



COMMUNIQUÉ

N° : 30

Les profits élevés se maintiennent

– Les coûts de la main-d'œuvre, du carburant et des fournisseurs sont en hausse –

6 juin 2017 (Cancún) – L'Association du transport aérien international (IATA) a révisé à la hausse ses prévisions sur la rentabilité de l'industrie pour 2017. On s'attend maintenant à ce que les compagnies aériennes enregistrent des profits de 31,4 milliards \$ (plutôt que les 29,8 milliards \$ prévus auparavant), sur des recettes de 743 milliards \$ (plutôt que 736 milliards \$).

« Ce sera encore une année solide pour l'industrie aérienne. La demande est plus forte que prévu, tant dans le secteur passagers que dans le secteur du fret aérien. Alors que les recettes augmentent, les gains sont comprimés par l'augmentation des dépenses de carburant, de main-d'œuvre et de maintenance. Les compagnies aériennes sont encore dans le noir et elles procurent des gains supérieurs au coût du capital. Mais comparativement à l'an dernier, il y a une baisse de rentabilité », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

En 2017, les compagnies aériennes prévoient obtenir des bénéfices nets de 7,69 \$ par passager. Il s'agit d'une diminution par rapport aux chiffres de 9,13 \$ en 2016 et 10,08 \$ en 2015. Malgré cette diminution, ce bénéfice est plus de trois fois plus élevé que le bénéfice net moyen par passager obtenu durant la période de 2001 à 2015. La marge bénéficiaire moyenne s'établit à 4,2 % (en baisse par rapport à la marge de 4,9 % en 2016).

« Les compagnies aériennes sont entrées dans une nouvelle ère sur le plan de la rentabilité de l'industrie. Pour une troisième année consécutive, nous nous attendons à des rendements supérieurs au coût du capital. Cependant, avec des gains de 7,69 \$ par passager, il n'y a guère de marge de manœuvre. C'est pourquoi les compagnies aériennes doivent demeurer vigilantes quant aux augmentations de coûts, notamment ceux liés aux taxes, à la main-d'œuvre et aux infrastructures », explique M. de Juniac.

Alors que dans l'ensemble, les résultats de l'industrie sont forts, les grandes variations régionales demeurent. L'Amérique du Nord génère environ la moitié des profits de l'industrie (15,4 milliards \$). L'Europe et l'Asie-Pacifique y ajouteront chacune 7,4 milliards \$. Les transporteurs d'Amérique latine et du Moyen-Orient devraient

enregistrer des gains de 800 millions \$ et 400 millions \$ respectivement. Les compagnies aériennes d'Afrique prévoient des pertes de 100 millions \$.

Facteurs de la prévision

Environnement de demande solide : l'environnement de demande a été plus fort que prévu. La prévision de croissance du PIB en 2017 est de 2,9 %. Si cela s'avère, ce sera la meilleure performance économique mondiale depuis 2011.

- **La demande dans le secteur passagers** devrait augmenter de 7,4 % en 2017. C'est le même taux de croissance qu'en 2016 et cela représente 2,3 points de pourcentage de plus que la prévision précédente. La demande supérieure se traduit par une augmentation de 275 millions de passagers (par rapport à 2016), ce qui portera le nombre total de passagers à 4,1 milliards cette année. Si la prévision se réalise, ce sera la croissance annuelle la plus élevée jamais enregistrée en termes de nombre absolu de passagers.

Le plus important, du point de vue des résultats financiers de l'industrie, est que cette hausse prévue de la demande fera en sorte que la croissance du trafic sera supérieure à la croissance prévue de la capacité. En conséquence, le coefficient d'occupation des sièges devrait atteindre 80,6 % (un peu plus que le taux de 80,3 % enregistré en 2016), ce qui favorisera les recettes unitaires.

