



COMMUNIQUÉ

N° : 11

Le marché du fret se stabilise mais le trafic passagers décline

26 mars 2009 (Genève) – L'Association du transport aérien international a publié aujourd'hui ses statistiques de trafic international pour le mois de février. Les chiffres indiquent une détérioration persistante de la demande.

Le volume du trafic passagers a chuté abruptement de 10,1 % par rapport au niveau de 2008 (la baisse avait été de 5,6 % en janvier). La réduction de capacité de 5,9 %, la plus importante depuis le début de la crise, n'a pas suffi à compenser la diminution de la demande, entraînant à la baisse le coefficient d'occupation qui s'est établi à 69,9 % (3,2 points de moins qu'en février 2008).

Le volume de fret international en février a diminué de 22,1 % par rapport au niveau de 2008. Il s'agit d'un troisième mois consécutif marqué par une diminution de plus de 20 % par rapport à l'année précédente (-23,2 % en janvier et -22,6 % en décembre).

« Le pessimisme perdure. La baisse importante du trafic passagers en février illustre l'ampleur de la crise. Le trafic de fret, qui a commencé à diminuer en juin 2008, avant que le marché passagers ne soit affecté, a maintenant connu trois mois consécutifs marqués par des baisses de l'ordre de 22 % ou 23 %. Nous avons peut-être atteint le fond du gouffre, mais l'importance de cette baisse signifie qu'il faudra du temps pour rétablir la situation » a commenté M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Trafic passagers

- Dans toutes les régions, le déclin de la demande dans le secteur du voyage international a été plus rapide que les ajustements de capacité.
- **Les transporteurs d'Afrique** ont subi la pire diminution de la demande (-13,7 %), plus importante encore que les vigoureuses coupures de capacité effectuées (-11,8 %).
- **Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont enregistré une baisse de 12,8 % du trafic passagers, ce qui a excédé de loin les ajustements de capacité de -7,8 %. Les économies de la région, dépendantes des exportations, ont poursuivi leur déclin, ce qui a eu un impact négatif sur les voyages d'affaires et de tourisme, particulièrement sur les trajets long-courrier. Cette constatation est relativement exagérée en ce qui concerne la Chine, puisque le Nouvel an chinois a eu lieu en janvier 2009 et en février 2008. Néanmoins, la baisse importante, comparée à celle de 8,4 % observée en janvier, démontre l'impact croissant de la crise dans la région.
- **Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont enregistré une baisse de 12,0 % de la demande, ce qui a dépassé les ajustements de 7,1 % de la capacité. La confiance des

consommateurs demeure faible en ce mois de février, qui n'est traditionnellement pas un mois où les voyageurs sont nombreux.

- **Les transporteurs d'Europe** ont vu le trafic chuter en moyenne de 10,1 %. Les marchés long-courrier vers les États-Unis et l'Asie ont été particulièrement touchés et les indices clés, dont l'indice de confiance des milieux d'affaires allemands, ont atteint des planchers records en février et encore ce mois .
- **Les transporteurs d'Amérique latine** sont ceux qui ont le mieux ajusté leurs réductions de capacité (-2,4 %) en fonction de la baisse de la demande (-3,8 %). Un ralentissement dans le marché des produits de base affecte le commerce, en particulier avec les États-Unis et l'Asie.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** n'ont pas suivi la tendance à la baisse, puisque le trafic passagers international a augmenté de 0,4 %. Mais une augmentation énergique de la capacité (7,3 %) a entraîné une baisse de 4,7 points du coefficient d'occupation qui s'est établi à 68,1 %.

