



# COMMUNIQUÉ

N° : 48

## L'ouragan Sandy a accentué les problèmes de l'industrie en octobre

**29 novembre 2012 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques sur le trafic aérien mondial pour le mois d'octobre, qui indiquent un ralentissement persistant de la croissance du trafic passagers et une détérioration substantielle de la demande dans le secteur du fret aérien.

La demande dans le secteur passagers s'est accrue de 2,8 % par rapport à octobre 2011, mais elle a diminué de 0,5 % par rapport à septembre. La capacité a augmenté de 2,3 % par rapport à l'année dernière, et le coefficient d'occupation des sièges a augmenté de 0,4 point de pourcentage, pour atteindre 78,8 %.

La demande dans le secteur du fret en octobre était inférieure de 3,5 % à celle de l'année précédente, et en baisse de 2,2 % par rapport à septembre. Le coefficient de charge du fret a diminué par rapport à l'année précédente, passant de 46,7 % à 46,1 %.

« Le ralentissement du commerce mondial et le faible niveau de confiance des milieux d'affaires nuisent à la demande de voyages aériens, tandis que l'ouragan Sandy a porté un coup aux voyages intérieurs aux États-Unis et aux voyages en Atlantique Nord. Et son impact a été ressenti à l'échelle mondiale », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA. « Les compagnies aériennes gèrent la situation de faible demande en limitant la croissance de la capacité afin de maintenir des taux d'occupation élevés. Mais le rapide déclin du trafic de fret éclipse la capacité de l'industrie de réagir à la situation. »

### Marchés passagers internationaux

La demande dans le secteur passagers internationaux en octobre était en hausse de 3,2 % par rapport à l'année précédente, mais en baisse de 0,2 % par rapport à septembre. Plusieurs régions ont subi des baisses de la demande par rapport au mois précédent, mais dans certains cas, les résultats ont été influencés par l'ouragan Sandy qui a frappé la côte est des États-Unis à la fin d'octobre. La capacité, à l'échelle internationale, a augmenté de 2,2 % en glissement annuel et le coefficient d'occupation des sièges a augmenté de 0,8 point de pourcentage pour atteindre 78,3 %.

- **Les transporteurs d'Europe** ont enregistré une croissance de 2,6 % des services internationaux par rapport à octobre 2011. Il s'agit de la plus importante croissance parmi les principales régions, bien qu'elle soit inférieure à celle de 5,5 % en glissement

annuel enregistrée en septembre. Le coefficient d'occupation des sièges de 80,9 % est le deuxième plus élevé parmi les régions. Si on compare à septembre, les transporteurs européens ont subi une baisse de trafic de 1,6 %, attribuable aux effets négatifs de l'ouragan Sandy sur les voyages transatlantiques. Mais la tendance de croissance sous-jacente se maintient malgré une croissance économique faible ou inexistante dans plusieurs économies européennes.

- Le trafic chez **les transporteurs d'Amérique du Nord** a augmenté de 0,2 % par rapport à octobre 2011, après avoir augmenté de 2,1 % en septembre. Toutefois, le nombre de sièges disponibles a diminué de 2,2 %, en raison de l'ouragan Sandy, et le coefficient d'occupation a augmenté de 2 points de pourcentage pour atteindre 82,2 %, le taux le plus élevé parmi les régions. La demande a diminué de 0,9 % par rapport à septembre.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une croissance de seulement 1,4 % par rapport à octobre 2011, soit le même taux qu'en septembre en glissement annuel. La forte concurrence sur les marchés long-courriers pourrait freiner la croissance chez les compagnies aériennes de la région, et la réduction du nombre de sièges sur les vols internationaux par les compagnies indiennes contribuerait aussi à ralentir la croissance. Par rapport à septembre, le trafic a augmenté de 1,1 %.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu la plus forte croissance du trafic, avec une augmentation de 12,4 % en glissement annuel. Cependant, l'augmentation de capacité a été presque aussi grande, à 12,1 %, ce qui a limité à 0,2 point de pourcentage l'augmentation du taux d'occupation qui s'est élevé à 75 %. Si on compare à septembre, le trafic a augmenté de 1,1 %.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** affichent une croissance de 6,8 %, la seconde plus importante parmi les régions, même si elle a été contrebalancée par une augmentation de capacité de 7,6 %, faisant baisser le taux d'occupation de 76,8 % à 76,2 %. Par rapport à septembre, le trafic a diminué de 0,5 %. Ce continent, qui dépend des exportations, demeure sensible à la baisse de la demande mondiale, mais au second semestre, les grandes économies, comme le Brésil, ont montré des signes d'accélération de la croissance économique. En septembre, le nombre d'expansions trimestrielles consécutives du PIB a indiqué un rétablissement de l'économie du Brésil, ce qui a contribué à maintenir la demande de voyages aériens.
- Chez **les transporteurs d'Afrique**, le trafic a grimpé de 2,8 % par rapport à octobre 2011, tandis que la capacité a augmenté de 2,4 %, haussant le coefficient d'occupation de 0,3 point de pourcentage, à 67,7 %, le plus faible parmi toutes les régions. La demande a diminué de 0,4 % par rapport à septembre.

