%
MAERSK	\$ 23.242.000.000,00	\$ 6.243.000.000,00	\$ 29.485.000.000,00	27%
Irish Continental Group	261.400.000,00 €	31.000.000,00 €	292.400.000,00 €	12%

Légende:

Hausse +25%

Moyenne	19%
Médiane	12%

Tableau 24: Impact IFRS 16 sur la dette

Concernant les ratios de solvabilité (tableau 25 et 26), ils baissent tous dû à l'augmentation du total de la dette lors de la transition à la norme IFRS 16. Cependant, CMA CGM et MAERSK voient leur solvabilité se dégrader plus significativement que les autres en mettant même celle de CMA CGM à risque. Avant même l'application de la norme, le groupe avait annoncé un plan nommé « Plan de liquidité » pour réduire sa dette de plus d'un milliard d'euros, l'IFRS 16 l'entrave donc.

	Taux d'endettement av. ajust.	Taux d'endettement net après IFRS 16	Variation
CMA CGM	1,66	2,91	74,84%
Hapag-Lloyd	0,96	1,12	16,07%
MSC Croisiers	2,30	2,31	0,54%
MAERSK	0,36	0,55	53,39%
Irish Continental Group	0,81	0,93	15,12%

Légende:

Hausse +25%

Moyenne	32%
Médiane	16%

Tableau 25: Impact IFRS 16 Taux d'endettement

	Ratio indépendance financière av. ajust.	Ratio indépendance financière après IFRS 16	Variation
CMA CGM	0,27	0,20	-24,80%
Hapag-Lloyd	0,41	0,38	-6,66%
MSC Croisiers	0,25	0,25	-0,33%
MAERSK	0,59	0,53	-10,17%
Irish Continental Group	0,49	0,46	-5,70%

Moyenne	-10%
Médiane	-7%

Tableau 26: Impact IFRS 16 Indépendance financière

Au niveau de la liquidité, elle baisse en moyenne de 12% avec quasiment peu de changements pour MSC Croisiers pour les raisons évoquées au-dessus (tableau 27).

	Liquidité av. ajust.	Liquidité après IFRS 16	Variation
CMA CGM	0,97	0,80	-17,76%
Hapag-Lloyd	0,73	0,60	-18%
MSC Croisiers	0,72	0,72	-0,42%
MAERSK	1,65	1,46	-12%
Irish Continental Group	3,96	3,40	-14%

Moyenne	-12%
Médiane	-14%

Tableau 27: Impact IFRS 16 Liquidité

Les analyses sont semblables pour l'EBITDA (tableau 28). Alors que MSC Croisiers ne voit son indicateur que varier de l'ordre de 2 millions sur un EBITDA d'environ 500 millions d'euros, CMA-CGM connaît une amélioration majeure de 177% de son EBITDA ce qui impactera tous les ratios se basant sur cet indicateur. Ce groupe faisait appel de manière intensive au contrat

de location simple sous IAS 17 et cela impliquait avant IFRS 16 que les charges locatives se trouvaient dans le résultat opérationnel et dégradaient donc l'EBITDA.

Et enfin comme le secteur ferroviaire, toutes les entreprises ont choisi la méthode de transition rétroactive simplifiée.

### 3.3.4. Secteur routier

Contrairement aux deux secteurs précédents, le secteur routier est plus similaire que le secteur aéronautique.

	Total de la dette avant ajustement	Impact IFRS 16	Total de la dette ajustée	Variation
STEF	1.608.153.000,00 €	144.031.000,00 €	1.752.184.000,00 €	9,0%
XPO Logistics Europe	2.885.471.000,00 €	1.117.203.000 €	4.002.674.000,00 €	39%
Europcar Mobility Group	5.604.769.000,00 €	496.259.000,00 €	6.101.028.000,00 €	8,85%
Go-Ahead	£ 1.456.000.000,00	£ 781.100.000,00	£ 2.237.100.000,00	54%
Groupe La Poste	249.299.000.000,00 €	2.532.000.000,00 €	251.831.000.000,00 €	1%

Légende:

Hausse +25%

Moyenne	22%
Médiane	9%

Tableau 28: Impact IFRS 16 Total de la dette

A l'exception du Groupe La Poste et XPO Logistics Europe, plus de 50% des contrats de location simple sous IAS 17 qui sont retraités sous IFRS 16 au bilan, portent sur du matériel roulant comme des bus pour l'exploitant des transports publics au Royaume-Unis (Go-Ahead) ou des cars pour Europcar Mobility Group (100.000 contrats de location liés à sa flotte). Pour XPO Logistics et le Groupe La Poste, les contrats portent pour la plupart sur des terrains et des constructions. La hausse médiane (tableau 28) table sur 9% avec des pics de 39% et 54% respectivement pour XPO Logistics et Go-Ahead. Ces résultats nous démontrent encore une fois le degré d'utilisation de contrats de location pour financer son activité.

Au niveau de la solvabilité (tableau 29 et 30) à travers le ratio d'endettement et le rapport des fonds propres, elle était excellente pour toutes les entreprises sauf pour Europcar Mobility Group avec un *gearing* de 4. Lors de la transition aux normes IFRS 16, les entreprises qui ont

vu significativement gonfler leur dette et celle avec une structure financière fragile (rapport fonds propres sur total du bilan) ont vu leur solvabilité se dégrader de manière plus prononcée.

	Taux d'endettement av. ajust.	Taux d'endettement net après IFRS 16	Variation
STEF	1,05	1,26	19,70%
XPO Logistics Europe	1,09	2,43	123,60%
Europcar Mobility Group	4,21	4,77	13,30%
Go-Ahead	1,20	3,46	188,46%
Groupe La Poste	0,51	0,72	41,34%

Légende:

Hausse +100%

Moyenne	77%
Médiane	41%

Tableau 29: Impact IFRS 16 Taux d'endettement

	Ratio indépendance financière av. ajust.	Ratio indépendance financière après IFRS 16	Variation
STEF	0,30	0,28	-5,89%
XPO Logistics Europe	0,26	0,18	-28,45%
Europcar Mobility Group	0,14	0,10	-26,20%
Go-Ahead	0,19	0,15	-19,49%
Groupe La Poste	0,05	0,05	-1,93%

Légende:

Baisse -25%

Moyenne	-16%
Médiane	-19%

Tableau 30: Impact IFRS 16 Indépendance financière

Comme les autres secteurs, la liquidité (tableau 31) est faiblement impactée avec une baisse médiane (ou moyenne) de 6%. A noter que les informations ne sont pas encore disponibles pour Go-Ahead afin de calculer l'EBITDA.

	Liquidité av. ajust.	Liquidité après IFRS 16	Variation
STEF	0,69	0,67	-3,14%
XPO Logistics Europe	1,07	0,93	-13,50%
Europcar Mobility Group	1,20	1,09	-8,80%
Go-Ahead	1,11	<i>Pas de données</i>	
Groupe La Poste	1,02	1,02	-0,29%

Moyenne	-6%
Médiane	-6%

Tableau 31: Impact IFRS 16 Liquidité

L'EBITDA a connu une hausse moyenne de 67% et un pic de 174% pour Go-Ahead. Nos résultats dépassent ceux de PwC et l'IASB mais il est important de noter que notre échantillon est trop restrictif pour conclure pour l'ensemble de la population.

	EBITDA av. ajust.	Impact IFRS 16	EBITDA après IFRS 16	Variation
STEF	280.464.000,00 €	43.675.000,00 €	324.139.000,00 €	16%
XPO Logistics Europe	429.754.000,00 €	324.980.000,00 €	754.734.000,00 €	76%
Europcar Mobility Group	340.144.000,00 €	119.013.000,00 €	459.157.000,00 €	34,99%
Go-Ahead	£ 101.100.000,00	£ 176.000.000,00	£ 277.100.000,00	174%
Groupe La Poste	2.045.000.000,00 €	671.000.000,00 €	2.716.000.000,00 €	33%

Légende:

Hausse +25%

Moyenne	67%
Médiane	35%

Tableau 32: Impact IFRS 16 EBITDA

Sans surprise, ces entreprises de ce secteur ont opté pour la méthode rétrospective simplifiée.

### **3.4. Points à retenir**

Maintenant que l'analyse financière a été réalisée afin d'apprécier de l'impact de la norme IFRS 16 sur les états financiers des 5 entreprises par secteur, il est temps de vérifier si nos hypothèses émises au point 2.6 sont validées ou non.

Avant cela, le tableau 33 recense les variations moyennes et extrêmes des différentes variables (dettes, ratios et indicateurs) pour chaque secteur. Cependant, il est important de noter que les résultats ne doivent pas être généralisés pour l'ensemble du secteur vu la taille de l'échantillon trop restreinte. De plus, les variations varient énormément d'une entreprise à une autre : une entreprise du même secteur sera grandement impactée alors qu'une autre pourrait n'y voir aucun changement. En effet, cela dépend de la politique d'investissement de l'entreprise dont le recours à la location.

