



COMMUNIQUÉ

N° : 69

Après une année difficile, amélioration prévue pour 2020

11 décembre 2019 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) prévoit que l'industrie mondiale du transport aérien va générer des bénéfices nets de 29,3 milliards \$ en 2020, en hausse par rapport aux bénéfices nets de 25,9 milliards \$ prévus pour 2019 (prévision révisée à la baisse comparativement aux 28 milliards \$ annoncés en juin). Si cela s'avère, 2020 sera pour l'industrie une 11^e année consécutive dont le bilan sera rédigé à l'encre noire.

Les faits saillants de la prévision pour 2020 sont les suivants :

- Le rendement du capital investi devrait être de 6,0 % (en hausse par rapport au rendement de 5,7 % prévu pour 2019).
- La marge bénéficiaire nette devrait être de 3,4 % (en hausse par rapport au chiffre de 3,1 % prévu pour 2019).
- Les recettes totales de l'ensemble de l'industrie devraient atteindre 872 milliards \$ (+4,0 % comparativement aux 838 milliards \$ de 2019).
- Les dépenses d'exploitation de l'industrie devraient augmenter de 3,5 % pour atteindre 823 milliards \$, contre 796 milliards \$ en 2019.
- Le nombre de passagers devrait atteindre 4,72 milliards (en hausse de 4,0 % par rapport aux 4,54 milliards de 2019).
- Le nombre de tonnes de marchandises transportées devrait atteindre 62,4 millions, en hausse de 2,0 % par rapport aux 61,2 millions de tonnes transportées en 2019, ce qui constituait le plus faible résultat en trois ans.
- Une croissance économique plus forte devrait permettre une croissance du trafic de passagers (RPK) de 4,1 %, semblable à celle de 2019 (4,2 %), mais inférieure à la tendance historique.
- Le bénéfice net moyen par passager sera de 6,20 \$ (contre 5,70 \$ en 2019).

Résultats de 2019

La performance économique en 2019 a été plus faible que ce qui était prévu au moment d'établir la prévision de juin. Cela correspond à la croissance plus faible du PIB mondial, soit 2,5 % (contre les 2,7 % prévus en juin) et à la croissance du commerce mondial de seulement 0,9 % (en baisse par rapport au chiffre de 2,5 % prévu en juin). Ces développements négatifs

EMBARGO JUSQU'À 10H30 HEC

ont contribué à atténuer la demande dans les secteurs passagers et fret, d'où une croissance plus faible des recettes, les rendements ayant chuté de 3,0 % dans le secteur passagers et de 5,0 % dans le secteur du fret comparativement à 2018.

Les dépenses d'exploitation n'ont pas augmenté autant qu'on le prévoyait (3,8 % contre 7,4 % prévu en juin), ce qu'on attribue largement aux coûts du carburant qui ont été plus bas que prévu ; mais cela n'a pas suffi à compenser la baisse des recettes.

« Le ralentissement de la croissance économique, les guerres commerciales, les tensions géopolitiques et l'agitation sociale, ainsi que l'incertitude persistante concernant le Brexit, se sont conjugués pour créer un environnement d'affaires plus difficile que prévu par les compagnies aériennes. Pourtant, l'industrie a réussi à compléter une décennie rentable, alors que les restructurations et les réductions de coûts ont continué à porter leurs fruits. Il semble que 2019 verra le creux du cycle économique et la prévision pour 2020 est quelque peu meilleure. La grande question pour 2020 est de savoir comment la capacité va évoluer, en particulier dans le contexte où l'on prévoit que les 727 MAX cloués au sol vont reprendre du service et que les livraisons retardées vont être effectuées », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Facteurs de performance pour 2020

Croissance économique : on prévoit que le PIB va augmenter de 2,7 % en 2020 (légèrement plus que les 2,5 % de 2019). La croissance du commerce mondial devrait rebondir et atteindre 3,3 %, contre 0,9 % en 2019, alors que les pressions associées à l'année électorale aux États-Unis vont contribuer à réduire les tensions commerciales. La croissance est soutenue par les interventions des banques centrales ainsi que par l'assouplissement des politiques fiscales.

Coûts du carburant : la croissance économique mondiale plus lente que prévu en 2019 a contribué à réduire la demande en énergie, et le prix moyen du pétrole brut était d'environ 65 \$ par baril (Brent), contre 71,60 \$ en 2018. Les réserves de pétrole sont aussi abondantes, ce qui fait augmenter les stocks. Par conséquent, les prix du pétrole devraient diminuer encore en 2020, pour s'établir à 63 \$ (Brent). Les prix du carburéacteur devraient aussi diminuer, pour s'établir en moyenne à 75,60 \$ par baril, contre 77 \$ en 2019. On prévoit que la facture de carburant de l'ensemble de l'industrie s'élèvera à 182 milliards \$, ce qui représentera 22,1 % des dépenses, en baisse par rapport aux 188 milliards \$ (23,7 %) de 2019

Main-d'œuvre : le nombre total d'employés des compagnies aériennes devrait atteindre 2,95 millions en 2020, en hausse de 1,6 % par rapport à 2019. La productivité (ATK par employé) devrait s'élever de 2,9 % par rapport à 2019, compte tenu du rétablissement de la capacité. Le coût unitaire de main-d'œuvre (\$/ATK) devrait demeurer inchangé à 0,12 \$, parce que l'amélioration de la productivité compense la hausse des salaires.

