



# COMMUNIQUÉ

N° : 42

## **Faible économie, faibles profits – 2012 s'annonce encore plus difficile –**

**20 septembre 2011 (Singapour)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé un rehaussement de la prévision de profit de l'industrie à 6,9 milliards \$ (plutôt que les 4,0 milliards \$ prévus en juin). L'IATA souligne que malgré cette amélioration, la rentabilité est exceptionnellement faible (marge bénéficiaire nette de 1,2 %), si on tient compte des revenus totaux de l'industrie qui s'élèvent à 594 milliards \$.

Dans son premier aperçu de 2012, l'IATA prévoit que les profits chuteront à 4,9 milliards \$, sur des revenus de 632 milliards \$, ce qui donnera une marge bénéficiaire nette de seulement 0,8 %.

« Les compagnies aériennes vont faire un peu plus d'argent en 2011 que ce que nous avons prévu. Voilà pour la bonne nouvelle. Étant donné les vents contraires que représentent le prix du pétrole et l'incertitude économique, c'est un grand exploit que de réaliser un profit », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA. « Mais nous devons placer cette amélioration en contexte. L'amélioration de 2,9 milliards \$ des profits équivaut à la moitié de 1 % des revenus. Et la marge est un dérisoire 1,2 %. Les transporteurs sont en concurrence dans un environnement très difficile. Et 2012 sera encore plus difficile », ajoute M. Tyler.

Les prévisions de l'IATA s'appuient sur une croissance anticipée du PIB mondial de 2,5 % en 2011, qui baissera à 2,4 % en 2012. La performance des compagnies aériennes est étroitement liée à la santé des économies du monde. À chaque fois que le PIB est tombé sous la barre des 2,0 %, l'industrie aérienne a perdu de l'argent. « Nous approcherons dangereusement de ce niveau, au moins en 2012. L'industrie est fragile. Toute secousse pourrait l'entraîner dans le rouge », explique M. Tyler.

### **Faits saillants des prévisions pour 2011**

**Secteur passagers** : la demande dans le secteur passagers a été plus forte que prévu, compte tenu des prévisions économiques sombres. La prévision de croissance pour l'année demeure à 5,9 % (en hausse par rapport au taux de 4,4 % prévu en juin). Pour l'année jusqu'en juillet, les volumes de passagers étaient en hausse de plus de 6 % par rapport aux niveaux précédents. Cela porterait le nombre total de passagers à 2,833 milliards (par rapport aux 2,793 milliards prévus antérieurement). Le commerce mondial a pratiquement cessé de croître à la fin de 2010. La forte tendance au voyage en 2011 provient de la confiance résultant de l'optimisme économique qui a régné au début de l'année. Tandis que certaines économies sont plus durables – comme celle de la Chine – la prévision d'ensemble laisse entrevoir une fin de 2011 plus faible.

**Secteur du fret** : le fret aérien a été stagnant depuis le début de l'année. L'IATA a réduit radicalement sa projection de croissance de volume pour l'année de 5,5 % à 1,4 %. Les

compagnies aériennes devraient transporter 46,4 millions de tonnes de marchandises en 2011 (soit moins que les 48,2 millions de tonnes prévus). Les volumes de fret aérien ont atteint leur plus haut niveau post récession en mai 2010, essentiellement à cause de la reconstitution des stocks. Le trafic en juillet était 4 % inférieur à ce niveau. Il semble peu probable qu'un regain du fret aérien se manifeste avant 2012.

**Utilisation des actifs :** les compagnies ont réussi à ramener les coefficients d'occupation des sièges aux niveaux élevés de 2010. En juillet, le coefficient d'occupation mondial était de 83,1 %. Les transporteurs ont réagi à la demande supérieure par une utilisation plus intensive des actifs. Comme une bonne partie de cette capacité créait de l'espace dans les soutes, le coefficient de charge du fret a plongé à 45,0 % en juillet.

**Rendements :** des conditions d'offre et de demande plus serrées dans les marchés passagers au cours du premier semestre de l'année devraient compenser les effets d'un second semestre plus faible. C'est pourquoi notre projection demeure inchangée quant au rendement dans le secteur passagers, à 3,0 %. Toutefois, un surplus de capacité dans le secteur du fret fera en sorte qu'il n'y aura pas d'amélioration du rendement dans ce secteur en 2011 (alors qu'on prévoyait une croissance de 4,0 %).

**Revenus :** les prévisions de revenus de l'industrie sont relativement les mêmes. Des marchés passagers plus forts feront augmenter les revenus du secteur passagers à 464 milliards \$ (en hausse de 7 milliards \$ par rapport aux prévisions de juin). Par ailleurs, les marchés de fret plus faibles feront baisser les revenus de ce secteur à 67 milliards \$ (5 milliards \$ de moins que les prévisions de juin).

**Carburant :** les prix du pétrole sont demeurés conformes aux prévisions de 110 \$ par baril de Brent. Ce prix est 39 % supérieur au prix moyen de 2010, soit 79,4 \$. La facture totale de carburant de 176 milliards \$ devrait représenter 30 % des coûts de l'industrie.

### **Profils régionaux**

**Les transporteurs d'Amérique du Nord** devraient afficher des profits nets de 1,5 milliard \$ (en hausse de 300 millions \$ par rapport aux prévisions de juin). La faiblesse de l'économie américaine continue de nuire aux chances d'amélioration de la rentabilité. Avec une marge avant intérêts et impôts de 3,0 %, la région arrive au second rang, après l'Amérique latine (à 3,4 %).

