



# COMMUNIQUÉ

N° : 52

## Croissance des bénéfices en 2013, mais à un rythme plus lent

– La tendance à la hausse se poursuivra en 2014 –

**23 septembre 2013 (Montréal)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a revu à la baisse ses prévisions sur l'industrie mondiale de l'aviation pour 2013. Elle prévoit maintenant des profits de 11,7 milliards \$ sur des revenus de 708 milliards \$. Les résultats des compagnies aériennes se sont encore améliorés au second trimestre; toutefois, cette croissance a connu un rythme plus lent que ce que laissait entrevoir la prévision précédente de 12,7 milliards \$ publiée en juin. Cette situation reflète la brusque hausse du prix du pétrole associée à la crise syrienne et la croissance décevante dans plusieurs marchés émergents importants.

Les résultats de 2013 seront considérablement meilleurs que ceux de 2012, alors que les bénéfices nets s'élevaient à 7,4 milliards \$. La tendance à la hausse devrait se poursuivre en 2014, et les compagnies aériennes devraient enregistrer des bénéfices nets de 16,4 milliards \$. Cela ferait de 2014 la seconde meilleure année du siècle, après l'année 2010 marquée par des profits record de 19,2 milliards \$.

« Dans l'ensemble, la situation est très positive. La rentabilité est en voie d'amélioration. Mais nous avons affronté quelques obstacles. La croissance du fret aérien ne s'est pas concrétisée. Les marchés émergents ont subi un ralentissement. Et le prix du pétrole s'est envolé, entraînant un effet modérateur. Nous sommes plus optimistes quant à la fin de l'année. Et en 2014, les bénéfices devraient être le double de ceux de 2012 », a déclaré Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La performance des compagnies aériennes demeure solide. Cette année, les transporteurs aériens devraient afficher la même marge d'exploitation qu'en 2006 (3,2 %), même avec un prix du carburant d'aviation qui a bondi de 54 %. L'industrie a réussi à absorber cette énorme augmentation de coût grâce à des changements structurels de l'industrie (consolidations et coentreprises), à l'augmentation de ses ventes accessoires et à l'arrivée de moins de nouveaux joueurs en raison du resserrement des marchés financiers. De plus, l'industrie devrait connaître une année relativement bonne malgré une croissance économique mondiale de 2,0 %. Autrefois, une croissance de 2,0 % du produit intérieur brut (PIB) représentait le seuil sous lequel l'industrie subissait des pertes.

## Principaux facteurs influençant les prévisions pour 2013

**Croissance économique** : les bénéfices des compagnies aériennes suivent généralement les grandes tendances de l'économie. La confiance des milieux d'affaires a atteint un plancher à la fin de 2012, et on s'attendait à ce qu'une accélération de l'activité économique suive. Cela ne s'est pas encore concrétisé. On prévoit que la croissance du PIB en 2013 sera de 2,0 %, soit un peu moins que le taux de 2,2 % enregistré en 2012. Dans ce contexte général, nous avons assisté à une accélération de l'amélioration dans les marchés développés (surtout aux États-Unis) et à une décélération de la croissance dans certains marchés émergents importants (l'Inde, le Brésil et, dans une certaine mesure, la Chine).

**Prix du pétrole** : le prix moyen annuel du pétrole devrait s'élever à 109 \$ par baril (Brent). Bien que cela représente une augmentation de 1,0 \$ par rapport à la prévision précédente, les prix du carburant d'aviation ont légèrement fléchi. Nous prévoyons maintenant que le prix du carburéacteur atteindra en moyenne 126,4 \$ par baril (1,0 \$ de moins que prévu précédemment). L'impact net sur la facture totale de carburant (qui devrait atteindre 213 milliards \$, soit 31 % du total des coûts) devrait être neutre. L'impact de la crise syrienne et les prix plus élevés du pétrole ont surtout eu pour effet un affaiblissement de la demande.

**Transport de passagers** : la croissance du secteur passagers demeure forte, à 5,0 %, ce qui est tout de même légèrement inférieur à la croissance de 5,3 % prévue précédemment et au taux de 5,3 % enregistré en 2012. Le nombre de passagers devrait s'accroître de 3,12 milliards – c'est la première fois que le chiffre de 3 milliards est surpassé. Les rendements devraient être neutres pour l'année (sous le niveau de 0,3 % prévu précédemment). Toutefois, il faut noter que les coefficients d'occupation atteignent un niveau record (80,2 %) et que les rendements aux États-Unis sont supérieurs au niveau d'avant la récession.

