



COMMUNIQUÉ
No : 24

Léger renforcement de la rentabilité des compagnies aériennes prévu pour 2025, malgré les vents contraires

2 juin 2025 (New Delhi) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé une mise à jour des prévisions financières de l'industrie aérienne pour 2025, qui font état d'une rentabilité améliorée par rapport à 2024 et de la résilience face aux changements économiques et politiques mondiaux.

Voici les faits saillants des prévisions financières pour 2025 :

- **Bénéfices nets de 36,0 milliards \$**, améliorés par rapport aux 32,4 milliards \$ obtenus en 2024, mais en légère baisse par rapport à la prévision précédente de 36,6 milliards \$ (décembre 2024).
- **Marge bénéficiaire nette de 3,7 %**, améliorée par rapport aux 3,4 % obtenus en 2024 et à la prévision précédente de 3,6 %.
- **Rendement du capital investi de 6,7 %**, amélioré par rapport au taux de 6,6 % obtenu en 2024, et pratiquement inchangé par rapport à la prévision précédente.
- **Bénéfices d'exploitation de 66,0 milliards \$**, améliorés par rapport au montant de 61,9 milliards \$ estimé pour 2024, mais en baisse par rapport à la prévision précédente de 67,5 milliards \$.
- **Recettes totales atteignant un record à 979 milliards \$** (+1,3 % par rapport à 2024, mais moins que les 1000 milliards \$ prévus précédemment).
- **Dépenses totales de 913 milliards \$** (+1,0 % par rapport à 2024, mais moins que la prévision précédente de 940 milliards \$).
- **Nombre total de voyageurs atteignant un record de 4,99 milliards** (+4 % par rapport à 2024, mais moins que la prévision précédente de 5,22 milliards).
- **Volumes de fret aérien atteignant 69 millions de tonnes** (+0,6 % par rapport à 2024, mais moins que la prévision précédente de 72,5 millions de tonnes).

« La première moitié de 2025 a été marquée par des incertitudes importantes dans les marchés mondiaux. Néanmoins, selon plusieurs paramètres, dont les bénéfices nets, l'année sera meilleure que 2024 pour les compagnies aériennes, bien que les prévisions soient légèrement inférieures aux précédentes. Le plus important facteur positif réside dans le prix du carburéacteur, qui a diminué de

13 % par rapport à 2024, et qui se situe à 1 % en deçà des prévisions précédentes. De plus, nous nous attendons à ce que les compagnies aériennes transportent plus de passagers et plus de fret en 2025 qu'en 2024, même si les prévisions de demande précédentes ont été mises à mal par les tensions commerciales et la perte de confiance des consommateurs. Il en résulte une amélioration des marges nettes, qui passeront de 3,4 % en 2024 à 3,7 % en 2025. Toutefois, cela représente environ la moitié de la rentabilité observée dans l'ensemble des secteurs industriels. Mais considérant les vents contraires, c'est un résultat robuste qui démontre la résilience que les compagnies aériennes ont renforcé grâce à leurs efforts », déclare Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Perspectives

« Les perspectives sont essentielles pour mettre en contexte ces chiffres élevés agrégés à l'échelle de l'industrie. Des profits de 36 milliards \$ sont considérables. Mais cela ne correspond qu'à 7,20 \$ par passager par segment de vol. C'est une marge mince, et toute nouvelle taxe, augmentation de frais aéroportuaires ou de redevances de navigation, tout choc de la demande, toute réglementation coûteuse, viendront mettre à l'épreuve la résilience de l'industrie. Les décideurs politiques, qui dépendent des compagnies aériennes au cœur d'une chaîne de valeur qui emploie 86,5 millions de personnes et soutient 3,9 % de l'activité économique mondiale, doivent garder cette réalité bien en vue », ajoute M. Walsh.

Facteurs de la prévision

Le produit intérieur brut (PIB) représente le facteur économique traditionnel des compagnies aériennes. Toutefois, bien qu'on s'attende à ce que la croissance du PIB mondial diminue, passant de 3,3 % en 2024 à 2,5 % en 2025, la rentabilité des compagnies aériennes devrait s'améliorer. Cela est largement attribuable à la chute des prix du pétrole. Pendant ce temps, la forte situation de l'emploi et les prévisions d'inflation modérée devraient maintenir la croissance de la demande, même si cette dernière ne sera pas aussi rapide que prévu.

