



COMMUNIQUÉ

No : 59

Le déclin du fret aérien se poursuit

28 novembre 2011 (Genève) – L'association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques mondiales de trafic aérien pour le mois d'octobre. La demande dans le secteur du fret était en baisse de 4,7 % par rapport à octobre 2010, tandis que le trafic passagers affichait une croissance de 3,6 % par rapport à l'année précédente.

« Le fret a marqué ce mois d'octobre. Depuis le milieu de l'année, le marché s'est contracté de près de 5 %, soit beaucoup plus que le commerce mondial qui a diminué de 1 %. Le fret aérien est l'un des secteurs les plus touchés lorsque la confiance des milieux d'affaires décline », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA. La confiance des milieux d'affaires a décliné considérablement au cours des derniers mois, mais pas la production industrielle. En prévision d'une activité économique plus faible, on se tourne vers des moyens de transport plus lents et plus économiques.

La tendance se maintient à la hausse en ce qui concerne les voyages aériens, ce qui contraste nettement avec le déclin du fret aérien. Il y a toutefois des différences importantes d'une région à l'autre. En dépit de l'aggravation de la crise de la zone euro, les transporteurs européens ont affiché une hausse de la demande supérieure à la tendance, soit 6,4 %. « L'Europe représentant 29,2 % des voyages aériens à l'échelle mondiale, cela suggère que la force actuelle de l'industrie du voyage aérien repose sur des bases fragiles », a précisé M. Tyler.

Marchés passagers internationaux

Les voyages aériens internationaux ont augmenté de 4,6 % par rapport à octobre 2010. Cela correspond à une tendance générale à la hausse, bien qu'à un rythme inférieur. Le coefficient d'occupation des sièges dans le secteur des voyages internationaux a été de 77,6 %, en baisse par rapport au taux de 79,5 % enregistré à la même période l'an dernier.

- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une baisse de 1,9 % du nombre de passagers internationaux par rapport à octobre 2010, tandis que la capacité était presque au même niveau. Les transporteurs des États-Unis ont réduit leur capacité, et ils représentent le principal facteur de déclin de la demande. Le taux d'occupation des sièges pour les voyages internationaux était de 80,1 %, surpassé uniquement par celui de l'Europe, à 80,2 %.

- **Les transporteurs d'Europe** ont enregistré une augmentation de 6,4 % du nombre de passagers internationaux, soit un peu moins que l'augmentation de la capacité qui a atteint 8,1 %. Le coefficient d'occupation de 80,2 % est le plus élevé parmi toutes les régions. La moitié de toute la croissance de capacité et de tout le trafic sur les marchés internationaux au cours de la dernière année a été générée par les transporteurs européens. En dépit de la crise de la zone euro, les segments de marché correspondant à l'Atlantique Nord et aux voyages intra-européens ont été les plus performants au cours de la dernière année. Cette performance est sans doute alimentée par les voyages d'affaires attribuables au fort niveau des exportations des économies du nord de l'Europe.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une augmentation de la demande de 3,8 % et une augmentation de capacité de 7,5 %, ce qui donne un taux d'occupation de 75,2 %. Alors que les transporteurs d'Asie-Pacifique ont profité d'une forte croissance des exportations asiatiques associées à la reprise qui a suivi immédiatement la récession, les exportateurs d'Europe connaissent la plus forte croissance des exportations en raison de la faiblesse de l'euro. C'est là une des causes de la relative faiblesse de la performance des transporteurs d'Asie-Pacifique, par rapport à leurs homologues européens.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont affiché la plus forte croissance de la demande (7,7 %), et une augmentation de capacité de 9,5 %. Le coefficient d'occupation s'est élevé à 74,8 %.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont eu la plus forte croissance de capacité (10,4 %), contre une croissance de 6,7 % de la demande. Le coefficient d'occupation était de 76,8 %. Si on examine la performance depuis le début de l'année, la croissance de 10,5 % de la demande chez les compagnies aériennes d'Amérique latine demeure la plus forte, suivie de celles de l'Europe (9,9 %) et du Moyen-Orient (8,5 %).
- **Les transporteurs d'Afrique** ont enregistré une croissance de la demande de 4,2 %, soit moins que la croissance de capacité de 5,9 %. Le coefficient d'occupation était le plus faible parmi toutes les régions, à 68,2 %.

Marchés passagers intérieurs

Les marchés passagers intérieurs affichent un taux de croissance de 2,0 % par rapport à octobre 2010. L'augmentation de capacité dans ces marchés a dépassé cette hausse, avec un taux de 2,4 % par rapport à l'année précédente. Cela correspond à la tendance à long terme qui laisse entrevoir une croissance des marchés intérieurs de 2,0 %; toutefois, ce chiffre est bien inférieur au taux de 8,0 % observé lors de la reprise suivant la récession.

- **Les transporteurs des États-Unis** ont diminué de 1,1 % leur capacité dans les marchés intérieurs. La faible confiance des consommateurs a entraîné un déclin de la demande de 0,9 %. Les transporteurs américains ont enregistré un haut coefficient soit 83,6 %.
- **L'Inde** a enregistré la hausse de croissance la plus élevée (11,0 %). Il s'agit d'un fléchissement par rapport au taux de 17,1 % depuis le début de l'année. Le taux de

croissance est aussi bien inférieur à l'augmentation de capacité de 16,6 %. Le coefficient d'occupation s'élève à 73,8 %.