**Fret aérien** : les marchés de fret demeurent stagnants. On s'attend à une croissance de 0,9 % (en baisse par rapport à la prévision précédente de 1,5 %). La capacité des compagnies aériennes d'ajuster la capacité du fret à la demande est limitée par la croissance naturelle qui survient lorsque les compagnies aériennes répondent à la demande du secteur passagers. En raison de cette disparité, les rendements du fret devraient diminuer de 4,9 % cette année (une dégradation par rapport au déclin de 2,0 % prévu précédemment). Les revenus du secteur du fret devraient fléchir de 8 milliards \$ pour s'établir à 59 \$ milliards \$, après un plafond atteint en 2011. En comparaison, les revenus du secteur passagers affichent une augmentation de 68 milliards \$ sur la même période, pour atteindre 565 milliards \$.

## Différences régionales en 2013

**Amérique du Nord** : les transporteurs d'Amérique du Nord devraient afficher la plus forte performance, avec des bénéfices de 4,9 milliards \$ (en hausse par rapport à la prévision précédente de 4,4 milliards \$), et une marge bénéficiaire avant intérêts et impôts (BAII) de 4.3 %. C'est plus du double des profits de 2,3 milliards \$ enregistrés en 2012. En plus des prévisions économiques plus favorables dans l'ensemble, la rentabilité de l'industrie nord-américaine est stimulée par une meilleure structure industrielle. Les consolidations et les coentreprises internationales dans les grands marchés produisent des gains d'efficience. Les

consommateurs profitent de réseaux élargis offrant plus de possibilités de voyages, et d'importants investissements améliorent le niveau de service. La demande dans le secteur passagers devrait connaître une modeste croissance de 2,0 %, soit le taux le plus faible parmi toutes les régions. Mais cette croissance surpassera l'augmentation de capacité de 1,6 %. La tendance à des réglementations plus onéreuses aux États-Unis soulève de plus en plus de préoccupations, parce que le département américain de la Justice a exprimé des objections non fondées à de nouvelles consolidations.

**Europe** : les transporteurs d'Europe devraient enregistrer des bénéfices de 1,7 milliard \$ (en hausse, par rapport à la prévision précédente de 1,6 milliard \$). Bien qu'il s'agisse d'une importante amélioration par rapport aux bénéfices de 400 millions \$ obtenus par les transporteurs européens en 2012, la marge BAII de seulement 1,3 % est la plus faible parmi les principales régions, et elle est bien inférieure à la moyenne de l'industrie, soit 3,2 %. La lente amélioration de la performance est largement attribuable aux marchés long-courriers et à la stabilisation économique de la zone euro. Les bénéfices de ces améliorations ne sont pas répartis équitablement. Sur le plan géographique, on constate de meilleurs résultats dans les marchés de l'Allemagne et du Royaume-Uni. Il y a aussi une différence selon la taille et l'échelle. Les grands groupes de transporteurs et les transporteurs bien implantés sur les routes long-courriers ont de meilleurs résultats que les transporteurs plus modestes largement dépendants des voyages intraeuropéens. Dans l'ensemble, nous prévoyons une augmentation de 4,0 % de la demande dans le secteur passagers, et une augmentation de capacité de seulement 2,8 %.

**Asie-Pacifique** : la prévision de bénéfices pour l'Asie-Pacifique est réduite à 3,1 milliards, en baisse de 1,5 milliard \$. Cette diminution est largement attribuable au ralentissement de la croissance dans les économies émergentes de la région. Les transporteurs d'Asie-Pacifique sont les plus importants joueurs dans les marchés mondiaux du fret aérien, et ils sont les plus affectés par la performance neutre de ce secteur. Ce phénomène a été en partie compensé par le renforcement du marché intérieur chinois. De plus, les transporteurs japonais profitent de l'expansion monétaire, de taux de change plus favorables et de la restructuration de l'industrie. Nous prévoyons une forte croissance de 6,6 % de la demande dans le secteur passagers, surpassée par une augmentation de capacité de 6,9 %.

**Amérique latine** : la prévision pour l'Amérique latine est inchangée, à 600 millions \$. La faiblesse économique au Brésil est compensée par une amélioration des résultats attribuable aux restructurations et à la gestion disciplinée de la capacité. Le marché long-courrier entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud continue de croître. Une nouvelle connectivité sud-sud avec l'Afrique et l'Asie (surtout pour le fret) s'annonce prometteuse, en dépit des ombres causées par le ralentissement cyclique de plusieurs économies émergentes. La croissance de 6,0 % de la demande dans le secteur passagers devrait surpasser la croissance de capacité de 5,3 %.

**Moyen-Orient** : les transporteurs du Moyen-Orient devraient afficher des bénéfices de 1,6 milliard \$, ce qui dépasse très légèrement la prévision précédente de 1,5 milliard \$. Les aéroports pivots très efficaces de la région continuent de susciter de forts résultats sur les

marchés long-courriers. Et l'impact de la crise syrienne a été limité. Le taux de croissance de la demande devrait atteindre 10,5 %, soit le plus élevé parmi toutes les régions. Mais cette croissance sera légèrement surpassée par l'augmentation de capacité de 11,3 %.

