




Aéronautique: l'industrie en mode supersonique, le transport en mode planeur

Ludovic Subran, Chef Economiste et Directeur de la Recherche
Yann Lacroix, Responsable des Etudes Sectorielles
Bruno Goutard, Conseiller Sectoriel

Conférence de Presse – Paris, 31 janvier 2012

A company of Allianz 



EULER HERMES

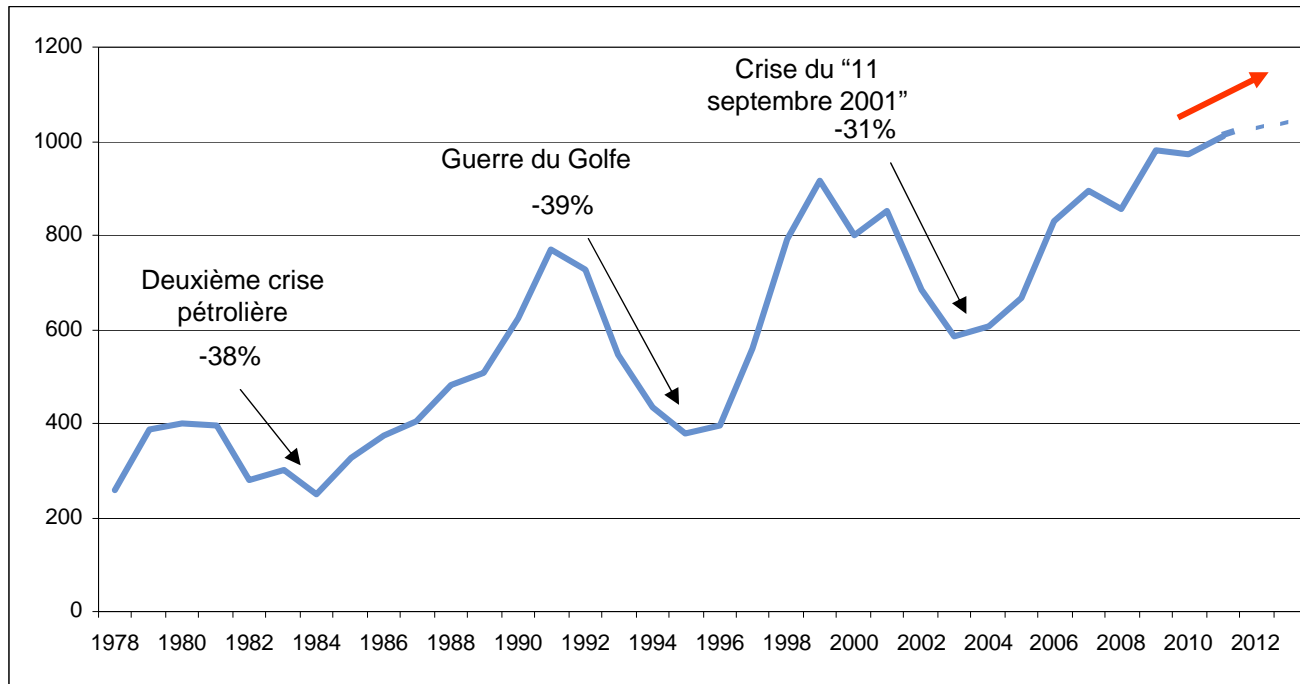
Aéronautique: l'industrie en mode supersonique, le transport en mode planeur

- 1 L'industrie aéronautique à l'écart de la crise et ce pour un certain temps
- 2 En 2011, trou d'air pour le transport aérien
- 3 En 2012, atterrissage forcé pour les compagnies européennes

Les livraisons dépassent le seuil des 1000 avions en 2011

La crise de 2008-9 et le ralentissement économique en 2011 n'ont pas eu d'impact majeur sur la demande d'appareils commerciaux

Livraisons mondiales d'appareils commerciaux (en unité)



➤ 1011 unités livrées en 2011

Sources: constructeurs - estimations Euler Hermes

➤ Croissance des livraisons de 12% en 2012, à 1130 unités

2011, une année également de succès commerciaux

Les commandes nettes d'avions commerciaux ont doublé

Activité des avionneurs (en unités)					
	2008	2009	2010	2011	2012 (p)
Livraisons	858	979	972	1011	1130
Commandes nettes	1433	413	1104	2224	1200
Carnets de commandes	7400	6850	7000	8200	8300