- La croissance du marché intérieur du **Brésil** a ralenti, avec un taux de 6,4 %, inférieur à la croissance de 15,1 % depuis le début de l'année. Le Brésil enregistre le coefficient d'occupation le plus faible, soit 66,9 %.
- Le marché intérieur du **Japon** ne s'est pas encore remis des conséquences du séisme et du tsunami du mois de mars. La demande en octobre était de 10,0 % inférieure à l'année précédente et la capacité a été réduite de 8,8 %. Alors que le marché reprend des forces après le choc initial (qui a causé une chute de la demande de plus du quart), le niveau de la demande se situe encore à 7 % sous le niveau de février.
- **En Chine**, le trafic intérieur a augmenté de 8,4 % par rapport à l'année précédente, alors que l'augmentation de capacité était légèrement supérieure, soit 8,8 %. Le coefficient d'occupation était de 83,1 %. Il s'agit d'une augmentation de 8 % du niveau d'utilisation en seulement trois ans, ce qui a contribué de façon importante à l'amélioration de la rentabilité des compagnies aériennes chinoises.

Fret aérien (intérieur et international)

La confiance des directeurs des achats du secteur manufacturier a chuté à son point le plus bas depuis 2009. Cette perte de confiance semble avoir incité les expéditeurs à utiliser des modes de transport plus lents et plus économiques au détriment du fret aérien, lequel affiche un déclin de 4,7 % en octobre, par rapport à l'année précédente.

- Les compagnies aériennes ont réagi à la baisse de la demande en réduisant leurs flottes d'avions-cargos. Mais cela n'a pas empêché la baisse régulière et substantielle des coefficients de charge, qui ont diminué de 5 % par rapport au sommet du début de 2010, en raison de l'apport de capacité lié à la mise en service d'aéronefs passagers gros porteurs.
- Les transporteurs d'Asie-Pacifique représentent environ 40 % du marché mondial de fret aérien et même s'ils sont les plus exposés à la volatilité des volumes de fret, ils profitent néanmoins de la prédominance des échanges commerciaux vers l'Asie. En octobre, ils ont affiché le coefficient de charge le plus élevé (58,8 %), soit 12,3 % de plus que la moyenne mondiale de 46,5 %. Cela est attribuable au fort volume de fret en partance d'Asie, région qui domine l'industrie du fret aérien.

Le bilan

« Alors que nous entrons dans la période de fin d'année, nous devons garder à l'esprit le rôle vital de l'aviation dans le contexte planétaire. Les familles et les amis vont se réunir. Les présents vont être échangés entre les pays et les continents. Des dollars précieux pour l'industrie touristique seront dépensés partout sur la terre. Et les discussions sur les changements climatiques auront lieu à Durban. Toute cette activité sera facilitée par des liaisons aériennes efficaces qui ont fait de notre planète une communauté globale » a soutenu M. Tyler.

M. Tyler a demandé instamment aux responsables politiques de tenir compte des avantages sociaux et économiques importants de l'aviation. Cette industrie représente 33 millions d'emplois et des billions de dollars en activités économiques. Et cette année elle transportera 2,8 milliards de passagers et 46 millions de tonnes de marchandises.

« Les prévisions économiques pour 2012 sont incertaines, mais la capacité de l'aviation d'agir comme catalyseur de l'activité économique est solidement démontrée. Le temps est venu pour les gouvernements de faire un usage stratégique de l'industrie aérienne dans le cadre de leurs efforts de rétablissement de l'économie. La mise en œuvre du Ciel unique européen, le déploiement du système NextGen pour la gestion du trafic aérien aux États-Unis et le soutien à la commercialisation de biocarburants durables pour l'aviation sont des exemples de ce que les gouvernements pourraient faire pour créer des emplois, améliorer les performances environnementales et assurer le succès à long terme de l'industrie, ainsi que ses bienfaits économiques », à conclu M. Tyler.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Tél. : +41 22 770 2967
Courriel : corpcomms@iata.org

Notes à l'intention des 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.
- **Marchés intérieurs** : les RPK intérieurs représentent environ 40 % du marché total. Ce chiffre est plus important pour les compagnies aériennes d'Amérique du Nord où le marché intérieur représente 65 % des opérations. En Amérique latine, le trafic intérieur représente 47 % des opérations, à cause de l'important marché brésilien. Chez les transporteurs d'Asie-Pacifique, les grands marchés de l'Inde, de la Chine et du Japon font en sorte que le trafic intérieur représente 41 % des opérations dans la région. Le marché intérieur est moins important en Europe et dans la majeure partie de l'Afrique où la proportion n'est que légèrement supérieure à 10 % des opérations. Et il est négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 5 % des opérations.
- 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 d'ASK utilisé. Si on compare 2011 à 2010, 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 régulier international et intérieur des transporteurs membres et non membres de l'IATA.
- 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 total, en termes de RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Europe, 29,2 %; Asie-Pacifique, 29,2 %; Amérique du Nord, 26,7 %; Moyen-Orient, 7,2 %; Amérique latine, 5,1 %; Afrique, 2,4 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 40,7 %; Europe, 22,1 %; Amérique du Nord, 22,8 %; Moyen-Orient, 10,1 %; Amérique latine, 3,1 %; Afrique, 1,2 %.