



## **COMMUNIQUÉ**

**N° : 16**

### **Modeste accroissement de la rentabilité des compagnies aériennes – La marge bénéficiaire de l'industrie monte à 1,6 %**

**20 mars 2013 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé une modeste hausse de ses prévisions concernant les résultats financiers de l'industrie mondiale du transport aérien en 2013, en raison de revenus plus élevés. L'IATA prévoit maintenant que les compagnies aériennes auront une marge bénéficiaire nette après impôt de 1,6 % (en hausse par rapport à la précédente prévision de 1,3 %) et des profits nets après impôt de 10,6 milliards \$ (en hausse par rapport à la précédente prévision de 8,4 milliards \$)

« Les profits de l'industrie font un petit pas dans la bonne direction. Dans un contexte plus optimiste à l'égard des perspectives économiques mondiales, la demande dans le secteur passagers a été forte et les marchés de fret renouent avec la croissance. L'optimisme économique fait aussi grimper le prix du carburant. Nous constatons une amélioration des revenus de l'ordre de 12 milliards \$ et une augmentation des coûts de 9 à 10 milliards \$, principalement attribuable au carburant », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La confiance de l'industrie aérienne repose sur plusieurs facteurs :

- Les prévisions de croissance du PIB pour 2013 ont été rehaussées à 2,4 %, une amélioration substantielle par rapport au taux de croissance de 2,1 % en 2012.
- Il semble que le creux du cycle de production industrielle ait été atteint au troisième trimestre de 2012, après quoi il y a eu six mois de production accrue et une amélioration de la confiance des milieux d'affaires.
- On constate une amélioration structurelle du rendement financier de l'industrie aérienne, comme l'indique l'augmentation de 7 % du cours des actions depuis le début de l'année, et malgré l'augmentation de 5 % des coûts de carburant.

### **Risques et volatilité**

L'IATA remarque que des risques considérables subsistent, qui pourraient compromettre la reprise. La prévision est basée sur les signes d'amélioration de la confiance des milieux d'affaires. Mais la controverse entourant le plan de sauvetage draconien pour la Chypre indique clairement que la crise de la zone euro n'est pas terminée et pourrait même s'aggraver.

« Les engagements de la Banque centrale européenne face à la crise de la zone euro et la lente reprise économique aux États-Unis devraient nous amener vers un redressement faible mais durable. Mais nous avons connu déjà deux faux départs. Les conditions en voie d'amélioration au début de 2011 et 2012 se sont dégradées avec l'intensification de la crise de la zone euro. Cela pourrait se produire à nouveau. L'impact de l'évolution de la situation à Chypre est un facteur de risque que nous ne pouvons ignorer », selon M. Tyler.

### **Faits saillants des prévisions**

**Augmentation des revenus** : les revenus plus élevés (671 milliards \$, en hausse de 12 milliards \$ par rapport aux prévisions de décembre) constituent le principal facteur de cette légère amélioration des résultats financiers. La demande dans le secteur du fret devrait croître de 2,7 % (renversant la tendance de décroissance des deux dernières années) et la courbe de rendement du fret devrait être plate (une amélioration par rapport au déclin de 1,5 % prévu auparavant). La demande dans le secteur passagers devrait augmenter de 5,4 % (en hausse par rapport au taux de 4,5 % prévu précédemment), tandis que les rendements devraient augmenter de 0,4 % (plutôt que de baisser de 0,2 %).

**Coûts** : le coût du carburant augmente. Le carburéacteur devrait atteindre une moyenne de 130 \$ par baril pour l'année (en hausse par rapport au coût de 124,3 \$ prévu en décembre). Et la facture de carburant atteindra 216 milliards \$, une augmentation de 6 milliards \$ par rapport à la prévision de décembre. Dans l'ensemble, le carburant représentera 33 % des coûts des compagnies aériennes, le même pourcentage qu'en 2012.

**Flux de trésorerie** : les flux de trésorerie des compagnies aériennes sont meilleurs que prévu, compte tenu des coûts élevés et de la faible croissance. Toutefois, cela varie selon les régions et la taille des compagnies. Les grands transporteurs d'Asie ont connu les améliorations les plus marquées. Aux États-Unis, la courbe de tendance est plate mais comparable aux niveaux d'avant la récession, tandis que les compagnies d'Europe sont aux prises avec une récession persistante.

**Efficienc**e : si on compare 2013 à 2006, sur le plan des conditions et de la rentabilité, on constate des gains d'efficienc

- En 2006, la croissance du PIB était de 4,0 %, soit bien supérieure à la croissance de 2,4 % prévue cette année.
- En 2006, le baril de Brent coûtait 65,1 \$, soit beaucoup moins que le coût de 109,5 \$ prévu cette année.

La consolidation dans les marchés intérieurs et les projets conjoints sur certaines lignes long-courriers ont été des facteurs déterminants qui ont généré des gains d'efficienc

## Perspectives régionales

**Les transporteurs d'Asie-Pacifique** devraient apporter la plus grande contribution à la performance de l'industrie, en chiffres absolus, avec des profits nets de 4,2 milliards \$ en 2013 (en hausse par rapport aux 3,2 milliards \$ prévus précédemment et par rapport aux 3,9 milliards \$ enregistrés en 2012). Les transporteurs d'Asie occupent environ 40 % du marché du fret aérien et ils seront les principaux bénéficiaires du redressement prévu de la demande dans ce secteur. Les transporteurs de la région devraient connaître une croissance moyenne de la demande de 4,9 %, légèrement surpassée par la croissance de capacité de 5,0 %.

