



COMMUNIQUÉ

N° : 26

La rentabilité des compagnies aériennes s'améliore – Contrastes importants entre les régions –

8 juin 2015 (Miami) – L'Association du transport aérien international (IATA) a fait connaître ses prévisions à la hausse pour l'industrie en 2015, prévoyant des bénéfices nets de 29,3 milliards \$. Avec des revenus prévus de 727 milliards \$, l'industrie s'attend à réaliser une marge bénéficiaire nette de 4,0 %. Ce renforcement considérable par rapport aux bénéfices nets de 16,4 milliards \$ enregistrés en 2014 (contre des prévisions de 19,9 milliards \$) est attribuable à plusieurs facteurs mondiaux, dont : des prévisions économiques plus fortes à l'échelle mondiale, des coefficients d'occupation des sièges records, les prix moins élevés du carburant et l'appréciation du dollar américain.

Toutes les régions devraient améliorer leur rentabilité en 2015, par rapport à 2014. Toutefois, il y a des écarts importants entre les économies régionales, qui se reflètent dans les résultats des compagnies aériennes. « Le sort de l'industrie est loin d'être uniforme. Plusieurs compagnies aériennes font face à des défis énormes », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Plus de la moitié des bénéfices mondiaux sera générée par des compagnies aériennes établies en Amérique du Nord (15,7 milliards \$). Pour les compagnies aériennes d'Amérique du Nord, la marge bénéficiaire avant intérêts et impôts (BAII) devrait dépasser 12 %, soit plus du double de celles des régions qui suivent dans l'ordre, l'Asie-Pacifique et l'Europe.

« Pour l'industrie aérienne, 2015 s'avère une bonne année. Depuis les événements tragiques de septembre 2011, l'industrie mondiale de l'aviation s'est transformée grâce à d'importants gains d'efficacité. Cela apparaît clairement dans le coefficient d'occupation record de 80,2 % auquel on s'attend cette année. Il en résulte une marge bénéficiaire nette moyenne de 4 % durement gagnée. En moyenne, les compagnies aériennes retiendront 8,27 \$ par passager transporté », ajoute M. Tyler.

« Plaçons les choses en perspectives. Apple, à elle seule, a gagné 31,6 milliards \$ au second trimestre de l'année. C'est un tout petit peu moins que les profits prévus pour l'ensemble de l'année pour l'industrie aérienne tout entière. Nous ne reprochons à personne d'avoir du succès

en affaires. Mais il est important que les différents intervenants, en particulier les gouvernements, comprennent que la tâche d'assurer la connectivité mondiale n'est pas facile. »

À l'échelle de l'industrie, la prévision de rendement sur le capital investi (RCI) de 7,5 % représente une étape importante. Pour la première fois, la moyenne de l'industrie à ce chapitre sera supérieure au coût du capital, qui a baissé à 6,8 % en raison de la diminution des rendements obligataires. Toutefois, cette moyenne de l'industrie est dominée par les compagnies aériennes des États-Unis qui ont le plus profité de la chute des prix du carburant exprimés en dollars américains, d'une forte économie locale et de la restructuration de l'industrie. Les compagnies aériennes non américaines typiques sont encore aux prises avec des rendements inférieurs au coût du capital et un important fardeau de dette.

Principaux facteurs des prévisions

- **Prix du carburant** : le récent déclin des prix du carburant est un facteur positif. La prévision de l'industrie pour 2015 est basée sur un prix moyen du baril de Brent de 65 \$, soit 36 % de moins que le prix de 2014 qui était de 101,4 \$. Le prix du carburant devrait diminuer moins rapidement pour s'établir à 78 \$ par baril pour l'ensemble de l'année (33 % de moins que le montant de 116,6 \$ en 2014). Le carburant représente encore environ 28 % des coûts d'exploitation de l'industrie. Et l'impact global de la chute des prix est atténué par une hausse de 20 % de la valeur du dollar américain sur les douze derniers mois, ainsi que par les politiques de couverture des compagnies aériennes, qui font que la moitié de l'approvisionnement en carburant pour 2015 est bloquée à des prix supérieurs.
- **Recettes** : l'impact de la force du dollar américain se traduit par un déclin de 0,7 % des recettes globales de l'industrie, qui devraient s'élever à 727 milliards \$ (contre 733 milliards \$ en 2014).
- **Passagers** : le secteur passagers devrait connaître une croissance de quelque 6,7 % en 2015, une accélération par rapport au taux de croissance de 6,0 % enregistré en 2014. L'accent mis sur l'efficacité fait en sorte que la capacité est mieux ajustée que jamais à la demande et cela devrait entraîner un coefficient d'occupation des sièges record de 80,2 %. Le déclin de 7,5 % du rendement reflète le niveau élevé de concurrence dans l'industrie, mais ce chiffre est exagéré par l'impact de l'appréciation du dollar américain.
- **Fret aérien** : le secteur du fret devrait connaître une croissance de 5,5 % cette année, soit un peu moins que le taux de 5,8 % atteint en 2014. L'industrie du fret s'est renforcée en 2014 et cela s'est poursuivi cette année. Les recettes prévues de 62 milliards \$ auraient pu surpasser le plafond de 67 milliards \$ atteint en 2011, n'eût été l'appréciation du dollar américain. L'amélioration est attribuable à l'augmentation des volumes, alors qu'on s'attend à un niveau record de 54,2 millions de tonnes en 2015. Les rendements devraient diminuer d'environ 7 % cette année (encore une fois, le déclin est exagéré par l'appréciation du dollar américain). Les perspectives à long terme du secteur du fret aérien demeurent problématiques, en raison de la tendance d'après-crise financière persistante qui ralentit la croissance du commerce comparativement au PIB.