➤ 55% des commandes nettes concernent la famille du nouvel Airbus A320NEO

➤ Renforcement des carnets de commandes en 2011 (qui représentent entre 7 et 8 ans de production) et stabilisation à un niveau élevé en 2012

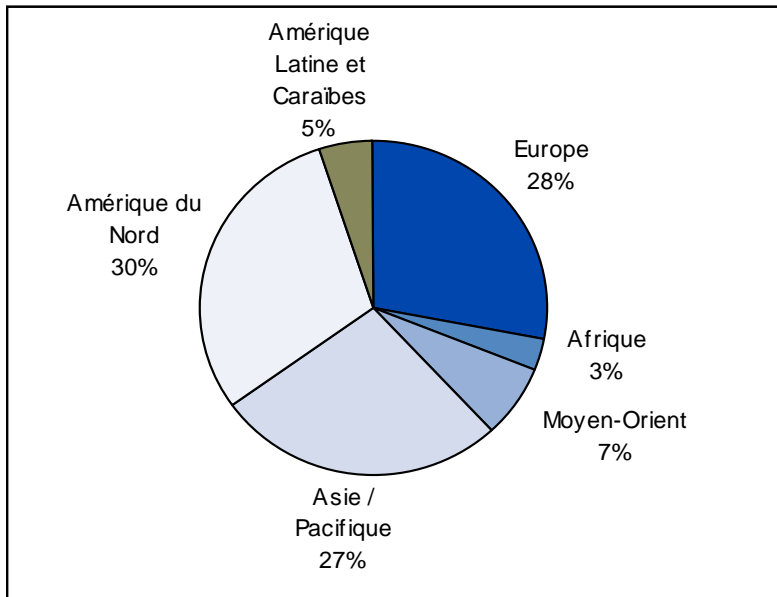
Sources: constructeurs - prévisions Euler Hermes

▶ Excellente visibilité sur l'activité des prochaines années pour les avionneurs

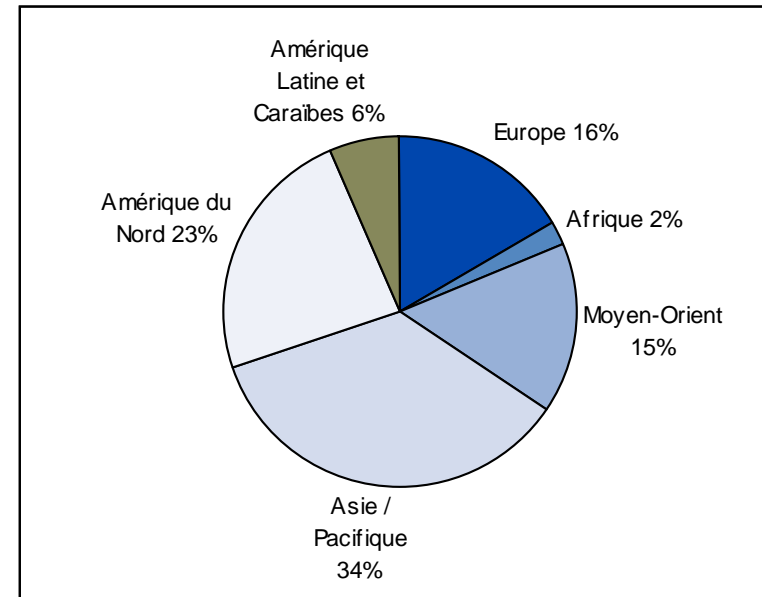
Une industrie qui bénéficie du dynamisme des compagnies asiatiques, moyen-orientales et low costs

Les compagnies asiatiques et moyen orientales assurent 34% du trafic aérien mondial, mais représentent 50% des carnets de commandes

Répartition du trafic aérien mondial en 2010



Répartition des carnets de commandes*



Sources: OACI - Constructeurs

* En valeur / origine non identifiée:4% au 30 septembre 2011

► Les avionneurs disposent d'un double relais d'activité

Rentabilité: début d'amélioration pour Airbus et stabilité pour Boeing en 2012

Les coûts liés au développement et à la montée en puissance industrielle des nouveaux programmes pénalisent les résultats d'exploitation des avionneurs

Rentabilité d'exploitation* des avionneurs (% de chiffre d'affaires)

	2009	2010	2011 (e)	2012 (p)
Airbus Commercial	1,5%	1,1%	1,5%	2,5%
Boeing Commercial Airplanes	-1,7%	9,4%	9,7%	9,0%

