



COMMUNIQUÉ

N° : 10

L'industrie sur la voie d'une hausse des profits pour une deuxième année consécutive
– La hausse du prix du pétrole largement compensée par l'augmentation de la demande –

12 mars 2014 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé que l'industrie aérienne devrait améliorer ses profits pour une deuxième année consécutive, et ce, malgré une révision légèrement à la baisse des perspectives de l'industrie pour 2014, qui prévoient des profits de 18,7 milliards \$ plutôt que les 19,7 milliards \$ prévus auparavant.

Le principal facteur de la révision à la baisse est la hausse du prix du pétrole, qui devrait atteindre une moyenne de 108 \$ par baril (Brent), soit 3,5 \$ par baril de plus que les projections précédentes. Le coût supplémentaire de 3 milliards \$ ajouté à la facture de carburant de l'industrie devrait être largement compensé par une plus forte demande, en particulier dans le secteur du fret, favorisé par un renforcement de l'économie mondiale. Dans l'ensemble, les revenus de l'industrie devraient s'élever à 745 milliards \$ (2 milliards \$ de plus que les prévisions précédentes).

« De façon générale, les perspectives sont bonnes. Le redressement cyclique de l'économie crée un solide environnement de demande. Et cela compense les problèmes associés au coût plus élevé du pétrole attribuable à l'instabilité géopolitique. Toutefois, dans l'ensemble, le rendement de l'industrie demeure insuffisant, la marge bénéficiaire nette étant de seulement 2,5 % », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

L'industrie aérienne réalise un bénéfice net moyen de 5,65 \$ par passager. Il s'agit d'une amélioration par rapport aux bénéfices de 2,05 \$ en 2012 et 4,13 \$ en 2013. Mais cela demeure inférieur au bénéfice de 6,45 \$ réalisé en 2010.

« Les gains d'efficacité de l'industrie obtenus grâce aux consolidations et aux coentreprises permettent d'offrir plus de valeur aux passagers et aident les compagnies aériennes à demeurer rentables même dans des conditions commerciales difficiles. Mais nous avons besoin que les gouvernements comprennent le lien entre des politiques favorables à l'aviation et de plus larges bienfaits économiques. Dans plusieurs parties du monde, les taxes, les infrastructures insuffisantes et les réglementations onéreuses compromettent le pouvoir intrinsèque de l'industrie de créer de la prospérité par la connectivité », explique M. Tyler.

Les prévisions de l'IATA sont fondées sur des évaluations de la performance globale de l'industrie aérienne mondiale et elles ne doivent pas être considérées comme un indicateur de

la performance individuelle d'une compagnie aérienne, laquelle peut s'écarter grandement de la prévision globale, par son ampleur et son orientation.

Principaux facteurs des prévisions :

Prix du carburant : le carburant représente actuellement en moyenne environ 30 % de la structure de coûts des compagnies aériennes. Les récentes tensions, notamment en Ukraine, ont déclenché une tendance à la hausse. On prévoit maintenant que le prix moyen du pétrole atteigne 108 \$ par baril (Brent), soit 3,5 \$ de plus que les prévisions précédentes. Les prix du carburéacteur devraient aussi être supérieurs, atteignant 124,6 \$ par baril, soit 1,7 \$ par baril de plus que la prévision précédente (et inchangé par rapport à 2013). Dans l'ensemble, les coûts de carburant devraient augmenter de 3 milliards \$ par rapport aux prévisions de décembre, pour atteindre 213 milliards \$.

Demande : la demande de billets d'avion demeure forte et la demande dans le secteur du fret est maintenant en hausse. La demande du secteur passagers a été forte tout au long du processus de reprise. Nous nous attendons à ce qu'elle augmente de 5,8 % cette année. Cela est un peu moins que la prévision précédente (6,0 %), mais plus que le taux de croissance de 5,3 % enregistré en 2013. Toutefois, les rendements dans le secteur passagers devraient diminuer de 0,3 %.

