



COMMUNIQUÉ

No : 95

Les graves pertes se prolongeront en 2021

24 novembre 2020 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé une révision de ses prévisions sur les résultats de l'industrie aérienne en 2020 et 2021. Les graves pertes de l'industrie vont se prolonger en 2021, même si la performance devrait s'améliorer durant la période visée par ces prévisions.

- On prévoit des pertes nettes de 118,5 milliards \$ en 2020 (plus que les 84,3 milliards \$ prévus en juin).
- On prévoit des pertes nettes de 38,7 milliards \$ en 2021 (plus que les 15,8 milliards \$ prévus en juin).

Les facteurs de performance vont s'améliorer en 2021, comparativement à 2020 ; et la seconde moitié de 2021 devrait apporter des améliorations après une première moitié d'année difficile. Les vigoureuses réductions de coûts devraient se combiner à l'augmentation de la demande en 2021 (en raison de la réouverture des frontières avec dépistage ou de la disponibilité généralisée d'un vaccin), de sorte que l'industrie retrouverait des flux de trésorerie positifs au quatrième trimestre de 2021, soit plus tôt que ce qu'on prévoyait.

« La crise est dévastatrice et impitoyable. Les compagnies aériennes ont réduit leurs coûts de 45,8 %, mais les revenus sont en baisse de 60,9 %. Par conséquent, les compagnies aériennes vont perdre 66 \$ pour chaque passager transporté cette année, pour des pertes totales de 118,5 milliards \$. Cette perte va être fortement réduite de 80 milliards \$ en 2021. Mais la perspective de perdre 38,7 milliards \$ l'an prochain n'a rien de réjouissant. Il faut que les frontières soient rouvertes de façon sécuritaire et sans quarantaine pour que les gens recommencent à prendre l'avion. Et comme on s'attend à ce que les compagnies aériennes brûlent des liquidités au moins jusqu'au quatrième trimestre de 2021, il n'y a pas de temps à perdre », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

2020

La crise de la COVID-19 est un défi à la survie même de l'industrie en 2020. Devant une perte de revenus de 510 milliards de dollars (de 838 milliards \$ en 2019 à 328 milliards \$ en 2020), les compagnies aériennes peuvent réduire les coûts de 365 milliards \$ (de 795 milliards \$ en 2019 à 430 milliards \$ en 2020).

« Les livres d'histoire vont inscrire l'année 2020 comme la pire année financière de l'industrie, sans exception. Les compagnies aériennes réduisent leurs dépenses d'un milliard de dollars par jour en moyenne durant 2020, et elles vont tout de même enregistrer des pertes sans précédent. Sans le



soutien financier de 173 milliards \$ accordé par les gouvernements, nous aurions vu une avalanche de faillites », selon M. de Juniac.

Tous les principaux paramètres opérationnels du **secteur du transport de passagers** sont négatifs :

- **Le nombre de passagers** devrait chuter à 1,8 milliard (en baisse de 60,5 % par rapport aux 4,5 milliards de passagers en 2019). C'est à peu près le nombre de passagers transportés par l'industrie en 2003.
- **Les revenus provenant des passagers** devraient baisser à 191 milliards \$, soit moins du tiers des 612 milliards \$ recueillis en 2019. Cela provient en bonne partie de la baisse de 66 % de la demande (mesurée en kilomètres-passagers payants, ou RPK). Les marchés internationaux ont été atteints de façon disproportionnée, alors que la demande a chuté de 75 %. Les marchés intérieurs, stimulés par la reprise en Chine et en Russie, devraient se comporter mieux et clôturer l'année 2020 en baisse de 49 % par rapport à 2019.
- La faiblesse transparaît aussi dans **les rendements du secteur passagers**, qui devraient être en baisse de 8 % par rapport à 2019, et la faiblesse du **coefficient d'occupation des sièges**, qui devrait s'établir à 65,5 %, en baisse par rapport au taux de 82,5 % enregistré en 2019. Ce niveau d'occupation nous ramène à 1993.

