



COMMUNIQUÉ

No : 56

## Les compagnies aériennes réduisent les pertes en 2022 – retour à la rentabilité en 2023

6 décembre 2022 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) prévoit un retour à la rentabilité de l'industrie aérienne mondiale en 2023, alors que les compagnies aériennes continuent de réduire les pertes occasionnées par la pandémie de COVID-19 en 2022.

- En 2023, les compagnies aériennes s'attendent à enregistrer un modeste profit net de 4,7 milliards \$, ce qui représente une marge bénéficiaire nette de 0,6 %. C'est le premier profit depuis 2019, alors que le bénéfice net de l'industrie était de 26,4 milliards \$ (marge bénéficiaire nette de 3,1 %).
- En 2022, les pertes nettes des compagnies aériennes devraient atteindre 6,9 milliards \$ (une amélioration par rapport aux pertes de 9,7 milliards \$ pour 2022 annoncées dans la prévision de juin de l'IATA). Il s'agit d'une amélioration importante comparativement aux pertes de 42,0 milliards \$ et de 137,7 milliards \$ subies en 2021 et 2020 respectivement.

« La résilience a été la marque des compagnies aériennes durant la crise de la COVID-19. Selon les prévisions pour 2023, la reprise financière se manifestera sous la forme d'un premier profit de l'industrie depuis 2019. C'est là un exploit, si on considère l'ampleur des dommages financiers et économiques causés par les restrictions gouvernementales durant la pandémie. Mais des bénéfices de 4,7 milliards \$ sur les revenus de 779 milliards \$ de l'industrie illustrent le fait qu'il y a encore beaucoup de rattrapage à faire pour rétablir des bases financières solides pour l'industrie aérienne mondiale. Plusieurs compagnies aériennes sont suffisamment rentables pour attirer les capitaux nécessaires à la décarbonisation de l'industrie. Mais de nombreuses autres sont en difficulté pour diverses raisons. Ce sont notamment les réglementations onéreuses, les coûts élevés, les politiques gouvernementales non cohérentes, l'inefficacité des infrastructures et une chaîne de valeur dans laquelle les bénéfices de la connectivité mondiale ne sont pas distribués équitablement », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

### 2022

Les meilleures perspectives pour 2022 sont largement attribuables au renforcement des rendements et aux vigoureuses mesures de contrôle des coûts dans le contexte de l'augmentation des prix du carburant.

Les rendements dans le secteur passagers devraient croître de 8,4 % (plutôt que les 5,6 % de la prévision de juin). En raison de cette force, les revenus passagers devraient atteindre 438 milliards \$ (en hausse par rapport aux 239 milliards \$ de 2021).



Les revenus du secteur du fret ont joué un rôle important dans la réduction des pertes, s'élevant à 201,4 milliards \$. Cela représente une amélioration comparativement à la prévision de juin, qui faisait état de résultats égaux à 2021, et près du double des 100,8 milliards \$ encaissés en 2019.

L'ensemble des revenus devrait croître de 43,6 % par rapport à 2021, pour atteindre 727 milliards \$.

La plupart des autres facteurs ont évolué négativement à la suite de la détérioration des prévisions de croissance du PIB (évalué à 2,9 % contre les 3,4 % prévus en juin), et des retards dans le retrait des restrictions liées à la COVID-19 dans plusieurs marchés, notamment en Chine. Les prévisions établies par l'IATA en juin évaluaient que le trafic de passagers atteindrait en 2022 82,4 % du niveau d'avant la crise, mais il apparaît maintenant que la reprise de la demande dans l'industrie se limitera à 70,6 % du niveau d'avant la crise. D'autre part, on s'attendait à ce que le trafic de fret dépasse de 11,7 % le trafic d'avant la crise, mais selon la prévision actuelle, il devrait plutôt atteindre 98,4 % du niveau de 2019.

Sur le plan des coûts, le prix du kérosène devrait se situer en moyenne à 138,8 \$ par baril cette année, ce qui est considérablement plus élevé que les 125,5 \$ prévus en juin. Cela reflète le prix plus élevé du pétrole, amplifié par des marges de craquage bien supérieures à la moyenne historique. Même si la demande moins grande entraîne la réduction de la consommation, la facture de carburant de l'industrie s'élève à 222 milliards \$ (bien plus que les 192 milliards \$ prévus en juin).

