



COMMUNIQUÉ

No : 58

La rentabilité des compagnies aériennes continue de s'améliorer Marge bénéficiaire nette de 5,1 % en 2016

10 décembre 2015 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié les prévisions de l'industrie aérienne pour 2016, qui annoncent une marge bénéficiaire nette moyenne de 5,1 % générée par des bénéfices nets totaux de 36,3 milliards \$. L'IATA a aussi annoncé une révision à la hausse des prévisions de l'industrie pour 2015, anticipant des bénéfices nets de 33 milliards \$ (pour une marge bénéficiaire nette de 4,6 %), plutôt que les 29,3 milliards \$ prévus en juin.

Le renforcement des résultats de l'industrie est attribuable à une combinaison de facteurs :

- La baisse des prix du pétrole (prix prévu de 55 \$ par baril de Brent en 2015 et de 51 \$ par baril en 2016) stimule les bénéfices des compagnies aériennes; toutefois, ce facteur est fortement atténué dans plusieurs marchés par l'appréciation du dollar américain.
- La forte demande dans le secteur passagers (croissance de 6,7 % en 2015 et de 6,9 % en 2016) compense la croissance décevante de la demande dans le secteur du fret aérien (1,9 % en 2015; amélioration à 3,0 % en 2016). Les faibles résultats du fret reflètent la stagnation de la croissance du commerce.
- Les résultats économiques améliorés de certaines économies clés (y compris une reprise plus rapide que prévu dans la zone euro) sont contrebalancés par les répercussions du ralentissement de la croissance en Chine et du repli de l'économie brésilienne. La croissance du PIB mondial devrait s'améliorer et atteindre 2,7 % en 2016 (en hausse par rapport au taux de 2,5 % en 2015).
- Les gains d'efficacité réalisés par les compagnies aériennes s'illustrent par les coefficients d'occupation record (80,6 % en 2015, avec légère diminution à 80,4 % en 2016). La capacité augmente et devrait dépasser la croissance de la demande en 2016. Toutefois, les rendements continuent de se détériorer dans le contexte de forte concurrence.

« Ce sont là de bonnes nouvelles. L'industrie aérienne présente de solides résultats financiers et opérationnels. Les passagers obtiennent une valeur plus grande que jamais et profitent de tarifs aériens compétitifs et des investissements dans les produits. Les résultats

environnementaux s'améliorent. De plus en plus de gens et d'entreprises sont reliés à plus d'endroits que jamais. Le niveau d'emploi s'élève. Et enfin, nos actionnaires commencent à profiter d'un rendement normal sur leurs investissements », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

En 2016, le nombre total de passagers devrait s'élever à 3,8 milliards, et ils voyageront sur quelque 54 000 routes aériennes.

La rentabilité en perspective

En 2015 comme en 2016, le rendement du capital de l'industrie (respectivement 8,3 % et 8,6 %) devrait surpasser le coût du capital (évalué à un peu moins de 7,0 % en 2015 et 2016 en raison du faible rendement des obligations).

« Il s'agit d'une réussite historique pour une industrie qui a eu la réputation d'anéantir le capital au cours de son histoire. Mais il faut placer cette réussite en perspective. Avec des marges bénéficiaires nettes qui demeurent de l'ordre de 5 %, la marge de manœuvre est mince. Obtenir des rendements qui dépassent à peine le coût du capital signifie que les compagnies aériennes répondent enfin aux attentes minimales de leurs actionnaires. Pour la plupart des industries, c'est la norme, et non l'exception. Et cela survient alors que nous approchons du sommet du cycle économique. En moyenne, les compagnies aériennes feront encore moins de 10 \$ par passager transporté. La rentabilité de l'industrie devrait être qualifiée de fragile, plutôt que viable », explique M. Tyler.

Plusieurs indicateurs démontrent que l'amélioration de la rentabilité des compagnies aériennes devrait ralentir. Le premier se trouve dans la nature cyclique de l'industrie aérienne. Historiquement, le cycle de rentabilité de l'industrie aérienne est de 8 à 9 années, d'une crête à l'autre (ou d'un creux à l'autre). Le creux du présent cycle a été atteint en 2009. Le deuxième indicateur réside dans l'anticipation de l'impact économique de l'augmentation des taux d'intérêt qui sont actuellement exceptionnellement bas. Et enfin, les compagnies aériennes profiteront bientôt des retombées positives maximales des bas prix du pétrole, puisque la plupart des opérations de couverture à des prix supérieurs au marché devraient se terminer en 2016.

