



COMMUNIQUÉ

No: 48

Fragile mais en voie d'amélioration

– L'augmentation de la taxe aérienne au Royaume-Uni n'est pas une bonne solution –

29 octobre 2009 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic aérien international régulier pour le mois de septembre 2009. La demande dans le secteur passagers est demeurée à peu près inchangée, augmentant de 0,3 % par rapport à septembre 2008. Dans le secteur du fret, la demande a diminué de 5,4 % par rapport à septembre 2008. Les coefficients de charge sont revenus à ce qu'ils étaient avant la crise, soit 77,1 % pour les vols passagers et 50,8 % pour le fret.

L'apparente amélioration de la demande d'une année sur l'autre est trompeuse. Elle est en grande partie attribuable au fait que la comparaison se fait avec le mois de septembre 2008 qui fut exceptionnellement faible (la demande avait baissé de 2,9 % pour le trafic passagers et de 7,7 % pour le fret). Les statistiques désaisonnalisées indiquent une baisse de 0,3 % du trafic passagers et de 1,4 % du volume de fret pour septembre 2009, par rapport au mois d'août 2009. Cela reflète l'arrêt de la reprise économique observée aux États-Unis et ailleurs au cours des derniers mois.

« Il est beaucoup trop tôt pour parler d'une reprise. Le pire est peut-être derrière nous en termes de baisse de la demande, mais les rendements continuent d'être désastreux et les coûts augmentent. L'industrie du transport aérien est encore fortement déficitaire et l'environnement d'affaires est fragile », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Les compagnies aériennes continuent de gérer prudemment leur capacité. La capacité désaisonnalisée dans le secteur passagers est demeurée inchangée tout au long de l'année alors que la capacité du fret a augmenté lentement au cours des deux derniers mois. Les coefficients de charge ont augmenté pour atteindre les niveaux d'avant la crise, ce qui devrait aider à compenser les chutes abruptes de rendement (-14 % pour la classe économique, -18 % pour les sièges premium et -20 % pour le fret).

Les coûts croissants sont préoccupants. Alors que les transporteurs ajustent leur capacité en fonction de la demande, les avions font moins d'heures de vol (3 % de moins pour certains types d'aéronefs). Cela fait augmenter les coûts non liés au carburant. Au même moment, le prix du pétrole dépasse les 75 \$US le baril de Brent, ce qui excède de beaucoup les 43 \$US affichés au début de l'année.

Demande dans le secteur du transport passagers international régulier

- La demande dans le secteur passagers est maintenant de 5 % plus élevée que le niveau plancher atteint en mars 2009, mais de 6 % au-dessous du sommet enregistré au début de 2008.

- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré les plus importantes hausses, passant de -1,6 % en août à +2,1 % en septembre. En dépit de la tendance mondiale, les volumes passagers désaisonnalisés ont augmenté de près de 1 % d'août à septembre. Trois facteurs sont à l'origine de cette vigueur relative. Les incitatifs gouvernementaux dans les principales économies entraînent des augmentations de production; le système bancaire de la région est relativement fort; et les consommateurs de la région ne sont pas aussi endettés que ceux d'Europe ou des États-Unis.
- Au contraire, **les transporteurs européens** ont subi une détérioration de la demande, passant de -2,8 % en août à -4,2 % en septembre. Cela reflète en partie une perte de parts de marché des transporteurs du réseau sur les routes court-courriers au profit des transporteurs à rabais. Plus important, il y a eu détérioration de la demande sur les routes long-courriers. Pour les routes vers l'Asie, il semble que cela résulte du mouvement en faveur des transporteurs locaux qui a permis aux transporteurs d'Asie-Pacifique de récolter les fruits d'économies régionales plus vigoureuses. Sur les routes vers l'Amérique du Nord, la demande plus faible en général est liée à la perte de confiance des consommateurs et des entreprises envers les économies de part et d'autre de l'Atlantique Nord.
- Chez **les transporteurs d'Amérique du Nord**, la demande est restée inchangée (-2,4 % en septembre, par rapport à -2,5 % en août). Ce nivellement est attribuable à la chute du niveau de confiance des consommateurs et des entreprises.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu en septembre une augmentation de 18,2 % d'une année sur l'autre. Cette donnée est faussée par le fait que le ramadan a débuté en août 2009 alors qu'il commençait en septembre l'an dernier. La croissance est principalement attribuable à des gains de parts de marché sur les routes long-courriers qui passent par les plaques tournantes du Moyen-Orient. Les revenus décroissants du pétrole continuent à affecter la croissance économique et l'industrie du voyage dans la région.
- Chez **les transporteurs d'Amérique latine**, la demande a fait un bond, passant de -2,3 % en août à +3,4 % en septembre, en raison de la vigueur relative des économies de la région.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont aussi observé une légère amélioration, passant de -4,9 % en août à -4,2 % en septembre. Alors que les économies africaines ont été relativement résilientes au cours de la récession, les transporteurs aériens de la région doivent encore lutter pour conserver leurs parts de marché.

