



COMMUNIQUÉ

N° : 30

L'aviation célèbre son centenaire en affichant des profits – La rentabilité est faible, mais la contribution économique de l'industrie demeure importante –

2 juin 2014 (Doha) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié un rapport intitulé *Economic Performance of the Airline Industry*, qui démontre que le transport aérien procure une valeur ajoutée aux consommateurs, à l'économie dans son ensemble, aux gouvernements et aux investisseurs. Le rapport explique comment l'industrie aérienne continue d'améliorer sa rentabilité au moyen de gains d'efficacité, tout en reliant un nombre croissant de villes, en abaissant les coûts du transport, en soutenant des emplois et en réalisant des investissements majeurs.

Les dépenses globales en transport aérien devraient atteindre 746 milliards \$ en 2014, ce qui correspond à 1 % du PIB mondial. Le nombre de passagers devrait s'élever à 3,3 milliards, les voyageurs profitant d'un réseau mondial en croissance et de tarifs qui devraient diminuer de 3,5 % en termes réels (après inflation). Les entreprises profitent aussi de la croissance de la connectivité et d'une baisse de 4 % des tarifs de transport du fret aérien, après inflation.

Les bienfaits catalytiques de l'aviation transparaissent dans les dépenses de 621 milliards \$ que feront les touristes dans le monde cette année, aidés en cela par l'industrie aérienne, ainsi que dans la somme des biens transportés par air, dont la valeur s'élève à 6 800 milliards \$. Les emplois soutenus par l'aviation sont au nombre de 58 millions dans le monde. De plus, les compagnies aériennes réalisent d'énormes investissements pour moderniser leurs flottes. Cette année, l'industrie prendra livraison de 1 400 nouveaux avions, d'une valeur totale de quelque 150 milliards \$.

Ces bienfaits et ces investissements existent malgré la faible rentabilité qui perdure dans l'industrie et le lourd fardeau fiscal qui devrait atteindre 121 milliards \$ cette année (en hausse par rapport aux 113 milliards \$ de 2013). Les compagnies aériennes devraient enregistrer des bénéfices nets de 18,0 milliards \$ en 2014, soit une marge bénéficiaire nette de 2,4 %. Cela représente une hausse par rapport aux résultats de 6,1 milliards \$ en 2012 et de

10,6 milliards \$ l'an dernier. Ces chiffres et d'autres données sont des statistiques globales à l'échelle de l'industrie. Ils n'indiquent pas les résultats des compagnies individuelles.

Les investisseurs recevront de meilleurs dividendes des compagnies aériennes en 2014. Le rendement moyen des investissements devrait atteindre 5,4 % en 2014 (en hausse par rapport aux taux de 3,7 % en 2012 et de 4,4 % en 2013). Mais même avec cette amélioration, il reste un écart à combler, de l'ordre de 7 à 8 %, pour que le rendement moyen rejoigne le coût du capital, ce qui est considéré comme un minimum dans la plupart des secteurs industriels. Malgré ces rendements relativement faibles, l'industrie prévoit tout de même réaliser des investissements substantiels et contribuer fortement à la création d'emplois et au développement économique.

« L'aviation est un catalyseur de la croissance économique. Les revenus des compagnies aériennes atteignent maintenant 1 % du PIB mondial et l'industrie transportera cette année, en toute sécurité, 3,3 milliards de passagers et des marchandises dont la valeur totale atteindra 6 800 milliards \$. De plus, les emplois et les revenus touristiques que l'aviation aide à générer contribuent de façon importante à l'économie mondiale. Les compagnies aériennes elles-mêmes demeurent lourdement taxées et la rentabilité est faible. Avec une marge bénéficiaire nette de seulement 2,4 %, les compagnies aériennes ne récoltent que 5,42 \$ par passager. Il y a un déséquilibre entre la valeur que l'industrie apporte aux économies et le rendement qui est offert à ceux qui risquent leurs capitaux pour financer l'industrie », déclare M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« Les efforts fournis par les compagnies aériennes pour améliorer leurs résultats doivent être accompagnés d'une contrepartie de la part des gouvernements. Cela veut dire une structure de réglementation qui favorise le succès; des infrastructures rentables pour répondre aux besoins des consommateurs et des entreprises; et un fardeau fiscal raisonnable. Les gouvernements devraient comprendre que la véritable valeur de l'aviation réside dans la connectivité globale qu'elle fournit et dans la croissance et le développement que l'industrie favorise, et non dans les revenus fiscaux qu'on peut en tirer », soutient M. Tyler.