Les régions

Toutes les régions verront les bénéfices augmenter en 2015, par rapport à 2014. Et la capacité augmentera partout, mais cela devrait correspondre, en général, à l'augmentation de la demande. Cela correspond aux prévisions mondiales qui envisagent une hausse de la capacité de 6,2 %, soit un peu moins que la hausse prévue de la demande de 6,7 %. À part ces quelques ressemblances, les régions devraient différer grandement en termes de rentabilité.

- **Amérique du Nord** : les transporteurs de cette région devraient générer des bénéfices de 15,7 milliards \$ (en hausse par rapport aux 11,2 milliards \$ de 2014) et une marge nette de 7,5 %. Par passager, cela représente un bénéfice moyen de 18,12 \$. Les compagnies aériennes des États-Unis ont pu profiter de leur rentabilité pour investir dans le renouvellement de la flotte, rembourser des dettes élevées et offrir aux investisseurs un rendement « normal » sous forme de dividendes et de rachats d'actions. Cela a été alimenté par une économie relativement forte, la restructuration de l'industrie et la baisse du prix du pétrole. La région devrait connaître une hausse de 3,0 % de la demande, avec un redressement de la capacité qui devrait augmenter de 3,1 %.
- **Asie-Pacifique** : les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient générer des profits de 5,1 milliards \$ et une marge bénéficiaire nette de 2,5 % (4,24 \$ par passager). Les compagnies aériennes de la région se partagent environ 40 % des parts du marché mondial du fret aérien. Par conséquent, ils ont été affectés de façon disproportionnée par le marasme de l'industrie du fret aérien. Le ralentissement de l'économie chinoise a aussi eu un impact négatif sur la rentabilité. La demande devrait connaître une saine croissance de 8,1 %, soit un peu plus que l'augmentation prévue de capacité de 7,7 %. La baisse des coûts de carburant sera un facteur positif, mais la force du dollar américain réduira les bénéfices dans cette région.
- **Europe** : les compagnies européennes devraient afficher collectivement des bénéfices de 5,8 milliards \$ en 2015, soit une marge bénéficiaire nette de 2,8 % et un profit de 6,30 \$ par passager. Les perspectives des compagnies aériennes de la région se sont lentement améliorées au cours des deux dernières années. Cela est particulièrement vrai pour les transporteurs en réseau qui desservent l'Atlantique Nord, qui semblent devoir générer des revenus raisonnables. Les marchés long-courriers ont été plus vigoureux que les marchés intérieurs, qui ont été affectés par le problème persistant de la dette dans le sud de l'Europe. La croissance économique commence à reprendre, même dans le sud de l'Europe, et la prévision pour 2015 a été ajustée à la hausse. Les compagnies aériennes de la région devraient augmenter leur capacité de 6,5 % pour répondre à une hausse de 6,8 % de la demande. Les transporteurs européens ont profité de la baisse des prix du carburant, mais cet avantage a été atténué par la force du dollar américain. Par conséquent, la croissance des profits tire de l'arrière, comparativement aux transporteurs établis aux États-Unis. Et l'environnement d'exploitation de la région continue de souffrir d'une réglementation onéreuse, d'impôts élevés, d'infrastructures déficientes et d'inefficiences.
- **Amérique latine** : les compagnies aériennes d'Amérique latine devraient enregistrer des bénéfices nets de 600 millions \$ et une marge nette de 1,8 % (2,27 \$ par passager). Cela fait suite à des résultats au point mort en 2014. La région a généré de faibles rendements au cours des dernières années, en raison principalement de la très

mauvaise performance de certaines économies clés comme le Brésil et l'Argentine. La faiblesse importante des monnaies par rapport au dollar américain limitera considérablement les bénéfices obtenus grâce aux prix moins élevés du carburant. Cette année, la demande devrait augmenter de 5,1 %, dépassant légèrement l'augmentation de capacité de 5,0 %.

