



COMMUNIQUÉ

No : 27

## Les perspectives de rentabilité des compagnies aériennes se renforcent

5 juin 2023 (Istanbul) – L'Association du transport aérien international (IATA) annonce un renforcement prévu de la rentabilité de l'industrie aérienne selon la mise à jour des prévisions pour 2023. En voici les faits saillants :

- Les bénéfices nets de l'industrie aérienne devraient atteindre 9,8 milliards \$ en 2023 (marge bénéficiaire nette de 1,2 %), ce qui représente plus du double du montant établi dans la prévision précédente de décembre 2022, soit 4,7 milliards \$.
- Les bénéfices d'exploitation de l'industrie aérienne devraient s'élever à 22,4 milliards \$ en 2023, contre des bénéfices estimés à 3,2 milliards \$ dans la prévision de décembre. C'est plus du double des 10,1 milliards \$ estimés pour 2022.
- On prévoit qu'environ 4,35 milliards de personnes vont voyager par avion en 2023, ce qui se rapproche des 4,54 milliards de passagers de 2019.
- Les volumes de fret aérien devraient représenter 57,8 millions de tonnes, ce qui est inférieur aux 61,5 millions de tonnes transportées en 2019, avec un net ralentissement du volume commercial international.
- Les revenus totaux devraient s'accroître de 9,7 % en glissement annuel, pour atteindre 803 milliards \$. Les revenus vont dépasser les 800 milliards \$ pour la première fois depuis 2019 (838 milliards \$). La croissance des dépenses devrait être limitée à 8,1 %.

« La performance financière des compagnies aériennes en 2023 dépasse les attentes. La rentabilité renforcée est attribuable à plusieurs développements positifs. Au début de l'année, la Chine a levé les restrictions liées à la COVID 19 plus tôt que prévu. Les revenus du secteur du fret demeurent supérieurs au niveau pré-pandémique, même si les volumes ne sont pas supérieurs. Et quant aux coûts, il y a des apaisements. Les prix du carburant, bien qu'élevés, ont fléchi au cours du premier semestre », explique Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Le retour aux profits nets, même avec une marge bénéficiaire nette de 1,2 %, est un exploit important. D'abord, il a été réalisé dans une période de grande incertitude économique. Ensuite, cela survient après les pertes les plus grandes de l'histoire de l'aviation (pertes nettes de 183,3 milliards \$ pour la période de 2020 à 2022 inclusivement, avec une marge bénéficiaire nette de -11,3 % pour la période). Il faut noter que l'industrie aérienne est entrée dans la crise de la COVID 19 au terme d'une période historique de profits élevés, avec une marge bénéficiaire nette moyenne de 4,2 % pour les années 2015-2019.

« Les incertitudes économiques, selon M. Walsh, n'ont pas atténué le désir de voyager, même si les prix des billets ont absorbé les coûts élevés du carburant. Après les pertes profondes causées par la



COVID 19, même une marge bénéficiaire nette de 1,2 % est une occasion de célébrer ! Mais alors que les compagnies aériennes ne gagnent que 2,25 \$ par passager en moyenne, il demeure difficile pour plusieurs transporteurs aériens de réparer le bilan endommagé et de donner aux investisseurs un rendement durable du capital investi. »

### **Facteurs de la prévision**

Les revenus augmentent (9,7 %) plus vite que les dépenses (8,1 %), ce qui accroît la rentabilité.

**Revenus** : les revenus de l'industrie devraient atteindre 803 milliards \$ en 2023 (+9,7 % par rapport à 2022 et -4,1 % par rapport à 2019). On prévoit que 34,4 millions de vols seront offerts en 2023 (+24,4 % par rapport à 2022 et -11,5 % par rapport à 2019).

- **Les revenus provenant de passagers** devraient atteindre 546 milliards \$ (+27 % par rapport à 2022 et -10 % par rapport à 2019). Avec la levée des restrictions liées à la COVID 19 dans tous les grands marchés, l'industrie prévoit atteindre 87,8 % des kilomètres-passagers payants (RPK) de 2019, avec un trafic de passagers qui va s'accroître durant l'année. La demande élevée dans plusieurs marchés maintient le niveau de rendement élevé, avec un modeste déclin de 1,1 % prévu pour 2023, par rapport à 2022 (après des augmentations de 9,8 % en 2022 et de 3,7 % en 2021).

Les niveaux d'efficiencia sont élevés et on prévoit un taux moyen d'occupation des sièges de 80,9 % pour l'année 2023. Cela est très près du taux de 82,6 % enregistré en 2019.

