



COMMUNIQUÉ

N° : 1

2011 s'achève sur une note positive – La capacité et l'économie, les enjeux de 2012 –

1^{er} février 2012 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a révélé que la demande dans le secteur passagers a augmenté de 5,9 % sur l'ensemble de l'année 2011, par rapport à 2010, conformément à la tendance de croissance à long terme. Par contre, les marchés de fret se sont contractés de 0,7 % durant l'année; on a toutefois enregistré une croissance positive de la demande en décembre, à 0,2 %. La croissance de la demande n'a pas suivi les augmentations de capacité de 6,3 % (passagers) et de 4,1 % (fret), ce qui a poussé à la baisse les coefficients de charge. Le coefficient d'occupation moyen du secteur passagers en 2011 était de 78,1 %, en baisse par rapport au taux de 78,3 % enregistré en 2010. Le coefficient de charge du fret était de seulement 45,9 %, comparé à 48,1 % en 2010.

« Étant donné la faiblesse des économies occidentales, le marché passagers s'est bien maintenu en 2011. Mais dans l'ensemble, 2011 fut une année de contraste. La saine croissance du marché passagers, principalement au premier semestre, a été neutralisée par le déclin du marché du fret. L'optimisme en Chine contrastait avec l'assombrissement de la situation en Europe. Ironiquement, la faiblesse de l'euro a stimulé la demande de voyages d'affaires. Mais l'approche européenne de l'aviation, principalement fondée sur les taxes et les restrictions, a valu au continent la plus faible rentabilité parmi toutes les grandes régions de l'industrie. L'amélioration circonspecte de la confiance des milieux d'affaires est une bonne nouvelle. Mais 2012 sera tout de même une année difficile », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La demande dans le secteur passagers a augmenté de 5,4 % en décembre, par rapport à décembre 2010. Mais la tendance s'affirme clairement depuis le milieu de l'année, alors que le marché des voyages tire de l'arrière, en réaction à la baisse de confiance qui a affaibli le secteur du fret au deuxième semestre de 2011. La comparaison par rapport à décembre 2010 souffre de distorsions puisque de mauvaises conditions météorologiques en Europe et en Amérique du Nord, de même que des grèves en Europe, ont fait diminuer la demande. En décembre 2011, la demande dans le secteur passagers était en hausse de 0,7 % par rapport à novembre, tandis que le coefficient d'occupation diminuait de 0,2 %. La capacité du fret a augmenté de 4,4 % en décembre, par rapport à décembre 2010. Le coefficient de charge du fret n'était que de 46,1 % pour le mois de décembre.

Marchés passagers internationaux

Le volume des voyages internationaux a augmenté de 6,9 % l'an dernier, reflétant la forte croissance enregistrée dans la première moitié de l'année. La capacité du secteur international a augmenté de 8,2 %, entraînant à la baisse le coefficient d'occupation des sièges, à 77,4 %. Pour le mois de décembre, le trafic international a augmenté de 6,4 % en glissement annuel, en partie à cause des faibles niveaux de trafic de 2010 en Amérique du Nord et en Europe. L'augmentation par rapport à novembre a été de 1,4 %.

