



COMMUNIQUÉ

N° : 76

2017, une autre année profitable pour les compagnies aériennes

8 décembre 2016 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé qu'elle s'attendait à ce que l'industrie aérienne mondiale réalise en 2017 des bénéfices nets de 29,8 milliards \$. Avec des revenus anticipés de 736 milliards \$, cela représente une marge bénéficiaire nette de 4,1 %. Cette année sera la troisième consécutive (et la troisième dans l'histoire de l'industrie) où les compagnies aériennes obtiendront un rendement du capital investi (7,9 %) supérieur au coût moyen pondéré du capital (6,9 %).

L'IATA a revu légèrement à la baisse ses prévisions sur la rentabilité de l'industrie aérienne, à 35,6 milliards \$ (plutôt que les 39,4 milliards \$ de la prévision de juin), en raison d'une croissance plus lente du PIB mondial et de la hausse des coûts. Ces bénéfices seront les plus élevés, en chiffres absolus, générés par l'industrie aérienne et la marge bénéficiaire nette de 5,1 % sera la plus élevée à ce jour.

« Les compagnies aériennes continuent d'obtenir de bons résultats. Cette année, nous prévoyons des bénéfices nets record de 35,6 milliards \$. Même si les conditions deviennent plus difficiles en 2017 avec la hausse des prix du pétrole, nous anticipons des bénéfices de 29,8 milliards \$ pour l'industrie. Cela constitue un atterrissage très réussi sur le terrain de la rentabilité. Ces trois années ont été marquées par les meilleurs résultats de l'histoire de l'industrie – indépendamment des nombreuses incertitudes auxquelles nous faisons face. En fait, les risques sont nombreux, qu'ils soient de nature politique, économique ou sécuritaire. Et la maîtrise des coûts demeure une lutte de tous les instants dans notre industrie hyperconcurrentielle », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« Il faut remettre tout cela en contexte. Des bénéfices record pour les compagnies aériennes signifient que les profits sont supérieurs au coût du capital. Pour la plupart des secteurs industriels, cela serait considéré comme un niveau normal de rendement pour les investisseurs. Mais c'est la première fois que l'industrie aérienne réalise des profits durant trois années consécutives. Et après plusieurs années de travail en vue de restructurer et de réorganiser ses opérations, l'industrie est aussi plus résiliente. Nous devons aussi reconnaître que les bénéfices ne sont pas répartis uniformément et que les meilleurs résultats sont obtenus en Amérique du Nord », explique M. de Juniac.

2017

Alors que les bénéfices de l'industrie aérienne devraient avoir atteint un sommet cyclique en 2016, à 35,6 milliards \$, on s'attend à un atterrissage en douceur sur le terrain de la rentabilité en 2017, avec des bénéfices nets de 29,8 milliards \$. L'année 2017 devrait être la huitième année consécutive de rentabilité globale des compagnies aériennes, ce qui illustre la résilience aux chocs acquise par l'industrie. En moyenne, les compagnies aériennes obtiendront 7,54 \$ pour chaque passager transporté.

Les prix plus élevés du **pétrole** auront l'impact le plus important sur les prévisions pour 2017. En 2016, le prix moyen s'est établi à 44,6 \$ par baril (Brent) et on s'attend à un prix moyen de 55,0 \$ en 2017. Cela fera passer le prix du carburant d'aviation de 52,1 \$ par baril (2016) à 64,9 \$ par baril (2017). Le carburant devrait représenter 18,7 % de la structure de coût de l'industrie en 2017, ce qui serait bien inférieur au récent sommet de 33,2 % atteint en 2012-2013.

L'**effet positif sur la demande associé aux faibles prix du pétrole** s'atténuera en 2017, abaissant la croissance du trafic à 5,1 % (comparativement à 5,9 % en 2016). L'expansion de la capacité de l'industrie devrait aussi ralentir pour s'établir à 5,6 % (comparativement à 6,2 % en 2016). La croissance de la capacité surpassera l'augmentation de la demande, faisant diminuer le **coefficient mondial d'occupation des sièges** qui s'établira à 79,8 % (contre 80,2 % en 2016).

L'effet négatif de la baisse du coefficient d'occupation devrait être compensé par le **renforcement de la croissance économique mondiale**. Le PIB mondial devrait s'accroître de 2,5 % en 2017 (contre 2,2 % en 2016). S'ajoutant aux changements structuraux de l'industrie, cela devrait contribuer à **stabiliser les rendements** tant dans le secteur du fret que dans le secteur passagers. Il s'agit là d'un développement bien accueilli, puisque les rendements (calculés en dollars) ont diminué d'année en année depuis 2012.

