



# COMMUNIQUÉ

N° : 7

## Le trafic de janvier marqué par le pessimisme économique persistant

**26 février 2009 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé aujourd'hui que les statistiques du transport international régulier pour le mois de janvier reflètent un marasme économique de plus en plus profond d'une année à l'autre.

Les statistiques du trafic passagers international révèlent une baisse de la demande de 5,6 % en janvier 2009, par rapport au mois de janvier 2008. La baisse est supérieure d'un point de pourcentage à celle de 4,6 % enregistrée en décembre. Le déclin de la demande en janvier porte à cinq le nombre de mois consécutifs marqués par une baisse.

La baisse de 5,6 % du trafic passagers a éclipsé les coupures de capacité de 2,0 %, de sorte que le taux d'occupation a été limité à 72,8 %, soit 2,8 % de moins qu'en janvier 2008.

L'effondrement inquiétant des marchés de fret observé en décembre (-22,6 %) s'est aggravé en janvier avec une baisse de 23,2 % par rapport à la même période l'an dernier. Il s'agit du onzième moins consécutif marqué par la baisse du trafic de fret.

« Les signaux d'alarme se font entendre partout », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA. « Les transporteurs de toutes les régions font état de baisses importantes dans le secteur du fret aérien. Et mis à part les transporteurs du Moyen-Orient, toutes les régions observent une baisse du trafic passagers. L'industrie traverse une crise mondiale et nous n'avons pas encore touché le fond. »

### Trafic passagers

- **Les transporteurs d'Asie** ont connu en janvier le pire déclin de la demande de trafic passagers avec une baisse de 8,4 % par rapport à janvier 2008. Bien que cela soit un peu moins pire que la baisse de 9,7 % observée en décembre, cette statistique est faussée à la hausse par les fêtes du Nouvel an chinois qui avaient lieu à la fin de janvier 2009 (plutôt qu'en février l'année précédente). La capacité dans la région a été réduite de 4,3 %. Les prévisions de trafic pour la région sont sombres, puisqu'on s'attend à une contraction sans précédent de 5 % de l'économie japonaise, le Japon étant le plus important marché de la région en termes de trafic aérien.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré le deuxième plus important déclin (-6,2 %) en raison de la diminution du trafic transpacifique. En réaction, les transporteurs ont réduit de 2,6 % leur capacité internationale, annulant ainsi une partie de l'expansion de 2008.
- **Les transporteurs d'Europe** ont compensé en partie une baisse de 5,7 % de la demande en réduisant leur capacité de 3,6 %. La demande a chuté de façon importante, si on compare avec la baisse de 2,7 % observée en décembre, alors que les économies européennes entraient dans une profonde récession.

- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont subi une faible baisse de 1,4 %. Même avec une hausse de 0,5 % de la capacité, la région a connu le meilleur taux d'occupation, à 74,9 %.
- Chez **les transporteurs d'Afrique** le déclin de la demande a ralenti, passant d'un taux moyen de 4,0 % en 2008 à 2,6 % en janvier 2009.
- Le **Moyen-Orient** est la seule région à avoir connu une augmentation de la demande, avec un taux de croissance de 3,1 %. Ce taux est toutefois bien inférieur à ce qu'il était en 2008, alors que la croissance du trafic dépassait 10 % et que la capacité était accrue de 10,8 %.

## Fret

- Les transporteurs d'**Asie-Pacifique**, qui comptent pour 43 % du marché, ont connu le pire déclin avec une baisse de 28,1 % du trafic de fret, par rapport à la même période l'an dernier. Ils sont suivis de près par les autres joueurs importants du marché, soit les transporteurs d'**Europe** (-23,0 %) et les transporteurs d'**Amérique du Nord** (-19,3 %).
- Bien que la situation puisse sembler relativement stable, par rapport aux baisses radicales de décembre, il serait prématuré de conclure que le marché du fret aérien a atteint son plus bas niveau. Les manufacturiers continuent d'accumuler des inventaires et de couper leur capacité de production, ce qui devrait entraîner d'autres diminutions des volumes de fret.

« La seule bonne nouvelle est que le prix du pétrole demeure bien au-dessous de ce qu'il était l'an dernier. Mais la baisse de la demande est bien plus dommageable. L'industrie est en décroissance; les revenus devraient diminuer de 35 milliards \$US pour plafonner à 500 milliards \$US, ce qui se soldera par des pertes de 2,5 milliards \$US cette année » a expliqué M. Bisignani.

Il ajoute : « Les transporteurs aériens sont encore aux soins intensifs, mais alors que d'autres industries demandent aux gouvernements de les renflouer, nos demandes sont beaucoup plus modestes. D'abord, ne nous étranglez pas avec des taxes pour financer vos investissements dans l'industrie bancaire. Cela vise notamment le projet du gouvernement britannique d'augmenter sa taxe aérienne qui lui rapporte déjà des milliards de livres; cela vise aussi la malencontreuse taxe de départ du gouvernement néerlandais. » En 2008, même si les gouvernements ont pratiqué des coupures de taxes pour stimuler la croissance économique, l'industrie aérienne a vu son fardeau de taxe augmenter de 6,9 milliards \$US.

« Deuxièmement, accordez aux transporteurs aériens les libertés commerciales dont jouissent toutes les autres industries. Alors que les marchés mondiaux des capitaux sont en plein désarroi, les restrictions archaïques dans le domaine de la propriété des transporteurs représentent un fardeau inutile qu'il faut éliminer. La crise actuelle met en évidence la nécessité de modifier la structure de cette industrie fragile et hyper fragmentée », a conclu M. Bisignani, en évoquant l'initiative *Agenda for Freedom* mise de l'avant par l'IATA pour promouvoir la liberté commerciale.

## IATA

### Contact :

Anthony Concil  
 Directeur des communications corporatives  
 Tél. : +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.
- 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 2008 à 2007, le PLF indique le différentiel entre les périodes comparées.
  - FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
  - ATK : tonnes-kilomètres offertes – mesure de la capacité totale offerte (passagers et marchandises combinés).
- Les statistiques de l'IATA couvrent le trafic aérien international régulier; le trafic intérieur n'est pas inclus.
  - Toutes les données sont provisoires et reflètent l'information disponible au moment de la publication, et des estimations pour les données manquantes.
  - Les parts de marché par région pour le trafic passagers international, en termes de RPK, s'établissent comme suit : Europe, 32 %; Asie-Pacifique, 32,6 %; Amérique du Nord, 17,5 %; Moyen-Orient, 10,9 %; Amérique latine, 5,1 %; Afrique, 2,0 %.
  - Les parts de marché par région pour le fret aérien international, en termes de FTK, s'établissent comme suit : Asie-Pacifique, 43,0 %; Europe, 26,3 %; Amérique du Nord, 17,4 %; Moyen-Orient, 10,1 %; Amérique latine, 2,3 %; Afrique, 0,9 %.