



COMMUNIQUÉ

N° : 27

Le ralentissement de la demande et la hausse des coûts compriment les profits des compagnies aériennes

2 juin 2019 (Séoul) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé une révision à la baisse de ses prévisions sur les profits de l'industrie aérienne mondiale en 2019, qui s'établiront à 28 milliards \$ (plutôt que les 35,5 milliards \$ prévus en décembre 2018). Il y a aussi diminution des bénéfices nets après impôts de 2018, que l'IATA évalue à 30 milliards \$ (mis à jour).

L'environnement d'affaires des compagnies aériennes s'est détérioré avec la hausse des prix du carburant et l'affaiblissement considérable du commerce international. En 2019, les coûts dans l'ensemble devraient augmenter de 7,4 %, dépassant l'augmentation de 6,5 % des recettes. Par conséquent, les marges nettes devraient se réduire à 3,2 % (plutôt que les 3,7 % de 2018). Le bénéfice par passager déclinera de façon semblable pour s'établir à 6,12 \$ (plutôt que 6,85 \$ en 2018).

« Cette année, les résultats de l'industrie aérienne seront écrits en noir pour une dixième année consécutive. Mais les marges s'amenuisent en raison de l'augmentation des coûts à tous les postes, y compris la main-d'œuvre, le carburant et les infrastructures. L'âpre concurrence parmi les compagnies aériennes empêche l'augmentation des rendements. L'affaiblissement du commerce mondial va probablement s'accroître avec l'intensification de la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine. Cela touche en premier lieu l'industrie du fret aérien, mais le trafic de passagers pourrait aussi être affecté par l'augmentation des tensions. Les compagnies aériennes vont quand même générer des bénéfices cette année, mais l'argent n'est pas facile à gagner », a commenté Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

En 2019, le rendement du capital investi des compagnies aériennes devrait être de 7,4 % (en baisse par rapport au taux de 7,9 % de 2018). Bien que cela dépasse le coût du capital (évalué à 7,3 %), le coussin est extrêmement mince. De plus, le travail visant à répandre la résilience financière dans l'ensemble de l'industrie n'est qu'à demi effectué. En effet, il existe un écart majeur entre la rentabilité des compagnies aériennes d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie-Pacifique et celles d'Afrique, d'Amérique latine et du Moyen-Orient.

« La bonne nouvelle, c'est que les compagnies aériennes ont rompu le cycle d'expansion et de contraction. Un ralentissement de l'environnement commercial n'a plus pour effet de plonger l'industrie dans une crise profonde. Mais dans les circonstances actuelles, la grande réussite de l'industrie, à savoir la création de valeur pour les investisseurs avec des niveaux de rentabilité normaux, est à risque. Les compagnies aériennes vont créer de la valeur pour les investisseurs en 2019, avec un rendement supérieur au coût du capital, mais de justesse », ajoute M. de Juniac.

Facteurs de la prévision pour 2019

Coûts :

- Le coût élevé du carburant en 2018 (71,6 \$ par baril de Brent) va se maintenir en 2019, la moyenne prévue étant de 70,0 \$ par baril de Brent. Ce prix est de 27,5 % supérieur à celui de 2017, qui était de 54,9 \$ par baril de Brent. Le carburant représente 25 % des frais d'exploitation (contre 23,5 % en 2018).
- Les coûts unitaires non liés au carburant devraient augmenter, passant de 39,2 cents à 39,5 cents par tonne-kilomètre offerte. Cela est attribuable à l'augmentation des coûts de main-d'œuvre, d'infrastructures et d'autres postes.
- L'ensemble des dépenses devrait augmenter de 7,4 % pour atteindre 822 milliards \$.

Recettes :

- Les recettes dans l'ensemble ne suivent pas la hausse des coûts. Pour 2019, on prévoit des recettes totales de 865 milliards \$ (6,5 % de plus qu'en 2018).

Fret aérien :

- Après des résultats exceptionnels en 2017 (croissance de 9,7 %), la croissance de la demande dans le secteur du fret aérien a ralenti à 3,4 % en 2018. On s'attend à ce qu'elle soit nulle en 2019, avec des volumes de fret de 63,1 millions de tonnes (contre 63,3 millions de tonnes en 2018), en raison de l'impact des tarifs commerciaux plus élevés.
- Les rendements du fret aérien devraient être stables en 2019, après une amélioration de 12,3 % en 2018, alors que les coefficients de charge vont encore décliner et que les conditions d'offre et de demande s'affaiblissent.

Passagers :

- La croissance de la demande du secteur passagers devrait être plus forte que celle du fret aérien. Cela est dû au fait que la croissance du PIB mondial devrait demeurer relativement forte, à 2,7 %, quoiqu'inférieure à celle de 2018 (3,1 %). Les gouvernements et les banques centrales ont réagi au ralentissement de la croissance économique par des politiques de soutien, qui compensent la faiblesse du commerce. Mais la croissance économique et les revenus des ménages vont tout de même croître plus lentement, de sorte que la demande de transport de voyageurs, mesurée en kilomètres-passagers payants, devrait augmenter de 5,0 % (contre 7,4 % en 2018). Les compagnies aériennes ont réagi à l'affaiblissement de l'environnement de croissance en réduisant l'expansion de leur capacité à 4,7 % (ASK).

