

Le développement du trafic aérien, les compagnies aériennes et les effets de leur concentration

Par **Pierre CAVÉ**

Associé en charge de l'activité Aviation de BDO

Avec une croissance du PIB monde fortement corrélée à celle du trafic aérien, l'année 2023 rattrape le niveau du trafic 2019 en nombre de passagers. Les dynamiques de reprise restent contrastées selon les zones géographiques : l'Europe se démarque par une reprise portée par les pays d'Europe du Sud ; l'Amérique du Nord affiche un trafic pré-crise quasi retrouvé ; l'Asie-Pacifique reste une zone dynamique représentant un tiers du trafic mondial. Pour autant, les compagnies aériennes n'ont pas retrouvé la marge nette qu'était la leur avant la crise sanitaire. Côté production aéronautique, Airbus conserve son statut de leader pour la cinquième année consécutive, malgré des délais de production importants. Sur le long terme, le trafic devrait poursuivre sa croissance avec des défis environnementaux à relever, couplée à une évolution des clientèles pré-Covid.

Cet article a été écrit avec la participation de Marie Bonnot et Matthieu Guimard, consultants en stratégie spécialisés dans le secteur.

À propos de BDO

Cinquième groupe mondial d'audit et de conseil, BDO accompagne ses clients grâce à diverses expertises fonctionnelles et métiers. L'équipe Strategy apporte depuis plus de 70 ans ses analyses, afin d'éclairer les dirigeants dans leurs prises de décisions.

Une croissance du PIB monde fortement corrélée à la croissance du trafic aérien

Sur le long terme, la croissance annuelle du trafic aérien en passagers-kilomètres transportés avoisine les 1,9 fois la croissance du PIB monde.

Cette évolution masque cependant toujours de très fortes disparités entre les zones les plus matures pour le transport aérien et les pays émergents.

En 2019, l'Amérique du Nord est le marché du transport aérien le plus mature, avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) à 3,0 % entre 2010 et 2019. La croissance moyenne du PIB des États-Unis à 2,3 % sur cette période témoigne de cette croissance mesurée

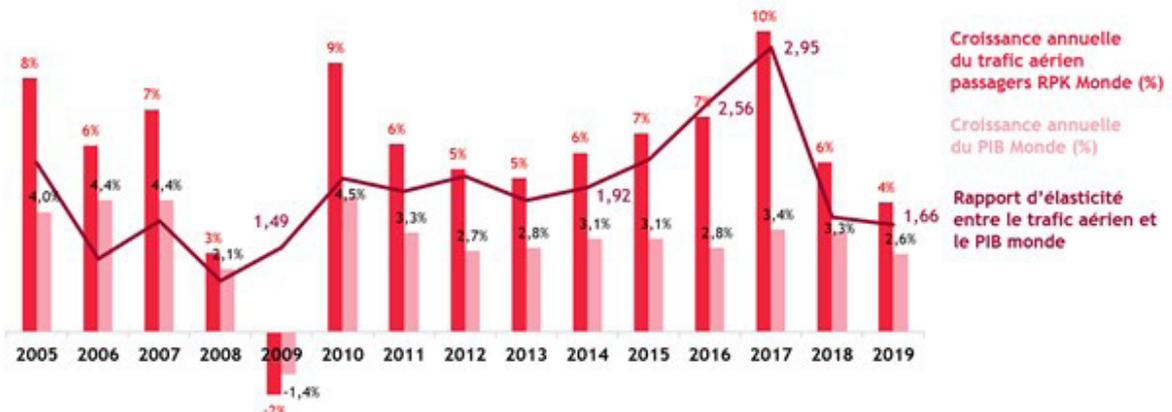


Figure 1 : Croissance mondiale comparée du PIB et du trafic aérien en RPK pré-Covid (en % de croissance annuelle)
(Source : BDO, La Banque mondiale).

