



COMMUNIQUÉ

No : 64

Réduction des pertes mais les problèmes perdurent – pertes cumulatives de 201 milliards \$ pour 2020-2022

4 octobre 2021 (Boston) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses dernières prévisions concernant les résultats financiers de l'industrie aérienne, qui font entrevoir des résultats améliorés dans le contexte de la crise persistante de la COVID-19 :

- On prévoit que les pertes nettes de l'industrie baisseront à 11,6 milliards \$ en 2022, après les pertes de 51,8 milliards \$ subies en 2021 (un résultat pire que la prévision de pertes de 47,7 milliards \$ établie en avril). Les estimations de pertes nettes pour 2022 ont été revues à 137,7 milliards \$ (plutôt que 126,4 milliards \$). Si on fait le total, les pertes de l'industrie sur la période 2020-2022 devraient atteindre 201 milliards \$.
- La demande en 2021 (mesurée en RPK) devrait représenter 40 % de ce qu'elle était en 2019, et 61 % en 2022.
- Le nombre total de passagers devrait atteindre 2,3 milliards en 2021. Ce chiffre va augmenter à 3,4 milliards en 2022. Ce chiffre se compare à celui de 2014, et il est bien inférieur aux 4,5 milliards de passagers dénombrés en 2019.
- La forte demande de transport de fret aérien devrait se maintenir, avec une demande en 2021 supérieure de 7,9 % à celle de 2019, alors qu'en 2022, elle devrait excéder la demande de 2019 de 13,2 %.

« L'ampleur de la crise de la COVID-19 est énorme pour les compagnies aériennes. Sur la période 2020-2022, les pertes totales pourraient dépasser les 200 milliards \$. Pour survivre, les compagnies aériennes ont réduit radicalement leurs coûts et adapté leurs pratiques en profitant de toutes les possibilités qui se présentaient. Ainsi, les pertes de 137,7 milliards \$ de 2020 seront réduites à 52 milliards \$ cette année. Et elles seront réduites à 12 milliards \$ en 2022. Nous avons dépassé le creux de la crise. Et bien que des problèmes sérieux subsistent, le rétablissement est en vue. L'aviation a encore une fois démontré sa résilience », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

L'industrie du fret aérien obtient de bons résultats, et les voyages intérieurs en 2022 vont approcher les niveaux d'avant la crise. Le défi concerne les marchés internationaux qui demeurent gravement déprimés en raison du maintien des restrictions gouvernementales.

« Les gens n'ont pas perdu le désir de voyager et nous constatons une solide résilience des marchés intérieurs. Mais les gens sont empêchés de voyager à l'international par les restrictions, l'incertitude et la complexité. De plus en plus de gouvernements considèrent la vaccination comme une solution à



la crise. Nous sommes pleinement en accord avec l'idée que les gens vaccinés ne devraient pas voir leur liberté de mouvement limitée de quelque façon que ce soit. En fait, la liberté de voyager est une bonne mesure d'incitation à la vaccination. Les gouvernements doivent collaborer et faire tout en leur pouvoir pour rendre les vaccins disponibles à toutes les personnes qui en veulent », ajoute M. Walsh.

Le rétablissement de la connectivité mondiale, les 11,3 millions d'emplois de l'industrie aérienne (avant la COVID-19) et les 3500 milliards \$ de contribution au PIB associés aux voyages et au tourisme devraient représenter des priorités pour les gouvernements.

« L'aviation est résiliente et pleine de ressources, mais l'ampleur de la crise nécessite des solutions que seuls les gouvernements peuvent fournir. Le soutien financier a été une bouée de sauvetage pour plusieurs compagnies aériennes durant la crise. Une bonne partie de ce soutien – environ 110 milliards \$ – a pris la forme d'une aide qu'il faudra rembourser. En y ajoutant les emprunts commerciaux, l'industrie est maintenant fortement endettée. Nous ne demandons pas la charité, mais des mesures de soutien salarial pour retenir les compétences critiques pourraient être nécessaires à certaines compagnies aériennes, en attendant que les gouvernements permettent les voyages internationaux à grande échelle. Et les allègements réglementaires, comme l'assouplissement des règles d'utilisation des créneaux en attendant que le trafic international soit rétabli, demeureront nécessaires en 2022 », selon M. Walsh.

Facteurs de la prévision

Demande

La demande mondiale, mesurée en RPK, se rétablit progressivement.