**Afrique** : les transporteurs de la région subiront des pertes de 100 millions \$ (plutôt que les profits prévus de 100 \$). Les marchés long-courriers font l'objet d'une féroce concurrence, alors que le développement des marchés intra-africains demeure entravé par un environnement réglementaire restrictif. Bien que les marchés africains connaissent les taux de croissance les plus élevés au monde, les transporteurs aériens de la région sont aux prises avec d'importantes entraves que sont les coûts élevés, les taxes onéreuses, l'interférence gouvernementale, les flottes inefficaces et les infrastructures médiocres. La demande devrait avoir une croissance vigoureuse de 7,8 %, soit plus que l'augmentation de capacité de 5,5 %.

### **Prévision pour 2014**

Les compagnies aériennes devraient faire un bond important en 2014, avec des bénéfices de 16,4 milliards \$ sur des revenus totalisant 743 milliards \$. L'augmentation de la confiance des consommateurs et des milieux d'affaires devrait se traduire par un raffermissement de l'activité économique mondiale (on prévoit une hausse du PIB de 2,7 %) qui aura un impact immédiat sur la rentabilité des compagnies aériennes. Les prix du pétrole devraient fléchir à 105 \$ par baril (Brent, 109 \$ cette année) en raison de la diminution des tensions géopolitiques et de meilleures prévisions énergétiques aux États-Unis. Les forces normales du marché inciteraient à prévoir un prix inférieur à 100 \$. Mais le cartel de l'OPEP fait obstacle à la pleine réalisation des avantages associés à de meilleures prévisions d'approvisionnement. De plus, l'amélioration des structures de marché dans plusieurs régions devrait continuer d'améliorer les performances et de favoriser les consommateurs.

Nous prévoyons une croissance du secteur passagers légèrement plus forte (5,8 %) et une importante amélioration de la croissance du fret (3,7 %). Toutefois, les rendements dans les secteurs passagers et du fret devraient encore décliner de 0,5 % et 2,1 % respectivement.

Toutes les régions connaîtront une augmentation de leur rentabilité, mais les résultats demeureront très différents selon les régions.

- L'année 2014 devrait être particulièrement forte pour les transporteurs d'Amérique du Nord (bénéfices nets de 6,3 milliards \$, les plus élevés de l'industrie). La gestion disciplinée de la capacité devrait permettre une amélioration des rendements, à l'encontre de la tendance mondiale.
- Les transporteurs d'Europe devraient aussi presque doubler leurs bénéfices, récoltant 3,1 milliards \$ (bien que cela représente une marge BAII de seulement 1,9 %, seuls les Africains faisant moins bien).
- L'Asie-Pacifique devrait afficher une modeste amélioration de la rentabilité avec des bénéfices de 3,6 milliards \$, largement associés aux résultats du fret aérien, à la croissance du marché intérieur chinois et aux avantages de la restructuration au Japon.
- Les transporteurs du Moyen-Orient devraient afficher des bénéfices de 2,1 milliards \$ (un record pour la région).

- Les transporteurs d'Amérique latine devraient connaître une augmentation des bénéfices qui atteindront 1,1 milliard \$.
- Les transporteurs d'Afrique devraient enregistrer des bénéfices de 100 millions \$.

Même avec les importantes améliorations prévues pour 2014, les bénéfices de 16,4 milliards \$ de l'industrie représentent un retour sur l'investissement de seulement 5,2 %. Cela est bien inférieur au coût du capital qui s'élève entre 7 % et 8 % en moyenne pour l'industrie.

« Les compagnies aériennes ont fait la preuve qu'elles pouvaient être rentables dans des conditions d'affaires adverses. Les gains d'efficience proviennent de nombreuses initiatives – consolidations, coentreprises, améliorations opérationnelles, développement de nouveaux marchés, innovation dans les produits et bien d'autres choses. Lorsque les forces du marché font évoluer les choses, on obtient des résultats qui renforcent l'industrie et profitent aux consommateurs. En termes simples, des compagnies aériennes plus fortes sont plus en mesure d'investir dans une plus grande connectivité et dans la mise au point de services innovateurs. Si plus de responsables politiques pouvaient tenir compte de cette réalité dans les analyses coûts-bénéfices de leurs nouvelles réglementations, l'industrie se porterait beaucoup mieux et générerait encore plus d'avantages économiques », selon M. Tyler.

L'équilibre entre profits et pertes demeure délicat, en dépit de prévisions plus favorables pour 2014. « Avec des bénéfices de 16,4 milliards \$ pour le transport de presque 3,3 milliards de passagers, les compagnies aériennes récoltent en moyenne 5 \$ par passager. Ce simple calcul prouve que même une légère modification de l'environnement opérationnel – une nouvelle taxe ou une quelconque augmentation de coût – pourrait modifier sensiblement les prévisions », a expliqué M. Tyler.

– IATA –

**Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :**

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto: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.