Les paramètres opérationnels du **fret aérien** sont meilleurs que dans le secteur passagers, mais demeurent très déprimés comparativement à 2019 :

- Les **embarquements** devraient totaliser 54,2 millions de tonnes en 2020, en baisse par rapport aux 61,3 millions de tonnes de 2019.
- **Les revenus provenant du transport de fret** suivent la tendance, atteignant 117,7 milliards \$ en 2020, contre 102,4 milliards \$ en 2019. Une baisse de capacité de 45 %, attribuable à la chute du trafic de passagers qui a réduit radicalement la capacité de soute réservée au fret (-24 %) a fait augmenter les **rendements** de 30 % en 2020.

« Le fret performe mieux que le secteur passagers. Il ne pourrait pas, toutefois, compenser la perte des revenus provenant des passagers. Mais il représente désormais une plus grande proportion des revenus des compagnies aériennes et les revenus de transport de fret permettent aux compagnies aériennes de maintenir leurs réseaux internationaux », selon M. de Juniac.

En 2019, le fret aérien représentait 12 % des revenus, et cette proportion devrait s'établir à 36 % en 2020.

2021

Les résultats financiers des compagnies aériennes devraient s'améliorer considérablement en 2021, même si les pertes historiques vont perdurer. Les pertes de 38,7 milliards \$ en 2021 seront les deuxièmes pires de l'histoire, après celles de 2020.



En présumant qu'il y aura certaines réouvertures de frontières vers le milieu de 2021 (grâce au dépistage ou en raison de la disponibilité croissante du vaccin), les revenus totaux devraient atteindre 459 milliards \$ (une amélioration par rapport aux 131 milliards \$ de 2020, mais en baisse de 45 % par rapport aux 838 milliards \$ de 2019). En comparaison, les coûts devraient augmenter de seulement 61 milliards \$, entraînant une performance financière améliorée dans l'ensemble. Toutefois, les compagnies aériennes vont tout de même perdre 13,78 \$ pour chaque passager transporté. D'ici la fin de 2021, les revenus plus élevés vont améliorer la situation, mais la première partie de l'an prochain s'annonce extrêmement difficile.

Le nombre de passagers devrait augmenter pour atteindre 2,8 milliards en 2021. Cela représente un milliard de plus qu'en 2020, mais encore 1,7 milliard de moins qu'en 2019. Les rendements du secteur de passagers devraient être inchangés et le coefficient d'occupation des sièges devrait s'améliorer pour atteindre 72,7 % (une amélioration par rapport aux 65,5 % prévus pour 2020, mais une baisse importante comparativement au taux de 82,5 % enregistrée en 2019).

Le secteur du fret aérien devrait maintenir sa forte performance. L'amélioration de la confiance des milieux d'affaires et le rôle important que jouera le fret aérien dans la distribution des vaccins devraient faire en sorte que les volumes de fret atteignent 61,2 millions de tonnes (en hausse par rapport aux 54,2 millions de tonnes de 2020, et essentiellement les mêmes que les 61,3 millions de tonnes de 2019). Une pénurie de capacité persistante attribuable au lent retour de la capacité de soute des services de passagers, combinée à la proportion accrue de marchandises sensibles à la température et à durée de conservation limitée (les vaccins) devrait entraîner une autre amélioration de 5 % des rendements. Cela contribuera aux forts résultats en matière de revenus provenant du transport de fret aérien, qui devraient atteindre un pic historique de 139,8 milliards \$.

