



COMMUNIQUÉ

N° : 69

Hausse des prévisions économiques des transporteurs aériens – Bénéfices nets mondiaux de 12,9 milliards \$ prévus pour 2013 –

12 DÉCEMBRE 2013 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé une révision à la hausse de ses prévisions financières de l'industrie. En 2013, les compagnies aériennes devraient enregistrer des bénéfices nets globaux de 12,9 milliards \$. Ce chiffre devrait s'améliorer en 2014 pour atteindre 19,7 milliards \$. Dans les deux cas, il s'agit d'une amélioration par rapport aux prévisions de septembre dernier, qui laissaient entrevoir des bénéfices nets de 11,7 milliards \$ en 2013 et de 16,4 millions \$ en 2014.

Cette révision à la hausse reflète la baisse des prix du carburant d'aviation au cours de la période de prévision, de même que les améliorations de la structure et de l'efficacité de l'industrie, déjà visibles dans les résultats trimestriels de cette année. Les marchés de passagers continuent de performer mieux que le fret aérien, qui demeure stagnant en termes de volumes et de revenus.

L'IATA s'attend à ce que 2014 soit une deuxième année consécutive marquée par une amélioration de la rentabilité (par rapport à 2012, quand les compagnies aériennes ont affiché des bénéfices nets de 7,4 milliards \$). La marge bénéficiaire nette de l'industrie, toutefois, demeure faible, à 1,1 % des revenus en 2012, 1,8 % en 2013 et 2,6 % en 2014. Dans cette prévision globale touchant l'ensemble de l'industrie, les performances individuelles des transporteurs et des régions varieront considérablement.

Les bénéfices anticipés de 19,7 milliards \$ en 2014 sont calculés sur des revenus prévus de 743 milliards \$. Même s'il pourrait s'agir des plus importants profits de l'industrie aérienne en valeur absolue, surpassant les bénéfices nets de 19,2 milliards \$ enregistrés en 2010, il est important de souligner que les revenus de 2010 s'élevaient à 579 milliards \$. La marge bénéficiaire nette de 2010 était de 3,3 %, soit 0,7 point de pourcentage de plus que la marge de 2,6 % prévue pour 2014.

« Dans l'ensemble, la situation de l'industrie s'oriente bien. Les prix du carburant demeurent élevés, mais inférieurs au sommet atteint en 2012. La demande dans le secteur passagers s'accroît de l'ordre de 5 à 6 %, conformément à la tendance historique. Les gains d'efficacité obtenus grâce aux fusions et aux coentreprises produisent plus de valeur pour les passagers comme pour les actionnaires. Et les produits innovateurs génèrent plus de revenus accessoires », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« Nous devons modérer notre optimisme est maintenant une dose appropriée de prudence. L'exploitation des compagnies aériennes se fait dans un environnement difficile. La concurrence est intense et les rendements se détériorent. Les volumes de fret n'ont pas augmenté depuis 2010 et les revenus du fret ont régressé au niveau de 2007. Le secteur passagers connaît une croissance plus robuste. Certaines compagnies aériennes auront des résultats supérieurs à nos prévisions, et d'autres en auront de moins bons. Mais en moyenne, les compagnies aériennes ne réaliseront qu'une faible marge bénéficiaire nette d'environ 5,94 \$ par passager en 2014 », explique M. Tyler.

Les prévisions de l'IATA proviennent d'une évaluation des résultats totaux de l'industrie mondiale du transport aérien et ne doivent pas être utilisés comme indicateur de la performance individuelle d'une compagnie aérienne. Les résultats individuels peuvent différer grandement de la prévision globale, et même s'écarter des orientations.

Facteurs déterminants des prévisions

Cycle économique : le PIB mondial devrait augmenter de 2,0 % en 2013, et de 2,7 % en 2014. Ces chiffres sont inchangés par rapport à la prévision de septembre. La tendance générale à l'amélioration dans les économies développées, en particulier aux États-Unis, et la croissance relativement décevante dans les pays du BRICA devraient se poursuivre en 2014.

