



COMMUNIQUÉ

N° : 32

Les prévisions de profits de l'industrie aérienne pour 2011 réduites à 4 milliards \$ US

– Le prix du pétrole, les désastres naturels et l'agitation politique imposent un lourd tribut –

6 juin 2011 (Singapour) – L'Association du transport aérien international (IATA) a encore abaissé les prévisions de profits de l'industrie aérienne pour 2011 pour les établir à 4 milliards \$ US. Il s'agirait d'une chute de 54 % par rapport aux prévisions de 8,6 milliards \$ US établies en mars, et une diminution de 78 % par rapport aux profits nets de 18 milliards \$ US (plutôt que 16 milliards \$ US estimés précédemment) enregistrés en 2010. Sur des revenus anticipés de 598 milliards \$ US, un profit de 4 milliards \$ US correspond à une marge de profit de 0,7 %.

« Les désastres naturels au Japon, l'agitation au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, et l'augmentation rapide des prix du pétrole ont fait baisser les profits anticipés de l'industrie à 4 milliards \$ US. Pour réaliser des profits dans une année marquée par une telle combinaison sans précédent de crises, il aura fallu maintenir un très fragile équilibre. Les gains d'efficacité de la dernière décennie et le renforcement de l'environnement économique mondial compensent le prix élevé du pétrole. Mais avec une affligeante marge de profit de 0,7 %, il n'y a pas beaucoup de marge de manœuvre pour affronter les prochaines perturbations », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Faits saillants des prévisions :

Carburant : le coût du carburant est la principale cause de la réduction de la rentabilité. On prévoit maintenant que le prix moyen du pétrole en 2011 sera de 110 \$ le baril de Brent, une augmentation de 15 % par rapport à la prévision précédente de 96 \$. Pour chaque dollar d'augmentation du prix annuel moyen du pétrole, les compagnies aériennes doivent assumer des coûts supplémentaires de 1,6 milliard \$ US. Comme on estime que la moitié du carburant requis par l'industrie fait l'objet d'opérations de couverture garantissant le prix de 2010, la facture de l'industrie pour 2011 devrait augmenter de 10 milliards \$ US pour s'établir à 176 milliards \$ US. On estime actuellement que le carburant représente 30 % des coûts d'exploitation des compagnies aériennes, soit plus du double par rapport à 2001, alors que la proportion était de 13 %.

« Nous avons fait des gains d'efficacité énormes au cours de la dernière décennie. En 2001, il fallait que le prix du pétrole soit inférieur à 25 \$ le baril pour atteindre la rentabilité. Aujourd'hui, nous envisageons un modeste profit avec un pétrole à 110 \$ le baril », souligne M. Bisignani.

La montée subite du prix du pétrole est sensiblement différente de celle observée en 2008. D'abord, tandis que les inventaires de pétrole sont bas, l'OPEP et les raffineries ont une capacité résiduelle importante, ce qui n'était pas le cas il y a trois ans. Deuxièmement, l'expansion monétaire qui a suscité un bond des investissements financiers dans les matières premières tire à sa fin, ce qui éliminera l'importante pression à la hausse sur le prix du pétrole. Néanmoins, la fluctuation du prix du pétrole demeure l'un des principaux problèmes de l'industrie.

Demande : malgré le prix élevé de l'énergie, le commerce mondial et les revenus des corporations ont poursuivi leur progression. Par conséquent, la prévision concernant le PIB mondial a augmenté de 0,1 % pour atteindre 3,2 %, ce qui contribue à une croissance prolongée de la demande dans le secteur aérien. Toutefois, les taux de croissance du fret et du secteur passagers ont été révisés à la baisse en raison de l'augmentation du prix du carburant. Dans le secteur passagers, on prévoit maintenant une augmentation de 4,4 % de la demande au cours de l'année, soit 1,2 % de moins que la prévision de 5,6 % établie en mars. De même, la demande dans le secteur du fret devrait augmenter de 5,5 %, et non de 6,1 % comme indiqué dans les prévisions précédentes.