L'efficacité est un autre facteur important de la prévision. Les coefficients d'occupation des sièges devraient atteindre des records en 2025, avec une moyenne sur l'année de 84,0 %, alors que l'expansion et la modernisation de la flotte demeurent difficiles dans le contexte des ratés de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur aérospatial.

Dans l'ensemble, les revenus totaux devraient croître de 1,3 %, surpassant la croissance de 1,0 % des dépenses, favorisant la rentabilité de l'industrie.

Revenus

Les revenus de l'industrie devraient atteindre un sommet historique de 979 milliards \$ en 2025 (+1,3 % par rapport à 2024).

Revenus provenant des passagers

Les revenus provenant des passagers devraient atteindre 693 milliards en 2025 (+1,6 % par rapport à 2024), un record de tous les temps. Cela sera soutenu par des revenus accessoires additionnels de 144 milliards \$ (+6,7 % par rapport à 2024).

La croissance du nombre de passagers (mesuré en kilomètres-passagers payants, ou RPK) devrait être de 5,8 %, ce qui constitue une normalisation considérable après l'exceptionnelle croissance dans les deux chiffres observée lors de la reprise postpandémique.

On prévoit que les rendements du secteur passagers vont diminuer de 4,0 % par rapport à 2024. Cela reflète largement l'impact des prix réduits du pétrole et la forte concurrence dans l'industrie. Cela maintient la tendance voulant que les voyageurs profitent de voyages aériens toujours plus abordables. Le véritable tarif aérien aller-retour moyen (en dollars US de 2024) devrait s'établir à 374 \$ en 2025. Cela représente une diminution de 40 % par rapport à 2014.

Les données du sondage de l'IATA effectué en avril 2025 appuient les projections de croissance de la demande :

- Quelque 40 % des répondants s'attendent à voyager davantage au cours des 12 prochains mois qu'ils ne l'ont fait au cours des 12 mois précédents. La majorité d'entre eux (53 %) pensent qu'ils vont voyager autant qu'au cours des 12 mois précédents. Seulement 6 % des répondants pensent voyager moins.
- Quelque 47 % des répondants pensent dépenser davantage pour les voyages au cours des 12 mois suivants qu'ils ne l'ont fait au cours des 12 mois précédents. Une proportion presque égale (45 %) pense dépenser autant qu'au cours des 12 mois précédents et seulement 8 % pensent dépenser moins.
- Bien que 85 % des répondants pensent que les tensions commerciales vont avoir des impacts sur l'économie dans leur lieu de résidence, et que 73 % s'attendent à être personnellement affectés, 68 % des voyageurs d'affaires (50 % des personnes interrogées) s'attendent à davantage de voyages d'affaires dans le contexte des tensions commerciales pour visiter des clients, tandis que 65 % disent que les tensions commerciales n'auront pas d'incidence sur leurs habitudes de voyage.

Revenus du fret

Les revenus du secteur du fret aérien devraient atteindre 142 milliards \$ en 2025 (-4,7 % par rapport à 2024).

Cette prévision se base principalement sur la prévision de croissance réduite du PIB, largement influencée par les mesures protectionnistes qui freinent le commerce, y compris les tarifs. Par conséquent, la croissance du fret aérien devrait ralentir à 0,7 % en 2025 (comparativement à 11,3 % en 2024). Le rendement du fret devrait aussi diminuer de 5,2 %, reflétant la combinaison de la croissance réduite de la demande et des prix réduits du pétrole.

Bien qu'il subsiste d'importantes incertitudes concernant l'évolution des tensions commerciales au cours de l'année, en avril, la demande dans le secteur du fret se maintenait bien avec une hausse de 5,8 % en glissement annuel.

Dépenses

Les dépenses de l'industrie devraient augmenter pour atteindre 913 milliards \$ en 2025 (+1,0 % par rapport à 2024).

Le carburéacteur

Le prix du carburéacteur devrait s'établir en moyenne à 86 \$ par baril en 2025 (bien en deçà de la moyenne de 99 \$ en 2024), ce qui occasionnera une facture totale de carburant de 236 milliards \$, soit 25,8 % des coûts d'exploitation. Cela représente 25 milliards \$ de moins que les 261 milliards \$ de 2024. De récentes données financières indiquent des opérations de couverture minimales au cours de la dernière année, ce qui signifie que les compagnies aériennes profitent généralement des coûts réduits du pétrole. On ne s'attend pas à ce que le carburant soit impacté par les tensions commerciales.

