



Communiqué  
No : 10

## Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024

**1<sup>er</sup> mars 2022 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) s'attend à ce que le nombre total de voyageurs aériens atteigne 4,0 milliards en 2024 (en considérant un voyage multisegment comme un seul passager), ce qui dépassera le niveau d'avant la COVID-19 (103 % du total de 2019).

Les prévisions concernant la reprise à court terme ont légèrement changé, pour refléter l'évolution des restrictions de voyages imposées par les gouvernements dans certains marchés. Le portrait d'ensemble présenté lors de la dernière mise à jour des prévisions à long terme de l'IATA, toutefois, est inchangé et demeure tel qu'en novembre, avant l'arrivée du variant Omicron.

« La trajectoire du rétablissement du nombre de passagers après la COVID-19 n'a pas été influencée par le variant Omicron. Les gens veulent voyager. Et lorsqu'on lève les restrictions de voyage, les gens reprennent l'avion. Nous sommes encore loin de l'état normal des affaires, mais la prévision sur l'évolution du nombre de passagers nous donne de bonnes raisons d'être optimistes », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

La mise à jour de février de la prévision à long terme comporte les éléments suivants :

- En 2021, le **nombre total de voyageurs** représentait 47 % du total de 2019. Ce chiffre devrait s'améliorer et passer à 83 % en 2022, 94 % en 2023, 103 % en 2024 et 111 % en 2025.
- En 2021, le **nombre de passagers internationaux** représentait 27 % du total de 2019. Ce chiffre devrait passer à 69 % en 2022, 82 % en 2023, 92 % en 2024 et 101 % en 2025.

Le scénario de reprise des voyages internationaux à court terme est légèrement meilleur qu'en novembre 2021, en raison de l'assouplissement progressif ou de l'élimination des restrictions de voyage dans plusieurs marchés. On a constaté des améliorations dans les grands marchés de l'Atlantique Nord et de l'intérieur de l'Europe, renforçant les bases de la reprise. L'Asie-Pacifique devrait continuer de tirer de l'arrière puisque le plus important marché de la région, la Chine, ne montre pas de signe d'assouplissement des mesures frontalières dans un avenir rapproché.

- En 2021, le **nombre de passagers intérieurs** représentait 61 % du total de 2019. Ce chiffre devrait atteindre 93 % en 2022, 103 % en 2023, 111 % en 2024 et 118 % en 2025.

Les prévisions concernant l'évolution du nombre de passagers intérieurs sont légèrement plus pessimistes qu'en novembre. Bien que les marchés intérieurs se soient rétablis aux États-Unis et en Russie, cela ne s'est pas produit dans d'autres grands marchés intérieurs comme la Chine, le Canada, le Japon et l'Australie.



« Les facteurs les plus importants et les plus immédiats qui agissent sur nombre de passagers sont les restrictions gouvernementales sur les voyages. Heureusement, de plus en plus de gouvernements ont compris que les restrictions de voyage n'ont que peu d'impact à long terme sur la dissémination d'un virus. Et les difficultés économiques et sociales associées à ces bénéfices très limités ne sont tout simplement plus acceptables dans un nombre croissant de marchés. Par conséquent, le retrait progressif des restrictions fournit l'élan nécessaire à la reprise des voyages », selon M. Walsh.

L'IATA réitère ses demandes :

- Le retrait de toutes les barrières aux voyages (notamment la quarantaine et les tests) pour les personnes entièrement vaccinées ayant reçu des vaccins approuvés par l'OMS.
- Le dépistage préalable au départ par test antigénique pour permettre les voyages sans quarantaine pour les voyageurs non vaccinés.
- L'accélération du relâchement des restrictions de voyage, reconnaissant que les voyageurs ne représentent pas un risque de dissémination de la COVID-19 plus grand que le risque déjà présent dans la population en général.

## Variations régionales

La reprise ne se fait pas au même rythme dans tous les marchés.

« En général, nous allons dans la bonne direction, mais il subsiste des préoccupations. L'Asie-Pacifique tire de l'arrière sur le plan de la reprise. Alors que l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont annoncé des mesures pour se reconnecter au monde, la Chine ne semble pas assouplir sa stratégie zéro-COVID. Les confinements localisés qui s'ensuivent dans son marché intérieur réduisent le nombre total de passagers, même si d'autres grands marchés comme les États-Unis sont en grande partie revenus à la normale », explique M. Walsh.

**Asie-Pacifique** : le lent retrait des restrictions touchant les voyages internationaux et la probabilité de nouvelles restrictions intérieures durant les éclosions de COVID-19 font en sorte que le trafic vers et en provenance d'Asie-Pacifique n'atteindra en 2022 que 68 % du niveau de 2019, soit le plus faible résultat parmi les grandes régions. Le niveau de 2019 devrait être atteint en 2025 (109 %) en raison d'une lente reprise du trafic international dans la région.