« Les compagnies aériennes ont réussi à réduire leurs pertes en 2022, malgré l'augmentation des coûts, les pénuries de main-d'œuvre, les grèves, les perturbations opérationnelles dans plusieurs aéroports pivots importants, ainsi que l'incertitude économique croissante, ce qui témoigne du désir des gens de voyager et de la nécessité de la connectivité. Alors que certains marchés clés, comme la Chine, maintiennent les restrictions plus longtemps que prévu, le nombre de passagers a été moins élevé que prévu. Nous allons terminer l'année avec environ 70 % du volume de passagers de 2019. Mais avec l'amélioration des rendements dans le secteur du fret et celui des passagers, les compagnies aériennes seront sur le point d'atteindre la rentabilité », selon M. Walsh.

## **2023**

En 2023, l'industrie aérienne prévoit renouer avec la rentabilité. Les compagnies aériennes devraient réaliser des bénéfices nets de 4,7 milliards \$ sur des recettes de 779 milliards \$ (marge nette de 0,6 %). Cette amélioration prévue survient malgré l'incertitude économique croissante, alors que la croissance du PIB mondial ralentit à 1,3 % (contre 2,9 % en 2022).

« Malgré l'incertitude économique, il y a une foule de raisons d'être optimiste au sujet de 2023. Un taux d'inflation des prix du pétrole moins élevé et la demande latente persistante devraient aider à contrôler les coûts alors que la forte tendance de croissance se maintient. En même temps, avec une marge bénéficiaire aussi mince, même un changement minime de l'une des variables peut faire passer le bilan en territoire négatif. La vigilance et la souplesse seront essentielles », ajoute M. Walsh.

### ***Principaux facteurs***

**Passagers :** le secteur passagers devrait générer des recettes de 522 milliards \$. La demande devrait atteindre 85,5 % du niveau de 2019 au cours de l'année 2023. Ces attentes tiennent compte de l'incertitude entourant les politiques zéro COVID de la Chine, qui restreignent le trafic intérieur et



international. Néanmoins, le nombre de passagers devrait excéder les quatre milliards pour la première fois depuis 2019, la prévision étant établie à 4,2 milliards de passagers aériens. Toutefois, les rendements du secteur passagers devraient fléchir (-1,7 %) puisque des coûts d'énergie moindres sont transférés aux consommateurs, même si la demande s'accroît plus rapidement (+21 %) que le nombre de sièges (+18,0 %).

**Fret :** les marchés de fret aérien devraient subir une pression accrue en 2023. Les revenus prévus seront de 149,4 milliards \$, soit 52 milliards \$ de moins qu'en 2022, mais 48,6 milliards \$ de plus qu'en 2019. En raison de l'incertitude économique, les volumes de fret devraient diminuer pour s'établir à 57,7 millions de tonnes, après un sommet de 65,6 millions de tonnes en 2021. Comme la capacité de soute s'accroît avec la reprise des marchés de passagers, les rendements devraient reculer considérablement. L'IATA s'attend à un déclin de 22,6 % des rendements du fret, surtout dans la dernière partie de l'année quand les impacts des mesures d'apaisement de l'inflation vont se manifester. Pour situer le contexte, les rendements du fret ont augmenté de 52,5 % en 2020, de 24,2 % en 2021 et de 7,2 % en 2022. Même avec un déclin important et prévisible, les rendements du fret seraient bien supérieurs à ce qu'ils étaient avant la pandémie.

**Coûts :** l'ensemble des coûts devrait augmenter de 5,3 % pour atteindre 776 milliards \$. Cette croissance est inférieure de 1,8 point de pourcentage à la croissance des revenus, ce qui contribuera au retour à la rentabilité. La pression sur les coûts demeure liée aux pénuries de main-d'œuvre, de compétences et de capacité. Les coûts d'infrastructure sont aussi préoccupants.

Néanmoins, les coûts unitaires non liés au carburant devraient s'abaisser pour s'établir à 39,8 cents par tonne-kilomètre offerte (en baisse par rapport aux 41,7 cents par ATK de 2022, et presque à égalité avec les 39,2 cents par ATK de 2019). Les gains d'efficacité des compagnies aériennes devraient faire en sorte que le coefficient d'occupation des sièges atteigne 81,0 %, légèrement moins que le taux de 82,6 % enregistré en 2019.

La facture totale de carburant en 2023 devrait s'élever à 229 milliards \$, soit 30 % des dépenses. La prévision de l'IATA est fondée sur un prix du Brent à 92,3 \$ par baril (en baisse par rapport au prix de 103,2\$/baril en 2022.) Le kérosène devrait atteindre une moyenne de 111,9 \$/baril (en baisse par rapport au prix de 138,8\$/baril). La diminution reflète la relative stabilisation des approvisionnements de carburant après les perturbations initiales associées à la guerre en Ukraine. La prime appliquée au carburant (marge de craquage) demeure près des sommets historiques.