Demande dans le secteur passagers : la demande dans le secteur passagers est forte et le nombre de passagers devrait atteindre 3,1 milliards en 2013, puis augmenter de 6 % en 2014 pour atteindre 3,3 milliards. Néanmoins, la concurrence demeure forte et les rendements moyens de l'ensemble de l'industrie devraient décliner de 0,2 % en 2013 et de 0,6 % en 2014.

Revenus accessoires : les revenus accessoires sont un facteur clé de l'amélioration des résultats financiers. À l'échelle mondiale, on estime que les revenus accessoires ont atteint 13 \$ par passager. Les compagnies aériennes soutiennent leur rentabilité au moyen de produits et de services innovateurs. Les revenus accessoires par passager sont plus élevés que les profits de 5,94 \$ par passager que les compagnies aériennes s'attendent à réaliser en 2014. Sans ces revenus accessoires, les activités de base de transport de passagers et de fret de l'industrie seraient déficitaires.

Amélioration de la structure de l'industrie : L'amélioration de la structure de l'industrie et les gains d'efficacité devraient permettre à l'industrie de tirer profit de l'amélioration du cycle économique et d'accroître sensiblement sa rentabilité en 2014. Les compagnies aériennes d'Amérique du Nord, où les consolidations sont les plus avancées, devraient générer les plus importants bénéfices et les meilleures marges, en 2013 et en 2014. Les transporteurs européens, qui souffrent encore de la faiblesse de l'économie européenne, devraient voir leur rentabilité augmenter quelque peu en raison du succès des coentreprises sur l'Atlantique Nord.

Demande dans le secteur du fret : la demande de transport de fret demeure largement stagnante. Les compagnies aériennes s'attendent à transporter 51,6 millions de tonnes de fret en 2013, et 52,5 millions de tonnes en 2014. Cette modeste augmentation devrait être contrebalancée par un déclin des rendements (-2,1 % en 2014). Malgré la stagnation de l'industrie du fret aérien, la capacité des routes

continue de croître, à mesure que les transporteurs cherchent à profiter de la forte demande de sièges. Les revenus du secteur du fret devraient être les mêmes en 2013 et en 2014, soit 60 milliards \$. Après avoir atteint un sommet en 2011, à 67 milliards \$, les revenus de 2013 et 2014 sont pratiquement les mêmes que ceux de 2007.

Le rapatriement de la production a un effet négatif sur l'industrie du fret. Cela s'explique par deux facteurs. Depuis la récession, nous avons assisté à une augmentation des mesures protectionnistes par des gouvernements qui cherchent à stimuler leurs économies. En même temps, les effets de la récente libéralisation s'atténuent, à mesure que les coûts augmentent dans les endroits où la main-d'œuvre était auparavant bon marché. Ces conditions devraient se faire sentir durant plusieurs années.

L'accord de Bali de l'Organisation mondiale du commerce visant à libéraliser les marchés et à faciliter le commerce devrait constituer une bonne nouvelle pour l'industrie du fret aérien. « L'élimination de la paperasse qui restreint et ralentit le commerce est un objectif louable. Cela va dans le sens de nos propres efforts pour rendre le fret aérien plus efficace au moyen du programme de fret électronique e-Freight », selon M. Tyler.

Carburant : une légère réduction des prix du carburéacteur constitue un facteur important de la prévision améliorée. Après le relâchement des tensions en Iran, les prix du pétrole devraient être légèrement en baisse, passant de 108,2 \$ par baril de Brent en 2013 à 104,5 \$ en 2014. Cela représente des réductions de 0,80 \$ et 0,50 \$ par rapport à la prévision précédente de septembre pour 2013 et 2014 respectivement. Cette tendance favorable sera accentuée par une réduction de la marge de craquage du carburéacteur, entraînant des économies par rapport à la prévision de septembre sur la facture totale de carburant de l'industrie, de l'ordre de 2 milliards \$ en 2013 (à 211 milliards \$) et de 5 milliards \$ en 2014 (à 210 milliards \$).

Variations régionales

La rentabilité varie grandement selon les régions et selon les compagnies aériennes. Toutes les régions devraient connaître une plus grande rentabilité en 2014, par rapport à 2013. À l'exception de l'Afrique (dont les prévisions sont inchangées), toutes les régions voient leurs perspectives de rentabilité améliorées par rapport à la prévision précédente.