Le sondage auprès des passagers mené par l'IATA en mai 2023 vient appuyer cette prévision optimiste : 41 % des voyageurs ont indiqué qu'ils s'attendaient à voyager davantage que l'année précédente au cours des 12 prochains mois ; et 49 % prévoyaient la même fréquence de voyages. De plus, 77 % des répondants ont indiqué qu'ils voyageaient déjà autant ou plus qu'avant la pandémie.

- **Les revenus du secteur du fret** devraient s'élever à 142,3 milliards \$. Bien que cela soit très inférieur aux 210 milliards \$ de 2021 et aux 207 milliards \$ de 2022, le chiffre dépasse largement les 100 milliards \$ de 2019. Les rendements seront négativement affectés par deux facteurs : (1) la reprise des vols de passagers qui augmente automatiquement la capacité de soute ; et (2) les effets potentiellement négatifs des mesures de refroidissement du commerce international destinées à freiner l'inflation. Les rendements devraient se corriger avec un déclin de 28,6 % cette année, mais ils vont demeurer élevés par rapport aux données historiques. Il convient de noter qu'on a observé des augmentations de rendements de 54,7 % en 2020, 25,9 % en 2021 et 7,4 % en 2022.

**Les dépenses** devraient s'élever à 781 milliards \$ (+8,1 % par rapport à 2022 et -1,8 % par rapport à 2019).

- **Les coûts du carburéacteur** devraient s'élever en moyenne à 98,5 \$ par baril en 2023 pour une facture totale de 215 milliards \$. C'est moins que les 111,9 \$ par baril de la prévision précédente (décembre 2022) et que le coût moyen de 135,6 \$ en 2022.

Les prix élevés du pétrole brut ont été exagérés pour les compagnies aériennes, alors que la marge de craquage moyenne (la prime payée aux raffineries pour transformer le pétrole brut en carburant d'aéronef) était de 34 % en 2022, ce qui est considérablement plus élevé que la moyenne à long terme. Par conséquent, le carburant représentait près de 30 % des dépenses totales. Au cours des récents mois, la marge de craquage a diminué et la moyenne pour l'ensemble de l'année devrait s'établir à environ 23 %, ce qui se rapproche plus de la moyenne historique. Les coûts de carburant vont représenter 28 % des coûts moyens, ce qui dépasse les 24 % de 2019.

- **Les dépenses non liées au carburant** ont été bien maîtrisées par les compagnies aériennes malgré les pressions inflationnistes. En répartissant les frais fixes sur des activités à plus grande échelle, les coûts unitaires non liés au carburant par tonne-kilomètre offerte (ATK) devraient s'abaisser à 39 cents par ATK. Ce chiffre représente 6,4 % de moins qu'en 2022 (41,7 cents par ATK) et il signifie un retour aux niveaux pré-pandémiques. Le total des coûts non liés au carburant devrait s'élever à 565 milliards \$ en 2023.

## Risques

L'environnement économique et géopolitique présente plusieurs risques pour la prévision. Avec des bénéfices d'exploitation de seulement 22,4 milliards \$ (2,8 %) sur des revenus de 803 milliards \$ et des dépenses de 781 milliards \$, la rentabilité de l'industrie est fragile et elle pourrait être affectée (positivement ou négativement) par plusieurs facteurs, dont voici les principaux :

- **Les mesures de lutte contre l'inflation** évoluent à des rythmes différents selon les marchés. Les banques centrales calibrent les taux d'intérêt de façon à obtenir le maximum d'effet de refroidissement de l'inflation tout en évitant de plonger les économies dans la récession. La fin hâtive ou un plafond moins élevé des hausses des taux d'intérêt pourrait stimuler les marchés et renforcer les prévisions de fin d'année. De même, le risque de récession subsiste. Si la récession mène à des pertes d'emplois, la prévision de l'industrie pourrait se détériorer.
- **La guerre en Ukraine** n'a pas d'incidence majeure sur la rentabilité de la plupart des compagnies aériennes. Une paix, non prévue actuellement, pourrait améliorer les coûts puisque les prix du pétrole diminueraient et il y aurait des gains d'efficacité grâce à l'élimination ou à l'assouplissement des restrictions touchant l'espace aérien. Toutefois, une escalade du conflit aurait probablement des conséquences négatives pour l'aviation mondiale. Des tensions géopolitiques plus larges pèsent déjà sur le commerce international et toute escalade représenterait un risque négatif pour la prévision de l'industrie.
- **Les problèmes de chaîne d'approvisionnement** continuent d'impacter le commerce mondial et les affaires. Les chaînes d'approvisionnement se modifient pour compenser le manque de résilience causé par les tensions géopolitiques actuelles et les problèmes vécus durant la COVID 19. Les compagnies aériennes ont été directement affectées par les ruptures des chaînes d'approvisionnement en pièces d'aéronef, et les avionneurs et les motoristes ont été incapables de régler ces problèmes. Cela a des conséquences négatives sur la livraison de nouveaux appareils et la capacité des compagnies aériennes d'entretenir et de déployer les appareils existants.
- **Le fardeau des coûts réglementaires** risque d'augmenter parce que les autorités de réglementation sont de plus en plus interventionnistes. En particulier, l'industrie pourrait



