



# COMMUNIQUÉ

N° : 64

## Les marchés du transport aérien fléchissent en novembre

**30 décembre 2011 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques sur le trafic aérien mondial pour le mois de novembre, qui révèlent un relâchement des marchés passagers tandis que les marchés de fret sont demeurés faibles, si on compare aux niveaux atteints plus tôt dans l'année.

Le trafic passagers était en hausse de 4,3 % par rapport à novembre 2010, mais ce résultat est faussé par le fait que novembre 2010 a été particulièrement faible. Le déclin des marchés passagers est plus apparent lorsqu'on compare au mois précédent (octobre 2011). On observe alors une baisse de 0,5 %, en données désaisonnalisées.

Les marchés de fret étaient de 3,1 % inférieurs à novembre 2010, malgré une hausse de 1,1 % par rapport à octobre 2011.

« La faible performance économique à l'échelle mondiale se manifeste dans les marchés du transport aérien. Les marchés de fret se sont contractés de quelque 4 % par rapport à janvier. Bien que les marchés passagers aient connu une certaine croissance par rapport au début de l'année – environ 2 % – la tendance est atone et instable. L'incertitude économique persistante fera probablement en sorte que les faiblesses du marché vont s'accroître en 2012 », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

À l'échelle mondiale, les coefficients d'occupation des sièges ont chuté de façon marquée, passant de 78,5 % en octobre à 76,3 % en novembre. Cela révèle que l'affaiblissement de la demande dans les marchés passagers surpasse la capacité des transporteurs d'ajuster leur capacité. Les différences régionales sont importantes. Tandis que les transporteurs d'Amérique du Nord ont connu un déclin de 0,8 % du trafic, ceux du Moyen-Orient ont enregistré une augmentation de 10,1 % et ceux d'Amérique latine, de 9,0 %.

### Marchés passagers internationaux

Les marchés passagers internationaux continuent d'être plus fragiles que les marchés intérieurs. Si on compare à octobre, la demande internationale a diminué de 1,5 %, alors que la demande dans les marchés intérieurs a augmenté de 1,3 %.

- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une baisse de 1,2 % de la demande (par rapport à novembre 2010), à peu près équivalente à la réduction de capacité de 1,0 %. La légère hausse observée dans l'économie américaine au quatrième trimestre ne s'est pas encore manifestée dans les marchés passagers.
- **Les transporteurs d'Amérique latine et du Moyen-Orient** ont enregistré les plus fortes hausses annuelles, soit 8,8 % et 9,8 % respectivement. Dans ces deux régions, les augmentations de capacité ont surpassé la croissance de la demande, les transporteurs du

Moyen-Orient augmentant leur capacité de 10,4 % et ceux d'Amérique latine, de 11,4 %. Les économies d'Amérique latine sont demeurées fortes et l'activité commerciale était vigoureuse. Les transporteurs du Moyen-Orient ont gagné des parts dans les marchés long-courriers grâce à des produits à prix concurrentiels.

- **Les transporteurs d'Europe** continuent d'avoir les perspectives les moins favorables en raison de l'incertitude qui règne dans la zone euro. La demande a augmenté de 4,9 % par rapport à novembre 2010, tandis que la capacité a augmenté de 5,3 %. Il s'agit d'un changement marqué par rapport à la croissance de 6,4 % de la demande observée en octobre, alors que la capacité augmentait de 8,1 %. La croissance du marché du voyage provient des voyages d'affaires liés à la vigueur des exportations dans certaines économies, comme en Allemagne.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une croissance annuelle de 2,4 % de la demande, soit moins que l'augmentation de capacité de 5,4 %. Les transporteurs de la région ont enregistré un taux d'occupation de 73,3 %.
- **Les transporteurs d'Afrique** affichent une croissance de la demande de 2,6 %, soit deux fois plus que l'augmentation de capacité de 1,3 %. Pourtant, la région a enregistré le plus faible coefficient d'occupation, soit 66,2 %.

### Marchés passagers intérieurs

La performance des marchés intérieurs dans l'ensemble a été meilleure que celle des marchés internationaux, avec une croissance d'une année à l'autre de 4,7 % en novembre et un coefficient d'occupation moyen de 79,2 %. On observe des différences importantes entre les principaux marchés :

- La demande dans le marché intérieur des **États-Unis** a diminué de 0,8 % (en glissement annuel). Les coupures de capacité de 3,4 % ont permis d'obtenir le plus fort coefficient d'occupation, soit 83,4 %.
- **Le marché intérieur chinois** a affiché la plus forte croissance en glissement annuel, soit 17,2 %. Cela surpasse la hausse de capacité de 13,3 %, générant un coefficient d'occupation de 80,7 %.
- La demande dans le marché intérieur de **l'Inde** a augmenté de 10,7 %, soit beaucoup moins que l'augmentation de capacité de 17,3 %. Le coefficient d'occupation s'est maintenu à 76,8 %.
- Le **Brsil** a enregistré une croissance de la demande de 9,4 % en glissement annuel, à peu près équivalente à l'augmentation de capacité de 10,3 %. Le coefficient d'occupation s'est maintenu à 65,7 % pour le mois de novembre.
- Dans le marché **japonais**, la reprise suivant le séisme et le tsunami a stagné en novembre. La demande était de 10,7 % inférieure à l'année précédente. En dépit d'une réduction de 9 % de la capacité, le Japon affiche encore le plus faible coefficient d'occupation des marchés intérieurs, soit 65,4 %.

