



COMMUNIQUÉ

No : 26

## Les perturbations au Moyen-Orient et les prix élevés du carburant réduisent de moitié la rentabilité des compagnies aériennes

7 juin 2026 (Rio de Janeiro) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié sa dernière prévision financière pour l'industrie aérienne mondiale, qui révèle une diminution de moitié de la rentabilité attribuable aux perturbations liées à la guerre au Moyen-Orient et aux prix élevés du carburant. Le portrait par région, toutefois, varie grandement. Au centre géographique de la guerre au Moyen-Orient, les compagnies aériennes de la région devraient collectivement se retrouver dans le rouge en raison de la faible demande et des perturbations opérationnelles. Toutes les autres régions devraient réaliser des profits, mais à des niveaux réduits par rapport à la projection précédente. Voici les faits saillants :

- Les compagnies aériennes devraient réaliser un **bénéfice net total** combiné de 23,0 milliards \$ en 2026, ce qui représente environ la moitié de la prévision précédente de 41 milliards \$. C'est aussi environ la moitié des bénéfices nets de 45 milliards \$ estimés pour 2025.
- La **marge bénéficiaire nette** devrait être de 2,0 % en 2026, soit environ la moitié de la prévision précédente de 3,9 %. C'est aussi moins de la moitié de la marge nette de 4,2 % estimée pour 2025.
- Le **bénéfice net par passager transporté** devrait être de 4,50 \$, soit la moitié des 9,10 \$ de 2025.
- Le **bénéfice d'exploitation** en 2026 devrait s'élever à 48,0 milliards \$ (en baisse par rapport au bénéfice de 76,4 milliards \$ de 2025), pour une marge d'exploitation nette de 4,1 % (en baisse par rapport à la marge de 7,2 % de 2025).
- Le **rendement du capital investi (RCI)** devrait être de 4,3 % (en baisse par rapport au rendement de 6,6 % en 2025). C'est inférieur au coût moyen pondéré du capital qui est de 8,5 %. L'écart illustre une fois de plus la faiblesse structurelle de l'industrie aérienne, où les chocs de rentabilité érodent rapidement la productivité du capital.
- Les **recettes totales de l'industrie** devraient atteindre 1 165 milliards \$ en 2026 (en hausse de 9,4% par rapport aux 1 065 milliards \$ en 2025).
- Le **coefficient d'occupation des sièges** devrait continuer à établir des records, et les compagnies aérienne s'attendent à remplir 84,0 % des sièges durant l'année. Cela représente une amélioration par rapport au taux de 83,5 en 2025.
- Le **nombre de passagers** devrait atteindre 5,1 milliards en 2026 (en hausse de 2,4 % par rapport à 2025).
- Les **volumes de fret** devraient atteindre 71,7 millions de tonnes en 2026 (en hausse de 0,2 % par rapport à 2025).

« Les perturbations causées par la guerre au Moyen-Orient et les coûts croissants du carburant ont entraîné la détérioration de la prévision des compagnies aériennes. À l'échelle mondiale, les compagnies aériennes devraient voir la rentabilité diminuer de moitié par rapport à 2025. Les bénéfices vont rétrécir, passant de



45 milliards \$ en 2025 à 23 milliards \$ cette année. Et les marges vont fondre, passant de 4,2 % à 2,0 %. Les bilans de toutes les compagnies aériennes sont affectés par la rapide augmentation de 70 % des prix du carburéacteur. Une partie du coût additionnel est récupérée grâce aux rajustements de prix et à l'amélioration de l'efficacité, mais ce ne sera pas suffisant pour maintenir la rentabilité au niveau de l'année précédente. Les plus petits transporteurs qui ont entrepris l'année avec des bilans faibles sont certainement en difficulté. Au niveau régional, toutes les régions sont dans le noir, mais avec des performances financières très réduites, à l'exception du Moyen-Orient. Les transporteurs du Golfe sont aux prises avec l'incertitude opérationnelle à la suite de la quasi-fermeture de l'espace aérien au moment du déclenchement de la guerre. Ces transporteurs font un travail remarquable pour maintenir la connectivité, mais les répercussions financières majeures sont inévitables », déclare Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Même dans les périodes les plus favorables, l'industrie aérienne souffre en raison des marges et des rendements faibles. Le choc des prix du carburant a mis à l'épreuve la résilience financière des compagnies aériennes, alors que les marges nettes ont été réduites à 2,0 % à l'échelle mondiale.