Fret

- Tous les marchés de fret ont souffert d'un niveau de demande très faible en raison de l'effondrement du commerce international de marchandises et de la baisse des expéditions de composantes par les manufacturiers. Toutefois, le trafic de fret semble avoir atteint son plus bas niveau au cours des trois derniers mois. L'indice des Acheteurs Eurozone, récemment publié, laisse entrevoir une amélioration timide et inattendue pour mars, bien que l'indice demeure négatif.
- **Les transporteurs du Moyen-Orient** ont connu la plus faible diminution de la demande (-4,8 %). C'est aussi la seule région qui a augmenté sa capacité (+5,4 %).
- Les transporteurs d'Afrique ont enregistré la pire performance avec une chute de 30,7 % du trafic de fret international, en raison de la perte de parts de marché sur les routes long-courrier, qui s'est ajoutée à l'impact de la crise économique.
- **Les transporteurs d'Asie** – le plus important marché dans le secteur du fret – ont connu une baisse de la demande de 24,7 %, alors que les industries de la région, dépendantes des exportations de grande valeur, ont souffert de la baisse de la demande chez les consommateurs d'Europe, des États-Unis et du Japon. Les exportations japonaises ont été réduite de près de la moitié par rapport au niveau de 2008.
- **Les transporteurs d'Europe et d'Amérique du Nord** ont vu la demande décliner de 23,1 % et 21,8 % respectivement. Les plans de relance des gouvernements n'ont pas encore réussi à rétablir la demande chez les consommateurs.
- **Les transporteurs d'Amérique latine** ont subi une baisse de la demande de 22,8 % en raison du déclin de la demande de produits de base en provenance de la région.

M. Bisignani a rappelé aux gouvernements que le transport aérien est un catalyseur de l'activité économique et il a réclamé des changements de politiques visant à aider les transporteurs aériens à stimuler l'économie en jouant leur rôle de catalyseur de façon efficace. « Les gouvernements dépensent des milliards pour stimuler les économies. En comparaison, les changements que nous demandons aux gouvernements sont rentables et peu coûteux. D'abord, le transport aérien a besoin d'une structure fiscale qui lui permettra de préserver les emplois et de jouer son rôle de catalyseur d'une très large activité économique. Les gouvernements doivent renoncer aux 6,9 milliards \$US de nouvelles taxes imposées à l'industrie en 2009 pour contribuer au renflouement des banques (même si ces taxes ont été présentées comme des mesures environnementales). D'une façon plus large, les gouvernements doivent abandonner la mentalité qui conduit à taxer l'aviation comme un produit de luxe ou un péché, pour faire place à une approche stratégique qui reconnaît et soutient l'apport économique essentiel de cette industrie dont le rôle est de rapprocher les gens et les entreprises, les produits et les marchés. Ensuite, les compagnies aériennes ont besoin de la liberté commerciale qui leur permettra d'effectuer des fusions ou des consolidations là où les affaires l'exigent, y compris par-delà les frontières nationales » a déclaré M. Bisignani.

M. Bisignani a aussi rappelé que le problème de la crise nécessite une réaction de la part de l'industrie. « La crise ne touche pas uniquement les compagnies aériennes. L'efficacité doit être la priorité de tous les membres de la chaîne d'approvisionnement. La réduction de 25 % des frais d'atterrissage à l'aéroport Changi de Singapour et la réduction de 50 % aux aéroports de Malaisie sont des pas importants dans la bonne direction. Ce sont des exemples à suivre pour les autres. »

« La priorité des transporteurs aériens du monde entier est la survie – c'est-à-dire la préservation des liquidités et l'ajustement de la capacité à la demande. Cela exige que nous réajustions, tant en terme de taille que de structure, une industrie qui prévoit une diminution de 62 milliards \$US (12 %) de ses revenus cette année. Les compagnies aériennes auront à prendre des décisions difficiles pour garder la tête hors de l'eau, en cette année où l'industrie prévoit perdre 4,7 milliards \$US », a conclu 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 transport 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. Si on compare 2008 à 2007, le PLF indique le différentiel entre les périodes comparées.
 - FTK : tonne-kilomètre de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
 - ATK : tonnes-kilomètres offertes – mesure de la capacité totale offerte (passagers et marchandises combinés).
- 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 données historiques sont susceptibles d'être révisées.
- Les parts de marché par région pour le trafic passagers international, en termes de RPK, s'établissent comme suit : Europe, 32,5 %; Asie-Pacifique, 32,5 %; Amérique du Nord, 17,2 %; Moyen-Orient, 10,9 %; Amérique latine, 5,1 %; Afrique, 1,9 %.
- Les parts de marché par région pour le fret aérien international, en termes de FTK, s'établissent comme suit : Asie-Pacifique, 42,9 %; Europe, 27,0 %; Amérique du Nord, 16,7 %; Moyen-Orient, 10,3 %; Amérique latine, 2,2 %; Afrique, 0,9 %.