



COMMUNIQUÉ

No : 24

La prévision de rentabilité des compagnies aériennes s'améliore en 2024

3 juin 2024 (Dubai) – L'Association du transport aérien international (IATA) annonce le renforcement de sa prévision de rentabilité des compagnies aériennes en 2024, par rapport aux prévisions de juin et décembre 2023. Toutefois, un rendement global supérieur au coût du capital échappe encore à l'industrie aérienne mondiale.

Voici les faits saillants de la prévision :

- **Les bénéfices nets devraient atteindre 30,5 milliards \$** en 2024 (marge bénéficiaire nette de 3,1 %). Cela constituera une amélioration par rapport aux bénéfices nets de 2023 qui sont estimés à 27,4 milliards \$ (marge bénéficiaire nette de 3,0 %). C'est aussi une amélioration par rapport aux 25,7 milliards \$ (marge nette de 2,7 %) prévus pour 2024 dans la prévision publiée en décembre 2023.
- **Le rendement du capital investi en 2024 devrait être de 5,7 %**, ce qui est environ 3,4 points de pourcentage (pp) de moins que le coût moyen du capital.
- **Les bénéfices d'exploitation devraient atteindre 59,9 milliards \$ en 2024**, en hausse par rapport à l'estimation de 52,2 milliards \$ pour 2023.
- **Les revenus totaux devraient atteindre 996 milliards \$ (+9,7 %)** en 2024, un record.
- **Les dépenses totales devraient atteindre 936 milliards \$ (+9,4 %)**, un record.
- **Le nombre total de voyageurs devrait atteindre 4,96 milliards** en 2024, un autre record.
- **Le volume total de fret aérien devrait atteindre 62 millions de tonnes** en 2024.

« Dans un monde marqué par les incertitudes nombreuses et croissantes, les compagnies aériennes continuent d'améliorer leur rentabilité. Les bénéfices nets globaux estimés à 30,5 milliards \$ pour 2024 représentent un exploit, compte tenu des importantes pertes récentes dues à la pandémie. Avec un nombre record de près de 5 milliards de voyageurs prévu pour 2024, le besoin humain de voyager par avion n'a jamais été aussi fort. De plus, l'économie mondiale compte sur le fret aérien pour livrer aux clients 8,3 billions \$ de marchandises. Sans aucun doute, l'aviation est essentielle aux ambitions et à la prospérité des personnes et des économies. Renforcer la rentabilité des compagnies aériennes et accentuer la résilience financière sont importants. La rentabilité permet des investissements dans les produits qui répondent aux besoins de nos clients et dans les solutions durables dont nous aurons besoin pour atteindre l'objectif d'élimination des émissions nettes de carbone d'ici 2050 », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

« L'industrie aérienne est sur la voie des profits durables, mais il y a un important écart à combler. Un rendement du capital investi de 5,7 % est bien inférieur au coût du capital, qui est supérieur à 9 %. Et un revenu de seulement 6,14 \$ par passager est un signe de la minceur de nos bénéfices, c'est-à-dire tout juste de quoi s'acheter un café dans plusieurs parties du monde. Pour améliorer la



rentabilité, il est de première importance de régler les problèmes de chaîne d'approvisionnement, afin que nous puissions déployer les flottes de façon efficiente et répondre à la demande. Et il serait utile aussi d'être soulagés de la pléthore de règlements onéreux et de propositions de taxes sans cesse croissantes. Mettre l'accent sur les mesures de politique publiques qui stimulent la compétitivité des entreprises serait bénéfique pour l'économie, pour l'emploi et pour la connectivité. Cela nous placerait aussi en position d'accélérer les investissements dans la durabilité », selon M. Walsh.

Facteurs de la prévision

On prévoit que la rentabilité se renforcera en 2024 avec une croissance des revenus légèrement supérieure à la croissance des dépenses (+9,7 % contre +9,4 % respectivement). Les bénéfices d'exploitation devraient atteindre 59,9 milliards \$ (+14,7 %, par rapport aux 52,2 milliards \$ estimés pour 2023). Les bénéfices nets, toutefois, devraient croître plus lentement, au taux de +11,3 %, passant de 27,4 milliards \$ estimés pour 2023 à 30,5 milliards \$ prévus pour 2024.