Le nombre de voyageurs de tourisme, une clientèle sensible au prix, a diminué de 3 à 4 % au cours des cinq derniers mois. Cela est attribuable au prix du pétrole qui a entraîné une augmentation des coûts des voyages et aux nouvelles taxes aériennes en Europe. La demande de sièges premium, moins sensible au prix, a mieux résisté à la hausse des prix et elle continue d'être alimentée par l'augmentation du commerce mondial et des investissements des entreprises. La croissance du marché passagers premium a diminué par rapport au taux de 9 % enregistré en 2010, mais elle devrait s'aligner à la tendance historique, soit une croissance annuelle de 5 à 6 %.

Capacité : la capacité globale (secteurs passagers et fret combinés) devrait augmenter de 5,8 %, ce qui est supérieur au taux anticipé de croissance de la demande de 4,7 %. L'écart entre la croissance de la capacité et celle de la demande s'est élargi de 1,1 % par rapport au pourcentage de 0,3 qui figurait dans les prévisions précédentes. Étant donné les engagements pris concernant les horaires et les coûts fixes, les ajustements de capacité devraient continuer à tirer de l'arrière par rapport à la baisse de la demande, entraînant la diminution des coefficients d'occupation. En avril, les taux d'occupation se situaient autour de 77 %. C'est plus de 1 % de moins que le taux de 78,4 % enregistré en 2010 pour le trafic international. Le taux d'utilisation des aéronefs est également en baisse. La diminution de l'utilisation des actifs, qui se traduit par des coefficients d'occupation plus faibles et moins d'heures de vol par aéronef, représente le plus important facteur de diminution de la rentabilité des compagnies aériennes.

Rendements : les robustes conditions économiques ont permis aux transporteurs de compenser en partie les prix du carburant. Cela se traduit par des prévisions d'augmentation des rendements de 3 % pour le secteur passagers (plutôt que 1,5 %) et de 4 % pour le fret (plutôt que 1,9 % prévu précédemment). Le problème est que les coûts plus élevés des billets d'avion nuisent à la demande dans les marchés sensibles au prix et qu'on ne prévoit pas que les compagnies aériennes puissent compenser l'augmentation des coûts par des revenus plus élevés.

Risques : le principal risque associé à ces prévisions est l'affaiblissement de la croissance économique mondiale. Le prix de l'énergie viendra certainement ralentir la croissance économique. Toutefois, l'impact sera limité par deux facteurs. D'abord, alors que les prix élevés du pétrole ont déclenché des récessions dans le passé, les économies d'aujourd'hui (qui génèrent une unité de PIB avec seulement la moitié de l'énergie utilisée au milieu des années 1970) sont moins sensibles. Deuxièmement, le secteur corporatif est riche en liquidités; la confiance du milieu des affaires est élevée; et le commerce mondial continue de croître à un taux d'environ 9 % par année. Le Fonds monétaire international et d'autres instances ont relevé leurs prévisions de croissance, ce qui indiquerait une reprise de la croissance de la demande qui atteindrait son niveau historique de 5,6 % dans la seconde moitié de 2011. Les prévisions de l'IATA concernant une rentabilité prolongée, bien que plus faible, des compagnies aériennes malgré un prix du pétrole de 110 \$ le baril, dépendent d'une économie forte générant suffisamment de revenus pour compenser en partie le coût plus élevé de l'énergie.

