



Communiqué

No: 31

De forts résultats soutiennent les profits

– Marge nette de 1,8 % malgré la faiblesse de l'économie et le prix élevé du pétrole –

3 juin 2013 (Le Cap) – L'Association du transport aérien international (IATA) a revu à la hausse ses prévisions concernant l'industrie aérienne mondiale, et anticipe des profits de 12,7 milliards \$ en 2013, sur des revenus de 711 milliards \$. Ce chiffre dépasse de 2,1 milliards \$ les profits de 10,6 milliards \$ prévus en mars de cette année, et les profits de 7,6 milliards \$ réalisés en 2012.

Les marges demeurent faibles. Sur des revenus prévus de 711 milliards \$ cette année, la marge bénéficiaire nette devrait être de 1,8 %. Le fait que même une si faible marge fasse de 2013 la troisième année la plus rentable de l'industrie depuis les événements de septembre 2001 est révélateur de la très faible rentabilité de l'industrie aérienne. En 2007, l'industrie a récolté une marge bénéficiaire nette de 2,9 % (14,7 milliards \$) et en 2010, les compagnies aériennes ont généré une marge nette de 3,3 % (19,2 milliards \$).

« Les affaires sont très difficiles dans cette industrie. Le défi quotidien de maintenir les revenus au-dessus des coûts est titanesque. Plusieurs compagnies aériennes sont en difficulté. En moyenne, les compagnies aériennes vont gagner environ 4 \$ par passager transporté, soit moins que le coût d'un sandwich », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Les profits sont minces, mais les dernières sept ou huit années ont donné lieu à de fortes améliorations dans les résultats. Une utilisation plus efficiente des actifs est à l'origine de ce progrès. Le coefficient d'occupation des sièges de l'industrie devrait atteindre le niveau record de 80,3 % en 2013, soit 6,0 points de pourcentage de mieux qu'en 2006. De plus, les transporteurs aériens ont trouvé de nouvelles sources de valeur qui ont haussé la contribution des revenus accessoires de 0,5 % en 2007 à 5 % en 2013.

Les facteurs macroéconomiques ont aussi joué un rôle. Les prix du pétrole devraient atteindre en moyenne 108 \$ par baril (Brent), soit un peu moins que le prix moyen de 111,8 \$ enregistré en 2012. Cela est attribuable en partie à l'augmentation des approvisionnements en provenance d'Amérique du Nord. Entre-temps, la prévision de croissance économique mondiale s'est détériorée légèrement depuis mars, alors que la récession en Europe s'avère plus profonde que prévu. Les retombées bénéfiques de la baisse des prix du carburant devraient compenser l'effet négatif de la faible croissance économique, permettant une modeste augmentation de la rentabilité de l'industrie.

« Le fait de générer des profits, si modestes soient-ils, avec le pétrole à 108 \$ par baril et la sombre perspective économique, constitue une réussite en soi. Ces performances plus solides maintiennent les compagnies aériennes rentables. Les transporteurs aériens remplissent davantage de sièges. Pour la première fois de l'histoire, le coefficient d'occupation des sièges de l'industrie devrait dépasser 80 % en

moyenne. Et avec les revenus accessoires qui atteignent 5 %, il est évident que les compagnies aériennes ont trouvé de nouveaux moyens d'ajouter de la valeur à l'expérience de voyage et d'améliorer leurs résultats », ajoute M. Tyler.

Les profits de 12,7 milliards \$ représentent un rendement du capital investi (RCI) de 4,8 %. Cela permettra à l'industrie de payer ses dettes et de verser aux investisseurs un modeste dividende. « Mais un rendement de 4,8 % demeure inférieur au coût moyen du capital nécessaire à l'industrie, qui s'élève à 7 à 8 %. Pour que les compagnies aériennes puissent trouver les 4 à 5 billions \$ nécessaires pour financer le développement prévu de la flotte au cours des 20 prochaines années, il faudra davantage d'amélioration », selon M. Tyler.

Facteurs déterminants de la prévision :

Passagers : le coefficient d'occupation des sièges de l'industrie devrait s'élever à 80,3 % en moyenne, ce qui est un record. La capacité du secteur passagers devrait s'accroître de 4,3 %, ce qui est inférieur à l'augmentation prévue de la demande cette année, soit 5,3 %. Pour la deuxième année consécutive, les transporteurs maintiendront l'augmentation de capacité inférieure à la croissance de la demande, malgré le nombre élevé de livraisons de nouveaux aéronefs. Toutes les régions devraient voir la demande augmenter plus vite que la capacité. Les conditions resserrées d'offre et de demande, toutefois, ne devraient pas entraîner d'augmentations substantielles de rendement. Les rendements du secteur passagers devraient afficher une modeste croissance de 0,3 % en 2013.

