



# COMMUNIQUÉ

N° : 41

## Accélération de la croissance du trafic passagers – Le fret continue de stagner –

**1er septembre 2011 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic pour le mois de juillet, qui indiquent une hausse de 5,9 % du trafic passagers par rapport à juillet 2010. Les marchés de fret ont stagné, affichant une baisse de 0,4 % de la demande par rapport à l'année précédente.

« Le trafic passagers a fait mentir les sombres perspectives économiques avec une augmentation de 5,9 % en juillet. Cette hausse est probablement attribuable au portrait économique plus optimiste qui a marqué le début de l'année. Avec la baisse de confiance chez les consommateurs et dans les milieux d'affaires, la torpeur du commerce international et les prix élevés du carburant, on s'attend à une fin d'année plus faible. Nous le constatons déjà dans la contraction des marchés de fret, qui ont diminué de 0,4 % par rapport à l'année précédente », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Les marchés passagers internationaux, qui ont connu une croissance de 7,3 % par rapport à juillet 2010, demeurent plus vigoureux en moyenne que les marchés domestiques, dont la croissance d'une année sur l'autre a été plus faible, à 3,5 %. Si on compare aux niveaux d'avant la récession, au début de 2008, le trafic passagers international a augmenté de 12 %. Si l'industrie avait maintenu le taux de croissance d'avant la récession, soit 8 %, les marchés internationaux seraient de 14 % supérieurs à ce qu'ils sont aujourd'hui et d'un quart de plus qu'avant la récession. Cela confirme que la crise financière mondiale a coûté aux compagnies aériennes deux années complètes de croissance.

Le coefficient d'occupation pour l'ensemble du marché (domestique + international) a augmenté d'un demi-point de pourcentage par rapport à juillet 2010, pour atteindre 83,1 %. Cela équivaut aux niveaux records enregistrés au troisième trimestre de 2010. Les transporteurs d'Amérique du Nord (86,9 %) et d'Europe (84,1 %) ont été en tête. Les transporteurs d'Amérique latine ont enregistré la plus forte augmentation, passant de 76,5 % en juillet 2010 à 79,6 % en juillet 2011.

Comparaison d'une  
année sur l'autre

juillet 2011 vs juillet 2010

Annuel cumulatif 2011 vs 2010

	<i>RPK</i>	<i>ASK</i>	<i>PLF</i>	<i>FTK</i>	<i>AFTK</i>	<i>FLF</i>	<i>RPK</i>	<i>ASK</i>	<i>PLF</i>	<i>FTK</i>	<i>AFTK</i>	<i>FLF</i>
<b>International</b>	7,3 %	7,2 %	83,1 %	-0,4 %	4,6 %	49,8 %	7,8 %	9,2 %	77,1 %	1,5 %	7,3 %	51,2 %
<b>Domestique</b>	3,5 %	2,3 %	82,9 %	-0,4 %	-0,2 %	27,6 %	4,0 %	2,7 %	78,9 %	-1,9 %	0,1 %	28,0 %
<b>Marché total</b>	5,9 %	5,4 %	83,1 %	-0,4 %	3,6 %	45,0 %	6,4 %	6,8 %	77,7 %	1,0 %	5,6 %	46,2 %

## Marchés passagers internationaux

- La demande dans le secteur passagers international en juillet était 7,3 % plus élevée que l'année précédente, et considérablement plus forte qu'en juin, alors qu'on enregistrait une croissance de 6,0 %. Cela a poussé à la hausse le taux d'occupation international qui a atteint le niveau impressionnant de 83,1 %. Cette augmentation surpasse la fluctuation saisonnière qui entraîne normalement une remontée en juillet, en raison de la saison des vacances dans l'hémisphère Nord.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont connu la plus forte performance, avec une augmentation de 10,3 % par rapport à juillet 2010, en raison de la force des économies de la région et de la libéralisation des marchés. L'écart par rapport à l'augmentation de capacité de 7,2 % se traduit par un coefficient d'occupation de 82,6 %.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont affiché une augmentation de la demande de 9,7 %, supérieure à l'augmentation de capacité de 8,9 %. Le coefficient d'occupation pour le mois s'élève à 81,4 %.
- **Les transporteurs d'Europe** ont enregistré une augmentation de la demande de 9,3 %, qui équivaut à peu près à l'augmentation de 8,9 % de la capacité. Le coefficient d'occupation pour le mois s'élève à 85,1 %, le deuxième plus élevé après l'Amérique du Nord. Alors que la crise des dettes souveraines en Europe provoque l'incertitude économique, les transporteurs aériens du continent profitent d'une forte croissance du trafic entrant, attribuable à la faiblesse de la devise monétaire.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une croissance de la demande de 3,9 % et une augmentation supérieure de la capacité, soit 4,4 %. Néanmoins, les transporteurs de la région ont eu le coefficient d'occupation le plus élevé, soit 86,8 %. Les sombres perspectives économiques continuent de nuire à la demande.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une augmentation de capacité de 5,8 %, ce qui dépasse la croissance de 4,9 % de la demande. Les compagnies aériennes de la région font encore face à deux défis : la croissance plus lente en Chine et la faiblesse persistante de l'économie du Japon, à la suite du séisme et du tsunami. Le coefficient d'occupation a légèrement diminué, à 80,2 %.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont affiché une croissance de la demande de 6,6 % et une augmentation de capacité de 4,9 %. Le coefficient d'occupation dans la région s'est maintenu à 73,1 %.