La production de carburants d'aviation durables (SAF) devrait augmenter pour atteindre 2 millions de tonnes (Mt) en 2025, soit seulement 0,7 % du carburant utilisé par les compagnies aériennes. La production de SAF va doubler par rapport au million de tonnes produites en 2024 (toutes achetées par les compagnies aériennes), mais la production doit augmenter de façon exponentielle pour répondre aux exigences de l'industrie en vue de l'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050.

L'IATA évalue que le coût moyen des SAF en 2024 était 3,1 fois plus élevé que le coût du carburéacteur, ce qui représente des coûts additionnels de 1,6 milliard \$. En 2025, le coût moyen des SAF devrait représenter 4,2 fois le coût du carburéacteur. Ce coût additionnel résulte en large partie des « frais de conformité » des SAF perçus par les fournisseurs européens de carburant pour couvrir les coûts potentiels résultant des obligations européennes d'utilisation de SAF, qui exigent d'inclure 2 % de SAF dans l'approvisionnement en carburéacteur.

« Le comportement des fournisseurs de carburant pour satisfaire les obligations relatives aux SAF est scandaleux. On estime que le coût associé à l'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050 s'élèvera à la somme gigantesque de 4700 milliards \$. Les fournisseurs de carburant doivent cesser de profiter de la faible quantité de SAF offerte et augmenter la production pour répondre aux besoins légitimes de leurs clients », soutient M. Walsh.

Le coût du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) assumé par les compagnies aériennes devrait atteindre 1 milliard \$ en 2025. Le marché des crédits CORSIA va croître, mais le Guyana est le seul pays qui a émis des certificats pour les crédits de qualité requis par le régime.

Flotte/chaîne d'approvisionnement

Les retards de livraison d'aéronefs dépassent les 17 000 (beaucoup plus que les 10 000 à 11 000 appareils d'avant la pandémie), ce qui signifie un temps d'attente de 14 ans. Si les États se retirent de l'entente multilatérale exemptant les aéronefs des tarifs, les contraintes de la chaîne d'approvisionnement et les limites de production vont encore s'aggraver.

Les problèmes de chaîne d'approvisionnement ont des conséquences négatives importantes pour les compagnies aériennes : ils font augmenter les coûts de location, ainsi que l'âge moyen de la flotte à 15 années (comparativement à 13 en 2015), réduisant le taux de remplacement de la flotte à la moitié du taux de 5-6 % de 2020, et réduisant l'efficacité de l'utilisation de la flotte (par exemple, par l'utilisation sur certaines routes d'aéronefs plus gros que nécessaire).

En 2025, on prévoit la livraison de 1692 aéronefs. Bien que cela représente le plus haut niveau de livraison depuis 2018, ce niveau est inférieur de près de 26 % à celui estimé il y a un an. D'autres révisions à la baisse sont à prévoir, étant donné les problèmes de chaîne d'approvisionnement qui devraient perdurer en 2025, et possiblement jusqu'à la fin de la décennie.

Les problèmes de moteur et la pénurie de pièces de rechange exacerbent la situation et ont causé un nombre record d'immobilisations de certains types d'aéronefs. Le nombre d'aéronefs de moins de dix ans entreposés dépasse actuellement 1 100, soit 3,8 % de la flotte, contre 1,3 % entre 2015 et 2018. Près de 70 % de ces aéronefs immobilisés sont équipés de moteurs PW1000G.

« Les manufacturiers laissent tomber leurs clients transporteurs. Toutes les compagnies aériennes sont frustrées de voir ces problèmes durer si longtemps. Et les indications selon lesquelles cette situation pourrait persister jusqu'à la fin de la décennie avant qu'on puisse réparer ces moteurs sont inconcevables », soutient M. Walsh.

