



COMMUNIQUÉ

N° : 16

La croissance de la demande compromise par le prix élevé du pétrole

2 mai 2012 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic aérien international pour le mois de mars, qui révèlent que la demande globale dans le secteur passagers a augmenté de 7.6% et de 0,3 % pour le fret par rapport à mars 2011.

Les comparaisons avec le mois de mars 2011 sont biaisées par les événements qui ont affecté la demande l'an dernier, dont le Printemps arabe, qui a perturbé les voyages au Moyen-Orient et en Afrique du Nord dès février 2011, et le séisme et le tsunami survenus au Japon en mars 2011, qui a affecté les voyages aériens dans la région Asie-Pacifique. L'IATA évalue que le taux d'augmentation des voyages aériens en mars, en glissement annuel, était de deux points de pourcentage au-dessus de ce qu'il aurait été si ces événements n'avaient pas eu lieu.

La demande dans le secteur du fret, entre-temps, a été affectée par la date du Nouvel An chinois, qui est arrivé en janvier cette année, augmentant les envois en février, alors qu'il a eu lieu en février l'an dernier, augmentant le volume d'envois en mars 2011, ce qui affecte les comparaisons d'une année sur l'autre. Si on compare à février 2012, le fret aérien en mars a connu une augmentation substantielle de 2,2 %.

« Si on réduit les chiffres de croissance de l'industrie de 2 % pour tenir compte des événements extraordinaires de 2011, les compagnies aériennes ont tout de même géré une croissance de l'ordre de 5 à 6 %. Étant donné les conditions économiques de certains pays européens qui retournent en récession, la demande dans le secteur passagers se maintient bien. Mais cela n'a que peu d'impact positif sur le bilan final parce que les rendements n'arrivent pas à progresser au même rythme que le prix très élevé du pétrole », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Le prix du pétrole est demeuré obstinément au-dessus de 100 dollars par baril (brut Brent) au cours des 14 derniers mois. En 2008, le prix du pétrole est passé de 90 \$ par baril en janvier à 147 \$ à la fin de juillet. En novembre, il était redescendu au-dessous de 50 \$ le baril. « Nous n'avions encore jamais vu un prix aussi soutenu. Le prix du carburéacteur a augmenté de 8 % depuis janvier. Comme le carburant représente maintenant en moyenne 34 % des coûts d'exploitation, cette augmentation de prix fait très mal », explique M. Tyler.

La capacité totale du secteur passagers a augmenté de 4,4 % par rapport à mars 2011, entraînant un coefficient d'occupation des sièges de 78,3 %, en hausse de 2,4 % en glissement annuel. La capacité du fret, toutefois, a augmenté de 1,7 % en glissement annuel, soit plus que le taux de croissance de la demande, créant une pression sur les coefficients de charge.

Comparaison d'une année sur l'autre	Mars 2012 vs mars 2011						Cumulatif 2012 vs 2011					
	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF	RPK	ASK	PLF	FTK	AFTK	FLF
International	9,6 %	5,0 %	77,7 %	0,1 %	1,7 %	53,6 %	8,2 %	5,5 %	76,4 %	-0,9 %	2,6 %	49,9 %
Intérieur	4,5 %	3,3 %	79,3 %	1,3 %	1,7 %	29,0 %	6,0 %	4,9 %	77,5 %	0,5 %	2,1 %	27,2 %
Marché total	7,6 %	4,4 %	78,3 %	0,3 %	1,7 %	48,2 %	7,4 %	5,3 %	76,8 %	-0,7 %	2,5 %	44,8 %

Marchés passagers internationaux

Les voyages internationaux ont augmenté de 9,6 % en mars par rapport à l'année précédente, tandis que la capacité a augmenté de 5 %, ce qui a donné un coefficient d'occupation des sièges de 77,7 %, en hausse de 3,2 % par rapport à mars 2011.