**Les transporteurs d'Amérique du Nord** devraient afficher des profits de 3,6 milliards \$. Ce chiffre est légèrement supérieur aux 3,4 milliards \$ prévus précédemment et aux 2,3 milliards \$ enregistrés en 2012. La région constitue un marché à maturité (en particulier pour les opérations intérieures). Une gestion rigoureuse de la capacité en réponse au coût élevé du carburant permettra une expansion de la demande de 1,3 % et une augmentation de capacité de 1,1 %.

**Les transporteurs d'Europe** devraient enregistrer des profits de 800 millions \$. Il s'agit d'une amélioration par rapport à la prévision précédente qui les situait au seuil de rentabilité, et par rapport aux profits de 300 millions \$ enregistrés en 2012. Mais avec une marge de 0,4 % des revenus, cela est à peine différent du point mort. Et l'Europe est le marché qui sera le plus affecté par la volatilité causée par la crise de la zone euro. Le marché intérieur européen demeure faible, ce qui reflète les conditions de récession qui sévissent sur le continent. Toutefois, les compagnies aériennes devraient afficher une meilleure performance sur les routes long-courriers vers les marchés émergents. Dans l'ensemble, la demande chez les transporteurs européens devrait croître de 2,6 %, ce qui correspond à l'augmentation de capacité de 2,5 %.

**Les transporteurs du Moyen-Orient** devraient afficher des profits de 1,4 milliard \$. Il s'agit d'une légère hausse par rapport à la prévision précédente de 1,1 milliard \$ et par rapport aux profits de 900 millions \$ enregistrés en 2012. Le rôle croissant des transporteurs de la région dans la connectivité des marchés en développement se traduit par une forte croissance du trafic. Les compagnies aériennes de la région devraient augmenter leur capacité de 12,8 % en 2013 et cette augmentation sera surpassée par la croissance de 13,7 % de la demande. Les transporteurs de la région viennent au troisième rang en termes de rentabilité opérationnelle avec une marge de bénéfice avant intérêts et impôts (BAII) de 3,4 %, derrière l'Asie-Pacifique (5,3 %) et l'Amérique du Nord (4,1 %).

**Les transporteurs d'Amérique latine** devraient enregistrer des profits de 600 millions \$. C'est la seule région où la prévision révisée est inférieure à celle de décembre (de 100 millions \$). Toutefois, cela représente le double des profits de 2012. La croissance sur le continent a ralenti à la suite des pertes subies plus tôt dans les marchés intérieurs volatils. Néanmoins, la région viendra au second rang pour le taux de croissance de la demande (8,1 %) et ce taux dépasse de 1,4 point de pourcentage le taux de croissance de la capacité.

**Les transporteurs d'Afrique** devraient afficher des profits de 100 millions \$ en 2013. Ce résultat est meilleur que le seuil de rentabilité prévu précédemment et que les pertes de 100 millions \$ subies en 2012. Les transporteurs d'Afrique devraient connaître une hausse de 6,5 % de la demande en 2013, et une augmentation de capacité de 6,4 %. Le continent demeure un point focal de la croissance pour les transporteurs situés dans la région et ceux qui offrent le service à destination de la région. La concurrence entre les deux groupes demeure féroce.

### **Aller de l'avant**

« L'amélioration de la rentabilité de l'industrie est encourageante. Mais il faut la mettre en perspective. Nous prévoyons que les compagnies aériennes réaliseront des profits nets de 10,6 milliards \$ pour des revenus de 671 milliards \$. En comparaison, l'an dernier, la seule compagnie Nestlé a réalisé des profits de 11,5 milliards \$ pour des revenus d'environ 100 milliards \$. La rentabilité chroniquement anémique est caractéristique de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'industrie aérienne, si on compare à d'autres secteurs industriels. Il faudra plus que l'amélioration des conditions économiques pour y remédier. En cela, il ne faut sous-estimer ni les défis ni les bénéfices possibles », a déclaré M. Tyler.

L'aviation est un catalyseur de la croissance économique et du développement. Elle représente 57 millions d'emplois et soutient une activité économique de 2,2 billions \$.

« Le seul moyen de régler les problèmes économiques actuels qui sévissent dans le monde est la croissance. Les compagnies aériennes jouent un rôle important, en assurant la connectivité qui stimule les affaires et apporte les produits aux marchés mondiaux. Mais nous ne pouvons y arriver que si l'industrie génère des profits viables », soutient M. Tyler.

« Cette prévision améliorée démontre, malgré l'environnement opérationnel difficile, les gains d'efficacité et les améliorations réalisés au cours de la dernière décennie, à mesure que l'industrie s'est restructurée. Mais trop souvent, les gouvernements nous mettent des bâtons dans les roues. Au cours des dernières semaines, nous avons eu des rappels déplaisants. L'Europe a annoncé une proposition sur la législation sur les droits des passagers qui ajoutera au coût des voyages aériens, mais sans grand avantage à long terme pour les consommateurs. La séquestration du budget américain occasionnera des coupures dans les services de contrôle du trafic aérien, la sécurité et le contrôle des frontières, ce qui pourrait entraîner un coût supérieur aux économies réalisées. Et la taxe sur les voyages aériens du Royaume-Uni – la taxe la plus élevée au monde imposée à l'aviation – augmentera encore le 1<sup>er</sup> avril. Les compagnies aériennes ne demandent pas un traitement de faveur, mais elles ont besoin d'un cadre politique coordonné leur permettant de répondre de façon viable aux besoins croissants de connectivité. Avec une marge bénéficiaire de 1,6 %, la zone tampon entre profits et pertes est très mince », conclut M. Tyler.

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

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 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.