



COMMUNIQUÉ

N° : 15

Prévisions réduites à 8,6 milliards \$US Le prix élevé du pétrole entame de près de 50 % les profits des compagnies aériennes

2 mars 2011 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a revu à la baisse les prévisions financières de l'industrie aérienne pour 2011, réduisant les profits à 8,6 milliards \$US plutôt que les 9,1 milliards \$US annoncés en décembre 2010. Il s'agit d'une chute de 46 % des profits net par rapport aux 16 milliards \$US enregistrés en 2010 (plutôt que les 15,1 milliards \$US prévus). Sur des revenus prévus de 594 milliards \$US, les profits de 8,6 milliards \$US représentent une marge de profit nette de 1,4 %.

« L'agitation politique au Moyen-Orient a fait grimper le prix du pétrole à plus de 100 \$US le baril. C'est sensiblement plus élevé que les 84 \$US que nous envisagions en décembre. En même temps, on prévoit maintenant que l'économie mondiale aura une croissance de 3,1 % cette année, soit 0,5 % de mieux que ce qu'on prévoyait il y a tout juste trois mois. Mais des revenus plus élevés ne pourront que partiellement compenser l'augmentation des coûts. Les profits seront diminués de moitié par rapport à l'an dernier, et il reste une marge pathétique de 1,4 % », a expliqué M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Points saillants des prévisions

Carburant : l'IATA a haussé sa prévision de prix moyen du pétrole pour 2011 à 96 \$US le baril de Brent (par rapport à 84 \$ en décembre), conformément aux prévisions du marché. En tenant compte de l'impact des achats à terme, qui représente en gros 50 % de la consommation prévue, cela va augmenter la facture de carburant de l'industrie de 10 milliards \$US, portant le total à 166 milliards \$US. Si on compare aux niveaux de 2010, les prix du pétrole devraient être 20 % plus élevés en 2011. On estime maintenant que le carburant représente 29 % du total des coûts d'exploitation (par rapport à 26 % en 2010).

Les économies en croissance permettent aux compagnies aériennes de récupérer une partie de ces coûts supplémentaires en augmentant leurs revenus. Par exemple, depuis 2009, le prix croissant du pétrole a fait augmenter les coûts unitaires de 25 % alors que les tarifs moyens (excluant les surcharges) ont augmenté de 20 %. Mais en 2011, des revenus supérieurs ne seront pas suffisants pour empêcher la hausse du prix du pétrole de causer une compression des profits de 46 % par rapport à 2010.

Demande : une augmentation prévue de 3,1 % du PIB mondial (contre 2,6 % annoncé en décembre) présage d'une forte demande persistante dans le secteur aérien. Par conséquent, l'IATA a revu sa prévision de croissance de la demande pour le secteur passagers à 5,6 % (plutôt que 5,2 %) et celle du fret à 6,1 % (plutôt que 5,5 %). Dans l'ensemble, cela générera une augmentation de 5,7 % du nombre de tonnes-kilomètres.

Capacité : les horaires des compagnies aériennes indiquent une augmentation de la capacité de 6 %, soit un peu moins que les 6,1 % prévus. De ce chiffre, 5 % proviendront des 1 400

nouveaux aéronefs qui seront intégrés à la flotte en 2011. Le 1 % additionnel devrait provenir de la normalisation de la capacité sous-utilisée au sein de la flotte d'appareils à deux couloirs.

Rendements : avec une augmentation prévue de 6 % de la capacité en 2011 et une augmentation de 5,7 % de la demande, l'écart est de 0,3 %. Cet écart est moins prononcé que dans la prévision précédente (0,8 %). Alors qu'on observe un fléchissement des coefficients d'occupation dans le secteur passagers depuis janvier, ces coefficients demeurent près des niveaux record, avec un taux désaisonnalisé de 77,7 %. Les facteurs de charge du fret sont également élevés si on compare aux pointes cycliques précédentes. Ces conditions resserrées d'offre et de demande permettent d'entrevoir de meilleurs rendements. Les rendements dans le secteur passagers devraient croître de 1,5 % (par rapport à 0,5 % dans la prévision précédente) et ceux du fret devraient augmenter de 1,9 % (plutôt que la croissance nulle prévue précédemment).

Voyages premium : le trafic premium contribue de façon importante à la rentabilité des transporteurs du réseau. La confiance des directeurs des achats est un indicateur important pour les voyages d'affaires. En janvier, l'indice JP Morgan/Markit des directeurs des achats a atteint un niveau record. De plus, les données fortes des rapports annuels des sociétés et l'expansion du commerce international continuent de stimuler les voyages d'affaires en 2011, bien qu'à un rythme inférieur à celui qui a marqué la reprise de 2010.

Risques : la croissance du prix du pétrole est toujours une menace pour la rentabilité des compagnies aériennes. En situation de forte croissance des économies et du commerce mondial, les transporteurs ont la possibilité de fixer des prix susceptibles de compenser les coûts croissants du carburant. Si, toutefois, les prix croissants de l'énergie freinent la croissance économique mondiale, la présente prévision sera fortement à risque. Étant donné que le prix du pétrole est actuellement soumis aux spéculations entourant les événements géopolitiques au Moyen-Orient plutôt qu'à l'objectif de renforcement de la croissance économique, il y a un risque considérable de perte.

