



COMMUNIQUÉ

No : 58

## Rentabilité accrue prévue en 2025 même si les problèmes de chaînes d'approvisionnement persistent

10 décembre 2024 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses prévisions financières pour l'industrie aérienne mondiale en 2025, qui indiquent un léger renforcement de la rentabilité malgré les problèmes persistants de coûts et de chaînes d'approvisionnement. En voici les principaux faits saillants.

- Les bénéfices nets devraient s'élever à 36,6 milliards \$ en 2025, pour une marge bénéficiaire nette de 3,6 %. Il s'agirait d'une légère amélioration comparativement aux bénéfices nets de 31,5 milliards \$ prévus pour 2024 (marge bénéficiaire nette de 3,3 %). Le bénéfice net moyen par passager devrait être de 7,0 \$ (moins que les 7,9 \$ de 2023 et plus que les 6,4 \$ de 2024).
- Les bénéfices d'exploitation en 2025 devraient s'élever à 67,5 milliards \$, pour une marge bénéficiaire d'exploitation nette de 6,7 % (une amélioration par rapport à la marge de 6,4 % prévue pour 2024).
- Le rendement du capital investi (RCI) dans l'industrie mondiale devrait être de 6,8 % en 2025. Bien qu'il s'agisse d'une amélioration par rapport au RCI de 6,6 % de 2024, ce rendement à l'échelle mondiale demeure inférieur au coût moyen pondéré du capital. Le RCI est le plus élevé chez les transporteurs d'Europe, du Moyen-Orient et de l'Amérique latine, où il dépasse le coût du capital.
- Les recettes totales de l'industrie devraient s'élever à 1007 milliards \$. Cela constitue une augmentation de 4,4 % par rapport à 2024 et, pour la première fois, les recettes dépasseront la marque de 1000 milliards \$. Les dépenses devraient augmenter de 4,0 % pour atteindre 940 milliards \$.
- Le nombre de passagers devrait atteindre 5,2 milliards en 2025, soit une hausse de 6,7 % par rapport à 2024. Pour la première fois, ce nombre dépassera la marque des cinq milliards.
- Les volumes de fret devraient atteindre 72,5 millions de tonnes, en hausse de 5,8 % par rapport à 2024.

« Nous prévoyons que les compagnies aériennes vont réaliser des bénéfices de 36,6 milliards \$ à l'échelle mondiale en 2025. Ils seront durement gagnés, puisque les compagnies aériennes vont profiter des prix moins élevés du pétrole tout en maintenant des coefficients d'occupation supérieurs à 83 %, en exerçant un contrôle serré des coûts, en investissant dans la décarbonation et en gérant le retour à des niveaux de croissance plus normaux après l'extraordinaire reprise postpandémique. Tous ces efforts vont atténuer les nombreux obstacles à la rentabilité qui



échappent au contrôle des transporteurs, notamment les problèmes de chaînes d'approvisionnement, la déficience des infrastructures, les réglementations onéreuses et le fardeau fiscal croissant », explique Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

M. Walsh ajoute : « En 2025, les recettes de l'industrie vont dépasser les 1000 milliards \$ pour la première fois. Il est important de mettre cela en perspective. Mille milliards est un nombre important ; cela représente presque 1 % de l'économie mondiale. Cela fait de l'industrie aérienne une industrie stratégiquement importante. Mais rappelons que les compagnies aériennes assument des coûts de 940 milliards \$, sans parler des intérêts et des taxes. Les transporteurs obtiennent une marge bénéficiaire nette de seulement 3,6 %. En d'autres termes, la zone tampon entre profits et pertes, même dans une bonne année comme celle que nous prévoyons en 2025, n'est que de 7 \$ par passager. Avec des marges aussi minces, les compagnies aériennes doivent sans cesse surveiller très étroitement leurs coûts et exiger une efficacité semblable dans toute la chaîne d'approvisionnement, en particulier chez nos fournisseurs d'infrastructures monopolistiques qui, trop souvent, nous déçoivent en termes de performance et d'efficacité. »

L'IATA a souligné les bienfaits importants d'une connectivité accrue. Les plus récentes estimations indiquent que le nombre d'employés des compagnies aériennes devrait atteindre 3,3 millions en 2025. Les compagnies aériennes sont au cœur de la chaîne de valeur mondiale de l'aviation, qui emploie 86,5 millions de personnes et génère un impact économique de 4100 milliards \$, représentant 3,9 % du PIB mondial (chiffres de 2023). La connectivité est un catalyseur économique de croissance dans presque tous les secteurs industriels.