Risques

Avec les incertitudes géopolitiques et économiques persistantes, les risques les plus importants pour l'industrie sont les suivants :

- **Conflit** : la résolution des conflits, comme la guerre entre la Russie et l'Ukraine, pourrait profiter aux compagnies aériennes, en reconnectant des économies et en rouvrant des espaces aériens. À l'inverse, toute expansion de l'activité militaire pourrait avoir des effets négatifs.
- **Tensions commerciales** : les tarifs et les guerres commerciales prolongées nuisent à la demande dans le secteur du fret aérien et possiblement dans le secteur passagers. De plus, l'incertitude entourant les politiques commerciales de l'administration Trump pourrait retarder des décisions d'affaires critiques qui mènent l'activité économique, et par conséquent la demande de transport de fret et de voyages d'affaires.
- **Fragmentation** : les normes mondiales ont toujours été critiques pour l'aviation. La fragmentation des normes mondiales ou l'affaiblissement des institutions et ententes multilatérales pourraient occasionner des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes, dans un environnement réglementaire plus complexe ou instable. Cela concerne l'évolution des politiques sur le climat, le commerce, la facilitation et une multitude d'autres domaines, affectant les décisions stratégiques et les opérations des compagnies aériennes.
- **Prix du pétrole** : les prix du pétrole sont un facteur majeur de la rentabilité des compagnies aériennes. Le faisceau complexe de facteurs qui influencent les prix du pétrole (y compris les projections de croissance économique, la disponibilité de la capacité de raffinage et les blocages dans les transports) peut provoquer des changements rapides de la volatilité des prix, ayant des impacts importants sur les prévisions financières des compagnies aériennes.

Aperçu régional

Toutes les régions devraient générer des bénéfices nets collectifs en 2025. La plupart vont connaître des améliorations de leurs performances financières par rapport à 2024, à l'exception de

l'Amérique latine. Toutefois, la rentabilité varie grandement selon les transporteurs et les régions. La marge bénéficiaire nette collective des compagnies africaines devrait être la plus faible, à 1,3 %, tandis que les transporteurs du Moyen-Orient devraient avoir la plus forte marge, à 8,7 %.

Amérique du Nord

Bénéfices nets en 2024 (estimation) (marge nette) Par passager	Bénéfices nets en 2025 (prévision) (marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
11,5 milliards \$ (3,5 %) 10,1 \$	12,7 milliards \$ (4,0 %) 11,1 \$	+0,4 %	+1,3 %

L'Amérique du Nord va générer les plus importants bénéfices en chiffres absolus parmi les régions, même si on s'attend à un ralentissement de l'économie américaine, avec des tarifs augmentés qui vont affecter les sentiments des consommateurs et des entreprises, ralentissant la consommation et les investissements. La pénurie persistante de pilotes et les problèmes de fiabilité des moteurs, en particulier dans le secteur des vols à bas prix, vont limiter la croissance dans la région.

Europe

Bénéfices nets en 2024 (estimation) (marge nette) Par passager	Bénéfices nets en 2025 (prévision) (marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
9,6 milliards \$ (3,8 %) 8,0 \$	11,3 milliards \$ (4,3 %) 8,9 \$	+6,0 %	+5,9 %

L'Europe devrait profiter de la forte demande du secteur passagers, stimulée par la croissance du secteur des vols à bas prix. Un plus grand nombre d'aéronefs vont reprendre du service après avoir été immobilisés par des problèmes de moteur, et les ententes de ciel ouvert de l'Union européenne avec l'Afrique du Nord vont offrir des possibilités de marchés. La force de l'euro va stimuler la rentabilité de tous les transporteurs de la région, étant donné que les coûts (comme le carburant) sont libellés en dollars US.

Asie-Pacifique

Bénéfices nets en 2024 (estimation) (marge nette) Par passager	Bénéfices nets en 2025 (prévision) (marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
4,0 milliards \$ (1,6 %) 2,3 \$	4,9 milliards \$ (1,9 %) 2,6 \$	+9,0 %	+6,9 %

L'Asie-Pacifique est le plus grand marché en termes de RPK, et la Chine compte pour plus de 40 % du trafic de la région. La demande du secteur passagers devrait être forte, compte tenu de l'assouplissement des exigences de visa dans plusieurs pays d'Asie, notamment la Chine, le Vietnam, la Malaisie et la Thaïlande. Cela va favoriser le tourisme international et les voyages à l'intérieur de la région. Toutefois, le paysage économique comporte des défis, alors que les prévisions de PIB ont été révisées à la baisse dans la région, notamment en Chine. Bien que le nombre de vols entre la Chine et les États-Unis soit encore limité à 100 par semaine, ce qui est considérablement inférieur au niveau prépandémique, les problèmes de surcapacité donnent des signes d'amélioration en raison d'un meilleur déploiement de la flotte entre les vols intérieurs et les vols internationaux.