	Var. Totale dette			Var. Gearing			Var. Liquidité			Var. EBITDA		
	Min.	Moy.	Max.	Min.	Moy.	Max.	Min.	Moy.	Max.	Min.	Moy.	Max.
N=20												
Secteur aéronautique	13,96%	36,6%	58,24%	56%	173%	508%	-6%	-8%	-13%	22%	42%	60%
Secteur ferroviaire	0,26%	34%	109%	0,99%	214%	815,69%	-3%	-9%	-23%	2%	21%	41%
Secteur maritime	0,5%	19%	46%	0,54%	32%	74,84%	-0,42%	-12%	-18%	0,46%	60%	177%
Secteur routier	1%	22%	54%	13,30%	77%	188,46%	-0,29%	-6%	-13,50%	16%	67%	174%

Tableau 33: Résultats consolidés

Concernant la première hypothèse H1, la transition vers la norme IFRS 16 et de par ce fait la comptabilisation des engagements hors bilan sous IAS 17 qui rentrent dans le périmètre de la norme IFRS 16, a systématiquement augmenté la dette totale des groupes sélectionnés. Cependant, l'impact relatif est bien plus marqué dans le secteur aéronautique avec une hausse moyenne de l'ordre de 36,6%. En ce qui concerne les 3 autres secteurs, la hausse de la dette est à analyser au cas par cas. En effet, cela s'explique par l'actif loué des contrats de location simple. Dans le secteur aéronautique, la majorité des contrats portent sur des avions dont les loyers mensuels se chiffrent à des millions alors que pour les autres secteurs, les contrats comptabilisés portaient principalement sur de l'immobilier sauf exceptions pour certaines compagnies comme CMA-CGM ou Europcar Mobility Group. Comme mentionné précédemment, ces disparités sur l'objet des contrats peuvent s'expliquer par l'actif loué en lui-même. En effet, les entreprises de leasing proposent des contrats de location opérationnel sur des actifs peu personnalisés ou ne requérant peu de frais pour être remis en location à un

autre locataire. Lors d'une rencontre avec Monsieur Appenzeller de chez ALD Automotive<sup>55</sup> au Luxembourg, il nous a confirmé cette raison qui peut expliquer les disparités entre secteurs en nous présentant un exemple du secteur automobile : « Un des objectifs d'une entreprise de leasing comme ALD, c'est bien évidemment de mettre à disposition un véhicule en leasing à un locataire mais également d'augmenter les chances de la revendre à une valeur la plus élevée. Il est évident qu'un véhicule avec une couleur atypique ne retrouvera pas aussi facilement un preneur que le même modèle avec une couleur classique. Je pense donc que c'est le même cas dans les autres secteurs. Si ALD se mettait à la location de navires de croisières, premièrement la demande sera réduite et ce genre de navire est souvent conçu sur mesure. »

Nous pouvons au vu de ce qui a été dit valider l'hypothèse H3 en affirmant que le secteur aéronautique est le secteur des transports le plus impacté. Cela permet également de valider les attentes faites par le cabinet PwC mais aussi l'IASB. C'est pourquoi le secteur aéronautique a été dissocié des autres secteurs des transports pour souligner cette variation.

Et pour finir, la deuxième hypothèse est également valide. Les entreprises ont vu leur solvabilité impactée significativement pour certains alors que la liquidité a été faiblement impacté entre 6 et 12% en moyenne. En ce qui concerne l'EBITDA, il s'est vu s'améliorer pour tous les groupes avec certaines qui l'ont vu quasiment doublé suite aux retraitements des charges de loyers sous IFRS 16. Cependant, même si cet indicateur de performance de l'activité de l'entreprise a été amélioré et reflète maintenant la rentabilité réelle de l'activité, il est important de noter que cette hausse de l'EBITDA s'accompagne d'une variation de l'EBIT (+/-) mais aussi de l'EBT. Au final, l'impact final sur le compte de résultat dépendra si la charge de loyer sous IAS 17 est inférieure ou supérieure au total de la charge (amortissement + charge d'intérêt) sous IFRS 16 lors de la transition. Schématiquement, cela se présente

comme sur la figure 19 toutes autres choses restantes égales. Par exemple, l'armateur CMA-CGM sur sa perte de 230 millions d'euros, 23 millions sont juste causés par la transition à la norme IFRS 16.

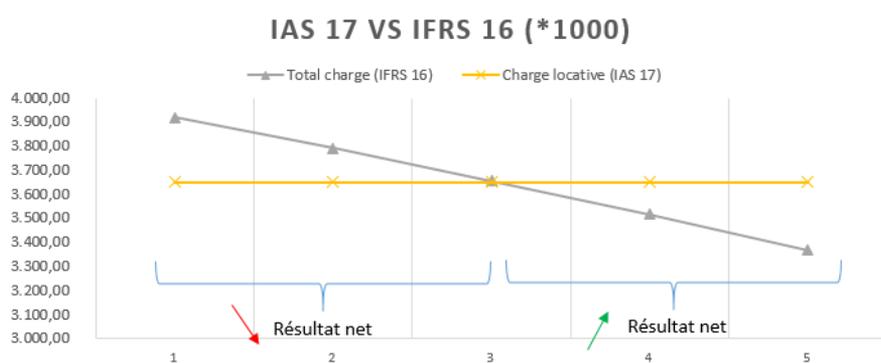


Figure 19: évolution des charges entre IAS 17 et IFRS 16

<sup>55</sup> ALD Automotive est une entreprise proposant des solutions de location au Luxembourg (ALD, s.d.).

Au final, même si les indicateurs ont été impactés, on se rend compte que ces derniers reflètent dorénavant la réalité économique et financière de l'entreprise. La norme IFRS 16 a apporté cette plus-value importante dans les états financiers : plus de transparence et de comparabilité entre les entreprises et les industries. En effet sous IAS 17, un investisseur désireux d'investir dans une entreprise va l'analyser en consultant ses KPI's (ci-après : *Key Performance Indicators*) c'est-à-dire ses indices de performances clés comme par exemple, son taux d'endettement ou son ratio de liquidité afin d'apprécier le niveau de risque qu'il pourra accepter. Par exemple, s'il se contente de lire ses ratios sans investigations supplémentaires, ses décisions seront biaisées car elles ne reflètent pas la réalité économique et financière de l'entreprise. C'est pour cela qu'on dit que la norme IFRS 16 aura un impact significatif. Significatif (concept de matérialité) car le changement pourrait mener à des décisions différentes de par le lecteur des états financiers.

Au côté de l'aspect de la norme IFRS 16, cette dernière a également impacté sur le long terme l'organisation des entreprises et la communication de celles-ci au regard des lecteurs mais aussi des investisseurs. Ce sont les thèmes qui seront abordés au chapitre 4.



## **Chapitre 4 : Étude qualitative**

### **4.1. Introduction**

Pour rappel, le second chapitre de ce mémoire était consacré à l'aspect purement comptable de la norme IFRS 16 et les conséquences attendues sur les états financiers. Sur base de cela, le troisième chapitre a vérifié l'impact financier de ce changement au travers de 20 entreprises du secteur des transports en général. Cependant, au-delà de l'aspect comptable, la mise en conformité des comptes annuels à la norme IFRS 16 a complètement chamboulé l'organisation des entreprises que ce soit sur le court ou long terme. De plus, de par les changements induits par la norme IFRS 16, les entreprises ont dû adapter leur communication financière pour permettre aux lecteurs d'apprécier de manière efficiente ce changement.

Le premier volet est donc tout d'abord dédié aux mesures mises en place par les entreprises pour aborder au mieux la norme IFRS 16 et sera ensuite suivi par les changements réalisés par les entreprises dans leur communication.

### **4.2. Méthodologie**

En vue de pouvoir comprendre les impacts organisationnels et les actions mises en place par les entreprises, la meilleure solution aurait été de rencontrer directement les responsables d'une série d'entreprises concernées. Cependant, au vue des circonstances liées à la crise du Covid-19, aucune réponse n'a pu être obtenue en interne. Afin de combler ce manque de données, un questionnaire (« voir questionnaire en annexe V») a été envoyé au département *Advisory, Audit et Corporate Finance* de BDO Luxembourg<sup>56</sup>. De plus, un consultant manager de chez KPMG France, Monsieur Cekerek, a pu m'accorder une interview à distance.

Les premiers questionnaires ont été envoyés mi-mars grâce à la plateforme interne de BDO Luxembourg nommée *MLPEO*.

Concernant la forme du questionnaire, il est majoritairement composé de questions ouvertes laissant la liberté au répondant de répondre de manière détaillée.

Au bout d'un mois et après quelques rappels grâce à l'aide des secrétaires de BDO Luxembourg, 38 questionnaires sont revenus. Toutefois, certains d'entre eux ont dû être écartés

---

<sup>56</sup> Lieu de stage du 03 Février au 29 Mai 2020.

au vue des réponses trop vagues ou peu détaillées. Le tableau ci-dessous reprend le nombre de questionnaires retenus par département.

Nombre de questionnaires reçus	38
Rejet	-8
Nombre de questionnaires retenus	30
Département Audit	18
Département Corporate Finance	5
Département Advisory	7

A propos de l'interview réalisée via l'application Skype avec Monsieur Cekerek, elle s'est déroulée le 25 Avril 2020. Concernant son profil professionnel, Monsieur Cekerek a intégré le cabinet de KPMG Lille comme auditeur dans le secteur commercial en 2011. Après 5 ans au sein de ce département, il intègre le bureau de KPMG Paris à La Défense au sein du département *Advisory* pour venir en aide aux entreprises, notamment dans l'application des standards IFRS.

Cette conversation vient en complément des données collectées des questionnaires. Cependant, il n'a pas pu être possible de réaliser des statistiques sur base des données vue la disparité des réponses. Les points suivants seront plutôt des ressentis perçus dans les données.

### **4.3. Impact organisationnel**

Le passage à la norme IFRS 16 au 01<sup>er</sup> janvier 2019 ou précédemment pour les *Early Adopters* a considérablement impacté l'organisation des entreprises. Alors que certaines entreprises ont profité de ces 3 années pour aborder cette transition, d'autres ont rencontré de nombreux problèmes lors de son application. Plusieurs répondants au questionnaire ont qualifié la norme IFRS 16 de « sous-estimé » ou « bouleversantes » en rapport avec les changements organisationnels des entreprises.

Lors de l'analyse des réponses, il en est ressorti que les impacts organisationnels peuvent être classés de deux ordres : l'impact organisationnel court terme et l'impact organisationnel long terme.

Avant de les entamer, le département *Advisory* souligne le fait que l'impact de la norme IFRS 16 sur les entreprises dépend de nombreux facteurs dont la taille des entreprises, le nombre moyen de contrat de location contracté mais surtout le niveau de digitalisation.

L'impact organisationnel court terme fait référence à la transition à la norme IFRS 16 au 01<sup>er</sup> janvier 2019.

En effet, plusieurs répondants ont souligné la difficulté d'appliquer la norme IFRS 16 pour plusieurs problèmes rencontrés au sein des entreprises. Les consultants de BDO Luxembourg ont été clairement submergés de questions d'entreprises qui sont en charge l'élaboration des comptes consolidés sous IFRS. Parmi les 30 répondants, certains problèmes identifiés chez leur client ressortent plus que d'autres problèmes. La figure 20 recense les principaux problèmes identifiés.