2016

En 2016, les grandes tendances de 2015 se maintiendront. Les principaux facteurs de performance en 2016 seront les suivants :

- **Revenus** : les revenus devraient augmenter de 0,9 % pour atteindre 717 milliards \$ en 2016. Les revenus de l'industrie ont atteint un sommet en 2014, à 758 milliards \$, pour ensuite fléchir en 2015, avec 710 milliards \$ en raison du renforcement des revenus en dollars américains par rapport aux revenus en monnaies autres que le dollar. L'augmentation des revenus en 2016 devrait être entièrement attribuable à la contribution du secteur passagers (525 milliards \$ en 2015, passant à 533 milliards \$ en 2016). Les revenus du fret devraient fléchir légèrement pour s'établir à 50,8 milliards \$ (contre 52,2 milliards \$ en 2015).

- **Demande** : la demande de sièges devrait augmenter de 6,9 % (semblable à l'augmentation de 6,7 % prévue pour 2015) et le nombre de passagers devrait s'élever à 3,8 milliards en 2016. La capacité en sièges devrait augmenter légèrement plus que la demande, soit un taux de croissance de 7,1 %, une accélération par rapport au taux de 5,5 % en 2015. La croissance de la demande dans le secteur du fret devrait s'accroître en 2016 et atteindre 3,0 %, soit plus que la croissance de 1,9 % pour 2015. Cela dépasse légèrement la croissance du PIB, qui devrait être en moyenne de 2,7 % en 2016. Avant la crise financière mondiale, un tel rythme de croissance économique aurait entraîné des taux de croissance du commerce mondial et du transport de fret bien supérieurs, mais ce modèle de croissance semble avoir disparu à mesure que les compagnies aériennes rapatriaient leurs chaînes d'approvisionnement. Au total, l'industrie devrait transporter 52,7 millions de tonnes de fret en 2016.
- **Rendements** : le coût des voyages et des expéditions de marchandises devrait continuer de fléchir, les rendements moyens diminuant de 5 % pour les passagers et de 5,5 % pour le fret en 2016. Le rythme du déclin est moins élevé qu'en 2015, alors que les rendements devraient diminuer de 18,0 % pour le fret et de 11,7 % pour le secteur passagers. Environ 6,0 points de pourcentage, dans ce déclin de 2015, peuvent être associés à l'appréciation du dollar américain et à l'impact de cette appréciation lorsqu'on comptabilise les revenus en monnaies autres que le dollar US.

Différences régionales

Les résultats de l'industrie varient énormément selon les régions.

Amérique du Nord : les transporteurs d'Amérique du Nord dominent l'industrie au chapitre des résultats et ils devraient générer sensiblement plus que la moitié des bénéfices totaux de l'industrie, tant en 2015 (19,4 milliards \$) qu'en 2016 (19,2 milliards \$). Sur la base des bénéfices par passager, les profits de 21,44 \$ en 2016 placent ces transporteurs en tête de l'industrie. Cela est attribuable à la force de l'économie américaine, à l'appréciation du dollar US, aux plus faibles prix du pétrole et à la restructuration de l'industrie. La croissance de capacité chez les transporteurs d'Amérique du Nord devrait s'accroître, passant de 3,7 % en 2015 à 4,8 % en 2016, en raison de la force de l'économie américaine.

Europe : les transporteurs européens devraient enregistrer de meilleurs résultats, avec des bénéfices nets passant de 6,9 milliards \$ en 2015 à 8,5 milliards \$ en 2016. La région tire avantage de la diminution des prix du carburant (les taux de couverture de 80-90 % de la majorité des grands transporteurs ont repoussé à 2016 une bonne partie des gains associés aux faibles prix du carburant), de la reprise plus rapide que prévu de l'économie européenne et des bons résultats dans le secteur des voyages d'affaires sur les routes de l'Atlantique Nord. Toutefois, la performance est très inégale, la concurrence intense et croissante dans les marchés intraeuropéens réduisant les résultats financiers de ceux qui opèrent dans ces marchés. Pour les résultats par passager, cependant, les bénéfices s'établissent à 8,80 \$, ce qui situe les transporteurs d'Europe assez loin derrière ceux d'Amérique du Nord. La croissance de la capacité devrait accélérer, passant de 3,9 % en 2015 à 6,2 % en 2016, la Turquie étant un moteur important de cette croissance.