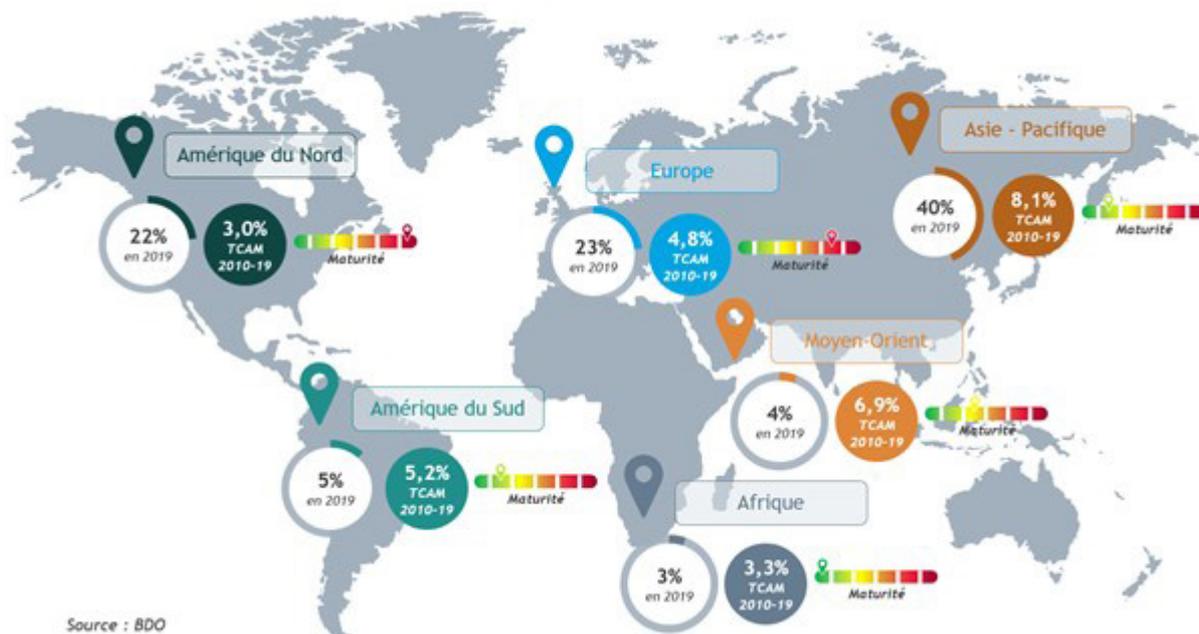


Figure 2 : Parts de marché en 2019, taux de croissance annuel moyen 2010-2019 et niveau de maturité du trafic au départ des continents (Source : BDO).

du trafic aérien par rapport au reste du monde. Ce marché couvre 22 % du trafic mondial en 2019, et est principalement porté par les États-Unis (TCAM 2010-2019 : 3,0 % ; PDM (part de marché) 2019 : 14 %).

L'Europe est le second marché en termes de maturité, affichant un TCAM 2010-2019 de 4,8 %. La croissance a été stimulée ces dernières années grâce à l'émergence des compagnies *low-cost*. La part de marché qu'elle occupe est équivalente à celle de l'Amérique du Nord.

L'Asie-Pacifique, quant à elle, est portée par la Chine qui affiche en 2019 une part de marché de 20 % du trafic aérien mondial (36 % de parts de marché sur la région Asie-Pacifique), avec un TCAM 2010-2019 de près de 10 %. La croissance moyenne du PIB de la Chine à 7,7 % sur cette période est portée par la forte croissance du trafic chinois. C'est en 2009, lors de la crise financière, que le trafic aérien au départ du continent asiatique dépasse celui d'Amérique du Nord. Il devient alors le premier marché aérien mondial en termes de passagers transportés.

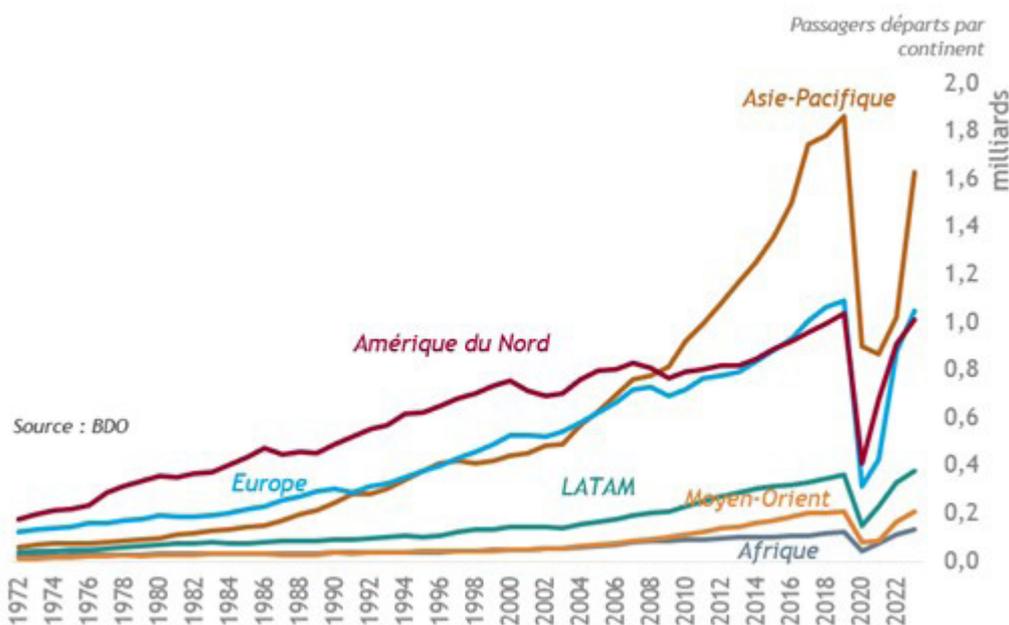


Figure 3 : Évolution du trafic aérien par continent (en Mds de passagers départs) (Source : BDO).

Dans le reste du monde : en Amérique du Sud, en Afrique ou encore au Moyen-Orient, la moindre maturité des marchés témoigne du potentiel de croissance du trafic aérien de ces continents inter et intra-zones. Notamment, l'Afrique et le Moyen-Orient, qui sont des marchés principalement tournés vers l'international, ont respectivement 58 % et 46 % de leur trafic intra-Afrique et intra-Moyen-Orient, lorsque les autres plaques géographiques affichent des parts de trafic intra-continent de plus de 80 %.