« Les compagnies aériennes subissent les répercussions du choc des prix du carburant. Bien que les tarifs aériens soient en hausse, les compagnies aériennes absorbent une partie du fardeau dans leurs bilans. Le bénéfice net par passager devrait s'abaisser à 4,50 \$, soit la moitié de ce qu'il était l'an dernier. Dans les circonstances, cela démontre de la résilience. Mais cela ne vous permettra pas d'acheter un hot dog à la plupart des matches de la Coupe du monde de la FIFA, et cela ne laisse pas de coussin si d'autres coûts ou de nouvelles taxes surviennent », ajoute M. Walsh.

### Facteur de la prévision

Les recettes totales devraient croître de 9,4 % pour atteindre 1 165 milliards \$. Les recettes par tonne-kilomètre de chargement offerte (ATK) devraient croître de 8,8 %. En dehors de l'extraordinaire période de rétablissement après la COVID, une augmentation de cette magnitude a été observée dans un passé récent seulement en 2008, quand le prix du carburéacteur a augmenté de 40 % d'une année sur l'autre, et en 2010, après la crise financière mondiale de 2009 et l'augmentation subséquente du prix du carburant.

Malgré des améliorations importantes, la croissance des recettes devrait être inférieure à la croissance de 13 % des dépenses d'exploitation qui atteindront 1 117 milliards \$, réduisant de moitié la rentabilité nette de l'industrie, à 23,0 milliards \$ en 2026.

Les facteurs macro-économiques majeurs qui affectent les compagnies aériennes devraient se détériorer en 2026, avec une croissance du PIB réduite à 2,5 % (contre 3,4 % en 2025), une hausse de l'inflation à 5,0 % (contre 4,1 % en 2025) et une baisse de la croissance du commerce mondial à 1,9 % (contre 4,6 % en 2025).

### Recettes

- Les **recettes de vente des billets** devraient atteindre 839 milliards \$ en 2026 (+9,2 % par rapport aux 768 milliards \$ de 2025). Considérant que cette hausse surpasse l'augmentation de la demande de 2,1 % (mesurée en RPK ou kilomètres-passagers payants), les tarifs aériens augmentent dans un effort de récupérer une partie des coûts associés au choc pétrolier. Les rendements sur les prix des billets devraient augmenter de 7 % et les coefficients d'occupation des sièges devraient atteindre un nouveau record, à 84,0 %.
- Les **recettes accessoires et autres** devraient augmenter de 12,6 % pour atteindre 165 milliards \$. La rapide croissance des recettes accessoires reflète les stratégies des compagnies aériennes pour optimiser les recettes provenant des clients en réaction au choc des prix du pétrole. Pour la première fois depuis 2019, les recettes accessoires seront un facteur de recette supérieur au fret aérien.



- Les **recettes du fret aérien** devraient atteindre 162 milliards \$ en 2026 (en hausse de 7,2 % par rapport aux 151 milliards \$ de 2025). Avec une croissance prévue du fret, mesurée en tonnes-kilomètres de chargement (CTK), de seulement 0,7 % en 2026 (et seulement 0,2 % en termes de chargement), la croissance des recettes est principalement attribuable au fait que les compagnies aériennes recouvrent les coûts plus élevés du carburant. Les rendements du fret devraient augmenter de 6,5 % en 2026 (après trois années consécutives de déclin).

## Coûts

- **Les coûts du carburant** devraient augmenter de près de 40 %, passant de 252 milliards \$ en 2025 à 350 milliards \$ en 2026. Cette prévision se base sur un prix moyen prévu de 95 \$ par baril de Brent pour l'année (en hausse de 37 % par rapport aux 69 \$ de 2025). Le prix du carburéacteur devrait être en moyenne de 152 \$ par baril pour l'ensemble de l'année (une hausse de presque 70 % par rapport aux 90 \$ de 2025). La marge de craquage (prime pour le carburéacteur sur le pétrole brut Brent) devrait être en moyenne de 57 \$ par baril, un sommet historique.