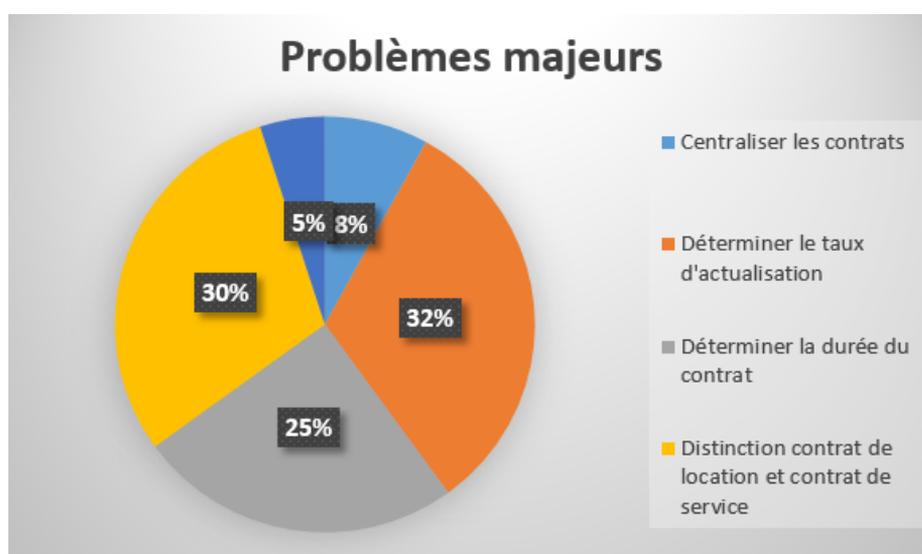


Figure 20: problèmes identifiés

La détermination du taux d'actualisation qui permet d'évaluer le passif locatif lié à un contrat de location simple arrive en première position des problèmes identifiés. Monsieur Terrazi souligne notamment le fait que la norme IFRS 16 se base beaucoup sur des estimations et jugements dont le taux d'actualisation. Monsieur Cekerek de chez KPMG est également d'accord pour dire que la détermination du taux d'actualisation est très complexe pour les entreprises car il repose sur de nombreuses hypothèses à réaliser. Il souligne donc le fait qu'il y a un risque de surestimer ou sous-estimer le passif locatif en fonction de la simple détermination du taux d'actualisation. En effet, plusieurs consultants de chez BDO Luxembourg mettent en avant le fait que les entreprises ne disposent pas suffisamment de données pour pouvoir déterminer le taux d'intérêt implicite du contrat et doivent donc déterminer le taux d'emprunt marginal. Bien que la définition de ce dernier semble simple en pratique, cela est tout autre selon Monsieur Cekerek. Par exemple, KPMG France a mis en place une procédure pour pouvoir accompagner les entreprises à déterminer ce taux. Ce

processus débute tout d'abord par un taux sans risque lié à l'environnement où sévit l'entreprise ainsi que d'autres facteurs. Ensuite, on détermine le *spread* en gardant à l'esprit qu'il ne s'agit pas d'un prêt bancaire mais un contrat de location portant sur un actif. En cas de défaut de paiement dans le contexte d'un prêt, la probabilité de récupérer la somme totale est faible alors que pour un contrat de location, le bailleur pourra récupérer l'actif loué. Le risque est donc différent !

Le deuxième problème identifié est la distinction entre le contrat de location et le contrat de service, Madame Kupper apporte une précision en ce qui concerne ce problème : « Le problème ne vise pas les contrats qui sont 100% considéré comme un contrat de location ou 100% comme un contrat de service mais bien les contrats qui comportent une partie locative et une partie liée à des prestations de service. » Monsieur Cekerek est tout à fait d'accord sur ce point : de nombreuses entreprises conseillées par KPMG France disposent de contrats de location mais qui sont composés d'un volet lié à des services. Cela est très populaire dans les modalités des contrats de location simple. Afin de démontrer cela, l'exemple suivant a été présenté : « Prenons l'exemple d'une compagnie aérienne comme Air France qui est considérée comme une référence dans l'application de l'IFRS 16 et qui décide d'affréter un avion avec un équipage. A première vue, cela semble être un contrat de location mais en analysant de plus près chaque composante du contrat : l'avion et le personnel navigant. Tout d'abord, pour l'avion, l'entreprise a le contrôle de son usage, cela est clair. Mais pour le personnel navigant, cela est bien plus complexe, a-t-on le contrôle sur la manière dont le personnel navigant va opérer ? A-t-on le choix de sélectionner les stewards et pilotes ? En cours de contrat, le bailleur peut décider de les changer. Dans ce cas-là, il ne s'agit pas d'une composante locative mais d'un service. Il n'y a pas lieu de la comptabiliser au passif, il faut donc la dissocier. Cependant, Monsieur Cekerek souligne que dissocier le prix pour chaque composante peut être compliqué et l'IFRS 16 autorise donc de tout comptabiliser au passif comme un seul contrat de location.

En troisième position, déterminer la durée du contrat est un autre challenge de la norme. Encore une fois, les estimations et jugements à faire sont de mises pour déterminer la durée du contrat. Monsieur Smith souligne surtout la partie portant sur les options de résiliation et option de renouvellement. Il est, selon lui, difficile d'obtenir l'assurance lors de la souscription du contrat de location de déterminer si on sera sûr ou non de lever ces options. C'est le principe même de l'option qui nous permet de prendre une décision dans le futur en fonction des conditions de l'entreprise à ce moment-là. L'IFRS 16 irait donc à l'encontre de ce principe car il oblige en

quelque sorte le preneur à prendre une décision aujourd'hui alors qu'elle devrait être prise plus tard. Bien-sûr, la durée pourra être réévaluée ainsi que le taux d'actualisation tout au long du contrat mais le suivi va engendrer des coûts importants. Imaginez une entreprise qui est partie prenante de 30.000 contrats de location. Le travail va être très lourd : il faudra constamment réévaluer la durée et le taux d'actualisation pour chaque contrat de manière régulière.

Ce point-là nous mène aux conséquences sur le long terme de la norme IFRS 16. Madame Isouпова émet un contraste intéressant entre l'IAS 17 et l'IFRS 16 : « Sous IAS 17 pour les contrats de location opérationnel, le traitement comptable était simple, il n'y avait pas plus simple que cela : l'entreprise recevait la facture du bailleur et comptabilisait juste la charge. C'était clair et concret : l'entreprise reçoit le contrat, lis les modalités et c'est tout, le contrat est rangé dans une farde. De nombreuses entreprises ont même automatisés ces écritures comptables via leur système comptable SAP ou BOB 50. Depuis le 01<sup>er</sup> janvier 2019, l'aspect opérationnel est tout autre, les entreprises doivent réaliser de nombreuses estimations et jugements pour savoir ce qu'il faut comptabiliser au bilan de l'entreprise et ensuite les réévaluations à déterminer chaque année pour le droit d'utilisation et le passif locatif. D'un point de vue technique, les entreprises pourront encore automatiser ces écritures. Mais qui dit jugements et estimations dit également adaptation des hypothèses faites lors l'évaluation initiale du contrat. J'entends par là, la durée du contrat ou la modification du contrat (est-ce un contrat distinct ou une modification du contrat initial ?) Autant de facteurs à suivre sur le long terme pour s'assurer de la réalité économique de l'entreprise. » En quelques mots, l'entreprise devra avoir constamment le contrat à portée de main sous IFRS 16 alors qu'on pouvait s'en passer sous IAS 17, ce qui importait c'était la charge locative dans cette dernière.

Toutes ces estimations apportées par l'IFRS 16 ont eu un impact sur les procédures d'audit dans le cadre de mandats d'entreprise sous le référentiel comptable IFRS. Le département d'audit de chez BDO Luxembourg a dû adapter sa stratégie d'audit aux vues des potentiels risques identifiés par la norme IFRS 16. Monsieur Hoang souligne notamment la détermination du taux d'actualisation. Cette année, les interventions en entreprise ont été plus longues que d'habitude, notamment à cause de la charge de travail liée à l'IFRS 16. Il rappelle l'objectif de l'audit qui est de certifier que les comptes pris dans leur ensemble ne contiennent pas d'anomalies significatives dues à des erreurs ou de la fraude. Concrètement, c'est s'assurer que les états financiers représentent la réalité. Si l'entreprise surestime ou sous-estime le passif locatif, il y a un vrai risque matériel que cela ne reflète pas la réalité.

La clé d'une bonne gestion de la norme IFRS 16 sur le long terme est de mettre en place une solution IT qui permettra de digitaliser les contrats et avoir accès rapidement aux données, souligne Monsieur Cekerek. Ce système offrirait également la possibilité de réaliser des prévisions sur l'impact financier en changeant directement quelques variables dans le système. Toutefois, un tel programme est coûteux et n'est nécessaire que pour les entreprises qui gèrent un nombre élevé de contrats de location.

Les répondants de chez BDO Luxembourg ont pu partager les solutions mises en place par les sociétés. La figure 21 expose la part de chaque solution retenue.



Figure 21: Solutions mises en place

La première solution mise en place est une solution IT suivie par une cellule humaine entièrement dédiée à la gestion des contrats de location. Et enfin, certaines entreprises externalisent ces tâches à des cabinets comme BDO Luxembourg. En effet, ce dernier a étoffé son offre de service pour répondre à une demande en provenance d'entreprise qui voulait léguer cette gestion pour se concentrer sur leurs activités principales.

Lors de l'analyse financière, certaines sociétés du secteur des transports ont divulgué dans leur rapport annuel la solution mise en place pour gérer efficacement la norme IFRS 16. Par exemple, la norme IFRS 16 a été une opportunité pour le groupe STEF de revoir son système informatique de fond en comble (Extrait 1, 2018).

#### Support à la productivité administrative

Le champ d'actions de STEF IT porte également sur le déploiement d'outils :

- amélioration de la productivité des opérations administratives au sein du Groupe, avec un outil de mise en conformité IFRS16, le pilotage de la trésorerie et des flux interbancaires, la dématérialisation fiscale des factures clients et fournisseurs et en Italie, la conformité avec la réglementation fiscale SDI ;

Extrait 1: Rapport annuel groupe STEF

## **4.4. Communication financière**

La communication financière a pour objectif d'informer les actionnaires mais aussi les autres parties prenantes dites *stakeholders* sur les performances de l'entreprise mais également son développement (Cegid, s.d.). Cette communication se fait principalement à travers d'indicateurs clés, plus connu sous l'acronyme KPI.