Demande dans le secteur du fret international

- Le trafic de fret est de 12 % au-dessus du niveau plancher de décembre 2008, mais il demeure de 17 % inférieur au niveau atteint au début de 2008.
- Les **transporteurs du Moyen-Orient** ont affiché la meilleure performance de toutes les régions avec une augmentation de 3,6 % d'une année sur l'autre.
- Les **transporteurs d'Amérique latine** ont aussi enregistré une hausse de 1,8 % mais cela constitue un déclin par rapport à la hausse de 3,9 % observée le mois précédent.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique, d'Europe et d'Amérique du Nord** ont enregistré des hausses par rapport au mois d'août, mais les chiffres demeurent négatifs, à -3,1 %, -13 % et -5,0 % respectivement. Les améliorations sont surtout attribuables à l'amélioration de l'activité économique dans chacune de ces régions.
Chez **les transporteurs d'Afrique**, il y a eu une nouvelle baisse de l'activité de fret, passant de -5,1 % en août à -6,9 % en septembre.

La hausse de la taxe aérienne au Royaume-Uni constitue une mauvaise réponse à la crise qui frappe l'industrie. « Les politiques de certains gouvernements face à la crise de l'industrie sont décevantes. Le Royaume-Uni donne l'exemple d'un gouvernement qui a perdu contact avec la réalité. La crise économique mondiale fait de la réduction des coûts une question de vie ou de mort. Et la prochaine réunion de Copenhague sur les changements climatiques requiert qu'on se penche sur des mesures de réduction des émissions. Que fait le gouvernement du Royaume-Uni ? Il augmente, à compter du premier novembre, sa taxe aérienne (APD) pour percevoir 2,5 milliards £ auprès des voyageurs aériens, sous prétexte de protéger l'environnement. Ils sont

complètement dans l'erreur. Les taxes ne vont pas réduire les émissions. Et rendre les voyages plus dispendieux ne contribuera pas à stimuler l'économie », a expliqué M. Bisignani.

La taxe aérienne britannique de 2,5 milliards £ est complètement hors de proportion par rapport aux 572 millions £ que coûterait la compensation de l'ensemble des émissions de carbone de l'aviation du Royaume-Uni. « Il est totalement insensé de multiplier par quatre la facture présentée aux voyageurs pour leurs émissions. Plutôt que d'augmenter les taxes, le gouvernement du Royaume-Uni devrait soutenir les cibles ambitieuses de l'industrie visant à combattre les changements climatiques, notamment (1) améliorer l'efficacité énergétique de 1,5 % par année en moyenne d'ici 2020, (2) stabiliser les émissions à partir de 2020 grâce à une croissance neutre en carbone; et (3) réduire de moitié les émissions nettes d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005 », a ajouté M. Bisignani.

– IATA –

Contact :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Tél. : +41 22 770 2967
Courriel : 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.
- **Méthode de calcul des coûts de compensation des émissions de l'aviation du Royaume-Uni.** En 2007 (soit les données les plus récentes), l'aviation intérieure et le carburant embarqué au Royaume-Uni pour les vols internationaux ont généré des émissions de 37,1 millions de tonnes de CO₂. Le prix actuel pour une indemnité en phase 3 dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (décembre 2013) est de 16,94 euros. Considérant un taux de change de 0,91, nous obtenons 15,41 £ par tonne de CO₂. Le coût pour la compensation de toutes les émissions de CO₂ de l'aviation du Royaume-Uni serait donc d'environ 572 millions £.
- **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 de ASK utilisé.
 - FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
 - AFTK : tonne-kilomètre de marchandises disponible – mesure de la capacité totale disponible du fret.
 - FLF : facteur de charge du fret, soit le pourcentage de l'AFTK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA couvrent le trafic aérien international régulier; le trafic intérieur n'est pas inclus.
- 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 par région pour le trafic passagers international, en termes de RPK, s'établissent comme suit : Europe, 35,1 %; Asie-Pacifique, 29,3 %; Amérique du Nord, 18,1 %; Moyen-Orient, 11,3 %; Amérique latine, 4,4 %; Afrique, 1,8 %.
- Les parts de marché par région pour le fret international, en termes de FTK, s'établissent comme suit : Asie-Pacifique, 44,3 %; Europe, 26,0 %; Amérique du Nord, 16,5 %; Moyen-Orient, 10,1 %; Amérique latine, 2,1 %, Afrique, 0,9 %.
- Les données sur l'utilisation des aéronefs proviennent de la firme Ascend.