**Les transporteurs d'Europe** ont le plus profité du niveau de trafic plus élevé que prévu. Cela est alimenté par la faiblesse de l'euro qui a encouragé le tourisme vers l'Europe et stimulé les marchés d'exportation. Les transporteurs de la région devraient afficher des profits de 1,4 milliard \$ (en hausse de 900 millions \$ par rapport aux prévisions de juin). Les problèmes persistants de la région se reflètent clairement dans la marge avant intérêts et impôts prévue de 1,5 %, la plus faible en dehors de l'Afrique.

**Les transporteurs d'Asie-Pacifique** devraient réaliser en 2011 des profits de 2,5 milliards \$ (400 millions \$ de plus que la prévision de juin). Bien que ces profits soient les plus élevés en chiffres absolus, la région est celle qui a connu le plus important ralentissement par rapport à 2010, alors que les profits s'élevaient à 8 milliards \$. La faiblesse des marchés de fret affecte les compagnies aériennes de la région de façon disproportionnée, étant donné que le fret représente une part plus importante de leurs revenus. Le choc du séisme et du tsunami au Japon continue d'affecter les chaînes d'approvisionnement et les marchés de fret (dans lesquels les transporteurs d'Asie-Pacifique occupent la plus grande part de marché). Une forte reprise est attendue en fin d'année, et elle devrait se poursuivre en 2012.

**Les transporteurs du Moyen-Orient** sont les deuxièmes plus avantagés par la demande plus élevée que prévu du secteur passagers. Les transporteurs de la région devraient enregistrer des

profits de 800 millions \$, alors qu'on prévoyait 100 millions \$ en juin. Résistant à l'impact potentiel sur la demande associé à l'instabilité politique, les transporteurs de la région ont accru de 8,3 % leur trafic passagers, contre une augmentation de capacité de 9,0 % au cours des sept premiers mois de l'année. On prévoit une marge avant intérêts et impôts de 3,0 %.

**Les transporteurs d'Amérique latine** devraient afficher des profits de 600 millions \$ (plutôt que les 100 millions \$ prévus en juin) et une marge avant intérêts et impôts de 3,4 % (la plus forte parmi toutes les régions). Le continent continue de profiter d'une forte croissance économique attribuable en partie aux exportations de produits de base vers la Chine et l'Amérique du Nord.

**Les transporteurs d'Afrique** devraient être au seuil de rentabilité, alors qu'on prévoyait précédemment des pertes de 100 millions \$. Alors que l'économie continue de croître fortement dans certaines parties du continent, les bouleversements politiques en Afrique du Nord nuisent gravement au trafic et à l'ensemble de la performance. La marge prévue avant intérêts et impôts de 0,7 % est la plus faible parmi toutes les régions.

### Aperçu de 2010

La perspective d'ensemble de l'industrie laisse présager une croissance plus faible en 2012. Les économies occidentales fortement endettées semblent devoir connaître une longue période de croissance économique faible, ou pire encore. Alors que les économies en développement semblent en bien meilleure position, les prévisions de croissance de l'industrie sont limitées parce que de nombreuses liaisons aériennes couvrent les nations développées. Le quatrième trimestre de 2011 et le premier semestre de 2012 pourraient bien voir les marchés de transport aérien atteindre leur niveau le plus bas.

Les profits anticipés de 4,9 milliards \$ pour l'industrie tiennent compte des facteurs suivants :

- **Les marchés passagers** auront une croissance de 4,6 % (plus lente que prévu pour 2011, soit 5,9 %), mais la croissance du rendement baissera à 1,7 % (environ la moitié des 3,0 % prévus en 2011).
- **Les marchés de fret** auront une croissance de 4,3 % (le triple de la croissance de 1,4 % en 2011), mais sans croissance des rendements.
- **Les prix du carburant** devraient diminuer légèrement, en fonction d'un prix de 100 \$ par baril (moins que le prix de 110 \$ prévu pour 2011). Mais comme les opérations de couverture sur le carburant retardent les bénéfices occasionnés par des prix au comptant plus bas, la facture de carburant va atteindre 32 % des coûts des transporteurs (en hausse par rapport au taux de 30 % pour 2011), pour s'élever à 201 milliards \$.

« Il semble que nous nous dirigeons vers une autre année de misère. Avec la baisse de confiance du milieu des affaires, il est difficile de percevoir un potentiel de croissance rentable. La croissance économique relativement meilleure et certains redressements dans le secteur du fret aideront les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique à maintenir les profits de 2012 près de ceux de 2011, à 2,3 milliards \$. Le reste de l'industrie verra sa rentabilité diminuer. Et le pire choc devrait être en Europe où la crise économique fait en sorte que l'industrie ne réalisera que des profits de 300 millions \$. Nous devons mener un long combat », a déclaré M. Tyler.

« Alors que les gouvernements tentent de faire redémarrer des économies en difficulté, une approche stratégique des politiques sur l'aviation devrait assurer de larges avantages économiques. Chaque avion qui décolle représente un catalyseur de croissance et de prospérité économique. Les gouvernements doivent évaluer soigneusement l'impact négatif des taux élevés de taxation actuellement en vigueur, renoncer de façon absolue à augmenter les taxes ou à en créer de nouvelles, et élaborer des politiques qui soutiendront la croissance de l'aviation en assurant des infrastructures efficaces. L'aviation a souvent fait la preuve de sa résilience. Les

gens veulent voyager, et ils en ont besoin. Il est temps de mettre à profit les possibilités économiques que cela représente », a conclu M. Tyler.

– IATA –

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

Anthony Concil  
Directeur des communications corporatives  
Tél. : +41 22 770 2967  
Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto: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.
- Vous pouvez suivre nos activités sur <http://twitter.com/iata2press>, une page spécialement conçue pour les médias.