



COMMUNIQUÉ

N° : 55

Pertes prévues de 5,6 milliards \$US en 2010

– Les faibles rendements et les coûts croissants maintiennent l'industrie dans le rouge –

15 décembre 2009 (GENÈVE) – L'Association du transport aérien international (IATA) a révisé ses prévisions financières pour 2010, laissant entrevoir, à l'échelle mondiale, des pertes nettes de 5,6 milliards \$US, alors que les prévisions précédentes faisaient état de pertes de 3,8 milliards \$US. Pour 2009, l'IATA maintient ses prévisions de pertes nettes de 11 milliards \$US.

« Les compagnies aériennes du monde entier vont perdre 11,0 milliards \$US en 2009. Nous sommes à la fin d'une *Annus Horribilis* qui marque la fin d'une *Decennis Horribilis*, soit 10 années difficiles pour l'aviation. De 2000 à 2009, les transporteurs ont perdu 49,1 milliards \$US, soit une moyenne de 5,0 milliards \$US par année », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« Le pire est probablement derrière nous. Pour 2010, certaines statistiques clés s'orientent dans la bonne direction. La demande devrait continuer de s'améliorer et on s'attend à ce que les transporteurs réduisent de 1,3 % leurs coûts non liés au carburant. Mais le coût du carburant augmente et les rendements demeurent désastreux. Les transporteurs resteront dans le rouge en 2010 avec des pertes de 5,6 milliards \$US », explique M. Bisignani.

Voici les faits saillants des prévisions :

Revenus : par rapport à 2009, les revenus de l'industrie en 2010 devraient augmenter de 22 milliards \$US (4,9 %) pour atteindre 478 milliards \$US. Toutefois, les revenus sont de 57 milliards \$US (-11 %) inférieurs au niveau record de 535 milliards \$US atteint en 2008 et de 30 milliards \$US inférieurs à ceux de 2007, alors que le volume du trafic passagers était semblable à ce qu'on prévoit pour 2010.

Demande dans le secteur passagers : après un déclin de 4,1 % observé en 2009, le trafic passagers devrait augmenter de 4,5 % en 2010 (plus que les 3,2 % indiqués dans les prévisions précédentes en septembre). On prévoit un total de 2,28 milliards de passagers aériens en 2010, ce qui nous ramènera au niveau record enregistré en 2007.

Demande dans le secteur du fret : la demande dans le secteur du fret devrait augmenter de 7 % pour atteindre 37,7 millions de tonnes en 2010 (ce qui est supérieur à l'augmentation de 5 % prévue en septembre), avec une chute de 13 % en 2009. Le volume total de fret sera de 10 % inférieur au sommet de 41,8 millions de tonnes enregistré en 2007. La demande dans le secteur du fret augmente plus rapidement que le volume du commerce mondial parce que les entreprises reconstituent les inventaires épuisés. Une fois que les inventaires auront été rétablis, on s'attend que ce que la croissance retombe au même niveau que le commerce mondial.

Rendements : en 2009, les rendements passagers et fret ont plongé de 12 % et 15 % respectivement. Les rendements dans le secteur du fret devraient s'améliorer de 0,9 % en 2010. Mais on s'attend à ce que les rendements dans le secteur passagers ne

s'améliorent pas et qu'ils demeurent à un niveau extraordinairement bas. Cela est attribuable à deux facteurs : la capacité excédentaire du marché et la réduction des budgets de voyages des entreprises. Les ajustements de capacité effectués en 2009 ont entraîné une baisse d'utilisation des aéronefs (-6 %). Les 1 300 nouveaux aéronefs qui devraient apparaître sur le marché en 2010 vont contribuer à une hausse de 2,8 % de la capacité à l'échelle mondiale, ce qui mettra davantage de pression sur les rendements. Par surcroît, les voyageurs corporatifs ont ajusté leurs budgets pour tenir compte de tarifs premium plus bas.

Carburant : en 2010, on s'attend à un prix moyen de 75 \$US pour le baril de Brent, en forte hausse par rapport au prix moyen de 61,8 \$US prévu pour 2009. Le carburant représentera 26 % des frais d'exploitation en 2010. C'est sensiblement moins que le niveau de 32 % enregistré en 2008, mais deux fois plus que les 13 % observés en 2001-2002.

Liquidités : en 2009, l'industrie a accumulé au moins 38 milliards \$US en liquidités (25 milliards \$US provenant du marché des capitaux et 13 milliards \$US provenant des ventes et cessions-baux d'aéronefs). Le rapport entre les liquidités et les revenus s'est amélioré chez les transporteurs d'Europe et d'Amérique du Nord, mais il était inchangé pour les transporteurs d'Asie-Pacifique. Cela constituera un coussin de liquidité en prévision du faible niveau saisonnier d'activité du premier trimestre.