Revenus

Les revenus de l'industrie devraient atteindre un sommet historique de 996 milliards \$ en 2024.

Les revenus provenant des passagers devraient atteindre 744 milliards \$ en 2024, en hausse de 15,2 % par rapport aux 646 milliards \$ de 2023. Le taux de croissance des kilomètres-passagers payants (RPK) devrait s'établir à 11,6 % en glissement annuel. La tendance de croissance à long terme sur 20 ans devrait porter la croissance du trafic de passagers à 3,8 % annuellement pour la période 2023-2043.

- Les rendements passagers devraient se renforcer pour atteindre 3,2 % en 2023.
- Mesuré en dollars constants de 2018, le tarif moyen aller-retour en 2024 devrait être de 252 \$, ce qui est considérablement inférieur aux 306 \$ de 2019. Cela suit la tendance d'abordabilité croissante des voyages aériens, même si les chiffres sont quelque peu biaisés par les distances plus courtes parcourues en 2024 en raison du rythme plus lent de la reprise des marchés long-courriers. Dans la même veine, le sondage de l'IATA réalisé en avril 2024 révèle que 77 % des répondants considèrent que les voyages aériens offrent un bon rapport qualité-prix.
- Le coefficient moyen d'occupation des sièges devrait être de 82,5 % en 2024. Cela correspond très bien au niveau prépandémique (82,6 % en 2019) et cela reflète les conditions serrées d'offre et de demande attribuables aux problèmes persistants de la chaîne d'approvisionnement en aéronefs et en moteurs.

Les résultats du sondage réalisé par l'IATA en avril 2024 correspondent aux attentes de forte performance continue dans les marchés de passagers.

- Quelque 39 % des répondants pensent voyager davantage au cours des 12 prochains mois que durant les 12 mois précédents. La majorité (54 %) disent qu'ils vont voyager autant que dans les 12 mois précédents. Seulement 6 % disent qu'ils vont voyager moins.
- Quelque 46 % des répondants pensent dépenser davantage en voyages au cours des 12 prochains mois que durant les 12 mois précédents. Une proportion égale (45 %) disent qu'ils vont dépenser le même montant, et 9 % s'attendent à dépenser moins.



Les revenus du fret devraient baisser à 120 milliards \$ en 2024 (contre 138 milliards \$ en 2023). Ces deux chiffres sont bien inférieurs à l'extraordinaire pic de 210 milliards \$ de 2021, mais au-dessus des revenus de 2019 qui s'élevaient à 101 milliards \$. C'est aussi une amélioration par rapport à la prévision précédente de 111 milliards \$ (annoncée en décembre 2023).

Malgré la vigueur de la demande, les rendements du fret aérien devraient diminuer pour s'établir à 17,5 % en 2024, tout en demeurant légèrement supérieurs à ceux de 2019. C'est là une normalisation après les sommets extraordinaires de la pandémie. Un facteur clé réside dans l'importante capacité de soute qui s'est ajoutée au marché en 2023 avec la reprise des voyages de passagers.

En général, le fret aérien traverse une période de correction après l'année exceptionnelle de 2021. Les rendements, la croissance de la capacité, le partage entre les soutes d'avions de passagers et les avions-cargos et d'autres paramètres se modifient, passant de l'extraordinaire situation pandémique vers une continuation des tendances et niveaux pré-pandémiques.

Dépenses

Les dépenses de l'industrie devraient croître pour atteindre 936 milliards \$ en 2024 (+9,4 % par rapport à 2023).

Le coût moyen du carburant devrait s'établir à 113,8 \$ par baril (carburéacteur) en 2024, ce qui donnerait une facture totale de carburant de 291 milliards \$, soit 31 % des coûts d'exploitation.