L'augmentation de la demande se manifeste plus fortement dans le secteur du fret aérien. Plutôt que le taux de croissance précédemment envisagé de 2,1 %, il semble maintenant que le fret aérien connaisse une croissance de 4,0 % en 2014. Et le déclin des rendements est atténué, passant de 2,1 % à 1,5 % dans la nouvelle prévision. Les conditions commerciales demeurent difficiles, mais les tendances macroéconomiques favorables fournissent un élan très attendu. Cependant, plusieurs changements importants continuent de préoccuper l'industrie du fret. Traditionnellement, le fret aérien a connu une croissance légèrement moindre que celle du commerce mondial, le taux de croissance représentant le double de celui de la production industrielle. La récente tendance indique que le fret aérien, le commerce mondial et la production industrielle croissent au même rythme. L'Industrie croît plus lentement que la normale pour cette étape du cycle économique. Le rapatriement des chaînes d'approvisionnements de la production continue d'affecter l'industrie du fret aérien, en raison des facteurs suivants :

- Les mesures protectionnistes, dont de nombreuses politiques d'achat local, ralentissent le commerce international et incitent les entreprises à rapatrier leurs chaînes d'approvisionnement. Quelque 500 mesures protectionnistes ont été recensées en 2012 par Global Trade Alert.
- Il y a des changements relatifs dans les coûts de production. Par exemple, les prix de l'énergie aux États-Unis ont diminué, tandis que les salaires augmentent en Chine.

Revenus accessoires : les compagnies aériennes continuent d'offrir de nouveaux produits pour augmenter leurs revenus accessoires. Le tarif moyen par passager devrait s'élever à environ 181 \$. Les services facultatifs peuvent ajouter près de 14 \$ à ce montant. Le consensus de l'industrie s'accroît en faveur de la Nouvelle capacité de distribution. Les projets pilotes sont lancés en vue de l'approbation prévue du ministère américain des Transports plus tard cette année. La modernisation des normes de distribution permettra aux compagnies aériennes d'innover davantage, enrichissant l'offre faite au consommateur et ajoutant de la valeur à l'expérience de voyage.

Tendances économiques mondiales : les projections de croissance du PIB pour 2014 ont été haussées à 2,9 % (plutôt que 2,7 %). L'amélioration des perspectives économiques mondiales est principalement associée aux économies développées. La création d'emplois aux États-Unis, la fin de l'austérité fiscale en Europe et un yen beaucoup plus faible stimulent la demande. Alors que la Chine semble toujours sur la voie d'une croissance impressionnante, les économies émergentes clés comme l'Inde et le Brésil font face à des problèmes économiques importants. La volatilité des marchés en émergence est accentuée par le récent flux de capitaux en dollars américains, qui cause des problèmes aux marchés émergents actuellement en déficit. Plusieurs marchés émergents ont pris des mesures pour hausser les taux d'intérêt (malgré des économies faibles), afin de provoquer une plus grande fluctuation des taux de change. Cela aggrave leurs difficultés sur le plan de la croissance économique.

Résultats régionaux

Les résultats régionaux font ressortir la variété des défis et des possibilités. Toutes les régions devraient voir leurs profits et leur marge BAII augmenter en 2014, par rapport à 2013.

Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient enregistrer des bénéfices de 8,6 milliards \$, ce qui constitue la plus importante contribution aux bénéfices de l'industrie. Ce chiffre dépasse de 300 millions \$ la prévision précédente, ce qui reflète la force de la reprise économique aux États-Unis. La solide rentabilité de l'industrie nord-américaine est favorisée par les gains d'efficacité attribuables aux consolidations et à la contribution des revenus accessoires, qui sont plus développés dans le marché de l'Amérique du Nord. Les bénéfices prévus de 8,6 milliards \$ représentent plus du double des profits de 4,2 milliards \$ enregistrés en 2010, lors du sommet précédent. La rentabilité est en hausse pour une troisième année consécutive. Et la marge BAII prévue de 6,5 % est la plus élevée parmi toutes les régions.

Les compagnies aériennes d'Europe peuvent s'attendre à des bénéfices de 3,1 milliards \$, soit 100 millions \$ de moins que la prévision précédente. Mais cela représente plus du double des bénéfices de 1,2 milliard \$ enregistrés en 2013. La marge BAII demeure faible (1,9 %). Malgré l'optimisme quant à la fin de la récession dans la zone euro et le relâchement des mesures d'austérité, des problèmes structurels importants subsistent. Les transporteurs de la région sont durement touchés par la fiscalité élevée, les réglementations onéreuses et les problèmes d'infrastructure, comme l'échec du Ciel unique européen. La région est aussi celle qui est la plus affectée par le conflit géopolitique en Ukraine.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient afficher des bénéfices de 3,7 milliards \$ et une marge BAII de 3,4 %. Cela représente un gain par rapport à 2013, rendu possible par des prévisions légèrement améliorées dans les marchés de fret aérien. Les compagnies aériennes de la région détiennent la plus grande part du marché international du fret aérien. Toutefois, les bouleversements des marchés de devises étrangères survenus plus tôt cette année ont affecté les perspectives de croissance des grandes économies comme l'Inde et l'Indonésie. Même la Chine a subi un ralentissement, quoiqu'à un degré bien moindre. L'impact négatif sur les revenus du secteur passagers est plus important que l'amélioration du fret. Selon nos prévisions, les bénéfices des transporteurs aériens de la région en 2014 seront de 400 millions \$ inférieurs à ce que laissait entrevoir la prévision précédente.

