

## **Aéronautique : l'industrie poursuit son essor, temps plus agité pour le transport**

*Analyse sectorielle de l'assureur-crédit Euler Hermes*

- Les livraisons d'appareils de plus de 100 places devraient croître de 14% en 2012 et 10% en 2013, atteignant des sommets jamais atteints jusqu'alors par l'industrie aéronautique.
- Baisse d'environ 25% des commandes nettes en 2012, qui souffrent néanmoins de la comparaison avec une année 2011 exceptionnelle.
- En 2012, découplage des tendances dans le transport aérien:
  - pour les trafics et les prix : hausses pour le segment passagers, baisses pour le cargo ;
  - pour la rentabilité nette moyenne pour les compagnies classiques : hausse aux Etats-Unis, baisse en Europe et en Asie.
- En perte en 2012, le transport aérien classique européen pourrait revenir à l'équilibre en 2013 grâce aux lourdes restructurations engagées.

**PARIS – 13 DECEMBRE 2012** – Pour la deuxième année consécutive, l'industrie aéronautique devrait afficher une croissance solide avec +14% d'appareils livrés en 2012. Et selon [Euler Hermes](#) la tendance positive devrait se poursuivre en 2013 (+10% des livraisons), alimentée toujours par une augmentation quasi généralisée des cadences de production.

*« Les solides carnets de commandes offrent une bonne visibilité à la filière aéronautique puisqu'ils représentent sept à huit ans de production », dit [Ludovic Subran, chef économiste](#) d'Euler Hermes. «Les constructeurs ont plus d'un atout dans leur manche pour assurer leur pérennité : une grande diversité géographique de leur portefeuille clients, une forte demande en provenance des compagnies d'Asie-Pacifique, mais aussi du Moyen Orient, et le développement du segment low cost. En plus, nous voyons émerger un nouveau relais de croissance qu'est le renouvellement de flottes pour des avions plus économes en carburant.»*

Globalement le chiffre d'affaires du transport aérien devrait progresser de 6,4% cette année, entraîné par un segment passagers en forte hausse de +7,9% selon nos estimations, qui a contrebalancé le repli de -2% de l'activité cargo. Cette dernière, déjà affectée par le ralentissement des routes commerciales avec l'Europe, souffre de taux de remplissage dégradés et donc d'une érosion des prix (ca. -2,0%), due à des capacités stables dans un marché en contraction.

Dans un secteur où le carburant est le principal poste de coûts opérationnels (en moyenne un tiers du total), un pétrole sur un seuil de cours élevés tel qu'en 2012 se traduit très souvent par une baisse des profits: pour le transport aérien mondial, c'est une chute d'environ 50% en 2012.

### **Horizon dégagé pour les constructeurs**

Les perspectives de l'industrie aéronautique continuent à être rassurantes. Après les 1011 appareils livrés l'an dernier, les livraisons afficheraient un nouveau record avec 1155 unités en 2012 et, selon nos estimations, 1270 avions prévus en 2013. Côté commandes, 2011 a été dopée par le succès de l'Airbus A320 Neo. Arrivé sur le marché plus tardivement l'année dernière, le B737, aura été le modèle vedette de 2012, qui représente une année commerciale plus « normale » avec 1700 commandes projetées (vs. 2224 en 2011). Pour 2013 Euler Hermes s'attend à 1200 nouvelles commandes, un niveau toujours au dessus de 2010.

### **Transport aérien : temps variable selon les régions du monde**

En 2012 le chiffre d'affaires global du transport aérien – passagers et cargo confondus – devrait atteindre USD 636 milliards (EUR 491 milliards) en hausse de 6,4% par rapport à l'an dernier. On assiste cependant à un découplage entre les activités passagers et cargo. Ainsi, le segment passagers poursuivrait sa croissance à un rythme élevé de +7,9% à USD 505 milliards (EUR 390



milliards), alors que l'activité cargo se contracterait de -2% à USD 68 milliards (EUR 53 milliards).

