



COMMUNIQUÉ

N° : 59

Chute du trafic aérien en novembre

30 décembre 2010 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic aérien régulier international pour le mois de novembre, qui indiquent une croissance du trafic passagers de 8,2 % d'une année à l'autre, et une croissance de 5,4 % pour le fret. Le taux d'occupation moyen dans le secteur passagers était de 75,6 % en novembre, alors que le coefficient de charge du fret se maintenait à 55,2 %.

La croissance du trafic s'est ralentie en novembre, par rapport aux taux enregistrés en octobre, soit 10 % pour le secteur passagers et 14,5 % pour le fret. Les statistiques indiquant un ralentissement en 2010 sont en partie biaisées par la hausse exceptionnellement rapide des volumes de trafic enregistrée durant le quatrième trimestre de 2009. Toutefois, en chiffres absolus, les voyages aériens ont diminué de 0,8 % d'octobre à novembre 2010 et le fret aérien, de 1,1 %.

Cette croissance moins rapide ne révèle pas nécessairement une tendance négative. Même avec le déclin observé en novembre, le trafic passagers et de fret continue de s'accroître à des taux annualisés de 5 à 6 %, ce qui correspond à la tendance de croissance historique de l'industrie.

« L'industrie change de vitesse dans le cycle de la reprise. La croissance ralentit pour rejoindre les taux normaux historiques de 5 à 6 %. La faiblesse relative dans les marchés développés est compensée par la poussée de croissance économique des marchés en développement. Nous observons une fin d'année 2010 forte qui pousse les prévisions de profit de l'année à 15,1 milliards \$US. Le ralentissement de la croissance du trafic est conforme à nos projections concernant des profits réduits de 9,1 milliards \$US en 2011. Cela représente une marge de 1,5 %. Il faudra encore travailler fort en cette nouvelle année pour atteindre un niveau de rentabilité viable », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Demande dans le secteur passagers international

- Le niveau d'activité du voyage aérien international se situe maintenant à 4 % au-dessus du sommet pré-récession du début de 2008. Toutes les régions, à l'exception de l'Afrique, observent un ralentissement de la croissance d'une année à l'autre d'octobre à novembre.
- **Les transporteurs d'Europe** ont enregistré une croissance de 7,3 % du trafic passagers, inférieure à celle de 9,4 % observée en octobre. Dans l'ensemble, le niveau d'activité des transporteurs de la région n'est que légèrement supérieur à ce qu'il était au début de 2008, avant la récession. En chiffres absolus, il y a eu une baisse de 1,7 % des volumes de trafic chez les transporteurs de la région entre octobre et novembre. L'action syndicale et les mauvaises conditions météorologiques ont particulièrement affecté les transporteurs d'Europe à la toute fin du mois. L'impact de ces facteurs sur le trafic sera encore visible en décembre.

- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont vu leur croissance ralentir, passant de 12,4 % en octobre à 9,5 % en novembre. Le taux de croissance de la capacité était de 9,5 % en novembre, ce qui a entraîné un taux d'occupation de 78,1 %, le plus élevé parmi toutes les régions. Le niveau de trafic passagers chez les transporteurs d'Amérique du Nord en novembre a égalé le niveau prérécession du début de 2008.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont observé un ralentissement de la croissance, le taux passant de 7,3 % en octobre à 5,8 % en novembre. La capacité a augmenté de façon semblable (5,9 %), pour un taux d'occupation de 75,6 %. En dépit de la forte croissance économique et de la performance financière de la région, le niveau de trafic en novembre est demeuré à 2 % sous le niveau prérécession.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont connu le déclin le plus important, le taux de croissance passant de 4,9 % en octobre à pratiquement zéro en novembre. L'impact persistant de la faillite de Mexicana constitue le plus important facteur de ce déclin, qui s'est traduit à 2.1%, en termes absolus, par un repli du transport aérien chez les transporteurs de la région entre octobre et novembre. Si on ajustait les données pour faire abstraction de la faillite de Mexicana, la région connaîtrait une croissance un peu supérieure à 10 %. Le taux d'occupation dans la région demeure à 77,5 %.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont vu leur taux de croissance fléchir, passant de 17,8 % en octobre à 16,7 % en novembre. Les transporteurs de la région ont traité en novembre un volume de trafic 16 % supérieur à celui du début de 2008, avant la récession, ce qui démontre qu'ils ont gagné des parts de marché durant la récession et la reprise. La région a enregistré un taux d'occupation de 74,3 %, inférieur à la moyenne mondiale de 75,6 %.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont été les seuls à afficher une augmentation du taux de croissance entre octobre et novembre, passant de 12,6 % à 16,4 %. Ils ont transporté 11 % plus de voyageurs en novembre par rapport au sommet prérécession du début de 2008.