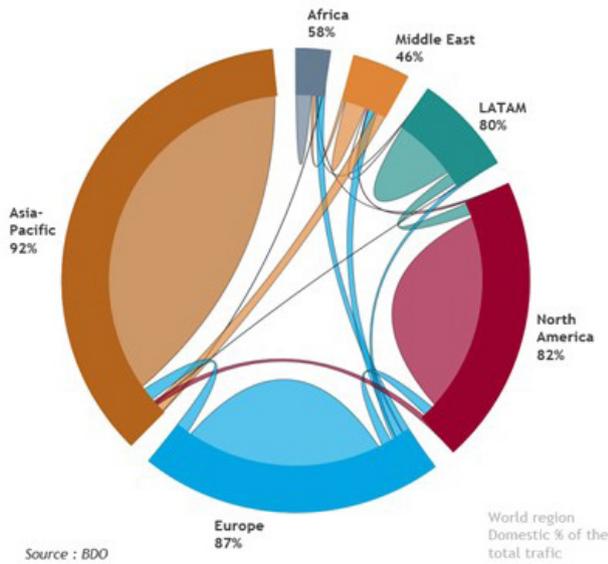


Figure 4 : Répartition des trafics passagers domestiques et internationaux de chaque région du monde en 2023 (Source : BDO).

Ces évolutions soulignent ainsi une nouvelle fois les fortes différences entre zones matures et zones émergentes :

- L'Asie-Pacifique continue de structurer son réseau aéroportuaire domestique et moyen-courrier, pour accompagner la croissance économique, démographique et la propension à voyager des pays asiatiques. Le trafic intra-Asie-Pacifique constitue en 2019 encore 92 % de l'offre totale de la zone. Avec un taux de croissance annuel moyen du trafic aérien de près de 8,1 %, ce marché est loin d'avoir atteint sa pleine maturité.
- En Afrique, les tendances macroéconomiques beaucoup plus contrastées dans les pays conduisent à des évolutions beaucoup plus incertaines à moyen terme sur le trafic intra et inter-zones.
- La forte demande extérieure au Moyen-Orient permet à la zone de structurer son réseau aéroportuaire local autour des grands *hubs* intercontinentaux.
- En revanche, en Europe et en Amérique du Nord, la maturité du trafic observée ces dernières années limite le potentiel de croissance des compagnies traditionnelles. Cependant, le trafic continue de croître notamment avec l'émergence des compagnies *low-cost* sur ces dernières années.

Une année 2023 qui rattrape le niveau du trafic 2019

Pour autant, la crise de la Covid-19 a totalement modifié ce schéma, à cause de l'arrêt quasi total du trafic aérien dans toutes les zones du monde, suivi d'une reprise très dynamique et bien plus forte que la vitesse du PIB sur 2021 ou 2022.

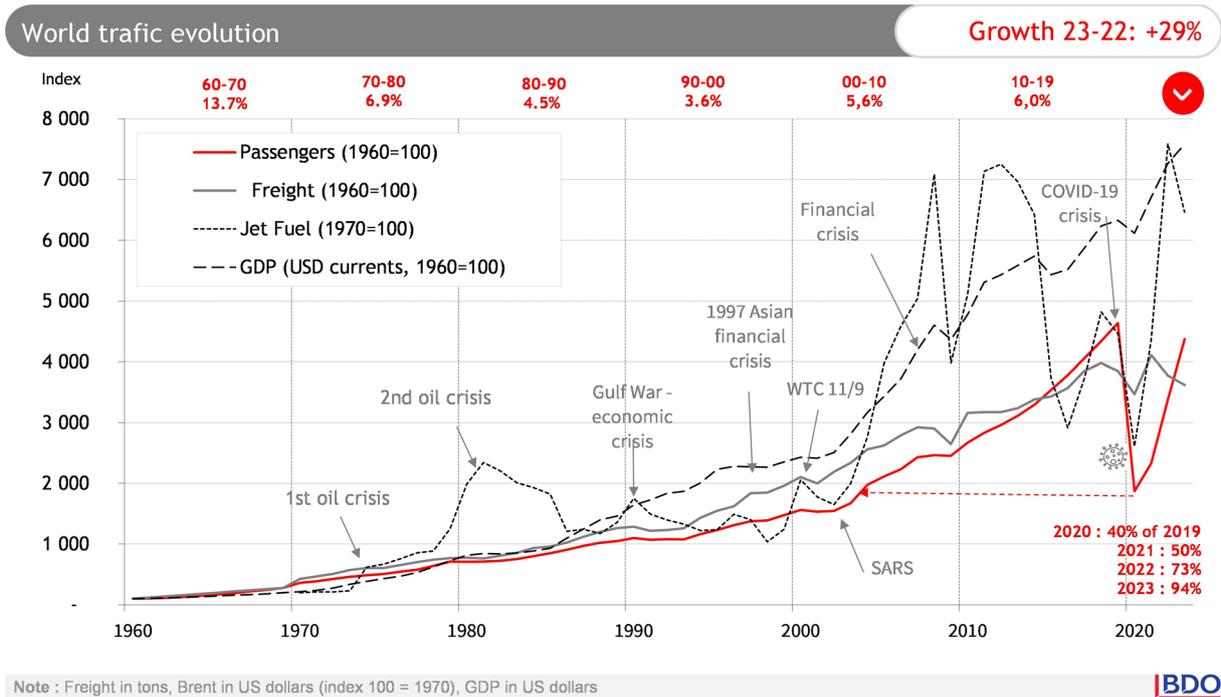


Figure 5 : Évolution de l'historique du trafic mondial aérien 1960-2023 (Source : BDO).