Les **transporteurs européens** ont enregistré la plus forte croissance de trafic parmi les principales régions, malgré la récession qui s'accroît dans certaines parties du continent. La demande était en hausse de 8,8 % en glissement annuel, avec une augmentation de capacité de 4,1 %. Le coefficient d'occupation a atteint 78,5 %. Cette croissance est en partie attribuable à l'augmentation des exportations européennes vers les économies asiatiques plus fortes et des voyages d'affaires qui en découlent.

Les **transporteurs d'Asie-Pacifique** ont aussi connu une croissance vigoureuse, la demande étant en hausse de 8,1 %, avec une augmentation de capacité de 4,3 %, ce qui a hissé les coefficients d'occupation à 76,5 %. Les comparaisons d'une année sur l'autre ont été influencées par le séisme et le tsunami qui ont frappé le Japon en mars 2011, qui aurait réduit la demande de 2011 de 3 %, selon les estimations, exagérant d'autant la croissance en glissement annuel.

Les **transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une augmentation de 5,3 % du trafic passagers, ce qui constitue une solide performance pour la région, en lien avec l'amélioration des résultats économiques aux États-Unis, et en particulier avec l'augmentation de la confiance des consommateurs. La capacité a augmenté à un rythme bien inférieur, soit 0,9 %, faisant augmenter légèrement les coefficients d'occupation à 80,3 %, le plus élevé parmi les régions. Un très rigoureux contrôle de la capacité dans la région permet aux transporteurs aériens de maximiser l'utilisation des actifs, compensant en partie l'augmentation du coût du carburant.

Chez les **transporteurs du Moyen-Orient**, la demande a bondi de 20,9 %, avec une augmentation de capacité de 12,4 %, hissant les coefficients d'occupation à 78,7 %. Il s'agit du taux de croissance le plus élevé parmi les régions, mais il reflète essentiellement la faiblesse du marché qui a suivi le Printemps arabe de l'an dernier. L'IATA estime que ce phénomène a gonflé l'augmentation du trafic de sept points de pourcentage.

Les **transporteurs d'Amérique latine** ont connu la seconde plus lente croissance parmi les régions, mais l'augmentation de trafic atteint néanmoins 7,7 %, en glissement annuel, avec une

hausse de capacité de 6,7 %. Le coefficient d'occupation des sièges était de 77,9 %. Cette région est l'une de celles où les distorsions liées aux événements de 2011 sont les plus faibles et la récente expansion est le prolongement d'une croissance soutenue observée depuis le début de 2009.

Les **transporteurs d'Afrique** affichent une croissance de 14,3 % du trafic, mais on estime que 11 points de pourcentage sont attribuables à la diminution de trafic en mars 2011 lors du Printemps arabe. La capacité a augmenté de 10,7 %. Le coefficient d'occupation de 64,8 % qui en résulte est une amélioration par rapport à l'année précédente, mais il est de loin le plus faible parmi les régions.

Marchés passagers intérieurs

Le taux de croissance des marchés intérieurs représente moins de la moitié de celui observé dans les marchés internationaux, à 4,5 %. Cela est attribuable en partie au moment où s'est tenu le carnaval de Rio, mais aussi à la croissance plus lente en Inde.

- **Le Japon** a enregistré la plus forte croissance du trafic, avec une hausse de 15,5 % en glissement annuel. Toutefois, cela reflète l'impact dévastateur des catastrophes naturelles de mars 2011. Le trafic en mars 2011 était en baisse de 27 % par rapport à mars 2010 et le résultat aurait été pire si le séisme était survenu plus tôt dans le mois. Alors que le marché s'est considérablement rétabli, le niveau de trafic intérieur demeure inférieur de 10 % au niveau d'avant la crise. En fait, depuis la fin de l'année dernière, le nombre de voyages intérieurs a commencé à diminuer. La capacité était en baisse de 2,6 % par rapport à l'année précédente et le coefficient d'occupation des sièges était de 64,8 %, le plus bas parmi les marchés intérieurs.
- **En Chine**, le trafic intérieur a poursuivi sa forte croissance avec une augmentation de 10,1 %, mais la capacité a augmenté de 11,8 %, ce qui a fait baisser les coefficients d'occupation à 80,5 %.
- Le marché intérieur des **États-Unis** affiche une croissance de 1 % tandis que la capacité a diminué de 0,7 %, poussant les coefficients d'occupation à 84,3 %, le plus élevé parmi tous les marchés.
- Les transporteurs aériens du **B Brésil** ont été affectés par la date carnaval de Rio qui s'est tenu en février 2012, un mois plus tôt qu'en 2011. Le trafic a augmenté de 2,9 % en mars 2012, mais on estime que ce chiffre aurait doublé sans cette distorsion. La capacité a augmenté de 9,2 % et le coefficient d'occupation était en baisse, à 65,2 %.
- Le trafic en **Inde** a augmenté de 4 % en glissement annuel, soit beaucoup plus lentement qu'au cours des derniers mois, ce qui reflète le ralentissement économique. La capacité a augmenté de 4,8 % et le coefficient d'occupation était de 72,2 %.

