



COMMUNIQUÉ

N° : 23

Risque majeur de pertes lié à la faible rentabilité – Les pertes s'accroissent en Europe –

11 juin 2012 (Beijing) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses prévisions industrielles pour l'année 2012. Les profits globaux de l'industrie devraient s'élever à 3,0 milliards \$, une prévision inchangée par rapport à la mise à jour de mars dernier. Une baisse des prix du pétrole, une croissance plus forte que prévu du trafic passagers et un redressement du marché du fret entraînent une amélioration des perspectives de rentabilité. Toutefois, ces facteurs sont contrés par la persistance et l'aggravation de la crise des devises en Europe, qui a causé une détérioration supplémentaire dans les marchés et freiné la croissance économique, et dont les impacts négatifs sont pris en compte dans la prévision.

Il y aura des rendements décroissants pour une seconde année consécutive depuis les profits de pointe des transporteurs aériens en 2010, qui avaient atteint 15,8 milliards \$, pour une marge bénéficiaire nette de 2,9 %. En 2011, les profits de l'industrie ont chuté à 7,9 milliards \$, pour une marge bénéficiaire nette de 1,3 %. Les profits de 3,0 milliards \$ prévus cette année représenteraient une marge nette de seulement 0,5 %.

Par rapport aux prévisions de mars dernier, les transporteurs d'Amérique du Nord et d'Amérique latine devraient s'attendre à des améliorations. Les perspectives pour les transporteurs d'Afrique sont inchangées. Mais pour les transporteurs d'Europe, d'Asie-Pacifique et du Moyen-Orient, les prévisions ont été revues à la baisse, puisque l'Europe devrait subir des pertes de 1,1 milliard \$ (près du double de celles prévues en mars dernier, soit 600 millions \$).

« La prévision de profits de 3,0 milliards \$ demeure la même. Mais presque tous les facteurs de l'équation ont changé. Jusqu'à ce jour, la demande a été meilleure que prévu. Et les prix du pétrole sont inférieurs aux prévisions, mais cela est lié à la faiblesse économique anticipée. La crise de la zone euro freine l'amélioration de la rentabilité et nous envisageons toujours une marge bénéficiaire nette de seulement 0,5 % », a déclaré Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« Bien que toutes les compagnies aériennes aient en commun les problèmes de prix du pétrole et d'incertitude économique, la situation varie selon les régions. Les prévisions pour 2012 sont meilleures chez les transporteurs des Amériques. Ailleurs dans le monde, la rentabilité devrait fléchir. Pour les transporteurs d'Europe, l'environnement d'affaires se dégrade rapidement, entraînant des pertes appréciables », selon M. Tyler

Tendances mondiales

Croissance économique : avec l'aggravation de la crise de la zone euro, la prévision révisée tient compte d'un contexte économique européen plus faible que ce qu'on envisageait en mars dernier. La présente prévision repose sur les hypothèses suivantes :

- L'aggravation de la situation dans la zone euro sera limitée et ne dégènera pas en crise bancaire généralisée.
- La reprise de l'économie américaine se poursuivra, mais à un rythme médiocre.
- La croissance de l'économie chinoise ralentira, mais un atterrissage brutal sera évité grâce à des mesures de relance.

La croissance du PIB mondial, un facteur clé de la rentabilité des compagnies aériennes, devrait s'élever à 2,1 % en 2012. Ce chiffre est légèrement plus élevé que celui de 2% anticipé en mars. Mais l'environnement de croissance est moins favorable que l'an dernier, de sorte que les compagnies aériennes devront lutter pour compenser les hausses de coûts. Historiquement, l'industrie aérienne subit des pertes (à l'échelle mondiale) lorsque le PIB mondial tombe sous la barre des 2,0 %.

Prix du pétrole : Alors que la crise de la zone euro fait craindre une récession, le prix du pétrole est descendu sous les 100 \$ par baril (Brent), après avoir dépassé les 120 \$ par baril plus tôt cette année. La prévision tient compte du plus récent consensus sur le prix estimé du Brent, qui a été revu à la baisse et fixé à 110 \$ par baril (plutôt que le prix de 115 \$ par baril considéré dans la prévision de mars dernier). Même avec cet adoucissement du prix, le carburant représentera 33 % des coûts d'exploitation, la même proportion qu'en 2008 alors que le prix du pétrole montait en flèche.

Trafic : Étant donné le contexte de croissance économique plus lent, il est remarquable que jusqu'en avril, la demande du secteur passagers, mesurée en kilomètres-passagers payants, ait continué de croître à un taux de 6,0 %, supérieur à la tendance. Les marchés les plus vigoureux ont été ceux liés à l'Asie, à l'Amérique latine du Sud et au Moyen-Orient, où les économies ont été plus robustes. Toutefois, nous nous attendons à un second semestre plus faible puisque l'aggravation des problèmes en Europe nuit à la confiance. Même dans ces conditions, la force de la demande au cours du premier semestre de cette année nous a forcés à revoir à la hausse nos prévisions de croissance des voyages aériens, pour l'établir à 4,8 % plutôt que 4,2 % tel qu'avancé dans les prévisions précédentes. Le nombre de passagers devrait atteindre 2,966 milliards cette année, contre 2,835 milliards en 2011.