Rendement financier à l'échelle mondiale

Les bénéfices totaux de l'industrie s'élèveront à 18,0 milliards \$, suivant la tendance à la hausse. Toutefois, ce chiffre est en baisse par rapport aux profits de 18,7 milliards \$ prévus précédemment (en mars). Les principaux facteurs qui influencent la rentabilité de l'industrie sont les suivants :

- **Performance économique mondiale** : depuis le mois de mars, l'environnement économique s'est détérioré. Le commerce mondial a ralenti et la confiance des milieux d'affaires a diminué, en raison de préoccupations concernant la croissance économique de la Chine et différents risques géopolitiques. La prévision actuelle se base sur une croissance prévue du PIB mondial de 2,8 % en 2014 (moins que le taux de 2,9 % prévu

en mars) et une croissance du commerce mondial de 3,6 % (en baisse par rapport au taux de 4,5 % prévu précédemment). Les perspectives économiques devraient toutefois s'améliorer graduellement en cours d'année.

- **Meilleur rendement des compagnies aériennes** : les transporteurs aériens continuent d'améliorer leurs propres résultats grâce à une meilleure structure de l'industrie. Les consolidations et les coentreprises dans les marchés long-courriers génèrent des gains d'efficacité, comme l'indique le coefficient d'occupation des sièges, qui devraient atteindre un niveau record pour l'ensemble de l'industrie de 80,4 % cette année. En même temps, le nombre de paires de villes desservies devrait atteindre 16 161 en 2014, en hausse de 2,4 % par rapport à 2013, ce qui est presque le double du chiffre de 1994.
- **Tendances du secteur passagers** : le transport aérien a été très robuste, compte tenu de la faible croissance économique et des coûts toujours élevés du pétrole. La croissance globale du trafic de passagers devraient demeurer forte en 2014 (5,9 % par rapport à 2013), mais la composante Premium de cette croissance a faibli, en raison de la récente détérioration de la confiance des milieux d'affaires. L'aviation demeure une industrie fortement concurrentielle. Les tarifs aériens, après inflation et avant les surcharges et les taxes, devraient diminuer d'environ 3,5 % en 2014, par rapport à l'année précédente.
- **Tendances du secteur du fret** : contrairement à la forte croissance du trafic de passagers, le fret aérien stagne depuis 2010. Cela est principalement attribuable à la faiblesse inhabituelle du commerce mondial, elle-même liée à une tendance parallèle des entreprises de rapatrier la production. Néanmoins, on s'attend à la plus forte demande depuis 2010, avec une reprise cyclique plus faible que la normale, ce qui devrait se traduire par une croissance de 3,1 %. Toutefois, les tarifs réels du fret devraient chuter de 4,0 % cette année. L'écart des tendances de croissance entre le secteur passagers (en forte croissance) et le fret (en croissance lente) pose des défis aux compagnies aériennes qui doivent ajuster la capacité à la demande. La capacité ajoutée pour répondre à la demande des passagers entraîne une capacité accrue du fret. L'industrie continue d'améliorer ses processus afin d'être plus compétitive. Pour stimuler la compétitivité et revitaliser la croissance du commerce, en plus du projet de fret électronique qui vise à éliminer le papier des processus administratifs, l'industrie souhaite, d'ici l'année 2020, réduire de 48 heures le temps d'acheminement qui est actuellement de 6,5 jours en moyenne.
- **Coût du carburant** : le coût du carburant est stable, mais il n'a jamais été aussi élevé sur une période aussi longue. Depuis 2011, le coût moyen du carburéacteur est demeuré au-dessus de 120 \$ par baril, et pour cette année, on s'attend à un coût moyen de 124,2 \$ par baril. La facture totale de carburant devrait atteindre 212 milliards \$. Les investissements dans des aéronefs plus économes en combustible sont parmi les facteurs qui expliquent l'amélioration de 1,7 % de l'efficacité énergétique.

« Il est heureux que nous puissions célébrer le centenaire de l'industrie en réalisant des bénéfices. Les compagnies aériennes ont toujours affronté le défi de joindre les deux bouts. On trouve de nombreuses preuves qui confirment que les efforts acharnés de l'industrie pour se restructurer de façon rentable commencent à porter des fruits. La rentabilité s'améliore malgré

le fait que le carburant d'aviation coûte plus de 120 \$ par baril. Pour la première fois, le coefficient mondial d'occupation des sièges semble vouloir dépasser 80 % en moyenne pour l'année. Et l'efficacité énergétique continue d'augmenter. Mais il y a de forts vents contraires si on regarde le coût des infrastructures, les inefficacités dans la gestion du trafic aérien, le lourd fardeau fiscal et les réglementations onéreuses », fait remarquer M. Tyler.

