



COMMUNIQUÉ

N° : 40

Une meilleure performance amortit la chute des profits – Marge bénéficiaire et profits demeurent faibles –

1er octobre 2012 (Singapour) – L'Association du transport aérien international (IATA) a révisé à la hausse ses prévisions financières pour l'aviation mondiale en 2012. La baisse par rapport aux profits de 8,4 milliards \$ réalisés par l'industrie en 2011 sera amortie par une meilleure performance des compagnies aériennes. Les compagnies aériennes devraient réaliser des profits de 4,1 milliards \$ en 2012 (en hausse de 1,1 milliard \$ par rapport aux prévisions de 3,0 milliards \$ publiées en juin). On prévoit que la marge bénéficiaire nette de l'industrie sera réduite, passant de 1,4 % en 2011 à 0,6 % en 2012 (la prévision précédente était de 0,5 %). Selon un premier aperçu de 2013, l'Association prévoit une hausse modeste des profits à 7,5 milliards \$, pour une marge bénéficiaire nette de seulement 1,1 %.

« La crise des dettes souveraines en Europe se prolonge. La Chine continue de modérer sa croissance. Et les récentes mesures d'assouplissement quantitatif au Japon et aux États-Unis mettront du temps à générer de la croissance. Bien que certains de ces risques aient diminué légèrement au cours des derniers mois, ils continuent de nuire à la confiance des milieux d'affaires. Les prévisions améliorées sont attribuables à une meilleure performance des compagnies aériennes dans un environnement difficile », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

L'amélioration de la performance des transporteurs aériens est apparue clairement dans les résultats du second trimestre, alors que les bénéfices d'exploitation étaient presque au niveau de l'année précédente, après un premier trimestre difficile. Il est démontré que les consolidations produisent des résultats positifs. L'utilisation des actifs dans le secteur passagers est intense dans plusieurs marchés. Dans les cycles précédents, les coefficients d'occupation des sièges et l'utilisation des avions auraient chuté en raison de la baisse de la demande et de l'augmentation des livraisons d'avions. Dans ce cycle, les transporteurs aériens ont gardé des hauts coefficients d'occupation des sièges et d'utilisation des avions. Cela a permis d'améliorer les rendements et d'étaler plus uniformément les coûts fixes. Toutefois, l'utilisation des actifs a diminué dans le secteur plus faible du fret, affectant en particulier les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique, où le fret constitue une plus grande part des revenus.

« Même il y a six ans, générer des profits avec un baril de pétrole (Brent) à 110 \$ aurait été impensable. L'industrie s'est réorganisée en investissant dans de nouvelles flottes, en adoptant des méthodes plus efficaces, en gérant soigneusement sa capacité et en procédant à des consolidations. Mais malgré ces efforts, la rentabilité de l'industrie demeure fragile, et les marges bénéficiaires ne couvrent pas le coût du capital », explique M. Tyler.

« L'aviation a un rôle important à jouer dans une économie mondiale en difficulté. La croissance est la seule solution pour aller de l'avant et une industrie aérienne saine peut stimuler cette croissance en reliant les économies développées stagnantes aux marchés en émergences. La connectivité que procure l'aviation stimule la croissance des deux côtés. C'est pourquoi il est important que les gouvernements fassent en sorte que la capacité de l'aviation d'agir comme catalyseur de croissance ne soit pas restreinte. Malheureusement, dans plusieurs parties du monde, on est de plus en plus aux prises avec des taxes élevées, des réglementations onéreuses et l'insuffisance des infrastructures. Tout cela nuit à la croissance de l'industrie, au détriment de l'économie mondiale », soutient M. Tyler.

À l'échelle mondiale, l'aviation soutient quelque 57 millions d'emplois et une activité économique de 2,2 billions \$.

Principaux facteurs des prévisions pour 2012

PIB : les prévisions de PIB sont demeurées inchangées, à savoir une croissance de 2,1 % en 2012.

Prix du pétrole : au cours des trois derniers mois, les prix du pétrole ont été instables, passant de moins de 90 \$ par baril de Brent en juin à 115 \$ à la fin d'août. Dans l'ensemble, la prévision se maintient, à savoir un prix moyen de 110 \$ par baril pour l'année. Le prix du carburéacteur, cependant, a augmenté de 1,20 \$ par baril (dans les prévisions de juin), pour atteindre 127,70 \$. Cela ajoutera 1 milliard \$ à la facture de carburant de l'industrie, qui devrait s'élever à 208 milliards \$ pour l'année.

