



COMMUNIQUÉ

N° : 10

Le prix croissant du pétrole réduit la rentabilité – Les différences régionales s'accroissent –

20 mars 2012 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé aujourd'hui une révision à la baisse des prévisions de l'industrie pour 2012, attribuable principalement à la hausse du prix du pétrole. L'IATA prévoit que les compagnies aériennes réaliseront des profits globaux de 3,0 milliards \$ en 2012, soit une marge bénéficiaire de 0,5 %. Cette diminution de 500 millions \$ par rapport aux prévisions de décembre est liée à une augmentation du prix moyen prévu du pétrole à 115 \$ le baril, comparativement au prix de 99 \$ prévu antérieurement. Plusieurs facteurs ont empêché une baisse plus importante : (1) le fait que la crise de la zone euro ne se soit pas aggravée de façon significative; (2) l'amélioration de l'économie américaine; (3) la stabilisation du marché du fret; et (4) l'expansion plus lente que prévu de la capacité.

« 2012 demeure une année difficile pour les compagnies aériennes. Le risque d'aggravation de la crise de la zone euro a été remplacé par un risque tout aussi grave, soit l'augmentation du prix du pétrole. Les conséquences se sont déjà fait sentir sous la forme d'une diminution des profits de l'industrie à 3,0 milliards \$ », a déclaré Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La performance des compagnies aériennes est étroitement liée à la croissance du PIB mondial. Historiquement, lorsque le taux de croissance du PIB mondial est inférieur à 2 %, l'industrie aérienne mondiale subit des pertes. « Avec une projection de PIB de 2,0 % et une marge bénéficiaire anémique de 0,5 %, le moindre choc entraînera l'industrie dans le rouge en 2012 », a expliqué M. Tyler.

L'IATA a revu à la hausse ses profits estimés pour 2011, qui s'établissent à 7,9 milliards \$ plutôt que 6,9 milliards \$. Cela est dû principalement à la performance bien meilleure que prévu des transporteurs chinois.

Principaux facteurs influençant les prévisions

Le prix du pétrole : le principal facteur de réduction de la rentabilité est le prix du pétrole. En décembre 2011, la prévision moyenne pour 2012 s'établissait à 99 \$ le baril de Brent. Le prix moyen à ce jour s'approche de 120 \$ et la prévision moyenne pour l'ensemble de l'année a été révisée à 115 \$ (plutôt que 99 \$, tel que prévu précédemment). Le carburant représentera ainsi 34 % des coûts moyens d'exploitation et la facture globale de carburant de l'industrie s'élèvera à 213 milliards \$. Les tensions politiques dans la région du Golfe accentuent le risque d'augmentation importante des prix du pétrole, ce qui pourrait rendre l'industrie déficitaire (voir le scénario décrit plus loin).

Utilisation des actifs : la capacité totale (passagers et fret réunis) devrait augmenter de 3,2 % en 2012 (selon les horaires publiés), ce qui est inférieur à l'augmentation prévue de la demande, soit 3,6 %. Il s'agit d'un renversement de la prévision de décembre, dans laquelle l'expansion de la capacité (3,1 %) surpassait celle de la demande (2,9 %). Les coefficients d'occupation des sièges et l'utilisation des aéronefs sont revenus aux niveaux d'avant la récession. En janvier, le coefficient d'occupation des sièges s'élevait à 76,6 %, soit plus de deux points de pourcentage de plus qu'avant la récession. Le nombre d'heures moyen d'exploitation des avions de passagers s'approche également du taux maximal d'utilisation enregistré avant la récession. L'utilisation des actifs dans les marchés de fret est plus difficile à gérer, puisque 40 % de la capacité de fret se trouve dans les soutes des avions de passagers, lesquels

réagissent à d'autres pressions du marché. Le facteur de charge du fret en janvier était 6 % inférieur au sommet de 2010 et le nombre moyen d'heures de vol des avions-cargos était en baisse de 11 %.