« En 2025, pour la première fois, le nombre de voyageurs va dépasser les cinq milliards, et le nombre de vols va atteindre 40 millions. Cette croissance signifie que la connectivité aérienne va créer et soutenir des emplois dans l'ensemble de l'économie mondiale. Les plus visibles s'observent dans les secteurs de l'hôtellerie et du commerce de détail, ce qui nous amènera à répondre aux besoins d'un plus grand nombre de clients. Mais presque toutes les entreprises profitent de la connectivité offerte par le transport aérien, facilitant les rencontres avec la clientèle, la réception des fournitures ou le transport des produits. De plus, la croissance de l'aviation contribue à l'atteinte de presque tous les objectifs de développement durable des Nations Unies », selon M. Walsh.

### **Facteurs de la prévision**

La performance financière globale devrait s'améliorer en 2025, en raison des prix moins élevés du carburéacteur et des gains d'efficacité. D'autres améliorations sont retardées par la discipline forcée en matière de capacité résultant des problèmes de chaînes d'approvisionnement non résolus. Cela limite les possibilités de croissance et augmente les coûts dans plusieurs domaines, notamment la location et l'entretien des aéronefs.

La rentabilité nette sera aussi compressée parce que les compagnies aériennes s'attendent à épuiser leurs pertes fiscales reportées durant la pandémie, causant une augmentation des taux d'imposition en 2025.

### **Recettes**

Les recettes devraient augmenter de 4,4 % pour atteindre 1007 milliards \$ en 2025.



**Les recettes provenant des passagers** devraient atteindre 705 milliards \$ (70 % des recettes totales), avec une somme supplémentaire de 145 milliards \$ provenant des services accessoires en 2025. Les voyages deviennent plus abordables puisque le rendement du secteur passagers devrait baisser de 3,4 % (billet plus services accessoires). Les recettes unitaires devraient diminuer plus modérément de 2,5 %.

En d'autres termes, le tarif aérien moyen en 2025, incluant les services accessoires, devrait s'établir à 380 \$, en baisse de 1,8 % par rapport à 2024. En termes réels (réajusté pour l'inflation), cela représente une chute de 44 % par rapport à 2014, ce qui indique qu'une valeur considérable est transférée aux consommateurs grâce aux efforts permanents de l'industrie pour améliorer son efficacité.

La demande du secteur de passagers (RPK) devrait augmenter de 8,0 % en 2025, soit plus que l'augmentation prévue de capacité (ATK) évaluée à 7,1 %. Les départs d'aéronefs devraient atteindre 40 millions, une hausse de 4,6 % par rapport à 2024, et le coefficient moyen d'occupation des sièges devrait s'établir à 83,4 %, en hausse de 0,4 point de pourcentage par rapport à 2024.

Un sondage d'opinion de l'IATA confirme les prévisions optimistes quant à la demande du secteur de passagers. Si on compare les douze prochains mois aux douze derniers mois :

- 41 % des voyageurs interrogés disent qu'ils s'attendent à voyager davantage, tandis que 53 % s'attendent à voyager à la même fréquence, et 5 % s'attendent à voyager moins.
- 47 % des voyageurs interrogés s'attendent à dépenser plus d'argent en voyage ; 46 % vont avoir les mêmes dépenses ; et 8 % pensent dépenser moins.

**Les recettes provenant du transport de fret** devraient atteindre 157 milliards \$ en 2025 (15,6 % des recettes totales). La demande va probablement augmenter de 6,0 %, et le rendement moyen s'ajustera à la baisse de 0,7 %, tout en se maintenant bien au-dessus des niveaux prépandémiques. Les tarifs de fret (exprimés en dollars/kg de 2014) devraient s'établir à 1,34 \$, en baisse de 0,06 % par rapport à 2024, et de 24,4 % par rapport à 2014.

Plusieurs tendances devraient demeurer favorables au fret aérien en 2025. Cela inclut notamment l'incertitude géopolitique qui entoure les envois maritimes transitant par le canal de Suez et l'expansion du commerce électronique provenant d'Asie.