À l'échelle mondiale, les compagnies aériennes ont réalisé des opérations de couverture pour environ un tiers de leur consommation prévue pour 2026, ce qui atténue la volatilité à court terme des coûts, mais n'élimine pas l'exposition aux augmentations de prix soutenues. De plus, de nombreuses compagnies aériennes se couvrent contre les mouvements des prix du pétrole brut, parce que ce marché est plus fluide, ce qui les expose à des augmentations des marges de craquage.

La consommation totale de carburant en 2026 devrait être égale à celle de 2025, soit 104 milliards de gallons. La hausse du prix du carburéacteur est par conséquent la seule responsable de la hausse de la proportion du carburant dans les dépenses totales d'exploitation, qui passe de 25,4 % en 2025 à 31,4 % en 2026.

Les compagnies aériennes assument aussi les coûts de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), évalués à 1,2 à 1,6 milliard \$ pour compenser des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 28,8 t à 81,5 t.

Les coûts additionnels liés aux achats de carburant d'aviation durable (SAF) devraient atteindre 4,3 milliards \$ en 2026, pour un volume prévu de 2,4 millions de tonnes de SAF disponibles (0,8 % de la consommation totale de carburant). C'est légèrement inférieur à la prévision précédente parce que l'écart de prix entre le carburéacteur et les SAF a diminué en raison de la hausse de prix du carburant conventionnel.

- **Les coûts non liés au carburant** devraient s'élever à 767 milliards \$ (+4,0 % de plus que les 737 milliards \$ de 2025). De cette somme, les coûts de main-d'œuvre représente la plus grande proportion (271 milliards \$, en hausse de 4,0 % par rapport à 2025). La main-d'œuvre totale directement à l'emploi des compagnies aériennes a atteint 3,33 millions de personnes (croissance de 1,0 % par rapport à 2025) La productivité par employé (mesurée en ATK/employé) a légèrement décliné (-0,4 %), parce que les compagnies aériennes priorisent la résilience opérationnelle dans le contexte de perturbations, en particulier au regard de la plus grande proportion de nouveaux employés après la pandémie.
- **La pénurie de nouveaux aéronefs** génère aussi des coûts additionnels. Les taux de location des aéronefs ont atteint des niveaux record, ce qui reflète la disponibilité limitée d'appareils et la forte demande de la part des compagnies aériennes qui cherchent à augmenter ou renouveler leurs flottes. Les aéronefs plus vieux exploités par les transporteurs exigent davantage d'entretien, ce qui augmente les coûts dans ce domaine.



- **Le dollar américain plus faible** a aussi des effets sur la prévision. L'an dernier, le dollar US s'est déprécié d'environ 10 % par rapport à la plupart des devises des partenaires commerciaux, et cette année, il va probablement s'affaiblir d'environ 5 % sur l'année (ayant déjà perdu environ 2,5 % à la fin d'avril). À la marge, cela soutient le cycle commercial mondial et les compagnies aériennes non basées sur le dollar US. Toutes les factures, notamment celles du carburant, et toutes les dettes libellées en dollars US deviennent moins dispendieuses pour les compagnies aériennes qui opèrent avec des devises qui se sont appréciées par rapport au dollar.

## Risques et contraintes

- Les **problèmes de chaîne d'approvisionnement** perdurent. Malgré une reprise graduelle des livraisons, les conditions d'approvisionnement demeurent structurellement limitées. La production d'aéronefs a augmenté, mais pas suffisamment pour combler l'écart créé durant la pandémie. Les livraisons demeurent inférieures aux niveaux de pointe pré-pandémiques et, par conséquent, elles ne suffisent pas à réduire les retards accumulés. En même temps, la demande de nouveaux aéronefs demeure forte, et les commandes continuent d'excéder les livraisons. Par conséquent, l'arriéré a atteint 18 100 en mai 2026, contre 17 000 en 2024, ce qui représente plus de la moitié de la flotte active.

