



COMMUNIQUÉ

N° : 51

Compagnies aériennes : meilleurs résultats dans un environnement exigeant – La marge bénéficiaire de l'industrie devrait atteindre 1,3 % en 2013 –

13 décembre 2012 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé une révision à la hausse de ses prévisions pour l'industrie. En 2012, les compagnies aériennes devraient réaliser des profits de 6,7 milliards \$ (plutôt que les 4,1 milliards \$ prévus en octobre). Ce résultat devrait s'améliorer légèrement en 2013, pour atteindre 8,4 milliards \$ (légèrement plus que les 7,5 milliards \$ prévus en octobre). Toutefois, la marge nette après impôt de l'industrie demeurera faible, soit 1,0 % en 2012 et 1,3 % en 2013.

2012

Les prévisions améliorées pour 2012 s'appuient sur une forte performance des transporteurs aériens aux deuxième et troisième trimestre. Malgré le prix élevé du carburant et le ralentissement de l'économie mondiale, les profits et les flux de trésorerie des compagnies aériennes sont demeurés à des niveaux semblables à ceux de 2006, au moment où le prix du pétrole était de 45 \$ de moins par baril et que la croissance économique mondiale était de 4 %.

Historiquement, lorsque le taux de croissance du PIB descend sous la barre des 2 %, l'industrie aérienne subit des pertes collectives. « Avec une croissance du PIB proche du niveau de stagnation de 2,0 % et un prix du pétrole à 109,50 \$, nous nous attendions à des résultats beaucoup plus faibles. Mais les compagnies aériennes se sont adaptées à cet environnement difficile en améliorant leur efficacité et en se restructurant. Cela protège les flux de trésorerie contre la faible croissance économique et les prix élevés du pétrole », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

L'amélioration des résultats est plus visible chez les grands transporteurs aériens qui ont réalisé en moyenne des bénéfices avant intérêts, impôts et amortissements (BAIIA) de 10 à 15 % des revenus au troisième trimestre de l'année. « C'est une situation contrastée. Les économies d'échelle permettent aux grands transporteurs de mieux s'adapter à l'environnement difficile, alors que les petits et moyens transporteurs, eux, continuent de se débattre », explique M. Tyler.

Dans l'ensemble, les résultats ont été favorisés par une forte croissance du trafic passagers (5,3 %) et une augmentation des rendements de 3,0 %. Malgré le ralentissement de l'économie mondiale, le secteur des voyages d'affaires a été favorisé par des échanges internationaux de biens et services plus solides. Cela a contribué à améliorer la situation, en termes de volumes de passagers et de rendements. À l'opposé, les marchés de fret ont subi une contraction de 2,0 % et les rendements du fret aérien sont en baisse de 2,0 % par rapport à 2011. Bien que le commerce mondial soit toujours en expansion, la tendance de croissance économique – concentrée dans les marchés émergents – a favorisé le transport maritime plutôt que le fret aérien.

La légère variation du prix du pétrole (à 109,50 \$ le baril, en baisse par rapport au prix de 110 \$ annoncé dans les prévisions d'octobre) ne s'est pas traduite par une variation équivalente du prix du carburant. À l'opposé, en raison de l'augmentation de la marge des raffineries, le prix du carburéacteur devrait atteindre en moyenne 129,50 \$ par baril, ce qui représente une augmentation de 1,80 \$ par baril par rapport aux prévisions précédentes.

L'IATA souligne que malgré les prévisions améliorées, l'ensemble de l'industrie demeure faible :

- Les profits prévus de 6,7 milliards \$ représentent une baisse par rapport au chiffre de 8,8 milliards \$ avancé par l'industrie en 2011.
- La marge bénéficiaire nette de 1,0 % est bien inférieure au 7 à 8 % nécessaire à l'industrie pour récupérer le coût du capital.