En 2020, le transport aérien commercial subit la plus grosse turbulence de son histoire. Le trafic chute de 60 % en 2020 et ne restaure en 2021 que 50 % de son nominal 2019. L'année 2022 qui s'annonçait bien relancée a été perturbée par la guerre en Ukraine, revenant à 73 % de son trafic d'avant-crise.

En 2023, le nombre de passagers ayant voyagé dans le monde se rapproche du niveau qu'était le sien quatre ans avant la crise de la Covid-19. En 2023, le trafic aérien mondial totalise près de 4,4 milliards de passagers pour 36,7 millions de vols. Entre 2022 et 2023, le trafic mondial a atteint 94 % de son niveau de 2019. Le rattrapage du niveau d'avant-crise est estimé pour courant 2024.

Le marché mondial reste dominé par l'Asie-Pacifique qui représente près de 37 %, suivi de l'Europe et de

l'Amérique du Nord avec respectivement 24 % et 23 % de parts de marché. Le reste du monde se partage les 22 % restants.

Les trois principaux marchés mondiaux n'ont pas retrouvé, en 2023, leur niveau de trafic de 2019. Seuls l'Europe et l'Amérique du Nord ont atteint ce niveau lors du dernier trimestre de l'année. Bien qu'en retard sur 2019, l'Asie redevient en 2023 leader du transport aérien en affichant une croissance de 170 % par rapport à l'exercice 2022, lorsque l'Europe et l'Amérique du Nord affichent des croissances respectives égales à 120 % et 111 %.

L'Amérique latine (LATAM), le Moyen-Orient et l'Afrique ont, quant à eux, atteint et / ou dépassé leur niveau de trafic 2019 avec des croissances 2022-2023 respectivement égales à 115 %, 126 % et 121 %.

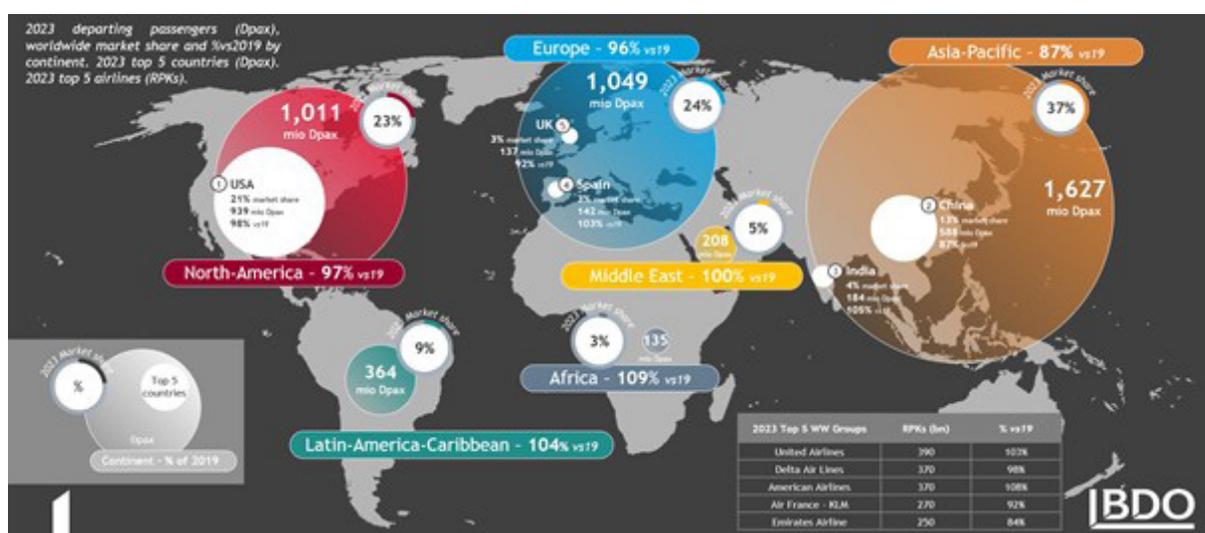


Figure 6 : État du transport commercial aérien international en 2023 par zone géographique, top 5 pays – en parts de marché, en millions de passagers départs et % de 2019 ; top 5 compagnies – en RPK (revenue passager kilomètre) (Source : BDO).

World areas	2019 mio Passengers	cumulative %	Week #			H1	H2	
			Week 1	Week 2	Week 3			
Europe	1 091	23%	29%	39%	80%	93%	99%	96%
Asia	1 597	57%	47%	44%	51%	83%	90%	87%
N. America	1 040	80%	39%	65%	87%	96%	98%	97%
LATAM	364	87%	41%	64%	91%	103%	106%	104%
Middle East	207	92%	38%	40%	80%	99%	102%	100%
CIS	148	95%	68%	89%	86%	97%	93%	95%
Africa	124	98%	36%	63%	89%	108%	109%	109%
Oceania	115	100%	35%	32%	70%	87%	90%	89%
WORLD	4 687		40%	50%	73%	92%	96%	94%

Figure 7 : Évolution des passagers départs par zone géographique - en % de 2019 (Source : BDO).