**Risques :** l'environnement économique et géopolitique génère plusieurs risques dans la prévision pour 2023.

- Même s'il semble qu'il pourrait y avoir des assouplissements des taux d'intérêt agressifs destinés à contrer l'inflation à compter du début de 2023, il subsiste un risque de récession dans certaines économies. Un tel ralentissement pourrait affecter la demande dans les secteurs de passagers et de fret. Toutefois, cela s'accompagnerait probablement de certains allègements, sous forme de réduction des prix du pétrole.
- La prévision laisse entrevoir une réouverture graduelle de la Chine au trafic international et un allègement progressif des restrictions liées à la COVID-19 à compter du second semestre de 2023. Le prolongement de la politique zéro COVID de la Chine affecterait négativement la prévision.



- Si elles se concrétisent, les propositions d'augmentation des redevances d'infrastructures ou de taxes pour soutenir les efforts de durabilité pourraient aussi compromettre la rentabilité en 2023.

« Le travail des compagnies aériennes va demeurer difficile et il sera crucial de surveiller étroitement les incertitudes économiques. La bonne nouvelle est que les compagnies aériennes auront rendu leurs modèles d'affaires plus souples, de façon à composer avec les mouvements d'accélération et de décélération de l'économie qui ont des impacts sur la demande. La rentabilité est extrêmement mince. Chaque passager transporté devrait rapporter en moyenne seulement 1,11 \$ de bénéfice net pour l'industrie. Dans la plupart des endroits du monde, cela représente moins que le prix d'une tasse de café. Les compagnies aériennes doivent rester vigilantes et surveiller toute augmentation de taxes ou de redevances d'infrastructures. Et il faudra surveiller en particulier les augmentations ayant pour prétexte la durabilité. Notre engagement vise l'élimination des émissions nettes de CO<sub>2</sub> d'ici 2050. Nous aurons besoin de toutes les ressources que nous pourrions rassembler, y compris les mesures incitatives des gouvernements, pour financer cette radicale transition énergétique. Instaurer de nouvelles taxes ou augmenter les redevances serait contre-productif », soutient M. Walsh.

### **Aperçu des régions**

On prévoit que les résultats financiers de toutes les régions vont continuer de s'améliorer après les lourdes pertes de 2020. L'Amérique du Nord sera la seule région à avoir retrouvé la rentabilité en 2022, selon nos évaluations. Deux autres régions vont y parvenir en 2023 : l'Europe et le Moyen-Orient, tandis que l'Amérique latine, l'Afrique et l'Asie-Pacifique vont demeurer déficitaires.

**Les transporteurs d'Amérique du Nord** devraient réaliser des bénéfices de 9,9 milliards \$ en 2022 et de 11,4 milliards \$ en 2023. En 2023, la croissance de la demande de billets d'avion devrait s'établir à 6,4 % et surpasser la croissance de la capacité de 5,5 %. Au cours de l'année, la région devrait atteindre 97,2 % du trafic d'avant la crise, et 98,9 % de la capacité d'avant la crise.

Les transporteurs de la région ont composé avec des restrictions de voyage moins nombreuses et moins longues que bien d'autres pays ou régions. Cela a stimulé le marché intérieur américain ainsi que les voyages internationaux, notamment les voyages transatlantiques.

**Les transporteurs d'Europe** devraient subir des pertes de 3,1 milliards \$ en 2022 et réaliser en 2023 des bénéfices de 621 millions \$. En 2023, la demande devrait connaître une croissance de 8,9 %, contre une croissance de 6,1 % de la capacité. Au cours de l'année, la demande correspondra à 88,7 % de celle d'avant la crise, tandis que la capacité sera de 89,1 % de la capacité d'avant la crise.

La guerre en Ukraine a réduit les activités de certains transporteurs de la région. Les perturbations opérationnelles dans certains aéroports importants du continent sont en voie d'être éliminées, mais les problèmes de main-d'œuvre subsistent à certains endroits.

**Les transporteurs d'Asie-Pacifique** devraient afficher des pertes de 10,0 milliards \$ en 2022, et de 6,6 milliards \$ en 2023. En 2023, la demande dans le secteur de passagers devrait croître de 59,8 %, surpassant la croissance de capacité de 47,8 %. Au cours de l'année, la demande s'élèvera à 70,8 % du niveau d'avant la crise et la capacité correspondra à 75,5 % de la capacité d'avant la crise.