Jusqu'ici, les compagnies aériennes ont été en mesure d'absorber une part importante de la capacité manquante grâce à une combinaison d'ajustements opérationnels et commerciaux. Les compagnies aériennes ont prolongé la vie des aéronefs existants, augmenté l'utilisation quotidienne et opéré avec des facteurs de charge plus élevés, ce qui leur a permis de compenser partiellement l'impact des retards de livraison.

Non seulement la pénurie fait augmenter les coûts, mais elle plafonne aussi la croissance. Notamment, le manque de nouveaux aéronefs a freiné les gains d'efficacité énergétique en 2024 et 2025 pour une première fois dans l'histoire, éliminant les progrès réguliers de l'industrie aérienne en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Dans l'environnement actuel, avec les perturbations géopolitiques qui affectent les chaînes d'approvisionnement mondiales, le risque réside dans l'enracinement de ce déséquilibre.

- **Les élections** apportent un lot d'incertitude dans la prévision macro-économique. Plus de 40 pays devraient tenir des élections en 2026 (ou l'ont déjà fait), ce qui représente plus d'un milliard et demi de personnes dans le monde, et fait de cette année une autre année charnière pour la démocratie sur la planète. Parmi celles qui attirent le plus l'attention, on peut citer les élections de mi-mandat aux États-Unis en novembre, l'élection générale au Brésil en octobre et les élections législatives en Israël en octobre. Les résultats des élections vont déterminer les réponses à l'inflation et aux tensions commerciales, ainsi que les politiques fiscales et monétaires, et bien plus encore, parce que la crise de l'énergie réoriente les priorités des gouvernements partout dans le monde.
- **La stagflation**, qui consiste en une combinaison de faible croissance et d'inflation élevée, devrait mettre à l'épreuve la résilience de l'industrie, en particulier la capacité des voyageurs de payer les billets d'avion plus cher durant une longue période. Un sondage de l'IATA révèle la confiance à court terme, avec 49 % des répondants qui affirment qu'ils s'attendent à payer plus cher pour voyager au cours des 12 prochains mois que durant les 12 derniers (et 43 % disent qu'ils s'attendent à dépenser autant). Alors que 83 % des répondants disent être plus sensibles aux coûts, un nombre semblable (86 %) disent aussi qu'ils s'attendent à ce que les prix des transports fluctuent selon l'évolution du prix du pétrole.
- **Les contraintes d'infrastructures** continuent d'affecter l'industrie, causant des hausses de coûts et limitant la croissance. Avec une capacité en infrastructures insuffisante pour répondre à la demande, la guerre au Moyen-Orient est devenue un sujet particulier de préoccupation concernant les règles



d'attribution des créneaux aéroportuaires. Il faut des règles permettant la flexibilité pour éviter de pénaliser les compagnies aériennes lorsque des fermetures ou des restrictions de l'espace aérien limitent la capacité d'utiliser les créneaux aéroportuaires. De même, les responsables de la réglementation économique doivent faire en sorte que toute réduction de la demande causée par la guerre et les répercussions qui s'ensuivent soient compensées par des gains d'efficacité plutôt que par des augmentations de tarifs.

## Aperçu par région

### Afrique

	Bénéfices nets	Marge nette	Bénéfice par passager	Demande (RPK)	Capacité (ASK)
<b>2026 (prévision)</b>	0,1 milliards \$	0,2 %	0,40 \$	10,0 %	7,7 %
<b>2025 (estimé)</b>	0,3 milliards \$	1,6 %	2,10 \$	9,8 %	8,7 %

Les compagnies aériennes des hubs d'Afrique connaissent la plus forte croissance du trafic, en raison des déroutages pour éviter le Moyen-Orient. Toutefois, la rentabilité de la région devrait s'affaiblir en raison des vulnérabilités aux coûts, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en carburant et le prix. Combiné à l'utilisation généralement plus faible des aéronefs et à la faiblesse des bilans, ces facteurs vont plafonner les bénéfices, malgré la modification des flux de trafic, de sorte que la marge bénéficiaire nette sera plus faible que prévu en 2026.

