



COMMUNIQUÉ

No : 24

Réduction des pertes mais conditions pénibles en 2021 – les priorités immédiates sont les plans de redémarrage, le soutien à l'emploi et les coûts –

21 avril 2021 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) prévoit que l'industrie subira des pertes nettes de 47,7 milliards \$ en 2021 (marge bénéficiaire nette de -10,4 %). Cela reflète une amélioration comparativement aux pertes nettes de l'industrie de 126,4 milliards \$ en 2020 (marge bénéficiaire nette de -33,9 %).

« La crise est plus longue et plus profonde que ce qu'on aurait pu anticiper. Les pertes seront moindres qu'en 2020, mais le poids de la crise augmente. Il y a de l'optimisme dans les marchés intérieurs où la légendaire résilience de l'aviation se manifeste par des rebonds dans les marchés non touchés par des restrictions sur les voyages intérieurs. Toutefois, les restrictions gouvernementales continuent d'affaiblir la forte demande sous-jacente de voyages internationaux. Bien qu'on évalue à 2,4 milliards le nombre de personnes qui voyageront par avion en 2021, les compagnies aériennes vont encore brûler 81 milliards \$ de liquidités », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Priorités immédiates

La prévision laisse entrevoir la reprise de l'industrie dans la dernière partie de 2021. Compte tenu de la crise qui perdure, l'IATA formule les demandes suivantes :

Des plans pour le redémarrage en prévision de la reprise : l'IATA continue de prier instamment les gouvernements de mettre en place des plans de façon à ne pas perdre de temps lorsqu'on relancera l'industrie, c'est-à-dire lorsque la situation épidémiologique permettra de rouvrir les frontières.

« La plupart des gouvernements n'ont pas encore fourni d'indications claires sur les critères qui seront utilisés par redonner aux gens la liberté de voyager de façon sécuritaire. Entre-temps, une portion importante des 3500 milliards \$ de PIB et des 88 millions d'emplois soutenus par l'aviation est en péril. Le redémarrage efficace de l'aviation stimulera le secteur des voyages et du tourisme et l'ensemble de l'économie. Lorsque le virus sera devenu endémique, il sera essentiel d'apprendre à vivre, travailler et voyager de façon sécuritaire. Cela veut dire que les gouvernements doivent se concentrer sur la gestion des risques pour protéger les moyens de subsistance et les vies humaines », selon M. Walsh.

Soutien à l'emploi : les pertes de l'industrie à cette échelle entraîneront la consommation de 81 milliards \$ de liquidités en 2021, en plus des 149 milliards \$ de 2020. Les mesures d'aide financière des gouvernements et les marchés de capitaux ont comblé cette carence dans les bilans



des compagnies aériennes, évitant des faillites généralisées. L'industrie va se remettre, mais il faudra cette année davantage de mesures d'aide gouvernementales, en particulier sous la forme de programmes de soutien à l'emploi.

« Grâce aux mesures d'aide gouvernementales, aux réductions de coûts et à l'accès aux marchés des capitaux, certaines compagnies aériennes semblent en mesure de sortir de la tempête. D'autres sont moins bien protégées et pourraient devoir se procurer plus de liquidités auprès des banques ou des marchés de capitaux. Cela accentuera l'endettement de l'industrie, qui a augmenté de 220 milliards \$ pour atteindre 651 milliards \$. Les gouvernements ont un rôle précis à jouer en offrant des mesures d'aide afin que les emplois essentiels et les compétences soient maintenus, de façon à assurer le succès du redémarrage et de la reconstruction de l'industrie », ajoute M. Walsh.

Endiguement et réduction des coûts : l'ensemble de l'industrie va émerger de la crise affaiblie financièrement. L'endiguement et la réduction des coûts, dans la mesure du possible, seront essentiels au rétablissement de la santé financière.