L'enjeu principal lors de l'application de la norme IFRS 16 est de pouvoir communiquer de manière claire et transparente les impacts financiers de cette nouvelle norme. En effet, la mise en application de cette norme a créé un fossé important entre les indicateurs de performances clés sous IAS 17 et ceux sous IFRS 16. Comme analysé dans le chapitre 3 sur l'impact financier, la comptabilisation des contrats de location simple a entraîné une dégradation significative de certains ratios comme ceux sur la solvabilité ou la liquidité, alors que l'EBITDA s'est amélioré vu le remplacement de la charge locative par une charge financière et un amortissement. Les parties prenantes devront donc évaluer cet impact sur les comptes de l'entreprise de manière claire et précise sur base des informations fournies par l'entreprise.

Cependant, Monsieur Cekerek précise que les méthodes de transition ne vont pas dans ce sens-là. En effet, en laissant le choix aux entreprises de choisir leur méthode de transition, la qualité de l'information variera. La méthode de rétrospection simplifiée est de loin la méthode préférée des parties prenantes car elle ne permet pas une comparabilité avec les données du passé entre autres. Au contraire, la méthode rétrospective complète oblige les entités à retraiter leurs comptes à titre de comparaison comme si l'entreprise avait toujours appliqué la nouvelle norme. Néanmoins, la méthode complète est bien plus lourde à gérer et n'offre quasiment pas de simplification comme la méthode simplifiée. Le nombre d'entreprise qui ont appliqué la norme IFRS 16 de manière complète se comptent sur deux mains, selon Monsieur Cekerek. Il poursuit en invoquant le fait que la méthode simplifiée allège considérablement le retraitement notamment la mesure qui permet d'éviter de retraiter les contrats qui viennent à échéance dans un an au plus (< 12 mois). Cette méthode a cependant un coût et ce coût se matérialise au niveau de l'information fournie.

Le département *Corporate Finance* de chez BDO souligne l'importance de la qualité et de la pertinence des informations financières communiquées dans les rapports annuels car ce sont sur base de ces informations que les investisseurs pourront prendre des décisions en notamment évaluant la valeur de l'entreprise.

Initialement dans le cadre de la méthode rétrospective simplifiée, la norme n'exige pas beaucoup d'information à divulguer dans les annexes aux comptes. En quelques mots, ils doivent décrire le changement comptable appliqué, le taux d'emprunt marginal moyen pondéré utilisé pour le retraitement des contrats sous IAS 17 et l'impact sur les comptes d'ouverture de l'application de la norme IFRS 16.

Monsieur Cekerek souligne que si une entreprise se contente de ces informations alors que les engagements hors bilan sont matériels, leur communication sera clairement peu pertinentes et ne permettront pas aux lecteurs du rapport annuel de comprendre les changements amenés par la norme, il y a donc une nécessité de rajouter des informations pro-forma. Selon Monsieur Cekerek, une information complète dans le cadre de la norme IFRS 16 est une information qui permettrait au lecteur de retraiter soi-même les comptes pour pouvoir annuler l'effet de la norme IFRS 16.

La qualité de l'information s'est faite ressentir lors de l'analyse financière. Pour les entreprises qui ont adoptés la méthode rétrospective complète (Air France&KLM et Finnair), l'analyse de l'impact était simple car le retraitement obligatoire de l'information comparative permettait de passer des comptes sous IAS 17 aux comptes sous IFRS 16 sans difficultés. Cependant pour la méthode simplifiée, pour certaines entreprises comme Go-Ahead, l'information fournie n'était pas suffisante pour pouvoir calculer certains indicateurs toutes autres choses restantes égales.

Certaines entreprises, alors même qu'elles ont appliqué la méthode rétrospective simplifiée, ont compris l'enjeu pour le lecteur de pouvoir comprendre les impacts dans les comptes de la norme IFRS 16, c'est pourquoi la plupart ont décidé de retraité leurs comptes de l'année 2019 comme si la norme IAS 17 avait toujours été d'application. De plus, certains ont même mis en parallèle les comptes publiés en 2019 sous IFRS 16 et les comptes pro-forma sous IAS 17 avec au milieu l'effet de la norme IFRS 16 sur chaque compte. L'extrait 2 est un des exemples.

#### IMPACT ON THE CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION

As at 30 September 2019 £ millions	As reported	IFRS 9 impact	IFRS 15 impact	IFRS 16 impact	Amounts without adoption of IFRS 9, 15 & 16
<b>Non-current assets</b>					
Goodwill	365	–	–	–	365
Other intangible assets	196	–	–	–	196
Property, plant and equipment	5,163	–	–	(431)	4,732
Derivative financial instruments	126	–	–	–	126
Equity investments	48	(48)	–	–	–
Restricted cash	4	–	–	–	4
Other non-current assets	142	–	–	–	142
	<b>6,044</b>	<b>(48)</b>	<b>–</b>	<b>(431)</b>	<b>5,565</b>

Extrait 2: Comptes annuels EasyJet

Au-delà des comptes annuels affectés, les entreprises ont dû modifier leurs indicateurs de performances. Dans certaines industries, l'adoption de la norme IFRS 16 a permis de ne plus utiliser certains indicateurs. En effet, les compagnies aériennes sous IFRS et avant l'IFRS 16 ne publiaient que peu d'information sur l'EBITDA et privilégiaient l'EBITDAR. A la différence de l'EBITDA, l'EBITDAR (*Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and rent*) correspond donc à l'EBITDAR où on a réintégré les loyers :  $EBITDAR = EBITDA + Loyers$ . Cet indicateur permet de cerner la rentabilité des activités de l'entreprise sans tenir compte du moyen de financement de l'immobilier ou mobilier. En effet, utiliser l'EBITDA pour comparer des entreprises aurait affecté celles qui ont énormément recours à la location contre la pleine propriété. Dès maintenant, il n'y a plus de nécessité de publier ce ratio car l'IFRS 16 répond à ce besoin en supprimant totalement les charges de loyers des contrats de location (sauf exception) du calcul de l'EBITDA.

En fonction des secteurs, certains ratios ont disparu alors que d'autres ont été créés en fonction du secteur. Monsieur Savrin du département *Corporate Finance* nous donne notamment un exemple comme l'EBITDAal. Selon lui, les entreprises impactées par la norme IFRS 16 ont créé de nouveaux indicateurs afin de retrouver les indicateurs sous IAS 17. Par exemple, Orange France ou le Groupe Fnac ont publié dans leur compte l'EBITDAal qu'ils définissent comme l'EBITDA où l'amortissement du droit d'utilisation et les charges d'intérêt ont été soustraits, il s'agit d'un EBITDA ajusté.

Lors de l'analyse financière, une majorité des entreprises ont publié leurs KPI's sous IFRS 16 mais aussi ce qu'ils auraient été sans l'impact de la nouvelle norme. Cela permet aux lecteurs de comprendre si l'entreprise a atteint ses objectifs sans être influencé par un changement comptable.

### COMPARABILITY WITH THE PREVIOUS YEAR

IFRS 16 effect (€ million)	2019	IFRS 16 effect	2019 (excluding IFRS 16 effect)	2018
EBITDA	5,436	943	4,493	4,739
EBIT	1,837	46	1,791	2,111
Net capital expenditures	5,646	1,097	4,549	3,996
Net financial debt as of Dec 31	24,175	4,487	19,688	19,549
Capital employed as of Dec 31	42,999	4,487	38,512	36,657
ROCE (%)	4.3	- 0.4 <sup>(1)</sup>	4.7	5.8

<sup>(1)</sup> Percentage points.

Dans cet extrait de *Deutsche Bahn*, l'entreprise a recalculé ses ratios sans tenir compte de l'impact de la norme IFRS 16.

*Extrait 3: Comptes annuels Deutsche Bahn*

Un autre exemple avec la compagnie Irish Continental Group.



Extrait 4: Comptes annuels Irish Continental Group

~~We are meeting our targets in terms of profitability and debt reduction. Last year, we lowered our debt by more than 800 million euros (excluding IFRS 16). At the same time, compared to the previous year, we increased our operating result (EBIT) by more than 80% to EUR 811 million.~~

Extrait 5: Comptes annuels Hapag-Lloyd

Dans les comptes de l'armateur Hapag-Lloyd, le CEO annonce même que la réduction de la dette a été atteinte en fonction de leur objectif. Cependant, il souligne que cela a été atteint en rejetant les effets de la norme IFRS 16.

Au vue des impacts sur les ratios de l'entreprise, une question s'est posée parmi les investisseurs sur l'impact de l'IFRS 16 sur l'évaluation des entreprises. Selon la méthode DCF c'est-à-dire *Discounted Cash-Flow* (actualisation des flux de trésoreries) qui consiste à actualiser les flux futures générés par l'activité, les spécialistes du département Corporate Finance sont unanimes sur le fait que l'évaluation des entreprises ne seront pas impactés. En effet, l'évaluation d'une entreprise est basé sur sa capacité à générer du cash dans le futur. La substance du contrat de location n'a donc aucun impact sur cette capacité que ce soit sous IAS 17 ou IFRS 16. Cependant, ils soulignent que même si l'output reste inchangé, la manière de mener l'évaluation sera plus sensible à des complications dont des erreurs. Les professionnels du milieu n'ont pas encore déterminé d'une manière commune de traiter l'évaluation des entreprises post-IFRS 16. En effet, certains utilisent les ratios post-IFRS 16 alors que d'autres non. De plus, Monsieur Nils du même département met en garde sur les divergences et les difficultés de comparaisons entre les entreprises dans la sphère *Corporate Finance*. Il rajoute également qu'aux USA, la norme ASC 842 qui traite des contrats de leasing a conduit à des divergences importantes par rapport à l'IFRS 16. En effet, la classification entre les deux types de contrat subsiste, ce qui mène toujours à la comptabilisation de charges de loyers pour les contrats de location opérationnel.

## **Chapitre 5 : Avis personnel**

Lors de la présentation de la norme IFRS 16 sur les contrats de location lors du cours d'introduction des normes IFRS par Monsieur Schumesch, je qualifiais déjà la norme comme innovante et bouleversante pour les entreprises. Cela a donc attiré ma curiosité sachant que des secteurs comme l'aéronautique ont énormément recours aux contrats de location opérationnelle.