« Cette année, l'industrie accomplit un numéro d'équilibriste en manœuvrant sur une corde raide, soit une marge très étroite de 1,4 %. Il s'agit d'un problème structurel auquel l'industrie fait face depuis quatre décennies, avec une marge moyenne de seulement 0,1 %. L'industrie dispose d'un très mince coussin pour maintenir son équilibre et absorber les chocs. Aujourd'hui, le prix du pétrole représente le risque le plus sérieux. Si la hausse du prix freine la croissance économique mondiale, les prévisions vont se détériorer rapidement », ajoute M. Bisignani.

L'IATA a également souligné le risque d'augmentation des taxes, en particulier dans les marchés de loisirs sensibles aux prix. En 2010, l'industrie a subi des taxes nouvelles ou augmentées correspondant à 3-5 % du prix des billets au Royaume-Uni, en Allemagne et en Autriche. Récemment, l'Islande, l'Inde et l'Afrique du Sud ont mis de l'avant des projets de taxation additionnelle. « C'est une industrie sensible aux prix. L'aviation a la capacité de stimuler l'économie. Mais cette capacité est compromise par l'ajout de taxes au moment où nous devons composer avec le prix élevé du pétrole pour simplement maintenir nos marges de profit anémiques », a déclaré M. Bisignani.

Points saillants au plan régional

Les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient collectivement enregistrer les profits les plus importants, soit 3,7 milliards \$US, et la marge d'exploitation la plus élevée, à 4,6 %. Cela représente une diminution substantielle par rapport aux profits de 7,6 milliards \$US encaissés par les transporteurs de la région en 2010, et par rapport aux prévisions précédentes qui s'établissaient à 4,6 milliards \$US pour 2011. Bien que la forte croissance économique de la région continue de soutenir la rentabilité, les mesures de lutte contre l'inflation en Chine ralentissent le commerce et la demande dans le secteur du fret aérien. La révision à la baisse de

la prévision de décembre est principalement due au fait que la région est plus exposée aux hausse de prix du pétrole, en raison du faible niveau moyen des achats à terme.

Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient enregistrer des profits de 3,2 milliards \$US, sans changement par rapport aux prévisions précédentes, et en baisse par rapport aux 4,7 milliards \$US réalisés en 2010. La hausse du prix du pétrole va nuire à la rentabilité en 2011, mais les réductions de capacité effectuées plus tôt ont créé des conditions meilleures que partout ailleurs au plan des rendements. L'économie américaine a aussi été plus forte que prévue. Si on compare aux prévisions de décembre, les revenus améliorés de 2011 compenseront l'augmentation des prix du carburant.

Les transporteurs d'Europe devraient encaisser des profits de 500 millions \$US. C'est 100 millions \$US de plus que les prévisions précédentes, mais bien au-dessous des profits de 1,4 milliard \$US enregistrés par les transporteurs de la région en 2010. La performance meilleure que prévue dans la seconde moitié de 2010 a entraîné la révision de la prévision. La crise du système bancaire et de l'endettement gouvernemental, qui perdure, rend les marchés domestiques fragiles. Mais la faiblesse de l'euro continue de stimuler les entreprises exportatrices, le transport de fret vers l'étranger et les voyages long courrier, ce qui fait hausser la prévision de profit de la région. Malgré tout, les transporteurs d'Europe demeurent les moins rentables parmi toutes les régions, avec une marge BAII de 1,1 %.

Les transporteurs du Moyen-Orient devraient enregistrer des profits de 700 millions \$US. C'est beaucoup mieux que les 400 millions \$US prévus précédemment, mais en baisse par rapport aux profits de 1,1 milliard \$US enregistrés en 2010. L'instabilité politique dans la région devrait se faire sentir en Égypte, en Tunisie et en Libye, trois pays qui représentent environ 20 % du trafic passagers international de la région. Cela est compensé par la région du Golfe qui profite de l'activité économique liée aux prix élevés du pétrole et dont les aéroports-pivots continuent de gagner des parts du marché long-courrier. Les coefficients d'occupation se sont améliorés considérablement chez ces transporteurs, puisqu'on la capacité augmente moins vite que la demande.

Les transporteurs d'Amérique latine devraient enregistrer des profits de 300 millions \$US. Il s'agit d'une baisse abrupte par rapport aux profits de 1 milliard \$US réalisés en 2010, et par rapport aux 700 millions \$US prévus précédemment. La forte croissance économique et le commerce international de la région stimulent la demande dans les secteurs passagers et du fret, ainsi que les profits des transporteurs de la région. Mais la vulnérabilité aux prix élevés du pétrole entraîne la détérioration prévue de la rentabilité dans la région cette année.

Les transporteurs d'Afrique devraient atteindre le point mort. Il n'y a aucun changement par rapport à la prévision précédente, mais cela représente une baisse par rapport aux profits de 100 millions \$US enregistrés en 2010. La forte croissance de l'économie et de la demande de transport en raison des investissements directs étrangers et la croissance rapide des liaisons commerciales avec l'Asie permettent aux transporteurs de la région de ne pas être déficitaires. Toutefois, ils font face à une intensification de la concurrence de la part des transporteurs du Moyen-Orient et d'ailleurs, dans le domaine lucratif des voyages d'affaires.

– 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.