Les transporteurs du Moyen-Orient devraient afficher des bénéfices de 2,2 milliards \$. Ce chiffre est supérieur aux profits de 1,6 milliard \$ réalisés en 2013, mais il est en baisse de 200 millions \$ par rapport à la prévision précédente. Les revenus du pétrole générés par les prix élevés profitent aux marchés locaux et les transporteurs de la région continuent de gagner des

parts du marché des liaisons long-courriers grâce aux aéroports pivots de la région. Le fret aérien, en particulier, connaît une forte croissance, en partie attribuable aux nouvelles routes commerciales en émergence, comme celles de l'Afrique et de l'Asie. Cela fait suite à d'importants investissements chinois en Afrique.

Les transporteurs d'Amérique latine devraient afficher des bénéfices d'un milliard \$. Il s'agit d'une baisse de 500 millions \$ par rapport à la prévision précédente, après une amélioration moindre que prévu en 2013. Mais le résultat prévu de cette année représente plus du double des 400 millions \$ de bénéfices réalisés en 2013. La faible performance économique de l'Argentine et du Brésil est responsable de cette prévision de baisse de la rentabilité, attribuable aussi à l'agitation politique et sociale qui règne au Venezuela. Une structure industrielle améliorée obtenue grâce aux consolidations (à l'intérieur du Brésil et avec l'extérieur) et un meilleur ajustement de la capacité à la demande favorisent les améliorations par rapport à 2013.

Les transporteurs d'Afrique devraient enregistrer des bénéfices de 100 millions \$, une prévision inchangée. Mais il s'agit d'un renversement par rapport aux pertes de 100 millions \$ subies en 2013. La croissance économique et le développement du réseau par une poignée de compagnies aériennes africaines sont responsables de cette croissance. Mais la rentabilité est répartie bien inégalement sur le continent. Alors que les gouvernements d'Afrique sont déterminés à atteindre un niveau de sécurité de classe mondiale d'ici 2015, le continent souffre d'un manque de vision d'ensemble concernant le développement de la connectivité sur son vaste territoire. Des réglementations déficientes, des coûts d'infrastructure élevés et une foule de taxes et de redevances compromettent le développement. Et la connectivité intra-Afrique est ralentie par les restrictions d'accès aux marchés, malgré les engagements envers la libéralisation exprimés dans la Déclaration de Yamoussoukro.

Risques et politique gouvernementale

La rentabilité des compagnies aériennes est très influencée par les performances économiques et les tensions géopolitiques. Par exemple, alors que la résolution du conflit en Ukraine est loin d'être évidente, la hausse des prix du pétrole se fait sentir dans toute l'industrie. Les politiques gouvernementales ne peuvent l'emporter sur les forces du marché; toutefois, elles peuvent créer un environnement dans lequel l'aviation (et d'autres industries) peuvent s'épanouir. Dans le cas de l'aviation, il s'agit d'un catalyseur de prospérité, soutenant une activité économique de quelque 2.2 billions \$ et plus du tiers de la valeur du commerce mondial. Il est donc dans l'intérêt de tous les gouvernements d'assurer un environnement politique dans lequel les compagnies aériennes peuvent relier les gens, les entreprises et les économies.

Les menaces d'ordre politique sur la connectivité sont nombreuses. Par exemple, la prolifération des régimes de droits des passagers et les réglementations punitives augmentent les coûts et la confusion chez les exploitants aériens, sans pour autant s'attaquer aux causes profondes des retards. En plus de promouvoir des lignes directrices pour l'élaboration des réglementations sur les droits des passagers conformes à une approche globale, l'industrie appuie activement les efforts de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue d'élaborer des orientations dans ce domaine.

La situation au Venezuela est une autre importante source de préoccupations pour l'industrie. Les politiques du gouvernement du Venezuela persistent à ignorer les obligations internationales et à bloquer le rapatriement des fonds des compagnies aériennes. Des sommes

appartenant aux compagnies aériennes et totalisant 3,7 milliards \$ sont ainsi bloquées. « La situation est un échec inacceptable du gouvernement du Venezuela face à ses engagements. L'aviation fournit une connectivité essentielle à l'économie du Venezuela. Le gouvernement ne devrait pas compromettre cela », soutient M. Tyler.

– IATA –

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 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du transport aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur notre compte Twitter (<http://twitter.com/iata2press>) spécialement conçu pour les médias.