On observe un certain optimisme concernant l'industrie du **fret aérien** en 2017. L'interruption des chutes de rendement et une reprise modérée de la demande (3,5 %) feront en sorte que les volumes de fret atteindront un record de 55,7 millions de tonnes (en hausse par rapport aux 53,9 millions de tonnes de 2016). Les revenus de l'industrie devraient augmenter légèrement pour atteindre 49,4 milliards \$ (ce qui demeure inférieur aux revenus annuels de 60 milliards \$ obtenus durant la période de 2010 à 2014). Les conditions du commerce demeurent difficiles.

« La connectivité continue d'établir de nouveaux records. Nous prévoyons transporter près de 4 milliards de voyageurs et 55,7 millions de tonnes de marchandises l'an prochain. Et près de 1 % du PIB mondial est consacré au transport aérien, soit quelque 769 milliards \$. Le transport aérien rend le monde plus accessible que jamais et c'est un facilitateur essentiel de l'économie mondiale », selon M. de Juniac.

« Toutefois, les gouvernements ne facilitent pas le travail de l'aviation. Le fardeau fiscal mondial atteint 123 milliards \$. Plus de 60 % des pays dressent des barrières aux voyages aériens, sous forme d'exigences de visa. Et le nombre total de taxes sur les billets dépassent 230. Des milliards de dollars sont gaspillés en coûts directs et en perte de productivité à cause de l'inefficacité des infrastructures. Ce ne sont là que quelques-unes des embûches que les compagnies aériennes doivent affronter. Notre but est de travailler en partenariat pour aider les

gouvernements à mieux comprendre et à optimiser les avantages sociaux et économiques que procurent des liaisons aériennes mondiales plus efficaces », poursuit M. de Juniac.

Analyse régionale pour 2017

Transporteurs d'Amérique du Nord : les compagnies aériennes d'Amérique du Nord continuent de réaliser des performances financières plus fortes. Les bénéfices nets après impôt dans la région seront les plus élevés l'an prochain, à 18,1 milliards \$, légèrement en baisse par rapport aux 20,3 milliards \$ attendus en 2016. La marge nette des transporteurs de la région devrait aussi être la plus élevée, à 8,5 %, pour un bénéfice moyen par passager de 19,58 \$. En 2017, la capacité des transporteurs de la région devrait augmenter de 2,6 %, surpassant légèrement l'augmentation de 2,5 % de la demande. Les récentes consolidations soutiennent la forte rentabilité de la région, en dépit des pressions à la hausse sur les coûts, notamment pour ce qui touche le prix du carburant.

Transporteurs d'Europe : les compagnies aériennes basées en Europe devraient afficher des bénéfices nets globaux de 5,6 milliards \$ en 2017, soit moins que les 7,5 milliards \$ prévus pour 2016. Néanmoins, ces transporteurs devraient générer une marge bénéficiaire nette de 2,9 % et un bénéfice par passager de 5,65 \$. Il subsiste un écart considérable entre les résultats des transporteurs de la région et ceux d'Amérique du Nord. La capacité en 2017 devrait augmenter de 4,3 %, soit davantage que la demande dont la hausse sera de 4,0 %. La région est le théâtre d'une concurrence féroce et elle souffre de coûts élevés, de réglementations onéreuses et de taxes élevées. Et les attaques terroristes demeurent un risque réel, même si la confiance revient graduellement après les tragiques événements survenus récemment.

Transporteurs d'Asie-Pacifique : les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique devraient générer des bénéfices nets de 6,3 milliards \$ en 2017 (en baisse par rapport aux 7,3 milliards \$ prévus pour 2016), et une marge nette de 2,9 %. Le bénéfice net moyen par passager devrait être de 4,44 \$. La capacité des transporteurs de la région devrait s'accroître de 7,6 %, soit davantage que la croissance de la demande de 7,0 %. Des performances améliorées dans le secteur du fret aérien devraient compenser la hausse des prix du carburant chez plusieurs compagnies aériennes de la région. L'expansion des compagnies aériennes basées sur de nouveaux modèles et une libéralisation progressive dans la région accentuent la concurrence déjà très vive. De plus, la rentabilité varie grandement à l'intérieur de la région.

Transporteurs du Moyen-Orient : les compagnies aériennes de cette région devraient générer des bénéfices nets de 0,3 milliard \$, pour une marge nette de 0,5 % et un bénéfice par passager de 1,56 \$. Ce résultat est inférieur aux bénéfices de 900 millions \$ prévus pour 2016. Les rendements moyens chez les transporteurs de la région sont faibles, mais les coûts unitaires sont encore plus faibles, en partie à cause de la forte croissance de la capacité qui devrait atteindre 10,1 % cette année, soit plus que la croissance prévue de la demande de 9,0 %. Des menaces apparaissent pour les transporteurs à succès du Golfe, notamment l'augmentation des redevances aéroportuaires dans les États du Golfe et les retards croissants dans la gestion du trafic aérien.

