



COMMUNIQUÉ

N° : 2

Croissance du secteur passagers et décroissance du fret aérien en 2012

31 janvier 2013 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques de trafic aérien pour l'année 2012, qui indiquent une croissance annuelle de 5,3 % du secteur passagers et un déclin de 1,5 % du secteur du fret aérien.

L'augmentation de 5,3 % de la demande dans le secteur passagers a été légèrement inférieure à celle de 5,9 % enregistrée en 2011, mais ce chiffre demeure supérieur à la moyenne de 5 % sur vingt ans. Les coefficients d'occupation sur l'année ont approché les niveaux records, à 79,1 %. La demande a augmenté davantage dans les marchés internationaux (6,0 %) que dans les marchés intérieurs (4,0 %). Dans les deux cas, les marchés émergents ont été les principaux facteurs de croissance.

Dans le secteur du fret aérien, la demande a diminué de 1,5 % par rapport à 2011, de sorte que le secteur en est à sa deuxième année consécutive marquée par un déclin, après une contraction de 0,6 % en 2011. Le coefficient de charge pour l'année a été de 45,2 %.

« Le secteur passagers a connu une forte croissance en 2012, malgré les mauvaises nouvelles économiques qui ont marqué les douze derniers mois. Cela démontre l'importance cruciale des voyages aériens pour la connectivité mondiale. En même temps, les coefficients d'occupation près des records illustrent l'extrême prudence dont font preuve les compagnies aériennes dans la gestion de la capacité. La croissance et l'utilisation intense des appareils ont aidé les transporteurs aériens à réaliser en 2012 des profits évalués à 6,7 milliards \$, et ce, malgré les prix élevés du carburant. Mais avec une marge bénéficiaire de seulement 1 %, l'industrie arrive tout juste à maintenir la tête hors de l'eau », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« Contrastant avec la croissance des marchés passagers, le marché du fret aérien s'est contracté de 1,5 %. L'industrie a subi un double choc. Le commerce mondial a fortement décliné. Et les biens échangés ont davantage été des matières premières, pour lesquelles le transport maritime est plus approprié. L'aspect le plus positif a été l'essor du commerce entre

l'Asie et l'Afrique, qui a entraîné une forte croissance chez les transporteurs du Moyen-Orient (14,7 %) et d'Afrique (7,1 %) », a expliqué M. Tyler.

Demande dans le secteur passagers internationaux

La demande dans le secteur passagers internationaux a augmenté de 6,0 % en 2012. La plus forte croissance a été observée dans les marchés en émergence, particulièrement au Moyen-Orient (15,4 %), en Amérique latine (8,4 %) et en Afrique (7,5 %). La capacité a augmenté un peu moins que la demande (4,0 %), entraînant un coefficient d'occupation des sièges presque record, à 78,9 %.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique ont enregistré une augmentation de 5,2 % du trafic passagers en 2012. Ce taux est plus élevé que celui de 2011 (4,0 %), quoique ce dernier ait été affecté par le tsunami au Japon. La performance de 2012 correspond à la moyenne mondiale et représente environ le cinquième de toute la croissance de l'industrie. Après un début lent, le quatrième trimestre a été stimulés par le rétablissement de l'économie chinoise et le renforcement des importations et exportations asiatiques. L'augmentation de capacité de seulement 3,0 % sur l'ensemble de l'année a permis de maintenir un coefficient d'occupation favorable de 77,5 % en moyenne.

Chez **les transporteurs d'Europe**, le trafic passagers a augmenté de 5,3 % en 2012, en forte baisse par rapport à 2011, alors que le taux d'augmentation était de 9,5 %. La croissance est attribuable à la performance des transporteurs de la zone euro sur les routes long-courriers (les voyages à l'intérieur du territoire de l'UE ont stagné en raison de la faible croissance économique). De plus, environ un quart de la croissance des compagnies aériennes européennes est lié à des transporteurs de l'extérieur de la zone euro (la Turquie étant un contributeur important). La capacité a augmenté de 3,1 %, hissant le coefficient d'occupation moyen pour l'année à 80,5 %. Cela s'ajoutant aux autres avantages de la consolidation de l'industrie, l'industrie européenne a atteint le seuil de rentabilité pour l'année, ce qui représente une performance financière bien meilleure que celle à laquelle on pouvait s'attendre dans les conditions économiques difficiles qui règnent.