EMBARGO JUSQU'À 10H30 HEC

Passagers : la demande dans le secteur passagers (RPK) devrait augmenter de 4,1 % en 2020, ce qui se compare au taux de croissance de 4,2 % de 2019. En fait, cela masque la reprise alimentée par la croissance du PIB puisque le taux de croissance sous-jacent est tombé à moins de 4,0 % en 2019. Toutefois, alors que la capacité du secteur passagers (ASK) a augmenté de 3,5 % en 2019, on prévoit que cette croissance sera de 4,7 % en 2020, alors que les livraisons d'aéronefs augmenteront de façon substantielle. Cela fera en sorte que le coefficient d'occupation des sièges baissera à 82 %, contre 82,4 % en 2019. Cela maintiendra la pression sur les rendements, qui devraient diminuer de 1,5 %, après une baisse de 3,0 % en 2019. Les recettes du secteur passagers, excluant les frais facultatifs, devraient atteindre 581 milliards \$ (en hausse de 2,5 % par rapport aux 567 milliards \$ de 2019).

Fret aérien : le trafic de fret a diminué l'an dernier, pour la première fois depuis 2012. Le déclin annuel de 3,3 % constituait la baisse la plus abrupte depuis 2009, au moment de la crise financière mondiale. Le transport de fret, entre temps, a diminué à 61,2 millions de tonnes, contre 63,3 millions de tonnes en 2018. Le trafic de fret devrait connaître une reprise modérée et augmenter de 2,0 % en 2020, alors qu'on prévoit atteindre 62,4 millions de tonnes, ce qui demeure inférieur à la performance de 2018. Les rendements continuent de diminuer, et on prévoit un déclin de 3,0 % en 2020, ce qui représente une amélioration par rapport au déclin de 5,0 % en 2019. Les revenus du fret aérien vont diminuer pour une troisième année en 2020, avec un total prévu de 101,2 milliards \$, en baisse de 1,1 % par rapport à 2019.

Prévisions régionales

L'aperçu des bénéfices régionaux est mitigé, tant en 2019 qu'en 2020. L'Afrique, le Moyen-Orient et l'Amérique latine devraient subir des pertes en 2019, alors que les transporteurs d'Amérique latine renoueront avec les bénéfices en 2020 en raison du renforcement des économies régionales. Les compagnies aériennes d'Amérique du Nord demeurent les plus performantes, obtenant 65 % des bénéfices de l'industrie en 2019 et environ 56 % de l'ensemble des revenus en 2020. Les résultats financiers devraient s'améliorer ou demeurer stables comparativement à 2019 dans toutes les régions, à l'exception de l'Amérique du Nord, où la croissance de capacité associée aux nouveaux aéronefs pourrait mettre de la pression sur les revenus.

Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient enregistrer des bénéfices nets de 16,5 milliards \$ (contre 16,9 milliards \$ en 2019). Cela représente une marge bénéficiaire nette de 6,0 % et un bénéfice net de 16,00 \$ par passager. La région a réussi à améliorer sa rentabilité en 2019, alors que la force de l'économie et les améliorations structurelles dans l'industrie faisaient en sorte que les recettes unitaires se maintenaient beaucoup mieux que dans les autres régions. Mais en 2020, les recettes unitaires et la rentabilité devraient diminuer. Cela sera attribuable au ralentissement de l'économie et à l'augmentation substantielle des livraisons de nouveaux aéronefs, en particulier avec le retour prévu de la flotte de 737 MAX.

EMBARGO JUSQU'À 10H30 HEC

Les transporteurs d'Europe devraient afficher des bénéfices nets de 7,9 milliards \$ en 2020 (en hausse par rapport aux 6,2 milliards prévus pour 2019), alors que les compagnies aériennes de la région profiteront d'une évolution de la situation à l'inverse de ce qu'on prévoit en Amérique du Nord. On prévoit une reprise de la croissance et, en raison de coupures substantielles dans les plans d'expansion, la croissance de la capacité devrait être modérée, ce qui favorisera l'équilibre entre l'offre et la demande. Le bénéfice net par passager devrait s'établir à 6,40 \$ (marge nette de 3,6 %). Cette performance d'ensemble relativement bonne pour la région masque le fait que de nombreuses compagnies aériennes sont tout juste au seuil de rentabilité ou subissent des pertes, ce qui explique la série de faillites de compagnies aériennes européennes observée en 2019.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique, favorisés par une modeste reprise du commerce mondial et du transport de fret, afficheront des bénéfices nets de 6,0 milliards \$ en 2020 (en hausse par rapport aux 4,9 milliards \$ de 2019), et une marge nette de 2,2 %. L'Asie demeure le centre manufacturier du monde et les revenus associés au transport d'une grande quantité de ces biens représentent une proportion importante des ventes pour plusieurs compagnies aériennes de la région. Mais on estime que la guerre commerciale n'est que suspendue ; les tarifs des échanges commerciaux ne sont pas inversés. Par conséquent, l'augmentation du commerce et des volumes de fret est modérée. Le bénéfice net par passager devrait être de 3,34 \$.