M. Walsh ajoute : « l'endiguement et la réduction des coûts seront les principales préoccupations des compagnies aériennes. Les gouvernements et les partenaires doivent adopter cette mentalité. Et cela doit se refléter dans les grandes comme dans les petites choses. On ne peut tolérer que des fournisseurs d'infrastructures monopolistiques exploitent leurs clients pour récupérer leurs pertes en augmentant leurs redevances. De même, nous demandons la fin des coûts exorbitants des tests de COVID-19 tandis que les gouvernements en profitent pour percevoir des taxes. Tous doivent comprendre que l'augmentation des coûts des voyages signifie une reprise économique plus lente. Les efforts de réduction des coûts sont nécessaires de toutes parts. »

Points saillants de la prévision de l'industrie :

La demande : les restrictions de voyages, y compris les quarantaines, ont anéanti la demande. L'IATA évalue que les voyages (mesurés en kilomètres-passagers payants, ou RPK) vont atteindre 43 % du niveau de 2019 au cours de l'année. Bien qu'il s'agisse d'une amélioration de 26 % par rapport à 2020, nous sommes loin d'un rétablissement. Les marchés intérieurs vont s'améliorer plus rapidement que les voyages internationaux. Le nombre total de passagers devrait atteindre 2,4 milliards en 2021. Il s'agit d'une amélioration comparativement au chiffre de près de 1,8 milliard de voyageurs en 2020, mais nous sommes loin du pic de 4,5 milliards en 2019.

- **Le trafic de passagers internationaux** a été inférieur de 86,6 % au niveau d'avant la crise durant les deux premiers mois de 2021. Les progrès de la vaccination dans les pays développés, en particulier aux États-Unis et en Europe, devraient s'ajouter à la capacité de dépistage généralisée, de sorte que les voyages internationaux pourraient reprendre à grande échelle au cours de la deuxième moitié de l'année, et atteindre 34 % de la demande de 2019. Les années 2021 et 2020 présentent des schémas de demande opposés : l'année 2020 a commencé en force pour finir faible ; tandis que 2021 a commencé faible et devrait se renforcer vers la fin de l'année. Le résultat sera une croissance nulle des voyages internationaux si on compare les deux années.
- **Le trafic de passagers intérieurs** devrait connaître de meilleurs résultats que les marchés internationaux. Cela est attribuable à la forte croissance du PIB (5,2 %), à l'accumulation des fonds disponibles par les consommateurs durant les confinements, à la demande refoulée et



à l'absence de restrictions visant les voyages intérieurs. L'IATA évalue que les marchés intérieurs vont récupérer à hauteur de 96 % du niveau d'avant la crise (2019) au cours de la seconde moitié de 2021. Cela constituerait une amélioration de 48 % par rapport aux résultats de 2020.

Fret aérien : le fret aérien a performé mieux que le secteur passagers durant la crise. Cette tendance devrait se maintenir en 2021. La demande de transport de fret devrait croître de 13,1 % par rapport à 2020. Cela placerait l'industrie du fret aérien en territoire positif par rapport au niveau d'avant la crise (en 2020, le déclin pour l'ensemble de l'année était de 9,1 % par rapport à 2019). Les volumes totaux de fret aérien devraient atteindre 63,1 millions de tonnes en 2021. Cela se rapproche du sommet de 63,5 millions atteint avant la crise, en 2018.

Recettes : les recettes de l'industrie devraient totaliser 458 milliards \$. Cela ne représente que 55 % des recettes de 838 milliards \$ générées en 2019, mais c'est une croissance de 23 % par rapport aux recettes de 372 milliards \$ générées en 2020.

