



COMMUNIQUÉ

N° : 38

Croissance de la demande en mai – Bonnes nouvelles concernant les volumes, mais les risques demeurent –

30 juin 2011 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic pour le mois de mai, qui révèlent une augmentation du trafic passagers de 6,8 % par rapport à mai 2010. Il s'agit d'une augmentation de 4 % par rapport au début de l'année. Le trafic de fret a diminué de 4 % si on compare au sommet après récession de mai 2010, lors du cycle de reconstitution des stocks. Toutefois, les derniers mois ont été marqués par une nouvelle tendance à la hausse, avec des volumes de fret en augmentation de 2 % par rapport au début de l'année.

« Nous observons des progrès dans les volumes de transport aérien en mai. Le coefficient d'occupation des sièges dans le secteur passagers international a augmenté de 0,8 point pour atteindre 75,8 %. Les volumes de fret ont augmenté de 1,2 % par rapport à avril et le nombre de passagers, de 1,8 %. Ces facteurs vont aider à atténuer la pression sur les profits occasionnée par le prix élevé du carburant », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« Mais il y a des risques liés à l'agitation politique au Moyen-Orient et à la crise monétaire en Europe. Nous prévoyons toujours des profits de 4 milliards \$US cette année. Cela représente une désolante marge de 0,7 % et un autre choc pourrait affecter énormément le sort de l'industrie. Ce sera encore une année difficile pour une industrie très fragile », ajoute M. Bisignani.

Marchés passagers internationaux par région

- Le trafic international chez **les transporteurs d'Afrique** a augmenté de 1,1 % par rapport à l'année précédente. Le marché des voyages vers la région a été affaibli par les bouleversements politiques en Égypte et en Tunisie. Les vols vers ces deux destinations sont encore en baisse de 20 %. Toutefois, une croissance sensible de 2,2 % du coefficient d'occupation des sièges pour le mois de mai constitue un premier signe d'amélioration.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une augmentation de 4,7 %, considérablement inférieure à la moyenne mondiale de 8,0 %. Cette situation est attribuable à la faiblesse persistante du marché japonais affecté par le séisme et le tsunami. Si on compare à mai 2010, la capacité a augmenté de 5,0 % et le coefficient d'occupation a légèrement diminué, pour s'établir à 73,4 %.
- **Les transporteurs d'Europe** ont vu leur trafic s'accroître de 10,9 %, en raison de l'augmentation de l'activité économique du nord de l'Europe et de la faiblesse de l'euro qui favorise le commerce et le trafic entrant. L'augmentation de la capacité a été de

10,6 % (surpassée uniquement par l'Amérique latine) et le coefficient d'occupation s'est renforcé, à 77,7 %.

- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont connu la plus rapide croissance du trafic international, avec une augmentation de 21,3 % par rapport à mai 2010, ainsi que la plus rapide augmentation de capacité (15,2 %). Cela résulte de la forte croissance économique et de l'augmentation des voyages et du commerce outre Pacifique et avec l'Amérique du Nord. Le coefficient d'occupation est légèrement supérieur à la moyenne de l'industrie, à 76,0 %.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont enregistré une croissance du trafic international de 7,8 % par rapport à mai 2010, soit un peu moins que l'expansion de la capacité (9,6 %), ce qui a fait baisser le coefficient d'occupation à 70,8 %. Alors que l'agitation politique continue d'affecter gravement plusieurs petits marchés de la région, l'impact global sur les transporteurs de la région est limité.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont réduit leur capacité pour un deuxième mois consécutif (-0,4 % en avril et -0,5 % en mai). D'une année sur l'autre, le trafic a augmenté de 4,5 % et la capacité, de 5,5 %. Cette gestion prudente de la capacité a permis d'obtenir le coefficient d'occupation le plus élevé de toutes les grandes régions (81,8 %).

Marchés passagers domestiques par région

- La demande dans le marché intérieur **japonais** était en baisse de 29,9 % par rapport à mai 2010, tandis que la capacité a été ajustée à la baisse de 20,8 %. Les volumes en mai étaient de 4,4 % supérieurs à ceux d'avril, ce qui constitue un premier signe de reprise après le séisme et le tsunami. Mais le faible facteur d'occupation de 54,7 % indique une disparité persistante entre l'offre et la demande.
- **Le marché brésilien** demeure instable, mais la demande a augmenté de 21,6 % par rapport à mai 2010 tandis que la capacité a augmenté de 7,2 %. L'instabilité des marchés apparaît clairement lorsqu'on considère que le coefficient d'occupation est de 65,7 %, alors quand la demande dépasse aussi largement la capacité.
- En **Chine**, la demande a augmenté de 10,4 % par rapport à mai 2010. La hausse de capacité de seulement 3,3 % a permis d'obtenir un coefficient d'occupation de 81,5 %. Bien que cette croissance soit solide, il s'agit d'une baisse importante par rapport au taux de 14,6 % enregistré en 2010, ce qui reflète le resserrement des politiques économiques.
- La demande dans le marché intérieur en **Inde** était en hausse de 13,8 % par rapport à l'année précédente, avec une augmentation de capacité de 19,9 %. Le taux d'occupation de 78,3 % est semblable à la moyenne mondiale de 79,4 %.
- Le marché domestique mature des **États-Unis** a connu une augmentation de la demande de 4,0 % par rapport à mai 2010. Avec une augmentation de capacité de 1,5 %, le coefficient d'occupation a atteint 84,6 %, le plus élevé de tous les marchés intérieurs observés.

Fret (intérieur et international)

Les marchés de fret aérien ont fléchi de 4,0 % en mai. Ce résultat est biaisé en raison du sommet atteint en mai 2010 lors de la reconstitution des stocks après la récession. Depuis le début de l'année, les volumes de fret ont augmenté modestement de 2,0 %, soit moins que la prévision de 5,5 % établie par l'IATA pour 2011. Alors que l'augmentation soutenue d'environ 6 % du commerce mondial devrait favoriser la croissance du fret dans la seconde moitié de 2011, la performance à ce jour a été plus faible que prévu. Les transporteurs de toutes les régions, à l'exception ceux de **l'Amérique latine** (en hausse de 1,5 %) et du **Moyen-Orient** (+8,1 %) ont enregistré une diminution du fret aérien par rapport à mai 2010. La plus forte baisse a été observée en **Asie-Pacifique** où les transporteurs ont subi une chute de 9,2 %, ce qui illustre l'impact des bouleversements qui ont affecté la chaîne d'approvisionnement au **Japon** et du

resserrement des politiques économiques en Chine. Le déclin subi par les transporteurs **d’Afrique** (en baisse de 7,8 %) reflète les perturbations en Égypte et en Tunisie. Les transporteurs d’**Europe** et d’**Amérique du Nord** ont subi de faibles baisses de 2,2 % et 1,4 % respectivement.

– 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 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.
- **Marchés intérieurs** : les RPK intérieurs représentent environ 40 % 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 41 % 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 légèrement supérieure à 10 % des opérations. Et il est négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 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 international régulier; le trafic intérieur 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, 41,5 %; Asie-Pacifique, 25,5 %; Amérique du Nord, 15,2 %; Moyen-Orient, 10,5 %; Amérique latine, 4,5 %; Afrique, 2,9 %.
- Les parts de marché du fret international, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 42,1 %; Europe, 25,6 %; Amérique du Nord, 16,7 %; Moyen-Orient, 11,4 %; Amérique latine, 3,1 %; Afrique, 1,2 %.