Demande dans le secteur passagers : la demande dans le secteur passagers devrait augmenter de 4,2 %, soit 0,2 point de pourcentage de plus que prévu en décembre. Le nombre de voyageurs Premium en janvier était en hausse de 2,9 % par rapport à l'année précédente, tandis que le nombre de passagers en classe économique a augmenté de 6,1 %. Cela reflète une plus grande confiance des milieux d'affaires et des consommateurs aux États-Unis et en Asie-Pacifique.

Marchés de fret : les marchés de fret se sont stabilisés à de faibles niveaux au quatrième trimestre de 2011. La tendance à des niveaux croissants de fret maritime et des niveaux faibles de fret aérien est liée aux économies asiatiques qui achètent des marchandises en vrac, tandis que la confiance des consommateurs occidentaux est faible. Moins de pessimisme chez les directeurs des achats devrait contribuer à un rétablissement modéré du fret aérien au cours du second semestre de l'année.

Rendements : en décembre, on prévoyait des rendements plats en 2012, pour les secteurs passagers et fret. Le prix plus élevé du carburant, une gestion plus rigoureuse de la capacité dans les marchés passagers et la stabilisation des marchés de fret devraient entraîner une amélioration de 2,0 % du rendement en 2012, tant pour le secteur passagers que pour le fret.

Résultats régionaux

Toutes les régions connaîtront une baisse de rentabilité en 2012, par rapport à 2011, et l'Europe et l'Afrique subiront des pertes.

- **Les transporteurs d'Europe** sont de loin les plus en difficulté. Les prévisions sont inchangées par rapport à décembre, soit des pertes nettes de 600 millions \$ et une marge EBIT de 0,3 % des revenus. Bien qu'il semble qu'une aggravation majeure de la crise de la zone euro ait été évitée, plusieurs économies européennes sont en récession profonde, ce qui maintiendra la faiblesse des secteurs passagers et fret. Au même moment, les voyages aériens sont affectés par les taxes et les coûts liés au Système européen d'échange de droits d'émission.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** devraient enregistrer des profits de 900 millions \$, en baisse par rapport à la prévision précédente de 1,7 milliard \$. La marge EBIT de 2,0 % est la plus élevée, avec celle des transporteurs d'Asie-Pacifique. Le prix plus élevé du pétrole est responsable de la baisse des profits, mais les transporteurs aériens de cette région connaîtront la plus faible baisse par rapport à l'an dernier, parmi les principales régions, en raison des très faibles augmentations de capacité prévues.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** maintiennent leur bonne performance. Des résultats meilleurs que prévu en 2011, en particulier chez les transporteurs chinois, ont mené à une révision à la hausse des profits de 2011, à 4,8 milliards \$ plutôt que 3,3 milliards \$. Pour 2012, les transporteurs de la région devraient enregistrer les plus importants profits, en chiffres absolus, soit 2,3 milliards \$, ce qui représente 200 millions \$ de plus que ce qu'on prévoyait en décembre. Les prix plus élevés du pétrole réduiront de plus de la moitié les profits de cette année, mais les économies relativement fortes de la région continueront de générer une croissance plus rapide des voyages et du transport de fret que dans toute autre région.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** devraient enregistrer des profits de 500 millions \$ (en hausse par rapport à la prévision précédente de 300 millions \$). Les résultats financiers semblaient déjà meilleurs que ce qu'on prévoyait en 2011, passant de 400 millions \$ à 1 milliard \$. Dans le secteur passagers, le coefficient d'occupation des sièges s'est amélioré en raison d'un ralentissement de l'augmentation de capacité, et les marchés long-courriers ont été relativement robustes.
- **En Amérique latine**, les profits devraient s'élever à 100 millions \$, une prévision inchangée. Les résultats varient à l'intérieur de la région, mais l'intense concurrence dans certains marchés importants et le ralentissement des économies feront en sorte qu'il sera difficile pour les transporteurs de la région de contrer l'augmentation des prix du carburant qui les frappera cette année.

