



COMMUNIQUÉ

N° : 4

Le trafic passagers continue d'augmenter – le fret demeure dans le marasme –

29 février 2012 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques mondiales de trafic aérien pour le mois de janvier, qui indiquent une hausse de 5,7 % du trafic passagers, mais un déclin de 8,0 % du fret, par rapport à janvier 2011. Le Nouvel An chinois, qui a eu lieu cette année en janvier (plutôt qu'en février en 2011), a exagéré l'augmentation du trafic passagers et la baisse du fret. Si on fait exception de ce biais, la tendance sous-jacente indique une plus forte croissance du trafic passagers, tandis que la faiblesse des marchés de fret perdure, à un état stable.

« L'année a commencé avec des nouvelles encourageantes sur la confiance des milieux d'affaires. Il semble que les marchés de fret se sont stabilisés, quoiqu'à un niveau faible. Et cela a un impact positif sur les voyages d'affaires. Toutefois, les compagnies aériennes font face à deux risques importants : la hausse des prix du pétrole et la crise des dettes souveraines en Europe. Ces deux facteurs menacent l'industrie comme une épée de Damoclès », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La demande totale dans le secteur passagers a augmenté de 5,7 % en janvier, par rapport à janvier 2011, ce qui représente une légère accélération de la croissance de 5,6 % en glissement annuel observée en décembre 2011. Avec une hausse de capacité de 4,2 % en janvier, le coefficient d'occupation des sièges a augmenté de 1,1 % par rapport à janvier 2011, pour atteindre 76,6 %.

Les marchés de fret étaient en baisse de 8 % par rapport à janvier 2011. Le déclin du fret aérien s'est stabilisé au quatrième trimestre de 2011, à un niveau de 4 % inférieur au sommet d'avant la crise de 2008. De décembre à janvier, les marchés de fret globaux ont fléchi de 2,5 %, mais cette baisse est presque entièrement attribuable à l'impact des fermetures d'usines à l'occasion du Nouvel An chinois. La capacité du fret a fléchi de 0,6 % en glissement annuel, et le coefficient de charge est descendu à 41 % (par rapport à 44,3 % en janvier 2011), alors que les livraisons d'avions passagers gros porteurs ont annulé les mesures de réduction de la capacité.

| Comparaison en glissement annuel | Janvier 2012 vs janvier 2011 | | | | | | 2011 vs 2010 | | | | | |
|--|------------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| | RPK | ASK | PLF | FTK | AFTK | FLF | RPK | ASK | PLF | FTK | AFTK | FLF |
| International | 5,5 % | 4,2 % | 76,6 % | -8,1 % | -0,6 % | 45,3 % | 6,9 % | 8,2 % | 77,4 % | -0,5 % | 5,2 % | 50,8 % |
| Intérieur | 6,1 % | 4,1 % | 76,6 % | -7,0 % | -0,5 % | 25,7 % | 4,3 % | 3,2 % | 79,3 % | -1,7 % | 0,2 % | 28,5 % |
| Total | 5,7 % | 4,2 % | 76,6 % | -8,0 % | -0,6 % | 41,0 % | 5,9 % | 6,3 % | 78,1 % | -0,6 % | 4,1 % | 45,9 % |

Marchés passagers internationaux

Les voyages internationaux ont augmenté de 5,5 % en janvier, en glissement annuel, tandis que la capacité a augmenté de 4,2 %, ce qui a porté le coefficient d'occupation des sièges à 76,6 %, en hausse par rapport au taux de 75,7 % enregistré en janvier 2011.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique ont connu une hausse de trafic de 6 % en janvier, par rapport à l'année précédente. La capacité a grimpé de 6,4 % et le coefficient d'occupation a subi une légère baisse, à 77,5 %. La croissance du trafic, en glissement annuel, aurait été moins prononcée sans le regain associé au Nouvel An chinois.

Les transporteurs d'Europe ont enregistré une augmentation de trafic de 5,3 % par rapport à janvier 2011. La faiblesse économique persistante de la région a entraîné une chute considérable par rapport à la croissance de 9,5 % observée en décembre, en dépit de l'attrait que représente la faiblesse de l'euro pour le tourisme et les exportations. Le coefficient d'occupation moyen s'est renforcé pour atteindre 75,7 %, avec une augmentation de capacité de 2,7 % en glissement annuel; toutefois, le coefficient d'occupation est l'un des plus faibles parmi toutes les régions.

Les transporteurs d'Amérique du Nord ont observé une baisse de 0,3 % du trafic passagers, mais la capacité ayant diminué de 0,9 %, le coefficient d'occupation a augmenté légèrement pour atteindre 77,6 %. La demande du secteur passagers représente la seconde plus faible performance, après celle des transporteurs africains.

Les transporteurs du Moyen-Orient ont enregistré en janvier une croissance à deux chiffres, soit une augmentation du trafic de 14,5 %. Il s'agit, et de loin, du plus fort taux de croissance parmi toutes les régions, ce qui représente un retour aux taux de croissance observés en 2010. La capacité a augmenté de 10,6 %. Le coefficient d'occupation était en hausse de 2,7 %, à 78,5 %, ce qui représente le taux le plus élevé parmi les régions.

Les transporteurs d'Amérique latine continuent de profiter d'une forte demande dans le secteur passagers. Le trafic a augmenté de 7,9 % en janvier, par rapport à janvier 2011, tandis que la capacité augmentait de 7,4 %. Le coefficient d'occupation de 79,9 % est le plus élevé parmi toutes les régions.

