



COMMUNIQUÉ

N° : 52

Deux années marquées par l'augmentation des pertes – Lente tendance à l'amélioration –

30 novembre 2009 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a fait connaître ses statistiques de trafic aérien international régulier pour le mois d'octobre 2009, qui indiquent une amélioration des conditions. La demande dans le secteur passagers était en hausse de 0,5 % par rapport à octobre 2008. Dans le secteur du fret international, la demande a augmenté à 0,5 % au-dessous de ce qu'ils étaient l'année précédente. Cela est meilleur que le déclin de 5,4 % observé en septembre. Les facteurs d'occupation pour les secteurs passagers et fret se maintiennent au niveau pré-récession, soit 78,0 % et 54,1 % respectivement.

La tendance à l'amélioration, qu'on observe depuis que le trafic passagers a atteint son plus bas niveau en mars, se traduit par un rythme de croissance semblable à celui enregistré en 2006 et 2007. En l'absence d'une reprise accentuée par la demande accumulée, il n'y aura pas de rattrapage rapide de la tendance de croissance qui a prévalu durant la période allant de 2005 au début de 2008. « La crise a coûté à l'industrie deux années de croissance. L'ajustement des coûts et de la capacité en fonction de cette réalité représente un défi », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

L'amélioration des facteurs d'occupation, qui atteignent les niveaux d'avant la récession, est due en bonne partie à une gestion serrée de la capacité. Si on compare à octobre 2008, la capacité dans le secteur passagers était en baisse de 3,3 %. Si on fait abstraction des fluctuations saisonnières, la capacité passagers est restée essentiellement inchangée durant l'année 2009. En réaction à la chute précipitée de la demande dans le secteur du fret, la capacité du fret en octobre était en baisse de 7,4 % par rapport à l'année précédente.

Les ajustements de capacité du fret ont fait en sorte que plusieurs avions-cargos ont été remisés ou retirés de la circulation, ce qui a amené une réduction de la flotte de 4,9 %. Par contraste, la flotte d'appareils passagers s'est encore accrue de 1,8 % en raison du nombre de livraisons de nouveaux avions qui a dépassé le nombre d'appareils remisés ou retirés. Le coefficient d'utilisation des aéronefs, tant les gros porteurs que les avions plus petits, est maintenant de 6 % inférieur aux niveaux observés au début de 2008. La faible utilisation des actifs augmente les coûts d'exploitation.

La pression sur les rendements est très forte. Malgré une modeste augmentation des tarifs aériens depuis le milieu de l'année, il en coûte encore 20 % de moins pour voyager par avion aujourd'hui qu'il y a un an.

Demande dans le secteur passagers international régulier

- **La demande dans le secteur passagers est maintenant de 6 % supérieure au niveau plancher atteint en mars 2009, mais de 5 % inférieure au sommet enregistré au début de 2008.**
- Si on compare à septembre, les volumes passagers désaisonnalisés ont augmenté de 0,8 %. Les transporteurs de toutes les régions, sauf ceux d'Asie-Pacifique, du Moyen-Orient et de l'Amérique du Nord, ont connu des conditions de demande meilleures en octobre qu'en septembre.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une augmentation de 0,9 %, ce qui est inférieur au taux de 2,1 % enregistré en septembre. Les transporteurs de cette région sont ceux qui, avec les transporteurs européens, ont connu la plus forte augmentation de la demande par rapport au creux de la vague.
- Bien que les **transporteurs d'Europe** aient subi une chute de 3 % de la demande en octobre, il s'agit d'un progrès par rapport au taux de -4,2 % enregistré en septembre. La demande chez les transporteurs européens demeure inférieure à ce qu'elle était l'an dernier en raison de la faiblesse de l'activité transatlantique et en Europe.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont bénéficié d'une croissance notable du trafic international au milieu de 2009. D'importantes réductions de capacité sur l'Atlantique et le Pacifique ont réduit les volumes de trafic en octobre à 2,6 % sous les niveaux de 2008.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont enregistré une demande de la croissance de 14,3 % (comparé à 18,2 % en septembre), soit le taux le plus élevé de toutes les régions. Les transporteurs de la région continuent d'accroître leur capacité. L'augmentation a été de 15,3 % en octobre, ce qui dépasse la croissance de la demande.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont connu des augmentations notables de la demande de transport aérien, avec un taux de croissance de 9 %, comparé à 3,4 % en septembre. Les transporteurs de cette région ont encore accru leur capacité de 3,7 % par rapport à 2008.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont subi une baisse de 2,6 % de la demande en octobre, ce qui représente une amélioration par rapport au taux de -4,2 % enregistré en septembre.