Amérique du Nord : les compagnies aériennes d'Amérique du Nord devraient afficher des bénéfices de 5,8 milliards \$ en 2013, et de 8,3 milliards \$ en 2014. Pour les deux années, les transporteurs d'Amérique du Nord surpasseront l'ensemble de l'industrie et obtiendront les profits les plus élevés en chiffres absolus ainsi que la plus forte marge BAII (4,8 % en 2013, 6,4 % en 2014). Les fusions dans les marchés locaux et les coentreprises dans certains marchés internationaux ont contribué à porter l'utilisation des actifs à des niveaux très élevés et à générer des gains d'efficacité, tout en procurant des avantages aux passagers des réseaux fusionnés. Toutefois, les redevances gouvernementales plus élevées imposées aux transporteurs et aux passagers, à la suite de l'accord budgétaire au Congrès, risquent de nuire à la fois aux investisseurs des compagnies aériennes et aux passagers.

Europe : les compagnies aériennes d'Europe verront leur rentabilité augmenter de 2013 à 2014. Les bénéfices nets de 2013 devraient s'élever à 1,7 milliard \$, et augmenter pour atteindre 3,2 milliards \$ en 2014. Les gains d'efficacités attribuables aux coentreprises sur l'Atlantique Nord devraient contribuer de façon importante à cette amélioration, compensant légèrement l'impact de la stagnation économique persistante de la zone euro. Même avec des profits presque doublés en chiffres absolus, les marges BAII des transporteurs de la région (1,3 \$ en 2013, 2,0 % en 2014) demeurent les plus faibles, après celles de l'Afrique. La région demeure accablée par des coûts élevés, des réglementations pénibles et des taxes élevées. Par exemple, le gouvernement du Royaume-Uni continue d'augmenter sa taxe sur les passagers, et il a confirmé la prochaine augmentation, en avril 2014, de ce qui est déjà la taxe la plus élevée au monde sur l'aviation.

Asie-Pacifique : les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique devraient enregistrer en 2013 des bénéfices de 3,2 milliards \$. Ce sera la troisième année consécutive où les bénéfices seront en baisse. Cette tendance devrait s'inverser en 2014, avec une modeste reprise, à 4,1 milliards \$. Pour ces deux années, la région devrait être au deuxième rang pour les bénéfices absolus. La marge BAII de la région devrait s'améliorer légèrement, passant de 4,1 % en 2013 à 4,4 % en 2014. La rentabilité des compagnies aériennes de la région est atténuée par la faiblesse persistante de la demande dans le secteur du fret et par l'impact sur l'équilibre de l'offre et de la demande des livraisons prévues de 710 nouveaux appareils l'an prochain. Les transporteurs d'Asie-Pacifique sont les plus importants joueurs sur le marché mondial du fret aérien, avec près de 40 % des parts de marché. Les résultats sur les marchés intérieurs ont aussi été mitigés. Malgré un glissement vers une croissance économique plus lente, le marché intérieur chinois affiche encore une forte croissance des RPK, soit 12 % ou plus. Le marché intérieur indien avait fléchi de façon marquée, tout comme l'économie, mais on a observé un récent rétablissement du marché des voyages et les taux de croissance sont à nouveau dans les deux chiffres, quoique de peu. Le Japon, au contraire, n'a connu qu'une très lente progression des voyages intérieurs et la taille du marché n'est toujours pas ce qu'elle était avant le tsunami.

Moyen-Orient : les compagnies aériennes du Moyen-Orient devraient enregistrer des bénéfices nets de 1,6 milliard \$ en 2013, et de 2,4 milliards \$ en 2014. La marge BAII continue aussi de s'améliorer, passant de 3,8 % en 2013 à 4,7 % en 2014. Les aéroports pivots de la région, surtout dans le Golfe, poursuivent leur expansion, soutenant la croissance de la connectivité long-courrier. Les revenus pétroliers élevés – puisque les prix du pétrole demeurent élevés – alimentent le secteur des voyages liés à l'activité intérieure et au développement de l'industrie touristique. La crise en Syrie n'a pas eu d'effet sur le trafic au-delà de ses propres frontières.