Les transporteurs d'Afrique ont affiché une baisse de 3,6 % de la demande, et une baisse de 0,8 % de la capacité, pour un coefficient d'occupation de 64,8 %, soit le taux le plus bas parmi toutes les régions. Bien que les économies subsahariennes soient en forte croissance, les compagnies aériennes d'Afrique ont du mal à tirer profit de la tendance.

Marchés passagers intérieurs

Les marchés intérieurs ont connu une meilleure performance que les marchés internationaux dans l'ensemble, alors que la forte demande au Brésil, en Chine et en Inde a permis une augmentation de 6,1 % du trafic intérieur, par rapport à janvier 2011.

- L'impact du Nouvel An chinois sur le trafic a été manifeste sur le marché intérieur **chinois**, où l'on a observé une hausse subite de 16,8 % en glissement annuel, avec une augmentation de capacité de 14,3 %, ce qui a donné un taux d'occupation des sièges de 80,8 %, le plus élevé pour ce qui est du trafic intérieur. En données désaisonnalisées, le trafic a augmenté de 3,2 % par rapport à décembre. Le marché chinois représente maintenant plus de 21 % du total des marchés intérieurs.
- Le trafic intérieur aux **États-Unis**, en janvier, était presque inchangé, avec une augmentation de 0,2 %, mais la capacité a diminué de 1,5 %, ce qui a fait augmenter le coefficient d'occupation des sièges à 78,1 %.
- Le trafic au **Japon** était de 8,9 % inférieur au niveau de l'année précédente, une baisse légèrement supérieure à la baisse de 8,3 % de la capacité. La comparaison en glissement annuel est influencée par l'impact du séisme et du tsunami de mars 2011, de même que par la restructuration de l'industrie.
- Les transporteurs du **Brésil** ont observé une augmentation de la demande de 10,5 %, tandis que la capacité croissait de 14,8 %. Le coefficient d'occupation était de 74,9 %, en baisse de 2,9 points par rapport à janvier 2011.

- Le trafic en **Inde** a augmenté de 8,8 % en glissement annuel, tandis que la capacité augmentait de 12,8 %, pour un coefficient d'occupation des sièges de 74,9 %. La demande était en hausse de 0,9 % par rapport à décembre.

Fret aérien (intérieur et international)

- La chute des marchés de fret aérien a pris fin au quatrième trimestre de 2011. La contraction observée en janvier était en grande partie attribuable au Nouvel An chinois et elle s'est traduite par une chute de 8,1 % de la demande internationale, tandis que les marchés intérieurs fléchissaient de 7 %.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique et d'Europe** ont subi le poids du déclin international, avec des baisses par rapport à janvier 2011 de 14 % et 9,6 % respectivement. En plus de l'impact des fêtes, les économies périphériques d'Europe ont été en récession et ont attiré peu de trafic de fret. Jusqu'à récemment, ce phénomène a été compensé par un important trafic en partance des marchés d'Europe du Nord.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont enregistré une augmentation de 9,4 % de la demande, ce qui représente la meilleure performance parmi toutes les régions. Les **transporteurs d'Amérique du Nord** ont subi une baisse de 4,0 % de la demande. Ceux **d'Amérique latine** ont enregistré une hausse de 2,2 %, tandis que les **transporteurs d'Afrique** ont subi une baisse de 3,7 % par rapport à la même période l'an dernier.

Le bilan

« L'exploitation d'une compagnie aérienne dans le climat d'incertitude économique actuel représente une tâche ardue. Des noms bien connus, comme Spanair et Malev, ont disparu en janvier. Au même moment, nous savons que la demande augmentera puisque l'économie mondiale se rétablit et exige une plus grande connectivité. Les milliards de dollars de commandes faites récemment à la foire aérienne de Singapour prouvent que les compagnies aériennes font des investissements stratégiques pour répondre à la demande au moyen d'aéronefs de plus en plus efficaces aux plans énergétique et environnemental », selon M. Tyler.

« L'industrie aérienne est un catalyseur de la croissance économique. Les gouvernements devraient en tenir compte dans l'élaboration de leurs politiques. Il faut immédiatement des mesures destinées à stimuler la compétitivité, plutôt que des taxes et des restrictions, ainsi qu'une vision à long terme pour soutenir une croissance économique durable au moyen des investissements dans les infrastructures dont nous avons tant besoin. Cela comprend le Ciel unique européen, les projets NextGen de la Federal Aviation Administration et Seamless Asian Skies, ainsi que le développement aéroportuaire. Évidemment, ces efforts doivent être accompagnés de politiques visant à améliorer la performance environnementale, y compris la commercialisation de biocarburants durables et un cadre de travail mondial chapeauté par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour mettre en place des mesures économiques pour gérer les émissions de l'aviation. Cette approche globale des politiques permettra de rapprocher de façon durable les communautés et les possibilités économiques mondiales », explique M. Tyler.

– IATA –

Pour plus de renseignements, 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 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.
 - 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, 25,6 %; Asie-Pacifique, 31,9 %; Amérique du Nord, 25,3 %; Moyen-Orient, 8,3 %; Amérique latine, 6,5 %; Afrique, 2,4 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 39,2 %; Europe, 20,9 %; Amérique du Nord, 24,5 %; Moyen-Orient, 11,1 %; Amérique latine, 3,2 %; Afrique, 1,1 %.