Demande dans le secteur du fret

- La reprise dans le secteur du fret aérien a atteint un sommet en mai 2010. Si on compare à ce sommet, les volumes ont fléchi de 7 %. Le volume de fret aérien en novembre était égal à celui d'avant la récession, au début de 2008.
- La croissance de 5,4 % d'une année à l'autre observée en novembre représente un changement important par rapport au taux de 14,5 % enregistré en octobre. Cette donnée est exagérée par la performance exceptionnelle de novembre 2009. En termes absolus, il y a eu une baisse de 1,1 % des volumes de fret d'octobre à novembre. Durant la même période, toutes les régions, sauf l'Afrique, ont affiché d'importantes baisses des taux de croissance d'une année à l'autre.
- Le fret transporté par **les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique** en novembre a augmenté de 4,1 % d'une année à l'autre. Les transporteurs de la région ont traité en novembre un volume de fret équivalent à ce qu'il était au début de 2008, avant la récession.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu en novembre une croissance d'une année à l'autre de 12,4 %. Ils ont traité 14 % plus de fret en novembre qu'avant la récession, au début de 2008.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré en novembre une croissance d'une année à l'autre de 1,5 %, mais les volumes sont encore 7 % au-dessous de ceux du début de 2008, avant la récession. **Les transporteurs d'Europe** sont dans une situation similaire, avec une croissance d'une année à l'autre de 6,6 % en novembre et des volumes 12 % moins élevés que ceux d'avant la récession.

La période des fêtes de fin d'année a été difficile pour les voyageurs et les compagnies aériennes. Des conditions météorologiques exceptionnellement mauvaises en Europe et aux États-Unis ont causé un chaos dans le monde du voyage. Les passagers en ont subi les inconvénients. Les compagnies aériennes ont subi des pertes de revenus et des hausses de coûts. Alors qu'on rattrape les retards et que la situation revient à la normale, il y a deux occasions que nous devons saisir. La première consiste à tirer des leçons de cette difficile saison

afin que les intervenant de l'infrastructure de l'industrie soient mieux préparés en prévision d'éventuelles situations exceptionnelles », explique M. Bisignani.

« La deuxième est d'évaluer l'environnement réglementaire dans lequel l'aviation fonctionne. En 2010, la crise du volcan islandais et les mauvaises conditions météo de la fin de l'année ont démontré de façon éclatante la valeur du transport aérien. La vie moderne et l'économie mondiale dépendent de l'aviation. L'aviation est essentielle à tous, qu'il s'agisse de gens d'affaires opérant sur le marché mondial, de familles maintenant des contacts à distance ou de chefs d'État effectuant d'importantes missions à l'étranger. Tandis que nous avons encore à l'esprit le souvenir du chaos dans les transports, il est temps de se pencher sur une longue liste d'entraves imposées à l'industrie par les gouvernements, y compris la taxation excessive, les restrictions désuètes sur la propriété, la surréglementation alors que les forces du marché seraient plus efficaces, le sous-investissement dans les infrastructures et le contrôle généralement déficient des fournisseurs monopolistiques. Nous ne devons pas laisser les gouvernements oublier tous ces problèmes en attendant le changement de saison », affirme M. Bisignani.

« Pour sa part, l'IATA lance l'initiative Vision 2050 – un dialogue sur l'avenir de l'industrie entre les penseurs stratégiques issus des gouvernements, de l'industrie et du monde universitaire. Nous allons nous réunir à Singapour en février prochain pour nous attaquer à l'importante mission de développer une vision en vue d'établir une industrie prospère et durable d'ici quatre décennies. Le groupe sera orienté par le support inspirationnel du ministre mentor Lee Kuan Yew de Singapour et par l'expertise en matière de compétitivité du professeur Michael Porter de l'Université Harvard. Notre objectif commun est de renforcer les fondations de l'industrie, de façon à consolider son rôle croissant vis-à-vis de la vie moderne dans un contexte global », conclut M. Bisignani.

– IATA –

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Tél. : +41 22 770 2967
Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du transport aérien international régulier.
- Vous pouvez visiter notre page twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.
- 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 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 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.
- Les parts de marché du trafic passagers international, en termes de RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Europe, 37,6 %; Asie-Pacifique, 28,8 %; Amérique du Nord, 14,2 %; Moyen-Orient, 11,5 %; Amérique latine, 4,1 %; Afrique, 3,8 %.
- Les parts de marché du trafic de fret international, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 44,3 %; Europe, 25,2 %; Amérique du Nord, 15,2 %; Moyen-Orient, 10,8 %; Amérique latine, 3,1 %; Afrique, 1,3 %.