



COMMUNIQUÉ

N° : 63

La reprise est retardée par l'interdiction des voyages internationaux

28 juillet 2020 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié des prévisions révisées sur le trafic mondial de passagers, qui indiquent que la reprise du trafic est plus lente que prévu. Selon le scénario de base :

- Le trafic mondial de passagers (mesuré en kilomètres-passagers payants, ou RPK) ne reviendra pas au niveau d'avant la COVID-19 avant 2024, soit un an plus tard que ce qu'on prévoyait auparavant.
- La reprise des voyages court-courriers devrait se faire plus rapidement que celle des voyages long-courriers. Par conséquent, le nombre de passagers va se rétablir plus rapidement que le trafic mesuré en RPK. Toutefois, le retour au niveau d'avant la COVID-19 sera retardé aussi d'une année, de 2022 à 2023. Pour 2020, le total mondial de passagers (embarquements) devrait décliner de 55 % par rapport à 2019, une aggravation de la prévision de 46 % établie en avril.

La prévision de juin du trafic passagers pour l'année 2020 laisse entrevoir une reprise plus lente que prévu. Le trafic, mesuré en RPK, a diminué de 86,5 % par rapport à l'année précédente. Cela ne représente qu'une légère amélioration par rapport à la contraction de 91,0 % observée en mai. Cela est attribuable à la hausse de la demande dans les marchés intérieurs, en particulier en Chine. Le coefficient d'occupation des sièges en juin a atteint un creux historique pour le mois, à 57,6 %.

Le scénario de reprise plus pessimiste est basé sur plusieurs tendances récentes :

- **L'endiguement lent du virus aux États-Unis et dans les économies développées :** bien que les économies développées autres que les États-Unis aient connu de larges succès dans l'endiguement de la propagation du virus, de nouvelles flambées ont eu lieu

dans ces économies, ainsi qu'en Chine. De plus, on observe peu de signes d'endiguement dans plusieurs économies émergentes, qui représentent, combinées aux États-Unis, environ 40 % des marchés mondiaux de voyages aériens. Leur fermeture prolongée, en particulier aux voyageurs internationaux, est un frein important à la reprise.

- **La diminution des voyages d'affaires** : les budgets de déplacement des entreprises devraient être très limités, alors que les compagnies subissent encore des pressions financières, même avec l'amélioration de l'économie. De plus, alors qu'historiquement la croissance du PIB et l'augmentation des voyages aériens ont été en étroite corrélation, des enquêtes suggèrent que ce lien s'est affaibli, en particulier quant aux voyages d'affaires, puisque la vidéoconférence semble avoir fait une importante percée en offrant une solution de rechange aux réunions en personne.
- **La faiblesse de la confiance des consommateurs** : bien que la demande latente existe pour les visites d'amis et de parents et les voyages d'agrément, la confiance des consommateurs est faible en raison des préoccupations entourant la sécurité d'emploi et le chômage croissant, et le risque d'attraper la COVID-19. Quelque 55 % des répondants du sondage effectué par l'IATA en juin auprès des voyageurs n'envisagent pas de voyager en 2020.

En raison de ces facteurs, l'IATA a révisé sa prévision de base et prévoit que le nombre d'embarquements dans le monde chutera de 55 % en 2020, par rapport à 2019 (la prévision d'avril faisait état d'un déclin de 46 %). Le nombre de passagers devrait augmenter de 62 % en 2021 par rapport au creux de 2020, mais il restera près de 30 % inférieur à 2019. Le retour complet au niveau de 2019 n'est pas attendu avant 2023, une année plus tard que ce qu'on annonçait dans la prévision précédente.

Pendant ce temps, puisque les marchés intérieurs rouvrent avant les marchés internationaux, et comme les passagers semblent préférer les voyages court-courriers dans le contexte actuel, le nombre de RPK va se rétablir plus lentement, et le trafic de passagers devrait revenir au niveau de 2019 en 2024, un an plus tard que dans la prévision précédente. Les avancées scientifiques de la lutte contre la COVID-19, notamment le développement d'un vaccin efficace, pourraient entraîner une reprise plus rapide. Toutefois, à l'heure actuelle, il semble exister plus de risques négatifs que de risques positifs dans la prévision de base.

« Le trafic de passagers a connu un creux en avril, mais la reprise a été très faible.