## **Coûts**

Les coûts devraient augmenter de 4,0 % en 2025, pour atteindre 940 milliards \$.

**Coûts non liés au carburant** : des coûts plus élevés ont été observés dans tous les postes en 2024, hormis le carburant, exerçant une pression sur les marges. Les principaux problèmes de coûts proviennent de la pression salariale intense et des dépenses non récurrentes associées aux grèves dans plusieurs compagnies aériennes en 2024. De plus, il y a eu une brusque augmentation des coûts de maintenance en raison du maintien au sol d'aéronefs et du vieillissement de la flotte mondiale. Dans l'ensemble, les coûts unitaires non liés au carburant ont augmenté de 1,3 % en 2024, pour un total de 643 milliards \$. Les augmentations de coûts unitaires non liés au carburant en 2025 devraient se limiter à 0,5 %, pour un total de 692 milliards \$.



La main-d'œuvre est le plus important élément de coût non lié au carburant. En 2025, les coûts de main-d'œuvre devraient s'élever à 253 milliards \$, en hausse de 7,6 % par rapport à 2024. Toutefois, les gains de productivité feront en sorte que les coûts unitaires moyens de main-d'œuvre vont augmenter de 0,5 % en 2025, par rapport à 2024. La main-d'œuvre des compagnies aériennes devrait s'accroître de 4 % pour atteindre 3,3 millions de personnes.

**Carburant** : le prix du carburéacteur a été abaissé à 70 \$ par baril en septembre 2024, pour la première fois depuis le début de la guerre en Ukraine. En 2025, le carburéacteur devrait coûter en moyenne 87 \$ par baril (en baisse par rapport au prix de 99 \$ par baril en 2024), selon une marge de craquage de 12 \$ par baril et un prix du pétrole brut de 75 \$ par baril de Brent. Par conséquent, les dépenses cumulatives en carburant des compagnies aériennes devraient s'élever à 248 milliards \$, en baisse de 4,8 %, malgré une augmentation de 6 % de la quantité de carburant consommée (107 milliards de gallons). Le carburant devrait représenter 26,4 % des frais d'exploitation en 2025, plutôt que 28,9 % en 2024.

Les coûts de conformité au CORSIA (achat de crédits de compensation du carbone) ont commencé à s'imposer en 2024 et sont évalués à 700 millions \$ ; ils devraient atteindre 1 milliard \$ en 2025. Le coût des faibles quantités disponibles de carburant d'aviation durable devrait ajouter 3,8 milliards \$ aux coûts de l'industrie en 2025, par rapport à 1,7 milliard \$ en 2024.

## Risques

Avec les graves incertitudes géopolitiques et économiques qui règnent, les risques les plus importants pour la prévision de l'industrie sont les suivants :

- **Conflit** : il pourrait y avoir une dégradation de la prévision si les guerres en Europe et au Moyen-Orient s'étendent. À l'inverse, le retour à la paix dans l'un ou l'autre des cas aurait un impact positif, en particulier dans le cas de la guerre entre la Russie et l'Ukraine.
- **Administration Trump** : la prochaine administration Trump aux États-Unis amène des incertitudes considérables. Des guerres tarifaires et commerciales nuiraient à la demande dans le secteur du fret aérien et pourraient affecter les voyages d'affaires. Si ces politiques ravivent l'inflation, et que la réponse politique consiste en des taux d'intérêt plus élevés, les impacts négatifs sur la demande seront exacerbés. Toutefois, si la posture favorable à l'entreprise du premier gouvernement Trump se reproduit durant ce prochain mandat, les gains associés à la déréglementation et à la simplification des affaires pourraient être importants.
- **Prix du pétrole** : des prix moins élevés pour le pétrole et la réduction des coûts de carburant qui s'ensuivrait sont un facteur majeur de l'amélioration des perspectives des compagnies aériennes en 2025. Si cela ne se réalise pas pour une raison quelconque, étant donné les minces marges de l'industrie, la prévision serait considérablement modifiée.