Rentabilité au niveau régional

Toutes les régions devraient constater une amélioration de la rentabilité en 2014, par rapport à 2013. Mais les problèmes locaux et les conditions économiques font en sorte que cette amélioration n'est pas uniforme.

Les transporteurs **d'Amérique du Nord** affichent les meilleurs résultats. Les bénéfices nets après impôts sont les plus élevés, à 9,2 milliards \$. Cela représente un bénéfice net de 11,09 \$ par passager embarqué, ce qui constitue une nette amélioration par rapport aux 2,83 \$ encaissés deux ans plus tôt. Mais cela ne représente qu'une marge bénéficiaire de 4,3 % des revenus. Cette amélioration a été obtenue grâce à des consolidations et aux revenus accessoires. Le coefficient d'occupation a atteint des niveaux record, s'établissant à 83,7 % en avril.

Les transporteurs **d'Europe** subissent encore le fardeau associé à la réglementation et au coût des infrastructures. La région devrait enregistrer des bénéfices nets de 2,8 milliards \$ cette année, soit seulement 3,23 \$ par passager, pour une marge de seulement 1,3 %. Ces résultats sont obtenus malgré les gains d'efficacité considérables réalisés, comme en témoigne le taux d'occupation de 80,7 % observé en avril. L'inefficacité de la gestion de l'espace aérien européen est un exemple qui illustre les conditions difficiles dans lesquelles les compagnies aériennes de la région doivent fonctionner. Le Bureau d'examen des performances de la Commission européenne estime que cela entraîne des coûts de 3,8 milliards \$ par année pour les compagnies aériennes européennes. De surcroît, on évalue que le coût assumé par les consommateurs pour le temps perdu s'élèvera cette année à 7,7 milliards \$.

Les transporteurs **d'Asie-Pacifique** devraient enregistrer des bénéfices de 3,2 milliards \$ en 2014. Le profit par passager sera de 2,98 \$, inférieur à la moyenne de l'industrie, et la marge nette sera de 1,6 %. Toutefois, une amélioration modérée dans les marchés de fret devrait stimuler les compagnies aériennes. La demande du secteur passagers devrait avoir une solide croissance de 7,4 %. Les résultats financiers de la région ont aussi été affectés par les difficultés qui sévissent dans le marché de l'Inde. On espère que le nouveau gouvernement s'attaquera aux problèmes persistants concernant les taxes élevées sur le carburant, la capacité insuffisante à Mumbai, les coûts d'infrastructure élevés et la réglementation onéreuse.

Les transporteurs du **Moyen-Orient** devraient obtenir des bénéfices nets de 1,6 milliard \$, ce qui représente un profit de 8,98 \$ par passager et une marge bénéficiaire de 2,6 %. Les rendements moyens sont faibles, mais les coûts unitaires sont encore plus faibles, partiellement en raison de la croissance élevée de la capacité (13 % cette année). La forte croissance est

facilitée par le développement important des infrastructures aéroportuaires, en particulier dans la région du Golfe. Toutefois, la capacité de l'espace aérien de la région du Golfe ne suit pas la croissance de l'industrie. Cela affecte l'efficacité de la connectivité que les transporteurs du Golfe procurent dans leurs aéroports pivots. Il faudrait une approche mieux coordonnée de la gestion de l'espace aérien limité de la région.

Les transporteurs **d'Amérique latine** sont dans un environnement mixte; des marchés locaux faibles minent le rendement, mais un certain degré de consolidation et quelques succès sur les marchés long-courriers alimentent des bénéfices nets de plus de 1 milliard \$ cette année, ce qui représente 4,21 \$ par passager et une marge de 3 %. La croissance de la demande dans la région s'est amenuisée légèrement pour s'établir aux alentours de 6 %. Les gouvernements s'efforcent de favoriser la demande en fournissant des infrastructures aéroportuaires efficaces et en établissant des partenariats avec le secteur privé pour financer le développement. L'industrie aérienne met en garde les gouvernements de la région pour s'assurer que ces arrangements soient adéquatement structurés et qu'il y ait une réglementation économique solide et indépendante.

L'Afrique est la région la plus faible, comme ce fut le cas au cours des deux dernières années. Les résultats sont tout juste positifs (100 millions \$) et représentent seulement 1,64 \$ par passager et une marge bénéficiaire de 0,8 %. Les résultats s'améliorent, mais lentement. Les marchés intercontinentaux s'ouvrent de plus en plus à une concurrence vive, mais les obstacles au développement de la connectivité intra-Afrique demeurent solides. Les compagnies aériennes de la région sont aussi aux prises avec des taxes et des coûts d'infrastructure élevés. Le prix du carburant est également élevé (souvent en raison des taxes).