- **La demande dans le secteur du fret aérien** devrait augmenter de 7,5 % en 2017. C'est plus de deux fois le taux de 3,6 % enregistré en 2016, et cela représente 4,0 points de pourcentage de plus que la prévision précédente pour cette année. La quantité totale de marchandises transportées devrait atteindre 58,2 millions de tonnes. C'est plus que la prévision précédente (2,5 millions de tonnes de plus) et 3,9 millions de tonnes de plus qu'en 2016.

Le fret aérien connaît généralement une forte hausse au début d'une reprise économique, puisque les entreprises ont recours au transport aérien pour rapidement reconstituer leurs stocks. C'est ce qui se produit actuellement. Il faut aussi noter que certaines tendances commerciales alimentent la croissance du secteur du fret, comme le déplacement vers le commerce électronique et la vente de produits pharmaceutiques.

Coûts

Les augmentations de coûts du carburant, de la main-d'œuvre et de la maintenance se sont accélérées au premier trimestre. Dans l'ensemble, les dépenses de l'industrie devraient s'élever à 687 milliards \$, une augmentation de 44 milliards \$ par rapport à 2016. Les recettes de l'industrie devraient augmenter pour atteindre 743 milliards \$, soit 38 milliards \$ de plus qu'en 2016.

- La baisse du prix du **pétrole** a été le principal facteur de la diminution de 8 % des coûts unitaires en 2016, mais cet impact tire à sa fin en raison de l'influence des opérations de couverture et de la hausse des prix au comptant. Dans certaines régions, on observe encore de modestes gains résultant des couvertures, mais cela n'arrivera pas à compenser la hausse des autres coûts d'exploitation. La facture totale de carburant de l'industrie devrait s'élever à 129 milliards \$, soit un peu moins qu'en 2016 (133 milliards \$), ce qui représentera 18,8 % des coûts totaux de l'industrie. La prévision situe le prix moyen du baril de Brent à 54 \$ (en hausse par rapport au prix de 44,6 \$ en 2016, mais près du prix actuel), ce qui reflète un équilibre entre les coupures d'approvisionnement de l'OPEP et les nouveaux approvisionnements en pétrole de schiste provenant des États-Unis. Cela fera en sorte que le prix moyen du kérosène d'aviation s'établira à 64 \$ par baril cette année.
- En plus des effets produits par les prix du carburant et les opérations de couverture, le principal facteur d'augmentation des coûts cette année est lié à la **main-d'œuvre** et aux **fournisseurs de l'industrie**, qui font pression pour obtenir une plus grande part des résultats financiers améliorés de l'industrie aérienne. Les gains de productivité réalisés l'an dernier ont compensé les augmentations de salaire, mais cette année, nous prévoyons que les coûts unitaires de main-d'œuvre vont augmenter de près de 3 %, dans la foulée de ce qui s'est produit de toute évidence au premier trimestre.

Rendements

On prévoit que les rendements seront en baisse par rapport à 2016, mais il y a des signes de stabilisation au cours du premier semestre de l'année, et on s'attend à une légère amélioration vers la fin de l'année, attribuable à une meilleure utilisation de la capacité et à l'impératif de réagir à l'augmentation des coûts unitaires.

- Les rendements dans le secteur passagers devraient diminuer de 2,0 % au cours de l'année. C'est la plus faible diminution des dernières années (-8,8 % en 2016, -11,9 % en 2015, -5,5 % en 2014, -3,9 % en 2013).
- Les rendements dans le secteur du fret devraient diminuer de 1,0 % au cours de l'année. C'est aussi la plus faible diminution des dernières années (-12,5 % en 2016, -17,4 % en 2015, -2,0 % en 2014, -4,9 % en 2013).

Résumé par région

- **Amérique du Nord** : les transporteurs de cette région devraient afficher des bénéfices nets de 15,4 milliards \$ (légèrement en baisse par rapport aux 16,5 milliards \$ de 2016), ce qui correspond à 16,32 \$ par passager. La demande du secteur passagers devrait augmenter de 4,0 %, ce qui est légèrement inférieur à l'augmentation prévue de 4,4 % de la capacité.

