



COMMUNIQUÉ

N° : 36

La forte demande se poursuit – La reprise entre dans une deuxième phase plus lente –

25 août 2010 (Sydney) – L'Association du transport aérien international a publié ses statistiques de transport aérien international régulier pour le mois de juillet, qui indiquent que le renforcement de la demande se poursuit dans les secteurs passagers et fret. Si on compare à juillet 2009, la demande dans le secteur passagers international a augmenté de 9,2 %, alors que le fret international régulier est en hausse de 22,7 %.

Ces comparaisons d'une année à l'autre pour le mois de juillet montrent des chiffres inférieurs à juin, alors que les taux de croissance étaient de 11,6 % et 26,6 % pour le trafic passagers et le fret respectivement. Cet apparent ralentissement est entièrement attribuable au fait qu'en juillet 2009, la reprise du trafic s'amorçait déjà. Après ajustement des fluctuations saisonnières, l'amélioration de la demande d'un mois à l'autre a été plus rapide en juillet qu'en juin.

Il est clair que la reprise est entrée dans une deuxième phase. Durant la seconde moitié de 2009, la demande se rétablissait à un rythme annualisé de 12 % dans le secteur passagers et de 28 % dans le secteur du fret. Cette année, jusqu'à juillet, les taux de croissance annualisés sont descendus à 8 % pour le secteur passagers et 17 % pour le fret aérien. Toutefois, ces chiffres sont considérablement plus élevés que la tendance traditionnelle de l'industrie, qui est de 6 %.

« La reprise de la demande s'opère plus rapidement que prévu. Mais, lorsqu'on envisage la fin de l'année, le rythme de la reprise devrait ralentir. La reprise économique sans création d'emploi fragilise la confiance des consommateurs, particulièrement en Amérique du Nord et en Europe. Cela affecte le marché des loisirs et celui du fret. Après la forte relance du fret associée à la reconstitution des stocks, la croissance proviendra dorénavant des dépenses des consommateurs, lesquelles demeurent faibles », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Secteur passagers

- En juillet, le volume de trafic passagers mondial était de 3 % supérieur au niveau d'avant la crise, au début de 2008.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont surpassé la moyenne de l'industrie avec une croissance de 10,9 % en juillet. Cela correspond au taux de croissance régional de 10,6 % mesuré pour la portion de l'année écoulée. L'augmentation de la capacité en juillet représente moins de la moitié de l'augmentation de la demande (5,1 %), ce qui a poussé à la hausse les coefficients d'occupation. En tête de la reprise, les transporteurs de la région devraient afficher des profits de 2,2 milliards \$US. Ce sera le gain en dollars le plus important en 2010, par rapport à 2009.
- **Les transporteurs d'Europe**, affectés par la faiblesse de l'économie régionale, ont connu une faible croissance lorsque la reprise a débuté dans la seconde moitié de 2009. Ces

compagnies aériennes bénéficient maintenant de l'expansion du marché des long-courriers qui s'effectue en 2010. En juillet, la demande dans le secteur passagers était en hausse de 6,2 % par rapport à la même période en 2009. Mais le lent départ de la région dans le processus de reprise a entraîné la plus faible demande de toutes les régions durant les sept premiers mois de l'année (+3,6 %).

- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une amélioration de 7,9 % de la demande dans le secteur passagers en juillet, par rapport à juillet 2009. Au cours des sept premiers mois de l'année, les transporteurs de la région ont connu une augmentation de 6,3 %, mais ils ont limité l'augmentation de la capacité à seulement 1,0 %. Cela a fait passer les coefficients d'occupation à 82,0 % et engendré des gains importants au plan des revenus unitaires, ce qui permet à la région de revenir cette année à la rentabilité
- **Les transporteurs d'Afrique** profitent maintenant de la reprise de l'économie et des voyages. Ils surpassent l'ensemble de l'industrie avec une croissance de 13,0 % de la demande dans le secteur passagers en juillet, ce qui reflète fidèlement la croissance de 13,1 % enregistrée depuis le début de l'année. La capacité se rétablit rapidement, l'augmentation en juillet étant de 10,4 %, ce qui limite l'augmentation des coefficients d'occupation et des performances financières.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont surpassé la moyenne mondiale avec une croissance du secteur passagers de 14,2 % en juillet (10,9 % pour les sept premiers mois de l'année). Des augmentations de capacité plus rapides ont fait baisser les coefficients d'occupation, ce qui limitera les performances financières.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** continuent d'effectuer la plus importante augmentation de capacité (12,8 % en juillet et 13,2 % durant les sept premiers mois de l'année). Ils ont fait en sorte d'augmenter la demande à des taux encore plus élevés (16,8 % en juillet et 19,4 % durant les sept premiers mois de l'année). Les coefficients d'occupation et les performances financières en seront améliorés cette année.