Connectivité, emplois, taxation et performance environnementale

Malgré une rentabilité relativement faible, l'industrie aérienne continue de procurer davantage de valeur à ses clients, à l'économie dans son ensemble et aux gouvernements :

- La **connectivité** globale de l'aviation couvre maintenant 16 161 paires de villes, soit près du double de ce qu'il y avait en 1994. Cette connectivité est un catalyseur qui procure de larges bienfaits économiques. Au cours de cette même période de 1994 à maintenant, les compagnies aériennes ont diminué de moitié le coût du transport aérien, après inflation, ce qui a puissamment stimulé le commerce, le tourisme et les investissements étrangers directs associés à la chaîne d'approvisionnement mondiale.
- Le nombre **d'emplois** reliés à l'aviation est en augmentation. La masse salariale totale des compagnies aériennes devrait atteindre 140 milliards \$ en 2014 (en hausse par rapport au montant de 134 milliards \$ en 2013). Le nombre d'employés s'élève à 2,39 millions (contre 2,33 millions en 2013). Le coût unitaire moyen de la main-d'œuvre devrait diminuer de 0,7 % cette année, en raison d'une augmentation de 2,5 % de la productivité. Ces employés sont extrêmement productifs pour l'économie à laquelle ils

participent, et ils génèrent une valeur ajoutée brute (l'équivalent pour les entreprises du PIB des États) de 100 540 \$ par employé.

- La **performance environnementale** continue de s'améliorer. Les compagnies aériennes devraient utiliser 271 milliards de litres de carburant en 2014. Ce faisant, l'industrie émettra 722 millions de tonnes de carbone. Bien qu'il s'agisse d'une augmentation de 3,2 % par rapport à l'année précédente, ce taux est bien inférieur au taux d'accroissement des opérations en raison de l'augmentation de la demande, qui est de 5,2 %. L'efficacité énergétique devrait s'améliorer en 2014 de 1,7 % par ATK (et de 1,9 % par RTK), en raison des investissements dans les nouveaux aéronefs (les transporteurs aériens vont prendre livraison de 1 400 nouveaux appareils en 2014, pour une valeur de 150 milliards \$, et retirer de la flotte quelque 800 appareils moins efficaces sur le plan énergétique).

L'Industrie maintient son engagement en vue d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020. Cela s'ajoute à l'engagement d'améliorer en moyenne de 1,5 % par année son efficacité énergétique d'ici 2020. À long terme, l'industrie vise aussi à réduire de moitié ses émissions nettes d'ici 2050 (par rapport au niveau de 2005).

Statistiques importantes

	2012	2013	2014
Dépenses en transport aérien (Revenus)	679 milliards \$	710 milliards \$	746 milliards \$
Revenus fiscaux versés	106 milliards \$	113 milliards \$	121 milliards \$
Bénéfices nets après taxes (marge)	6,1 milliards \$ (0,9 %)	10,6 milliards \$ (1,5 %)	18,0 milliards \$ (2,4 %)
Bénéfice moyen par passager (après taxes)	2,05 \$	3,37 \$	5,42 \$
Tarif moyen aller-simple (en \$ de 2014)	256 \$	239 \$	231 \$
Rendement du capital investi	3,7 %	4,4 %	5,4 %
Tarif du fret (\$ par tonne)	2,44 \$	2,28 \$	2,18 \$
Nombre de passagers	2,977 milliards	3,141 milliards	3,320 milliards
Croissance de la demande passagers (RPK)	+5,3 %	+5,7 %	+5,9 %
Croissance de la demande de fret (FTK)	-1,0 %	+1,8 %	+3,1 %
Taille de la flotte (nombre d'aéronefs)	24 494	25 628	25 851
Coefficient d'occupation des sièges	79,3 %	79,7 %	80,4 %
Efficacité énergétique (valeur négative = amélioration)	-1,5 %	-1,9 %	-1,7 %
Émissions de carbone (tonnes)	682 millions	700 millions	722 millions
Emplois directs (nombre de personnes)	2,27 millions	2,33 millions	2.39 millions
Paires de villes	15 412	15 782	16 161
Valeur des biens transportés	6 400 milliards \$	6 500 milliards \$	6 800 milliards \$

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Centre de presse de l'AGA : +974 448 48 906

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias. Vous pouvez aussi suivre les nouvelles de l'AGA au #IATAAGM.
- Pour les médias qui couvrent l'AGA, d'autres ressources sont disponibles à l'adresse www.iata.org/agm-news. Vous y trouverez entre autres du matériel visuel.