



# COMMUNIQUÉ

N° : 62

## La crise de la zone euro menace les profits – L'écart entre les régions se creuse –

**7 décembre 2011 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé une révision des prévisions économiques de l'industrie aérienne. Pour 2011, la rentabilité demeure fragile, mais la prévision de profits demeure inchangée, à 6,9 milliards \$, ce qui correspond à une marge bénéficiaire nette de 1,2 %. Pour l'année 2012, l'IATA revoit à la baisse ses prévisions de profits qui passent de 4,9 milliards \$ à 3,5 milliards \$, pour une marge bénéficiaire nette de 0,6 %.

La crise de la zone euro constitue une grave menace pour 2012, tel qu'on l'a constaté récemment dans les prévisions économiques publiées par l'OCDE. Dans le pire des cas, si la crise de la zone euro se transforme en crise bancaire généralisée et en récession en Europe, l'IATA estime que l'industrie aérienne à l'échelle mondiale pourrait subir des pertes de plus de 8 milliards \$ en 2012.

« La pire menace pour la rentabilité des compagnies aériennes pour la prochaine année réside dans les bouleversements économiques qui pourraient survenir si les gouvernements n'arrivent pas à régler la crise des dettes souveraines dans la zone euro. Un tel scénario pourrait entraîner des pertes de plus de 8 milliards \$ – les pires depuis la crise financière de 2008 », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

### 2011

« La prévision globale pour 2011 demeure la même, soit des profits de 6,9 milliards \$. Mais les différences s'accroissent entre les régions, en raison des environnements économiques très différents dans lesquels évoluent les compagnies aériennes dans les différentes régions du monde. Et la marge bénéficiaire nette de 1,2 % indique bien à quel point la lutte pour la rentabilité est difficile pour cette industrie », ajoute M. Tyler.

Points saillants des performances régionales :

- **Les transporteurs d'Europe** sont dans la situation la plus épineuse. Les taxes sur les voyageurs, en augmentation, et la faiblesse des marchés intérieurs ont freiné la rentabilité en Europe. Les transporteurs de la région devraient récolter collectivement des profits de seulement un milliard \$, soit moins que les 1,4 milliard \$ prévus auparavant, et une marge EBIT de 1,2 %. La rentabilité est faible même si les transporteurs européens ont connu la plus rapide croissance cette année, en termes de trafic. Les rendements ont souffert et la demande devient plus fragile à mesure que la crise des dettes souveraines s'aggrave.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** jouissent d'un environnement beaucoup plus favorable. Ils ont constaté des améliorations quant au rendement et au coefficient d'occupation grâce à une gestion rigoureuse de la capacité, ce qui a amélioré leur prévision de profits qui est maintenant de 2,0 milliards \$ (en hausse par rapport à la prévision précédente de 1,5 milliard \$). La croissance de l'économie américaine a aussi été plus rapide que celle de l'Europe. Cela

permettra à la région d'afficher la marge EBIT la plus élevée, soit 3,2 %. Toutefois, le dépôt de bilan d'American Airlines indique que la région fait face à des défis concurrentiels importants.

- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont aussi connu des conditions commerciales plus favorables, quoique variées. Le marché intérieur japonais ne s'est pas encore rétabli du séisme et du tsunami du mois de mars, et les coefficients d'occupation demeurent sous pression. Par contraste, les compagnies aériennes chinoises ont amélioré leur coefficient d'occupation et leur rentabilité dans le marché intérieur en croissance. Nous avons haussé la prévision de profit de la région de 800 millions \$ pour la porter à 3,3 milliards \$. Il s'agit du bénéfice le plus important parmi toutes les régions, en valeur absolue.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** devraient enregistrer des bénéfices de 400 millions \$ (en baisse par rapport à la prévision précédente de 800 millions \$), alors que le coût élevé du carburant comprime les bénéfices associés aux liaisons long-courriers qui passent par les aéroports pivots du Moyen-Orient.
- De façon semblable, la prévision de profits des **transporteurs d'Amérique latine** baisse à 200 millions \$ (plutôt que les 600 millions \$ prévus précédemment). La performance a été variable dans la région et la baisse est en bonne partie attribuable à l'intense concurrence et à la diminution des coefficients d'occupation dans le marché intérieur brésilien.
- **Les transporteurs d'Afrique** devraient être au point d'équilibre. De nouveaux corridors commerciaux s'ouvrent avec l'Asie et les marchés intérieurs du continent reflètent l'amélioration du développement économique dans plusieurs pays d'Afrique. Toutefois, la concurrence est féroce et les transporteurs de la région ont dû lutter pour maintenir les coefficients d'occupation à un niveau rentable.