L'application de la norme IFRS 16 va bien évidemment apporter plus de transparence dans les états financiers en reflétant la réalité économique des entreprises. Dès à présent, toutes les entreprises sont mises sur le même pied d'égalité afin de permettre une meilleure comparabilité des entreprises entre elles quel que soit le secteur où elle est active. En effet, sous IAS 17, comparer deux entreprises dont une qui présente des engagements locatifs hors bilan relativement élevé, pourrait favoriser cette dernière face à une entreprise qui a privilégié l'achat direct. Les analystes devaient donc manuellement retraiter les comptes de l'entreprise sur base des informations présentes dans les états financiers. Cependant, il s'avérait que cette dernière était de mauvaise qualité.

D'un point vu théorique, la norme IFRS 16 est une innovation impressionnante et qui répond aux besoins de plusieurs parties prenantes dont l'intérêt public. Cependant en pratique, je pense que la norme à elle seule ne permet pas de l'appliquer de manière efficiente par soi-même. En effet, la norme requière de nombreux jugements et estimations à réaliser sans pour autant donner des consignes claires sur les modalités pratiques pour pouvoir réaliser les bonnes estimations. Cela explique donc le fait que les entreprises ont rencontré de nombreux problèmes lors de la transition à cette norme. Selon moi, l'IFRIC publiera rapidement des interprétations sur différentes composantes de la norme dont la durée du contrat, la différence entre un contrat de location et un contrat de service et surtout sur le taux d'emprunt marginal du preneur. Sans une intervention rapide, les entreprises pourraient déterminer leur propre méthode pour estimer ces composantes mais elles varieraient donc d'une entreprise à une autre avec le risque de dégrader la comparabilité des entreprises.

Au final, bien que la norme IFRS 16 a impacté les entreprises qui ont recours aux contrats de location simple, je suis certain que cela ne remettra pas en question la stratégie des entreprises à choisir ce mode de financement. Au vu des circonstances économiques que font face certains secteurs, les contrats de location opérationnel seront de plus en plus populaires de par la flexibilité qu'elle offre aux entreprises. Cependant, la différence post-IFRS 16 serait la

renégociation des contrats de location pour pouvoir notamment mettre en avant certaines caractéristiques du contrat comme la durée réelle du contrat ou le taux d'intérêt implicite du contrat. Les avantages opérationnelles du contrat de location sont bien plus importants que les enjeux comptables.

## **Conclusion**

L'objectif de ce mémoire recherche était de déterminer les impacts menés par l'adoption de la nouvelle norme IFRS 16 traitant des contrats de location. Les trois impacts abordés étaient l'impact financier, organisationnel et la communication des entreprises.

Tout d'abord, lors de l'analyse financière d'un échantillon d'entreprises du secteur aéronautique, ferroviaire, maritime et routier, il en est ressorti que la comptabilisation des contrats de location simple au bilan à travers un droit d'utilisation comme actif et un passif locatif a mené à une augmentation de la dette des entreprises sans exception et par corrélation une dégradation de la solvabilité et la liquidité des entreprises. Cependant, la magnitude de l'impact sur ces indicateurs dépend en majorité du niveau d'utilisation des contrats de location mais également de la nature des actifs loués. Aux termes des analyses, le secteur aéronautique est clairement le secteur des transports qui se démarque avec une hausse moyenne de 36% du total de la dette. A l'opposé de ces impacts négatifs dans le même secteur, l'EBITDA s'est amélioré en moyenne de 43% vu le retraitement des charges locatives en une charge d'intérêt et un amortissement sur le droit d'utilisation. Outre le secteur aéronautique, les 3 autres secteurs ont montré des résultats qui variaient énormément d'une entreprise à une autre. Certaines entreprises ont vu certains ratios se détériorer de plus de 100% alors que d'autres n'ont quasiment pas senti le changement. La meilleure solution est donc de réaliser une analyse au cas par cas au lieu de généraliser.

Ensuite, au-delà du traitement comptable, la norme IFRS 16 a été un vrai challenge pour les entreprises car elle exige de nombreux jugements et estimations de la part du preneur du contrat. De plus, la norme IFRS 16 va bien impacter les entreprises les plus sensibles sur le long terme vu la nécessité de réévaluer le passif locatif de manière régulière sur base de la modification du contrat ou un changement des variables qui permettent de le déterminer. Plusieurs entreprises ont misé sur la digitalisation pour pouvoir gérer au mieux leurs contrats de location afin d'être en total conformité avec la norme IFRS 16.

Et enfin, même si la majorité des entreprises ont choisi la méthode rétroactive simplifiée lors du passage de l'IAS 17 à l'IFRS 16, le manque de comparaison a été comblé par des informations financières pro-forma permettant aux lecteurs d'évaluer minutieusement l'impact de la norme. De plus, elle a poussé les entreprises à adapter leurs indicateurs clés de performance en les ajustant ou en les supprimant pour en créer de nouveaux comme par

exemple l'EBITDAal afin d'éviter la discontinuité des indicateurs dans le temps mais surtout pour déterminer si l'entreprise a atteint ses objectifs de performance.

## **Bibliographie**

Air France&KLM. (2018). *ETATS FINANCIERS CONSOLIDES 2017*. Consulté à l'adresse <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>

Air France&KLM. (2019). *ETATS FINANCIERS CONSOLIDES 2018*. Consulté à l'adresse <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>

Barbara, C. (2019, septembre 9). Communication financière sur la mise en oeuvre d'IFRS 16 : Les pratiques observées chez les sociétés du CAC 40. Consulté le 5 avril 2020, à l'adresse <https://www.creatisgroupe.com/communication-financiere-sur-la-mise-en-oeuvre-difrs-16-les-pratiques-observees-chez-les-societes-du-cac-40/>

BDO. (2019). *IFRS IN PRACTICE 2019/2020 IFRS 16 Leases*. Consulté à l'adresse <https://www.bdo.mn/en-gb/bdo-academy/ifrs-resources/ifrs-resources/ifrs-in-practice>.

Clochard, S. (2019, septembre 30). «IFRS16: effet papillon au 1er janvier 2019». Consulté le 15 octobre 2019, à l'adresse <https://www.lopinion.fr/edition/economie/ifrs16-effet-papillon-1er-janvier-2019-tribune-samuel-clochard-grant-169387>

CMA-CGM. (2020). *COMPTES CONSOLIDÉS 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.cma-cgm.fr/finances>

Cormier, D., Lapointe-Antunes, P. & Magnan, M. (2007). Le référentiel IRS : nous dirigeons-nous vers une comptabilité au-delà du réel ?. *Comptabilité - Contrôle - Audit, L'Économie politique*, 36(4), 92-112. doi:10.3917/leco.036.0092 tome 13(3), 43-55. doi:10.3917/cca.133.0043.

Deutsche Bahn . (2020). *2019 Integrated Report*. Consulté à l'adresse <https://ir.deutschebahn.com/en/home/>

Dhennin, S., Latysheva, S., Schuster, A., & Morris, J. (2019, avril 12). High-Yield: IFRS 16 Impact On Covenants - Finance and Banking - Belgium. Consulté le 9 mars 2020, à l'adresse <https://www.mondaq.com/Finance-and-Banking/797676/High-Yield-IFRS-16-Impact-On-Covenants>

EasyJet PLC. (2020). *ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS 2019*. Consulté à l'adresse <http://corporate.easyjet.com/investors/reports-and-presentations/2019>

Ellimäki, P. (2016). *Transition to IFRS 16 Leases and its Impact on Key Financial Ratios for Construction Companies in Finland*. Helsinki, Finland : Haaga-Helia.

Europcar group. (2019). *États financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2018*. Consulté à l'adresse <https://investors.europcar-group.com/fr/financial-documentation>

Europcar group. (2020). *États financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2019*. Consulté à l'adresse <https://investors.europcar-group.com/fr/financial-documentation>

Fernandez, A. (2018). *Les tableaux de bord du manager innovant*. Paris, France : Eyrolles.

Finnair. (2020). *ANNUAL REPORT 2019*. Consulté à l'adresse <https://investors.finnair.com/en/financial-Information>

Go-Ahead. (2019a). *Annual Report and Accounts for the year ended 29 June 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.go-ahead.com/investors/results-reports-and-presentations>

Go-Ahead. (2019b). *The Go Ahead Group plc Half year results for the six months ended 28 December 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.go-ahead.com/investors/results-reports-and-presentations>

Gouw, P. (2019, février 4). The impact of IFRS 16 – Leases – on valuations. Consulté le 14 mars 2020, à l'adresse <https://www.bdo.global/en-gb/blogs/valuations-blog/may-2018/the-impact-of-ifrs-16-%E2%80%93-leases-%E2%80%93-on-valuations>

Groupe La Poste. (2020). *ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS 31 décembre 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.grounelaposte.com/fr/publications>

Hapag-Lloyd. (2020). *Annual Report 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.hapag-lloyd.com/en/ir/publications/financial-report.html>

IFRS 16 : le point de la situation à fin 2019. (2020, avril 14). Consulté le 24 mars 2020, à l'adresse <https://www.sigmaconso.com/fr/ifrs-16-le-point-de-la-situation-a-fin-2019/>

IFRS 16 « Contrats de location » : une nouvelle norme comptable internationale à la mise en œuvre pas si simple.... (s. d.). Consulté le 15 avril 2020, à l'adresse [https://www.ieif.fr/revue\\_de\\_presse/ifrs-16-contrats-de-location-une-nouvelle-norme-comptable-internationale-a-la-mise-en-oeuvre-pas-si-simple](https://www.ieif.fr/revue_de_presse/ifrs-16-contrats-de-location-une-nouvelle-norme-comptable-internationale-a-la-mise-en-oeuvre-pas-si-simple)

International Accounting Standards Board - Wikipedia. (s. d.). In *Wikipedia*. Consulté le 29 mai 2020, à l'adresse [https://en.wikipedia.org/wiki/International\\_Accounting\\_Standards\\_Board](https://en.wikipedia.org/wiki/International_Accounting_Standards_Board)

Irish Continental Group. (2020). *Annual Report 2019*. Consulté à l'adresse <https://icg.ie/investors/reports-and-presentations/>

KPMG. (2018). *Leases transition options What is the best option for your business?* Consulté à l'adresse <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/be/pdf/2018/12/leases-transition-options-2018.pdf>

Larsen, M. (2018). *IFRS 16 - Leases Ændring i regnskabsmæssig behandling af leasing*. Copenhagen, Danemark : Copenhagen Business School.