En 2019, le trafic aérien émettait près d'une gigatonne de CO₂ dans l'atmosphère. En 2023, l'activité n'ayant pas redépassé celle d'avant-crise et les avions dernière génération devenant plus efficaces énergétiquement, le niveau mondial d'émissions de CO₂ reste inférieur à celui de 2019. Cependant, au regard de la croissance annoncée, les émissions de CO₂ liées au trafic aérien devraient approcher la gigatonne en 2024-2025. Les carburants d'aviation durables (SAF) avant tout, puis les technologies avion et moteur, l'optimisation des opérations ou encore les réglementations et mécanismes de marché, sont des leviers nécessaires pour réduire ces émissions et atteindre au plus vite le net zéro (plus ou moins rapidement selon les maturités technologiques, leurs mises à l'échelle et une régulation d'application internationale).

United Airlines Group, Delta Air Lines Group, American Airlines Group restent en 2023 les trois principaux groupements mondiaux de compagnies aériennes avec des revenus passagers kilomètres (RPK) respectivement égaux à 390 Mds, 370 Mds et 370 Mds de passagers kilomètres. Les groupes Air France-KLM et Emirates Airline, en retard vis-à-vis de leurs homologues américains quant à leur reprise, complètent ce top 5 des groupements mondiaux. En 2023, ces derniers concentrent respectivement 19 % et 14 % des RPK¹ et passagers mondiaux.

Depuis la crise de la Covid-19, la concentration mondiale des compagnies aériennes s'est ralentie. En 2019 et en 2023, près de 90 compagnies aériennes, soit 15 % des compagnies aériennes, monopolisent 80 % du trafic aérien mondial (en passagers départs).

La concentration des compagnies aériennes dans le monde est un phénomène qui s'est accéléré depuis les années 1990. Elle se caractérise par une diminution du nombre de compagnies aériennes et une augmentation de la taille des compagnies existantes. Ce phénomène a pour causes, notamment, la libéralisation du transport

¹ RPK : passagers-kilomètres payants : nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des passagers.

aérien, la mondialisation, ou encore les fusions et acquisitions entre compagnies aériennes, qui ont permis aux grandes compagnies de renforcer leur position sur le marché.

Bien que cette tendance se généralise, des disparités sont observées dans le monde. En 2023, l'Amérique du Nord est le marché le plus concentré du trafic mondial aérien. Les quatre premières compagnies représentent plus de la moitié des RPK du continent. Au Moyen-Orient, Emirates et Qatar Airways en comptent près de 40 % lorsqu'en Asie l'offre en compagnies est nettement moins concentrée. Plus de quinze compagnies ont une part de marché comprise entre 2 % et 7 %. L'Europe se situe entre l'Amérique du Nord et l'Asie ; les sept premières compagnies (de Ryanair à Wizz Air) couvrent plus de la moitié des RPK européens.

En 2023, les compagnies aériennes n'ont pas retrouvé la marge nette qu'était la leur avant la crise sanitaire

En 2023, d'après IATA (International Air Transport Association), le chiffre d'affaires des compagnies aériennes au niveau monde a atteint 896 milliards de dollars, et a dépassé le niveau 2019 de 6,9 %. Ce dernier a cru de 21,7 % de 2022 à 2023, et IATA prévoit une croissance de 7,6 % en 2024 vs 2023 (IATA, 2023).

Le trafic passagers et le cargo ont respectivement rapporté aux compagnies près de 642 Mds et 135 Mds de dollars en 2023, montant supérieur à 2019 bien que les volumes de passagers et de cargo soient respectivement plus faibles qu'en 2019 de 4,8 % et 5,4 %. En 2022 et 2023, la croissance du chiffre d'affaires cargo ralentit, après avoir connu une augmentation de 18,8 % en 2021 (vs 2020, année du début de la crise). Niveau dépenses, celles-ci sont plus importantes en 2023 qu'en 2019, notamment avec l'augmentation des dépenses liées au carburant, qui pesaient 24 % en 2019 et qui pèsent aujourd'hui 32 % des dépenses des compagnies aériennes. La hausse des prix du baril de

