



COMMUNIQUÉ

N° 41

Pour publication immédiate

Les volumes de trafic s'améliorent, mais les coûts augmentent
– La rentabilité demeure lointaine –

29 septembre 2009 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a dévoilé aujourd'hui ses statistiques de trafic aérien international pour le mois d'août. Par rapport au mois d'août 2008, la demande dans le secteur passagers a diminué de 1,1 % (une amélioration par rapport à la baisse de 2,9 % observée en juillet), et la demande pour le fret a diminué de 9,6 % (encore une amélioration, en comparaison de la chute de 11,3 % enregistrée en juillet).

Si on compare à août 2008, les coefficients d'occupation des vols passagers ont augmenté de 1,2 % pour atteindre 80,9 %. En dépit du resserrement de l'offre par rapport à la demande, les tarifs moyens ont continué à chuter (-22 % pour les sièges premium et -18 % pour la classe économique).

Afin d'ajuster la capacité à la demande, les compagnies aériennes ont réduit l'utilisation quotidienne des appareils au cours des derniers mois. Par exemple, en moyenne, le nombre d'heures d'utilisation de l'ensemble des appareils Boeing 777 a diminué de 2,7 % pour s'établir à 11,1 heures par jour pour les huit premiers mois de l'année. Une utilisation réduite des appareils favorise les coefficients d'occupation, mais la répartition des coûts d'immobilisation sur un moins grand nombre d'heures de vol augmente les coûts unitaires.

« La demande continue de s'améliorer, mais la rentabilité demeure lointaine », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA. « Les tarifs se sont stabilisés, mais à un niveau non rentable. Entre temps, les coûts augmentent en raison de l'utilisation réduite des aéronefs et de l'augmentation des prix du pétrole. L'industrie n'est pas tirée d'affaire. »

Demande du secteur passagers international

Si on compare au niveau le plus bas atteint en mars 2009, la demande désaisonnalisée dans le secteur passagers s'est améliorée de 6 %, mais les niveaux de trafic demeurent inférieurs de 5 % à ceux de mai 2008, au moment où le déclin de la demande a débuté. Toutes les régions, à l'exception du Moyen-Orient, ont vu la demande augmenter en août, par rapport à juillet.

- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré la plus importante augmentation, passant de -7,6 % en juillet à -1,6 % en août. Cette amélioration est quelque peu exagérée puisque que le mois d'août 2008 marquait le début du brusque déclin de la demande passagers pour les transporteurs de la région. Cette région est celle où le second et le troisième trimestre ont été les plus forts, grâce aux mesures massives mises de l'avant par les gouvernements et les banques centrales et à une situation moins pire au plan de l'endettement des consommateurs et du bilan des banques.

- **Les transporteurs d'Europe et d'Amérique du Nord** ont connu des améliorations plus modestes, moins en raison des économies locales que par la fréquentation des marchés long-courriers qui sont plus vigoureux. Les transporteurs européens ont vu la demande diminuer de 2,8 % par rapport à août 2008 (en hausse, si on compare à la diminution de 3,1 % enregistrée en juillet). Pour les transporteurs d'Amérique du Nord, le taux de -2,5 % en août constitue une amélioration par rapport au taux de -3,2 % en juillet.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont été les seuls à afficher une croissance par rapport d'une année à l'autre alors que la demande a augmenté de 10,8 %. Ce taux est inférieur à celui de 13,2 % enregistré en juillet, en raison d'une distorsion statistique due au fait que le ramadan a débuté plus tôt que l'an dernier. Les transporteurs du Moyen-Orient continuent de gagner des parts de marché sur les lignes long-courriers grâce à l'expansion de leurs plaques tournantes.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont connu une amélioration de la demande avec un taux de -2,3 % en août (par rapport à -3,5 % en juillet). La confiance des passagers, affectée par l'épidémie de grippe A(H1N1), s'améliore avec la fin de la saison de la grippe dans l'hémisphère Sud.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont connu la plus faible demande avec un taux de -4,9 % en août. Il s'agit d'une légère amélioration par rapport au taux de -5,5 % enregistré en juillet.
- Pour l'année 2010, les dernières prévisions de l'IATA laissent entrevoir une croissance moyenne du trafic passagers international légèrement supérieure à 4,0 %, alors que la diminution prévue pour l'ensemble de l'année 2009 se situerait à près de 5,0 %.