- **Les recettes provenant des passagers** devraient s'élever à 231 milliards \$, en hausse par rapport aux 189 milliards \$ de 2020, mais bien au-dessous des 607 milliards \$ générés en 2019.
- **Les recettes provenant du fret aérien** devraient atteindre 152 milliards \$, un sommet historique. Ce chiffre dépasse les 128 milliards \$ de 2020 et les 101 milliards \$ de 2019. La capacité demeure restreinte parce qu'un grand nombre d'avions de passagers sont cloués au sol. Cette paralysie des avions de passagers entraîne le retrait d'importantes capacités de soute, ce qui a fait monter les rendements de 40 % en 2020. Il devrait y avoir une hausse supplémentaire de 5 % en 2021. En 2021, le fret aérien représentera le tiers des recettes de l'industrie. C'est beaucoup plus que la contribution historique du fret qui représente environ 10-15 % des recettes totales. Toutefois, l'amélioration du secteur du fret ne peut compenser le déclin dramatique des recettes provenant des passagers.

Coûts : les compagnies aériennes n'ont pas pu réduire les coûts au même rythme que la réduction des recettes. Récemment, nous avons constaté des tendances de coûts inquiétantes au chapitre du carburant et des infrastructures :

- **Carburant :** le coût du kérosène est tombé à 46,6 \$ par baril en 2020. Mais avec la reprise de l'activité économique, le coût du carburant est en hausse. Le kérosène pour carburéacteur devrait atteindre une moyenne de 68,9 \$ par baril en 2021, ce qui s'approche du prix moyen de 77 \$ par baril observé en 2019.
- **Coûts non liés au carburant :** les coûts unitaires non liés au carburant ont augmenté de 17,5 % en 2020, alors que les coûts fixes étaient répartis sur une capacité énormément réduite. Avec la croissance de capacité en 2021 et les efforts de réduction des coûts des compagnies aériennes qui vont atteindre leur plein développement, cette tendance sera partiellement inversée et les coûts déclineraient de 15 %. « Nous avons observé des signes inquiétants de la part de nos fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne. Par exemple, à Londres-Heathrow, on tente de recouvrer les pertes de la pandémie en élargissant la base de coûts réglementés. Nous vivons cette crise ensemble, avec nos partenaires. Recouvrer les coûts auprès des partenaires n'est pas la solution. Nous devons



tous nous serrer la ceinture. Et les autorités de réglementation doivent agir et enrayer les comportements monopolistiques », explique M. Walsh.

Capacité : la capacité va probablement se rétablir plus lentement que la demande. Cela reflète la pression exercée sur les compagnies aériennes par l'endettement et les prix du carburant pour qu'elles exploitent seulement les liaisons qui génèrent une trésorerie positive. Si on tient compte du trafic de fret et du trafic de passagers, les coefficients de charge totaux devraient augmenter légèrement pour atteindre 60,3 % en 2021. C'est sensiblement moins que le 66 % requis pour atteindre la rentabilité en 2021 – même si les coûts d'exploitation au comptant sont couverts.

Faits saillants régionaux

Des différences importantes apparaissent entre les régions possédant de grands marchés intérieurs et celles qui dépendent principalement du trafic international. Les pertes sont plus élevées en Europe (-22,2 milliards \$) où seulement 11 % du trafic de passagers (RPK) est intérieur. En proportion, les pertes sont beaucoup moins élevées en Amérique du Nord (-5,0 milliards \$) et en Asie-Pacifique (-10,5 milliards \$) où les marchés intérieurs sont plus importants (66 % et 45 % respectivement, avant la crise).

Région	Demande 2021 vs 2019	Capacité 2021 vs 2019	Bénéfices	
			2021 (% des recettes)	2020 (% des recettes)
Monde	-57,0 %	-47,2 %	-47,7 milliards \$ (-10,4 %)	-126,4 milliards \$ (-33,9 %)
Amérique du Nord	-41,5 %	-29,2 %	-5,0 milliards \$ (-2,7 %)	-35,1 milliards \$ (-26,8 %)
Europe	-66,3 %	-57,1 %	-22,2 milliards \$ (-23,9 %)	-34,5 milliards \$ (-43,0 %)
Asie-Pacifique	-57,8 %	-47,6 %	-10,5 milliards \$ (-8,8 %)	-35 milliards \$ (-31,1 %)
Moyen-Orient	-67,6 %	-58,9 %	-4,2 milliards \$ (-13,8 %)	-7,9 milliards \$ (-28,9 %)
Amérique latine	-48,9 %	-45,2 %	-4,0 milliards \$ (-20,4 %)	-11,9 milliards \$ (-80,1 %)
Afrique	-64,5 %	-53,6 %	-1,7 milliard \$ (-24,0 %)	-2,0 milliards \$ (-32,0 %)



- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** sont les mieux placés pour tirer profit de la forte stimulation des voyages intérieurs entraînée par la vaccination, et de la force de l'économie qui crée la demande de transport de fret. Les pertes seront les plus faibles parmi toutes les régions, soit -2,7 % des recettes totales. En 2020, les pertes nettes s'élevaient à -26,8 % des recettes totales.
- **Les transporteurs d'Europe** dépendent beaucoup des recettes provenant des passagers internationaux, les marchés intérieurs ne représentant que 11 % des RPK. En plus du dépistage, les vaccins vont jouer un rôle important dans la reprise des voyages internationaux. On prévoyait déjà qu'un déploiement inégal des vaccins limiterait le nombre de marchés internationaux rouverts cette année. Le ralentissement de la vaccination en Europe va aussi limiter l'important marché intra-européen et celui de l'Atlantique Nord. Les pertes nettes devraient diminuer selon le rythme le plus lent parmi toutes les grandes régions. Les transporteurs de la région devraient enregistrer des pertes nettes de -23,9 % des recettes de 2021 (contre -43 % en 2020).
- **Chez les transporteurs d'Asie-Pacifique**, 45 % des RPK sont générés par les marchés intérieurs et ces transporteurs vont profiter de la force de la reprise du marché intérieur chinois, ainsi que de l'importance relative du fret aérien dans la région. Les pertes nettes devraient être réduites, passant de -31,1 % des recettes en 2020 à -8,8 % des recettes cette année.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** vont profiter des taux de vaccination relativement rapides dans leurs marchés intérieurs. Toutefois, ce facteur sera atténué par les restrictions de voyages qui perdurent sur plusieurs routes vers les économies émergentes desservies via les hubs du Golfe. Les pertes nettes en 2021 devraient être de -13,8 % des recettes (en baisse par rapport au taux de -28,9 % des recettes en 2020). Ce seront les troisièmes plus faibles pertes régionales.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** sont favorisés par le fait que près de la moitié (48 %) de leurs RPK sont générés par les marchés intérieurs, notamment l'important marché intérieur du Brésil. Ils ont commencé l'année après avoir subi des pertes relativement importantes en 2020 et avec un faible taux de vaccination dans certaines parties de la région. Les recettes générées par la croissance des voyages intérieurs devraient entraîner une réduction des pertes nettes de plus des deux tiers cette année, passant de -80,1 % des recettes en 2020 à -20,4 % des recettes en 2021.
- **Chez les transporteurs d'Afrique**, les faibles taux de vaccination vont limiter les voyages internationaux. Puisque seulement 14 % des RPK de la région sont générés par les marchés intérieurs, cela ne fournira que peu de marge de manœuvre. La croissance économique relativement faible va aussi limiter l'étendue de la demande refoulée. Néanmoins, les pertes nettes devraient diminuer cette année, passant de -32 % des recettes en 2020 à -24 %.

Voir la présentation [sur la mise à jour de la prévision financière de l'industrie aérienne dans le contexte de la COVID-19](#)

Voir la [prévision pour l'industrie aérienne mondiale](#)

Voir les [tableaux de données mis à jour](#)



- IATA -

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- La présente annonce est une mise à jour de la prévision de l'industrie présentée en [novembre 2020](#).
- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Pochette de presse sur la COVID-19](#).
- [Information et pochette de presse sur le Travel Pass](#).