- **Les transporteurs d'Europe** ont affiché le second plus haut taux de croissance après ceux d'Amérique latine. La demande en Europe a augmenté de 9,5 % l'an dernier, tandis que la capacité croissait de 10,2 %, ce qui donnait un coefficient d'occupation de 78,9 %. Le trafic a augmenté de 9,8 % en décembre, mais la capacité a augmenté de 10,3 %. La forte performance de l'Europe étonne quelque peu étant donné la crise des dettes souveraines européennes; toutefois, les transporteurs européens ont profité d'un fort achalandage de voyageurs d'affaires sur les marchés long-courriers, en raison notamment de la vigueur des exportations de l'Europe du Nord.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré les plus hauts coefficients d'occupation, tant pour l'ensemble de l'année (80,7 %) que pour le mois de décembre (80,5 %). Ces chiffres reflètent une rigoureuse gestion de la capacité, puisque l'industrie a fait face à une augmentation de la demande de tout juste 1 % en décembre et de 4 % pour l'ensemble de l'année. Néanmoins, la capacité a augmenté un peu plus vite que la demande, avec une croissance de 1,4 % en décembre et de 6 % pour l'année entière, de sorte que les coefficients d'occupation n'étaient pas tout à fait aussi élevés qu'en 2010.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont eu la plus forte croissance de trafic en 2011 avec une augmentation de la demande de 10,2 % par rapport à 2010. L'Amérique latine est également la seule région où la croissance de la demande a surpassé l'augmentation de capacité pour l'ensemble de l'année, cette dernière étant de 9,2 %. Toutefois, la forte croissance du trafic en décembre (8,8 %) a été surpassée par une augmentation de 11,1 % de la capacité. Le trafic aérien en Amérique latine est favorisé par la bonne situation des conditions économiques intérieures et de l'activité commerciale avec l'Amérique du Nord et l'Asie.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu une augmentation de trafic de 8,9 % pour l'ensemble de l'année, avec une augmentation de capacité de 9,7 %, ce qui a fait fléchir le coefficient d'occupation à 75,4 %, le deuxième plus faible après l'Afrique. Toutefois, décembre s'est terminé sur une note plus positive, le trafic étant en hausse de 11,7 % et la capacité, de 11 %, pour un coefficient d'occupation de 77,1 %. Les transporteurs de la région ont ralenti leur cadence d'expansion, mais des produits concurrentiels et des aéroports pivots bien situés géographiquement leur permettent de continuer à augmenter leurs parts des marchés long-courriers.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont affiché l'écart le plus important entre le trafic et la capacité, le trafic augmentant de 4,1 % durant l'année, contre un accroissement de 6,4 % de la capacité. Ce ralentissement est en bonne partie attribuable au séisme et au tsunami au Japon, dont l'impact sur les voyages aériens devrait être temporaire. Toutefois, la chute abrupte du volume de fret dans la région, en raison du déclin de la demande de biens manufacturés en Occident, a aussi affecté les voyages d'affaires. Le taux d'occupation moyen était de 75,9 %. En décembre, la demande a augmenté de 3,7 % et la capacité, de 5,9 %, se soldant par un coefficient d'occupation de 74,7 %.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont subi une baisse de 0,7 % de la demande en décembre, mais l'augmentation pour l'ensemble de l'année a été de 2,3 %. Cette performance relativement faible est en partie attribuable à l'agitation sociale dans plusieurs pays d'Afrique du Nord. Toutefois, la bonne performance économique de la région a créé une demande considérable dans le secteur des voyages aériens. Les transporteurs africains n'ont pas pu en profiter pleinement, et leur faible taux de croissance est lié à une perte de parts de marché. La capacité a augmenté de seulement 0,2 % en décembre et de 4,4 % pour l'ensemble de l'année. Les coefficients d'occupation étaient les plus faibles de l'industrie, à 68,9 % en décembre et 67,2 % pour l'ensemble de l'année.

Marchés passagers intérieurs

La demande dans les marchés passagers intérieurs a augmenté de 4,2 % pour l'ensemble de l'année, avec une augmentation de capacité de 3,1 %, pour un coefficient d'occupation de 79,3 %. En décembre, la demande s'est accrue de 3,7 % par rapport à l'année précédente, mais elle a diminué de 0,5 % par rapport à novembre. Pour l'instant, on ne peut voir clairement s'il s'agit d'une tendance ou simplement d'une anomalie. On observe des variations importantes dans les performances des marchés individuels.

Aux États-Unis, la demande a augmenté de seulement 1,3 % pour l'ensemble de l'année, en raison de la maturité du marché et de la stagnation de l'économie américaine. Mais grâce à une croissance quasi nulle de la capacité (0,5 %), le coefficient d'occupation a été le meilleur de l'industrie, soit 83 %, ce qui a contribué à l'augmentation des revenus des transporteurs aériens. En décembre, le trafic a diminué de 1,2 % tandis que la capacité diminuait de 1,4 %, ce qui a fait passer le coefficient d'occupation à 81,1 %.

La demande dans le marché intérieur de **Chine** a connu une forte augmentation de 10,9 % pour l'ensemble de l'année, tandis que la capacité était en hausse de 7,8 %, renforçant le coefficient d'occupation qui s'est établi à 82,2 %, ce qui a favorisé la rentabilité des compagnies aériennes du pays. La croissance économique a ralenti, mais elle demeure comparativement forte, soutenant la demande de services aériens. En décembre, la capacité a augmenté de 14 % par rapport à l'année précédente, tandis que la demande augmentait de 12,3 %. Il en est résulté un coefficient d'occupation de 78,7 %.

L'Inde a connu la plus forte croissance annuelle, la demande augmentant de 16,4 %. Mais la capacité a augmenté de 18,6 %, de sorte que le coefficient d'occupation s'est établi à 74,7 %. L'écart entre la demande et la capacité était particulièrement marqué en décembre, le trafic augmentant de 9,3 % et la capacité, de 15,5 %. La détérioration du coefficient d'occupation engendrée par cette capacité excessive est un des facteurs qui expliquent les pertes subies par les transporteurs indiens, ce qui contraste avec la situation en Chine.

