



## COMMUNIQUÉ

N° : 6

### **La demande continue d'augmenter en janvier - L'industrie s'attend à rester dans le rouge en 2010 -**

**2 mars 2010 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a dévoilé aujourd'hui ses statistiques de trafic aérien international régulier pour janvier 2010, qui révèlent que l'augmentation de la demande se poursuit. Par rapport à l'année précédente, la demande dans le secteur passagers était en hausse de 6,4 % au mois de janvier.

Avec cette demande accrue, une augmentation de 1,2 % de la capacité du secteur passagers en janvier a fait en sorte que le coefficient d'occupation a atteint 75,9 % (en hausse par rapport au niveau de 72,2 % enregistré en janvier 2009). La demande dans le secteur du fret international a connu une augmentation de 28,3 %, avec une augmentation de la capacité de seulement 3,7 %. Cela a porté le coefficient de charge à 49,6 %, un changement marqué par rapport au taux de 40,1 % enregistré en janvier 2009.

Les augmentations importantes par rapport à l'année précédente sont le reflet d'une amélioration stable par rapport aux chutes abruptes de la demande qui ont marqué le début de 2009, et non pas le signe d'une amélioration phénoménale en janvier. Si on compare à décembre 2009, en ajustant en fonction des variations saisonnières, on observe que la demande du secteur passagers a augmenté de 0,5 %, alors que les volumes de fret ont augmenté de 3,0 %.

« Les compagnies aériennes ont perdu l'équivalent de deux à trois ans de croissance. La demande s'améliore. L'augmentation de 3,0 % des volumes de fret de décembre à janvier est particulièrement encourageante. Nous pouvons commencer à envisager l'avenir avec un optimisme prudent, mais les volumes plus importants ne signifient pas nécessairement de meilleurs profits. Les rendements dans le secteur passagers demeurent de 15 % inférieurs au niveau record. Et nous anticipons des pertes de 5,6 milliards \$US en 2010 », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Il y a des différences géographiques importantes quant au degré d'amélioration. Les augmentations les plus fortes ont été observées dans les marchés où la reprise économique est la plus forte – Asie, Amérique latine et Moyen-Orient.

#### **Demande dans le secteur passagers international**

Si on compare au niveau le plus bas du cycle (février 2009), le trafic passagers international est en hausse de 8,6 %. Le marché ne s'est pas encore remis des pertes subies en 2008 et au début de 2009. La demande doit encore augmenter de 2 % pour rejoindre les niveaux records du début de 2008.

- Les transporteurs d'Asie-Pacifique ont connu une hausse de 6,5 % de la demande par rapport à l'année précédente. Une proportion de 31 % de l'ensemble de l'augmentation de la

demande depuis le creux du début 2009 est attribuable aux transporteurs de cette région, qui figure en tête de la reprise économique mondiale.

- Les transporteurs d'Amérique du Nord et d'Europe ont vu la demande augmenter de 2,1 % et 3,1 % respectivement. Bien que les deux régions aient bénéficié de 6 % d'augmentation par rapport au creux du début 2009, leurs taux demeurent de 4 à 6 % sous les niveaux records du début de 2008. Cela reflète une reprise économique sans création d'emplois, si bien que les consommateurs sont préoccupés par le remboursement de leurs dettes.
- Les transporteurs du Moyen-Orient ont été en croissance tout au long de la récession. La croissance s'est accélérée pour atteindre 23,6 % en janvier.
- Les transporteurs d'Amérique latine ont enregistré une croissance de 11 % en janvier, grâce à une forte économie régionale.
- Les transporteurs d'Afrique ont vu la demande augmenter de 6,3 % en janvier, en raison de la forte activité économique dans la région.

### **Demande dans le secteur du fret international**

Si on compare au creux de la vague (décembre 2008 - janvier 2009), le trafic de fret international s'est amélioré de près de 28 %. Il demeure toutefois de 3 à 4 % sous le niveau record du début de 2008.

- L'amélioration sensible du fret aérien, qui s'est accélérée pour atteindre un taux de croissance de 3,0 % en janvier par rapport à décembre, est attribuable au fait que les entreprises reconstituent leurs inventaires. Cette partie du cycle des stocks ne durera guère. Une croissance durable du fret aérien sera possible si les consommateurs recommencent à acheter et si les entreprises reprennent leurs investissements. Alors que ces améliorations commencent à être visibles en Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord tirent de l'arrière.
- Avec une augmentation de 11,6 % en janvier par rapport à l'année précédente, les transporteurs d'Europe se démarquent par la faiblesse de la reprise au plan de la demande. Les volumes de fret ne sont que de 7 % supérieurs au niveau de décembre 2008, et ils demeurent 15 % sous le niveau le plus élevé du cycle.

« Nous commençons à déceler des signes encourageants au plan de la demande, bien qu'il y ait des différences importantes entre les régions. Malheureusement, les contraintes liées au système bilatéral archaïque empêchent les compagnies aériennes de saisir les occasions d'affaires comme le ferait toute entreprise normale. Et nous avons encore besoin que les gouvernements négocient l'ouverture des marchés », explique M. Bisignani.

