



COMMUNIQUÉ

N° : 30

Ralentissement de la croissance du trafic aérien

2 juillet 2012 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié aujourd'hui ses statistiques de trafic aérien mondial pour le mois de mai, qui indique une tendance générale à la baisse, correspondant à la détérioration des conditions économiques mondiales.

Alors que la demande dans le secteur passagers était de 4,5 % supérieure à celle de mai 2011, la croissance était pratiquement nulle par rapport à avril 2012. La capacité a augmenté de 4,0 % et le facteur d'occupation des sièges était de 77,6 %, soit moins que le sommet historique enregistré en avril.

La demande dans le secteur du fret en mai était en baisse de 1,9 % par rapport à l'année précédente. Si on compare à avril, le marché du fret s'est contracté de 0,4 %. Les marchés de fret ont touché un creux au quatrième trimestre de 2011. Depuis, ils ont montré un mouvement essentiellement latéral, affichant en mai une amélioration de seulement 1,5 % par rapport à ce creux. Le coefficient de charge était de 45,3 %, inchangé par rapport au mois précédant mais 1,2% au-dessous des niveaux de mai 2011.

« L'industrie aérienne est fragile. La baisse du prix du pétrole a été une bonne nouvelle. Malheureusement, l'adoucissement des marchés du pétrole est en lien avec la crainte d'une détérioration de l'économie européenne. La confiance des consommateurs et des milieux d'affaires est en chute. Et nous observons les signes avant-coureurs de cette détérioration sous la forme d'un ralentissement de la demande et d'un fléchissement des coefficients de charge. Ce n'est pas un bon signe pour la rentabilité de l'industrie. Les compagnies aériennes s'attendent à des profits de 3 milliards \$ US en 2012, pour des revenus de 631 milliards \$ US. Cela représente une marge bénéficiaire minimale de 0,5 % », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Marchés passagers internationaux

La demande dans le secteur passagers international était en hausse de 5,6 % par rapport à mai 2011. Ce résultat est bien inférieur à la croissance de 7,1 % enregistrée en avril. Toutes les régions, à l'exception du Moyen-Orient, ont enregistré en mai un ralentissement de la croissance de la demande du secteur passagers par rapport au mois précédent. Toutefois, une augmentation de capacité de 4,1 % a contribué à améliorer le coefficient d'occupation des sièges, qui est passé de 75,9 % en mai 2011 à 77,0 % en mai 2012.

- **Les transporteurs d'Europe** affichent un taux de croissance des services internationaux de 4,1 %, par rapport à mai 2011. Ce chiffre est substantiellement inférieur au taux de croissance de 5,7 % en glissement annuel enregistré en avril. Le coefficient d'occupation des sièges de la région était de 78,5 %, soit 1,5 % de mieux que la moyenne mondiale. La croissance de la demande des transporteurs d'Europe s'est arrêtée à la fin de 2011. Depuis le début de 2012, les transporteurs européens connaissent une croissance neutre qui concorde avec le pessimisme économique qui règne sur l'ensemble du continent.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont connu une augmentation de 1,5 % de la demande de services internationaux par rapport à mai 2011. Ce résultat est inférieur, mais relativement semblable à la croissance de 1,6 % en glissement annuel enregistrée en avril. Le coefficient moyen d'occupation des transporteurs de la région pour le mois de mai était de 82,1 %, soit le plus élevé parmi les régions. Cela reflète la gestion rigoureuse de la capacité qui a permis récemment de revoir à la hausse les prévisions de profits pour les porter à 1,4 milliard \$ US (un peu plus que le 1,3 milliard \$ réalisé par les transporteurs en 2011).
- Chez **les transporteurs d'Asie-Pacifique**, la croissance de la demande a été de 5,5 % par rapport à mai 2011. Le taux de croissance dépasse l'augmentation de la capacité (3,1 %), ce qui a hissé le coefficient d'occupation à 75,4 %. En avril, les transporteurs de la région avaient enregistré une croissance de 8,6 % – fortement biaisée par l'impact du séisme et du tsunami de 2011. Si on compare à avril, la demande a en fait décliné de 0,8 % et le coefficient d'occupation des sièges a diminué de 0,4 %.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu la plus forte croissance, soit 15,8 %, ce qui dépasse l'augmentation de 11,9 % de la capacité. Le coefficient d'occupation de 74,0 % est le deuxième plus faible parmi les régions. Toutefois, il s'agit d'une amélioration de 0,4 % par rapport à avril. Les transporteurs du Moyen-Orient sont les seuls à connaître une croissance accélérée par rapport à avril, la région ayant enregistré en avril une croissance de 15,2 %.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** affichent une solide croissance de 7,4 %. Avec une augmentation de capacité de 5,5 %, le coefficient d'occupation des sièges était de 77,1 %, soit 1,4 % de plus qu'en mai 2011.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont enregistré une croissance de 9,7 % par rapport à mai 2011, soit moins que l'augmentation de capacité de 11,8 %. Le coefficient d'occupation des sièges était de 62,9 %.