- En 2021, la demande globale devrait atteindre 40 % de ce qu'elle était avant la crise (2019). La capacité devrait augmenter plus vite que la demande, atteignant 50 % du niveau d'avant la crise en 2021. Le coefficient moyen d'occupation des sièges en 2021 devrait s'établir à 67,1 %, un niveau qui nous ramène à 1994.
- En 2022, la demande globale devrait atteindre 61 % de ce qu'elle était avant la crise (2019). La capacité devrait continuer d'augmenter plus vite que la demande, atteignant 67 % du niveau d'avant la crise en 2022. Le coefficient moyen d'occupation des sièges devrait s'élever à 75,1 %, un niveau dépassé chaque année depuis 2005, jusqu'à ce que la crise frappe. C'est aussi un niveau inférieur au record de 82,6 % établi en 2019.

La demande intérieure, soumise à moins de restrictions dans la plupart des pays, est le moteur de la reprise. Le PIB mondial devrait croître de 5,8 % en 2021 et encore de 4,1 % en 2022. De plus, les épargnes accumulées par les consommateurs (qui représentent 10-20 % du PIB dans certains pays) soutiennent l'atténuation de la demande latente dans les marchés intérieurs sans restrictions.

- En 2021, la demande intérieure devrait atteindre 73 % du niveau d'avant la crise (2019).
- En 2022, la demande intérieure devrait atteindre 93 % du niveau d'avant la crise (2019).



La demande internationale est la plus lente à se rétablir en raison des restrictions persistantes affectant la liberté de mouvement aux frontières, les mesures de quarantaine et l'incertitude ressentie par les voyageurs.

- En 2021, la demande internationale devrait atteindre 22 % de ce qu'elle était avant la crise (2019).
- En 2022, la demande internationale devrait atteindre 44 % de ce qu'elle était avant la crise (2019).

La demande de transport de fret (mesurée en CTK) est forte, alors que les entreprises continuent de reconstituer leurs stocks. L'Organisation mondiale du commerce prévoit une croissance du commerce mondial de 9,5 % en 2021, et de 5,6 % en 2022.

- En 2021, la demande de transport de fret devrait dépasser de 8 % le niveau d'avant la crise (2019).
- En 2022, la demande de transport de fret devrait dépasser de 13 % le niveau d'avant la crise (2019).

Revenus et rendements

Les revenus totaux en 2021 devraient augmenter de 26,7 % par rapport à 2020, pour atteindre 472 milliards \$ (comme en 2009). Une croissance additionnelle de 39,3 % en 2022 portera les revenus de l'industrie à 658 milliards \$ (comme en 2011).

- Le secteur passagers représentera 227 milliards \$ des revenus de l'industrie en 2021, et 378 milliards \$ en 2022. Les rendements du secteur passagers ont diminué chaque année de 2012 à 2020. En 2021, ils devraient croître de 2,0 %, et de 10 % en 2022.
- Les revenus du secteur du fret devraient atteindre un record de 175 milliards \$ en 2021, et un chiffre comparable de 169 milliards \$ en 2022. Les rendements du fret devraient croître de 15 % en 2021, mais décliner de 8 % en 2022.

Coûts

Les compagnies aériennes ont effectué d'importantes réductions de coûts en diminuant leurs dépenses globales de 34 % en 2021 par rapport à 2019. Toutefois, les coûts vont augmenter en 2022 et ne seront que de 15 % inférieurs aux coûts d'avant la crise en raison de l'expansion des activités et des prix plus élevés du carburant.

- Le prix du **kérosène** a procuré la seule accalmie pour les compagnies aériennes en 2020. Il est tombé à 46,6 \$ par baril en 2020, après un prix de 77 \$ par baril en 2019. Les prix du kérosène ont atteint en moyenne 74,5 \$ par baril en 2021 et on s'attend à ce qu'ils atteignent 77,8 \$ par baril en 2022.
- **Les coûts non liés au carburant** ont augmenté de 19 % en 2020, comparativement à 2019, parce que les coûts fixes ont dû être répartis sur une base dramatiquement réduite. Cela va partiellement s'inverser en 2021, avec une réduction de 8 % par rapport à 2020. La



croissance de la capacité va mieux répartir les coûts fixes tandis que les efforts de réduction de coûts vont se poursuivre. En 2022, nous prévoyons une augmentation de 2 %.

Vaccination

La vaccination s'avère un facteur clé pour la levée des mesures de contrôle frontalier par les gouvernements. Les progrès rapides, sauf quelques exceptions, de la distribution des vaccins dans les économies développées accentuent la confiance des gouvernements face à la réouverture des frontières et celle des gens face aux voyages. Les parties du monde où la distribution des vaccins sera plus lente (économies en développement et certaines économies développées d'Asie-Pacifique) vont mettre plus de temps pour la reprise de l'industrie.

Résultats régionaux

Toutes les régions ont amélioré leurs résultats financiers par rapport à 2020. La région la plus performante est l'Amérique du Nord qui prévoit que les pertes de 5,5 milliards \$ en 2021 seront suivies de bénéfices de 9,9 milliards \$ en 2022. Toutes les régions verront leurs pertes réduites en 2022 comparativement à 2021.