La demande dans le secteur du fret a franchi le creux de la vague, après une brusque chute en 2011, suivant l'amélioration modérée de la confiance des milieux d'affaires dans plusieurs économies à l'extérieur de l'Europe. Mais le redressement est faible et sa base est étroite puisque seules les compagnies aériennes du Moyen-Orient envisagent des augmentations de volume significatives. La faiblesse de l'économie européenne devrait limiter toute amélioration. Au total, on s'attend à ce que 47,8 millions tonnes de marchandises soient expédiées par avion en 2012. Cette donnée est pratiquement inchangée par rapport au total de 47,7 millions tonnes transportées en 2011.

Capacité : Une des caractéristiques importantes de ce cycle économique a été l'expansion limitée de la capacité des transporteurs, qui a permis de maintenir des niveaux élevés d'utilisation des actifs. Dans toute industrie à forte intensité de capital, ce facteur est essentiel à la rentabilité. Dans les marchés passagers, les coefficients d'occupation des sièges ont atteint des niveaux record au second trimestre, et durant cette période, les coefficients de charge du fret ont amorcé un redressement. Pour le reste de l'année, la prévision laisse entrevoir que même si la demande ralentit, les transporteurs vont augmenter leur capacité à un rythme encore plus lent. La croissance de la capacité, en termes de kilomètres-tonnes disponibles (une mesure combinée de la capacité passagers et fret), devrait être limitée à 3,3 % cette année, comparée à la croissance de 3,5 % du trafic passagers et du trafic de fret. Les coefficients de

charge et l'utilisation des aéronefs devraient s'approcher des niveaux élevés actuels, limitant la baisse de rentabilité des compagnies aériennes.

Coûts et revenus : La croissance limitée de la capacité, l'utilisation intense des actifs, et des prix du pétrole plus bas devraient contribuer à freiner les augmentations de coûts en 2012 à 7,3 %, en baisse par rapport au taux de 10,6 % enregistré en 2011. Toutefois, la croissance des revenus devrait ralentir de façon plus marquée, passant de 9,3 % l'an dernier à 5,7 % cette année. La croissance du volume de voyages aériens a été révisée à la hausse, mais en dehors des États-Unis, cela semble s'être fait au détriment des rendements. Les rendements des secteurs passagers et de fret ont été révisés à la baisse par rapport aux prévisions de mars dernier.

Rentabilité : Le défi constant des compagnies aériennes est de maintenir les revenus supérieurs aux coûts. En 2012, les revenus d'exploitation devraient atteindre 631 milliards \$, tandis que les coûts d'exploitation s'élèveront à 623 milliards \$. Les bénéfices d'exploitation, ou EBIT, de 8,6 milliards \$ qui en résultent reflètent la faiblesse de l'écart entre les revenus et les coûts. Il n'en faut pas beaucoup pour éliminer la marge bénéficiaire d'exploitation de 1,4 %. Plus encore, ces gains suffisent à peine à payer les intérêts sur la dette, les taxes et autres opérations financières. Nous prévoyons que cela laissera aux actionnaires un profit net de seulement 3 milliards \$ en 2012.

Prévisions par région

Amérique du Nord : Les transporteurs d'Amérique du Nord devraient afficher des profits de 1,4 milliard \$. Cela représente une hausse par rapport aux prévisions de mars qui s'établissaient à 0,9 milliard \$, et une légère augmentation par rapport aux profits de 1,3 milliard \$ réalisés par les transporteurs de la région en 2011. Le principal facteur de cette performance est l'amélioration importante des rendements attribuable à la gestion rigoureuse de la capacité. La croissance de la capacité chez les transporteurs d'Amérique du Nord est virtuellement nulle (0,1 %), alors que la croissance de la demande est de 0,5 % (notamment la plus faible parmi les régions).

Europe : les transporteurs d'Europe devraient afficher les pertes globales les plus importantes de l'industrie, soit 1,1 milliard \$, alors que perdure la crise de la zone euro. Il s'agit d'une baisse de 0,5 milliard \$ par rapport aux prévisions de mars. La croissance de la demande devrait ralentir à 2,3 %, ce qui est considérablement plus faible que le taux de croissance de 6,7 % enregistré en 2011. Certaines économies européennes importantes sont déjà en récession (Espagne et Royaume-Uni), et on s'attend à ce que la faiblesse économique s'étende davantage durant l'année, alors que la crise de l'euro s'aggrave. En même temps, les transporteurs d'Europe continuent de subir des régimes fiscaux élevés et en croissance, des problèmes d'inefficacité dans la gestion du trafic aérien et des coûts élevés de conformité à des réglementations mal conçues.