- Les prix élevés du pétrole brut devraient continuer d'être exagérés pour les compagnies aériennes, avec la marge de craquage (prime payée pour le raffinage du pétrole brut pour obtenir le carburéacteur) qui devrait être en moyenne de 30 % en 2024.
- La production de SAF pourrait augmenter jusqu'à atteindre 0,53 % de la demande mondiale de carburant en 2024, au coût de 3,5 milliards \$. C'est 2,4 milliards \$ de plus que ce qu'il en coûterait pour la même quantité de carburéacteur. Les coûts liés au CORSIA devraient encore ajouter 600 millions \$ en 2024.
- Les émissions de CO₂ de l'industrie en 2024 devraient représenter 935 millions de tonnes, pour une consommation de 99 milliards de gallons de carburant.

Les dépenses non liées au carburant ont été bien contrôlées. Les coûts unitaires non liés au carburant devraient être de 39 cents par tonne-kilomètre offerte (ATK), soit le même montant qu'en 2023. Ce chiffre est légèrement inférieur aux 39,2 cents/ATK de 2019.

- Les coûts de main-d'œuvre ont été soigneusement contrôlés et les coûts unitaires de main-d'œuvre devraient s'établir à 12,9 cents/ATK, ce qui représente une amélioration de 2,4 % par rapport à 2023. En raison des volumes élevés, le coût total de la main-d'œuvre devrait augmenter de 7,6 % pour atteindre 214 milliards \$ en 2024.
- Le nombre total d'employés des compagnies aériennes devrait atteindre 3,07 millions, ce qui excède légèrement les 2,93 millions de 2019.

Flotte

On prévoit que 38,7 millions de vols seront offerts en 2024. C'est 1,4 million de vols de moins que la prévision précédente (décembre 2023), ce qu'on attribue en grande partie au rythme plus lent des livraisons dans le contexte des problèmes persistants de la chaîne d'approvisionnement dans le secteur aérospatial. Par exemple, le nombre d'aéronefs dont la livraison est prévue pour 2024 devrait



être de 1583, ce qui est inférieur de 11 % à la prévision publiée il y a seulement quelques mois, qui faisait état de 1777 aéronefs s'ajoutant à la flotte mondiale en 2024. Les compagnies aériennes déploient des aéronefs plus grands comme stratégie d'atténuation.

Risques

La rentabilité de l'industrie est fragile et pourrait être affectée positivement ou négativement par plusieurs facteurs :

- **Évolution de l'économie mondiale** : historiquement, les prévisions des compagnies aériennes ont été étroitement liées aux tendances économiques mondiales. Néanmoins, le secteur a été résilient face à l'inflation, aux taux d'intérêt élevés et à la lente croissance du PIB en période postpandémique. Les développements économiques en Chine doivent être surveillés de près. Le ralentissement de la croissance, le chômage des jeunes et la force relative du secteur des services par rapport au secteur manufacturier sont autant de signes que l'économie de la Chine est en transition, ce qui pourrait avoir des incidences importantes au-delà de ses frontières.
- **Guerres** : les impacts opérationnels de la guerre entre la Russie et l'Ukraine et du conflit Israël-Hamas ont été en grande partie confinés aux environs des zones de conflit. Une escalade de l'un ou l'autre de ces conflits pourrait modifier négativement les prévisions économiques.
- **Chaînes d'approvisionnement** : les problèmes de chaîne d'approvisionnement continuent d'affecter le commerce et les affaires à l'échelle mondiale. Les compagnies aériennes ont été directement touchées par des problèmes de maintenance imprévus de certains types d'aéronefs ou de moteurs, ainsi que par des retards de livraison de pièces d'aéronefs ou d'aéronefs, ce qui limite l'expansion de la capacité et le renouvellement de la flotte.
- **Risque réglementaire** : sur le plan réglementaire, les compagnies aériennes pourraient être aux prises avec une croissance des coûts de conformité, et des coûts additionnels relatifs aux régimes de droits des passagers, à des initiatives environnementales régionales et aux exigences d'accessibilité.
- **Politiques publiques** : alors que plus de personnes que jamais iront aux urnes en 2024, cette année a le potentiel de modifier considérablement le paysage politique mondial. Bien qu'il serait souhaitable d'avoir des politiques favorables aux entreprises et au renforcement des économies, un changement politique s'écartant des institutions mondiales et du commerce international et une paralysie causée par une situation politique polarisée pourraient être nuisibles. De plus, alors que les compagnies aériennes redoublent d'efforts en vue de la décarbonation, tout affaiblissement de la détermination d'éliminer les émissions nettes de carbone d'ici 2050 pourrait mettre à risque le soutien politique dont les compagnies aériennes ont besoin pour atteindre cet objectif important.

