



COMMUNIQUÉ

N^o : 23

L'agitation politique ralentit la croissance mondiale de l'industrie aérienne

29 mars 2011 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié aujourd'hui ses statistiques sur le trafic aérien international régulier pour février 2011, qui indiquent des augmentations du trafic passagers et du fret de 6,0 % et 2,3 % respectivement, par rapport à février 2010.

Les taux de croissance de la demande en février ont été sensiblement inférieurs aux taux révisés enregistrés en janvier, soit 8,4 % et 8,7 % respectivement pour le trafic passagers et le fret. On estime que l'agitation politique au Moyen-Orient et en Afrique du Nord durant le mois de février a causé une diminution d'environ 1 % du trafic international. Cette situation explique presque à elle seule le dérapage au plan de la croissance de la demande.

En plus de l'agitation politique au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, la chute prononcée de la demande dans le secteur du fret (de 8,7 % en janvier 2011 à 2,3 % en février) était attribuable en partie à la fermeture des usines à l'occasion du Nouvel An chinois, qui a eu lieu dans la première partie de février 2011.

« Une autre série de chocs vient compromettre la reprise de l'industrie au sortir de la récession. Tandis que l'agitation en Égypte et en Tunisie se répand au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, la croissance de la demande dans la région subit un recul. Le tremblement de terre tragique qui a secoué le Japon et les conséquences qui en découlent auront certainement fait diminuer davantage la demande en mars. Les bases de l'industrie sont bonnes. Mais les circonstances extraordinaires ont rendu le premier trimestre de 2011 très difficile », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Février a été marqué par un déclin des coefficients de charge, tant dans le secteur du fret que dans le secteur passagers. Les coefficients d'occupation du secteur passagers en février ont été de 73,0 %. Sur une base désaisonnalisée, on observe un recul de 2,2 % par rapport aux niveaux de pointe, alors que les augmentations de capacité ont été constamment supérieures à l'augmentation de la demande. Les coefficients de charge du fret se sont détériorés encore plus rapidement, pour se situer à 51,6 %. C'est 4 % au-dessous de la pointe de mai 2010, sur une base désaisonnalisée.

Trafic passagers international

- En février 2011, les volumes du secteur passagers étaient 16 % plus élevés que les creux observés au début de 2009, et 5 % au-dessus du pic prérécession du début de 2008.
- **Les transporteurs d'Europe** ont enregistré une croissance de 7,4 % par rapport à février 2010, avec une augmentation de capacité de 9,8 %. Ce résultat était inférieur au taux de croissance de 7,9 % observé en janvier, ce qui illustre l'impact de la baisse du trafic au-dessus de la Méditerranée en direction de l'Afrique du Nord en raison de l'agitation dans la région.

- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont fait état d'une croissance de 6,7 % d'une année sur l'autre en février, et d'une augmentation de capacité de 11,9 %. Au cours des derniers mois, les transporteurs de la région ont connu une baisse de la demande attribuable à plusieurs facteurs, dont le climat hivernal difficile en décembre et janvier, suivi de l'agitation politique du mois dernier au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. Pour ces raisons, l'écart croissant entre l'offre et la demande a fait baisser le coefficient d'occupation à 71,7 %, soit sensiblement moins que le taux de 82,2 % enregistré pour l'ensemble de l'année 2010.
- **Les transporteurs d'Asie Pacifique** ont signalé un important ralentissement, le taux de croissance s'établissant à 3,0 %, soit la moitié du taux de 6,3 % enregistré en janvier. Une augmentation de la capacité de 6,6 % a fait baisser le taux d'occupation à 75,4 %. Le Nouvel An chinois a eu lieu au début du mois de février, de sorte qu'une partie du trafic de vacances s'est manifestée vers la fin de janvier.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont vu la croissance de la demande fléchir, passant de 12,0 % en janvier à 8,4 % en février. Une augmentation de la capacité de 11,0 % a eu pour résultat un coefficient d'occupation de 72,2 %. L'agitation politique à Bahreïn, au Yémen et en Syrie devrait avoir un effet sur les marchés de la région en mars. Ces trois pays représentent environ 6 % du trafic du Moyen-Orient et 0,3 % de la capacité mondiale.
- **En Afrique**, le trafic a diminué de 1,3 % par rapport à février 2010. Avec une augmentation de capacité de 6,9 %, les taux d'occupation sont tombés à 60,4 %. L'Égypte et la Tunisie représentent 18 % du marché africain et 0,6 % de la capacité mondiale. Pour sa part, la Lybie représente 3 % du marché africain et 0,1 % de la capacité mondiale. L'impact de l'agitation politique a été grave et le trafic absolu (mesuré en RPK) a diminué de 13,1 % par rapport à janvier.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont été les moins exposés à l'instabilité qui a sévi en février. La demande dans le secteur passagers a augmenté de 11,8 %. Ce chiffre correspond pratiquement à l'augmentation de 12,9 % de la capacité, ce qui a permis aux transporteurs de la région de maintenir le taux d'occupation le plus élevé, soit 76,4 %.