➤ La rentabilité d'Airbus bénéficiera, en 2012, de meilleures performances de production de l'A380 mais sera affectée par les charges R&D liées à l'A350

➤ Boeing va "lisser" sa rentabilité amortissant les surcoûts dus au programme du B787 sur la production d'avions projetée

Sources: constructeurs - prévisions Euler Hermes

* Rentabilité d'exploitation: résultat d'exploitation / chiffres d'affaires

▶ La rentabilité d'exploitation toujours dépendante des nouveaux programmes

Les constructeurs à l'abri des besoins de financement

Leur confortable trésorerie, qui provient en partie des avances de paiements clients, les protège des turbulences des marchés financiers

Financement et trésorerie des avionneurs au 30 septembre 2011 (en milliards de dollars)

	EADS*	BOEING
Avances de paiements clients (brutes)	36,9	38,8
Trésorerie brute	13,9	9,2
Part de la trésorerie brute dans total bilan	11,2%	12,4%

Sources: constructeurs

* 1Euro=1,41\$

▶ La trésorerie des constructeurs est financée par les avances de leurs clients

Des compagnies dépendantes des agents financiers pour leur financement

Transfert partiel du risque des banques sur des garanties publiques

Financement des livraisons d'avions commerciaux et régionaux
(% du total des financements annuels)

	2009	2011(e)
Agences de Crédit Export	26%	30%
Banques commerciales	31%	25%
Leasers	21%	10%
Marchés financiers	1%	5%
Cash	13%	25%
Autres	8%	5%



Plus de 70% des financements d'appareils sont assurés par des agents financiers, avec transfert partiel du risque bancaire sur des garanties publiques, dorénavant plus onéreuses

Source: Boeing Capital Corporation

▶ En 2012, vers une augmentation du coût de financement pour les compagnies

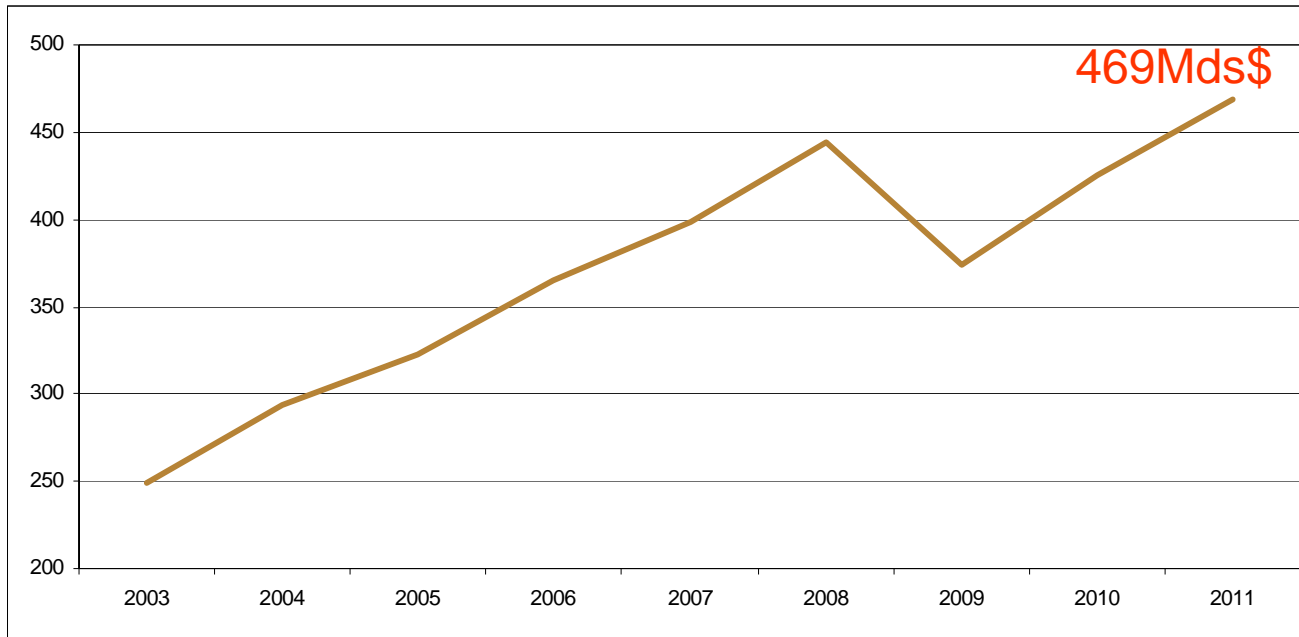
Aéronautique: l'industrie en mode supersonique, le transport en mode planeur