Secteur passagers : le marché a connu de bons résultats dans un contexte de perte de confiance des milieux d'affaires occidentaux. La demande devrait augmenter de 5,3 % au cours de 2012, soit 0,5 % de plus que les prévisions de juin. Au cours des huit premiers mois de 2012, la demande dans le secteur passagers a augmenté de 1,4 % de plus que la capacité. Ces conditions resserrées d'offre et de demande ont entraîné des coefficients d'occupation élevés, soit en moyenne 79,3 % de janvier à août 2012. Cela permet d'envisager une plus forte croissance du rendement, qui devrait s'élever à 2,5 % (1 % de mieux que la prévision de juin).

Fret : dans le secteur du fret aérien, la demande a diminué, alors qu'on prévoyait en juin une augmentation de 0,3 %. Le secteur du fret devrait terminer l'année avec une baisse de 0,4 % par rapport à 2011. Pour les huit premiers mois de l'année, l'augmentation de capacité du secteur du fret a été de 3,0 % supérieure à l'augmentation de la demande. Comme environ la moitié du fret aérien est transporté dans les soutes des avions de passagers, il est difficile d'ajuster la capacité du fret à la demande. Un environnement d'offre et de demande plus faible a mené à des prévisions plus pessimistes concernant les rendements du fret, qui devraient être de 2 % inférieurs à ceux de 2011 (la prévision précédente faisait état d'une croissance nulle).

Prévisions régionales

Les prévisions pour 2012 varient considérablement selon les régions.

Europe : les transporteurs européens devraient subir les plus importantes pertes, soit 1,2 milliard \$ (0,1 milliard \$ de plus que dans les prévisions précédentes). Alors que les gouvernements et la Banque centrale européenne ont pris des mesures pour restaurer la confiance envers l'euro, ces mesures ont été contrées par des problèmes politiques. Les transporteurs d'Europe ont enregistré une modeste croissance du trafic, mais les conditions commerciales difficiles se reflètent dans le marché des voyages premium. En juillet, l'important marché de voyages premium de l'Atlantique Nord était en baisse de 2,4 % par rapport à l'année précédente, et les voyages premium à l'intérieur de l'Europe étaient en baisse de 3,5 %. De

plus, la région est affligée par des taxes élevées, des infrastructures de gestion de l'espace aérien inefficaces et un environnement réglementaire onéreux.

Amérique du Nord : les transporteurs d'Amérique du Nord prévoient des profits de 1,9 milliard \$ en 2012, en hausse de 0,5 milliard \$ par rapport aux prévisions précédentes et en hausse par rapport au profit de 1,2 milliard \$ en 2011. Cette amélioration, la plus importante parmi toutes les régions, est principalement attribuable à la gestion très serrée de la capacité. Au cours des huit premiers mois de l'année, la demande du secteur passagers a augmenté de 1,3 %, alors que la capacité a augmenté de seulement 0,2 %. Par conséquent, la région a aussi toujours enregistré des coefficients d'occupation élevés, la moyenne étant de 83,2 % de janvier à août.

Asie-Pacifique : les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient enregistrer des bénéfices de 2,3 milliards \$ en 2012. Cela représente une augmentation de 0,3 milliard \$ par rapport aux prévisions précédentes. Les transporteurs de la région occupent 40 % du marché mondial du fret, et ils sont donc plus vulnérables à la faiblesse de la demande dans ce secteur. Au cours des huit premiers mois de l'année, la demande dans le secteur du fret aérien était en baisse de 6,6 % par rapport à l'année précédente, alors que la capacité a été réduite de seulement 2,0 %. La faiblesse des marchés de fret a été largement compensée par la robustesse des marchés passagers. La Chine, par exemple, demeure le marché intérieur ayant la plus rapide croissance, avec un taux de croissance de 9,4 % pour les huit premiers mois de l'année.

