



COMMUNIQUÉ

N° : 34

Nouveau ralentissement de la croissance en juillet

30 août 2012 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic aérien mondial pour le mois de juillet, qui indiquent une croissance plus lente des voyages aériens et du transport de fret, mais avec des différences considérables selon les régions et les marchés.

- La demande dans le secteur passagers en juillet a augmenté globalement de 3,4 % par rapport à juillet 2011, alors que cette augmentation était de 6,3 % en juin et que la moyenne pour le premier semestre de l'année est de 6,5 %. Ce ralentissement de la croissance des voyages est largement attribuable à la récente baisse de la confiance des milieux d'affaires dans plusieurs marchés.
- En juillet, la demande dans le secteur du fret était en baisse de 3,2 % par rapport au même mois de l'an dernier. Il s'agit d'un recul par rapport au taux de 0,1 % en glissement annuel enregistré en juin. Ce déclin est dû en bonne partie au fait que la comparaison se fait par rapport au mois de juillet 2011 qui a été relativement fort, mais la tendance générale du fret aérien est faible, ce qui concorde avec la faiblesse de la croissance du commerce mondial.

Les compagnies aériennes ont réagi à cet environnement de croissance au ralenti en réduisant la capacité ajoutée aux marchés, un geste qui a stabilisé les coefficients d'occupation à des niveaux relativement élevés et permis de soutenir la rentabilité face aux prix élevés du carburant. En juillet, la capacité passagers a augmenté de 3,6 %, conformément à l'augmentation du trafic, maintenant le coefficient d'occupation des sièges au niveau relativement élevé de 83,1 %.

« Les prévisions économiques incertaines ont des effets négatifs sur la demande de transport aérien », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« L'industrie du fret a régressé de 3,2 % depuis un an. Et les marchés passagers – à l'exception de l'Afrique, du marché intérieur chinois et du Moyen-Orient – ont connu une baisse de la demande de juin à juillet. La demande globale du secteur passagers demeure en hausse de 3,4 % par rapport à juillet 2011. Mais la tendance de croissance est nettement au ralenti. Si on ajoute à cela le prix croissant du carburant, on peut s'attendre à un deuxième semestre difficile. »

Marchés passagers internationaux

La demande dans le secteur passagers en juillet était en hausse de 3,5 % par rapport à la même période l'an dernier, ce qui correspond exactement à l'augmentation de 3,5 % de la capacité. Le coefficient d'occupation des sièges était de 83,3 %. Le ralentissement devient évident si on compare au mois précédent (juin), alors que le taux de croissance en glissement annuel était de 7,5 %. Le ralentissement de la croissance des voyages aériens internationaux s'est surtout fait sentir au cours des derniers mois, suivant le déclin de la confiance des milieux d'affaires. La faiblesse de quelques marchés intérieurs importants a été visible depuis assez longtemps. Seuls les transporteurs d'Afrique et du Moyen-Orient ont connu une croissance d'un mois à l'autre. Dans toutes les autres régions, les transporteurs aériens ont signalé un déclin global de la demande internationale en juillet, par rapport à juin.