Les transporteurs du Moyen-Orient poursuivent leur processus de restructuration et les horaires annoncés indiquent un ralentissement substantiel de la croissance de la capacité en 2020. Après la croissance économique très faible de 2019, qui a limité le trafic local, on s'attend à une certaine reprise en 2020. Les restructurations et une croissance plus forte vont stimuler la performance. Mais cela prendra du temps et on s'attend à une perte pour une troisième année consécutive, évaluée à 1 milliard \$, soit un peu moins que les 1,5 milliard \$ de 2019.

Les transporteurs d'Amérique latine devraient profiter de l'amélioration des économies sous-jacentes et des restructurations, et renouer avec la rentabilité grâce à de modestes bénéfices de 100 millions \$. En plus de la faiblesse des devises en 2019, l'économie de la région a connu un fort ralentissement avec une croissance de seulement 0,2 %, en raison des problèmes au Mexique, de la récession en Argentine et du déclin d'environ le tiers de l'économie du Venezuela. En 2020, les compagnies aériennes seront favorisées par une reprise de 1,8 % de la croissance prévue par le FMI, avec de fortes croissances au Brésil et au Mexique et des contractions moins pénibles en Argentine et au Venezuela. Cela représente un élan positif de 500 millions \$, comparativement aux pertes attendues de 400 millions \$ pour 2019.

Les transporteurs d'Afrique souffrent encore de problèmes structurels associés aux coûts élevés, en raison principalement des taxes et redevances gouvernementales et des faibles taux d'occupation. La croissance économique de la région a été relativement bonne et elle devrait s'accroître en 2020, mais les marchés sont extrêmement fragmentés et desservis de

EMBARGO JUSQU'À 10H30 HEC

façon inefficace en l'absence, jusqu'ici, d'un marché unique africain du transport aérien. Par conséquent, on s'attend à des pertes de 200 millions \$, semblables à celles de 2019.

Croissance de la demande et de la capacité du secteur passagers par région

	Demande (RPK)		Capacité (ASK)	
	2019 (estimation)	2020 (prévision)	2019 (estimation)	2020 (prévision)
Monde	4,2	4,1	3,5	4,7
Amérique du Nord	3,8	3,8	2,3	5,1
Europe	4,5	3,8	3,9	3,7
Asie-Pacifique	4,7	4,8	4,4	5,5
Moyen-Orient	2,6	2,5	1,9	3,2
Amérique latine	4,2	4,3	3,0	4,6
Afrique	3,7	3,8	4,2	4,9

Contribution économique du transport aérien

Voici quelques indicateurs clés des bienfaits d'une plus grande connectivité mondiale :

- Le tarif aérien aller-retour moyen en 2020 (avant surcharges et taxes) devrait être de 293 \$ (dollars de 2018), ce qui représente une diminution de 64 % du tarif de 1998 après rajustement pour l'inflation.
- Le tarif moyen du fret aérien en 2020 devrait être de 1,66 \$/kg (dollars de 2018), soit une diminution de 66 % par rapport à 1998.
- Le nombre de paires de villes desservies par les compagnies aériennes devrait atteindre 23 162 en 2020 (en hausse de 4,2 % par rapport aux 22 228 de 2019), soit 126 % de plus qu'en 1998.
- Les dépenses totales en transports aériens par les consommateurs et les entreprises devraient atteindre 908 milliards \$ en 2020, en hausse de 4,0 % par rapport à 2019, soit l'équivalent de 1,0 % du PIB mondial.
- La valeur des biens commerciaux transportés atteindra 7100 milliards \$, en hausse de 5,1 % par rapport à 2019.
- La valeur des dépenses touristiques associées au transport aérien sera de 968 milliards \$, en hausse de 7,3 par rapport à 2019.
- Les compagnies aériennes devraient verser en 2020 136 milliards \$ dans les coffres des gouvernements en impôts sur le revenu (5,2 % de plus qu'en 2019).

- IATA -

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives
Tél. : +41 22 770 2967
Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

EMBARGO JUSQU'À 10H30 HEC

- 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 – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- Toutes les données en dollars (\$) sont en dollars américains.