Les gains seront probablement concentrés parmi le nombre limité de transporteurs rattachés aux hubs et ayant une connectivité établie avec l'Europe et l'Asie. Les exploitants plus petits et plus fragmentés devront supporter le fardeau imposé par l'environnement opérationnel difficile.

Les contraintes structurelles perdurent. La faiblesse des infrastructures, l'espace aérien fragmenté et la coopération transfrontalière limitée réduisent l'efficacité du réseau et accentuent les coûts d'exploitation. De plus, la capacité financière limitée et l'accès restreint au capital limitent l'expansion de la flotte et le développement du réseau.

### Asia Pacifique

	Bénéfices nets	Marge nette	Bénéfice par passager	Demande (RPK)	Capacité (ASK)
<b>2026 (prévision)</b>	6,6 milliards \$	2,1 %	3,40 \$	5,1 %	3,6 %
<b>2025 (estimé)</b>	9,8 milliards \$	3,5 %	5,30 \$	7,7 %	6,6 %



La région Asie-Pacifique dépend lourdement des importations de pétrole brut du Golfe et la pénurie de cette ressource peut causer de vives pressions sur les raffineries, créer une pénurie de carburant et rendre le carburant plus coûteux que dans les autres régions. Cet environnement entraîne déjà des ajustements de capacité et des itinéraires plus longs, en raison des restrictions d'espace aérien, causant une consommation de carburant accrue, une capacité réelle resserrée et des coûts unitaires plus élevés.

Les fondamentaux de la demande demeurent favorables, et le trafic de passagers, tant intérieur qu'international, continue de croître. En fait, certains transporteurs d'Asie-Pacifique profitent de la modification des flux de trafic causée par le conflit au Moyen-Orient, en particulier sur les routes entre l'Europe et l'Asie. La pression sur les coûts est amplifiée par la dépréciation de plusieurs devises asiatiques, ce qui hausse le coût en devises locales des dépenses libellées en dollars US, surtout le carburant.

Les perturbations dans les aéroports pivots du Moyen-Orient ont créé des possibilités additionnelles de capter le trafic de fret aérien pour les transporteurs basés en Asie, notamment dans les corridors commerciaux Europe-Asie. Toutefois, les changements réglementaires en Europe, notamment des exigences douanières plus grandes pour les envois de faible valeur, pourraient affecter les volumes de commerce électronique. Dans l'ensemble, bien que la croissance du secteur du fret soit vraisemblablement appelée à ralentir, les contraintes de capacité et les effets des reroutages devraient maintenir les conditions du marché relativement serrées.

## Europe

	Bénéfices nets	Marge nette	Bénéfice par passager	Demande (RPK)	Capacité (ASK)
<b>2026 (prévision)</b>	9,6 milliards \$	3,1 %	7,50 \$	2,8 %	1,3 %
<b>2025 (estimé)</b>	13,0 milliards \$	4,5 %	10,30 \$	5,3 %	5,2 %

Hautement dépendante des importations en provenance du Golfe pour le carburant, l'Europe subit une pression considérable sur les coûts. Bien que cela soit en partie atténué par le ratio de couverture pré-crise de 70 % des besoins en carburant, les coûts plus élevés vont s'imposer à mesure que les couvertures prendront fin.

L'Europe a réalisé quelques gains de trafic en offrant une connectivité directe entre l'Europe et l'Asie, en remplacement de certains voyages passant par les hubs du Golfe. Toutefois, des parties de l'Europe subissent encore des restrictions de l'espace aérien au-dessus de la Russie. Ce qui importe, c'est qu'un affaiblissement du contexte macro-économique, avec une croissance plus lente et des coûts d'énergie croissants, devrait affecter le pouvoir d'achat des ménages.

Les compagnies aériennes européennes subissent la pression des coûts liés à la réglementation onéreuse, notamment les mandats SAF, ainsi que les redevances d'aéroport et de navigation aérienne élevées. Des moyens d'actions continus dans plusieurs marchés contribuent aux perturbations opérationnelles et limitent la flexibilité. Ces facteurs suggèrent que la position concurrentielle de l'Europe pourrait s'affaiblir davantage, même quand les conditions de marché reviendront à la normale.



