



COMMUNIQUÉ

No : 47

Passer à une vitesse inférieure – Ralentissement de la demande passagers et contraction des marchés de fret –

L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic aérien pour le mois d'août. Même si le trafic passagers était en hausse de 4,5 % par rapport à août 2010, on observe un ralentissement significatif par rapport au taux de croissance de 6,0 % enregistré en juillet. Le déclin des marchés de fret accélère. La contraction de 3,8 % des marchés de fret en août représente plus du double de celle de 1,8 % observée en juillet.

« L'industrie est passée à une vitesse inférieure. Le rythme de croissance des marchés passagers a chuté et le secteur du fret se contracte maintenant plus rapidement. Tandis que la confiance des milieux d'affaires et des consommateurs continue de stagner à l'échelle mondiale, on ne peut guère être optimiste quant à une amélioration des conditions à court terme », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La comparaison entre juillet et août est plus révélatrice de ce ralentissement. Le marché passagers total a diminué de 1,6 % en août par rapport à juillet. Les marchés internationaux étaient en baisse de 1,8 %, tandis que les marchés intérieurs déjà faibles diminuaient de 1,0 %. Le marché global de fret a chuté de 1,3 %.

Le coefficient d'occupation des sièges était élevé, à 81,4 %, presque autant qu'en juillet. Bien que ce taux se rapproche des niveaux records et illustre la capacité de l'industrie d'ajuster sa capacité, il affiche aussi une certaine faiblesse, chutant de 1,3 % par rapport à juillet.

Comparaison d'une année sur l'autre	Août 2011 vs août 2010						Cumul annuel 2011 vs 2010					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
International	6,2 %	6,6 %	81,2 %	-3,5 %	2,4 %	47,9 %	7,6 %	8,8 %	77,7 %	0,7 %	6,4 %	50,8 %
Intérieur	1,5 %	1,3 %	81,6 %	-5,7 %	-1,8 %	26,7 %	3,6 %	2,5 %	79,3 %	-2,9 %	0,3 %	27,6 %
Marché total	4,5 %	4,6 %	81,4 %	-3,8 %	1,5 %	43,3 %	6,1 %	6,5 %	78,2 %	0,2 %	5,0 %	45,8 %

International

La demande dans le secteur passagers international était en hausse de 6,2 % en août par rapport à l'année précédente. Toutefois, si on compare à juillet, on observe une contraction de la demande de 1,8 %.

- **Les transporteurs d'Europe** ont connu la plus forte croissance du trafic passagers international en août, avec une augmentation de 7,9 % légèrement inférieure à l'augmentation de capacité de 8,2 %. Bien que les économies intérieures et les voyages de tourisme montrent des signes de faiblesse, la vigueur des exportations a fait augmenter le nombre de voyages d'affaires dans les marchés internationaux. Le coefficient d'occupation

des sièges de 83,9 % correspond au record historique. Tandis que la croissance en août était la plus forte de l'industrie, il faut noter qu'elle se situe au-dessous de l'augmentation de 10,6 % enregistrée durant les huit premiers mois de l'année, ce qui indique que les marchés s'affaiblissent.

- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont enregistré la seconde plus importante hausse de la croissance avec un taux de 6,7 %, soit moins que l'augmentation de 7,6 % de la capacité, ce qui a fait fléchir le coefficient d'occupation, à 76,2 %.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** affichent la moins bonne performance, avec une croissance de seulement 2,9 %, attribuable en partie à une croissance aussi faible de la capacité. Il s'agit d'un brusque revirement par rapport à la croissance plus vigoureuse observée plus tôt cette année, comme l'indique le taux de croissance de 5,6 % pour l'année jusqu'à ce jour. Les transporteurs de la région ont enregistré le coefficient d'occupation le plus élevé, soit 86,1 %.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont affiché une croissance de la demande de 5,3 % en août, légèrement inférieure à l'augmentation de 5,6 % de la capacité. Ce résultat est meilleur que le cumul annuel de 4,4 %, ce qui indique une reprise des voyages internationaux au Japon. Le coefficient d'occupation de 78,9 % était inférieur à la moyenne de l'industrie, soit 81,2 %.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont enregistré une croissance de 5,6 % en août, soit moins que l'augmentation de 7,1 % de la capacité. Ce taux est bien inférieur à la croissance de 10,9 % enregistrée au cours des huit premiers mois de l'année. Le coefficient d'occupation est demeuré inchangé, à 76,9 %.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont affiché une augmentation de la demande de 5,2 %, tandis que la capacité augmentait de 6,3 %. Les transporteurs du continent ont enregistré le plus faible coefficient d'occupation, soit 70,0 %.

Intérieur

Depuis le début de l'année, la demande a augmenté de 3,6 % par rapport à la même période en 2010. Toutefois, la demande dans les marchés intérieurs en août était en baisse de 1,0 % par rapport à juillet, ce qui ramène le taux de croissance du mois d'août 2011 à 1,5 %.