devoir assumer des coûts de conformité croissants en raison des régimes de droits des passagers de plus en plus punitifs et des initiatives environnementales régionales.

### Aperçu par région

Bien qu'on s'attende à ce que l'industrie aérienne renoue avec les profits en 2023, les résultats financiers sont variés selon les régions. La bonne nouvelle est que les finances de l'industrie s'améliorent dans toutes les régions par rapport aux mauvais résultats de 2020 attribuables à la COVID 19. Cependant, ce ne sont pas toutes les régions qui vont obtenir des bénéfices cette année.

#### Transporteurs d'Amérique du Nord

Bénéfices nets 2023 (prévision)	Bénéfices nets 2022 (réels)	Demande 2023 (RPK)		Capacité (ASK)	
		Comparaison à 2022	Comparaison à 2019	Comparaison à 2022	Comparaison à 2019
11,5 milliards \$	9,1 milliards \$	+16,5 %	+2 %	+16,4 %	+5 %

L'Amérique du Nord se trouve dans une classe à part en ce qui concerne les résultats financiers. Les dépenses des consommateurs sont demeurées élevées, malgré le coût de la vie, et la demande de voyages aériens est robuste ; le trafic de passagers devrait dépasser le niveau pré-pandémique cette année.

#### Transporteurs d'Europe

Bénéfices nets 2023 (prévision)	Bénéfices nets 2022 (réels)	Demande 2023 (RPK)		Capacité (ASK)	
		Comparaison à 2022	Comparaison à 2019	Comparaison à 2022	Comparaison à 2019
5,1 milliards \$	4,1 milliards \$	+19,6 %	-6 %	+18,8 %	-2 %

Malgré les diverses contraintes de capacité subies durant la période d'été, les transporteurs européens ont réussi à renouer avec les profits en 2022. Cette rentabilité devrait se renforcer en 2023. Les principaux risques qui menacent la région sont en lien avec la guerre en Ukraine, les conflits de travail et la performance économique de certains pays clés.

### Transporteurs d'Asie-Pacifique

Bénéfices nets 2023 (prévision)	Bénéfices nets 2022 (réels)	Demande 2023 (RPK)		Capacité (ASK)	
		Comparaison à 2022	Comparaison à 2019	Comparaison à 2022	Comparaison à 2019
-6,9 milliards \$	-13,5 milliards \$	+63,0 %	-29 %	+48,5 %	-26 %

Maintenant que toutes les économies de la région ont levé les restrictions de voyage, la reprise de l'industrie est en cours. La hausse importante du nombre de passagers et de la capacité devrait donner lieu à des améliorations considérables des résultats financiers en 2023 et réduire les écarts avec les autres régions.

### Transporteurs du Moyen-Orient

Bénéfices nets 2023 (prévision)	Bénéfices nets 2022 (réels)	Demande 2023 (RPK)		Capacité (ASK)	
		Comparaison à 2022	Comparaison à 2019	Comparaison à 2022	Comparaison à 2019
2,0 milliards \$	1,4 milliard \$	+20,8 %	-7 %	+15,9 %	-13 %

Le retour à la rentabilité en 2022 a été favorisé par une augmentation importante du coefficient d'occupation des sièges, de près de 25 points de pourcentage, ce qui surpassait les résultats des autres régions. En même temps, les transporteurs du Moyen-Orient ont rapidement reconstruit leurs réseaux internationaux et en mars 2023, la connectivité internationale de la région en était à 98 % du niveau pré-pandémique.

### Transporteurs d'Amérique latine

Bénéfices nets 2023 (prévision)	Bénéfices nets 2022 (réels)	Demande 2023 (RPK)		Capacité (ASK)	
		Comparaison à 2022	Comparaison à 2019	Comparaison à 2022	Comparaison à 2019
-1,4 milliard \$	-3,9 milliards \$	+14,2 %	-2 %	+13,5 %	-1 %

Le nombre de passagers se rétablit rapidement, mais les résultats financiers varient considérablement dans la région. La région demeure en zone négative, même si certaines compagnies aériennes prévoient afficher de solides profits. Dans l'ensemble, les résultats financiers de l'industrie devraient continuer de s'améliorer, mais dans plusieurs pays, le contexte économique difficile ralentit la reprise.