### Fret aérien (marchés internationaux et intérieurs)

Les marchés du fret aérien poursuivent leur déclin, dans le contexte de la faiblesse de l'économie et du manque de confiance des milieux d'affaires. Les marchés internationaux ont fléchi de 3,8 %, ce qui a été compensé par une croissance de 2,0 % dans les marchés intérieurs. Néanmoins, la demande dans l'ensemble a diminué de 3,1 % par rapport à novembre 2010.

- Les coefficients de charge dans le secteur du fret aérien international ont chuté de 6 % par rapport au pic du milieu de 2010. Alors que la capacité des avions-cargos a été ajustée pour suivre la demande, la capacité de fret en soute a suivi la tendance de la demande du secteur passagers.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré la plus faible demande en raison de la diminution de la demande de biens manufacturés asiatiques chez les consommateurs américains et européens. Les transporteurs de la région ont vu le marché décliner de 6,4 %. Les **transporteurs d'Europe** ont enregistré une baisse de 4,6 % de la demande, ce qui reflète l'incertitude persistante associée à la crise de la zone euro. Les transporteurs d'**Amérique du**

**Nord** ont observé peu de changement par rapport à l'année précédente, soit une croissance de seulement 0,2 %.

- Les **transporteurs du Moyen-Orient et d'Amérique latine** ont affiché les meilleures performances dans le secteur du fret avec des taux de croissance de 4,6 % et 4,0 % respectivement.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont enregistré une baisse de 1,7 % en glissement annuel.

### **Le bilan**

« La saison des fêtes de fin d'année nous rappelle l'importance de la connectivité et à quel point l'aviation est un facteur positif dans le monde. Les chaînes d'approvisionnement globales apportent les biens vers les marchés. Des millions de personnes se réunissent en famille ou entre amis. Des millions d'autres partent en voyage pour faire des découvertes ou se reposer. Tôt dans l'année, ils seront rejoints par les voyageurs d'affaires qui cherchent à faire croître leurs entreprises en explorant de nouveaux marchés », explique M. Tyler.

« Cette année, le thème de l'importance de l'aviation est encore plus convaincant, alors que les gouvernements du monde entier cherchent des solutions à l'incertitude économique. La croissance économique est la seule solution viable. L'aviation peut être le catalyseur de cette croissance. Mais il faut pour cela que les gouvernements permettent aux compagnies aériennes de réaliser la connectivité globale. La résolution du Nouvel An de tous les gouvernements concernant l'aviation devrait être de cesser de surtaxer ou de mal régler ce moteur économique essentiel », soutien M. Tyler.

L'IATA estime que l'industrie aérienne réalisera collectivement des profits de 6,9 milliards \$ en 2011, avec une marge bénéficiaire nette de 1,2 %. L'IATA prévoit que ce chiffre baissera à 3,5 milliards \$ en 2012 (marge nette de 0,6 %). Mais l'Association a prévenu qu'à défaut de régler la crise de la zone euro, les pertes pourraient s'élever à plus de 8 milliards \$.

– IATA –

### **Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :**

Anthony Concil

Directeur des communications corporatives

Téléphone. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

### **Notes aux rédacteurs :**

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.
- **Marchés intérieurs** : les RPK intérieurs représentent environ 37,0 % du marché total. Ce chiffre est plus important pour les compagnies aériennes d'Amérique du Nord où le marché intérieur représente 66,5 % des opérations. En Amérique latine, le trafic intérieur représente 47,3 % des opérations, à cause de l'important marché brésilien. Chez les transporteurs d'Asie-Pacifique, les grands marchés de l'Inde, de la Chine et du Japon font en sorte que le trafic intérieur représente 42,2 % des opérations dans la région. Le marché intérieur est moins important en Europe et dans la majeure partie de l'Afrique où la proportion n'est que de 11,0 % et 11,6 % des opérations, respectivement. Et il est négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 5,5 % des opérations.
- 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 d'ASK utilisé. Si on compare 2011 à 2010, le PLF indique la différence de pourcentage entre les deux périodes comparées.
- FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
- AFTK : tonne-kilomètre de marchandise disponible – mesure de la capacité totale disponible du fret.
- FLF : coefficient de charge du fret, soit le pourcentage de l'AFTK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien régulier international et intérieur des transporteurs membres et non membres de l'IATA.
- 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 du trafic passagers total, en termes de RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Europe, 28,3%; Asie-Pacifique, 28,9 %; Amérique du Nord, 27,9 %; Moyen-Orient, 7,3 %; Amérique latine, 5,3 %; Afrique, 2,3 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 40,5 %; Europe, 22,0 %; Amérique du Nord, 23,6 %; Moyen-Orient, 9,8 %; Amérique latine, 3,0 %; Afrique, 1,1 %.