La région Asie-Pacifique est gravement freinée par la politique zéro COVID de la Chine et les pertes de la région sont en grande partie associées aux compagnies aériennes chinoises qui subissent de plein fouet les répercussions de cette politique, tant dans le marché intérieur que dans les marchés internationaux. Selon une perspective conservatrice de l'assouplissement des restrictions en Chine au cours du second semestre de 2023, nous prévoyons qu'une forte demande latente viendra stimuler la reprise le cas échéant. La performance de la région est considérablement favorisée par les marchés de fret, où la région est le plus important joueur.

**Les transporteurs du Moyen-Orient** devraient afficher des pertes de 1,1 milliard \$ en 2022, et des bénéfices de 268 millions \$ en 2023. En 2023, la demande dans le secteur de passagers devrait croître de 23,4 %, surpassant la croissance de capacité de 21,2 %. Au cours de l'année, la demande s'élèvera à 97,8 % du niveau d'avant la crise et la capacité correspondra à 94,5 % de la capacité d'avant la crise.

La région a profité à un certain degré de changements d'itinéraires en raison de la guerre en Ukraine, et de façon plus importante de la demande latente utilisant le vaste réseau mondial de la région, à mesure que les marchés de voyages internationaux étaient rouverts.

**Les transporteurs d'Amérique latine** devraient enregistrer des pertes de 2,0 milliards \$ en 2022, et de 795 millions \$ en 2023. En 2023, la demande dans le secteur de passagers devrait croître de 9,3 %, surpassant la croissance de 6,3 % de la capacité. Au cours de l'année, la demande s'élèvera à 95,6 % du niveau d'avant la crise et la capacité correspondra à 94,2 % de la capacité d'avant la crise.

L'Amérique latine a montré du dynamisme durant l'année, en bonne partie parce que plusieurs pays ont commencé à lever les restrictions de voyage liées à la COVID-19 dès le milieu de l'année.

**Les transporteurs d'Afrique** devraient afficher des pertes de 638 millions \$ en 2022, et de 213 milliards \$ en 2023. La croissance de la demande dans le secteur de passagers devrait s'établir à 27,4 % et dépasser la croissance de 21,9 % de la capacité. Au cours de l'année, la demande s'élèvera à 86,3 % du niveau d'avant la crise et la capacité correspondra à 83,9 % de la capacité d'avant la crise.

L'Afrique est particulièrement exposée aux difficultés macroéconomiques qui ont accentué la vulnérabilité de plusieurs économies et rendu la connectivité plus complexe.

## **Le bilan**

« Les bénéfices prévus pour 2023 sont extrêmement minces. Mais il est extrêmement important que nous ayons renoué avec la rentabilité. Les défis qui attendent les compagnies aériennes en 2023, bien que complexes, sont compatibles avec nos champs d'expertise et d'expérience. L'industrie a acquis une grande capacité d'adaptation aux fluctuations qui touchent l'économie, les facteurs de coût, comme les prix du pétrole, et les préférences des passagers. Nous en avons fait la démonstration durant la décennie de renforcement de la rentabilité qui a suivi la crise financière mondiale de 2008 et qui s'est terminée avec la pandémie. Et ce qui est encourageant, c'est qu'il y a de nombreux emplois et que la majorité des gens sont confiants de voyager, même avec des perspectives économiques incertaines », conclut M. Walsh.



Les passagers profitent du rétablissement de la liberté de voyager. Un récent sondage de l'IATA effectué auprès des voyageurs de 11 marchés dans le monde révèle que près de 70 % d'entre eux voyagent autant ou plus qu'avant la pandémie. Et bien que 85 % des voyageurs soient préoccupés par la situation économique, 57 % d'entre eux n'ont aucune intention de modifier leurs habitudes de voyage.

Ce même sondage démontre aussi le rôle important que les voyageurs attribuent aux compagnies aériennes :

- 91 % d'entre eux disent que la connectivité aérienne est essentielle à l'économie.
- 90 % disent que les voyages aériens sont une nécessité de la vie moderne.
- 87 % disent que les voyages aériens ont un impact positif sur les sociétés.
- Et parmi les 57 % qui sont au courant des objectifs de développement durable des Nations Unies, 91 % comprennent que le transport aérien apporte une contribution clé.

[Prévision mondiale sur le transport aérien](#) (PDF)

[Tableaux de statistiques](#) (PDF)

[Présentation de l'économiste en chef](#) (PDF)

- IATA -

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

Notes aux rédacteurs :

- En novembre 2022, l'IATA a commandé un sondage d'opinion publique dans 11 marchés (Chili, États-Unis, Canada, Royaume-Uni, France, Allemagne, Émirats arabes unis, Inde, Singapour, Australie et Japon). Le sondage a été effectué de façon indépendante par la firme This is Motif, qui a interrogé 4700 personnes.
- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 300 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)
- Accès à la [pochette de presse](#) de l'IATA