Asie-Pacifique : les transporteurs d'Asie-Pacifique devraient avoir la plus large part des profits de l'industrie (2,0 milliards \$), malgré une diminution de 0,3 milliard \$ par rapport à la prévision précédente, en raison de la faible performance au premier trimestre. Cela représente moins de la moitié des profits de 4,9 milliards \$ enregistrés en 2011 dans la région, et le quart des profits de 8,0 milliards \$ réalisés en 2010. Les transporteurs d'Asie représentent environ 40 % du secteur mondial du fret aérien et la faiblesse de ce marché en 2011 a été la cause de l'important déclin des profits de la région. Peu d'indices laissent entrevoir que les compagnies aériennes de la région profiteront du modeste rétablissement des marchés de fret cette année. Le ralentissement économique de la Chine et de l'Inde est un autre élément du contexte de faible croissance. Néanmoins, la région aura le plus fort taux de croissance de trafic passagers et fret combiné, en raison du regain de la demande dans le marché japonais, après le séisme et le tsunami de l'an dernier. La demande au plan régional devrait croître de 3,9 %, soit plus que la

croissance de capacité de 3,3 %, protégeant dans une certaine mesure les profits des compagnies aériennes.

Moyen-Orient : Les transporteurs du Moyen-Orient devraient afficher des profits de 0,4 milliard \$, en baisse par rapport à la prévision de mars qui s'établissait à 0,5 milliard \$. Il s'agit d'une baisse importante par rapport à 2011, alors que les transporteurs de la région avaient encaissé des profits de 1,0 milliard \$. La faiblesse du trafic en provenance d'Europe nuit aux marchés long-courriers, mais le Moyen-Orient demeure en première place en fait de croissance. En plus d'attirer le trafic long-courrier dans les aéroports pivots du Golfe, la région a bénéficié de 80 % de l'amélioration des marchés de fret au cours des six derniers mois. Dans l'ensemble, la capacité des transporteurs de la région devrait augmenter de 13,3 %, soit moins que l'augmentation de 14,1 % de la demande.

Amérique latine : Les transporteurs d'Amérique latine devraient enregistrer des profits de 0,4 milliard \$. Il s'agit d'une amélioration de 0,3 milliard \$ par rapport aux prévisions de mars. Tout comme leurs homologues d'Amérique du Nord, les compagnies aériennes d'Amérique latine devraient connaître une modeste amélioration de leur performance de 2011 (0,3 milliard \$). Cela provient principalement du renversement de la situation dans le marché brésilien précédemment déficitaire, alors que la croissance de capacité est réduite et que les rendements augmentent.

Afrique : La prévision demeure inchangée pour les transporteurs d'Afrique, c'est-à-dire des pertes de 0,1 milliard \$. Il s'agit d'une détérioration par rapport au seuil de rentabilité atteint en 2011. La faiblesse du trafic en provenance des principaux marchés européens devrait affecter les marchés passagers de la région. De plus, les coefficients de charge sont déjà faibles et la capacité devrait augmenter de 5,2 % cette année, soit plus que l'augmentation de 4,2 % de la demande. Les transporteurs de la région font toujours face à une féroce concurrente sur les routes long-courriers.

Risques

Les risques liés aux prévisions concernent principalement les baisses prévues. Alors que les prévisions sont basées sur le fait que les marchés prévoient une intensification de la crise de la zone euro, une faiblesse économique plus grave en cas de crise bancaire élargie dans la zone euro pourrait anéantir les profits de l'industrie. De même, l'adoucissement récent des prix du pétrole pourrait s'inverser facilement si le conflit avec l'Iran s'aggrave, faisant de nouveau craindre une interruption des livraisons de pétrole.

Le principal risque d'amélioration est lié à une accalmie de la crise de la zone euro. Il n'existe pas de scénario de sortie de crise immédiate, mais des interventions d'injection massive de liquidités et des actions en vue d'une plus grande intégration en Europe pourraient favoriser modestement la rentabilité de l'industrie.

« Il n'y a pas eu de répit quant à la volatilité du contexte économique. Il y a quelques mois, une crise du prix du pétrole constituait le plus grand risque. Maintenant, tous les yeux sont tournés vers l'Europe. Les marchés prévoient maintenant que la crise des dettes souveraines en Europe s'intensifiera et que des dommages économiques s'ensuivront. Mais comme on ne sait pas clairement comment les gouvernements d'Europe vont gérer la situation au-delà des apports de liquidité, le risque d'une dégradation importante des perspectives économiques est bien réel. Les prochains mois seront critiques et les conséquences seront énormes », a conclu M. Tyler.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Centre des médias de l'AGA, tél. : +86 10 650 0879

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du transport aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur notre compte Twitter (<http://twitter.com/iata2press>) spécialement destiné aux médias.
- L'AGA de l'IATA et le Sommet mondial du transport aérien ont lieu à Beijing, en Chine du 10-12 juin.
- Plus de 750 dirigeants de l'industrie et 350 media de l'industrie y prennent part.