L'impact du séisme et du tsunami de l'an dernier a fait en sorte que les transporteurs du **Japon** ont terminé l'année avec une baisse de la demande de 15,2 %, contre une baisse de capacité de 11,5 %. En décembre, toutefois, le marché intérieur était de 4,7 % sous le niveau d'avant le séisme. Même avec une baisse de capacité de 8,7 %, le coefficient d'occupation a été le plus faible du groupe, à tout juste 58,8 %.

Les transporteurs du Brésil ont enregistré un bond de 13,7 % de la demande dans leur marché intérieur l'an dernier, contre une augmentation capacité de 11,2 %. Le coefficient d'occupation est demeuré sous la moyenne de l'industrie, à 69,3 %. La demande en décembre a fléchi à 5,6 %, tandis que la capacité augmentait de 9,6 %, le coefficient d'occupation s'élevant à 69,6 %.

Fret aérien (marchés internationaux et intérieurs)

Les marchés de fret aérien se sont rétablis à la fin de l'année, après avoir diminué durant une bonne partie de l'été et de l'automne en raison de la baisse de confiance des milieux d'affaires dans les grandes économies et de la diminution des exportations. Les études indiquent maintenant que la confiance des milieux d'affaires, un indicateur important de changement dans les marchés de fret, s'est rétablie en décembre, ce qui suggère que la production industrielle et le commerce international pourraient se stabiliser. Bien que les marchés de fret internationaux se soient contractés de 0,6 % pour l'ensemble de l'année, et de 0,8 % en décembre, par rapport à l'année précédente, la demande à l'échelle internationale a augmenté de 1,5 % en décembre, par rapport à novembre, tandis que la demande dans les marchés intérieurs était en hausse de 3,2 % par rapport à novembre et de 5,5 % par rapport à décembre 2010. Les marchés de fret ont affiché une croissance séquentielle d'un mois à l'autre en novembre et décembre, ce qui étaye l'idée que le commerce international soit en voie de stabilisation. Toutefois, la situation des transporteurs aériens dans ces marchés s'est détériorée considérablement. Les coefficients de charge ont chuté de façon importante pour se fixer à 45,9 % en 2011, alors que les mesures visant à ajuster la capacité à la demande par la réduction de la flotte d'avions cargo ont été neutralisées par la mise en service de nouveaux aéronefs passagers à deux couloirs.

Le bilan

« L'amélioration du niveau de confiance des milieux d'affaires et les nouvelles encourageantes au sujet de l'économie américaine sont des réconforts. Mais il est beaucoup trop tôt pour prédire un atterrissage en douceur en 2012. La crise de la zone euro est loin d'être réglée. En l'absence d'une solution durable, il y aura de terribles conséquences sur les économies partout dans le monde. Et cela entraînerait l'industrie aérienne dans le rouge », a expliqué M. Tyler.

« Les compagnies aériennes ont investi massivement dans les avions à faible consommation, respectueux de l'environnement. Le défi est de déployer ces appareils de façon rentable dans un marché incertain et en évolution. Les gouvernements, durant ce temps, doivent adopter une vision stratégique de l'industrie aérienne, reconnaissant son rôle de catalyseur de la croissance économique. Les compagnies aériennes transportent environ 3 milliards de personnes par année. En valeur, plus du tiers du commerce international se fait par transport aérien. En amenant les personnes et les biens à destination de façon plus efficace, on améliore la compétitivité. Les investissements dans les infrastructures pour permettre aux aéronefs de décoller et d'atterrir avec moins de délais et de voler sur des corridors efficaces en termes de consommation de carburant et d'émissions de carbone profiteront bien plus au PIB mondial que les taxes à courte vue et mal ciblées. Espérons que 2012 soit l'année où les politiciens investiront le capital politique dans des projets importants comme le Ciel unique européen et le système NextGen aux États-Unis », a conclu M. Tyler.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Tél. : +41 22 770 296
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. Si on compare 2011 à 2010, 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 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, 26,0 %; Asie-Pacifique, 30,5 %; Amérique du Nord, 27,1 %; Moyen-Orient, 8,1 %; Amérique latine, 5,8 %; Afrique, 2,5 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 40,0 %; Europe, 20,9 %; Amérique du Nord, 24,9 %; Moyen-Orient, 10,1 %; Amérique latine, 3,1 %; Afrique, 1,1 %.