

Aéronautique :

L'industrie s'envole tandis que le transport fait du sur place

Analyse sectorielle de l'assureur-crédit Euler Hermes

- **En dépit du ralentissement de l'économie mondiale, l'industrie aéronautique affiche de solides carnets de commandes.**
- **La rentabilité du transport aérien a été largement entamée par le renchérissement du carburant en 2011.**
- **La dégradation du transport aérien continue en 2012, principalement pour les compagnies européennes.**

Paris, le 31 janvier 2012 – L'industrie aéronautique a connu une année 2011 record, autant sur le plan des unités produites qu'en termes de commandes, qui ont doublé par rapport à 2010. La croissance du secteur est poussée par une stratégie forte de développement des compagnies aériennes d'Asie et du Moyen-Orient, en plein essor, qui augmentent leur capacité pour prendre des parts de marché.

En revanche, les transporteurs aériens ont dû faire face à des hausses de prix du kérosène en 2011 qui ont rogné leurs marges. De plus, l'essoufflement de l'économie mondiale pèsera sur le trafic aérien, qui ne devrait croître que de +3% en 2012.

De belles années en perspective pour les constructeurs

Pour la première fois en 2011, l'industrie aéronautique a franchi le seuil symbolique des 1000 unités produites, avec 1011 livraisons, soit une augmentation annuelle de +4%. En même temps, les commandes nettes ont doublé pour atteindre 2224 avions. Si l'année 2011 a été excellente sur le plan commercial, ce dynamisme est aussi dû à la mise sur le marché d'appareils jusqu'à 15% moins gourmands en kérosène et émettant moins de CO₂.

« *L'industrie aéronautique connaît une croissance exceptionnellement robuste. C'est la première fois en trente ans que nous n'observons pas l'habituelle chute de production en temps de ralentissement économique* », dit **Ludovic Subran**, chef économiste d'Euler Hermes. « *Grâce au dynamisme des compagnies asiatiques, moyen-orientales et low cost, nous avons assisté en 2011 à un renforcement important des carnets de commandes des constructeurs, leur garantissant une production soutenue sur les sept à huit ans à venir.* » Pour 2012, Euler Hermes s'attend à une augmentation de 12% des livraisons d'avions commerciaux.

Tableau plus mitigé pour les transporteurs

Le chiffre d'affaires du transport passager aérien a progressé de 10% en 2011 pour approcher 500 milliards de dollars. Cette hausse est due à l'augmentation du trafic (6%) et des prix (4%). Cependant, la rentabilité opérationnelle du secteur a fortement souffert de l'alourdissement de la **facture de carburant (+40%** du coût moyen annuel du kérosène). « *Pour chaque hausse du coût du baril d'un dollar, le secteur aéronautique doit supporter un surcoût d'exploitation d'un milliard de dollars* », explique **Bruno Goutard**, conseiller sectoriel d'Euler Hermes. « *En revanche, face à l'augmentation de la facture pétrolière, les compagnies aériennes ne sont pas touchées de la même façon selon les régions du monde. Par exemple, les **compagnies américaines** classiques, dont la rentabilité moyenne a été divisée par deux en 2011 à 0,6%, ont réussi à partiellement compenser la flambée du carburant par une importante hausse des prix de +8,4%* », poursuit-il.

En **Europe**, la rentabilité moyenne du secteur aérien traditionnel (hors low cost) a même été divisée par trois l'an dernier. Elle n'atteint que 0,3%, malgré une augmentation de +8,1% du trafic en 2011. Face à la concurrence féroce des intervenants du Moyen-Orient, les compagnies européennes n'ont pu faire jouer le levier prix : les tarifs n'ont augmenté que de +1,9% sur la période.



En **Asie**, la rentabilité du secteur a baissé de 30% en 2011 mais se maintient à un niveau élevé de +4%, bénéficiant d'une croissance équilibrée entre le trafic (+3,3%) et les prix (+6,6%)

Dans leur frénésie de croissance, les compagnies du **Moyen-Orient** ont concédé une baisse significative de leur rentabilité, divisée par trois à 3% en 2011. Elles continuent à investir massivement dans leur flotte afin d'augmenter les capacités et prendre de nouvelles parts de marché.