Demande du secteur du fret

Comparé au creux atteint en décembre 2008, la demande désaisonnalisée dans le secteur du fret s'est améliorée de 12 %. Mais elle demeure exceptionnellement faible, soit 16 % de moins qu'en avril 2008, au moment où le déclin de la demande débutait. Toutes les régions ont connu une amélioration de la demande en août, par rapport à juillet.

- **Les transporteurs d'Amérique latine et du Moyen-Orient** ont été les seuls à signaler des hausses de 3,9 % et 3,0 % respectivement.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique**, qui représentent 44 % du marché mondial du fret, ont connu une légère amélioration de la demande, d'une année à l'autre, passant de -9,5 % en juillet à -9,0 % en août.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont observé une amélioration légèrement plus importante, passant de -14,6 % en juillet à -12,1 % en août. Cette variation est semblable à celle enregistrée par **les transporteurs européens** qui sont passés de -16,2 % à -14,5 %.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont connu la plus importante amélioration, passant de -25,9 % en juillet à -5,1 % en août. La petite taille de ce marché a pour effet d'exagérer les changements statistiques.
- Pour l'année 2010, les prévisions de l'IATA laissent entrevoir une croissance moyenne du fret international de 5,5 % et une diminution de 14,5 % pour l'ensemble de 2009.

« Même avec la demande qui s'accroît, il y a très peu de bonnes nouvelles pour l'industrie. Cela nous démontre la nécessité de revoir des points fondamentaux. En tête de la liste des changements à envisager, il y a les antiquités règles du jeu qui restreignent l'accès aux marchés et aux capitaux internationaux. Notre industrie a besoin de fonctionner comme une industrie normale. La libéralisation des règles de propriété pourrait être une mesure de survie pour les compagnies aériennes à l'approche d'un quatrième trimestre difficile », selon M. Bisignani.

On peut consulter les statistiques complètes de trafic pour le mois d'août à l'adresse suivante : www.iata.org/pressroom/facts_figures/traffic_results/2009-09-29-01

– IATA –

Contact :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
+ 41 22 770 2967
Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du transport aérien international régulier.
- Explication des mesures :
 - RPK : kilomètre-passager payant – mesure du trafic réel de passagers.
 - ASK : sièges-kilomètres offerts – mesure de la capacité des transporteurs.
 - PLF : coefficient d'occupation – le pourcentage de ASK utilisé. Si on compare 2009 à 2008, le PLF indique le différentiel entre les périodes comparées.
 - FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
 - AFTK : tonne-kilomètre de marchandises disponible – mesure de la capacité totale disponible du fret.
 - FLF : facteur de charge du fret, soit le % de l'AFTK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA couvrent le trafic aérien international régulier; le trafic intérieur n'est pas inclus.
- Toutes les données sont provisoires et reflètent l'information disponible au moment de la publication, et des estimations pour les données manquantes. Les statistiques antérieures pourraient être révisées.
- Les parts de marché par région pour le trafic passagers international, en termes de RPK, s'établissent comme suit : Europe, 34,9 %; Asie-Pacifique, 29,4 %; Amérique du Nord, 18,2 %; Moyen-Orient, 11,3 %; Amérique latine, 4,4 %; Afrique, 1,7 %.
- Les parts de marché par région pour le fret international, en termes de FTK, s'établissent comme suit : Asie-Pacifique, 44,2 %; Europe, 26,3 %; Amérique du Nord, 16,3 %; Moyen-Orient, 10,2 %; Amérique latine, 2,1 %, Afrique, 0,9 %.
- Les données sur l'utilisation des aéronefs proviennent de la firme Ascend.