



# COMMUNIQUÉ

N° : 43

## Ralentissement de la croissance en août

**28 septembre 2010 (Montréal)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic régulier pour le mois d'août, qui indiquent une croissance d'une année à l'autre de 6,4 % pour le trafic passagers et de 19,6 % pour le fret.

La demande au mois d'août est en baisse par rapport aux taux de croissance enregistrés en juillet, soit 9,5 % (révisé) pour le trafic passagers et 23,0 % pour le fret. Les données du mois d'août sont en partie faussées lorsqu'on compare au mois d'août 2009, alors que les marchés étaient déjà en forte croissance dans la foulée de la reprise économique. Une fois ajusté pour tenir compte des fluctuations saisonnières, le volume du trafic passagers a fléchi de 1,0 % par rapport à juillet et celui du fret, de 0,8 %.

« L'augmentation rapide de la demande observée plus tôt cette année est maintenant chose du passé. Le ralentissement de la demande en août correspond à nos prévisions qui anticipent une fin d'année 2010 plus difficile, parce que les incitatifs financiers des gouvernements arrivent à leur terme sans avoir généré d'augmentation significative de l'emploi. Le rebond économique associé à la reconstitution des stocks d'inventaires est terminé. Nous n'observons pas l'important rétablissement de la confiance des consommateurs qui serait nécessaire pour augmenter les dépenses de consommation et soutenir la croissance économique », a expliqué M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Les augmentations de capacité dans les marchés passagers s'accroissent. Depuis décembre 2009, les volumes de transport aérien ont augmenté de 4,3 %, alors que la capacité a augmenté de 6 %. Les coefficients d'occupation du secteur passagers demeurent élevés (81,6 %), mais après ajustement pour tenir compte des fluctuations saisonnières, on arrive à une baisse de 1,5 % par rapport au sommet de février 2010.

La capacité du fret correspond à la tendance de la demande, qui se stabilise. Depuis décembre 2009, l'augmentation de 9,2 % des volumes de fret est en concordance avec l'augmentation de la capacité. Après l'amélioration rapide observée tout au long de 2009, les coefficients de charge du fret se sont stabilisés à 51,0 %.

### Trafic passagers

- Le trafic passagers mondial en août était 2 % plus élevé que le niveau d'avant la récession, au début de 2008.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une augmentation de 6,2 % de la demande. Bien que cette croissance demeure relativement forte, les transporteurs de la région ont enregistré en août un volume de trafic désaisonnalisé équivalent à celui de janvier, ce qui indique un ralentissement par rapport aux gains importants observés tout au long de 2009.
- **Les transporteurs d'Europe** ont enregistré une augmentation de 5 % de la demande en août, par rapport à l'année précédente. La majeure partie de cette croissance d'une année à

l'autre s'est effectuée en 2010. Les augmentations de la demande proviennent du trafic à destination de l'Europe, qui s'explique par la faiblesse de l'euro. Les voyages d'affaires sont aussi stimulés par la reprise des exportations.

- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une augmentation de 5,3 % par rapport à août 2009. Cette tendance est semblable à ce qu'on observe chez les transporteurs d'Europe, les augmentations de demande s'étant produites surtout durant 2010, alors que l'affaiblissement du dollar américain suscitait un accroissement des voyages de tourisme vers l'Amérique du Nord et une augmentation des voyages d'affaires dans les deux directions.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont connu la plus importante chute de la croissance de la demande, passant de 15 % en juillet à 8,7 % en août. La faillite de la compagnie Mexicana a touché environ un million de passagers et a légèrement faussé ces chiffres. Néanmoins, la demande dans le secteur passagers en Amérique latine s'est stabilisée en 2010 après une vigoureuse croissance en 2009.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont enregistré une demande en hausse de 12,3 % par rapport à août 2009. Ce résultat est inférieur au taux de 16,5 % enregistré en juillet. Le fait que le ramadan ait eu lieu en août explique en partie ce ralentissement. Il s'agit de la seule région où l'augmentation de la capacité (13,0 %) a surpassé l'augmentation de la demande.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont enregistré une croissance de 10,8 %, légèrement supérieure à l'augmentation de la capacité, soit 9,0 %. Les économies de cette région connaissent encore une vigoureuse croissance. Cela favorise l'augmentation des voyages d'affaires dans la région, ce qui augmente les volumes d'affaires des transporteurs africains.