Résultats améliorés de l'industrie

Les changements qui affectent la structure de l'industrie contribuent à l'amélioration des résultats financiers des compagnies aériennes depuis le second trimestre. Dans l'environnement d'affaires difficile de la dernière année, les compagnies aériennes ont cherché à réduire leurs coûts et à améliorer les rendements en procédant à des restructurations. Les alliances récentes et les projets de coentreprises ont permis de réaliser des économies d'échelle et d'offrir plus de choix aux passagers. Une baisse importante du nombre de nouveaux joueurs, due au manque de financement pour le démarrage d'entreprise, ainsi que plusieurs faillites de compagnies aériennes ont contribué à l'amélioration de la structure de l'industrie, ce qui a permis aux compagnies aériennes de consacrer les fruits d'une meilleure efficacité à l'amélioration du service aux passagers et à l'augmentation du rendement pour les investisseurs.

Résultats régionaux

Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient terminer l'année 2012 avec des profits collectifs nets de 2,4 milliards \$. Ce résultat est meilleur que les profits de 1,7 milliard \$ enregistrés en 2011, principalement en raison d'une meilleure utilisation des actifs par suite de la récente consolidation de l'industrie. La marge EBIT de 3,4 % est la plus élevée parmi toutes les régions.

Les transporteurs européens devraient être au seuil de rentabilité. Il s'agit d'une baisse de 400 millions \$ par rapport aux résultats de 2011, mais d'une augmentation de 1,2 milliard \$ par

rapport aux prévisions d'octobre. Cela est largement attribuable aux succès des programmes d'efficacité et à une plus forte croissance du trafic qui a entraîné des résultats améliorés au second et au troisième trimestre. Bien qu'il s'agisse du facteur le plus important de l'amélioration des prévisions pour 2012, il faut noter que la position financière des transporteurs du continent est la plus faible. Les marges EBIT devraient être de 0,6 % et les résultats au seuil de rentabilité font que cette région est l'une des deux seules (avec l'Afrique) à ne pas prévoir de profits.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient afficher des profits nets de 3,0 milliards \$ (700 millions \$ de plus que selon les prévisions d'octobre). Cette région est celle qui obtiendra les bénéfices totaux les plus élevés, tandis que la marge EBIT prévue de 2,9 % est la seconde meilleure, derrière celle des transporteurs d'Amérique du Nord. Il est important de souligner que les transporteurs de la région connaîtront la plus importante chute des profits par rapport à 2011, alors que les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique enregistraient des bénéfices de 5,4 milliards \$. La région est sous pression en raison de la faiblesse des marchés de fret aérien et du ralentissement de la croissance économique de la Chine.

Les transporteurs du Moyen-Orient devraient enregistrer des profits de 800 millions \$ (100 millions \$ de plus que selon les prévisions d'octobre). Il s'agit d'une légère baisse par rapport aux profits de 1 milliard \$ réalisés en 2011 par les transporteurs du Moyen-Orient. Bien que cette région connaisse une forte croissance du trafic long-courrier en transit, ses résultats ont été affaiblis par les événements du printemps arabe et l'instabilité persistante.

Les prévisions pour **les transporteurs d'Amérique latine** sont inchangées, à 400 millions \$. Il s'agit d'une des deux régions, avec l'Amérique du Nord, à connaître une amélioration par rapport à 2011, alors que les profits des transporteurs de la région s'élevaient à 300 millions \$. Ce résultat est attribuable en partie à la force du commerce et des économies de la région, et en partie à la consolidation qui a commencé à inverser les pertes observées au Brésil.

Les transporteurs d'Afrique devraient terminer l'année au seuil de rentabilité – une prévision inchangée par rapport aux prévisions précédentes et un résultat égal à celui de 2011. Tandis que l'économie du continent est en rapide expansion, ses transporteurs aériens souffrent d'une forte concurrence sur les routes long-courriers, de structures onéreuses et d'un régime réglementaire qui nuit au développement de liaisons à l'intérieur de l'Afrique.

2013

« Les résultats prévus pour 2013 sont en bonne partie inchangés par rapport à 2012. Les profits nets devraient s'élever à 8,4 milliards \$, procurant à l'industrie une marge bénéficiaire nette de 1,3 %. Il est bien que nous allions dans la bonne direction, mais l'année qui vient s'annonce encore difficile pour l'industrie », selon M. Tyler.

Facteurs déterminants des prévisions

PIB : le facteur le plus déterminant des prévisions de l'industrie est la croissance économique mondiale. Cette dernière ne devrait augmenter que de 2,3 % en 2013.