Amérique latine : les transporteurs d'Amérique latine devraient enregistrer des bénéfices de 700 millions \$ en 2013, ce chiffre augmentant en 2014 pour atteindre 1,5 milliard \$. La marge BAII de la région s'améliore aussi, passant de 3,1 % en 2013 à 5,1 % en 2014. Les transporteurs de la région sont aux prises avec des infrastructures qui ne suivent pas l'évolution de la demande. Alors que certains pays, comme le Chili, ont fait de grands efforts pour élaborer un cadre politique permettant aux compagnies aériennes de croître et de stimuler la croissance économique, d'autres pays ont des politiques contre-productives. Par exemple, le Mexique a instauré une taxe sur le carburéacteur qui ajoute encore au principal facteur de coût de l'industrie, allant à l'encontre des ententes mondiales. La politique

brésilienne de prix paritaire à l'importation du carburéacteur produit des effets semblables. Et le Venezuela continue de geler le rapatriement de sommes totalisant 2,6 milliards \$ appartenant à l'industrie.

Afrique : les prévisions des compagnies aériennes d'Afrique demeurent inchangées par rapport à septembre, soit des pertes de 100 millions \$ en 2013, puis des profits de 100 millions \$ en 2014. Ces résultats financiers sont les plus faibles parmi toutes les régions, avec une marge BAII de -0,5 % en 2013, qui s'améliorera pour atteindre 0,7 % en 2014. Les transporteurs de la région subissent une concurrence féroce sur les routes intercontinentales, tandis que la connectivité intra-africaine est sous-développée en raison de l'accès restreint au marché. De plus, les coûts d'exploitation élevés, la lourde fiscalité et les infrastructures déficientes nuisent aux compagnies aériennes de la région. L'amélioration de la sécurité demeure la priorité absolue de la région. Les gouvernements ont accepté, dans le cadre de la déclaration d'Abuja, de tenter d'atteindre un niveau de sécurité de classe mondiale d'ici 2015.

Risques

Les compagnies aériennes ont fait de grands pas pour améliorer leurs entreprises, dans un contexte d'affaires très hostile. Lorsqu'ils ont pu améliorer la structure de l'industrie au moyen de fusions et de coentreprises, les consommateurs ont profité d'une connectivité plus grande et cela s'est traduit par de meilleurs résultats financiers.

La consommation de carburant est un bon exemple des gains d'efficacité réalisés par les compagnies aériennes. Devant l'augmentation rapide des coûts de carburant, les transporteurs ont augmenté radicalement leur efficacité énergétique. En 2004, les compagnies aériennes ont transporté deux milliards de passagers et 38 millions de tonnes de marchandises en consommant 65 milliards de gallons de carburant. En 2014, nous prévoyons quelque 3,3 milliards de passagers et 52 millions de tonnes de fret, soit des augmentations de 64 % et 37 % respectivement. Durant la même période, l'augmentation de la consommation de carburant n'a augmenté que de 17 %, atteignant 76 millions de gallons.

« Les compagnies aériennes ont fait la preuve qu'elles pouvaient relever les défis d'un environnement commercial difficile. Ce sont de bonnes nouvelles pour les économies et les consommateurs qui dépendent de la connectivité mondiale. Mais je suis de plus en plus préoccupé de voir que les gouvernements n'ont pas encore compris le rôle essentiel de l'aviation dans notre monde en interrelation. Le fardeau fiscal et réglementaire s'alourdit graduellement, mais sensiblement, au fil des ans. Certains gouvernements semblent même régresser en matière de déréglementation et ils font de la microgestion dans des domaines comme les droits des passagers », selon M. Tyler.

« En 2014, nous célébrerons le centième anniversaire de la première liaison aérienne commerciale régulière. Au cours du premier siècle d'existence de l'aviation, notre monde a évolué de façon positive à plusieurs égards. L'industrie est devenue un puissant cheval de trait, mettant en relation les gens et les économies en croissance. Les gouvernements devraient garder cette réalité à l'esprit lorsqu'ils élaborent des politiques ou qu'ils décident d'imposer des taxes. Soutenir les capacités habilitantes de l'aviation rapporte gros en termes de dividendes économiques », conclut, M. Tyler.

[Discours de Tony Tyler](#) (en anglais)

[Prévisions économiques complètes](#) (en anglais)

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.