- **Les transporteurs d'Afrique** devraient enregistrer des pertes de 100 millions \$, une prévision inchangée. Certaines économies de la région sont en forte croissance et génèrent une augmentation de la demande de transport aérien. Toutefois, les coefficients de charge des secteurs passagers et fret sont très faibles chez les transporteurs de cette région, ce qui aggravera les effets de la hausse des prix du carburant.

Flambée du prix du carburant

Plusieurs observateurs ont évoqué un scénario dans lequel une escalade de la crise en Iran pourrait mener à une fermeture du détroit d'Hormuz, coupant une voie essentielle d'approvisionnement en pétrole. Selon ce scénario, le prix du pétrole pourrait bondir et atteindre 150 \$ par baril de Brent au milieu de l'année, pour une moyenne de 135 \$ sur l'ensemble de l'année. Dans une telle éventualité, le taux de croissance du PIB mondial descendrait à 1,7 %, plongeant toute l'industrie dans des pertes de plus de 5 milliards \$.

« Bien que nous ayons observé une amélioration des perspectives économiques, toute augmentation significative du prix du pétrole aurait presque certainement pour effet de changer nos modestes profits en pertes », selon M. Tyler.

Dans un contexte plus large – une approche plus stratégique des gouvernements

L'IATA a demandé aux gouvernements d'adopter une approche plus stratégique à l'égard de l'industrie de l'aviation.

« Les compagnies aériennes sont sujettes à plusieurs forces qui échappent à leur contrôle. Les prévisions d'aujourd'hui illustrent la vitesse à laquelle l'environnement opérationnel peut changer. Il y a quatre mois, notre principale préoccupation était le désastre financier en Europe; aujourd'hui, c'est la hausse rapide du prix du pétrole. L'agilité et l'efficacité opérationnelle sont essentielles pour maintenir notre compétitivité et gérer des changements aussi radicaux », a déclaré M. Tyler.

Pour survivre à cette période de turbulence et devenir compétitifs, les transporteurs aériens ont amélioré la productivité de la main-d'œuvre de 67 %, accru leur efficacité énergétique de 23 % et réduit leurs coûts unitaires de vente et de distribution de 21 % (dans la décennie qui a précédé 2010). Malgré tout, la meilleure marge bénéficiaire collective de la dernière décennie a été de 2,9 % (en 2007 et 2010), ce qui ne couvre pas le coût du capital.

« Une industrie aérienne viable pourrait contribuer davantage à l'économie mondiale. Mais les conséquences involontaires de plusieurs politiques gouvernementales maintiennent l'industrie sur la ligne très mince qui sépare les profits et les pertes. Dans plusieurs marchés, des taxes excessives, à courte vue, empêchent l'aviation de fournir la connectivité nécessaire aux entreprises globales. Des réglementations sans analyses coûts-bénéfices claires sont mises en place afin de marquer des points sur le plan politique, au détriment de l'efficacité de l'industrie, sans même régler les problèmes auxquels on prétendait s'attaquer. L'incapacité de mener à bien d'importants projets de modernisation des infrastructures, comme le système NextGen et le Ciel unique européen, limite les résultats attendus des milliards de dollars investis par les compagnies aériennes dans des aéronefs plus efficaces et plus performants », déplore M. Tyler.

« La situation actuelle de l'industrie renforce la nécessité d'une approche plus stratégique de l'aviation de la part des gouvernements, comportant des politiques favorables à la compétitivité qui généreront de vastes avantages économiques. Cette approche a été testée avec succès par plusieurs gouvernements d'Asie et du Moyen-Orient. L'Europe, l'Inde et les États-Unis devraient en prendre bonne note », conclut M. Tyler.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :
Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Tél.: +41 22 770 2967
Courriel: corpcomms@iata.org

Note aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du transport aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.
- Les prévisions de PIB sont compilées en utilisant les taux de change actuels et non la parité du pouvoir d'achat. Les prévisions du PIB mondial calculées en parité du pouvoir d'achat sont jusqu'à 1 % plus élevées que celles établies selon les taux de change du marché.