- 1 L'industrie aéronautique à l'écart de la crise et ce pour un certain temps
- 2 En 2011, trou d'air pour le transport aérien
- 3 En 2012, atterrissage forcé pour les compagnies européennes

Le chiffre d'affaires du transport passager aérien progresse de 10% en 2011

Avec un chiffre d'affaire affiché de près de 500Mds\$, la crise 2008-9 semble en partie effacée

Chiffre d'affaires du transport aérien passagers mondial (en milliards \$)



- ▶ **Effet volume:**
 +6,1% en 2011
 +11,5% par rapport à 2008

- ▶ **Effet prix:**
 +4% en 2011
 -5% par rapport à 2008

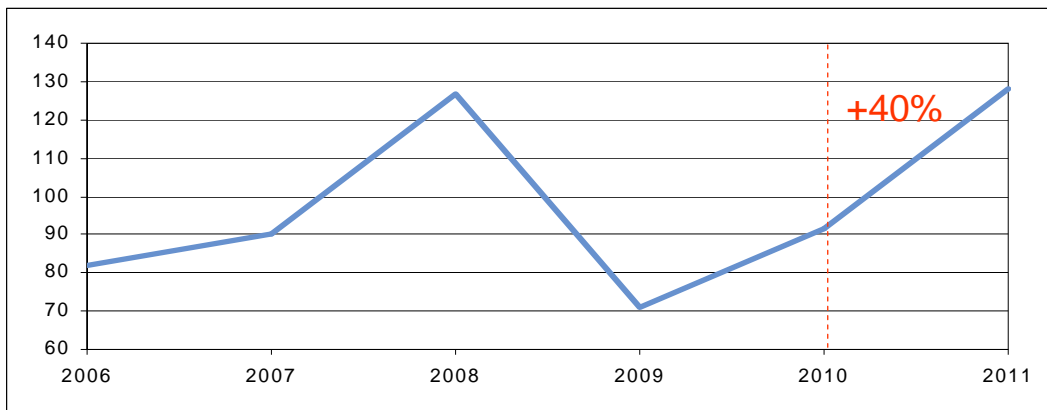
Source: IATA

▶ L'augmentation du trafic (+6%) et des prix (+4%) explique cette croissance

Augmentation globale de 31Mds\$ de la facture de carburant, alourdissant de plus de 5% les coûts d'exploitation du secteur

+1\$ sur le cours du baril entraine +1Md\$ de coûts supplémentaires

Cours annuel moyen du kérosène (\$ / baril)



Source: IATA

➤ Les compagnies américaines sont plus sensibles que leurs homologues européennes à la hausse du prix du pétrole

	Evolution 2011/2010 du coût unitaire kérosène**	Part du carburant dans le coût unitaire en 2010	Part du carburant dans le coût unitaire en 2011
Compagnies européennes*	+13%	25%	28%
Compagnies américaines*	+33%	27%	32%

* Panel Euler Hermes

** Au siège kilomètre offert sauf pour Air France - KLM avec équivalent siège kilomètre offert

▶ Face à la facture pétrolière, des contraintes différentes selon les régions

La rentabilité du secteur aérien traditionnel américain a été divisée par 2 en 2011

Un marché domestique sous contrôle par la gestion généralisée des capacités

	2009	2010	2011 (e)
Rentabilité nette* du transport aérien américain	-4,4%	+1,3%	+0,6%

Sources: consensus – estimations Euler Hermes

* Rentabilité nette: résultat net / chiffre d'affaires

Evolution des indicateurs de l'activité passagers au 30 septembre, entre 2011 et 2010

Trafic total des transporteurs américains*	+1,4%
Prix*	+8,4%
Chiffre d'affaires*	+9,8%

➤ 2/3 du trafic réalisé par l'ensemble des compagnies américaines sont concentrés sur le marché domestique

➤ Fort effet de levier via la hausse des prix

* Panel Euler Hermes: Delta Airlines, United Continental (sur bases comparables), AMR et US Airways, sur les 3 premiers trimestres de l'exercice

La forte augmentation des prix aura été le principal levier pour maintenir une rentabilité positive en 2011