L'amélioration constatée concernait les vols intérieurs. Les marchés internationaux demeurent

fermés pour la plupart. La confiance des consommateurs s'amenuise et la décision prise en fin de semaine par le Royaume-Uni d'imposer une quarantaine généralisée à tous les voyageurs de retour d'Espagne n'a pas aidé. Et dans plusieurs parties du monde, le nombre d'infections est encore en augmentation. Tout cela laisse entrevoir une période de rétablissement plus longue et plus difficile pour l'industrie et l'économie mondiale », selon Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

M. de Juniac ajoute : « Pour les compagnies aériennes, ce sont de mauvaises nouvelles qui font ressortir la nécessité que les gouvernements maintiennent les mesures d'aide, financière et autres. Par exemple, une exemption pour toute la saison d'hiver de l'hémisphère Nord de la règle du 80-20 dite "on s'en sert ou on le perd" relative aux créneaux aéroportuaires offrirait aux compagnies aériennes un soulagement essentiel pour la planification de leurs horaires dans un contexte de demande imprévisible. Les compagnies préparent leurs horaires. Elles doivent se concentrer fortement sur la demande à satisfaire et non sur la conformité aux règles d'attribution des créneaux qui n'ont jamais été conçues pour s'adapter aux intenses fluctuations d'une période de crise. Plus vite nous connaissons les règles relatives aux créneaux, mieux ce sera, mais nous attendons encore que les gouvernements dans les marchés clés confirment l'exemption. »

Résultats de juin 2020

Détails des marchés de passagers – Juin 2020

	Part mondiale ¹	RPK	Juin 2020 (% en glissement annuel)		
			ASK	PLF (pt de %) ²	PLF (niveau) ³
MARCHÉ TOTAL	100,0 %	-86,5 %	-80,1 %	-26,8 %	57,6 %
Afrique	2,1 %	-96,5 %	-84,5 %	-54,9 %	16,2 %
Asie-Pacifique	34,6 %	-76,4 %	-69,6 %	-18,5 %	63,8 %
Europe	26,8 %	-93,7 %	-90,0 %	-31,9 %	55,5 %
Amérique latine	5,1 %	-91,2 %	-89,0 %	-16,7 %	66,6 %
Moyen-Orient	9,1 %	-95,5 %	-90,4 %	-40,7 %	35,7 %
Amérique du Nord	22,3 %	-86,3 %	-76,9 %	-36,5 %	52,4 %

¹ % des RPK de l'industrie en 2019

² Variation en glissement annuel du coefficient d'occupation

³ Niveau du coefficient d'occupation

Note : Les taux de croissance de l'industrie et des régions sont basés sur un échantillon constant de compagnies aériennes combinant des données déclarées et des estimations pour les observations manquantes. Le trafic est attribué selon la région d'enregistrement des transporteurs. Il ne doit pas être considéré comme le trafic régional.

Marchés de passagers internationaux

Le trafic international a diminué de 96,8 % en juin, par rapport à juin 2019, ce qui ne représente qu'une légère amélioration comparativement au déclin de 98,3 % en glissement annuel observé en mai. La capacité a chuté de 93,2 % et le coefficient d'occupation des sièges a perdu 44,7 points de pourcentage pour s'établir à 38,9 %.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique ont vu le trafic plonger de 97,1 % par rapport à la même période l'année précédente, ce qui représente une légère amélioration comparativement au déclin de 98,1 % observé en mai. La capacité a chuté de 93,4 % et le coefficient d'occupation a perdu 45,8 points de pourcentage pour s'établir à 35,6 %.

Les transporteurs d'Europe ont enregistré une baisse de la demande de 96,7 % en juin, en glissement annuel, contre un déclin de 98,7 % en mai. La capacité a chuté de 94,4 % et le coefficient d'occupation a perdu 35,7 points de pourcentage pour s'établir à 52,0 %.

Chez les transporteurs du Moyen-Orient, le trafic s'est effondré de 96,1 % en juin, par rapport à juin 2019, alors que la chute de la demande était de 97,7 % en mai. La capacité s'est contractée de 91,1 % et le coefficient d'occupation est descendu à 33,3 %, en baisse de 43,1 points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Les transporteurs d'Amérique du Nord ont enregistré une baisse de trafic de 97,2 % en juin, une faible amélioration par rapport au déclin de 98,3 % observé en mai. La capacité a diminué de 92,8 % et le coefficient d'occupation des sièges a perdu 53,8 points de pourcentage pour s'établir à 34,1 %.

Les transporteurs d'Amérique latine ont subi une baisse de la demande de 96,6 % en juin, par rapport à juin 2019, après une diminution de 98,1 % en mai. La capacité a chuté de 95,7 % et le coefficient d'occupation a perdu 17,7 points de pourcentage pour s'établir à 66,2 %, le taux le plus élevé parmi les régions.