## Amérique latine

	Bénéfices nets	Marge nette	Bénéfice par passager	Demande (RPK)	Capacité (ASK)
<b>2026 (prévision)</b>	1,2 milliards \$	2,1 %	3,50 \$	5,0 %	3,3 %
<b>2025 (estimé)</b>	1,9 milliards \$	3,8 %	5,90 \$	7,2 %	7,6 %

La performance de l'Amérique latine est influencée par la pression baissière sur plusieurs devises de la région, en raison de la crise de l'énergie.

Les conditions de la demande en Amérique latine demeurent plus sensibles que dans les autres régions, ce qui reflète les niveaux de revenus plus faibles et une plus faible proportion des voyages d'affaires dans la demande totale de transport aérien. Les marchés de fret pourraient fléchir, particulièrement les marchés orientés vers les exportations. Toutefois, les moteurs structurels de la demande demeurent en place, ce qui suggère des ajustements graduels plutôt que brusques.

Les compagnies aériennes d'Amérique latine fonctionnent généralement avec une flexibilité limitée sur le plan des bilans et des coûts de financement plus élevés, ce qui limite leur capacité d'absorber les chocs ou d'investir dans l'expansion de la flotte et du réseau. Le ratio BAII/marge nette est environ quatre fois le ratio moyen mondial, ce qui fait ressortir cette contrainte qui limite la capacité des compagnies aériennes de réagir dynamiquement aux changements de la demande ou des conditions de coûts. La combinaison de ces facteurs suggère que la région va probablement subir un ralentissement plus prononcé de la croissance, même si la demande demeure positive dans l'ensemble.

## Moyen-Orient

	Bénéfices nets	Marge nette	Bénéfice par passager	Demande (RPK)	Capacité (ASK)
<b>2026 (prévision)</b>	-4,3 milliards \$	-6,1 %	-21,40 \$	-11,4 %	-4,4 %
<b>2025 (estimé)</b>	7,2 milliards \$	9,4 %	31,50 \$	6,8 %	5,9 %

Située en plein centre du choc causé par la guerre au Moyen-Orient, la région devrait générer une perte nette en 2026. Les réductions de capacité, les annulations de vols, les perturbations opérationnelles et les prix élevés du carburant font augmenter les dépenses d'exploitation. Pendant ce temps, la perte du trafic de correspondance pèse lourd sur les coefficients de charge et augmente les coûts unitaires.

Plusieurs caractéristiques structurelles soutiennent la résilience de la région. Parmi ces caractéristiques, on note un environnement fiscal plus favorable, un accès relativement sûr au carburant et un levier financier comparativement faible. De plus, sa position géographique, ses infrastructures établies et son réseau dense sous-tendent un succès à long terme.



Les marchés de fret dans la région sont aussi sous pression. Les perturbations ont réduit la capacité effective et suscité une redistribution du trafic de transit de fret vers d'autres régions, ce qui affecte la performance financière.

Le parcours de la reprise immédiate sera vraisemblablement déterminé davantage par la tarification que par un rapide retour des volumes. À plus long terme, les avantages structurels devraient soutenir la reprise du trafic, possiblement avec des marges inférieures, ce qui pourrait remodeler l'économie du modèle basé sur les plaques tournantes.

## Amérique du Nord

	Bénéfices nets	Marge nette	Bénéfice par passager	Demande (RPK)	Capacité (ASK)
<b>2026 (prévision)</b>	9,4 milliards \$	2,5 %	8,10 \$	0,8 %	0,3 %
<b>2025 (estimé)</b>	12,4 milliards \$	3,5 %	10,80 \$	0,4 %	2,0 %

Les compagnies aériennes d'Amérique du Nord s'étant largement détournées des opérations de couverture du carburant, le coût du carburant augmente et se retrouve plus directement et plus rapidement dans la base de coûts des transporteurs de la région. Cela incite fortement à agir immédiatement sur les tarifs pour couvrir promptement l'augmentation des coûts.

Les transporteurs en réseau semblent mieux placés que les exploitants à bas coût pour composer avec le fléchissement du marché intérieur. Les transporteurs à bas coût sont plus exposés à la demande intérieure et généralement, ils n'ont pas d'offre premium, ce qui limite leur capacité de contrebalancer les pressions sur les coûts par la montée en gamme et la segmentation tarifaire.

