



# **Tableau de Bord** **Trafic aérien**

# Faits saillants

## en 2023

- **La levée progressive des restrictions de vol en Chine**, en décembre 2022 pour le trafic domestique et début janvier 2023 pour le trafic international a permis d'amplifier le rebond du trafic mondial et le retour aux niveaux 2019, d'avant Covid ; en 2023, pour le trafic domestique et probablement en 2024 pour le trafic international.
- Fin 2023, le trafic international des compagnies chinoises est encore inférieur de 38% au niveau 2019 pré-Covid. **Le trafic international chinois est donc simultanément le point faible de la reprise mondiale et son plus important potentiel de croissance.**
- Si l'international chinois avait retrouvé son niveau 2019, le trafic aérien mondial 2023 (PKT) serait à +1% vs 2019 (au lieu de -6%)
- La reprise de **l'Europe** est freinée par les interdictions de vol Europe/Russie.
- La question demeure concernant **la trajectoire de la reprise mondiale** :
  - Un scénario de retour à la courbe de tendance (notre scénario),
  - Ou la perte durable d'une partie du trafic aérien mondial.

# Points clés année 2023

- **Année 2023** : PKT (Passagers-Km Transportés) +38% (vs 2022) mais -6% (vs 2019). Le nombre de PKT demeure toujours inférieur au niveau d'avant crise.

Nota : tous les chiffres d'évolution sont vs 2019 (sauf indications contraires)

- **En 2023,**
  - Le niveau de l'offre mondiale (SKO) est à -5%
  - Le niveau de la demande mondiale (PKT) est à -6%
  - Le niveau du nombre de vols se situait à -5% (source IATA),
- **En décembre 2023,**
  - Le niveau de l'offre mondiale (SKO) est à -1%
  - Le niveau de la demande mondiale (PKT) est à -2%
  - Le niveau du nombre de sièges se situait à -3% (source OAG)
- **En 2023, la reprise est tirée par :**
  - Le trafic international,
  - Par toutes les zones géographiques dont l'Asie-Pacifique dynamisée par la levée des restrictions de vols sur le marché chinois,
  - Par les pays leaders (USA, Inde, Brésil, Chine) sauf le Japon.

# Trafic aérien mondial

# Synthèse Offre

## vs 2019

Fin 2023, retour au niveau 2019

	Parts marché mondial*	Point bas	12/20	12/21	12/22	12/23
<b>Nombre de vols aviation commerciale**</b>						
Monde	100%	avril 20 : -75%	-36%	-20%	-12%	+5%
<b>Nombre de sièges (vols réguliers)</b>						
Monde	100%	avril/mai 20 : -72%	-43%	-19%	-13%	-3%
domestique	67%	avril/mai 20 : -61%	-23%	-4%	-7%	-1%
international	33%	avril 20 : -91%	-72%	-40%	-22%	-5%
<b>Nombre de Sièges Km Offerts</b>						
Monde	100%	avril/mai : -80%	-55%	-33%	-20%	-1%
domestique	37%	avril 20 : -75%	-33%	-20%	-18%	+3%
international	63%	avril/mai 20 : -91%	-68%	-42%	-22%	-4%

\*Parts de marché mondial en 2019

\*\* source Flightradar (voir ci-après)

En 2020-21, reprise du domestique.  
L'international reprend lentement,  
en raison des restrictions de vols entre pays.

En 2023, rattrapage de l'international

# Synthèse Demande

## vs 2019

En 2021, le trafic reprend d'abord sur le marché domestique

Puis sur le marché international

Parts marché mondial		Point bas	12/20	12/21	12/22	12/23
<b>Nombre de Passagers Km Transportés</b>						
Monde	100%	avril 20 : -94%	-69%	-46%	-24%	-2%
domestique	37%	avril 20 : -86%	-44%	-25%	-24%	+3%
international	63%	avril 20 : -98%	-85%	-59%	-24%	-5%
Amérique du Nord	22%	avril 20 : -97%	-67%	-23%	-9%	+3%
Amérique Latine	5%	avril/mai 20 : -95%	-57%	-20%	-10%	+3%
Asie-Pacifique	35%	avril 20 : -87%	-63%	-67%	-47%	-10%
Europe	27%	avril 20 : -99%	-81%	-39%	-12%	0%
Moyen Orient-Afrique	11%	mai 20 : -98%	-79%	-52%	-14%	+2%