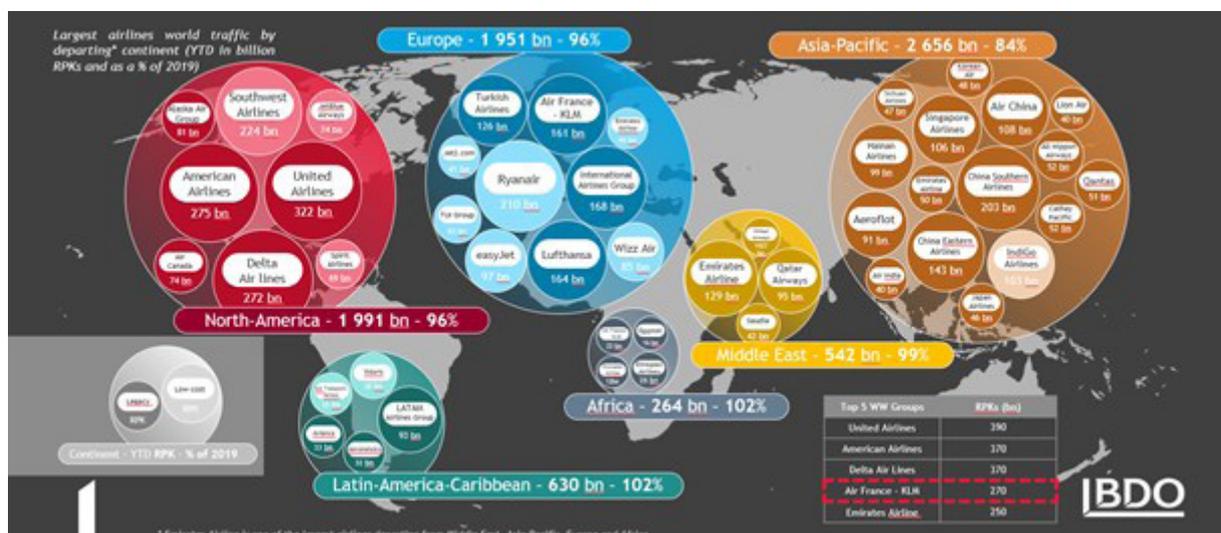


Figure 8 : État des compagnies aériennes en 2023 par zone géographique, top 5 compagnies – en RPK (Source : BDO).

pétrole et du kérosène expliquent ce fort changement. Le reste des dépenses s'est rapproché du niveau pré-crise, mais reste inférieur de près de 3 %.

Finalement, la marge opérationnelle des compagnies aériennes est estimée à 4,5 % en 2023 par IATA contre 5,2 % en 2019.

La marge nette des compagnies aériennes n'a, en 2023, pas été retrouvée. Elle est affichée à 2,6 % contre 3,1 % en 2019, soit une marge respective par passager départ de 5,4 \$ contre 5,8 \$ en 2019.

Les retours sur capitaux investis suivent la même tendance. En 2019, le ROIC des compagnies aériennes mondiales était égal à 5,8 % ; il est descendu à -19,3 % en 2020 pour ne redevenir positif qu'en 2022 et atteindre 4,7 % en 2023.

À l'échelle continentale, seule la marge opérationnelle des compagnies aériennes commerciales de l'Amérique du Nord, de l'Europe et du Moyen-Orient

est positive. Elles portent, au niveau monde, le déficit des compagnies opérant en Asie-Pacifique, en Amérique latine et en Afrique. Toutefois, en 2024, cette marge devrait redevenir positive sur l'ensemble des continents.

Airbus conserve son statut de leader pour la cinquième année consécutive, malgré des délais de production importants

Airbus détrône Boeing pour la cinquième année consécutive, enregistrant 2 094 commandes en 2023 (nettes, après annulations) pour un carnet total de commandes de 6 685 avions au 29 janvier 2024. Boeing, de son côté, présente 1 314 commandes en 2023 et un carnet total de commandes de 4 880 avions. Les deux constructeurs représentent à eux deux près

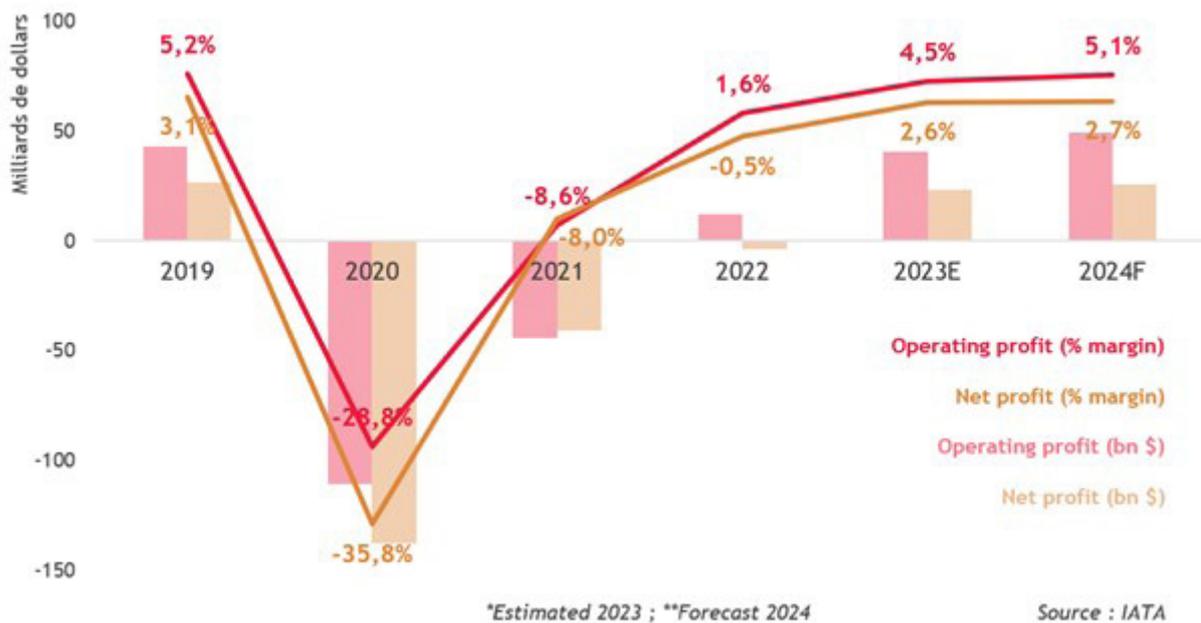


Figure 9 : Marge opérationnelle et nette des compagnies aériennes à l'échelle mondiale (en Mds\$ et % vs chiffre d'affaires) (Source : IATA).