Aperçu régional

En 2024, toutes les régions devraient générer des bénéfices pour une deuxième année consécutive, et les transporteurs d'Asie-Pacifique connaissent la plus importante croissance.

Amérique du Nord

Bénéfices nets 2023 (estimation) (marge) (par passager)	Bénéfices nets 2024 (prévision) (marge) (par passager)	Demande 2024 (RPK)	Capacité 2024 (ASK)
14,8 milliards \$ (4,7 %) (12,40 \$)	14,8 milliards \$ (4,5 %) (13,10 \$)	+7,0 %	+8,1 %

L'Amérique du Nord demeure le plus important contributeur des bénéfices de l'industrie, en raison du taux élevé d'occupation des sièges, des rendements robustes et de la force des dépenses de consommation en dépit des pressions sur le coût de la vie. En 2024, la demande du secteur passagers (croissance de 7 % des RPK) et un fort taux d'occupation des sièges de 84 % devraient renforcer les revenus et la rentabilité de l'exploitation. Le Canada connaît une croissance plus lente du trafic et une plus grande pression des coûts de main-d'œuvre que les États-Unis.

Europe

Bénéfices nets 2023 (estimation) (marge) (par passager)	Bénéfices nets 2024 (prévision) (marge) (par passager)	Demande 2024 (RPK)	Capacité 2024 (ASK)
8,6 milliards \$ (4,0 %) (7,28 \$)	9,0 milliards \$ (3,8 %) (6,93 \$)	+11,1 %	+11,5 %

L'Europe a des perspectives positives en termes de performance, avec une demande qui demeurera forte en 2024. Toutefois, les problèmes de chaînes d'approvisionnement et les taux d'intérêt élevés, ainsi que le risque de conflit de travail pourraient limiter les possibilités d'augmentation à court terme de la rentabilité.

Asie-Pacifique

Bénéfices nets 2023 (estimation) (marge) (par passager)	Bénéfices nets 2024 (prévision) (marge) (par passager)	Demande 2024 (RPK)	Capacité 2024 (ASK)
0,6 milliard \$ (0,2 %) (0,40 \$)	2,2 milliards \$ (0,7 %) (1,20 \$)	+17,1 %	+14,1 %



L'Asie-Pacifique sera responsable de la moitié de la croissance des RPK en 2024, en raison principalement de la reprise des marchés intérieurs en Chine, au Japon et en Australie. Les voyages internationaux dans la région tirent de l'arrière, en particulier en Chine où les niveaux sont inférieurs à ce qu'ils étaient avant la pandémie. Cela indique qu'il subsiste une importante demande latente de voyages transfrontaliers dans la région, ce qui va probablement stimuler les futures perspectives de croissance.

Amérique latine

Bénéfices nets 2023 (estimation) (marge) (par passager)	Bénéfices nets 2024 (prévision) (marge) (par passager)	Demande 2024 (RPK)	Capacité 2024 (ASK)
0,2 milliard \$ (0,5 %) (0,70 \$)	0,6 milliard \$ (1,4 %) (1,90 \$)	+8,2 %	+8,1 %

L'Amérique latine a connu une amélioration continue de ses résultats financiers depuis 2020, même si les performances dans la région sont variables. Lorsque les performances stagnent, cela est en grande partie attribuable aux conséquences des bouleversements économiques et sociaux observés dans certaines parties de la région. Des pays d'Amérique centrale, notamment le Mexique, le Salvador, le Guatemala et le Honduras, sont les principaux contributeurs de la croissance des bénéfices dans la région. La prévision améliorée pour 2024 est attribuable au fait que les compagnies aériennes de la région signalent une forte croissance des ventes et une rentabilité élevée au premier trimestre de l'année, et haussent leurs prévisions pour l'ensemble de l'année.

