



COMMUNIQUÉ

No : 33

## Optimisme lors de la réouverture des frontières

26 mai 2021 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) et la firme Tourism Economics ont publié un aperçu à long terme de la demande du secteur passagers après la COVID-19, qui indique que les gens sont désireux de voyager à court terme et à long terme. Pour que l'aviation puisse dispenser ses bienfaits sociaux et économiques de façon durable en répondant à cette demande à long terme, il est essentiel que les gouvernements accentuent leur soutien à l'efficacité des opérations et favorisent une transition énergétique efficace.

Voici les faits saillants de la prévision :

- En 2021, le nombre total de passagers devrait atteindre 52 % de ce qu'il était avant la COVID-19 (2019).
- En 2022, le nombre total de passagers devrait atteindre 88 % de ce qu'il était avant la COVID-19 (2019).
- En 2023, le nombre total de passagers devrait dépasser le nombre d'avant la COVID-19 (105 %).
- D'ici 2030, le nombre total de passagers devrait atteindre 5,6 milliards. Cela serait inférieur de 7 % à la prévision établie avant la COVID-19, et constituerait une perte estimée de 2 à 3 ans de croissance due à la pandémie.
- Au-delà de 2030, les voyages aériens devraient ralentir, en raison d'une plus faible démographie et de l'hypothèse de base d'une libéralisation limitée du marché, ce qui se traduirait par une croissance annuelle moyenne de 3,2 % de 2019 à 2039. La prévision de croissance établie par l'IATA avant la COVID-19 était de 3,8 % pour cette période.

Le rétablissement du nombre de passagers est légèrement plus fort que la reprise de la demande mesurée en kilomètres-passagers payants (RPK), laquelle devrait connaître une croissance annuelle moyenne de 3 % de 2019 à 2039. Cela s'explique par la force des marchés intérieurs comme celui de la Chine, où le nombre de passagers est élevé et les distances sont moindres.

« Je suis toujours optimiste lorsqu'il s'agit de l'aviation. Nous traversons la crise la plus profonde et la plus grave de notre histoire. Mais la croissance rapide de la population vaccinée et les progrès en matière de dépistage vont nous redonner la liberté de voler dans les mois qui viennent. Et lorsque cela se produira, les gens vont vouloir voyager. Le défi immédiat réside dans la réouverture des frontières, l'élimination des mesures de quarantaine et les certificats de vaccination et de test gérés numériquement. En même temps, nous devons nous assurer que les prévisions de croissance à long terme de l'aviation sont soutenues par un engagement indéfectible envers la durabilité. Les deux



défis exigent que les gouvernements et l'industrie travaillent en partenariat. L'aviation est prête. Mais les gouvernements ne bougent pas assez vite », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

### **À court terme : le redémarrage**

Les dommages causés par la crise de la COVID-19 se feront sentir durant des années, mais tout indique que les gens ont conservé leur besoin et le désir de voyager :

- Toute évocation de la réouverture des frontières donne lieu à une augmentation instantanée des réservations. Le plus récent exemple en est le bond de 100 points de pourcentage des réservations du Royaume-Uni vers le Portugal lorsque la « liste verte » du Royaume-Uni a été publiée en mai.
- L'économie est forte et elle peut alimenter la croissance des voyages. Le niveau de la production industrielle en février 2021 dépassait de 2 % la production de février 2019.
- Les consommateurs ont accumulé de l'épargne durant le confinement, dans une proportion qui dépasse parfois 10 % du PIB.
- Les taux de vaccination des pays développés (avec l'exception notable du Japon) devraient dépasser 50 % de la population d'ici le troisième trimestre de 2021.

« Cela devrait appeler les gouvernements à se préparer. Le secteur des voyages et du tourisme contribue au PIB de façon majeure. Les moyens de subsistance des gens sont en jeu. Pour éviter des dommages économiques et sociaux à long terme, le redémarrage ne doit pas être retardé. Les gouvernements peuvent faciliter une reprise sécuritaire par des politiques qui permettront des voyages sans restriction pour les personnes vaccinées, et des solutions de dépistage pour celles qui ne peuvent recevoir le vaccin. Les gouvernements doivent aussi se préparer au moyen de processus de gestion numérique des certificats de vaccination ou de test, pour s'assurer que la reprise est non seulement sécuritaire, mais également efficiente », selon M. Walsh.

### **Durabilité**

M. Walsh ajoute : « L'aviation va croître parce que les gens veulent et doivent voyager. Mais nous devons pouvoir satisfaire cette demande des consommateurs de façon durable. C'est là une règle de base pour toute entreprise. Il est notoire que cela représente un plus grand défi pour l'aviation que pour d'autres secteurs qui disposent de plus d'options sur le plan énergétique. Mais avec l'appui des gouvernements, nous y arriverons grâce à un ensemble de moyens. »

L'aviation s'est engagée à réduire de moitié ses émissions nettes de carbone d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005. L'industrie a déjà de bons antécédents pour ce qui est de dissocier les émissions et la croissance de la demande, ayant réduit de moitié les émissions par trajet de passager depuis 1990 grâce à des gains d'efficacité, mais les gouvernements doivent aussi intensifier leurs efforts.

En plus des gains d'efficacité et technologiques, le CORSIA (le premier mécanisme mondial de compensation du carbone pour un secteur industriel) stabilise les émissions des vols internationaux au niveau de 2019. La transition vers une énergie faible en carbone pour l'aviation a débuté avec les carburants d'aviation durables qui alimentent les vols aujourd'hui, qui seront suivis par des aéronefs qui fonctionneront avec l'électricité et l'hydrogène. Et on peut faire davantage sur le plan des



infrastructures – la gestion des aéroports et de la circulation aérienne – pour opérer avec le maximum d'efficacité et le minimum d'émissions.

« Si nous travaillons en partenariat avec les gouvernements, le potentiel est énorme dans tous ces domaines. Mais on néglige des possibilités de gains faciles en matière de durabilité. En Europe, qui a pris plusieurs initiatives en vue de la durabilité, pourquoi sommes-nous toujours en attente du Ciel unique européen ? Cela pourrait immédiatement procurer des réductions d'émissions pouvant atteindre 10 %. Il n'y a pas d'excuse, puisque la technologie nécessaire existe depuis deux décennies ou plus. Le partenariat avec les gouvernements en vue de la durabilité doit s'exprimer en actions, et non seulement en paroles », selon M. Walsh.

Voir la présentation intitulée [COVID-19 An almost full recovery of air travel in prospect](#).

**- IATA -**

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

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

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.
- [Pochette de presse sur la COVID-19](#)
- [Nouvelles et pochette de presse sur le Travel Pass](#)