« Le nombre de voyageurs reviendra au niveau élevé de 2007, mais avec 30 milliards \$US de moins en revenus. Le coussin de liquidité de 38 milliards \$US constitué durant l'année aidera les compagnies aériennes à survivre à la basse saison, mais il n'y a pas de signe de reprise en vue pour 2010. Les temps resteront difficiles », a commenté M. Bisignani.

Prévisions régionales pour 2010

Dans toutes les régions sauf l'Afrique, on prévoit des améliorations en 2010 par rapport à 2009. Cependant, les performances devraient varier grandement selon les régions :

Les transporteurs d'Amérique du Nord vont voir leurs pertes passer de 2,9 milliards \$US en 2009 à 2,0 milliards \$US en 2010. Cette relative amélioration est largement attribuable à la capacité des compagnies d'optimiser les prix et aux réductions de coûts obtenues en ajustant la capacité.

Les transporteurs d'Europe vont subir des pertes de 2,5 milliards \$US, plus importantes que celles de toute autre région. Il s'agit d'une amélioration par rapport aux pertes de 3,5 milliards \$US prévues chez les transporteurs de la région en 2009. Ces transporteurs sont affectés par la lenteur de la reprise économique dans la région, ainsi que la difficulté d'ajuster la capacité en raison des réglementations sur les créneaux aéroportuaires.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique s'attendent à des pertes de 700 millions \$US. Si on compare aux pertes de 3,4 milliards \$US enregistrées en 2009, la région est celle qui connaîtra l'amélioration la plus marquée. Cela est attribuable à la reprise observée dans certaines économies de la région. Par exemple, le PIB de la Chine devrait augmenter de 9,0 % en 2010.

Les transporteurs d'Amérique latine seront les seuls à enregistrer des profits en 2009 et en 2010. On s'attend à des profits de 100 millions \$US pour chacune des deux années. Cela est attribuable à la force relative des économies en Amérique du Sud et aux gains d'efficacité réalisés au niveau de la structure des transporteurs régionaux.

Les transporteurs du Moyen-Orient verront leurs pertes diminuer, passant de 1,2 milliard \$US en 2009 à 300 millions \$US en 2010. Un fort volume d'affaires lié aux liaisons long-courrier dans les aéroports-pivots du Moyen-Orient a mis les compagnies en partie à l'abri des impacts de la crise financière de Dubaï.

Les transporteurs d'Afrique devraient enregistrer des pertes de 100 millions \$US en 2010 – autant que les pertes de 100 millions \$US prévues pour 2009. Des économies relativement robustes et la libéralisation croissante des marchés jouent en leur faveur, mais ces bénéfices sont annulés par des problèmes de compétitivité.

Un ajustement structurel

« L'industrie est structurellement déséquilibrée. La chute abrupte des rendements ne sera probablement jamais récupérée. Il est difficile de voir comment on pourrait équilibrer l'équation en agissant sur les coûts. Après une décennie de coupures des coûts, les réductions de coûts non liés au carburant ne peuvent qu'être marginales. Et le risque d'augmentation du prix du carburant sera toujours présent. Il y aura des cas exemplaires chez certains transporteurs. Mais à moins de reconstruire les bases de l'industrie pour faciliter les changements structurels, il serait illusoire de penser couvrir le coût du capital dans une industrie si hautement fragmentée », a déclaré M. Bisignani.

En novembre, sept pays (le Chili, la Malaisie, le Panama, Singapour, la Suisse, les Émirats arabes unis et les États-Unis) ont signé un énoncé de principes multilatéral endossé par l'Union européenne. Ces principes de politiques constituent un engagement de la part des signataires à moderniser l'industrie et à rendre possible les consolidations transfrontalières. Ils se fondent sur des règles du jeu équitables, qui sont la responsabilité des gouvernements.

« Les consolidations sont le grand espoir de l'industrie. La série de consolidations observées depuis le début de cette horrible décennie est un pas dans la bonne direction. Mais ces consolidations ont été confinées à l'intérieur des frontières nationales à cause des restrictions sur la propriété qui font partie de l'archaïque système bilatéral. L'industrie ne peut se permettre de supporter l'accumulation des pertes occasionnées par le statut quo. La prochaine décennie doit être marquée par la facilitation des consolidations », a conclu M. Bisignani.

– IATA –

Contact :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
Tél. : + 41 22 770 2967
Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du trafic aérien international régulier.