- Le plus important affaiblissement, en chiffres absolus, est la baisse de 0,3 % aux États-Unis par rapport à l'année précédente. Le marché intérieur américain représente environ la moitié de tous les voyages intérieurs.
- La demande dans le marché intérieur japonais était en baisse de 12,4 % par rapport à août 2010. Le trafic a fortement augmenté en août et l'écart est maintenant de 9 % par rapport aux niveaux d'avant le séisme et le tsunami.
- En Chine, la demande dans le secteur des voyages intérieurs était en hausse de seulement 2,8 % par rapport à août 2010. Bien que ce résultat soit positif, il est bien au-dessous de la croissance à deux chiffres observée en 2009 et durant la majeure partie de 2010.
- En Inde, on a enregistré une hausse de la demande de 19,7 %, la meilleure performance de tous les marchés intérieurs, devant le Brésil. Ces deux marchés représentent ensemble 3 % des voyages aériens dans le monde, de sorte que l'impact de leur forte performance sur l'industrie mondiale est limité.

Fret (intérieur et international)

Les marchés mondiaux de fret montrent des signes évidents de déclin. Si on compare au même mois de l'année précédente, juillet connaissait un déclin de 1,8 % et la décroissance s'accroissait en août, avec un taux de -3,8 %.

- Durant le second semestre de 2010, la faiblesse du fret aérien s'exprimait par des pertes de parts de marché au profit des autres modes de transport. En 2011, la situation du fret aérien reflète l'absence de croissance dans l'ensemble du commerce mondial. Ce nouveau déclin témoigne d'une détérioration accrue des conditions économiques mondiales.

- Le déclin a été le plus marqué dans les grands marchés. Les transporteurs d'Amérique du Nord ont enregistré une chute de 7,0 % des volumes de fret en août (par rapport à l'année précédente). Viennent ensuite les transporteurs d'Asie-Pacifique (-5,4 %) et d'Europe (-1,8 %).
- Les opérateurs d'Afrique (+2,2 %), d'Amérique latine (+5,4 %) et du Moyen-Orient (+3,7 %) maintiennent leur croissance positive.
- Dans l'ensemble, l'utilisation dans les marchés de fret a baissé de quatre points de pourcentage depuis le deuxième trimestre de 2010. Si on considère en plus les volumes décroissants, il devient très difficile pour l'industrie du fret aérien de maintenir une rentabilité durable.

Le bilan

Les statistiques de trafic du mois d'août correspondent à ce qu'on anticipait, soit un déclin de la rentabilité à l'approche de 2012. Les compagnies aériennes devraient voir les profits globaux de l'industrie fléchir, passant de 6,9 milliards \$ en 2011 à 4,9 milliards \$. Historiquement, l'industrie aérienne a connu des pertes collectives lorsque la croissance du PIB (mesurée en utilisant les cours actuels de change) était inférieure à 2,0 %. La croissance du PIB est passée de 3,9 % en 2010 à un taux anticipé de 2,5 % cette année, et le taux devrait être de 2,4 % en 2012.

« Les compagnies aériennes se préparent à des temps difficiles. L'incertitude économique liée à la crise des dettes souveraines en Europe et la probabilité croissante d'une période prolongée de faible croissance dans les économies développées inciteront les compagnies aériennes à se concentrer sur les réductions de coûts et les gains d'efficacité. Pour que les compagnies aériennes demeurent un catalyseur de l'activité économique, il faut que les gouvernements reconsidèrent le fardeau de taxe souvent très lourd qu'ils imposent à l'aviation », a déclaré M. Tyler.

La semaine dernière, le gouvernement du Royaume-Uni a décidé de réduire la taxe sur les voyages aériens (Air Passenger Duty – APD) pour l'Irlande du Nord en appliquant le niveau court-courrier plutôt que long-courrier. « La taxe APD est la plus importante taxe à nous être imposée dans le monde. La réduction de l'APD pour l'Irlande du Nord est une admission claire des dommages économiques qu'elle cause. Mais pourquoi s'arrêter à l'Irlande du Nord ? La compétitivité de tout le secteur du transport du Royaume-Uni en souffre. La même réduction doit s'appliquer en priorité à l'ensemble du Royaume-Uni, au bénéfice du Royaume-Uni. Cela stimulerait l'économie, les affaires et les voyageurs du Royaume-Uni en rendant la connectivité plus compétitive », a soutenu 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

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 visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.

- **Marchés intérieurs** : les RPK intérieurs représentent environ 40 % du marché total. Ce chiffre est plus important pour les compagnies aériennes d'Amérique du Nord où le marché intérieur représente 65 % des opérations. En Amérique latine, le trafic intérieur représente 47 % 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 41 % 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 légèrement supérieure à 10 % des opérations. Et il est négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 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, 30,2 %; Asie-Pacifique, 27,4 %; Amérique du Nord, 28,2 %; Moyen-Orient, 7,1 %; Amérique latine, 4,8 %; Afrique, 2,3 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 41,4 %; Europe, 21,7 %; Amérique du Nord, 22,7 %; Moyen-Orient, 10,0 %; Amérique latine, 3,0 %; Afrique, 1,1 %.