La rentabilité du secteur aérien traditionnel européen a été divisée par 3 en 2011

Très présentes sur les vols internationaux, les compagnies traditionnelles européennes sont fortement concurrencées par les intervenants du Moyen-Orient

	2009	2010	2011 (e)
Rentabilité nette* du transport aérien européen	-4,0%	+1,1%**	+0,3%

Sources: consensus – estimations Euler Hermes

* Rentabilité nette: résultat net / chiffre d'affaires

** hors élément exceptionnel

Evolution des indicateurs de l'activité passagers au 30 septembre, entre 2011 et 2010

Trafic total des transporteurs européens*	+8,1%
Prix*	+1,9%
Chiffre d'affaires*	+10,0%

➤ 75% du trafic généré par les transporteurs européens classiques (panel EH) sont réalisés par des vols internationaux (hors Europe)

➤ Faible effet de levier sur les prix

* Panel Euler Hermes: sur les 3 premiers trimestres de l'exercice pour Lufthansa et IAG, sur les deux premiers de l'exercice pour Air France - KLM

Le levier pour maintenir leur rentabilité provient de leur capacité à réduire les coûts et à améliorer la productivité

La rentabilité du secteur aérien traditionnel asiatique a baissé de 30% en 2011

La croissance équilibrée entre effet volume et effet prix n'a permis pas de préserver complètement les marges

	2009	2010	2011 (e)
Rentabilité nette* du transport aérien asiatique	+0,8%	+6,3%**	+4,0%

Sources: consensus – estimations Euler Hermes

* Rentabilité nette: résultat net / chiffre d'affaires ** hors élément exceptionnel

Evolution des indicateurs de l'activité passagers* au 30 septembre, entre 2011 et 2010

Trafic total des transporteurs asiatiques*	+3,3%
Prix*	+6,6%
Chiffre d'affaires*	+9,9%

➤ Impact de la baisse du trafic suite au tsunami au Japon

➤ Substantiel effet de levier via les prix

* Panel Euler Hermes: Singapore Airlines, Cathay Pacific et ANA sur les deux premiers trimestres de l'exercice, Korean Airlines sur les 3 premiers trimestres de l'exercice

Un niveau élevé de rentabilité, dans un environnement économique plus porteur

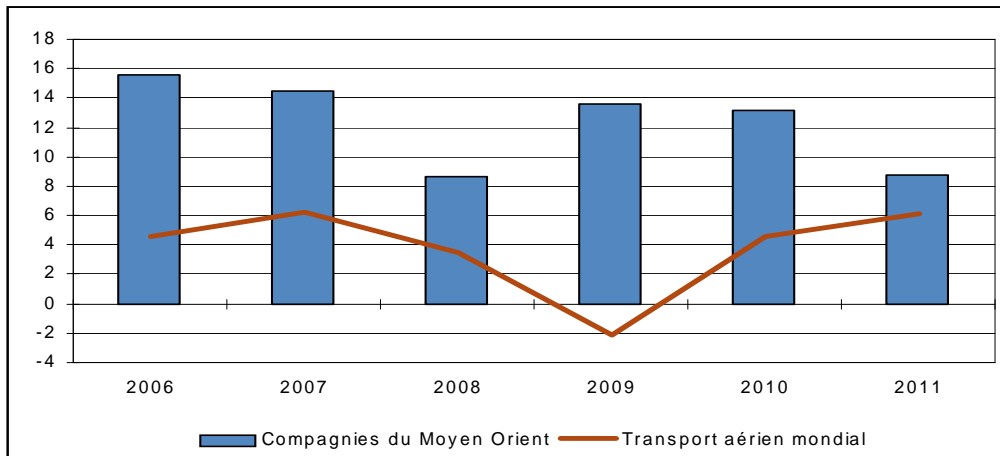
Baisse significative de la rentabilité des compagnies du Moyen-Orient

Le développement des capacités et la prise de parts de marché n'ont pas protégé les intervenants régionaux contre la hausse du prix du pétrole

	2009	2010	2011 (e)
Rentabilité nette* du transport aérien moyen-oriental	+8,5%**	+10,3%**	+3,0%**

Source: consensus – estimations Euler Hermes * Rentabilité nette: résultat net / chiffre d'affaires ** Panel Euler Hermes: Emirates

Taux de croissance annuel des capacités passagers (en %)



Source: IATA

➤ Poursuite des investissements massifs dans la flotte, et ce dans des proportions supérieures à l'évolution des capacités mondiales