Le leasing au Luxembourg. (2014, novembre 14). Consulté le 13 mars 2020, à l'adresse <https://www.fiduciaire-lpg.lu/fr/publications/comptabilit%C3%A9/le-leasing-au-luxembourg>

Leasing financier, opérationnel, mobilier... Un peu de vocabulaire. (2017, novembre 8). Consulté le 4 février 2020, à l'adresse <https://entreprises.bnpparibasfortis.be/fr/article?n=leasing-financier-operationnel-mobilier-un-peu-de-vocabulaire>

Lebrun, B. (2016). *IFRS 16 sur les contrats de location Décryptage d'une norme novatrice*. Consulté à l'adresse <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/pdf/2016/07/fr-ifs-16-rf-comptable.pdf>

Maersk. (2020). *Annual Report 2019*. Consulté à l'adresse <https://investor.maersk.com/financial-reports>

McGregor, Warren J & Financial Accounting Standards Board (U.S.) (1996). *Accounting for leases : a new approach : recognition by lessees of assets and liabilities arising under lease contracts*. Financial Accounting Standards Board, Norwalk, CT.

Montinaro, E. (s. d.). *A Shift in Lease Accounting: the Study of the Transition from IAS 17 to IFRS 16*. (E. R. Raoli, Éd.). Rome, Italy : Department of Economics and Business LUISS.

MSC Cruises Company. (2020). *Annual Report 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.msccruises.com/en-gl/Annual-Reports.aspx>

Natouri, K. (2012, septembre 17). ORIGINES, PRINCIPES ET ENJEUX DES NORMES IAS/IFRS. Consulté le 4 mai 2020, à l'adresse <https://www.argusdelassurance.com/institutions/origines-principes-et-enjeux-des-normes-ias-ifs.30656>

Normes IFRS/IAS : contenu - Ooreka. (s. d.). Consulté le 4 mars 2020, à l'adresse <https://epargne.ooreka.fr/astuce/voir/745439/normes-ifs-ias>

NS. (2020). *Annual Report 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.nsannualreport.nl/annual-report-2019/introduction/2019-in-a-nutshell/>

O'Callaghan, B. (s. d.). *Balancing the Books IFRS 16 and Aviation Finance*. Consulté le 6 septembre 2019, à l'adresse <https://www.euromoneythoughtleadership.com/aviation-IFRS16/>

PricewaterhouseCoopers. (s. d.). *CFO's guide: Transition to IFRS 16*. Consulté le 3 février 2020, à l'adresse <https://www.pwc.com/m1/en/media-centre/articles/cfo-guide-transition-to-ifs16.html>

PwC. (2016). *A study on the impact of lease capitalisation IFRS 16: The new leases standard*. Consulté à l'adresse <https://www.pwc.com/sk/en/audit/assets/2017/a-study-on-the-impact-of-lease-capitalisation.pdf>

Règlement (UE) 2017/1986 de la commission du 31 octobre 2017 modifiant le règlement (CE) no 1126/2008 portant adoption de certaines normes comptables internationales conformément au règlement (CE) no 1606/2002 du Parlement européen et du Conseil, en ce qui concerne la norme internationale d'information financière IFRS 16, Journal Officiel de l'Union Européenne, L 291, 9 novembre 2017.

SAS Group. (2020). *Annual report 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.sasgroup.net/investor-relations/financial-reports/annual-reports/>

Sebastiao, D. (2018a, octobre 29). FocusIFRS - IAS 41 « Agriculture » / Textes des Normes et Interprétations / Normes et Interprétations / Menu Gauche / Focus IFRS. Consulté le 4 mars 2019, à l'adresse [http://www.focusifrs.com/menu\\_gauche/normes\\_et\\_interpretations/textes\\_des\\_normes\\_et\\_interpretations/ias\\_41\\_agriculture](http://www.focusifrs.com/menu_gauche/normes_et_interpretations/textes_des_normes_et_interpretations/ias_41_agriculture)

Sebastiao, D. (2018b, décembre 17). FocusIFRS - IAS 17 « Contrats de location » / Textes des Normes et Interprétations / Normes et Interprétations / Menu Gauche / Focus IFRS. Consulté le 29 mars 2020, à l'adresse [http://www.focusifrs.com/menu\\_gauche/normes\\_et\\_interpretations/textes\\_des\\_normes\\_et\\_interpretations/ias\\_17\\_contrats\\_de\\_location](http://www.focusifrs.com/menu_gauche/normes_et_interpretations/textes_des_normes_et_interpretations/ias_17_contrats_de_location)

Sebastiao, D. (2020b, octobre 17). FocusIFRS - IASB / Structure de l'IASB / IASB / Menu Gauche / Focus IFRS. Consulté le 12 décembre 2019, à l'adresse [http://www.focusifrs.com/menu\\_gauche/iasb/structure\\_de\\_l\\_iasb/iasb](http://www.focusifrs.com/menu_gauche/iasb/structure_de_l_iasb/iasb)

Service Economique. (2019, juin). Marché du transport aérien : le leasing bouscule les modèles économiques. Consulté le 8 avril 2020, à l'adresse <https://www.cceaf.fr/?p=3538>

SNCB. (2019). *Annual report 2018, consolidated*. Consulté à l'adresse <https://www.belgiantrain.be/en/about-sncb/entreprise/publications/en-annuel-reports-2018>

SNCF Group. (2020). *Rapport Financier Annuel Groupe SNCF 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance>

STEF. (2020). *Rapport Annuel 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.stef.com/investisseurs/rapports-et-publications>

Turki, H., Wali, S., & Boujelbène, Y. (2017). *Adoption obligatoire des IFRS et asymétrie d'information dans le contexte français : effet modérateur de l'endettement*. Sfax, Tunisie : Université de Sfax.

Ünver, M. B. (2018). *De impact van de IFRS 16 op investeringen, financieringen en beloningen van ondernemingen*. Amsterdam, Netherlands : Faculty of Economics and Business, University of Amsterdam.

Véron, N. (2007). Histoire et déboires possibles des normes comptables internationales.

Vy Group. (2020). *Annual and sustainability report 2019*. Consulté à l'adresse <https://www.vy.no/en/the-vy-group/financial-performance>

Wikipedia contributors. (2020, janvier 26). International Accounting Standards Board — Wikipédia. Consulté le 6 janvier 2020, à l'adresse [https://fr.wikipedia.org/wiki/International\\_Accounting\\_Standards\\_Board](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Accounting_Standards_Board)

XPO Logistics Europe. (2020). *Rapport Financier 2019*. Consulté à l'adresse <https://europe.xpo.com/fr/investors/>

## Annexes

### Annexe I : Tableau d'amortissement de l'emprunt

Date de remboursement	Annuitée	Intérêts	Intérêts cumulés	Remboursement capital	Remboursement capital cumulé	Solde restant du
01/01/2020	- €	- €	- €	- €	- €	8.000,00 €
31/12/2020	1.741,85 €	232,00 €	232,00 €	1.509,85 €	1.509,85 €	6.490,15 €
31/12/2021	1.741,85 €	188,21 €	420,21 €	1.553,64 €	3.063,49 €	4.936,51 €
31/12/2022	1.741,85 €	143,16 €	563,37 €	1.598,69 €	4.662,18 €	3.337,82 €
31/12/2023	1.741,85 €	96,80 €	660,17 €	1.645,06 €	6.307,24 €	1.692,76 €
31/12/2024	1.741,85 €	49,09 €	709,26 €	1.692,76 €	8.000,00 €	- 0,00 €

## Annexe II : Nomenclature des normes IFRS

Numéro	Norme Intitulé
IAS 1	Présentation des états financiers
IAS 2	Stocks
IAS 7	Tableaux des flux de trésorerie
IAS 8	Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs
IAS 10	Evènements survenant après la date de clôture
IAS 11	Contrats de construction
IAS 12	Impôts sur le revenu
IAS 16	Immobilisations corporelles
IAS 17	Contrats de location
IAS 18	Produits des activités ordinaires
IAS 19	Avantages du personnel
IAS 20	Comptabilisation des subventions publiques et informations à fournir sur l'aide publique
IAS 21	Effets des variations des cours des monnaies étrangères
IAS 23	Coûts d'emprunt
IAS 24	Informations relatives aux parties liées
IAS 25	Comptabilité et rapports financiers des régimes de retraite
IAS 27	Etats financiers consolidés et comptabilisation des participations dans les filiales
IAS 28	Participations dans les entreprises associées
IAS 29	Information financière dans les économies hyperinflationnistes
IAS 32	Instruments financiers : informations à fournir et présentation
IAS 33	Résultat par action
IAS 34	Information financière intermédiaire
IAS 36	Dépréciation d'actif
IAS 37	Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels
IAS 38	Immobilisations incorporelles
IAS 39	Instruments financiers : comptabilisation et évaluation (adoption partielle au plan européen)
IAS 40	Immeubles de placement
IAS 41	Agriculture
IFRS 1	Première application des normes d'information financière internationale
IFRS 2	Paiements fondés sur des actions
IFRS 3	Regroupements d'entreprises
IFRS 4	Contrats d'assurances
IFRS 5	Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées
IFRS 6	Exploration et évaluation de ressources minières
IFRS 7	Instruments financiers : information à fournir
IFRS 8	Secteurs opérationnels
IFRS 9	Instruments financiers
IFRS 10	Etats financiers consolidés
IFRS 11	Partenariats
IFRS 12	Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités
IFRS 13	Evaluation de la juste valeur
IFRS 14	Comptes de report réglementaire
IFRS 15	Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients
IFRS 16	Contrats de location
IFRS 17	Contrats d'assurance

### Annexe III : Évolution de l'actif et passif sous IFRS 16

=16.070.799,18-  
2.000.000,00

Date de remboursement	Loyer annuel	Intérêts	Intérêts cumulés	Remboursement capital	Remboursement capital cumulé	Solde restant du
01/01/X	- €	- €	- €	- €	- €	14.070.799,18 €
31/12/X	3.250.000,00 €	703.539,959 €	703.539,96 €	2.546.460,04 €	2.546.460,04 €	11.524.339,14 €
31/12/X+1	3.250.000,00 €	576.216,957 €	1.279.756,92 €	2.673.783,04 €	5.220.243,08 €	8.850.556,10 €
31/12/X+2	3.250.000,00 €	442.527,805 €	1.722.284,72 €	2.807.472,20 €	8.027.715,28 €	6.043.083,90 €
31/12/X+3	3.250.000,00 €	302.154,195 €	2.024.438,92 €	2.947.845,80 €	10.975.561,08 €	3.095.238,10 €
31/12/X+4	3.250.000,00 €	154.761,905 €	2.179.200,82 €	3.095.238,10 €	14.070.799,18 €	0,00 €