	2022	2023E*	2024F**
Global	1,6%	4,5%	5,1%
North America	6,0%	7,0%	6,7%
Europe	4,0%	6,5%	6,0%
Asia-Pacific	-8,9%	-0,3%	2,8%
Middle East	5,1%	6,1%	6,0%
Latin America	-4,1%	-0,2%	0,5%
Africa	-3,3%	-0,3%	0,2%

*Estimated 2023 ; **Forecast 2024 Source : IATA

Figure 10 : Marge opérationnelle des compagnies aériennes à l'échelle mondiale (en % vs chiffre d'affaires) (Source : IATA).

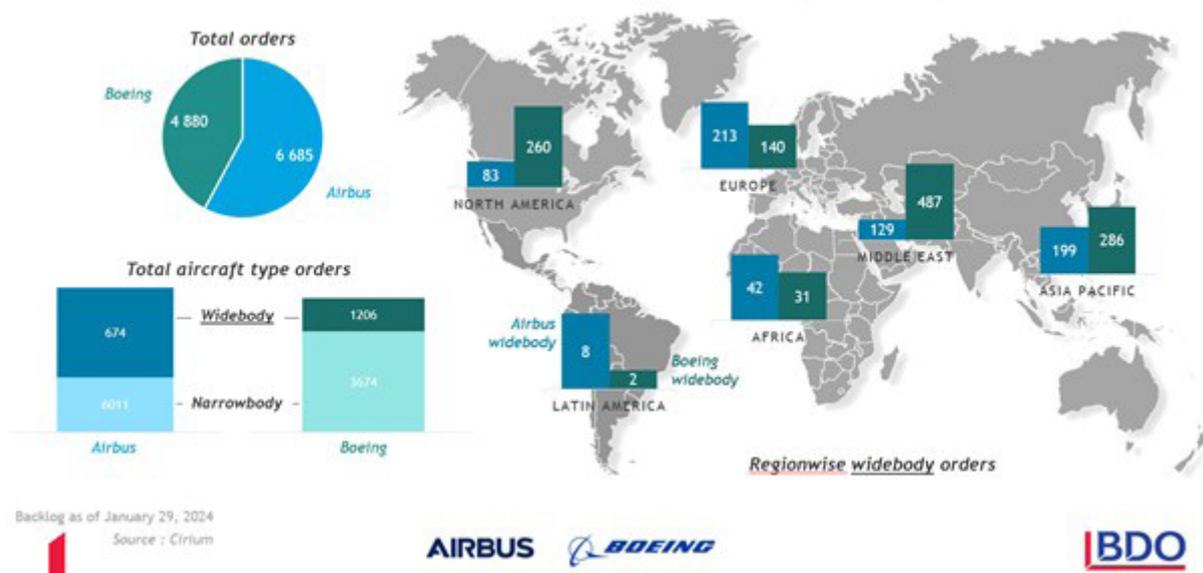


Figure 11 : Carnets de commandes Airbus et Boeing au 29 janvier 2024 (Source : Constructeurs).

de 91 % des carnets de commandes mondiaux, 53 % pour Airbus et 39 % pour Boeing (Cirium, 2024).

Après la crise de la Covid, les années 2021, 2022 et 2023 ont permis au secteur de la construction aéronautique de se reconstruire. Pour Boeing, l'année 2023 reflète les difficultés de livraison du 787 Dreamliner, dont le calendrier a été décalé après des problèmes sur le fuselage de l'appareil. Le constructeur a également dû faire face à une suspension de vols de 171 avions 737 MAX 9 aux États-Unis, pour inspection après l'incident en vol de l'avion d'Alaska Airlines début janvier 2024. Boeing reste le plus présent au Moyen-Orient, avec 487 avions en commande, une tendance qui se maintient depuis 2020. Le client majeur de Boeing est United Airlines (États-Unis) avec actuellement 501 commandes, suivi par Southwest Airlines (E-U) et Emirates (Émirats arabes unis). En 2023, Boeing a livré 528 avions dont 396 avions type 737 (Boeing, 2024).

Airbus de son côté enregistre une hausse de 11 % de livraisons par rapport à 2022, confirmant sa reprise post-crise. Malgré des chaînes de production très sollicitées en début d'année, le groupe a su suivre un rythme de production performant, livrant plus de 735 avions commerciaux à 87 clients dans le monde, dont 571 avions de la famille des A320. Airbus est le plus présent en Europe, où 213 avions sont actuellement en commande. Les clients majeurs sont IndiGo (Inde), AirAsia (Malaisie) et Wizz Air (Hongrie) avec 1 639 avions en commande pour ces trois compagnies réunies (Airbus, 2024).