Obstacles à la reprise

Bien que l'industrie s'attende à ce que les résultats de 2021 soient meilleurs que ceux de 2020, la route vers la reprise devrait être longue et difficile. Les volumes de passagers ne devraient pas atteindre le niveau de 2019 avant 2024 au mieux, et les marchés intérieurs vont se rétablir plus vite que les services internationaux. Plusieurs enjeux critiques nécessitent une attention urgente :

Niveau d'endettement et soutien financier : les compagnies aériennes survivent grâce au respirateur artificiel fourni par les gouvernements. Même avec une aide financière gouvernementale sous différentes formes de 173 milliards \$ en 2020, la compagnie aérienne médiane ne dispose que de réserves de trésorerie suffisantes pour 8,5 mois. Plusieurs en ont beaucoup moins, alors que l'industrie aborde la période hivernale critique, caractérisée par une faible demande, même en temps normal. Alors que la consommation de liquidités a diminué après le pic de la crise, les compagnies aériennes devraient consommer en moyenne 6,8 milliards \$ de liquidité par mois durant la première moitié de 2021, avant que l'industrie ne retrouve des flux de trésorerie positifs au quatrième trimestre de 2021.

« Les dommages financiers de la crise sont graves. Le soutien des gouvernements a maintenu les compagnies aériennes en vie jusqu'à maintenant. Il en faudra davantage puisque la crise dure plus longtemps que ce que quiconque aurait envisagé. Et l'aide devra prendre des formes qui n'augmenteront pas l'endettement déjà élevé qui s'est envolé pour atteindre 651 milliards \$. Soutenir les compagnies aériennes en vue de la reprise représente l'un des plus importants investissements



que les gouvernements peuvent faire. Cela préservera des emplois et favorisera la relance des secteurs des voyages et du tourisme qui représentent 10 % du PIB mondial », ajoute M. de Juniac.

Fermeture des frontières et quarantaine : le plus important obstacle au rétablissement de l'industrie réside dans les restrictions de voyage et les mesures de quarantaine qui empêchent une reprise des voyages. La solution la plus immédiate et critique consiste à rouvrir les frontières de façon sécuritaire en recourant au dépistage systématique de la COVID-19. À plus long terme, la disponibilité généralisée des vaccins contre la COVID-19 devrait permettre de maintenir les frontières ouvertes sans restriction ou obligation de dépistage, mais le calendrier est incertain.

« Nous avons la capacité de rouvrir les frontières de façon sécuritaire en ayant recours au dépistage systématique. Nous ne pouvons attendre les promesses du vaccin. Nous nous préparons à une distribution efficace des vaccins. Mais le dépistage offre la solution immédiate en vue d'une reprise des voyages aériens. Alors que 46 millions d'emplois sont menacés dans les secteurs des voyages et du tourisme à cause de la baisse radicale des voyages aériens, nous devons agir aussi vite que possible et appliquer les solutions qui sont à notre portée. Les compagnies aériennes sont prêtes. Les moyens de subsistance de millions de personnes sont dans les mains des gouvernements et des autorités de la santé publique. Les gouvernements ont compris le caractère critique d'un secteur aérien viable en investissant des milliards de dollars pour garder l'industrie en vie. Maintenant, ils doivent protéger ces investissements en donnant aux compagnies aériennes les moyens d'opérer sans danger », selon M. de Juniac.

Confiance

« Les chiffres ne pourraient guère empirer. Mais il y a des issues. Avec le soutien financier des gouvernements pour assurer la viabilité financière des compagnies aériennes et l'utilisation des tests pour permettre les voyages sans quarantaine, nous avons un plan pour surmonter immédiatement le pire de la crise. Et à long terme, les progrès sur le plan des vaccins sont encourageants. Mais le plus important, c'est que les gens n'ont pas perdu l'envie de voyager. La réponse du marché aux plus modestes allègements en matière de quarantaine est immédiate et forte. Là où les barrières ont été levées, les voyages ont repris. La soif de voler en toute liberté n'a pas été éliminée par la crise. Il y a toutes les raisons d'être optimiste quand les gouvernements ont recours au dépistage pour ouvrir les frontières. Et nous devons faire en sorte que cela se produise rapidement », conclut M. de Juniac.

Aperçu régional

Toutes les régions sont touchées par la crise, mais les compagnies aériennes qui ont un marché intérieur plus important ou des activités de fret plus intenses s'en tirent mieux. Les différences entre les régions deviennent exacerbées en 2021, l'Asie-Pacifique et l'Amérique du Nord prévoyant les plus importantes réductions en termes de pertes.