## Aperçu par région

Toutes les régions prévoient une amélioration des performances financières en 2025, comparativement à 2024, et toutes les régions devraient obtenir un bénéfice net collectif, tant en 2024 qu'en 2025. Toutefois, la rentabilité varie considérablement entre transporteurs et entre régions. Par exemple, la marge bénéficiaire nette collective des transporteurs d'Afrique devrait être



la plus faible, à 0,9 %, tandis que les transporteurs du Moyen-Orient vont obtenir la marge la plus élevée, à 8,2 %.

### Amérique du Nord

Bénéfice net estimé en 2024 (Marge nette) Par passager	Bénéfice net prévu en 2025 (Marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
11,8 milliards \$ (3,6 %) 10,3 \$	13,8 milliards \$ (4,2 %) 11,8 \$	+3,0 %	+2,8 %

**L'Amérique du Nord** continue de générer les bénéfices absolus les plus élevés, bien qu'à un niveau moins élevé qu'avant la pandémie. Cela est attribuable aux vulnérabilités importantes de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur des transporteurs à bas prix. La livraison ralentie des aéronefs de prochaine génération et la dépendance à des types d'aéronefs uniques ont particulièrement affecté ce segment, tandis que la croissance des salaires a réduit l'avantage concurrentiel des transporteurs à bas prix sur les transporteurs réguliers. La rentabilité devrait s'améliorer en 2025, même si certains problèmes comme les grèves ou les incidents de TI ont eu des impacts qui vont probablement se faire sentir encore durant la nouvelle année.

### Europe

Bénéfice net estimé en 2024 (Marge nette) Par passager	Bénéfice net prévu en 2025 (Marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
10,0 milliards \$ (3,9 %) 8,2 \$	11,9 milliards \$ (4,4 %) 9,2	+7,0 %	+6,5 %

**L'Europe** a affronté plusieurs défis menaçant la compétitivité en 2024, notamment la croissance des salaires, le maintien au sol des flottes, les restrictions liées au niveau de bruit, les redevances aéroportuaires croissantes, les réglementations onéreuses et les taxes nationales élevées. La guerre qui se prolonge en Ukraine continue d'affecter les transporteurs du continent, et 20 % de l'espace aérien est fermé, ce qui nécessite des trajets plus longs vers certaines destinations d'Asie, puisque l'espace aérien russe est interdit aux transporteurs européens. Néanmoins, 2025 devrait amener un léger rétablissement de la rentabilité, attribuable en bonne partie au secteur des transporteurs à bas prix, alors qu'on tournera le dos au pic d'immobilisation des flottes causé par des problèmes de chaînes d'approvisionnement.



## Asie-Pacifique

Bénéfice net estimé en 2024 (Marge nette) Par passager	Bénéfice net prévu en 2025 (Marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
3,2 milliards \$ (1,3 %) 1,8 \$	3,6 milliards \$ (1,4 %) 1,8 \$	+11,7 %	+10,8 %

**L'Asie-Pacifique** est le plus grand marché en termes de RPK, et la Chine compte pour plus de 40 % du trafic de la région. En 2024, le nombre de RPK a augmenté de 18,6 %, en partie parce que le marché a été stimulé par l'assouplissement des exigences de visa d'entrée dans plusieurs pays, dont la Chine, le Vietnam, la Malaisie et la Thaïlande. Les transporteurs chinois ont signalé des pertes nettes au premier semestre de 2024, attribuables aux problèmes de chaînes d'approvisionnement, à l'offre excédentaire dans le marché intérieur, et à la limite de 100 fréquences hebdomadaires de vols de la Chine vers les États-Unis (un tiers de moins qu'avant la pandémie). L'Asie-Pacifique a aussi subi une brusque chute des rendements en 2024. Grâce à la forte demande et aux coefficients d'occupation croissants, on devrait observer une légère amélioration de la rentabilité en 2025.

## Amérique latine

Bénéfice net estimé en 2024 (Marge nette) Par passager	Bénéfice net prévu en 2025 (Marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
1,0 milliard \$ (2,1 %) 3,2 \$	1,3 milliard \$ (2,4 %) 3,8 \$	+8,0 %	+7,9 %

**L'Amérique latine** abrite des compagnies aériennes florissantes et d'autres qui éprouvent des difficultés financières importantes, parfois même jusqu'à des procédures de faillite en vertu du Chapitre 11. La dépréciation des monnaies dans certains pays ayant des opérations intérieures considérables a causé plusieurs problèmes, puisque les principaux coûts, comme les dépenses liées aux flottes et le service de la dette, sont payés en dollars américains. La rentabilité devrait s'améliorer en 2025 alors que les transporteurs émergeront des restructurations en vertu du Chapitre 11 avec une meilleure compétitivité et que les taux de change vont évoluer vers une situation favorable aux transporteurs de la région.