Les compagnies aériennes d'Amérique du Nord sont en quelque sorte la locomotive de la rentabilité de l'industrie. Elles génèrent environ la moitié des bénéfices mondiaux. Cela est attribuable à la restructuration de l'industrie, à une économie relativement forte et à la résilience du dollar américain. Les transporteurs de la région ont aussi des défis à relever. Des couvertures de carburant très limitées procurent des avantages rapides lorsque les prix baissent. À l'inverse, il y a moins de marge de manœuvre lorsque les prix du carburant augmentent. Le marché du travail serré met davantage de pression sur les bénéfices en faisant augmenter les salaires. Néanmoins, la rentabilité demeure à des niveaux record, même si elle est légèrement en baisse par rapport à 2016.

- **Asie-Pacifique** : les compagnies aériennes de cette région prévoient enregistrer des bénéfices nets de 7,4 milliards \$ (en baisse par rapport aux 8,1 milliards \$ de 2016), ce qui correspond à 4,96 \$ par passager. La demande devrait augmenter de 10,4 %, soit légèrement plus que l'augmentation prévue de capacité de 8,8 %.

Le fret aérien contribue de façon importante à la force des transporteurs de la région. Ces derniers transportent environ 40 % des envois de fret aérien. Les recettes du secteur du fret augmentent pour la première fois depuis plusieurs années et cette tendance devrait être alimentée par le renouvellement des stocks des détaillants et les étapes initiales de la reprise économique. La Chine continue de réorienter son économie, se détournant des exportations pour se tourner vers la demande intérieure. La grande région de l'Asie demeure la principale source de composants manufacturés et de produits finis, qui sont en forte demande en ce début de reprise cyclique de l'économie observé depuis quelques trimestres.

- **Europe** : les compagnies aériennes d'Europe devraient enregistrer des bénéfices nets de 7,4 milliards \$ (en baisse par rapport aux 8,6 milliards \$ de 2016), ce qui correspond à 4,96 \$ par passager. La demande devrait augmenter de 7,0 %, soit un peu plus que la hausse prévue de capacité de 6,9 %.

Les incidents terroristes qui ont marqué l'année 2016 ont nui à la demande en Europe. Les résultats des premiers mois de l'année laissent entrevoir un rétablissement. Toutefois, les récentes attaques terroristes prouvent que la menace pèse toujours sur le continent, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives sur la demande.

Les activités de fret chez les transporteurs de la région sont stimulées par la faiblesse de l'euro, l'amélioration du commerce mondial (avec notamment un impact positif direct sur le fret aérien) et des signes de stabilité politique.

- **Amérique latine** : les compagnies aériennes d'Amérique latine devraient enregistrer des bénéfices nets de 0,8 milliard \$ (en hausse par rapport au chiffre de 0,6 milliard \$ enregistré en 2016), ce qui correspond à 2,87 \$ par passager. La demande dans le secteur passagers devrait augmenter de 7,5 %, sensiblement plus que l'augmentation prévue de capacité de 6,7 %.

On observe une légère amélioration des conditions commerciales sur le continent, et le Brésil, la plus grande économie de la région, émerge de la récession. L'instabilité politique persiste dans plusieurs marchés et les coûts croissants en dollars (pour le carburant) représentent un défi. De plus, la région est affectée par un fardeau réglementaire onéreux associé aux droits des passagers. Le Mexique a rejoint le Brésil en imposant un régime punitif de droits des passagers qui s'écarte de façon importante des normes internationales. Et le chaos politique au Venezuela rend peu probable une récupération prochaine des fonds de 3,8 milliards \$ appartenant aux compagnies aériennes et bloqués au pays. Néanmoins, les compagnies aériennes de la région relèvent ces défis et l'Amérique latine devrait être la seule région à voir une amélioration de sa situation par rapport à 2016.

- **Moyen-Orient** : les compagnies aériennes du Moyen-Orient devraient enregistrer des bénéfices de 0,4 milliard \$ (en baisse par rapport au chiffre de 1,1 milliard \$ enregistré en 2016), ce qui correspond à 1,78 \$ par passager. La demande dans le secteur passagers augmentera de 7,0 %, soit un peu plus que l'augmentation de capacité de 6,9 %.