Une volonté de croissance "coûte que coûte"

Aéronautique: l'industrie en mode supersonique, le transport en mode planeur

1 L'industrie aéronautique à l'écart de la crise et ce pour un certain temps

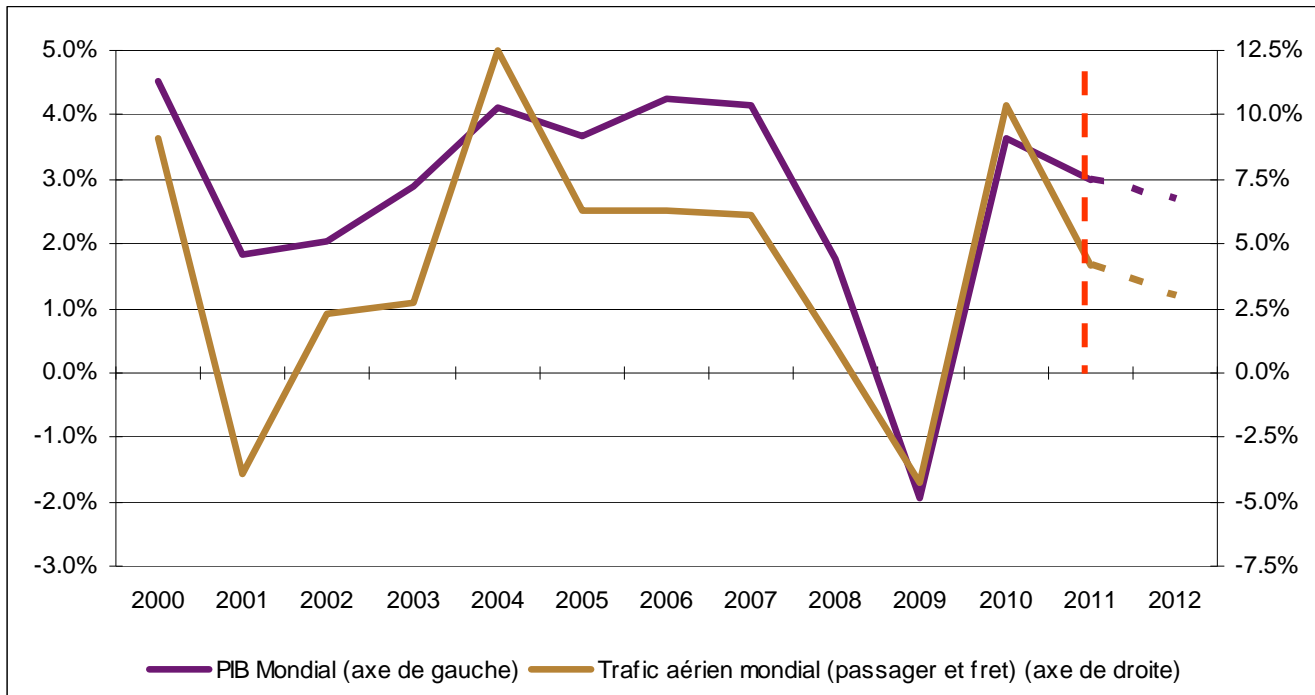
2 En 2011, trou d'air pour le transport aérien

3 En 2012, atterrissage forcé pour les compagnies européennes

La croissance du trafic aérien mondial ralentirait de 25% en 2012

Corrélié à l'environnement économique mondial, le trafic aérien ne devrait pas progresser de plus de 3% en 2012

Evolution annuelle du trafic aérien mondial et du PIB mondial (en %)