Région	Trafic 2020 vs 2019	Capacité 2020 vs 2019	Profits 2020 (milliards \$)	Demande 2021 vs 2020 (vs 2019)	Capacité 2021 vs 2020 (vs 2019)	Profits 2021 (milliards \$)
Monde	-66,3 %	-57,6 %	-118,5	+50,4 % (-50 %)	+35,5 % (-43 %)	-38,7
Amérique du Nord	-66,0 %	-51,6 %	-45,8	+60,5 % (-45 %)	+36,4 % (-34 %)	-11,0

	<ul style="list-style-type: none"> Les transporteurs d'Amérique du Nord ont profité d'une reprise plus hâtive du marché intérieur américain (le plus important marché intérieur au monde) et ils ont déjà procédé à des restructurations plus importantes que dans les autres régions, ce qui leur a procuré les meilleurs résultats de l'industrie avant la crise. 					
Europe	-70,0 %	-62,4 %	-26,9	+47,5 % (-56 %)	+35,5 % (-49 %)	-11,9
	<ul style="list-style-type: none"> Les transporteurs d'Europe dépendent de l'ampleur de leurs revenus sur les marchés internationaux ; les économies ont été gravement touchées par les 2^e vagues, de sorte que les revenus plus élevés ne seront pas obtenus avant plus tard en 2021, lorsque les vaccins seront largement accessibles (mais pas dans les pays en développement qu'ils desservent). 					
Asie-Pacifique	-62,0 %	-55,1 %	-31,7	+50,0 % (-43 %)	+38,4 % (-38 %)	-7,5
	<ul style="list-style-type: none"> Les transporteurs chinois et l'économie de Chine sont en tête de la reprise et le grand marché intérieur chinois permet de retrouver la rentabilité d'ici la fin de 2020. Le contrôle réussi du virus aide d'autres parties de la région, en attendant la distribution du vaccin. L'importance du fret aérien est un autre facteur qui fait que cette région connaît des résultats financiers meilleurs que les autres régions. 					
Moyen-Orient	-73,0 %	-64,5 %	-7,1	+43,0 % (-61 %)	+23,6 % (-56 %)	-3,3
	<ul style="list-style-type: none"> Les transporteurs du Moyen-Orient ont eu des problèmes en raison de l'importance du trafic de correspondance dans les aéroports pivots du Golfe et ailleurs, puisque les marchés long-courriers ont mis plus de temps à se rétablir. Toutefois, les compagnies aériennes de la région ont accentué leurs opérations de fret et cela a compensé en partie. 					
Amérique latine	-64,0 %	-60 %	-5,0	+39,0 % (-50 %)	+34,3 % (-46 %)	-3,3
	<ul style="list-style-type: none"> Les transporteurs d'Amérique latine ont reçu peu d'aide gouvernementale, ce qui a entraîné des faillites, et le confinement lié à la COVID-19 a été difficile. Certains marchés sont demeurés ouverts et les voyages aériens ont été favorisés par l'ouverture des frontières moyennant un test de COVID-19 négatif, plutôt que des mesures de quarantaine. Toutefois, la distribution du vaccin et la vaccination pourraient tarder par rapport aux marchés développés, ce qui retarderait le rétablissement des résultats financiers. 					
Afrique	-72,0 %	-62,8 %	-2,0	+35,0 % (-62 %)	+21,5 % (-55 %)	-1,7
	<ul style="list-style-type: none"> Les transporteurs d'Afrique ont aussi reçu peu d'aide gouvernementale et il y a eu plusieurs faillites. La pénurie relative des installations de chaîne de froid pourrait retarder la distribution des vaccins et la région devrait subir des retards dans le rétablissement des résultats financiers. 					



[Voir le rapport sur la performance économique de l'industrie aérienne](#)

[Voir la présentation sur les prévisions du transport aérien et de l'industrie aérienne](#)

[Voir la fiche de renseignement sur les statistiques de l'industrie](#)

- IATA -

Pour en savoir plus, 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 nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.