Région	Demande (RPK) vs 2019		Capacité (ASK) vs 2019		Profits nets (milliards \$)		Marge d'exploitation (% des revenus)	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Monde	-59,7 %	-39,2 %	-50,4 %	-33,1 %	-51,8 \$	-11,6 \$	-11,4 %	-2,7 %
Amérique du Nord	-40,0 %	-18,8 %	-31,2 %	-15,0 %	-5,5 \$	9,9 \$	-5,2 %	4,8 %
Europe	-64,3 %	-40,8 %	-54,6 %	-33,6 %	-20,9 \$	-9,2 \$	-17,4 %	-5,9 %
Asie-Pacifique	-65,8 %	-47,3 %	-56,9 %	-40,1 %	-11,2 \$	-2,4 \$	-14,1 %	-9,1 %
Moyen-Orient	-74,5 %	-54,7 %	-58,7 %	-44,4 %	-6,8 \$	-4,6 \$	-18,2 %	-9,6 %
Amérique latine	-51,8 %	-29,3 %	-46,9 %	-27,9 %	-5,6 \$	-3,7 \$	-18,2 %	-9,7 %
Afrique	-66,6 %	-57,7 %	-57,2 %	-54,6 %	-1,9 \$	1,5 \$	-12,7 %	-9,9 %

- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** devraient surpasser les autres régions en raison de la reprise rapide du marché intérieur américain. L'ouverture du marché américain aux voyageurs vaccinés à compter de novembre 2021 va entraîner la reprise des marchés internationaux. L'industrie aérienne américaine a commencé à générer de la trésorerie au deuxième trimestre de 2021 et la région sera la seule à se trouver en territoire financier positif en 2022, avec des bénéfices prévus de 9,9 milliards \$.



- **Les transporteurs d'Europe** vont voir leurs pertes de 20,9 milliards \$ en 2021 réduites à 9,2 milliards \$ en 2022. Les règles changeantes et l'application confuse des recommandations de la Commission européenne en Europe ont compromis l'impact positif attendu de l'augmentation des taux de vaccination et de la mise en place du certificat COVID numérique européen. Une meilleure coordination entre les gouvernements devrait permettre une plus large ouverture des marchés internationaux dans les mois qui viennent, stimulée de façon importante par le retour des voyages transatlantiques pour les voyageurs vaccinés.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** devraient voir leurs pertes de 11,2 milliards \$ en 2021 diminuer à 2,4 milliards \$ en 2022. La région subit encore certaines des plus strictes restrictions de voyage. Bien qu'il y ait eu certains allègements des restrictions, on ne s'attend pas à des améliorations significatives des marchés internationaux avant la fin de 2022. Les pertes devraient être réduites grâce aux marchés intérieurs de grande taille et généralement ouverts, dont celui de la Chine. Les transporteurs de la région profitent aussi de façon disproportionnée de la force des marchés de fret aérien dans lesquels ils sont dominants.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** vont voir leurs pertes passer de 5,6 milliards \$ cette année à 3,7 milliards \$ en 2022. La plupart des marchés de la région sont ouverts, mais il y a quelques exceptions de taille (l'Argentine, par exemple). La force du marché E.-U.-Amérique latine sera un facteur majeur de l'amélioration. Des coûts de restructuration considérables seront occasionnés tandis que les transporteurs de la région s'ajusteront aux nouvelles réalités d'affaires, ce qui aura des répercussions sur les résultats financiers, de sorte que la région subira encore des pertes collectivement.
- **Chez les transporteurs du Moyen-Orient**, l'amélioration de la performance financière sera très limitée, et les pertes passeront de 6,8 milliards \$ en 2021 à 4,6 milliards \$ en 2022. Sans grand marché intérieur, les transporteurs de la région dépendent grandement du trafic de correspondance, en particulier vers l'Asie-Pacifique, où la réouverture du trafic international a été lente.
- **Les transporteurs d'Afrique** auront une reprise très lente de leur performance financière, les pertes passant de 1,9 milliard \$ en 2021 à 1,5 milliard \$ en 2022. Les faibles taux de vaccination sur le continent vont gravement nuire à la demande tout au long de 2022. La légère amélioration est attribuable à la reprise prévue du trafic intra-africain et des voyages vers certaines destinations touristiques où les taux de vaccination sont relativement élevés.

[Lire l'allocution de Willie Walsh](#)

[Voir la présentation sur les prévisions](#)

[Voir le rapport sur la performance économique de l'industrie aérienne](#)

[Voir les tableaux de données statistiques de l'industrie](#)

- IATA -

Pour en savoir plus, 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 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.
- [Pochette de presse sur la COVID-19](#)
- [Nouvelles et pochette de presse sur le Travel Pass](#)