- Le nombre total de passagers devrait atteindre 4,6 milliards (contre 4,4 milliards en 2018).
- Le rendement par passager devrait demeurer inchangé en 2019, après une baisse de 2,1 % en 2018.

Trésorerie :

- Le flux de trésorerie disponible, qui permet de payer les investisseurs et de réduire la dette, devrait disparaître à l'échelle de l'industrie parce que les flux monétaires des opérations seront réduits en raison du ralentissement de la croissance de la demande et des coûts plus élevés. Le ratio de la dette sur le bénéfice, qui avait diminué considérablement, a recommencé à s'élever.
- Les ratios moyens de la dette sur le bénéfice des compagnies aériennes d'Europe et d'Amérique du Nord sont un peu au-dessus du niveau « investissement » des agences de crédit, ce qui offre une certaine sécurité en cas de détérioration de l'environnement d'affaires. En Afrique, au Moyen-Orient et en Amérique latine, les niveaux de dette demeurent élevés (6 à 7 fois les gains annuels), ce qui rend les compagnies aériennes plus vulnérables aux chocs de trésorerie (vraisemblablement en croissance) ou aux augmentations des taux d'intérêt.

Facteurs de risque :

- Les risques de détérioration sont importants. L'instabilité politique et les conflits potentiels ne sont jamais de bons présages pour l'industrie aérienne. La multiplication des mesures protectionnistes et l'escalade des guerres commerciales sont encore plus critiques.
- Alors que la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine s'intensifie, les risques qui pèsent sur l'industrie du fret aérien déjà assiégée augmentent. Et bien que le trafic de passagers se maintienne, les conséquences de l'aggravation des relations commerciales pourraient être contagieuses et nuire à la demande.

« L'aviation a besoin que les frontières soient ouvertes aux personnes et au commerce. Personne ne profite des guerres commerciales, des politiques protectionnistes et des mesures isolationnistes. Mais tout le monde profite d'une connectivité croissante. Nous devons suivre la voie d'une mondialisation plus inclusive », affirme M. de Juniac.

Aperçu régional

On prévoit que toutes les régions verront leur rentabilité diminuer, à l'exception de l'Amérique du Nord et de l'Amérique latine. Les différences entre régions demeurent importantes.

Les transporteurs **d'Amérique du Nord** obtiendront les plus forts résultats financiers, avec des bénéfices après impôts de 15 milliards \$ (contre 14,5 milliards \$ en 2018). Cela représente un bénéfice net par passager de 14,77 \$, ce qui constitue une nette amélioration par rapport au montant d'il y a tout juste sept ans (2,3 \$ en 2012). Les marges nettes, évaluées à 5,5 %, sont en baisse par rapport à 2018 en raison des coûts de carburant plus élevés que prévu et de la croissance plus lente. Le ralentissement a été limité dans cette région en raison

des consolidations qui ont aidé à maintenir les coefficients de charge (passagers et fret) au-dessus de 65 %, et des frais accessoires qui limitent l'impact des coûts élevés de carburant, ce qui maintient le seuil de rentabilité des coefficients de charge à 59,5 %.

Les transporteurs **d'Europe** doivent s'attendre à des bénéfices nets de 8,1 milliards \$ (contre 9,4 milliards \$ en 2018). Cela correspond à un bénéfice net par passager de 6,75 \$ et à une marge nette de 3,7 %. Ces deux chiffres sont les deuxièmes plus élevés de l'industrie, mais ils sont inférieurs à ceux des transporteurs d'Amérique du Nord. Le seuil de rentabilité des coefficients de charge est le plus élevé, à 70,2 %, en raison des faibles rendements dus à la forte concurrence dans l'espace aérien ouvert, des coûts élevés liés à la réglementation et des infrastructures inefficaces. Par exemple, en 2019, les retards en route attribuables à la gestion du trafic aérien ont doublé pour atteindre 19,1 millions de minutes. L'Europe est aussi l'une des régions les plus vulnérables à la faiblesse du commerce international, et cela a réduit les prévisions pour cette année.

Les transporteurs **d'Asie-Pacifique** obtiendront des bénéfices nets de 6,0 milliards \$ (en baisse par rapport aux 7,7 milliards \$ de 2018). Cela représente un bénéfice net par passager de 3,51 \$ et une marge nette de 2,3 %. La région affiche des performances très diverses. Comme elle assure environ 40 % du trafic mondial de fret aérien, la région est la plus vulnérable à l'affaiblissement du commerce mondial, et ce facteur, s'ajoutant aux coûts plus élevés du carburant, comprime les bénéfices de la région.