À l'échelle mondiale, la demande dans le secteur passagers devrait s'accroître de 6,1 %, ce qui est supérieur au taux de 5,9 % annoncé dans les prévisions de septembre. L'augmentation des voyages aériens s'est maintenue à un rythme plus soutenu que prévu. La vigueur du marché du voyage et une gestion rigoureuse de la capacité, en particulier en Amérique du Nord, ont permis d'obtenir des coefficients d'occupation élevés et ont contribué à une augmentation de 4,0 % des rendements. Cela permet une modeste augmentation de la prévision de revenus, qui devraient atteindre 596 milliards \$ cette année.

La performance légèrement meilleure que prévu dans le secteur passagers compense (1) la performance moins bonne que prévu du fret et (2) le prix du pétrole un peu plus élevé que prévu. À un prix moyen de 112 \$ par baril, la facture de carburant de l'industrie devrait s'élever à 178 milliards \$ (2 milliards \$ de plus que dans les prévisions précédentes). Une tendance à la baisse du fret aérien depuis le milieu de l'année fait en sorte que le secteur du fret devrait terminer l'année avec des volumes inférieurs de 0,5 % et des rendements plats.

## 2012 – Prévision centrale

Même si l'intervention des gouvernements empêche une crise bancaire, il est peu probable que l'Europe puisse éviter une brève récession. La confiance des milieux d'affaires et des consommateurs est déjà à un niveau trop bas. La prévision de croissance du PIB mondial pour 2012 a été révisée à la baisse, à 2,1 %. Historiquement, les profits des compagnies aériennes se sont transformés en déficits chaque fois que le taux de croissance mondial est descendu au-dessous de 2 %. Cela entraîne la révision à la baisse de la prévision pour 2012.

Variables clés associées à cette révision à la baisse :

- **Demande** : la demande dans le secteur passagers devrait croître de 4,0 % (plutôt que 4,6 % tel que prévu précédemment), tandis que le fret devrait afficher une croissance nulle (plutôt que la croissance de 4,2 % prévue précédemment).
- **Rendements** : les rendements dans les secteurs passagers et fret devraient demeurer plats en 2012. Cela ne représente pas un changement en ce qui concerne le fret, mais pour le secteur passagers, on prévoyait auparavant une augmentation de 1,7 %.

- **Carburant** : le coût du carburant demeure relativement le même que dans les prévisions précédentes, soit 198 milliards \$. Cette prévision est basée sur un coût anticipé de 99 \$ par baril (plutôt que le montant de 100 \$ prévu précédemment).
- **Revenus et coûts** : les revenus de l'industrie devraient augmenter de 3,7 % pour atteindre 618 milliards \$. Ce chiffre sera dépassé par les augmentations de coûts de 4,5 % pour un montant de 609 milliards \$.

Toutes les régions devraient voir leurs profits diminuer par rapport à 2011. Toutefois, les différences entre les régions en 2012 sont frappantes :

- **Les transporteurs d'Europe** devraient afficher des pertes de 0,6 milliard \$, en raison de la faiblesse des économies nationales et de nouvelles augmentations des taxes sur les passagers.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** devraient enregistrer des profits de 1,7 milliard \$, et maintenir la plus forte marge EBIT soit 2,4 %. La croissance limitée de la capacité constitue une protection contre la pression à la baisse qui s'exerce sur les profits.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** devraient encaisser les plus importants bénéfices en chiffres absolus, soit 2,1 milliards \$. Cette performance est moins bonne que celle de 2011, mais la détérioration est atténuée par les coefficients d'occupation élevés dans des marchés comme la Chine, où l'augmentation de la demande est structurelle et, dans une certaine mesure, à l'abri du cycle.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** devraient afficher des profits de 300 millions \$, soit moins de la moitié des profits de 700 millions \$ prévus précédemment, en raison de la détérioration des conditions du marché des vols long-courriers, en particulier ceux qui sont reliés aux faibles économies d'Europe.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** verront leurs profits diminuer pour s'établir à 100 millions \$, soit 400 millions \$ de moins que prévu précédemment. Cela est en partie attribuable à la récente faiblesse de la rentabilité dans le grand marché brésilien.
- **Les transporteurs d'Afrique** subiront des pertes de 100 millions \$. Cette prévision est inchangée. Les économies et les marchés de transport aérien continuent de croître dans la région, mais on prévoit que les coefficients d'occupation ne seront pas suffisants pour compenser l'impact sur la rentabilité des rendements plus faibles.