#### Passif locatif

Préperiode	Solde d'ouverture	intérêt 5%	Loyer annuel	Solde de fermeture
1	14.070.799,18 €	703.539,96	3.250.000,00	11.524.339,14
2	11.524.339,14	576.216,96	3.250.000,00	8.850.556,10
3	8.850.556,10	442.527,80	3.250.000,00	6.043.083,90
4	6.043.083,90	302.154,20	3.250.000,00	3.095.238,10
5	3.095.238,10	154.761,90	3.250.000,00	0,00

#### Droit d'utilisation

Préperiode	Solde d'ouverture	Amortissement	Solde de fermeture
1	16.070.799,18 €	3.214.159,84	12.856.639,34
2	12.856.639,34	3.214.159,84	9.642.479,51
3	9.642.479,51	3.214.159,84	6.428.319,67
4	6.428.319,67	3.214.159,84	3.214.159,84
5	3.214.159,84	3.214.159,84	-

## **Annexe IV : Présentation des entreprises**

### **Secteur aéronautique**

*Air France&KLM* : « Le groupe Air France-KLM est une alliance franco-néerlandaise regroupant deux compagnies aériennes principales, Air France et KLM, ainsi que six compagnies aériennes filiales. Le groupe est organisé autour d'une société holding (Air France-KLM SA) dont l'État français est actionnaire à hauteur de 14,3 % et l'État néerlandais à hauteur de 14 %. Le groupe est coté en bourse et est une des composantes du CAC 40 en France. En 2019, le groupe publie un chiffre d'affaires de 27 milliards d'€ pour un résultat net de 293 millions d'€. »

*EasyJet* : « EasyJet Airline Company PLC est une compagnie aérienne anglaise à bas coût qui en 2015, est devenu le deuxième transporteur de passager en Europe juste derrière Ryanair. L'entreprise est échangée à la bourse de Londres et son action fait partie de l'indice FTSE 100. Au 30 Septembre 2019, le chiffre d'affaires était de l'ordre de 6 milliards de livres (6,7 milliards d'€<sup>57</sup>) pour un résultat net de 349 millions de livres (392 millions d'€) »

*IAG* : « L'International Airlines Group (IAG) est l'un des plus grands groupes de compagnies aériennes au monde, avec 598 avions qui desservent 279 destinations et transportent environ 118 millions de passagers chaque année. Il s'agit d'une société enregistrée en Espagne dont les actions sont négociées à la Bourse de Londres et à la Bourse espagnole. Le groupe regroupe entre autres la compagnie aérienne nationale espagnole IBERIA et la compagnie nationale britannique British Airways. Le groupe solde ses comptes 2019 avec un revenu total de 25 milliards d'€ et un résultat net d'1 milliard d'€. »

*Finnair* : « Elle est compagnie aérienne nationale de Finlande et domine les marchés domestiques et internationaux aériens depuis ce même pays. L'État finlandais possède une part de 60 %, 20 % étant d'appartenance étrangère. Les actions de Finnair sont cotées à la Bourse d'Helsinki. En 2019, la compagnie relate un chiffre d'affaires de 3 milliards d'€ pour un résultat net de 74 millions d'€. »

*SAS Group* : « SAS Group, est une société holding de compagnies aériennes dont le siège est situé à Frösundavik en Suède. Elle est propriétaire des compagnies aériennes Scandinavian Airlines et Scandinavian Airlines Ireland. Le groupe SAS est partiellement détenu par les gouvernements suédois et danois, avec des participations respectives de 14,82 % et 14,24 %.

---

<sup>57</sup> Converti au taux de change du 30/09/2019.

La société est cotée à la bourse d'Oslo, à la bourse de Stockholm et à la bourse de Copenhague. Au 31 Octobre 2019, le chiffre d'affaires s'est levé à 43 milliards d'SEK (4 milliards d'€<sup>58</sup>) pour un résultat net de 621 millions d'SEK (57 millions d'€). »

### **Secteur ferroviaire**

*SNCB Group* : « la SNCB Holding fait une fusion avec sa filiale SNCB qui disparaît et change de nom en reprenant la dénomination SNCB. Elle devient une entreprise ferroviaire au statut d'entreprise publique autonome détenue par l'État Belge. Elle est essentiellement en charge du transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau belge. Au 31/12/2018, le groupe publie sous IFRS un chiffre d'affaire d'1 milliard d'€ pour un bénéfice net de 14 millions d'€. »

*SNCF Group* : « Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, le groupe SNCF est devenu une société anonyme à capitaux publics. La société est composée de plusieurs filiales dont la société nationale des chemins de fer français en charge du transport ferroviaire de passagers ou marchandises en France mais également au-delà. En 2019, le groupe publie un revenu consolidé de l'ordre de 35 milliards d'€ avec une perte nette de 773 millions d'€. »

*Deutsche Bahn* : « La Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (« Société par actions du chemin de fer allemand »), est l'entreprise ferroviaire publique allemande et est notamment présente dans les domaines du transport de voyageurs, du transport de marchandises, et réalise la gestion et l'exploitation du réseau ferré allemand. En 2019, le groupe publie un chiffre d'affaires combiné de 44 milliards d'€ et un résultat net de 680 millions d'€. »

*Nederlandse Spoorwegen* : « NS est la principale entreprise ferroviaire des Pays-Bas dans le secteur du transport des voyageurs. Elle a le caractère juridique d'une société anonyme détenue à 100 % par l'État néerlandais. En 2019, elle publie un revenu de 6 milliards d'€ et un résultat net de 215 millions d'€. »

*Vy Group* : « est la compagnie ferroviaire norvégienne. Elle fut créée sous sa forme actuelle par l'Administration nationale du rail norvégien d'après la législation du 1er décembre 1996, mais privatisée par la suite le 1er juillet 2002 par le ministère des Transports norvégien. Au 31/12/2019, le groupe rapporte un revenu combiné de 17 milliards de NOK (1,72 milliards d'€) pour un résultat net de 564 millions de NOK (57 millions d'€).

---

<sup>58</sup> Évalué au taux de change du 31/10/2019

## **Secteur maritime**

*CMA CGM* : « La Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime est une entreprise maritime française spécialisée dans le transport (armateur) de conteneurs à travers sa flotte de porte-conteneurs. Il est considéré comme le leader au Monde dans ce domaine. Au 31/12/2019, son chiffre d'affaires s'évalue à 30 milliards de \$ (26 milliards d'€<sup>59</sup>) pour une perte nette de 229 millions de \$ (204 millions d'€). »

*Hapag-Lloyd* : « Il s'agit d'une société anonyme allemande basée à Hambourg et effective dans le transport de conteneurs dans le Monde et est considéré comme le cinquième armateur au Monde. Elle est cotée à la bourse de Frankfurt. En 2019, elle annonce un chiffre d'affaires combiné de 12 milliards d'€ pour un résultat net de 373 millions d'€. »

*MSC Cruises* : « MSC Croisières est la plus grande compagnie de croisière privée au monde et le leader mondial du marché en Europe et Amérique du Sud. Son siège social se trouve à Genève en Suisse et elle est majoritairement détenue par Mediterranean Shipping Company. Lors de l'exercice comptable 2019, elle publie un chiffre d'affaires de 3 milliards d'€ pour un résultat net de 405 millions d'€. »

*Maersk* : « Elle est une entreprise intégrée de transport et de logistique Danoise. La société est la plus grande entreprise du pays et est présente dans différents secteurs dont le transport maritime et la construction navale. Il s'agit d'une société anonyme à capitaux publics dont ses actions sont cotés à la bourse de Copenhague. En 2019, elle annonce un chiffre d'affaires de 38 milliards de \$ (33 milliards d'€) pour une perte nette de 44 millions de \$ (39 millions d'€). »

*Irish Continental Group* : « Irish Continental Group est un groupe de transport maritime basé en Irlande. Ses deux principales activités sont le transport de passagers (57%) grâce à sa flotte de ferries et le transport de containers (43%) en Europe. La société est cotée à la bourse du Dublin. En 2019, elle reporte un chiffre d'affaires de 357 millions d'€ pour un résultat net de 60 millions d'€. »

## **Secteur routier**

*STEF* : « STEF est une société anonyme française qui est devenu le leader dans la logistique de produits alimentaires réfrigérés. De plus, La société est coté à la bourse de Paris. En 2019, l'entreprise a annoncé un chiffre d'affaires de 3,5 milliards d'€ et un résultat net de 100 millions d'€. »

---

<sup>59</sup> Évalué au taux de taux de change du 31/12/2019

*XPO Logistics Europe* : «XPO Logistics Europe est une filiale de XPO Logistics, Inc. basée à Greenwich aux États-Unis. La société au niveau mondial fait partie du Top 10 mondial des prestataires supply chain, offrant des solutions à la pointe de l'innovation aux entreprises les plus performantes dans le monde. Sa filiale européenne est fortement présente dans le secteur des transports routiers et la supply chain. De plus, elle est cotée à la bourse de Paris. En 2019, XPO Logistics Europe annonce un chiffre d'affaires de 6 milliards d'€ pour un résultat net de 132 millions d'€. »

*Europcar Mobility Group* : «Europcar Mobility Group est une entreprise française de solutions de mobilités créée en 1949 à Paris. Europcar offre plusieurs solutions de mobilité comme la location de voiture ou des services complets de transports de passagers. Elle est cotée à la bourse de Paris. En 2019, le groupe annonce un chiffre d'affaires de 3 milliards d'€ contre 29 millions pour son résultat net. »

*Go-Ahead* : « Go-Ahead est un des leaders des transports en commun aux Royaume-Unis. Elle est cotée à la bourse de Londres et fait partie du *benchmark* FTSE 250. Au 29 Juin 2019, elle publie un revenu total de 3 milliards de £ (3,35 milliards d'€<sup>60</sup>) et un résultat net de 75 millions de £ (83 millions d'€). »

*Groupe La Poste* : « Le Groupe La Poste est une société anonyme française à capitaux publics qui s'agence autour de 5 branches d'activité qui sont service-courriers/colis, la banque Postale, le réseau La Poste, Géopost et le numérique. Cependant, le service-courriers/colis reste de loin l'activité principale. Le groupe est présent en France mais aussi dans 39 autres pays au travers de 4 continents. En 2019, le groupe a reporté un chiffre d'affaires de 20 milliards d'euros dont 12 pour le service courriers et colis. Concernant le résultat net, il était de 835 millions d'€. »

---

<sup>60</sup> Converti au taux de change du 29/06/2019.