- **Moyen-Orient** : les compagnies aériennes du Moyen-Orient devraient afficher des bénéfices nets de 1,8 milliard \$ en 2015, soit une marge nette moyenne de 3,1 % (9,61 \$ par passager). Les transporteurs de la région devraient voir le nombre de passagers augmenter de 12,9 % cette année, ce qui en fera la seule région à profiter d'une croissance dans les deux chiffres. La région est très hétérogène, certaines compagnies subissant des pertes, tandis que d'autres sont rentables. La baisse des coûts de carburant devrait aussi améliorer la rentabilité.
- **Afrique** : les transporteurs africains devraient enregistrer des profits de 100 millions \$, soit une marge bénéficiaire nette de 0,8 % (1,59 \$ par passager), la plus faible parmi toutes les régions. Bien qu'il y ait des profits, les résultats demeurent faibles conformément à la tendance des dernières années. La croissance du trafic observé l'an dernier chez les transporteurs africains a été faible en raison de plusieurs problèmes qui ont nui au tourisme, mais on continue aussi de perdre des parts de marché. Les monnaies ont été faibles, surtout pour les exportateurs de pétrole, de sorte que les avantages de la baisse du prix du carburant ont été limités dans cette région. Les transporteurs devraient aussi connaître la plus lente croissance parmi les marchés en développement, avec une augmentation de capacité de 3,3 % et une hausse de la demande de 3,2 %.

Connectivité, emplois, taxes et performance environnementale

L'industrie aérienne continue d'offrir plus de valeur à ses clients, à l'économie en général et aux gouvernements :

- La connectivité mondiale assurée par l'aviation représente maintenant 16 485 paires de villes (2014), soit près du double de 1994. Cette connectivité est un catalyseur de bienfaits économiques, tant pour les usagers que pour l'ensemble de l'économie. Durant la même période, les tarifs moyens des compagnies aériennes ont diminué d'environ 64 % (après inflation), ce qui a puissamment stimulé le commerce, le tourisme et les investissements directs étrangers associés à la chaîne d'approvisionnement mondiale.
- Le nombre d'emplois reliés à l'aviation augmente, même si on s'attend à ce que le rythme de recrutement ralentisse légèrement en 2015. Le nombre total d'emplois directs dans l'industrie devrait atteindre 2,5 millions (en hausse de 3,1 % par rapport à 2014). La masse salariale des compagnies aériennes devrait atteindre 150 milliards \$ en 2015 (en hausse par rapport à 142 milliards \$ en 2014). Si on compare à 2014, le coût unitaire moyen de la main-d'œuvre devrait diminuer de 0,5 % en 2015, en raison d'une augmentation de 3,2 % de la productivité par employé. Les employés des compagnies aériennes sont aussi extrêmement productifs pour les économies dans lesquelles ils œuvrent, générant une valeur ajoutée brute (l'équivalent pour les entreprises du PIB) de 96 753 \$ par employé en 2015 (en hausse de 2,7 % par rapport à 2014).

- La facture fiscale de l'industrie devrait augmenter pour atteindre 116 milliards \$ en 2015. Il s'agit d'une augmentation de 3,9 % par rapport à 2014.
- La performance environnementale de l'industrie continue de s'améliorer. Les compagnies aériennes devraient utiliser quelque 288 milliards de litres de carburant en 2015. Ce faisant, l'industrie émettra 757 millions de tonnes de carbone. Bien qu'il s'agisse d'une augmentation de 4,6 % par rapport à l'année précédente, ce chiffre est bien inférieur aux taux d'augmentation du trafic, soit 6,7 % pour le nombre de kilomètres-passagers payants et 5,3 % pour le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises. Dans l'ensemble, cela représente une amélioration de 1,5 % de l'efficacité énergétique en 2015. Les investissements dans les nouveaux aéronefs sont le principal facteur d'amélioration énergétique. En 2015, les compagnies aériennes devraient prendre livraison de 1 700 nouveaux appareils, d'une valeur de 180 milliards \$. La moitié de ces appareils remplacera des avions plus anciens et moins efficaces au plan énergétique.
- L'industrie maintient son engagement envers une croissance neutre en carbone à partir de 2020. Cela s'ajoute à l'amélioration annuelle moyenne de 1,5 % de l'efficacité énergétique jusqu'en 2020 et à l'objectif à long terme de réduire de moitié les émissions nettes d'ici 2050 (par rapport aux niveaux de 2005).

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Centre des médias de l'AGA : +1-305-695-4511

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 260 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias. On peut suivre les nouvelles de l'AGA à #IATAAGM.
- Vous trouverez plus de matériel sur l'AGA à l'intention des médias, y compris du matériel vidéo, sur la page www.iata.org/agm-news.