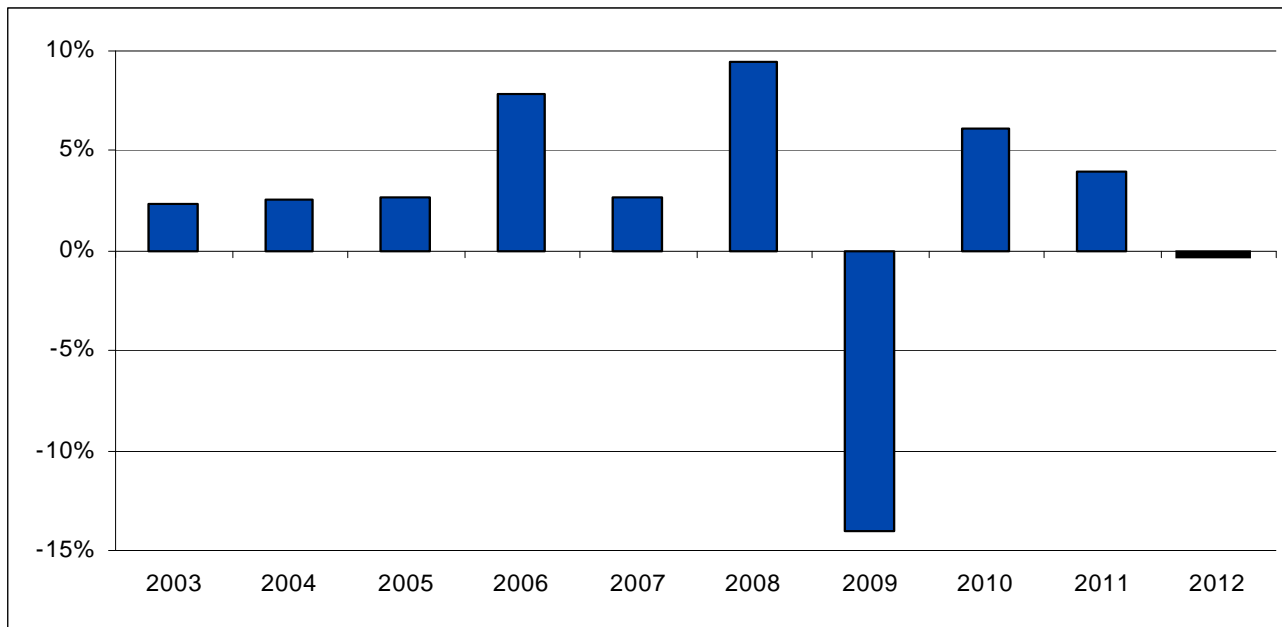
Sources: IATA – estimations Euler Hermes

L'essoufflement du commerce mondial à destination des émergents et la consommation en berne chez les submergés expliquent ce ralentissement

Les prix du transport passager n'augmenteraient pas en 2012

Une demande affaiblie, un accroissement continue de l'offre et un prix du pétrole stable stopperont le rattrapage des prix de 2010 et 2011

Evolution annuelle des prix du transport passagers mondial (en %)



Sources: IATA – estimations Euler Hermes

La faible croissance du trafic et des prix au point mort auront des conséquences importantes sur les bilans des compagnies aériennes

Le transport aérien américain encore bénéficiaire en 2012

Adossées à leur discipline, les compagnies américaines semblent en mesure de faire face à la détérioration de l'environnement

▶ Ce qui ne changera pas en 2012

- la volonté de maîtrise des prix
- la recherche de revenus complémentaires
- le retrait des appareils les moins performants en terme de consommation
- le renforcement des alliances

▶ Ce qui s'amplifiera en 2012

- la consolidation du secteur

▶ Une rentabilité nette stable à +0,5% en 2012 (+0,6% en 2011) pour les transporteurs aériens américains

Une année 2012 qui verrait le retour des pertes pour le secteur aérien classique européen

Sensibles aux fluctuations du trafic, les transporteurs européens souffriront dans un environnement plus dégradé

▶ Ce qui s'amplifiera en 2012

- les réorganisations internes ainsi que les efforts de productivité
- la limitation des investissements

▶ Ce qui sera nouveau en 2012

- de nouvelles restructurations
- la limitation de l'augmentation des capacités
- l'entrée en vigueur du dispositif de quotas d'émissions de CO2 pour le transport aérien en Europe

▶ Une rentabilité nette en perte à -0,5% à 2012 (+0,3% en 2011) pour les compagnies aériennes classiques européennes

Conclusion

- Après une année 2011 record et en dépit du ralentissement de l'économie mondiale, l'industrie aéronautique poursuivra sa croissance en 2012
- En 2011, la rentabilité globale du transport aérien a été largement affectée par le renchérissement du carburant. Le fossé entre les compagnies asiatiques et occidentales se confirme
- Dans le sillage de l'environnement économique global, le marché du transport aérien se dégradera en 2012, avec, comme principale victime, le secteur aérien européen, qui pourrait afficher des pertes et engager des restructurations
- Des incertitudes supplémentaires: les modalités et les conséquences de l'application du mécanisme européen de quotas d'émission de CO2

Merci de votre attention.

www.eulerhermes.com