Amérique latine

Bénéfices nets en 2024 (estimation) (marge nette) Par passager	Bénéfices nets en 2025 (prévision) (marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
1,3 milliard \$ (2,8 %) 4,1 \$	1,1 milliard \$ (2,4 %) 3,4 \$	+5,8 %	+7,8 %

L'Amérique latine abrite certaines compagnies aériennes prospères, et d'autres qui connaissent des difficultés financières considérables. Les transporteurs de la région sont affectés par la faiblesse des monnaies nationales, puisque les coûts importants, comme les dépenses liées à la flotte et le service de la dette, sont payés en dollars américains. La signature par l'Argentine d'ententes de ciel ouvert avec plusieurs pays est un développement positif qui va améliorer la connectivité et la concurrence, au bénéfice des compagnies aériennes et des passagers. Toutefois, la proposition de TVA de 26,5 % sur les billets au Brésil pourrait avoir des répercussions importantes sur le marché. C'est la seule région à subir une baisse de rentabilité par rapport à 2024.

Moyen-Orient

Bénéfices nets en 2024 (estimation) (marge nette) Par passager	Bénéfices nets en 2025 (prévision) (marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
6,1 milliards \$ (8,9 %) 28,5 \$	6,2 milliards \$ (8,7 %) 27,2 \$	+6,4 %	+4,6 %

Le Moyen-Orient va générer les plus importants bénéfices nets par passager parmi toutes les régions. La robuste performance économique soutient une forte demande de voyages aériens, tant les voyages d'affaires que les voyages touristiques. Toutefois, en raison des retards de livraison des avions, la région sera limitée dans sa capacité, puisque les compagnies aériennes entreprennent des projets de mise à niveau pour moderniser leurs flottes, ce qui limite la croissance.

Afrique

Bénéfices nets en 2024 (estimation) (marge nette) Par passager	Bénéfices nets en 2025 (prévision) (marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
0,2 milliard \$ (1,0 %) 1,2 \$	0,2 milliard \$ (1,1 %) 1,3 \$	+8,0 %	+7,3 %

Les transporteurs d'Afrique sont aux prises avec des coûts d'exploitation élevés et une faible propension envers les dépenses de voyage dans plusieurs marchés nationaux. La pénurie d'avions et de pièces de rechange ralentit la croissance dans la région. L'insuffisance de devises étrangères (notamment le dollar US) dans certaines économies ajoute aux problèmes de la région. Malgré ces défis, il existe une demande soutenue de voyages aériens en Afrique.

Le point de vue des voyageurs

Les voyages aériens offrent de la valeur aux consommateurs. En avril 2025, un sondage d'opinion (commandé par l'IATA et couvrant 14 pays et 6500 répondants ayant fait au moins un voyage au cours des 12 mois précédents) a révélé que 97 % des voyageurs étaient satisfaits de leur voyage (58 % se disaient hautement satisfaits). De plus, 89 % des répondants trouvaient que les voyages



aériens amélioreraient leur vie ; 81 % appréciaient la variété de choix offerts pour la planification du voyage ; et 78 % trouvaient que les voyages aériens offrent un bon rapport qualité-prix.

Les passagers veulent une industrie aérienne sûre, durable, efficiente et rentable. Le sondage d'opinion de l'IATA a fait ressortir le rôle important que les voyageurs attribuent à l'industrie aérienne :

- 90 % des répondants considèrent que les voyages aériens sont une nécessité de la vie moderne.
- 90 % des répondants pensent que la connectivité aérienne est essentielle à l'économie.
- 89 % des répondants trouvent que les voyages aériens ont des effets positifs sur les sociétés.
- 82 % des répondants disent que le réseau mondial de transport aérien contribue de façon importante aux objectifs de développement durable des Nations Unies.
- 84 % des répondants se soucient du succès de l'industrie aérienne.
- 88 % des répondants se préoccupent de leur capacité de voyager par avion dans l'avenir.

L'industrie aérienne est déterminée à atteindre son objectif d'élimination des émissions nettes de CO₂ d'ici 2050. Les voyageurs se disent très confiants envers cette démarche, et 81 % d'entre eux pensent que l'industrie fait preuve d'engagement à travailler de concert pour atteindre cette cible ambitieuse. Quelque 70 % des répondants pensent que les dirigeants de l'aviation prennent au sérieux le défi climatique, ce qui dépasse le taux de 64 % chez les gouvernants et celui de 60 % chez le secteur pétrolier.

- IATA -

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 350 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)