« Même notre scénario le plus optimiste pour 2012 prévoit une marge bénéficiaire nette de seulement 0,6 % sur des revenus de 618 milliards \$. Mais l'industrie est véritablement à deux vitesses, les transporteurs européens hautement taxés se dirigeant vers des pertes », a déclaré M. Tyler.

## 2012 – La menace d'une crise bancaire

Les dernières prévisions économiques de l'OCDE comportent une évaluation du risque associé à la crise des dettes souveraines en Europe, ce qui a amené l'IATA à élaborer un deuxième scénario pour 2012, tenant compte de la possibilité que la crise de la zone euro s'aggrave et se transforme en une nouvelle crise bancaire. Se basant sur l'opinion de l'OCDE voulant que ce scénario se traduise par une réduction du taux de croissance du PIB mondial, qui descendrait à 0,8 %, l'IATA estime qu'il pourrait en résulter des pertes de 8,3 milliards \$ pour l'industrie, à l'échelle mondiale.

Dans un tel cas, toutes les régions afficheraient des déficits. **L'Europe** subirait les pires pertes, soit 4,4 milliards \$, suivie de **l'Amérique du Nord** avec des pertes de 1,8 milliard \$ et de **l'Asie-Pacifique** avec des pertes de 1,1 milliard \$. Le **Moyen-Orient** et **l'Amérique latine** afficheraient des déficits de 400 millions \$, tandis que **l'Afrique** enregistrerait des pertes de 200 millions \$.

M. Tyler ajoute : « Certes, il s'agit du pire scénario, mais il n'est certainement pas inimaginable. Il devrait servir d'avertissement aux gouvernements du monde entier. Dans les bonnes années, l'industrie aérienne ne couvre pas le coût du capital, et c'est encore pire lors des mauvaises années. Mais dans une mauvaise année, la capacité de l'aviation d'assurer la connectivité et de faire battre le cœur de

l'économie mondiale devient encore plus essentielle à la reprise. Les politiques des gouvernements doivent reconnaître la contribution vitale de l'aviation à la santé de l'économie. »

Ce scénario est basé sur une baisse du taux de croissance du PIB mondial qui descendrait à 0,8 % en 2012, alors que l'Europe s'enfoncerait dans une profonde récession. Historiquement, des taux de croissance du PIB au-dessous de 2,0 % ont entraîné des pertes nettes à l'échelle mondiale pour l'industrie de l'aviation. Selon ce scénario, les compagnies aériennes verraient la croissance de la demande dans le secteur passagers s'effriter et s'arrêter, tandis que les marchés de fret diminueraient de 4,7 %. Les rendements diminueraient de 1,5 % dans les secteurs passagers et du fret.

Il y aurait un certain soulagement quant au prix du carburant. À un prix de 85 \$ par baril de pétrole, la facture de carburant serait de 183 milliards \$ et représenterait 31 % des coûts. Toutefois, les dépenses augmenteraient de 1,9 % dans l'ensemble (par rapport à 2011) pour atteindre 592 milliards \$. Les revenus baisseraient de 1,3 % (par rapport à 2011) pour s'établir à 589 milliards \$. Le résultat net serait une perte de 8,3 milliards \$ et une marge nette de -1,4 %.

– IATA –

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

Directeur des communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notes aux rédacteurs**

- L'IATA représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez suivre nos activités grâce à notre page twitter (<http://twitter.com/iata2press>) spécialement conçue à l'intention des médias.
- Les prévisions de PIB proviennent de données cumulatives en utilisant les taux de change actuels et non la parité du pouvoir d'achat.