Demande dans le secteur du fret international régulier

- **Le volume de trafic de fret a été de 14 % supérieur à celui enregistré au creux de la vague en décembre 2008, mais il demeure 15 % en-dessous du sommet atteint au début de 2008.**
- Si on compare à septembre 2009, les volumes désaisonnalisés de fret ont augmenté de 2,5 %. Les transporteurs de toutes les régions ont connu des améliorations des conditions de la demande en octobre par rapport à septembre.
- **Les transporteurs d'Europe** ont subi la plus importante dépression de la demande avec une chute de 11,3 % par rapport à octobre 2008, sensiblement égale à celle de 13 % enregistrée en septembre. Les transporteurs de la région ont effectué les plus énergiques ajustements de capacité avec une coupure de 12,4 % par rapport à l'année précédente.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu une hausse de 18,4 % de la demande. Ce taux est sensiblement meilleur que celui de 3,6 % observé en septembre et il dépasse l'augmentation de 11,2 % de la capacité.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une croissance de 0,5 % de la demande, contre une baisse de 12 % de la capacité.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont enregistré une croissance de 6,7 %, sensiblement supérieure à celle de 1,8 % observée en septembre.
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont connu une croissance de 1,9 %, comparé à une baisse de 3,1 % en septembre. Les transporteurs de la région ont profité des volumes de fret générés par une reprise économique plus précoce et plus forte dans la région, alors que la production industrielle est fortement en hausse dans plusieurs marchés.

- **Les transporteurs d'Afrique** ont subi une baisse de 3,8 % de la demande, ce qui constitue une amélioration par rapport au taux de -6,9 % enregistré en septembre.

« Cette récession fait ressortir la faiblesse structurelle de l'industrie. L'incapacité d'effectuer des fusions par-delà les frontières politiques a donné lieu à une industrie hautement fragmentée. L'industrie est malade au plan financier, et le remède des consolidations transfrontalières est hors d'atteinte en raison d'une structure réglementaire archaïque. Les forces du marché devraient guider nos activités commerciales. Mais au contraire, le système bilatéral mis en place dans les années 40 donne aux gouvernements le pouvoir de décider quels marchés peuvent être desservis et restreint l'accès aux capitaux mondiaux en imposant des restrictions à la propriété. Aucune autre industrie n'est ainsi menottée », a déclaré M. Bisignani.

Plus tôt ce mois-ci, le Chili, la Malaisie, le Panama, Singapour, la Suisse, les États-Unis et les Émirats arabes unis, avec l'appui de la Commission européenne, ont signé un énoncé de principes multilatéral portant sur la libéralisation de l'aviation. Ces politiques visent à promouvoir les libertés commerciales normales concernant l'accès aux capitaux (propriété) et la tarification selon des règles du jeu équitables. L'impact économique d'une telle libéralisation pourrait se traduire par une augmentation de 0,864 % des PIB nationaux selon des études effectuées par InterVISTAS.

Pour gérer cette crise, nous avons besoin des mêmes outils commerciaux que les autres industries tiennent pour acquis. Les principes de politique ont été élaborés par des États qui représentent 60 % de l'aviation mondiale. Le défi comporte maintenant deux volets. Les États qui ont signé cet énoncé de principes doivent appliquer ces principes eux-mêmes tout en incitant d'autres États à y adhérer. L'énoncé de principes n'est pas une panacée, mais il s'agit d'un pas historique dans la bonne direction et qui survient à un moment critique. Une industrie aérienne financièrement viable est nécessaire pour catalyser l'économie mondiale » a ajouté 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.
- **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.
 - 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 : facteur de charge du fret, soit le pourcentage de l'AFTK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA couvrent le trafic aérien international régulier; le trafic intérieur n'est pas inclus.
- 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 par région pour le trafic passagers international, en termes de RPK, s'établissent comme suit : Europe, 35,1 %; Asie-Pacifique, 29,3 %; Amérique du Nord, 18,1 %; Moyen-Orient, 11,3 %; Amérique latine, 4,4 %; Afrique, 1,8 %.
- Les parts de marché par région pour le fret international, en termes de FTK, s'établissent comme suit : Asie-Pacifique, 44,3 %; Europe, 26,0 %; Amérique du Nord, 16,5 %; Moyen-Orient, 10,1 %; Amérique latine, 2,1 %, Afrique, 0,9 %.
- Les données sur l'utilisation des aéronefs proviennent de la firme Ascend.
- Le communiqué de presse concernant la signature de l'énoncé de principes multilatéral peut être téléchargé [ici](#).
- L'IATA a mandaté la firme InterVISTAS pour réaliser une étude sur l'impact potentiel de la libéralisation dans 12 marchés (Australie, Brésil, Chili, Inde, Maurice, Maroc, Pérou, Singapour, Turquie, Émirats arabes unis, Uruguay et Vietnam). La présentation d'InterVISTAS peut être téléchargée [ici](#).