Secteur passagers : la demande dans le secteur passagers devrait augmenter de 4,5 % en 2013 (moins que la prévision de 5,3 % pour 2012). Les rendements devraient diminuer de 0,2 % en réaction au prix moins élevé du carburant.

Fret aérien : la demande dans le secteur du fret aérien devrait augmenter de 1,4 % (pas suffisamment pour compenser le déclin de 2,0 % en 2012). Le décalage entre les taux de croissance de la demande des secteurs passagers et de fret aérien tend à causer un excès de capacité du fret et une baisse de 1,5 % des rendements.

Carburant : les prix du pétrole devraient diminuer légèrement à 104 \$ par baril (5,50 \$ par baril de moins qu'en 2012). Toutefois, la prime payée pour le raffinage du carburéacteur entraînera une légère baisse du carburéacteur qui s'établira à 124,30 \$ par baril (en baisse de 5,20 \$ par baril par rapport à 2012).

Résultats régionaux

Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient afficher des profits nets combinés de 3,4 milliards \$ – les plus élevés en chiffres absolus parmi toutes les régions, soit une amélioration de 1 milliard \$ par rapport à 2012. La marge EBIT augmentera de 3,8 % (en hausse par rapport au taux de 3,4 % en 2012). On prévoit que l'économie américaine aura la plus forte croissance parmi les économies développées et des bénéfices supplémentaires devraient être générés par les consolidations antérieures.

Les transporteurs d'Europe devraient être au seuil de rentabilité pour la deuxième année consécutive. La marge EBIT demeurera inchangée par rapport à 2012, à 0,6 %. L'incertitude persistante qui entoure l'économie européenne, les taxes élevées et l'insuffisance des infrastructures continuent de menacer l'industrie en Europe.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient enregistrer des profits nets de 3,2 milliards \$ en 2013, en hausse de 200 millions \$. Bien que ces profits arrivent au deuxième rang en chiffres absolus, les marges EBIT des transporteurs de la région Asie-Pacifique devraient avoir une croissance substantielle de 4,7 % (la plus forte parmi les régions). Les économies de la région demeurent les plus dynamiques et la détérioration des marchés de fret devrait s'arrêter en 2013.

Les transporteurs du Moyen-Orient devraient enregistrer une hausse de 300 millions \$ des profits, qui atteindront 1,1 milliard \$, tandis que les marges EBIT croîtront de 3,0 %. On prévoit que les compagnies aériennes de la région vont continuer à gagner des parts des marchés internationaux.

Les transporteurs d'Amérique latine bénéficieront d'une augmentation de 300 millions \$ des profits nets, pour un total de 700 millions \$, avec une marge EBIT de 3,1 %. L'importance des échanges commerciaux et une forte croissance économique dans la région favorisent les revenus, et la consolidation au Brésil continue de se faire sentir.

Les transporteurs d'Afrique devraient atteindre le seuil de rentabilité pour une troisième année consécutive, avec une marge EBIT de 0,1 %. La croissance économique et les échanges

commerciaux se portent bien, mais les résultats des compagnies aériennes demeurent irréguliers.

Risques

Les risques macroéconomiques, géopolitiques et politiques associés aux prévisions demeurent élevés et largement négatifs.

La crise de la zone euro est loin d'être réglée. Bien que le marché récupère des liquidités, il n'y a pas de croissance économique. L'économie américaine est en croissance, mais la menace du précipice budgétaire n'est pas écartée. On prévoit que la Chine poursuivra sa croissance accélérée, mais il est possible que les bulles bancaires et immobilières éclatent.

Les problèmes géopolitiques entre la Chine et le Japon et avec l'Iran subsistent.

Pendant ce temps, les risques d'ordre politique sont toujours présents. « Nous devons nous assurer que les gouvernements à court d'argent comprennent que l'aviation est un catalyseur de la croissance économique et qu'ils fassent en sorte que des réglementations non contraignantes ne permettent pas aux fournisseurs d'infrastructures de perdre le contrôle sur les coûts. Nous allons aussi continuer d'intercéder auprès des gouvernements en faveur d'importantes améliorations des infrastructures, y compris le Ciel unique européen, afin que les économies de coûts chèrement acquises ne soient pas annulées par la congestion », a expliqué M. Tyler.

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 trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.