Les compagnies aériennes d'Amérique du Nord ont obtenu une forte rentabilité au cours des dernières années et sont relativement à l'abri des chocs opérationnels du Moyen-Orient. Leur levier financier, toutefois, est comparativement élevé, ce qui accentue leur sensibilité aux chocs de coûts, même si la performance d'exploitation demeure solide. De plus, les coûts de main-d'œuvre sont élevés à la suite des récentes augmentations salariales.

Dans l'ensemble, l'Amérique du Nord va probablement assister à des ajustements principalement déterminés par les prix, avec la segmentation croissante entre les transporteurs en réseau résilients et les compagnies à bas prix plus contraintes.

### Le point de vue des voyageurs

Les voyages aériens continuent d'offrir une valeur exceptionnelle aux consommateurs. Alors que les tarifs aériens ont inévitablement augmenté en réaction à la hausse des coûts du carburant, le tarif moyen réel aller-retour (en dollars US, incluant les services accessoires) devrait s'établir à 462 \$, ce qui serait inférieur de 26,3 % au tarif de 2016.

Un sondage d'opinion de l'IATA réalisé en avril 2026 (15 pays, 6500 répondants qui ont pris l'avion au moins une fois au cours de la dernière année) révèle que 97 % des voyageurs se disent satisfaits de leur dernière expérience de voyage. De plus, 88 % des répondants pensent que les voyages aériens améliorent leur vie ;



79 % pensent que les voyages aériens offrent un bon rapport qualité-prix ; 81 % disent qu'ils avaient beaucoup de choix au moment de réserver leur voyage ; et 88 % disent qu'ils se préoccupent de leur capacité de prendre l'avion à l'avenir.

Les passagers comptent sur une industrie aérienne sûre, durable, efficiente et rentable. Le sondage d'opinion de l'IATA démontre le rôle important que les voyageurs attribuent à l'industrie aérienne :

- 89 % pensent que la connectivité aérienne est critique pour l'économie ;
- 88 % disent que les voyages aériens ont un impact positif sur les sociétés ;
- 83 % disent que le réseau aérien mondial est un contributeur clé aux Objectifs de développement durable de l'ONU (ODD) ; et
- 90 % espèrent que les générations futures seront en mesure de voyager par air pour connaître encore plus leur monde.

L'industrie aérienne est déterminée à atteindre son objectif d'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050. Les voyageurs expriment un niveau élevé de confiance envers cette démarche et 80 % pensent que l'industrie fait preuve d'engagement et travaille ensemble pour atteindre cet objectif ambitieux. 76 % des répondants pensent que les leaders de l'aviation prennent le changement climatique au sérieux et 78 % disent croire qu'ils pourront voler de façon durable.

Le sondage a aussi révélé que la confiance des voyageurs demeure élevée malgré la prolifération des conflits, y compris les guerres. Dans l'ensemble, 41 % des répondants disent qu'ils prévoient de voyager plus au cours des 12 prochains mois que durant les 12 derniers (et 52 % indiquent qu'ils voyageront au même rythme). Quelque 91 % des répondants disent que voler est sécuritaire, et 85 % estiment que c'est plus sécuritaire que jamais. Les voyageurs veulent être informés, et 86 % d'entre eux disent qu'ils vérifient les conseils aux voyageurs au moment de réserver leurs billets ; 84 % disent qu'ils font plus de recherches avant le voyage ; 81 % indiquent qu'ils sont préoccupés par les perturbations liées aux conflits géopolitiques ; et 71 % disent qu'ils font leurs réservations moins d'avance pour éviter les surprises. Néanmoins, 68 % disent qu'ils n'ont rien changé à leurs habitudes de voyage.

> [2026 Global Outlook for Air Transport](#)

> [Le discours de Willie Walsh: The State of the Global Air Transport Industry](#)

> [Fact Sheet – Industry Statistics \(pdf\)](#)

- IATA -

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

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

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente plus de 370 compagnies aériennes qui assurent environ 85 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.
- [Fly Net Zero](#)