Au total, il devrait y avoir 3,13 milliards de passagers en 2013. C'est la première fois que le nombre dépasse les 3 milliards.

Fret aérien : le secteur du fret aérien continue de subir tout l'impact des prévisions pessimistes dans les économies développées. Les volumes de fret devraient stagner, à 52,1 millions de tonnes. Effectivement, il n'y a eu aucune croissance notable depuis 2010, alors que les volumes de fret étaient de 50,7 millions de tonnes. Après une chute de 6,3 % des rendements en 2012, nous prévoyons une autre contraction de 2,0 % en 2013, alors que la capacité demeure beaucoup plus critique que dans le secteur passagers.

Prix du pétrole : après le récent allègement des prix du pétrole, on s'attend à ce que le prix moyen du pétrole brut Brent pour l'année s'élève à 108 \$ par baril. Il s'agit d'une prévision légèrement en baisse par rapport au chiffre de 109,5 \$ donné précédemment, et ce prix est inférieur à celui de 2012 qui atteignait 111,8 \$. Néanmoins, cela représente près du double du prix de 2006, soit 65,1 \$ par baril.

Maîtrise des coûts et production de recettes : les prix du carburant d'aviation ont augmenté d'environ 55 % de 2006 à 2013. Il s'agit du principal facteur de l'augmentation de 23 % des coûts unitaires durant cette période. L'augmentation du coût unitaire aurait été bien supérieure si les compagnies aériennes n'avaient pas maintenu les coûts non reliés au carburant pratiquement inchangés en termes réels, en plus de mettre en place d'importants programmes d'efficacité énergétique. L'intense concurrence a fait en sorte que les tarifs n'ont pas suffi à recouvrer ce coût. Les compagnies aériennes ont trouvé de nouveaux moyens d'ajouter de la valeur à l'expérience de voyage, stimulant ainsi les revenus accessoires. Les revenus accessoires représentent 36 milliards \$ des 680 milliards \$ de revenus récoltés en 2012. Cette proportion de 5 % devrait s'accroître sensiblement en 2013. En 2007, les revenus accessoires représentaient 2,5 milliards \$, soit 0,5 % des revenus de 510 milliards \$ de l'industrie.

Croissance économique : la performance économique demeure faible dans l'ensemble. Le PIB devrait croître de 2,2 % cette année, ce qui n'est que légèrement au-dessus du taux de croissance de 2,1 %

enregistré en 2012. Et cela représente la moitié de la croissance de 4 % enregistrée en 2006. Toutefois, le commerce est le facteur prépondérant de la demande de transport aérien et de la rentabilité des compagnies aériennes. À ce chapitre, les perspectives sont légèrement meilleures, puisqu'on prévoit que la croissance passera de 2,5 % en 2012 à 4 % en 2013. Bien que le commerce entre les économies développées demeure calme en raison de l'incertitude économique de l'Europe, les échanges sont en plein essor sur les routes vers les économies en émergence. Cela reflète bien la tendance de croissance de l'industrie aérienne.

Changements structurels : les changements structurels ont amélioré la capacité de l'industrie de générer des profits. La consolidation, plus visible dans les marchés nord-américains, a amélioré les résultats financiers. De plus, la crise financière a rendu l'accès au capital plus difficile, limitant le nombre de nouveaux entrants dans le marché. Et un plus grand nombre de transporteurs moins solides se sont retirés, et ce, dans tous les segments de l'industrie.

Résultats régionaux :