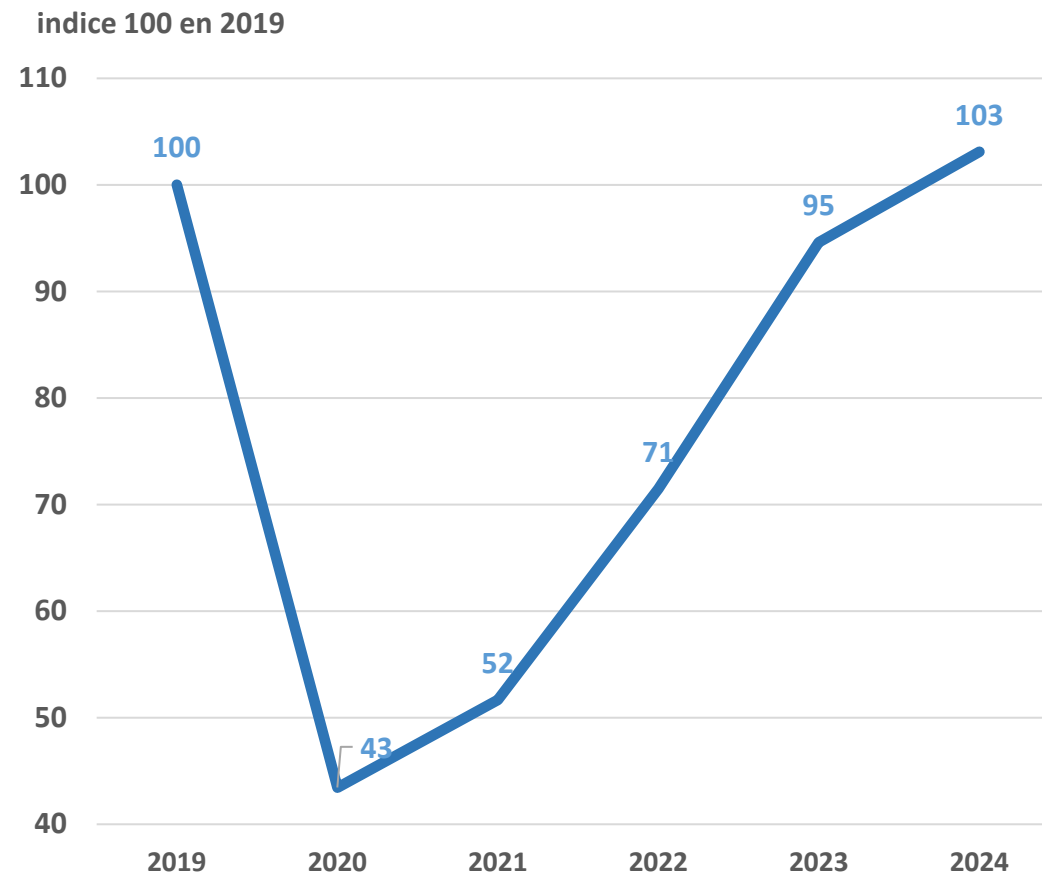
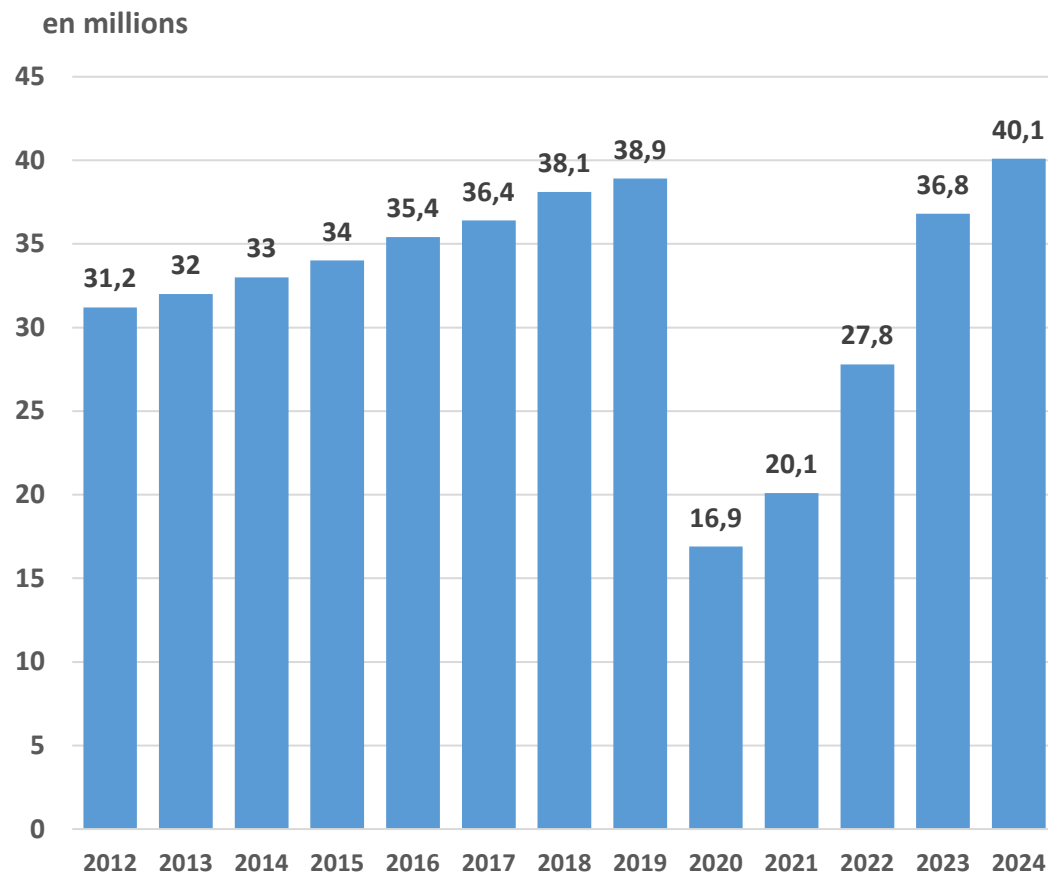
Parts de marché mondial en 2019