- **Les transporteurs d'Europe** ont enregistré une croissance de 4,8 % des services internationaux par rapport à juillet 2011 (en baisse par rapport au taux de 7,3 % enregistré en juin), avec un coefficient d'occupation de 85,7 %. Il s'agit d'un léger ralentissement par rapport à la croissance moyenne de 6,5 % observée durant la première moitié de l'année. Malgré la récession qui frappe plusieurs marchés intérieurs européens, les transporteurs de la région ont pu maintenir la croissance sur les marchés long-courriers à destination de régions à plus forte croissance économique.
- **Les compagnies aériennes d'Amérique du Nord** ont connu une baisse de 2,1 % du trafic international en juillet (après une hausse de 1,6 % en juin), attribuable en partie aux coupures de capacité, en particulier dans le marché de l'Atlantique Nord. Si on compare à juin (le mois précédent), la demande a diminué de 1,3 %. Le coefficient d'occupation des sièges était de 86,7 %, soit le plus élevé parmi toutes les régions.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont connu une croissance de la demande de seulement 0,9 %. Il s'agit d'un important ralentissement par rapport au taux de croissance de 5,8 % en glissement annuel enregistré en juin. De plus, si on compare au mois précédent (juin 2012), la demande a diminué de 1,3 %. Les transporteurs d'Europe profitent plus que ceux d'Asie-Pacifique du commerce accru de l'Ouest vers l'Est, tandis que les transporteurs du Moyen-Orient continuent d'opposer une forte concurrence dans les marchés long-courriers. La tendance à la baisse a commencé au second trimestre de 2012 et elle se maintient au troisième trimestre.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** affichent une croissance de 5,7 %, la seconde plus importante parmi les régions. Le coefficient d'occupation a été de 82,0 %. Toutefois, les transporteurs de la région n'ont pas pu contrer la tendance à la baisse, après avoir connu une croissance moyenne de 10,1 % dans la première partie de l'année. Récemment, les économies clés de la région, comme le Brésil, ont constaté une interruption de la croissance économique, ce qui a affecté l'industrie des voyages et du fret aériens.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu la plus haute croissance de trafic, soit 11,2 % en glissement annuel, bien que cette croissance ait été surpassée par l'augmentation de capacité de 12,4 %. Si on compare à juin, le trafic a augmenté de seulement 0,1 %. La tendance de croissance de la région a été influencée par la période du Ramadan, qui cette année a commencé en juillet.

- **Les transporteurs d'Afrique** ont enregistré une hausse de 5,2 % du trafic, en glissement annuel, soit moins que l'augmentation de capacité de 6,3 %. Le coefficient d'occupation était de 73,1 %, de loin le plus faible parmi toutes les régions. Les compagnies aériennes du continent ont connu une forte hausse moyenne de 10,8 % durant la première moitié de l'année. Il s'agissait en partie d'un redressement après le printemps arabe, mais cela reflétait également le succès relatif de plusieurs économies africaines.

Marchés passagers intérieurs

Les marchés intérieurs ont aussi connu une croissance ralentie, selon la tendance amorcée plus tôt cette année. Au total, le trafic a augmenté de 3,1 % en glissement annuel, en baisse par rapport au taux de 4,2 % enregistré en juin. Toutefois, le ralentissement n'était pas généralisé, la Chine et le Brésil enregistrant de fortes hausses qui ont été contrebalancées par la faiblesse de l'Inde et du Japon.

- Le marché intérieur de la **Chine** a connu un fort redressement après le ralentissement survenu plus tôt cette année. La croissance de la demande en juillet a été de 9 %, contre 7,8 % en juin. Avec un accroissement de capacité de 12,1 %, le coefficient d'occupation a glissé à 84,1 %, alors qu'il était de 86,5 % l'année précédente.
- **Au Japon**, le marché intérieur a connu une hausse de tout juste 4,2 % en glissement annuel, et une diminution de 1 % par rapport à juin. La capacité a augmenté de 7,9 % et le coefficient d'occupation était le plus faible parmi tous les marchés, soit 58,7 %. Dans l'ensemble, le marché s'est contracté de 4 % cette année et il est à 10 % sous le niveau d'avant le séisme.
- **Aux États-Unis**, le trafic a diminué de 0,4 % en juillet, tandis que la capacité augmentait de 0,2 %. Le coefficient d'occupation a baissé à 86,8 %, contre 87,4 % l'année précédente, mais il demeure le plus élevé parmi tous les marchés intérieurs.
- C'est le **Brésil** qui a connu la plus forte hausse après la Chine, avec une augmentation de 8,5 % et une hausse de capacité de 3,0 %. Le coefficient d'occupation est passé de 73,8 % à 77,7 %. Toutefois, la croissance a ralenti par rapport à juin, déclinant de 2,3 %.
- Le marché intérieur de **l'Inde** a chuté de 1,1 % par rapport à l'année précédente, ce qui constitue le pire résultat parmi tous les marchés intérieurs. Cela reflète, entre autres facteurs, la faiblesse de l'économie. Après une expansion de 20 % et plus durant 2010 et le début de 2011, le marché indien a vu sa croissance s'interrompre à la fin de 2011. La capacité a augmenté de 2,1 % en juillet, ce qui a fait baisser le coefficient d'occupation de 71,8 % à 69,6 %.