Toutes les régions devraient afficher des profits en 2013, certaines, de façon plus marquée. Dans l'ensemble, une tendance se dessine, correspondant à un renforcement de la rentabilité chez les transporteurs plus importants ou occupant des niches de marché. La rentabilité de plusieurs plus petits transporteurs, qui ne profitent pas des économies d'échelle, de la diversification du marché ou des marchés de niche, pose plus de problèmes en raison du prix élevé du carburant et de la faiblesse de l'économie.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient afficher des profits combinés de 4,6 milliards \$ en 2013 (en hausse par rapport à la prévision précédente de 4,2 milliards \$). La région viendra au premier rang, tant pour la valeur absolue des bénéfices que pour la marge bénéficiaire avant intérêts et impôts (BAII) qui s'élèvera à 5,0 %. Le facteur déterminant en sera la forte croissance en Chine et sur les marchés long-courriers, soutenue par la fermeté des échanges commerciaux et des autres activités commerciales. Une croissance plus forte est prévue au Japon, quand les mesures de stimulation du marché feront sentir leurs effets sur la seconde économie de la région. Tout cela contribue à surmonter la faiblesse des marchés de fret aérien dans lesquels les transporteurs d'Asie-Pacifique sont les joueurs les plus importants, avec 38 % des parts de marché. L'ensemble de la demande dans le secteur passagers dans la région devrait augmenter de 6,3 %, soit plus que l'augmentation de capacité de 5,6 %.

Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient récolter des bénéfices de 4,4 milliards \$, une hausse substantielle par rapport aux 3,6 milliards \$ prévus précédemment. Les changements structurels, comme la consolidation et les mesures d'efficacité dans le marché intérieur sont les principaux facteurs d'amélioration des résultats. La croissance de la demande de sièges sera la plus lente parmi toutes les régions, à 1,7 %, ce qui reflète à la fois la maturité et la stagnation du marché intérieur des États-Unis. Mais cette prévision dépasse considérablement l'augmentation prévue de 0,7 % de la capacité, de sorte que l'utilisation des actifs devrait encore s'améliorer.

Les transporteurs d'Europe devraient enregistrer des bénéfices de 1,6 milliard \$, soit le double de la prévision précédente de 0,8 milliard \$. Bien qu'il s'agisse là d'une amélioration substantielle, la marge BAII de la région devrait être de seulement 1,3 %, la deuxième plus faible après celle de l'Afrique (0,9 %). Les améliorations dans la crise de la zone euro ont cessé au cours des derniers mois, semant la crainte d'une troisième déception. En 2011 et 2012, les tendances à l'amélioration se sont évanouies lorsque la crise s'est empirée de façon inattendue. La demande demeure forte et les kilomètres-passagers payants (RPK) devraient s'accroître de 4,0 %, soit beaucoup plus que l'augmentation de capacité de 2,7 %. Les

conditions économiques de cette région sont les plus faibles, mais la consolidation des marchés en Atlantique Nord et à l'intérieur de l'Europe contribue à l'amélioration des résultats financiers.

Les transporteurs du Moyen-Orient devraient afficher des bénéfices de 1,5 milliard \$, une légère amélioration par rapport aux prévisions précédentes de 1,4 milliard \$. La demande de sièges devrait continuer à augmenter au rythme de 15,0 %, soit plus que l'augmentation anticipé de capacité de 12,6 %. Les aéroports pivots de la région continuent de desservir le trafic long-courrier, et ils sont particulièrement forts pour ce qui est de favoriser la connectivité des économies émergentes d'Asie et d'Afrique.

La prévision est inchangée pour **les transporteurs d'Amérique latine** qui devraient enregistrer des bénéfices de 0,6 milliard \$. La région vient au deuxième rang, après le Moyen-Orient, pour la croissance du secteur passagers (9,8 %) et de la capacité (7,8 %). Cette croissance est favorisée par les échanges et autres flux commerciaux avec l'Asie et l'Amérique du Nord. La marge BAII de la région se situera à 2,8 %, une amélioration significative par rapport à 2012 (2,1 %). Cependant, ce taux est bien inférieur à ceux prévus en Amérique du Nord (4,2 %) et en Asie-Pacifique (5,0 %).

Les transporteurs d'Afrique ont encore les moins bons résultats prévus, avec un coefficient d'occupation des sièges sous les 70 %, des marges d'exploitation de moins de 1 % en moyenne et des profits de tout juste 100 millions \$. Toutefois, si on considère les 100 millions \$ de pertes subies en 2012, cette prévision constitue une amélioration. L'augmentation prévue du nombre de sièges (6,7 %) devrait être surpassée par la croissance de la demande (7,5 %). Cela contribuera à l'amélioration du coefficient d'occupation. Les compagnies aériennes de la région sont aux prises avec des coûts d'exploitation élevés, en particulier pour le carburant, qui dépassent en moyenne de 21 % ceux des autres régions du monde. Les services long-courriers font face à une forte concurrence des transporteurs de l'extérieur de la région, tandis que des barrières aéroportuaires importantes empêchent une meilleure connectivité régionale.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives
Centre des médias de l'AGA : +27214105253
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.