En novembre 2009, dans le cadre de l'initiative *Agenda for Freedom* de l'IATA, sept gouvernements (Chili, Malaisie, Panama, Singapour, Suisse, Émirats arabes unis et États-Unis) ont signé avec la Commission européenne un énoncé multilatéral de principes politiques portant sur la libéralisation de l'industrie du transport aérien. Fondé sur le principe du maintien de règles du jeu équitables, les principes politiques appuient la libéralisation des règles de propriété, de l'accès aux marchés et de l'établissement des prix. L'impact de cette entente s'est manifesté récemment par la signature d'une entente bilatérale de ciel ouvert entre le Panama et la Colombie.

« Chaque entente bilatérale de ciel ouvert est un pas dans la bonne direction. Il faudra une longue et difficile démarche pour récupérer la perte de croissance résultant de la crise. Les gouvernements ne doivent pas rendre les choses plus difficiles en maintenant des politiques qui restreignent la capacité des compagnies aérienne de faire des affaires », a conclu M. Bisignani.

**Contact :**

Anthony Concil

Directeur des communications corporatives

Tél. : + 41 22 770 2967

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

**Notes aux rédacteurs :****Nouvelle méthode de cueillette de données**

- À compter de janvier 2010, les statistiques de trafic incluent les transporteurs à rabais ainsi que des estimations pour les compagnies qui ne produisent pas de rapport. Puisque les membres de l'IATA assurent 93 % du trafic international mesuré en RPK, ce changement n'entraîne pas de différence majeure dans les statistiques (voir le tableau ci-dessous).
- Il y a très peu d'impacts sur le fret aérien, mais le marché global des voyages aériens internationaux affiche une baisse légèrement inférieure en 2009 par rapport aux RPK attribués aux seuls membres de l'IATA (-2,5 % vs -3,5 %), principalement à cause de la croissance des transporteurs à rabais en Europe.
- Autres différences régionales
  - Les transporteurs aériens d'Afrique affichent maintenant un déclin moindre en raison de l'inclusion des compagnies d'Afrique du Nord qui ont connu en 2009 de meilleurs résultats que les transporteurs sub-sahariens.
  - L'inclusion dans la région Asie-Pacifique de transporteurs dont la croissance est relativement plus rapide a réduit le déclin du trafic passagers dans cette région dans des proportions relativement modestes.
- Les taux de croissance ajustés mensuellement pour l'ensemble du trafic international en 2009, selon la nouvelle méthode de cueillette des données, peuvent être [consultés](#).
- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du transport aérien international régulier.
- 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 de ASK utilisé. Si on compare 2009 à 2008, le PLF indique la différence de pourcentage entre les deux périodes comparées.
  - FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
  - AFTK : tonne-kilomètre de marchandises disponible – mesure de la capacité totale disponible du fret.
  - FLF : coefficient de charge du fret, soit le pourcentage de l'AFTK utilisé.
- Les parts de marché du trafic passagers international, en termes de RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Europe, 36,2 %; Asie-Pacifique, 29,7 %; Amérique du Nord, 14,5 %; Moyen-Orient, 10,9 %; Amérique latine, 5,1 %; Afrique, 3,6 %.
- Les parts de marché du trafic de fret international, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 45,1 %; Europe, 24,3 %; Amérique du Nord, 15,9 %; Moyen-Orient, 10,5 %; Amérique latine, 2,9 %; Afrique, 1,3 %.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien international régulier; le trafic domestique n'est pas inclus dans les statistiques.
- 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.

AF 2009 vs AF 2008

	Trafic international total						Trafic international des membres de l'IATA					
	<i>RPK</i>	<i>ASK</i>	<i>PLF</i>	<i>FTK</i>	<i>AFTK</i>	<i>FLF</i>	<i>RPK</i>	<i>ASK</i>	<i>PLF</i>	<i>FTK</i>	<i>AFTK</i>	<i>FLF</i>
Afrique	-2,0 %	1,5 %	66,7	-9,2 %	2,0 %	24,0	-6,8 %	-3,3 %	69,9	-11,2 %	-3,3 %	27,9
Asie-Pacifique	-4,6 %	-5,3 %	73,7	-9,1 %	-11,1 %	60,8	-5,6 %	-6,3 %	73,9	-9,2 %	-11,0 %	61,2
Europe	-3,3 %	-2,9 %	77,5	-16,1 %	-10,8 %	47,3	-5,0 %	-4,4 %	76,4	-16,1 %	-10,7 %	47,0
Amérique latine	0,0 %	1,4 %	72,9	-4,0 %	1,2 %	38,6	0,3 %	1,7 %	73,0	-4,0 %	1,4 %	41,8
Moyen-Orient	11,2 %	13,6 %	73,0	3,9 %	6,8 %	42,7	11,2 %	13,6 %	73,3	3,9 %	6,8 %	42,4
Amérique du Nord	-5,2 %	-5,0 %	79,6	-10,8 %	-9,7 %	37,7	-5,6 %	-5,4 %	79,6	-10,6 %	-9,7 %	37,6
Industrie	-2,5 %	-2,1 %	75,7	-10,1 %	-8,3 %	48,6	-3,5 %	-3,0 %	75,6	-10,1 %	-8,4 %	49,1