## Transporteurs d'Afrique

Bénéfices nets 2023 (prévision)	Bénéfices nets 2022 (réels)	Demande 2023 (RPK)		Capacité (ASK)	
		Comparaison à 2022	Comparaison à 2019	Comparaison à 2022	Comparaison à 2019
-0,5 milliard \$	-0,8 milliard \$	+30,1 %	-11 %	+22,7 %	-17 %

L'Afrique demeure un marché difficile pour l'exploitation d'une compagnie aérienne en raison des problèmes économiques, d'infrastructures et de connectivité qui se répercutent sur les résultats de l'industrie. Néanmoins, malgré ces défis, la demande demeure robuste dans la région, ce qui favorise la progression vers la rentabilité de l'industrie.

### 2022

L'amélioration des résultats financiers de l'industrie en 2022 a été au-delà des attentes. Les pertes nettes de l'industrie en 2022 sont maintenant évaluées à 3,6 milliards \$, ce qui constitue une amélioration par rapport à l'estimation précédente de 6,9 milliards \$ de pertes (décembre 2022). Sur le plan opérationnel, et nonobstant les grandes variations dans les résultats, les dernières données semblent indiquer que l'industrie est redevenue rentable en 2022, avant impôts.

### Le bilan

« La résilience est le sujet du jour et nous avons plusieurs raisons d'être optimistes. Le retour à la rentabilité à l'échelle de l'industrie, après la profondeur de la crise de la COVID 19, offre aux compagnies aériennes le potentiel de rétribuer les investisseurs, de maintenir du financement durable et d'investir dans les gains d'efficacité afin de connecter le monde encore plus efficacement. C'est une longue liste des choses à faire avec une marge bénéficiaire nette de seulement 1,2 %. C'est pourquoi nous demandons aux gouvernements de se concentrer sur des initiatives qui vont renforcer une connectivité sûre, durable, efficace et profitable », déclare M. Walsh.

Il ajoute : « Les priorités pour 2023 comprennent les incitations à la production de SAF pour accélérer le mouvement vers l'élimination des émissions nettes de carbone ; la protection de l'intégrité du CORSIA en tant que mesure économique appliquée à l'aviation internationale ; l'élimination des inefficiences dans la gestion du trafic aérien ; et la mise en œuvre uniforme des normes mondiales. »

Les passagers comptent sur une industrie aérienne sûre, durable, efficace et profitable. Un récent sondage de l'IATA auprès des voyageurs dans 11 marchés a révélé que 81 % des répondants sortent de la pandémie en appréciant davantage la liberté rendue possible par l'aviation. La même étude démontre aussi le rôle important joué par l'industrie aérienne aux yeux des voyageurs :

- 90 % disent que la connectivité aérienne est essentielle à l'économie.
- 91 % disent que les voyages aériens sont une nécessité de la vie moderne.



- 88 % disent que les voyages aériens ont un impact positif sur les sociétés ;
- 82 % disent que le réseau mondial de transport aérien est un contributeur clé des Objectifs de développement durable des Nations Unies.
- 96 % se disent satisfaits de leur dernier vol.
- 77 % disent qu'ils ont obtenu un bon rapport qualité-prix.

[Lire le discours de Willie Walsh](#)

[Voir la présentation sur la prévision économique](#) (PDF)

[Voir le rapport sur les perspectives mondiales du transport aérien](#) (PDF)

[Voir les tableaux statistiques de l'industrie](#) (PDF)

- IATA -

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

Notes aux rédacteurs :

- Le sondage de l'IATA auprès des passagers a été effectué du 26 avril au 3 mai 2023 avec un échantillon de 4700 voyageurs. Il englobe 11 marchés (Australie, Canada, Chili, France, Allemagne, Inde, Japon, Singapour, Émirats arabes unis, États-Unis et Royaume-Uni). La taille de l'échantillon était de 500 dans chaque marché à l'exception du Chili, du Japon, de Singapour et des Émirats arabes unis où l'échantillon comptait 300 personnes. La firme This Is Motif Ltd a préparé le questionnaire et les analyses basées sur les données recueillies, et les tableaux ont été préparés par Dynata. [Thisismotif](#)
- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 300 compagnies aériennes qui assurent 83 % 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.
- [Fly Net Zero](#)