**Europe** : au cours des quelques années qui viennent, le marché intra-Europe devrait avoir la préférence des passagers pour les voyages court-courriers, à mesure que la confiance reviendra. Le nombre total de passagers vers, en provenance et à l'intérieur de l'Europe devrait atteindre en 2022 86 % de ce qu'il était en 2019, avant de se rétablir entièrement en 2024 (105 %).

**Amérique du Nord** : après une année 2021 marquée par la résilience, le trafic vers, en provenance et à l'intérieur de l'Amérique du Nord demeurera fort en 2022, alors que le marché intérieur des États-Unis retrouve les tendances d'avant la crise et que les voyages internationaux se multiplient. En 2022, le nombre de passagers atteindra 94 % de ce qu'il était en 2019, et le plein rétablissement devrait se produire en 2023 (102 %), avant toutes les autres régions.



**Afrique** : les perspectives africaines en termes de nombre de voyageurs sont un peu plus faibles à court terme, en raison de la lenteur des progrès en matière de vaccination de la population et de l'impact de la crise sur les pays en développement. Le nombre de passagers vers, en provenance et à l'intérieur de l'Afrique va se rétablir plus graduellement qu'ailleurs, atteignant 76 % du niveau de 2019 en 2022, et surpassant le niveau d'avant la crise seulement en 2025 (101 %).

**Moyen-Orient** : avec des marchés court-courriers limités, les perspectives de connectivité long-courrier du Moyen-Orient, basées sur ses aéroports pivots, devraient se traduire par une reprise plus lente. Le nombre de passagers vers, en provenance et à l'intérieur du Moyen-Orient devrait atteindre 81 % du niveau de 2019 en 2022, pour passer à 98 % en 2024 et 105 % en 2025.

**Amérique latine** : le trafic vers, en provenance et à l'intérieur de l'Amérique latine a été relativement résilient durant la pandémie et on prévoit une forte année 2022, ainsi que des restrictions de voyage limitées et des flux de passagers actifs à l'intérieur de la région ainsi que vers et en provenance de l'Amérique du Nord. On prévoit que le nombre de passagers de 2019 sera dépassé en 2023 en Amérique centrale (102 %), puis en 2024 en Amérique du Sud (103 %) et en 2025 dans les Caraïbes (101 %).

Nombre de passagers par rapport à 2019	2021	2022	2023	2024	2025
Ensemble de l'industrie	47 %	83 %	94 %	103 %	111 %
International	27 %	69 %	82 %	92 %	101 %
Intérieur	61 %	93 %	103 %	111 %	118 %
Asie-Pacifique	40 %	68 %	84 %	97 %	109 %
Europe	40 %	86 %	96 %	105 %	111 %
Amérique du Nord	56 %	94 %	102 %	107 %	112 %
Afrique	46 %	76 %	85 %	93 %	101 %
Moyen-Orient	42 %	81 %	90 %	98 %	105 %
Amérique du Sud	51 %	88 %	97 %	103 %	108 %
Amérique centrale	72 %	96 %	102 %	109 %	115 %
Caraïbes	44 %	72 %	82 %	92 %	101 %

Source : IATA/Prévision sur les passagers aériens de Tourism Economics, mars 2022

## Conflit Russie-Ukraine

La prévision n'évalue pas l'impact du conflit Russie/Ukraine. En général, le transport aérien est résilient en cas de heurt et ce conflit ne devrait pas impacter la croissance à long terme du transport aérien. Il est trop tôt pour évaluer les conséquences à court terme pour l'aviation, mais il est manifeste qu'il y a des risques de détérioration, en particulier dans les marchés exposés au conflit.

Les facteurs sensibles seront associés à l'étendue géographique du conflit, sa gravité et la période touchées par les sanctions et les fermetures d'espaces aériens. Ces impacts seront ressentis davantage en Russie, en Ukraine et dans les régions voisines. Avant la COVID-19, la Russie



constituait le 11<sup>e</sup> plus important marché de services de transport aérien pour le nombre de passagers, incluant le vaste marché intérieur. L'Ukraine venait au 48<sup>e</sup> rang.

L'impact sur les coûts assumés par les compagnies aériennes par suite des fluctuations des prix de l'énergie ou des changements d'itinéraires afin d'éviter l'espace aérien russe risque d'être plus important. La confiance des consommateurs et l'activité économique seront affectées, même en dehors de l'Europe de l'Est.

**- IATA -**

Pour plus d'information, 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 290 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Pochette de presse sur la COVID-19](#)
- [Nouvelles et pochette de presse sur le Travel Pass](#)