Asie-Pacifique : les bénéfices dans la région Asie-Pacifique devraient passer de 5,8 milliards \$ en 2015 à 6,6 milliards \$ en 2016. Dans l'ensemble, les bénéfices par passager en 2016

devraient s'élever à 5,13 \$, soit beaucoup moins que chez les transporteurs des États-Unis et d'Europe. Malgré le ralentissement de l'économie chinoise, le secteur des voyages aériens demeure vigoureux. Les transporteurs de la région profiteront plus amplement de l'impact des bas prix du pétrole en 2016, alors que les couvertures se termineront. Toutefois, la région sera la plus affectée par la faiblesse persistante des revenus du fret. La croissance de la capacité en sièges devrait s'accélérer, le taux passant de 6,0 % en 2015 à 8,4 % en 2016, alors que de nouveaux aéronefs viendront répondre à la croissance dans les grands marchés émergents de l'Inde, de l'Indonésie et de la Chine.

Moyen-Orient : les transporteurs du Moyen-Orient devraient récolter des bénéfices totaux de 1,4 milliard \$ en 2015, ce qui est inférieur à la prévision précédente de 1,8 milliard \$. La région devrait récupérer le terrain perdu avec des bénéfices nets de 1,7 milliard \$ en 2016. Toutefois, le Moyen-Orient est divisé entre les grandes compagnies du Golfe, qui exploitent avec succès les supercorrespondances long-courriers, et les compagnies à vocation plus régionale qui sont aux prises avec la baisse des revenus pétroliers et les conflits politiques. Les bénéfices par passager de 7,97 \$ prévus pour 2016 sont légèrement inférieurs à ceux prévus chez les transporteurs d'Europe et représentent presque le tiers de ce que les compagnies d'Amérique du Nord réalisent. Dans l'ensemble, la région génère encore une croissance dans les deux chiffres. La capacité devrait augmenter respectivement de 12,1 % et 12,2 % en 2015 et 2016, en raison principalement de la croissance du trafic dans les aéroports-pivots modernes de la région.

Amérique latine : les résultats des transporteurs d'Amérique latine sont faibles, en raison de la crise économique qui s'aggrave au Brésil, du faible prix des produits de base et des fluctuations monétaires nuisibles. La région devrait terminer l'année 2015 avec des pertes de 300 millions \$, et connaître une reprise en 2016 avec des bénéfices de 400 millions \$. Les récentes élections au Venezuela et en Argentine devraient se traduire par un environnement d'affaires plus propice pour les compagnies aériennes. Ces deux pays sont des marchés clés où les contrôles gouvernementaux ont empêché le rapatriement des profits des compagnies aériennes (environ 3,78 milliards \$ au Venezuela). La région devrait tout de même connaître une forte croissance de capacité de 5,6 % en 2015, avec accélération à 7,5 % en 2016, en raison de la force de la demande dans les liaisons avec l'Amérique du Nord.

Afrique : les compagnies aériennes d'Afrique devraient être déficitaires en 2015 et 2016, avec des pertes de 300 millions \$ et 100 millions \$ respectivement. La perte par passager transporté fait en sorte que les résultats de la région pour 2015 sont pires que ceux de l'Amérique latine. L'instabilité politique a des conséquences importantes sur le tourisme en Afrique du Nord. Les transporteurs de continent sont généralement aux prises avec des économies faibles et une dure concurrence sur les marchés internationaux. La croissance aussi est faible, alors qu'on s'attend à une augmentation de capacité de 0,4 % en 2015 et de 1,6 % en 2016.

	2015			2016		
	Bénéfices nets (milliards \$)	Marge nette	Profit par passager	Bénéfices nets (milliards \$)	Marge nette	Profit par passager
<i>Monde</i>	33,0	4,6 %	9,31 \$	36,3	5,1 %	9,59 \$

Amérique du Nord	19,4	9,5 %	22,48 \$	19,2	9,5 %	21,44 \$
Europe	6,9	3,5 %	7,55 \$	8,5	4,3 %	8,80 \$
Asia-Pacifique	5,8	2,9 %	4,89 \$	6,6	3,2 %	5,13 \$
Moyen-Orient	1,4	2,3 %	7,19 \$	1,7	2,6 %	7,97 \$
Amérique latine	-0,3	-0,9 %	-1,05 \$	0,4	1,1 %	1,26 \$
Afrique	-0,3	-2,1 %	-3,84 \$	-0,1	-0,5 %	-0,93 \$

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 296

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 260 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.