Marchés passagers intérieurs

Le taux de croissance des marchés intérieurs a été de 2,7 %, soit un peu moins de la moitié de celui des marchés internationaux. Ce taux est sensiblement plus bas que le taux de 4,1 % en glissement annuel enregistré en avril. Le coefficient d'occupation était de 78,8 %, soit 0,8 point sous le taux de 79,6 % enregistré en mai 2011.

- **Le Japon** a connu la plus forte croissance de trafic, soit 14,8 % en glissement annuel. Si on tient compte de l'impact du séisme et du tsunami, l'IATA estime que le trafic intérieur japonais aurait tout de même augmenté d'environ 4 %. Le coefficient d'occupation était de 58,4 %, le plus faible parmi tous les marchés intérieurs.

- Le taux de croissance de la demande du marché intérieur de **Chine** a ralenti pour revenir à ce qu'il était au début de 2011. Cela reflète un ralentissement général de l'économie chinoise. Le trafic aérien a augmenté de 4,4 %, avec une augmentation de capacité de 8,3 %, ce qui a fait baisser le coefficient d'occupation à 78,6 %. Si on compare à avril, la demande dans le marché intérieure est pratiquement la même.
- Dans le marché intérieur des **États-Unis**, la demande a diminué de 0,1 % en mai, alors que la capacité a augmenté de 0,3 %. Le coefficient d'occupation des sièges a légèrement fléchi (84,3 %) tout en demeurant le plus élevé parmi tous les marchés intérieurs.
- **Le Brésil** a connu la plus forte croissance après le Japon, soit une augmentation de 7,2 % du trafic, contre une augmentation de capacité de 6,7 %. Le coefficient d'occupation s'est élevé à 65 %. Toutefois, la croissance a diminué de 3,1 % par rapport à avril.
- **En Inde**, le trafic intérieur a augmenté de seulement 0,1 % en glissement annuel, mais a diminué de 2,7 % par rapport à avril. Le coefficient d'occupation des sièges était de 76,8 %.

Fret aérien (marchés intérieurs et internationaux)

Les marchés de fret aérien en mai étaient à 1,9 % sous les niveaux de l'année précédente. Si on compare à avril, il y a eu une contraction de 0,4 %. Dans une perspective plus large, le fret aérien s'est amélioré d'un modeste 1,5 % depuis le creux de 2011. Mais cette croissance se concentre chez les transporteurs du Moyen-Orient.

- **Les transporteurs d'Europe** ont subi le plus important déclin du trafic de fret, affichant une diminution de 5,7 % par rapport à l'année précédente, et une augmentation de capacité de 1 %. Les transporteurs **d'Amérique du Nord** ont connu une baisse de la demande de 1,9 %, alors que la capacité était réduite de 1,6 %. Chez les transporteurs **d'Asie-Pacifique**, la demande a diminué de 4,1 % en mai, par rapport à l'année précédente, et la capacité a diminué de seulement 1,7 %.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** affichent une hausse de la demande de 0,2 % et une augmentation de capacité de 0,5 %.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** affichent une augmentation de la demande de 12,4 %, ce qui dépasse l'augmentation de capacité de 11,7 %. La moitié de la croissance de cette année a été accaparée par les transporteurs du Moyen-Orient.
- Les résultats des **transporteurs d'Afrique** n'étaient pas disponibles, mais le seront le mois prochain.

Le bilan

Les preuves de l'importance de l'aviation sont abondantes :

- Le Sommet Rio+20 a rassemblé plus de 22 000 délégués pour discuter de l'avenir de la planète.
- Environ 15 000 athlètes, plus de 20 000 représentants des médias et de très nombreux spectateurs convergeront vers Londres pour les Jeux Olympiques.
- Et environ 600 millions de personnes prendront l'avion en juillet et août pour retrouver leurs proches, faire des affaires ou découvrir de nouveaux territoires.

« Qu'il s'agisse de réunir des gens ou de transporter des marchandises autour du monde, l'aviation est indispensable à la vie moderne. Les leaders du G20 ont reconnu le rôle essentiel de l'aviation qui représente l'épine dorsale de l'industrie du voyage et du tourisme, créant des emplois, de la croissance économique et du développement. Il faut maintenant que les gouvernements passent de la reconnaissance aux actes, en mettant en place des politiques fiscales qui ne tuent pas la croissance; des réglementations qui permettent la croissance; et des infrastructures qui soutiennent la croissance », a déclaré M. Tyler.

Pour plus de renseignements, veuillez communiqué avec :

Anthony Concil

Directeur des 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 37,0 % 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 11,0 % 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 : Europe, 28,9 %; Asie-Pacifique, 28,2 %; Amérique du Nord, 27,7 %; Moyen-Orient, 7,8 %; Amérique latine, 5,2 %; Afrique, 2,2 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 39,0 %; Europe, 21,9 %; Amérique du Nord, 23,3 %; Moyen-Orient, 11,4 %; Amérique latine, 3,0 %; Afrique, 1,3 %.