Moyen-Orient

Bénéfices nets 2023 (estimation) (marge) (par passager)	Bénéfices nets 2024 (prévision) (marge) (par passager)	Demande 2024 (RPK)	Capacité 2024 (ASK)
3,1 milliards \$ (4,9 %) (12,70 \$)	3,8 milliards \$ (5,3 %) (15,20 \$)	+9,3 %	+10,8 %

Le Moyen-Orient profite de la force des économies de la région et de ses hubs aéroportuaires mondiaux. Les Émirats arabes unis profitent toujours de leur attractivité comme destination de loisirs et d'affaires. Pendant ce temps, les investissements massifs de l'Arabie saoudite dans les infrastructures et le tourisme produisent une forte croissance du nombre de passagers et des volumes de fret. Bien que les compagnies aériennes continuent d'accroître leur capacité, les rendements demeurent sains et la demande de voyages est florissante, de sorte que les perspectives s'améliorent. Les risques géopolitiques constituent la principale menace, en particulier pour les transporteurs du Levant. Les transporteurs du Golfe sont relativement moins touchés, à moins d'une escalade des tensions entre l'Iran et Israël.

Afrique

Bénéfices nets 2023 (estimation) (marge) (par passager)	Bénéfices nets 2024 (prévision) (marge) (par passager)	Demande 2024 (RPK)	Capacité 2024 (ASK)
0,1 milliard \$ (0,4 %) (0,50 \$)	0,1 milliard \$ (0,6 %) (0,90 \$)	+8,5 %	+9,1 %

L'Afrique souffre d'une base de coûts opérationnels élevée et du peu de propension à dépenser pour des voyages aériens. De plus, les problèmes de connectivité nuisent à l'expansion et à la performance de l'industrie. Malgré ces vents contraires, il existe une demande soutenue, ce qui permet la rentabilité pour une deuxième année.

2023

La rentabilité des compagnies aériennes en 2023 a été meilleure que ce que prévoyait l'IATA en décembre. On s'attend maintenant à ce que les revenus de 2023 s'élèvent à 908 milliards \$ (12 milliards \$ de plus que la prévision précédente). Les dépenses ont augmenté pour atteindre 856 milliards \$ (1 milliard \$ de plus que la prévision précédente). Cela se traduit par des bénéfices nets de 27,4 milliards \$ pour l'ensemble de l'industrie (4,0 milliards \$ de plus que la prévision précédente). Ainsi, la marge bénéficiaire nette de 2023 s'établit à 3,0 %, ce qui surpasse la précédente prévision de 2,6 %.

Le point de vue des voyageurs

Les voyages aériens continuent d'offrir un bon rapport qualité-prix. Un sondage d'opinion de l'IATA réalisé en avril 2024 révèle que 97 % des voyageurs étaient satisfaits de leur expérience de voyage. De plus, 91 % estiment que la connectivité aérienne est essentielle à l'économie et 89 % disent que l'impact sur les sociétés est positif.

Les passagers comptent sur une industrie aérienne sûre, durable, efficiente et rentable. Le sondage de l'IATA témoigne du rôle important que les voyageurs attribuent à l'industrie aérienne :

- 86 % disent que les voyages d'affaires sont un investissement aisément justifiable.
- 77 % pensent que le rapport qualité-prix des voyages aériens est bon.
- 90 % disent que les voyages aériens sont une nécessité de la vie moderne.
- 83 % reconnaissent que le réseau mondial de transport aérien est un contributeur clé des Objectifs de développement durable de l'ONU.

L'aviation demeure déterminée dans la poursuite de son objectif d'éliminer les émissions nettes de carbone d'ici 2050. Les voyageurs expriment une confiance élevée envers cet engagement, et 82 % estiment que l'objectif est juste ; 76 % disent que nous serons en mesure de voler de façon durable ; et 78 % trouvent que les leaders de l'aviation prennent au sérieux le défi climatique.



Pour plus d'information, 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 330 compagnies aériennes qui assurent plus de 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fly Net Zero](#)
- Le sondage de l'IATA a été réalisé en avril 2024 auprès de 6500 passagers récents dans 15 marchés (Chili, États-Unis, Canada, Espagne, Royaume-Uni, France, Allemagne, Pays-Bas, Émirats arabes unis, Inde, Singapour, Indonésie, Australie, Japon et Chine). Les panels ont été fournis par Dynata et les analyses, par Savanta.