Demande dans le secteur du fret

- Les volumes de fret aérien en février se sont maintenus au même niveau qu'ils atteignaient lors du sommet prérécession du début de 2008. Mais ils étaient inférieurs de près de 7 % au sommet atteint en mai 2010, au moment de la reconstitution des stocks.
- Les bases de l'industrie sont solides. La confiance des milieux d'affaires, mesurée à l'aide de l'indice des directeurs d'achat, a atteint en février son deuxième plus haut niveau de l'histoire.
- **Les transporteurs d'Asie Pacifique** ont subi une baisse du volume de fret aérien de 4,5 % en février. Cela est attribuable aux fermetures d'usines associées au Nouvel An chinois, ainsi qu'aux mesures anti-inflation qui touchent l'économie chinoise. En termes de volumes il s'agit du plus important facteur associé au ralentissement de la croissance mondiale, qui s'établit à 2,3 %. C'est la plus faible croissance depuis le début du troisième trimestre de 2009, alors que le taux de croissance annuel était redevenu positif au sortir de la récession. Si on compare à janvier, le fret transporté par les compagnies aériennes de la région a diminué de 6,6 %.
- En raison de l'agitation en Égypte et en Tunisie, **les transporteurs d'Afrique** ont vu leur volume de fret diminuer de 5,7 %. En termes absolus, le fret transporté par les compagnies aériennes de la région a diminué de 8,4 % en février.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont connu une augmentation du fret de 11,8 %. C'est la deuxième plus importante, après celle des transporteurs **d'Amérique latine**, à 12,1 %. **Les transporteurs d'Europe** ont connu une faible croissance de 6,3 %, qui reflète la proximité et les liens commerciaux avec l'Afrique du Nord, ainsi que la faiblesse persistante de l'économie européenne.

« La situation de l'industrie est instable et nous surveillons de près l'évolution du prix du pétrole. Les augmentations de capacité supérieures à celles de la demande font baisser les taux d'occupation, tant dans le secteur passagers que dans le secteur du fret. La demande s'appuie sur des bases économiques fortes. Mais avec le relâchement des conditions de l'offre et de la demande, il sera difficile pour les transporteurs aériens de compenser

l'augmentation du coût du carburant. Notre pathétique marge de profit prévue de 1,4 % en 2011 est en péril », conclut M. Bisignani.

En se basant sur un prix moyen de 96 \$ par baril, l'IATA prévoit que le carburant représentera 29 % des coûts moyens d'exploitation et une facture totale de 166 milliards \$ US. Pour chaque augmentation d'un dollar du prix du baril de pétrole, l'industrie doit récupérer un supplément de coût de 1,6 milliard \$ US.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil

Directeur des communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courrier : 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.
- Explication des mesures :
 - RPK : kilomètre-passager payant – mesure du trafic réel de passagers.
 - ASK : sièges-kilomètres offerts – mesure de la capacité des transporteurs.
 - PLF : coefficient d'occupation – le pourcentage de ASK utilisé. Si on compare 2011 à 2010, le PLF indique la différence de pourcentage entre les deux périodes comparées.
 - FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
 - AFTK : tonne-kilomètre de marchandise disponible – mesure de la capacité totale disponible du fret.
 - FLF : coefficient de charge du fret, soit le pourcentage de l'AFTK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien international régulier; le trafic domestique n'est pas inclus dans les statistiques.
- Toutes les données sont provisoires et reflètent l'information disponible au moment de la publication, et des estimations pour les données manquantes. Les statistiques antérieures pourraient être révisées.
- Les parts de marché du trafic passagers international, en termes de RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Europe, 36,8 %; Asie-Pacifique, 29,6 %; Amérique du Nord, 14,1 %; Moyen-Orient, 11,2 %; Amérique latine, 5,1 %; Afrique, 3,2 %.
- Les parts de marché du fret international, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 41,0 %; Europe, 25,8 %; Amérique du Nord, 17,8 %; Moyen-Orient, 11,0 %; Amérique latine, 3,3 %; Afrique, 1,2 %.