Les compagnies européennes à la traîne

Dans le sillage d'une baisse d'activité globale, la croissance du marché du transport aérien devrait ralentir de 25% en 2012. Selon **Ludovic Subran**, « *lorsque le trafic aérien progresse seulement de +3% et l'augmentation du prix des billets est au point mort, cela se traduit forcément dans les bilans des compagnies aériennes. La principale victime sera le secteur aérien européen.* » En effet, les transporteurs européens, très dépendants de l'expansion du trafic, pâtiront de la conjonction de plusieurs facteurs : une demande affaiblie en Europe, enlisée dans la résolution des problèmes de gestion de sa dette publique, des flux commerciaux moins dynamiques, une forte pression concurrentielle sur les prix, un coût élevé du kérosène et l'entrée en vigueur des quotas européens d'émissions de CO₂. « *Certaines compagnies européennes connaîtront un atterrissage forcé en 2012, affichant des pertes. Ces difficultés provoqueront certainement de plus lourdes restructurations, au-delà de celles déjà envisagées, au second semestre 2012. Elles pourraient cependant inciter à la mise en œuvre de nouvelles stratégies de marché pour concurrencer des compagnies qui, elles, décollent* », conclut-il.

####

Pour recevoir la présentation powerpoint détaillée, merci d'envoyer un mail aux contacts ci-dessous.

Contact presse Groupe Euler Hermes

Bettina Sattler – +33 (0)1 40 70 81 41 – bettina.sattler@eulerhermes.com

Ogilvy

Lorenzo Ricci – +33 (0)1 5367 1283 – lorenzo.ricci@ogilvy.com

Euler Hermes est le leader mondial de l'assurance-crédit et l'un des leaders de la caution et du recouvrement de créances commerciales. Avec plus de 6 000 salariés présents dans plus de 50 pays, Euler Hermes offre une gamme complète de services pour la gestion du poste clients et **a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 2,15 milliards d'euros en 2010.**

Euler Hermes a développé un réseau international de surveillance permettant d'analyser la stabilité financière de 40 millions d'entreprises. Au 31 décembre 2010, le groupe garantissait pour 633 milliards d'euros de transactions commerciales dans le monde.

Membre du groupe Allianz, Euler Hermes est coté à Euronext Paris et noté AA- par Standard & Poor's.

www.eulerhermes.com

Réserve :

Certains des énoncés contenus dans le présent document peuvent être de nature prospective et fondés sur les hypothèses et les points de vue actuels de la direction de la société. Ces énoncés impliquent des risques et des incertitudes, connus et inconnus, qui peuvent causer des écarts importants entre les résultats, les performances ou les événements qui y sont invoqués, explicitement ou implicitement, et les résultats, les performances ou les événements réels. Une déclaration peut être de nature prospective ou le caractère prospectif peut résulter du contexte de la déclaration. De plus, les déclarations de caractère prospectif se caractérisent par l'emploi de termes comme "peut", "va", "devrait", "s'attend à", "projette", "envisage", "anticipe", "évalue", "estime", "prévoit", "potentiel" ou "continue", ou par l'emploi de termes similaires. Les résultats, performances ou événements prospectifs peuvent s'écarter sensiblement des résultats réels en raison, notamment (i) de la conjoncture économique générale, et en particulier de la conjoncture économique prévalant dans les principaux domaines d'activités du groupe Euler Hermes et sur les principaux marchés où il intervient, (ii) des performances des marchés financiers, y compris des marchés émergents, de leur volatilité, de leur liquidité et des crises de crédit, (iii) de la fréquence et de la gravité des sinistres assurés, (iv) du taux de conservation des affaires, (v) de l'importance des défauts de crédit, (vi) de l'évolution des taux d'intérêt, (vii) des taux de change, notamment du taux de change EUR/USD, (viii) de la concurrence, (ix) des changements de législations et de réglementations, y compris pour ce qui a trait à la convergence monétaire ou à l'Union Monétaire Européenne, (x) des changements intervenants dans les politiques des banques centrales et/ou des gouvernements étrangers, (xi) des effets des acquisitions et de leur intégration, (xii) des opérations de réorganisation et (xiii) des facteurs généraux ayant une incidence sur la concurrence, que ce soit au plan local, régional, national et/ou mondial. Beaucoup de ces facteurs seraient d'autant plus susceptibles de survenir, éventuellement de manière accrue, en cas d'actes terroristes.

La société n'est pas obligée de mettre à jour les informations prospectives contenues dans le présent document.