Les transporteurs d'Amérique du Nord affichent la plus faible croissance du secteur passagers internationaux, avec un taux de 1,3 % (en baisse par rapport au taux de 4,1 % en 2011). Les restructurations, les consolidations et une gestion serrée de la capacité (en baisse de 0,3 % pour l'année) ont permis d'atteindre le coefficient d'occupation le plus élevé (82,0 %), ce qui a contribué à des profits évalués à 2,4 milliards \$.

Les transporteurs du Moyen-Orient sont responsables de près du tiers de la croissance globale des marchés passagers internationaux, avec une croissance de 15,4 % (en hausse par rapport au taux de 8,9 % enregistré en 2011, qui reflétait l'impact du printemps arabe). Cette performance

a été réalisée alors que la capacité augmentait de 12,5 % et que le coefficient d'occupation augmentait pour atteindre 77,4 %. Les transporteurs de la région ont accru la connectivité de leurs aéroports pivots en croissance, en augmentant de façon substantielle leur réseau (destinations) et la fréquence des vols. Malgré l'expansion, le coefficient d'occupation amélioré indique que la croissance est viable et que les compagnies aériennes de la région ont réussi à attirer de nouveaux passagers.

Les transporteurs d'Amérique latine ont enregistré une croissance de la demande de 8,4 % en 2012. Il s'agit de la seconde meilleure performance (après le Moyen-Orient) et cette croissance est liée à l'augmentation des revenus et à la baisse du chômage dans la région (en particulier au Brésil). La capacité a augmenté à un moindre rythme (7,5 %) de sorte que le coefficient d'occupation s'est maintenu à 77,9 % pour l'ensemble de l'année.

Les transporteurs d'Afrique ont eu une solide croissance annuelle, avec une hausse de 7,5 %, alors que l'expansion économique du continent stimule le trafic. L'expansion de capacité de 7,1 % a été tout juste inférieure à l'augmentation du trafic. Cela a porté le coefficient d'occupation à 67,1 %, mais il s'agit du plus faible taux parmi toutes les régions.

Demande dans le secteur passagers intérieurs

Les voyages aériens intérieurs étaient en hausse de 4,0 % en 2012. La Chine (9,5 %) et le Brésil (8,6 %) ont offert les meilleures performances. L'Inde a eu les plus faibles résultats, avec une contraction de 2,1 % par rapport à 2011. La capacité totale a augmenté de 3,8 %, ce qui correspond à la croissance de la demande (4,0 %) et le coefficient d'occupation des sièges sur les vols intérieurs a été de 79,5 %.

Le trafic aux États-Unis a augmenté de 0,8 % en 2012 (en baisse par rapport au taux de 1,5 % en 2011), et la capacité a augmenté deux fois moins que la demande, soit 0,4 %. Cela a entraîné un coefficient d'occupation de 83,4 %, le plus élevé parmi les grands marchés. Le ralentissement reflète la maturité et la faiblesse de la croissance économique du marché américain, qui représente environ la moitié de tous les voyages aériens intérieurs.

La Chine et le Brésil affichent les plus forts taux de croissance en 2012, soit 9,5 % et 8,6 % respectivement. Tous deux ont augmenté leur capacité, mais celle de la Chine a augmenté de 11,3 %, surpassant la croissance de la demande, tandis que celle du Brésil (4,8 %) représentait environ la moitié de la croissance du trafic. Néanmoins, le coefficient d'occupation de la Chine demeure élevé, à 80,9 %, et considérablement plus fort que celui du Brésil (71,8 %).

Le marché intérieur du **Japon** a connu une croissance de la demande de 3,6 % en 2012, tandis que la capacité augmentait de 2,3 %. La demande dans le marché intérieur au Japon souffre encore de la faiblesse de l'économie qui ralentit la reprise à la suite du séisme et du tsunami de

2011. Le marché intérieur japonais est inférieur de 7 % à ce qu'il était avant le tsunami et le coefficient d'occupation de 62,0 % est le plus faible parmi les principaux marchés intérieurs.

Les voyages intérieurs en **Inde** ont diminué de 2,1 % par rapport à 2011. À la faible croissance économique se sont ajoutées l'augmentation des coûts d'exploitation, l'insuffisance des infrastructures, les taxes élevées et les réglementations onéreuses. La croissance de la capacité a diminué à 0,3 % (contre 16,2 % en 2011) et le coefficient moyen d'occupation pour l'année a été de 72,9 %.