Transporteurs d'Amérique latine : les compagnies aériennes de la région devraient afficher des bénéfices nets de 200 millions \$, soit un peu moins que les 300 millions \$ prévus pour 2016. Le bénéfice net par passager devrait être de 0,76 \$, pour une marge bénéficiaire nette de

0,7 %. La capacité des transporteurs de la région devrait augmenter de 4,8 %, ce qui surpasse l'augmentation prévue de la demande, soit 4,0 %. Malgré certains signes d'amélioration sur le plan des devises régionales et des perspectives économiques, les conditions d'exploitation demeurent difficiles, marquées par des infrastructures déficientes, des taxes élevées et un fardeau réglementaire croissant dans l'ensemble du continent. Le Venezuela persiste à bloquer le rapatriement de quelque 3,8 milliards \$ de fonds appartenant à l'industrie, ce qui va à l'encontre de ses obligations internationales.

Transporteurs d'Afrique : les transporteurs africains devraient afficher les plus faibles résultats, avec des pertes nettes de 800 millions \$ (essentiellement les mêmes qu'en 2016). Pour chaque passager transporté, cela représente une perte moyenne de 9,97 \$. La capacité en 2017 devrait augmenter de 4,7 %, soit plus que la demande qui augmentera de 4,5 %. Les faibles résultats de la région sont attribuables aux conflits régionaux et à la faiblesse des prix des matières premières.

2016

L'année 2016 sera une année record sur le plan de la rentabilité de l'industrie. Les bénéfices nets prévus de 35,6 milliards \$ sont légèrement supérieurs à ceux de 2015, qui s'élevaient à 35,3 milliards \$. Et la marge bénéficiaire nette sera de 5,1 % (légèrement en hausse par rapport au taux de 4,9 % enregistré en 2015).

Cette légère révision de la prévision précédente repose en bonne partie sur deux facteurs :

- Croissance ralentie du PIB mondial : 2,2 %, soit moins que la prévision de mi-exercice de 2,3 %.
- Augmentation de 2,0 % des coûts unitaires non liés au carburant en 2016.

Une entreprise de liberté

« Le transport aérien est une entreprise de liberté. La circulation sûre et efficace des personnes et des biens est une force positive dans notre monde. Les succès de l'aviation améliorent la vie des gens en créant des possibilités économiques et en favorisant la compréhension mutuelle à l'échelle mondiale. Nous devons nous opposer fermement à toute rhétorique qui limiterait le succès futur de l'aviation », affirme M. de Juniac.

Voici quelques indicateurs clés de la force de la connectivité mondiale :

- Le prix moyen du billet aller-retour en 2017 devrait être de 351 \$ (en dollars de 2015), soit une diminution de 63 % par rapport au prix de 1995.
- Pour le fret aérien, le prix moyen en 2017 devrait être de 1,48 \$ par kilo (en dollars de 2015), soit une diminution de 68 % par rapport au prix de 1995.
- Le nombre de paires de villes desservies par l'aviation a atteint 18 429 en 2016, en hausse de 92 % par rapport à 1995.
- La valeur des biens transportés par avion en 2017 s'élèvera à 5 700 milliards \$, en hausse de 4,9 % par rapport à 2015. Le fret aérien représente environ 35 % de la valeur totale des biens échangés dans le monde.

- Les dépenses touristiques globales rendues possibles par le transport aérien devraient augmenter de 5,1 % en 2017 pour atteindre 681 milliards \$.
- Le nombre d'emplois dans la chaîne d'approvisionnement soutenus par l'aviation devrait augmenter de 3,4 % en 2017, atteignant 69,7 millions pour l'ensemble du monde.
- Les compagnies aériennes devraient prendre livraison de quelque 1 700 nouveaux aéronefs en 2017, dont environ la moitié remplaceront des appareils plus anciens et moins efficaces sur le plan énergétique. La flotte commerciale mondiale augmentera ainsi de 3,6 % et le nombre d'aéronefs atteindra 28 700.
- Les compagnies aériennes effectueront 38,4 millions de vols en 2017, en hausse de 4,9 %.

[Lire le discours d'Alexandre de Juniac](#)

[Résultats économiques de l'industrie aérienne tels qu'établis par l'IATA](#)

[Entrevue avec Brian Pearce sur les prévisions de l'industrie pour 2017](#) (vidéo)

[Aperçu des résultats économiques de l'industrie pour 2017 selon l'IATA](#) (vidéo)

Pour plus de renseignements, 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 265 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.