Moyen-Orient : les transporteurs du Moyen-Orient devraient afficher des bénéfices de 0,7 milliard \$, en hausse de 0,3 milliard \$ par rapport aux prévisions précédentes. Bien que les marchés mondiaux de fret aient eu une croissance pratiquement nulle depuis la fin de l'an dernier, les transporteurs de la région ont accaparé la majeure partie du peu de croissance qu'il y a eu. Au cours des huit premiers mois de l'année, la capacité du fret dans la région a augmenté de 13 %, tandis que la demande augmentait de 14 %. La région a aussi connu la plus forte augmentation de trafic passagers, avec un taux de croissance de la demande de 17,1 %, contre une augmentation de capacité de 13,2 %. Les transporteurs de la région continuent d'accroître leurs parts du marché long-courrier grâce à l'augmentation des vols utilisant leurs aéroports pivots. Pour illustrer la croissance de la région, on peut rappeler que la part du trafic passagers international détenue par les transporteurs de la région est passée de 4,8 % en 2002 à 11,5 % en août 2012.

Amérique latine : les transporteurs d'Amérique latine devraient enregistrer des bénéfices de 0,4 milliard \$ – une prévision inchangée – et un résultat meilleur que celui de l'an dernier (0,3 milliard \$). L'Amérique du Nord et l'Amérique latine sont les seules deux régions à avoir une amélioration des bénéfices par rapport à 2011. La région continue de jouir d'une robuste croissance du trafic, attribuable à la demande générée par l'important flux commercial provenant de la région, mais aussi à la forte croissance des économies comme le Mexique et le Chili. Les coupures de capacité ont permis de réduire les pertes des compagnies aériennes dans le marché intérieur brésilien, créant un meilleur équilibre entre l'offre et la demande. Dans les marchés internationaux, la consolidation apparaît clairement à la lumière de transactions telles que la fusion créant LATAM.

Afrique : les compagnies aériennes d'Afrique devraient être au seuil de rentabilité en 2012. Il s'agit d'une amélioration par rapport aux pertes de 0,1 milliard \$ envisagées précédemment. Les transporteurs de la région ont profité de la forte croissance des économies africaines, stimulée dans certains cas par des investissements et des liens commerciaux avec la Chine, et par les revenus élevés provenant du pétrole. Toutefois, la performance des transporteurs varie beaucoup à l'intérieur de la région. En moyenne, les coefficients d'occupation sont les plus

faibles au monde, plusieurs compagnies aériennes de la région ayant des difficultés à ajuster l'offre à la demande.

2013

Dans son premier aperçu de 2013, l'IATA s'attend à ce que les profits de l'industrie s'élèvent à 7,5 milliards \$, puisque les prévisions économiques annoncent une croissance légèrement supérieure et une baisse des prix du pétrole. Ce résultat est meilleur que celui de 2012, mais avec une marge bénéficiaire de seulement 1,1 % des revenus, cela représente tout de même un retour sur le capital bien inférieur à celui d'autres secteurs industriels. Cette modeste amélioration se fonde sur une prévision de croissance du PIB mondial de 2,5 % (en hausse par rapport aux taux de 2,1 % pour 2012). Cela contribuera à des augmentations de 4,5 % du trafic passagers et de 2,4 % du fret. Les marchés de fret, tout en prenant de l'expansion grâce au renforcement du commerce mondial (qui devrait croître de 5,1 %, soit plus que la croissance de 3,4 % prévue pour 2012), connaîtront une chute des rendements de 1,5 %. Les rendements du secteur passagers devraient avoir une croissance nulle. Une légère baisse prévue du prix du pétrole (105 \$ par baril de Brent) constitue un autre facteur d'amélioration des résultats. Cela maintiendra la facture de carburant de l'industrie à 208 milliards \$ (le même montant qu'en 2012), même si on tient compte de la croissance de l'industrie. Pendant ce temps, les revenus de l'industrie devraient augmenter de 24 milliards \$, pour atteindre 660 milliards \$. Il s'agit d'une croissance inférieure à celle de 39 milliards \$ prévus de 2011 à 2012, mais cette croissance devrait procurer une meilleure rentabilité, en raison de la stabilité des coûts, en particulier celui du pétrole.

Les différences régionales continueront d'exister en 2013. Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient continuer d'améliorer leur rentabilité grâce à une gestion serrée de la capacité. Les transporteurs d'Asie-Pacifique verront leur rentabilité stimulée par l'augmentation des volumes de fret (sinon des rendements). Les transporteurs d'Europe devraient être les seuls à subir des déficits en 2013, bien que les pertes soient réduites en raison d'une plus faible augmentation de la capacité et de meilleures conditions commerciales mondiales dans les marchés long-courriers.

– IATA –

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.