Fret aérien (intérieur et international)

Les marchés de fret aérien étaient en déclin pour une deuxième année consécutive, perdant encore 1,5 % en 2012 après avoir subi une baisse de 0,6 % en 2011. Le fret aérien est sous pression en raison du ralentissement de la croissance du commerce mondial et du changement dans la nature des marchandises transportées. Les économies émergentes en expansion stimulent la demande de marchandises en vrac transportées par bateau, tandis que la faiblesse économique en Occident ralentit la demande de biens de consommation de grande valeur transportés par voie aérienne. La capacité du fret a augmenté de seulement 0,2 % sur l'ensemble de l'année, et le coefficient de charge a été de 45,2 %.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique (les joueurs les plus importants dans le marché du fret aérien) affichent une baisse de la demande de 5,5 % et une réduction de capacité de 2,4 %. En tant que principal centre manufacturier du globe, la région a souffert du ralentissement de la demande dans les marchés occidentaux. Le coefficient de charge demeure le plus élevé parmi les régions, à 56,1 %, mais il a diminué de façon plus marquée qu'ailleurs, nuisant à la rentabilité du fret.

Les transporteurs d'Europe et d'Amérique du Nord ont aussi connu des baisses de la demande dans le secteur du fret, soit 2,9 % et 0,5 % respectivement. Les transporteurs d'Europe ont augmenté leur capacité de 0,3 %, ce qui a fait chuter le coefficient de charge à 47,2 %. Les transporteurs d'Amérique du Nord ont réduit leur capacité de 2,0 %, soit plus fortement que la demande, mais le coefficient de charge de la région n'est que de 35,0 %, le deuxième plus faible parmi les régions.

Les transporteurs d'Amérique latine ont subi une baisse de 1,2 % de la demande, mais leur capacité a augmenté de 4,9 % sur l'année, faisant baisser le coefficient de charge à 38,3 %.

Les transporteurs d'Afrique et du Moyen-Orient ont profité des nouveaux marchés et du développement des liens commerciaux entre les deux régions. La demande dans le secteur du fret aérien a augmenté de 7,1 % et 14,7 % respectivement. Dans les deux cas, il s'agit d'une amélioration par rapport à 2011, alors que l'Afrique subissait une baisse de 2,1 % et le Moyen-

Orient enregistrait une croissance de 8,2 %. Le Moyen-Orient a eu la plus forte augmentation de capacité parmi toutes les régions – 11,4 % – mais le coefficient de charge s’est encore amélioré, atteignant 44,8 %. La capacité en Afrique a augmenté de 9,2 %, soit plus que la demande. Le coefficient de charge a diminué à 24,7 %, le plus faible parmi toutes les régions et par une marge importante.

Le Bilan

« Nous entamons l’année 2013 avec un optimisme prudent. La confiance des milieux d’affaires est en hausse. La situation de la zone euro est plus stable qu’il y a un an et les États-Unis ont évité la falaise fiscale. Mais nous devons combattre des vents contraires. On n’entrevoit pas la fin des prix élevés du carburant et la croissance prévue du PIB n’est que de 2,3 %. Cependant, une meilleure confiance des milieux d’affaires devrait aider les marchés de fret à récupérer le terrain perdu en 2012. Et l’élan acquis à la fin de l’année devrait entraîner une croissance du marché passagers approchant la tendance historique de 5 %. L’année 2013 ne sera pas une année record en termes de rentabilité, mais il devrait y avoir des améliorations par rapport à 2012 », selon M. Tyler.

Dans sa révision de décembre des prévisions pour 2013, l’IATA a estimé que la croissance des marchés passagers serait de 4,5 % en 2013, et que la demande dans le secteur du fret aérien augmenterait de 1,4 %. Cela contribuera à améliorer la rentabilité, les profits passant de 6,7 milliards \$ en 2012 (marge bénéficiaire nette de 1,0 %) à 8,4 milliards \$ en 2013 (marge bénéficiaire nette de 1,3 %).

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.
- Marchés intérieurs : les RPK intérieurs représentent environ 37 % du marché total. Ce chiffre est plus important pour les compagnies aériennes d’Amérique du Nord où le marché intérieur représente 67 % 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 42 % 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 de 11 % et 12 % des opérations, respectivement. Et il est négligeable chez les transporteurs du Moyen-Orient, ne comptant que pour 6 % 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.
 - 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 : Asie-Pacifique, 31,0%; Amérique du Nord, 26,5 %; Europe, 25,3 %; Moyen-Orient, 8,7 %; Amérique latine, 6,0 %; Afrique, 2,5 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 39,1 %; Amérique du Nord, 24,1 %; Europe, 20,6 %; Moyen-Orient, 11,8 %; Amérique latine, 3,2 %; Afrique, 1,2 %.