Les transporteurs **du Moyen-Orient** devraient subir des pertes nettes combinées de 1,1 milliard \$ (un peu plus que les pertes de 1,0 milliard \$ de 2018). Cela représente une perte par passager de 5,01 \$ et une marge nette négative (-1,9 %). La région a fait face à des problèmes considérables au cours des dernières années, en ce qui concerne l'environnement d'affaires et les modèles d'affaires. Les compagnies aériennes sont engagées dans un processus d'ajustement et les horaires annoncés laissent entrevoir un important ralentissement de la croissance de la capacité en 2019. Les résultats sont maintenant en voie de s'améliorer, mais la détérioration de l'environnement d'affaires devrait prolonger les pertes en 2019.

Les transporteurs **d'Amérique latine** obtiendront des bénéfices nets de 0,2 milliard \$. Cela constitue une modeste amélioration par rapport aux pertes de 0,5 milliard \$ subies en 2018. La reprise de l'économie brésilienne compense l'augmentation des prix du pétrole. Avec un profit de 0,50 \$ par passager, cette région devrait obtenir une très mince marge nette de 0,4 %.

Les transporteurs **d'Afrique** subiront des pertes de 0,1 milliard \$ (comme en 2018), suivant la tendance faible pour une quatrième année. Chaque passager transporté coûte aux transporteurs 1,54 \$, ce qui génère une marge nette négative de -1,0 %. Les coefficients de charge au seuil de rentabilité sont relativement faibles, puisque les rendements sont un peu supérieurs à la moyenne et que les coûts sont moindres. Toutefois, peu de transporteurs dans la région sont en mesure d'atteindre les coefficients de charge appropriés. Ces

coefficients étaient en moyenne les plus bas au monde en 2018, à 60,7 %. Dans l'ensemble, la performance de l'industrie s'améliore, mais lentement.

Sommaire des régions

Région	Croissance de la demande (%)		Croissance de la capacité (%)		Coefficient d'occupation (%)		Bénéfices nets milliards (\$)		Bénéfice par passager (\$)	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Monde	7,4	5,0	6,9	4,7	81,9	82,1	30,0	28,0	6,85	6,12
Amérique du Nord	5,3	4,3	4,9	4,1	83,9	84,0	14,5	15,0	14,66	14,77
Europe	7,5	4,9	6,6	5,6	84,6	84,0	9,4	8,1	8,20	6,75
Asie-Pacifique	9,5	6,3	8,8	5,7	81,5	82,0	7,7	6,0	4,74	3,51
Moyen-Orient	5,0	2,0	5,9	0,6	74,5	75,5	-1,0	-1,1	-4,46	-5,01
Amérique latine	7,0	6,2	7,3	5,1	81,6	82,5	-0,5	0,2	-1,65	0,50
Afrique	6,1	4,3	4,4	3,7	71,5	71,9	-0,1	-0,1	-1,09	-1,54

L'industrie de la liberté

« L'aviation est l'industrie de la liberté. Pour 4,6 milliards de passagers, c'est la liberté d'explorer, de créer des entreprises, de retrouver des amis et des parents. Les bienfaits économiques de cette industrie, ce sont 65 millions d'emplois et une contribution de 2700 milliards \$ à l'économie mondiale. Pour répondre à cette demande, l'aviation croît de façon responsable. Par exemple, à compter de 2020, l'industrie aura une croissance neutre en carbone. Et elle se dirige vers un but encore plus ambitieux, soit une réduction de moitié des émissions de carbone d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005. Nous sommes fermement déterminés à assurer une connectivité mondiale durable au moyen de l'aviation », a affirmé M. de Juniac.

Voici quelques indicateurs clés de la force de la connectivité mondiale :

- Le prix moyen d'un aller-retour en 2019 (avant surcharges et taxes) devrait être de 317 \$ (en dollars de 2018), soit 61 % de moins que le prix de 1998 après rajustement pour l'inflation. En termes réels, c'est 10 \$ de moins qu'en 2018.
- Le tarif moyen du fret aérien en 2019 devrait être de 1,85 \$ par kilogramme (en dollars de 2018), une réduction de 62 % du tarif de 1998.
- Le nombre de routes desservies par l'aviation devrait dépasser 58 000 en 2019, contre 52 000 en 2014.
- Les dépenses touristiques totales rendues possibles par le transport aérien devraient augmenter de 7,8 % en 2019, pour atteindre 909 milliards \$.
- Les compagnies aériennes devraient prendre livraison de plus de 1770 nouveaux aéronefs en 2019, dont plusieurs remplaceront des appareils plus vieux et moins efficaces sur le plan énergétique. La flotte commerciale mondiale augmentera ainsi de 3,67 %, pour atteindre plus de 30 697 aéronefs. Cela permettra d'améliorer de

1,7 % l'efficacité énergétique, qui sera de 22,4 litres pour 100 tonnes-kilomètres offertes.

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> où l'on trouve des annonces, des prises de position politiques et d'autres renseignements utiles sur l'industrie aérienne.