Fret aérien (intérieur et international)

La demande dans le secteur du fret a diminué de 3,2 % par rapport à juillet 2011, mais il n'y a aucun changement par rapport à juin. Les transporteurs du Moyen-Orient ont enregistré une augmentation de la demande de 16 % par rapport à l'année précédente, mais tous les autres marchés ont subi des baisses et la modeste reprise observée depuis la fin de 2011 a stagné.

- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une baisse de la demande de 7,6 % en juillet, par rapport à l'année précédente. Il s'agit du plus important déclin parmi toutes les régions, alors que la capacité a été réduite de seulement 4,3 %. Les transporteurs d'Asie-Pacifique n'ont connu pratiquement aucune croissance du trafic de fret depuis le quatrième trimestre de 2011. Les **transporteurs d'Europe** ont vu leur trafic décliner de 3,6 %, tandis que la capacité augmentait de 0,9 %. Depuis le quatrième trimestre de 2011, la demande n'a augmenté que de 1 % chez les transporteurs d'Europe. Les **transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une baisse de la demande de 3,6% avec exactement la même réduction de la capacité. Le coefficient de charge était le plus faible parmi tous les marchés, soit 32,3%.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu une hausse de trafic de 16 %, avec une augmentation de capacité de 11 %, ce qui a fait augmenter les coefficients de charge de 2 %, à 45,3 %.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont subi une chute de la demande de 5,6 %, alors que la capacité a augmenté de 13,9 %. Le coefficient de charge a été de 35,2 %.
- Les résultats des **transporteurs d'Afrique** n'étaient pas disponibles, mais ils le seront le mois prochain.

Le bilan

« L'énorme succès des Jeux Olympiques de Londres nous a rappelé le rôle essentiel de l'aviation internationale lorsqu'il s'agit de réunir les gens du monde entier et de faciliter les méga-événements. Tous les regards se tournent maintenant vers le Brésil qui accueillera la Coupe du monde en 2014 et les Jeux Olympiques de 2016. Et l'aviation jouera encore un rôle clé », a déclaré M. Tyler.

« Il faudra un effort d'équipe pour que les infrastructures aériennes du Brésil puissent relever le défi », ajoute M. Tyler. L'aviation brésilienne soutient 940 000 emplois et un PIB de 1,3 %, et la connectivité que procure l'aviation soutient l'émergence du Brésil comme économie croissante du BRICS. Mais en dépit de l'importance économique de l'aviation pour le Brésil, le pays n'est qu'au 93^e rang au chapitre des infrastructures de transport aérien, selon l'index de compétitivité en voyages et tourisme du World Economic Forum.

La semaine dernière, l'IATA, en partenariat avec l'Association du transport aérien d'Amérique latine et des Caraïbes et d'autres organisations liées à l'aviation, a tenu la première Journée de l'aviation au Brésil. « Avec les normes mondiales au centre de nos préoccupations, l'industrie et le gouvernement ont examiné les moyens de coopérer pour que l'aviation brésilienne demeure un moteur clé de croissance, avec des niveaux de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de viabilité encore plus élevés », a déclaré M. Tyler. « Ce qui est vrai pour le Brésil est vrai pour le reste du monde. L'aviation soutient 56,6 millions d'emplois et elle a un impact économique de 2,2 billions \$. Les gouvernements devraient traiter cette ressource de façon avisée, en faisant en sorte que le régime fiscal n'étouffe par la croissance, que la réglementation facilite la croissance et que des infrastructures de classe mondiale soutiennent efficacement la croissance. »

Pour plus de renseignements, 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 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 67 % des opérations. En Amérique latine, le trafic intérieur représente 47 % 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 % 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 % et 12 % des opérations, respectivement. Et il est négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 6 % 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, 29,8 %; Asie-Pacifique, 27,5 %; Amérique du Nord, 27,3 %; Moyen-Orient, 7,8 %; Amérique latine, 5,3 %; Afrique, 2,4 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 39,4 %; Amérique du Nord, 22,7 %; Europe, 21,8 %; Moyen-Orient, 12,1 %; Amérique latine, 2,9 %; Afrique, 1,3 %.