### **Marchés passagers intérieurs**

Les marchés intérieurs ont eu une croissance de 2,1 % en octobre, par rapport à l'année précédente, soit moins que l'augmentation de 2,5 % en glissement annuel enregistrée en septembre. La tendance de croissance des marchés intérieurs a été faible durant la majeure partie de 2012, et le marché s'est contracté de 0,9 % de septembre à octobre, en partie à cause des conséquences de l'ouragan Sandy sur le marché intérieur des États-Unis. La faiblesse des

marchés en Inde, au Japon et aux États-Unis contraste fortement avec la forte croissance observée en Chine et au Brésil.

- Le trafic aux **États-Unis** a diminué de 0,7 % en octobre, alors que la capacité a diminué de 1,1 %, portant le coefficient d'occupation à 84 %, le plus élevé parmi tous les marchés intérieurs. L'IATA estime que les deux tiers des passagers affectés par l'ouragan Sandy devaient voyager sur des vols intérieurs aux États-Unis. La demande a fléchi de 1,1 % par rapport à septembre.
- Le marché intérieur **chinois** a poursuivi son redressement après le ralentissement observé plus tôt cette année. La croissance a été de 7,5 % par rapport à octobre 2011. La capacité ayant augmenté de 11 %, le coefficient d'occupation a fléchi de 2,6 points de pourcentage, pour s'établir à 80,6 %, ce qui demeure parmi les plus élevés. La demande a diminué de 1,5 % par rapport à septembre.
- Le marché intérieur du **Japon** a diminué de 0,5 % par rapport à l'année précédente, mais a augmenté de 1,5 % par rapport à septembre. La capacité s'est accrue de 2,6 % en glissement annuel et le coefficient d'occupation était le plus faible de tous les marchés intérieurs, soit 66,8 %. Le marché ne s'est pas encore remis du séisme et du tsunami de 2011. De plus, la demande intérieure dans cette économie fondée sur l'exportation souffre du ralentissement du commerce mondial.
- **Le Brésil** a connu la plus forte croissance, le trafic étant en hausse de 9,8 % et la capacité en hausse de 0,9 %, hissant le coefficient d'occupation à 73,2 %, en hausse de 6 points de pourcentage. Ce bon résultat confirme les indices de reprise économique au Brésil. Le trafic a augmenté de 0,2 % par rapport à septembre.
- Le trafic intérieur **en Inde** a chuté de 12,4 % en octobre, en glissement annuel. Il s'agit de la pire performance parmi tous les marchés, ce qui reflète l'affaiblissement de l'économie et les difficultés qui sévissent dans l'industrie aérienne intérieure. La capacité a diminué de 7,3 % et le coefficient d'occupation a fléchi de 4,1 points de pourcentage, à 70,1 %.

### Fret aérien (intérieur et international)

La demande dans le secteur du fret aérien a chuté abruptement en octobre, en baisse de 3,5 % par rapport à octobre 2011 alors qu'elle était en hausse de 0,9 % en septembre. La faiblesse de la demande continue de toucher principalement les transporteurs d'Asie-Pacifique, tandis que ceux du Moyen-Orient enregistrent une forte croissance de la demande. Les compagnies aériennes ont réduit leur capacité de fret de 0,9 %, mais cela n'a pas suffi à compenser le déclin de la demande. Par conséquent, contrairement à ce qu'on observe dans les marchés passagers, les coefficients de charge du fret ont commencé à fléchir.

- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré un déclin de 6,8 % en octobre, par rapport à octobre 2011 – la baisse la plus marquée parmi toutes les régions – tandis que la capacité a diminué de 4,6 %. De septembre à octobre, les deux tiers de la baisse mondiale des volumes de fret sont associés aux transporteurs d'Asie-Pacifique, en raison de la chute de la demande pour les exportations asiatiques dans un contexte de faiblesse de l'économie mondiale. Les **transporteurs des États-Unis** ont subi une baisse de 5,3 % de la demande, avec une réduction de capacité de 5,4 %. Les

**compagnies aériennes d'Europe** affichent une baisse de 4,3 % du trafic, avec une diminution de capacité de seulement 1,7 %. Les transporteurs d'Europe sont en hausse de seulement 1 % depuis le quatrième semestre de 2011.

- **Les transporteurs du Moyen-Orient** affichent une hausse de trafic de 13,4 %, contre une augmentation de capacité de 8,6 %, élevant le coefficient de charge de 2 points de pourcentage, à 46,6 %.
- Les **transporteurs d'Amérique latine** ont connu une hausse de 0,9 %, mais elle a été surpassée par une augmentation de capacité de 8,6 %, ce qui a fait baisser le coefficient de charge de 3 points de pourcentage, à 39,3 %.
- Chez les **transporteurs d'Afrique**, la demande a fléchi de 0,5 % tandis que la capacité augmentait de 2,7 %. Le coefficient de charge de 26,6 % est le plus faible parmi toutes les régions.

## **Le bilan**

L'ouragan Sandy a été l'événement marquant du mois d'octobre dans l'industrie aérienne. Au total, près de 17 000 vols ont été annulés vers les cinq aéroports les plus affectés (les aéroports John F. Kennedy, Newark et LaGuardia dans la région de New York, ainsi que ceux de Washington-Dulles et Philadelphie). Au plus fort de la tempête, le lundi 29 octobre, les appareils maintenus au sol représentaient 8 à 9 % de la capacité mondiale, soit 1,6 milliard de sièges-kilomètres offerts.

Selon une évaluation conservatrice, les pertes de revenus attribuables à l'ouragan s'élèvent à 0,5 milliard \$. Bien qu'il y ait des économies liées au carburant non utilisé, ces économies sont contrebalancées par des coûts additionnels engendrés par la prise en charge des passagers et le déplacement des équipages.

« Le bilan des pertes humaines et matérielles de Sandy demeure l'aspect le plus grave dans nos esprits. Mais l'ouragan a aussi infligé des pertes de 0,5 milliard \$ à l'industrie aérienne, au moment où cette dernière était le moins en mesure d'y faire face », a déclaré M. Tyler. « Du même coup, la perturbation de milliers de vols a démontré à quel point le monde est interrelié grâce à l'aviation. Les annulations de vols directs ont touché des aéroports aussi éloignés que Singapour, Johannesburg et Santiago. Des réunions ont été annulées, des envois retardés, des conférences remises à plus tard et la chaîne d'approvisionnement bouleversée. Le bon fonctionnement de l'industrie de l'aviation est un élément essentiel de la vie moderne que l'on tient souvent pour acquis. »

À l'échelle mondiale, le transport aérien fournit quelque 57 millions d'emplois et soutient une activité économique de 2,2 billions \$ en transportant des gens et des biens sur 35 000 routes.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :  
Communications corporatives  
Tél. : +41 22 770 2967  
Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto: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 : Europe, 29 %; Asie-Pacifique, 29,3 %; Amérique du Nord, 25,9 %; Moyen-Orient, 7,9 %; Amérique latine, 5,5 %; Afrique, 2,4 %.
- Les parts de marché du fret total, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 39,1 %; Amérique du Nord, 22,5 %; Europe, 22 %; Moyen-Orient, 12,1 %; Amérique latine, 3,2 %; Afrique, 1,2 %.