Faits saillants par région

Les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient encaisser des profits de 2,1 milliards \$ US – soit la meilleure rentabilité de toutes les régions. Et pourtant, ce chiffre représente une diminution

dramatique par rapport aux profits de 10 milliards \$ US réalisés dans la région en 2010. Les transporteurs de la région sont plus vulnérables que les autres aux fluctuations des marchés de fret et du prix du pétrole. Les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique transportent 40 % de tout le fret aérien, mais les faibles coûts de main-d'œuvre et le niveau peu élevé de couverture font en sorte que le carburant représente une plus grande proportion des coûts totaux. De plus, le séisme et le tsunami qui ont frappé le Japon devraient compromettre les possibilités de la région pour le reste de l'année. Cependant, ce phénomène sera largement compensé par la robuste croissance des économies de la Chine et de l'Inde. Le dynamisme prolongé de ces économies fait en sorte que l'Asie-Pacifique est la seule région où la croissance de la demande (6,4 %) devrait surpasser la croissance de la capacité (5,9 %).

Les transporteurs d'Amérique du Nord verront leurs profits chuter, passant de 4,1 milliards \$ US en 2010 à 1,2 milliard \$ US en 2011. Les transporteurs de la région sont frappés par l'augmentation des prix du carburant, aggravée par le fait que la flotte est plus âgée et moins efficace au plan énergétique. Sur le plan de la demande, la région est également affectée puisque 12 % des revenus à l'international sont liés au marché japonais. Ce phénomène est plus ou moins compensé par la force plus grande que prévu de l'économie américaine, une demande accrue pour les vols entrants et une augmentation des exportations en raison de la faiblesse du dollar américain. Une prudente gestion de la capacité devrait faire en sorte que l'augmentation de 4 % de la demande sera équivalente à l'augmentation de la capacité.

Les transporteurs d'Europe devraient enregistrer des profits de 500 millions \$ US, en baisse par rapport à ceux de 1,9 milliard \$ US en 2010. La crise de la dette souveraine nuit à la demande provenant des économies européennes périphériques. Les économies principales profitent de la vigueur des exportations, mais les taxes aériennes nouvelles ou augmentées nuisent à la demande dans les segments de marché sensibles au prix. La majeure partie des profits prévus cette année devraient provenir des marchés long-courriers plus actifs. L'augmentation de capacité de 4,8 % devrait surpasser l'augmentation de 3,9 % de la demande.

Les transporteurs du Moyen-Orient s'attendent à des profits de 100 millions \$ US, en baisse par rapport aux 900 millions \$ US enregistrés en 2010. L'agitation politique dans certaines parties de la région nuit à la demande. Les grandes compagnies aériennes de la région devraient continuer de gagner des parts des marchés long-courriers, grâce aux aéroports pivots du Moyen-Orient. Toutefois, les coûts élevés du carburant affaibliront la demande dans les segments passagers clés et l'utilisation des actifs subira des pressions à la baisse. La croissance de capacité de 15,5 % surpassera la croissance de 14,6 % de la demande.

Les transporteurs d'Amérique latine seront les seuls à encaisser des profits pour une troisième année consécutive. Les économies de la région continuent d'afficher une bonne croissance, et les corridors commerciaux avec les États-Unis et l'Asie stimulent le trafic. Des modèles d'affaires novateurs et des consolidations ont permis de générer des profits raisonnables dans ces marchés en croissance. Mais les profits prévus de 100 millions \$ US représentent une diminution considérable par rapport aux 900 millions \$ US enregistrés en 2010. La croissance de capacité de 6,9 % surpassera la croissance de 6 % de la demande.

Les transporteurs d'Afrique devraient être les seuls à afficher des pertes en 2011, soit 100 millions \$ US. Les perturbations politiques en Afrique du Nord nuisent à la demande, particulièrement en Égypte et en Tunisie, qui ont des industries touristiques relativement importantes. L'économie et la demande de transport aérien ont fortement augmenté dans plusieurs pays d'Afrique, mais l'industrie locale peine à traduire cette augmentation en croissance rentable, en raison de la faiblesse des infrastructures et des réglementations restrictives imposées par les gouvernements. Pour ajouter au problème, l'augmentation de capacité de 7,4 % surpassera celle de la demande, soit 6,5 %.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Centre pour les médias à Singapour : 65 6688 2734
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.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Centre pour les médias à Singapour : 65 6688 2734
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.