## Marchés passagers domestiques

- Avec une très faible croissance depuis la fin du troisième trimestre de 2010, la demande dans les marchés domestiques a été plus anémique que dans le secteur international. Le marché intérieur des États-Unis, qui représente 50 % du total mondial, a affiché une croissance de 2,1 % par rapport à juillet 2010. La Chine, le deuxième plus important marché intérieur (18 % du total mondial) a connu un ralentissement important qui s'est traduit par une croissance de seulement 5,1 % en juillet. Cela a accentué la tendance vers un ralentissement de la croissance des marchés domestiques qui s'est fait sentir depuis le second semestre de 2010. Après avoir connu une croissance d'environ 20 % dans la première moitié de 2010, la Chine a terminé l'année avec une augmentation annuelle de 14,6 %, et ce taux est maintenant inférieur à 10 %.
- Le marché japonais se remet lentement du choc subi en mars lors du séisme et du tsunami. Alors qu'en juin, on observait une baisse de 20,3 % par rapport à l'année précédente, ce taux est passé à 16,7 % en juillet.
- Le Brésil et l'Inde ont enregistré les plus forts taux de croissance, soit 17,8 % et 20,6 % respectivement. Dans les deux cas, la performance était meilleure qu'en juin.

## Fret (domestique et international)

- Les marchés de fret, qui reflètent le climat économique plus rapidement que les marchés passagers, ont affiché en juillet un déclin de 0,4 % par rapport à l'année précédente. La nature de la faiblesse a évolué. En 2010, les transporteurs aériens perdaient des parts de marché au profit des autres modes de transport alors que le commerce mondial augmentait. Le séisme et le tsunami survenus au Japon, conjugués à la faiblesse générale de l'économie, expliquent maintenant la faiblesse persistante.
- Les transporteurs d'Asie-Pacifique continuent d'afficher la plus faible performance, avec une baisse de 3,6 % par rapport à juillet 2010. Les transporteurs du Moyen-Orient et de l'Amérique latine ont réalisé les meilleures performances, avec des taux de croissance de 8,4 % et 8,2 % respectivement.
- Le coefficient de charge du fret a diminué sensiblement (1,8 %) pour rejoindre le niveau d'avant la récession (45,0 %). Les transporteurs d'Asie-Pacifique, les plus importants du marché, ont vu leur coefficient de charge glisser de 60,2 % en juillet 2010 à 58,1 % en juillet 2011. Alors que la région souffre d'un important déséquilibre, avec un fort trafic sortant de produits manufacturés et un faible trafic entrant, l'envergure des opérations des transporteurs locaux devrait donner lieu à une meilleure utilisation de la capacité.

## Le bilan

« Le mois de juillet marque l'apogée du cycle annuel dans le secteur passagers. Cette année ne fait pas exception. Mais même si on peut qualifier la performance de l'industrie de meilleure que prévu, nous affronterons des vents contraires d'ici la fin de l'année. Certains de nos problèmes sont en bonne proportion attribuables aux gouvernements. La récente rationalisation de Air Berlin nous rappelle le coût élevé de la taxe de départ imposée par l'Allemagne et ses effets sur l'économie, l'emploi et les communautés. Les gouvernements ne devraient pas sacrifier le rôle de catalyseur de l'aviation en échange de revenus à court terme provenant de taxes injustifiées, surtout lorsque l'économie demeure précaire », a soutenu M. Tyler.

## [Statistiques de trafic du mois de juillet](#)

– IATA –

## Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil  
Directeur des 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 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.
- **Marchés intérieurs** : les RPK intérieurs représentent environ 40 % du marché total. Ce chiffre est plus important pour les compagnies aériennes d'Amérique du Nord où le marché intérieur représente 67 % des opérations. En Amérique latine, le trafic intérieur représente 47 % des opérations, à cause de l'important marché brésilien. Chez les transporteurs d'Asie-Pacifique, les grands marchés de l'Inde, de la Chine et du Japon font en sorte que le trafic intérieur représente 41 % des opérations dans la région. Le marché intérieur est moins important en Europe et dans la majeure partie de l'Afrique où la proportion n'est que légèrement supérieure à 10 % des opérations. Et il est

négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 5 % des opérations.

- 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 d'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 régulier international et intérieur des transporteurs membres et non membres de l'IATA.
- 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 total, en termes de RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Europe, 29,8 %; Asie-Pacifique, 26,9 %; Amérique du Nord, 28,6 %; Moyen-Orient, 7,3 %; Amérique latine, 5,1 %; Afrique, 2,3 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 40,9 %; Europe, 21,6 %; Amérique du Nord, 23,6 %; Moyen-Orient, 9,9 %; Amérique latine, 2,9 %; Afrique, 1,1 %.