Le trafic chez les transporteurs d'Afrique a diminué de 98,1 % en juin, ce qui demeure pratiquement inchangé par rapport à la baisse de 98,6 % observée en mai. La capacité a diminué de 84,5 % et le coefficient d'occupation a perdu 62,1 points de pourcentage pour s'établir à seulement 8,9 % des sièges occupés, soit le taux le plus faible parmi toutes les régions.

Marchés de passagers intérieurs

La demande dans les marchés intérieurs a chuté de 67,6 % en juin, ce qui constitue une amélioration si on compare au déclin de 78,4 % observé en mai. La capacité a diminué de 55,9 % et le coefficient d'occupation des sièges a perdu 22,8 points de pourcentage pour s'établir à 62,9 %.

Détails des marchés de passagers – Juin 2020

	Part mondiale ¹	RPK	Juin 2020 (% en glissement annuel)		
			ASK	PLF (pt de %) ²	PLF (niveau) ³
Intérieur	36,2 %	-67,6 %	-55,9 %	-22,8 %	62,9 %
Australie (int.)	0,8 %	-93,8 %	-89,1 %	-33,8 %	44,4 %
Brésil (int.)	1,1 %	-84,7 %	-83,3 %	-7,1 %	74,7 %
Chine (int.)	9,8 %	-35,5 %	-21,3 %	-15,2 %	69,5 %
Japon (int.)	1,1 %	-74,9 %	-63,4 %	-22,4 %	48,8 %
Russie (int.)	1,5 %	-58,0 %	-36,4 %	-28,9 %	56,4 %
États-Unis (int.)	14,0 %	-80,1 %	-67,4 %	-34,9 %	54,7 %

¹ % des RPK de l'industrie en 2019

² Variation en glissement annuel du coefficient d'occupation

³ Niveau du coefficient d'occupation

Les transporteurs de Chine mènent encore la reprise, le trafic étant en baisse de 35,5 % en juin, comparativement à l'année précédente, ce qui marque une amélioration par rapport au déclin de 46,3 % observé en mai.

Les transporteurs du Japon ont enregistré une amélioration de la demande intérieure après la levée de l'état d'urgence vers la fin de mai. Le nombre de RPK intérieurs a chuté de 74,9 % en glissement annuel en mai, après des déclinés annuels d'environ 90 % pour les deux mois précédents.

Le bilan

« Nonobstant les améliorations du trafic intérieur, le trafic international, qui normalement compte pour près des deux tiers des voyages aériens dans le monde, demeure pratiquement inexistant. La plupart des pays demeurent fermés aux arrivées internationales ou imposent des mesures de quarantaine, qui ont le même effet qu'une fermeture pure et simple. L'été, notre saison la plus occupée, s'envole rapidement ; et il y a peu de chances que reprennent les voyages internationaux à moins que les gouvernements n'agissent rapidement et de façon décisive pour trouver des solutions de rechange à la fermeture des frontières, aux

réouvertures et fermetures en alternance qui anéantissent la confiance et aux mesures de quarantaine qui tuent la demande », ajoute M. de Juniac.

L'IATA presse les gouvernements de mettre en œuvre un ensemble de mesures, dont les lignes directrices mondiales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour le rétablissement de la connectivité aérienne. Ces mesures sont énoncées dans le document de l'OACI intitulé [*Paré au décollage : Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19*](#). L'IATA constate aussi la possibilité de mettre en place des mesures de dépistage exactes, rapides, adaptables et abordables et des mécanismes de suivi des contacts exhaustifs qui joueraient un rôle dans la gestion du risque de propagation du virus tout en reconnectant les économies et en redémarrant les voyages et le tourisme. « Nous devons apprendre à gérer les risques associés à la COVID-19 au moyen de mesures ciblées et prévisibles qui vont restaurer la confiance des voyageurs et reconstruire les économies ébranlées », conclut M. de Juniac.

Voir [l'analyse complète des marchés de passagers en juin](#)

Voir [la présentation sur les données de juin et la prévision révisée sur les voyages aériens](#)

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 visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- 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 RPK intérieurs représentent environ 36 % du marché total. Ce chiffre est plus important pour les compagnies aériennes d'Amérique du Nord où le marché intérieur représente 66 % des opérations.
- Explication des mesures :

- RPK : kilomètres-passagers payants – mesure du trafic réel de passagers.
- ASK : sièges-kilomètres offerts – mesure de la capacité des transporteurs.
- PLF : coefficient d'occupation des sièges – le pourcentage d'ASK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien régulier international et intérieur des transporteurs membres et non membres de l'IATA.
- Les parts de marché du trafic total de passagers, exprimées en RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 34,6 % ; Europe, 26,8 % ; Amérique du Nord, 22,3 % ; Moyen-Orient, 9,1 % ; Amérique latine, 5,1 % ; Afrique, 2,1 %.