## **Annexe V : Questionnaire envoyé au sein de BDO Luxembourg**

(Version française mais disponible en Anglais et en Allemand)

### Introduction :

Dans le cadre de la finalisation de mon mémoire de recherche à HEC Liège, il m'est nécessaire de récolter des données/opinions sur la mise en application de la norme IFRS 16. L'objectif de ce questionnaire est de pouvoir me partager les ressentis que vous avez eu lors de vos interventions chez les clients qui ont pour la première fois appliqué l'IFRS 16 (enjeux organisationnels ou autres.). Tous autres avis est bien évidemment le bienvenu et une section est donc réservé à cela. Je vous remercie d'avance pour votre aide si précieuse.

### Profil :

Nom et prénom (facultatif) :

Département :

### Questions :

- 1) Pouvez-vous décrire la norme IFRS 16 en un mot ?
- 2) Quels sont les plus-values apportées par la nouvelle norme IFRS 16 dans les états financiers par rapport à l'IAS 17 sur les contrats de location ?
- 3) Pensez-vous que les objectifs de la norme IFRS 16 qui sont de rendre les états financiers plus transparents et plus comparables avec d'autres entreprises inter (ou intra) sectoriels ont été atteints dans la pratique ?
- 4) Si la question 2 est négative, quelles seraient les améliorations à apporter par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) dans le futur ?
- 5) Quels sont, selon vous, les secteurs les plus à risque lors de l'application de la norme ?
- 6) (Question pour les auditeurs) Quels sont les aspects de la norme les plus risquées et qui porteront donc une attention particulière lors du mandat d'audit ?
- 7) (Questions pour le département *Corporate Finance*) Nous savons que la norme IFRS 16 va modifier les indicateurs de performance clé des entreprises, quelles sont les actions mises en place lors de l'évaluation des entreprises (DCF méthode, méthode

d'évaluation par les multiples, ...) L'IFRS 16 va-t-il impacter la valorisation des entreprises ?

- 8) Pensez-vous que les entreprises ont pu profiter au mieux des 3 ans (de janvier 2016 à 2019) pour assurer une transition efficace ?
- 9) Quels ont été leurs actions mises en place en interne pour répondre à ce challenge ?
- 10) Quels sont les problèmes rencontrés par les entreprises lors de la transition à l'IFRS 16 ? Pouvez-vous les citer et donner les raisons ?
- 11) Sur le long terme, quels sont les problèmes qui restent encore à résoudre ?
- 12) Section libre pour apporter des informations supplémentaires en lien avec l'IFRS 16.

Merci beaucoup pour le temps consacré à ce questionnaire, je vous en suis très reconnaissant.

Tilkin Manuel



# **Table des matières**

<b>Sommaire.....</b>	<b>1</b>
<b>Résumé .....</b>	<b>3</b>
<b>Liste des abréviations .....</b>	<b>5</b>
<b>Chapitre 1 : Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1. Contexte .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2. Question de recherche .....</b>	<b>9</b>
<b>1.3. Bénéfices de cette recherche .....</b>	<b>10</b>
<b>1.4. Délimitation de la recherche .....</b>	<b>11</b>
<b>1.5. Structure du mémoire .....</b>	<b>11</b>
<b>Chapitre 2 : Revue littéraire .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1. Le leasing.....</b>	<b>13</b>
<b>2.1.1. Définition du leasing.....</b>	<b>13</b>
<b>2.1.2. Leasing financier et leasing opérationnel.....</b>	<b>14</b>
2.1.2.1. Leasing financier .....	14
2.1.2.2. Leasing opérationnel.....	15
<b>2.1.3. Intérêts des entreprises envers le leasing .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1.4. Leasing vs achat direct vs emprunt.....</b>	<b>19</b>
2.1.4.1 L'achat direct.....	19
2.1.4.2 L'emprunt.....	20
2.1.4.3. Leasing.....	20
<b>2.2. International Financial Reporting Standards (IFRS).....</b>	<b>21</b>
<b>2.2.1. Histoire .....</b>	<b>21</b>
<b>2.2.2. Au niveau Européen .....</b>	<b>22</b>
<b>2.2.3. Objectifs des normes IFRS.....</b>	<b>23</b>
<b>2.3. IAS 17 Contrats de location .....</b>	<b>24</b>
<b>2.3.1. Champ d'application.....</b>	<b>24</b>
<b>2.3.2. Détermination d'un contrat de location .....</b>	<b>25</b>
2.3.2.1. Critères.....	25
<b>2.3.3. Traitement comptable .....</b>	<b>27</b>
2.3.3.1. Contrat de location-financement.....	27
2.3.3.2. Contrat de location simple .....	29
<b>2.3.4. Communication financière .....</b>	<b>30</b>
<b>2.3.5. Exemples chiffrés.....</b>	<b>30</b>
2.3.5.1. Contrat de location-financement.....	30
2.3.5.2. Contrat de location simple .....	32
<b>2.3.6. Critiques envers cette norme .....</b>	<b>33</b>
<b>2.4. IFRS 16 Contrats de location.....</b>	<b>34</b>

<b>2.4.1. Champ d'application</b> .....	<b>35</b>
2.4.1.1. Traces de l'IAS 17 pour certains contrats.....	36
<b>2.4.2. Identification d'un contrat de location</b> .....	<b>36</b>
2.4.2.1. Actif identifié.....	37
2.4.2.2. Droit de contrôler l'utilisation de l'actif identifié.....	38
2.4.2.3. Arbre décisionnel .....	39
<b>2.4.3. Durée du contrat de location</b> .....	<b>39</b>
<b>2.4.4. Traitement comptable du côté du preneur</b> .....	<b>40</b>
2.4.4.1. Comptabilisation initiale .....	40
2.4.4.2. Évaluation ultérieure.....	42
<b>2.4.5. IFRS 16 vs IAS 17</b> .....	<b>45</b>
<b>2.4.6. Exemple numérique</b> .....	<b>45</b>
<b>2.4.7. Transition</b> .....	<b>47</b>
2.4.7.1. Rétroactivité complète.....	48
2.4.7.2. Rétroactivité partielle .....	49
<b>2.5. Études préliminaires à l'adoption</b> .....	<b>51</b>
<b>2.6. Hypothèses de recherche</b> .....	<b>55</b>
<b>Chapitre 3 : Étude quantitative</b> .....	<b>57</b>
<b>3.1. Introduction</b> .....	<b>57</b>
<b>3.2. Échantillon et données</b> .....	<b>57</b>
3.2.1. Entreprises sélectionnées .....	58
3.2.2. Remarque .....	58
<b>3.3. Résultat des recherches</b> .....	<b>59</b>
3.3.1. Secteur aéronautique .....	59
3.3.2. Secteur ferroviaire.....	64
3.3.3. Secteur maritime .....	67
3.3.4. Secteur routier .....	70
<b>3.4. Points à retenir</b> .....	<b>73</b>
<b>Chapitre 4 : Étude qualitative</b> .....	<b>77</b>
<b>4.1. Introduction</b> .....	<b>77</b>
<b>4.2. Méthodologie</b> .....	<b>77</b>
<b>4.3. Impact organisationnel</b> .....	<b>78</b>
<b>4.4. Communication financière</b> .....	<b>83</b>
<b>Chapitre 5 : Avis personnel</b> .....	<b>87</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>89</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>91</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>I</b>
<b>Annexe I : Tableau d'amortissement de l'emprunt</b> .....	<b>I</b>

<b>Annexe II : Nomenclature des normes IFRS .....</b>	<b>II</b>
<b>Annexe III : Évolution de l'actif et passif sous IFRS 16 .....</b>	<b>III</b>
<b>Annexe IV : Présentation des entreprises.....</b>	<b>IV</b>
<b>Annexe V : Questionnaire envoyé au sein de BDO Luxembourg.....</b>	<b>VIII</b>

## **Executive summary**

After more than 10 years, the IASB finally published on 13<sup>th</sup> January 2016 the new IFRS 16 standard on the accounting treatment of leases.

This new standard supersedes the IAS 17 and its interpretations as from 1<sup>st</sup> January 2019 or earlier under certain conditions. The changes made by the standard are major. According to the IASB, the purpose of this new accounting treatment is to provide greater transparency and comparability throughout the financial statements. Indeed, the distinction that was established between operating leases and finance leases is abandoned, this distinction had the consequence that operating leases were not included in the balance sheet of the lessee of the contract. IFRS 16 now provides a single accounting model for leases. As long as the contract is considered to be a lease within the meaning of IFRS 16, it implies that it must appear in the lessee's balance sheet through a right of use on the asset side and a rental liability on the liability side. However, on the lessor's side, the changes are only insignificant compared to the previous standard. The stakes are therefore high. In 2016, the IASB has estimated the off-balance sheet liabilities that will have to be restated at USD 3,000 billion, the majority of which will be shown on the balance sheet. In addition, certain sectors such as transport seem to be among the most affected. Therefore, after a theoretical description of the standard followed by numerical examples to get a feel for the differences between IAS 17 and IFRS 16, a financial analysis was conducted to assess the effects of accounting for operating leases on the solvency, liquidity, total debt and EBITDA of companies in the transport sector. In a nutshell, the aeronautical sector is by far the most impacted while the results vary from one company to another depending on the degree of use of leases and the nature of the leased asset for the other sectors.

Beyond the accounting aspect, the first application of IFRS 16 was not an easy task and even required companies to review their internal organization given the effects of its application that will be felt over the long term.

The financial impact of IFRS 16 will have an impact on companies' key performance indicators. Companies have therefore had to manage their financial communications to ensure that investors can best assess the impact of IFRS 16 on the company.

These are the issues managed by the companies concerned...