## Moyen-Orient

Bénéfice net estimé en 2024 (Marge nette) Par passager	Bénéfice net prévu en 2025 (Marge nette) Par passager	Demande en 2025 (RPK)	Capacité en 2025 (ASK)
5,3 milliards \$ (7,7 %) 23,1 \$	5,9 milliards \$ (8,2 %) 23,9 \$	+9,5 %	+9,2 %



**Le Moyen-Orient** a obtenu la plus forte performance financière en 2024, comme l'indique le bénéfice net par passager le plus élevé parmi les régions. Les compagnies aériennes ont profité de la robuste performance économique de la région, des investissements stratégiques en infrastructures, des politiques gouvernementales favorables et de la fermeture de l'espace aérien russe aux compagnies européennes, américaines et parfois asiatiques. Le Moyen-Orient a été la seule région à enregistrer une hausse des rendements du secteur de passagers en 2024, en raison du fort segment des voyages d'affaires long-courriers. Les rendements pourraient se stabiliser en 2025 à cause de l'expansion de capacité prévue. Malgré l'escalade du conflit à Gaza, les transporteurs du Golfe ont été très peu affectés. Des cibles de croissance ambitieuses pour 2025 pourraient être compromises par des problèmes de chaînes d'approvisionnement, causant des retards dans la livraison des avions et une disponibilité limitée de moteurs.

## Afrique

<b>Bénéfice net estimé en 2024 (Marge nette) Par passager</b>	<b>Bénéfice net prévu en 2025 (Marge nette) Par passager</b>	<b>Demande en 2025 (RPK)</b>	<b>Capacité en 2025 (ASK)</b>
0,1 milliard \$ (0,8 %) 0,9 \$	0,2 milliard \$ (0,9 %) 1,0 \$	+8,0 %	+7,7 %

**Les transporteurs d'Afrique** subissent des coûts d'exploitation élevés et une faible propension à dépenser dans plusieurs marchés intérieurs. L'enjeu important réside dans la pénurie de dollars américains dans certaines économies qui, s'ajoutant aux problèmes d'infrastructures et de connectivité, nuit à l'expansion de l'industrie et à sa performance. Malgré ces obstacles, la demande de voyages aériens est soutenue, ce qui devrait améliorer légèrement la rentabilité de la région en 2025.

## Le point de vue des voyageurs

Le transport aérien continue d'offrir de la valeur aux consommateurs. Un récent sondage (réalisé dans 14 pays auprès de 6500 répondants qui ont pris l'avion au moins une fois au cours de la dernière année) révèle que 96 % des voyageurs ont été satisfaits de leur voyage. De plus, 88 % considèrent que les voyages aériens rendent leur vie meilleure, et 78 % disent que les voyages aériens leur en donnent pour leur argent.

Les passagers comptent sur une industrie aérienne sûre, durable, efficiente et rentable. Le sondage d'opinion de l'IATA a fait ressortir le rôle important que les voyageurs attribuent à l'industrie aérienne :

- 90 % trouvent que les voyages aériens sont une nécessité de la vie moderne ;
- 90 % considèrent que la connectivité aérienne est essentielle à l'économie ;
- 88 % disent que les voyages aériens ont un impact positif sur les sociétés ;



- 83 % disent que le réseau mondial de transport aérien est un contributeur clé pour l'atteinte des objectifs de développement durable de l'ONU ; et
- 84 % sont soucieux du succès de l'industrie aérienne.

L'industrie aérienne s'est engagée à éliminer les émissions nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation d'ici 2050. Les voyageurs expriment un niveau élevé de confiance à l'égard de cette démarche, et 81 % estiment que l'industrie fait preuve d'engagement et de volonté de travailler ensemble pour atteindre cet objectif. 77 % des voyageurs pensent que les dirigeants de l'aviation prennent les changements climatiques très au sérieux.

[>Consultez la plus récente prévision du transport aérien](#)

**- 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 340 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur X](#) pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)