Les conditions commerciales des transporteurs du Moyen-Orient se sont détériorées de façon marquée au cours des six derniers mois. La rentabilité et les coefficients d'occupation sont fortement en baisse, en raison de la pression sur le trafic et certains modèles d'affaires. Il est de plus en plus prouvé que l'interdiction des appareils électroniques personnels en cabine et l'incertitude concernant de possibles restrictions de voyages par les États-Unis ont des conséquences sur certaines routes importantes. Entre temps, la région est aux prises avec une augmentation des taxes et redevances d'infrastructures et la congestion du trafic.

- **Afrique** : les compagnies aériennes africaines devraient enregistrer des pertes de 0,1 milliard \$ (tout comme en 2016), ce qui correspond à une perte de 1,50 \$ par passager. La demande dans le secteur passagers augmentera de 7,5 %, soit un peu moins que l'augmentation prévue de capacité de 7,9 %.

Les transporteurs d'Afrique demeurent dans le rouge; mais il n'y a pas de détérioration par rapport à 2016. En ce qui concerne la sécurité, ils ont franchi

une importante étape en ne subissant aucune perte de coque en 2016. Et une augmentation générale des prix des matières premières contribue à stimuler les économies de la région (et à compenser les augmentations de prix du carburant). Toutefois, cette tendance ne devrait pas s'accroître substantiellement. Le lourd fardeau fiscal, les prix du carburant supérieurs à la moyenne mondiale, la concurrence provenant du Golfe et la libéralisation limitée à l'intérieur du continent persistent. La combinaison de ces facteurs devrait faire en sorte que des pertes modestes vont se répéter.

2016

L'IATA a révisé à la baisse son évaluation des bénéfices de 2016, à 34,8 milliards \$ (comparativement à la prévision précédente de 35,6 milliards \$). La rentabilité de l'industrie a atteint un niveau record au premier semestre de 2016 et elle a lentement fléchi depuis. Cela est dû au fait que les marges sont affectées par les coûts unitaires, lesquels augmentent plus rapidement que les recettes unitaires. De plus, les bénéfices nets après impôt ont été affectés par les pertes associées aux couvertures carburant.

L'industrie de la liberté

« L'aviation est l'industrie de la liberté. Le mouvement sûr et efficace des biens et des personnes est une force pour le bien dans notre monde. Le succès de l'aviation améliore la vie des gens en créant des possibilités économiques et en favorisant la compréhension entre les peuples. Nous devons être fermes face aux rhétoriques qui créent des limites au succès futur de l'aviation », a conclu M. de Juniac.

Voici quelques indicateurs clés de la force de la connectivité mondiale :

- Le prix moyen du billet d'avion aller-retour en 2017 devrait s'établir à 353 \$ (en dollars de 2016), soit 64 % de moins qu'en 1996 (après rajustement pour tenir compte de l'inflation).
- Le tarif moyen du fret aérien en 2017 devrait s'établir à 1,51 \$ par kilogramme (en dollars de 2016), soit une diminution de 69 % par rapport à 1996.
- Le fret aérien transporte, en valeur, environ 35 % des biens échangés à l'échelle mondiale.
- Le nombre de paires de villes desservies par l'aviation devrait atteindre 19 699 en 2017, soit une augmentation de 99 % par rapport à 1996.
- Les dépenses touristiques totales dans le monde, rendues possibles par le transport aérien, devraient augmenter de 5,2 % en 2017 pour atteindre 685 milliards \$.
- Les compagnies aériennes prévoient prendre livraison d'environ 1 850 nouveaux aéronefs en 2017, dont la moitié remplaceront des appareils plus anciens et moins efficaces sur le plan énergétique. La flotte commerciale mondiale augmentera ainsi de 3,8 %, ce qui portera le nombre d'appareils à 28 645.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 275 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.