Secteur du fret

- La demande mondiale dans le secteur du fret en juillet était de 4 % supérieure au niveau d'avant la crise, au début de 2008.
- On s'attend à un ralentissement dans le secteur du fret aérien durant la seconde moitié de l'année, puisque le cycle économique entre dans une nouvelle phase. Les taux de croissance extraordinaires du fret à la fin de 2009 et au début de 2010 étaient attribuables à la reconstitution des stocks d'inventaires par les entreprises. Le cycle de reconstitution des stocks étant complété, la demande dans le secteur du fret proviendra des dépenses des consommateurs et des dépenses en immobilisations des entreprises. Le faible niveau de confiance des consommateurs en Europe et en Amérique du Nord sera un facteur négatif. Mais le renforcement des profits des entreprises favorise une augmentation des dépenses en immobilisations, ce qui pourrait contribuer à maintenir une solide croissance du fret.
- La reprise à deux vitesses se traduit par une faible croissance chez les **transporteurs d'Europe**, soit 12,1 % en juillet, ce qui représente moins de la moitié du taux de 25,3 % enregistré par les **transporteurs d'Asie-Pacifique**, ou du taux de 27,1 % enregistré par les **transporteurs d'Amérique du Nord**.

« L'amélioration de la demande est une forte composante de la reprise. Mais cette réalité doit se refléter sur les résultats nets. Les profits anticipés de 2,5 milliards \$US en 2010 ne représentent qu'une marge de profit de 0,5 %. Par conséquent, la situation de l'industrie demeure fragile. Nous devons aller au-delà de la reprise pour assurer une rentabilité durable à des niveaux qui dépassent le coût du capital, soit 7-8 %. Pour cela, nous devons changer la structure de l'industrie », selon M. Bisignani.

« Les coûts représentent un facteur critique. Cette année a été marquée par des arrêts de travail et des menaces de grèves chez les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne. L'évitement des grèves à la BAA et l'AENA, le fournisseur espagnol de services de navigation aérienne, ont été des réussites majeures. Nous sommes tous ensemble dans cette entreprise, incluant nos partenaires de la chaîne de valeur et ceux qui travaillent au sein de cette industrie financièrement fragile. Ce n'est pas le temps de faire des grèves. Nous devons travailler ensemble pour assurer notre avenir, en trouvant des solutions pour réduire les coûts », soutient M. Bisignani.

M. Bisignani a aussi souligné la nécessité d'établir une structure réglementaire qui facilite les consolidations transfrontalières. « La crise a donné lieu à une consolidation en Europe et aux États-Unis. La fusion annoncée ce mois-ci par les compagnies aériennes LAN et TAM fait entrer l'Amérique latine dans le portrait. Et les marques transnationales profitent aux consommateurs dans plusieurs parties du monde. Mais nous demeurons une industrie qui comporte plus de mille joueurs et qui n'a que des possibilités limitées au plan des consolidations, à cause des restrictions sur la propriété associées à l'antique système bilatéral. Les réalités d'affaires de l'industrie sont en mutation. Il est essentiel que les gouvernements trouvent une structure réglementaire moderne, débarrassée des restrictions désuètes sur la propriété et apte à favoriser les consolidations à l'échelle mondiale – ce qui est un fait acquis pour les autres industries », ajoute M. Bisignani.

– IATA –

Contact :

Anthony Concil
Directeur des communications corporatives
+ 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 transport aérien international régulier.
- Le département des Communications corporatives a ouvert un compte Twitter, *@iata2press*, spécialement à l'intention des médias. Vous pouvez maintenant obtenir les dernières nouvelles de l'industrie à l'adresse <http://twitter.com/iata2press>.
- Explication des mesures :
 - RPK : kilomètre-passager payant – mesure du trafic réel de passagers.
 - ASK : sièges-kilomètres offerts – mesure de la capacité des transporteurs.
 - PLF : coefficient d'occupation – le pourcentage de ASK utilisé. Si on compare 2009 à 2008, le PLF indique la différence de pourcentage entre les deux périodes comparées.
 - FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
 - AFTK : tonne-kilomètre de marchandises disponible – mesure de la capacité totale disponible du fret.
 - FLF : coefficient de charge du fret, soit le pourcentage de l'AFTK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien international régulier; le trafic domestique n'est pas inclus dans les statistiques.
- Toutes les données sont provisoires et reflètent l'information disponible au moment de la publication, et des estimations pour les données manquantes. Les statistiques antérieures pourraient être révisées.
- Les parts de marché du trafic passagers international, en termes de RPK, sont réparties entre les régions comme suit : Europe, 40,7 %; Asie-Pacifique, 25,2 %; Amérique du Nord, 16,0 %; Moyen-Orient, 10,7 %; Amérique latine, 4,1 %; Afrique, 3,3 %.

- Les parts de marché du trafic de fret international, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 44,7 %; Europe, 24,3 %; Amérique du Nord, 16,6 %; Moyen-Orient, 10,4 %; Amérique latine, 2,8 %; Afrique, 1,3 %.