«*Depuis 2011, alors que le transport passagers, s'appuyant sur un double relais, vols domestiques et internationaux, a continué à augmenter, le trafic cargo a reculé, notamment à cause du ralentissement des routes commerciales avec l'Europe. Pour ce dernier Nous nous attendons au minimum à une stabilisation en 2013 avec une amélioration graduelle du commerce international dont devra logiquement bénéficier le cargo* », explique Bruno Goutard, analyste sectoriel d'Euler Hermes.

Le transport aérien classique est encore fortement structuré par régions:

- Etats-Unis : La hausse des prix de 6%, résultat d'un contrôle strict des capacités par les compagnies classiques américaines face à l'atonie de la demande, a contribué à la solide rentabilité nette de 2,2%\* du chiffre d'affaires atteinte en 2012, qui devrait même avoisiner 3,5%\* en 2013.
- Europe : Le transport aérien classique, en perte en 2012 (-0,5%\*) sous l'effet d'un trafic moins dynamique et d'un prix du carburant élevé, est en pleines restructurations dont on devrait voir les premiers fruits en 2013. Retour donc à l'équilibre prévu en 2013
- Asie hors Chine : Un marché dynamique mais où la concurrence *low cost* s'intensifie et pèse sur les prix. Après une baisse de la rentabilité nette de 50% cette année à 2%, celle-ci devrait se renforcer à 3%\* en 2013, en particulier grâce à un segment cargo en meilleure forme
- Chine : Une croissance toujours très rentable pour les compagnies chinoises, qui devrait atteindre une rentabilité nette de 4,5%\* en 2012 et de 4,7%\* en 2013.
- Moyen Orient : Le secteur continue sa conquête d'activité avec une hausse de capacité à deux chiffres par an. La rentabilité nette devrait se stabiliser à 4%\* en 2012 et 2013.

\* Rentabilité nette moyenne sur les échantillons Euler Hermes

## 2013, le début d'une « consolidation » mondiale du transport aérien ?

2012 marque une année de redéfinition des modèles économiques, afin de tenir compte des conditions de marché actuelles. Selon Ludovic Subran, «*Avec les récents rapprochements entre des compagnies du Golfe et des transporteurs classiques aux travers d'une alliance (Qatar Airways – oneworld) ou d'un partenariat (Etihad Airways – Air France-KLM), nous assistons à de vraies réorientations stratégiques*».

D'autres mouvements significatifs pour les compagnies classiques, susceptibles de transformer le secteur, sont la mise en place ou le renforcement de filiales *low cost*, tels que Germanwings pour Lufthansa ou Transavia pour Air France-KLM.

« *Dans la continuité de l'année 2012, le temps est venu pour le transport aérien qui symbolise la mondialisation, de se globaliser réellement. 2013 pourrait être l'année des premiers jalons posés sur la voie de la consolidation du transport aérien au niveau mondial* », ajoute Bruno Goutard.

####

*Pour recevoir la présentation PowerPoint détaillée ou pour tout autre complément d'information, veuillez contacter :*

**Euler Hermes Group Media Relations**  
Bettina Sattler – +33 (0)1 8411 6141 (Paris)  
[bettina.sattler@eulerhermes.com](mailto:bettina.sattler@eulerhermes.com)

**Ogilvy Public Relations Worldwide**  
Lorenzo Ricci – +33(0)1 53 67 12 83 (Paris)  
[lorenzo.ricci@ogilvy.com](mailto:lorenzo.ricci@ogilvy.com)

**Euler Hermes** est le leader mondial des solutions d'assurance pour les échanges commerciaux. 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 2,27 milliards d'euros en 2011.

Euler Hermes a développé un réseau international de surveillance permettant d'analyser la stabilité financière de plus de 40 millions d'entreprises. Au 31 décembre 2011, le groupe garantissait pour 702 milliards d'euros de transactions commerciales dans le monde.

Membre du groupe Allianz, Euler Hermes est coté à NYSE Euronext Paris(ELE.PA). Le groupe est noté AA- par Standard & Poor's.

Plus d'information sur [www.eulerhermes.com](http://www.eulerhermes.com) ou sur Twitter @eulerhermes

**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'actions terroristes.

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