Fret aérien (intérieur et international)

- Les marchés de fret aérien commencent à montrer des signes d'expansion. Le nombre de tonnes-kilomètres de fret (FTK) était plus de 4 % plus élevé en mars qu'au quatrième trimestre de 2011. Toutefois, si on compare à mars 2011, la taille du marché était en hausse de seulement 0,3 %. Cela est dû au fait que le Nouvel An chinois avait lieu en

février 2011, ce qui a fait augmenter les envois en mars 2011 alors que les usines reprenaient leurs activités après la période des célébrations.

- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique et d'Europe** ont subi des baisses de trafic de fret de 3,1 % et 1,9 % respectivement, par rapport à l'an dernier.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont enregistré une augmentation de 15,1 % de la demande, la meilleure performance parmi les régions. De ce chiffre, on impute environ quatre points de pourcentage aux diminutions de trafic liées au Printemps arabe de l'an dernier. Les **transporteurs d'Amérique latine** ont vu leur trafic de fret augmenter de 4,9 %, tandis que ceux d'**Afrique** ont connu une augmentation de 3,9 % par rapport à l'an dernier. Chez les **transporteurs d'Amérique du Nord**, la demande a augmenté de 1,6 % en glissement annuel.

Le bilan

L'Espagne et le Royaume-Uni ont glissé dans une récession à double creux au cours des dernières semaines. Depuis le mois d'avril de cette année, le Royaume-Uni a augmenté de 8 % sa taxe sur les passagers aériens (déjà la plus onéreuse taxe sur l'aviation au monde), soit une augmentation deux fois plus élevée que le taux d'inflation. L'Espagne, dont l'économie dépend grandement du tourisme, envisage une augmentation de 50 % des frais à ses deux grands aéroports (Barcelone et Madrid).

« Il y a une limite à exploiter la poule aux œufs d'or. Même dans la meilleure des époques, augmenter le coût de la connectivité nuit à la compétitivité. Lorsque l'économie est en difficulté, cela compromet la capacité de l'aviation de créer des emplois et de la croissance. Et en période de récession, c'est une absurdité au plan économique », soutient M. Tyler.

L'aviation est responsable de 56,6 millions d'emplois et d'une activité économique de 2,2 billions de dollars, selon une récente étude d'Oxford Economics.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

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 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.
- **Marchés intérieurs** : les RPK intérieurs représentent environ 37,0 % du marché total. Ce chiffre est plus important pour les compagnies aériennes d'Amérique du Nord où le marché intérieur représente 66,5 % des opérations. En Amérique latine, le trafic intérieur

représente 47,3 % 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 42,2 % 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 de 11,0 % et 11,6 % des opérations, respectivement. Et il est négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 5,5 % 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.
 - 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, 26,5 %; Asie-Pacifique, 29,4 %; Amérique du Nord, 28,1 %; Moyen-Orient, 8,2 %; Amérique latine, 5,5 %; Afrique, 2,3 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 39,5 %; Europe, 21,5 %; Amérique du Nord, 24,2 %; Moyen-Orient, 10,8 %; Amérique latine, 2,9 %; Afrique, 1,1 %.