## Fret

- Le trafic mondial de fret international en août était 3 % supérieur au niveau d'avant la récession, au début de 2008.
- Durant le premier trimestre, le fret aérien a augmenté à un taux annualisé de 25 %. Au cours des deux premiers mois du troisième trimestre, le taux de croissance annualisé était de 12%. Maintenant que la phase de reconstitution des stocks d'inventaires est terminée, les taux de croissance suivent la tendance du commerce mondial, dont la croissance se situe autour de 6 %. Les marchés de fret sont encore en croissance, mais à un rythme plus lent.
- Les tendances de la reprise sont en transformation. Les volumes de fret transportés par les compagnies aériennes d'Asie ont augmenté de 3,8 % depuis janvier, tandis que les transporteurs d'Europe et d'Amérique du Nord ont connu une expansion de 6-8 % durant la même période. Plusieurs facteurs contribuent à ce déplacement. La faiblesse des devises de l'Europe et des États-Unis favorise la croissance de leurs exportations et améliore la compétitivité des transporteurs américains et européens. Un autre facteur pourrait être la baisse des activités d'importation en Europe et aux États-Unis, qui ralentit la demande de produits finis manufacturés en Asie. Les transporteurs d'Asie sont les plus grands joueurs dans les marchés mondiaux de fret, avec des parts de marché de 44 %. Par conséquent, ils sont affectés de façon disproportionnée par une tendance, qu'elle soit à la hausse ou à la baisse.

La croissance plus lente correspond aux prévisions pour l'industrie à l'échelle mondiale, que l'IATA a récemment révisées. On s'attend à ce que l'industrie affiche des profits de 8,9 milliards \$US (en hausse par rapport au chiffre de 2,5 milliards \$US établi dans les prévisions de juin), en raison de la vigueur exceptionnelle observée durant la première moitié de l'année. Le ralentissement de la croissance devrait perdurer en 2011. Mais comme la capacité augmente plus vite que la demande, les rendements ne devraient pas augmenter. Dans un environnement de revenus plus difficile, on s'attend à une diminution importante des profits en 2011, qui devraient s'élever à 5,3 milliards \$US.

« Sur les 560 milliards \$US de revenus de l'industrie, notre marge de profit n'est que de 1,6 %. Il est bien d'avoir une plus grande rentabilité. Mais nous devons être réalistes et comprendre que cette rentabilité est fragile. Et les résultats du mois d'août nous rappelle qu'à l'approche de 2011, nous entrevoyons un environnement de revenus plus difficile », a déclaré M. Bisignani.

Les statistiques du mois d'août sont publiées au moment où les leaders de l'aviation sont réunis à Montréal à l'occasion de l'Assemblée triennale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les changements climatiques figurent en tête de l'ordre du jour des participants. L'industrie du transport aérien est unanime dans sa demande aux gouvernements d'adopter une solution mondiale pour la gestion des émissions de carbone de l'aviation sous l'égide de l'OACI et en harmonie avec les cibles ambitieuses de l'industrie.

Les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les avionneurs et les exploitants d'aéronefs se sont entendus pour (1) améliorer l'efficacité énergétique de 1,5 % en moyenne par année d'ici 2020, (2) plafonner les émissions à partir de 2020 pour arriver à une croissance neutre en carbone et (3) réduire les émissions nettes de moitié d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

« L'ensemble de l'industrie de l'aviation demande aux gouvernements de ne pas rater l'occasion que constitue cette Assemblée d'adopter une solution mondiale au problème des émissions de carbone de l'aviation avant la réunion de la CCNUCC de décembre à Cancun. Des obstacles politiques majeurs ont été éliminés et un nombre croissant de pays considèrent que les cibles de l'industrie sont la voie à suivre. Il sera difficile d'atteindre un consensus parmi les 190 États membres de l'OACI. L'industrie est ici afin de contribuer au succès de l'Assemblée et soutenir une solution responsable à cet important problème », a affirmé M. Bisignani.

– IATA –

**Contact :**

Anthony Concil

Directeur des communications corporatives

Téléphone : + 41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto: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.
- Nous avons ouvert un compte Twitter, [@iata2press](https://twitter.com/iata2press), spécialement à l'intention des médias. Vous pouvez maintenant obtenir les dernières nouvelles de l'industrie à l'adresse <http://twitter.com/iata2press>.
- 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 de ASK utilisé. Si on compare 2009 à 2008, 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 domestique 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, 41,4 %; Asie-Pacifique, 25,2 %; Amérique du Nord, 15,8 %; Moyen-Orient, 10,4 %; Amérique latine, 3,8 %; Afrique, 3,4 %.
- Les parts de marché du trafic de fret international, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 44,4 %; Europe, 24 %; Amérique du Nord, 16,8 %; Moyen-Orient, 10,6 %; Amérique latine, 2,9 %; Afrique, 1,3 %.