Cependant, les délais de livraisons pour chaque constructeur peuvent être longs. À date, il faudrait près de neuf ans à Airbus et Boeing pour assurer la production de leurs carnets de commande respectifs sur un rythme de production similaire à celui de 2023 (Chicheportiche, 2023).

Un trafic aérien qui devrait poursuivre sa croissance malgré les obstacles

En 2024, BDO estime à 4,6 milliards le nombre de passagers transportés, soit une hausse de 5 % par rapport à 2023. Le niveau nominal 2019 ne devrait pas être dépassé en 2024 mais devrait très fortement s'en approcher. BDO estime un dépassement des cinq milliards de passagers embarqués avant 2030.

Avec une augmentation du nombre de vols par passager et du PIB par habitant, le trafic aérien dépassera les huit milliards de passagers départ dans vingt ans. Croissance principalement portée par les marchés non matures, avec en ligne de mire l'Asie-Pacifique suivie du Moyen-Orient, de l'Afrique et de l'Amérique latine.

Ces éléments amènent à une réflexion de fond sur la vocation à long terme du transport aérien. Le paysage aérien se restaure de plus en plus chaque jour au rythme des dynamiques de reprises observées dans chaque pays, des typologies de clientèles et des modèles de compagnies aériennes, en parallèle de nouveaux arbitrages avec la montée en puissance de la visioconférence. La crise sanitaire a accéléré la prise de conscience du caractère impérieux de la transition écologique déjà initiée pré-Covid avec la mouvance du *flight-shaming*. Cela se matérialise avec des actions très concrètes telles que la loi climat résilience, les investissements massifs pour servir les quotas d'incorporation en biocarburants aériens, ou la programmation ambitieuse de l'avion du futur zéro carbone. Tous ces leviers dessinent la manière dont le transport aérien se consommera demain.

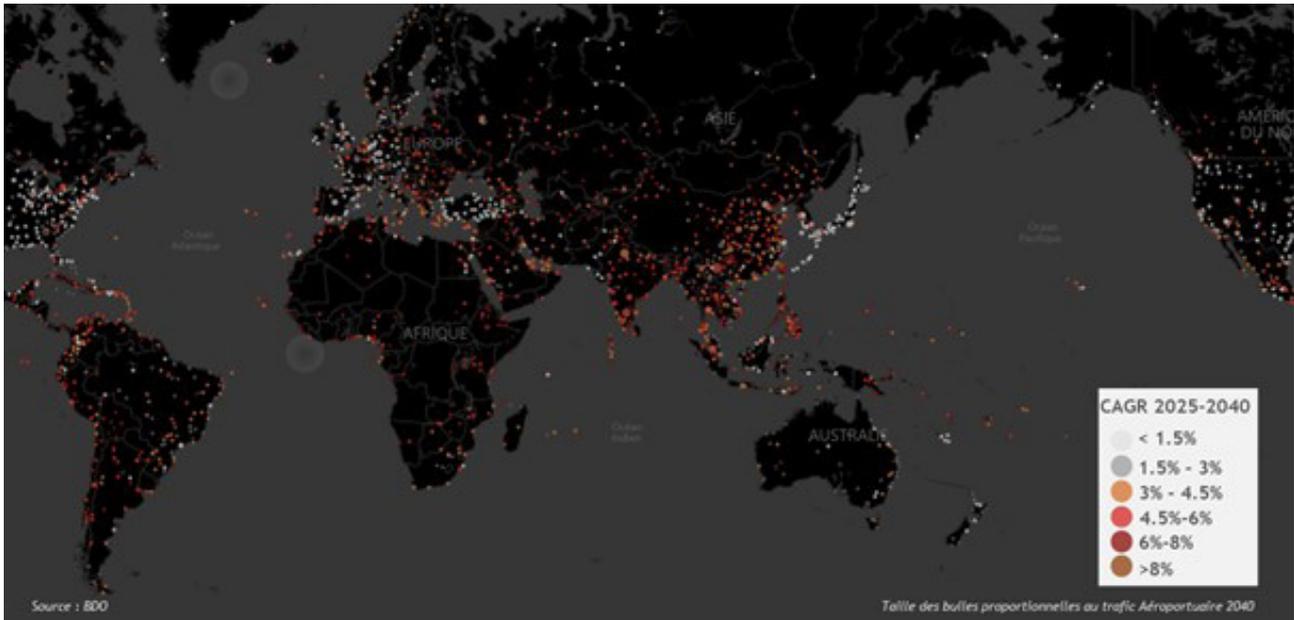


Figure 12 : Taux de croissance annuel moyen des aéroports de 2025 à 2040 (Source : BDO).

Bibliographie

CIRIUM (2024), "Fleet statistics", cirium.com.

AIRBUS (2024), "Airbus reports strong 2023 commercial aircraft orders and deliveries in complex operating environment", Airbus Newsroom, airbus.com.

BOEING (2024), "Orders & deliveries", boeing.com.

CHICHEPORTICHE O. (2023), « Un nouveau problème de fabrication affecte les livraisons du Boeing 787 Dreamliner », BFM Business, bfmtv.com.

LE MONDE (2023), « Airbus : la compagnie indienne IndiGo commande 500 A320, record absolu », lemonde.fr.

IATA (2023), "Industry Statistics", Fact Sheet, December 2023.