La politique chinoise zéro-Covid freine la reprise de l'Asie-Pacifique

Effet de la fin de la politique zéro-Covid Chinoise

# Nombre de vols réguliers

2023 : -5% (vs 2019) ; Prévvision 2024 : +3%



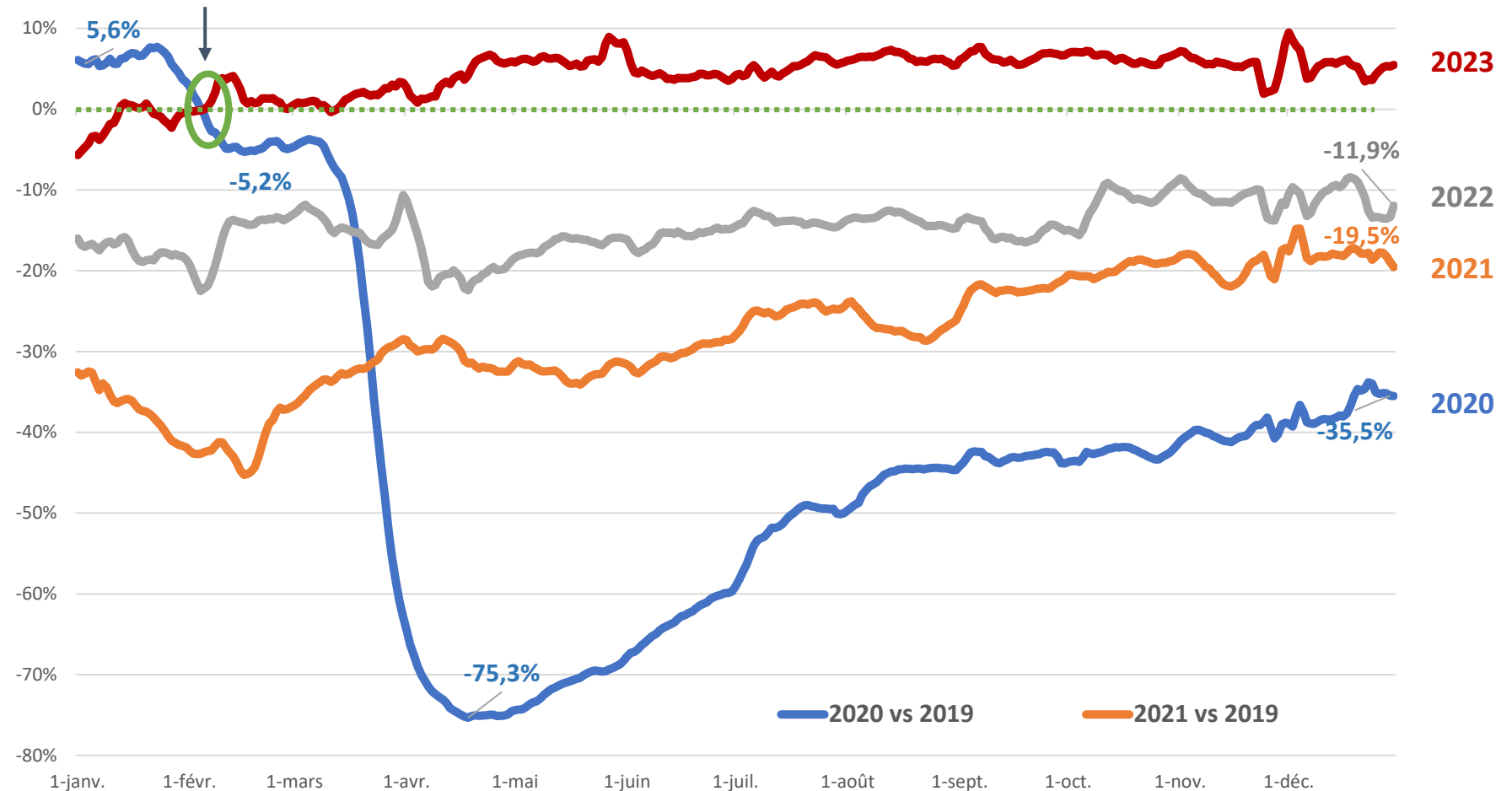
Source IATA ; 2023 : estimation ; 2024 : prévision IATA

# Nombre de vols commerciaux réguliers

Monde décembre 2023 : en moyenne +5,3% (vs 2019)

3 ans pour que l'offre (en nombre de vols) repasse au-dessus du niveau 2019

- **L'effet de falaise en 2020** : les vols commerciaux ont chuté de 75 % et le trafic aérien mondial (PKT) de 90 %.
- C'est une situation exceptionnelle due au fait que la crise a frappé l'ensemble de la planète en même temps et à la décision de confinement des États pour des impératifs sanitaires.
- Se posait alors la question : **comment le trafic aérien remontera-t-il la falaise ?**

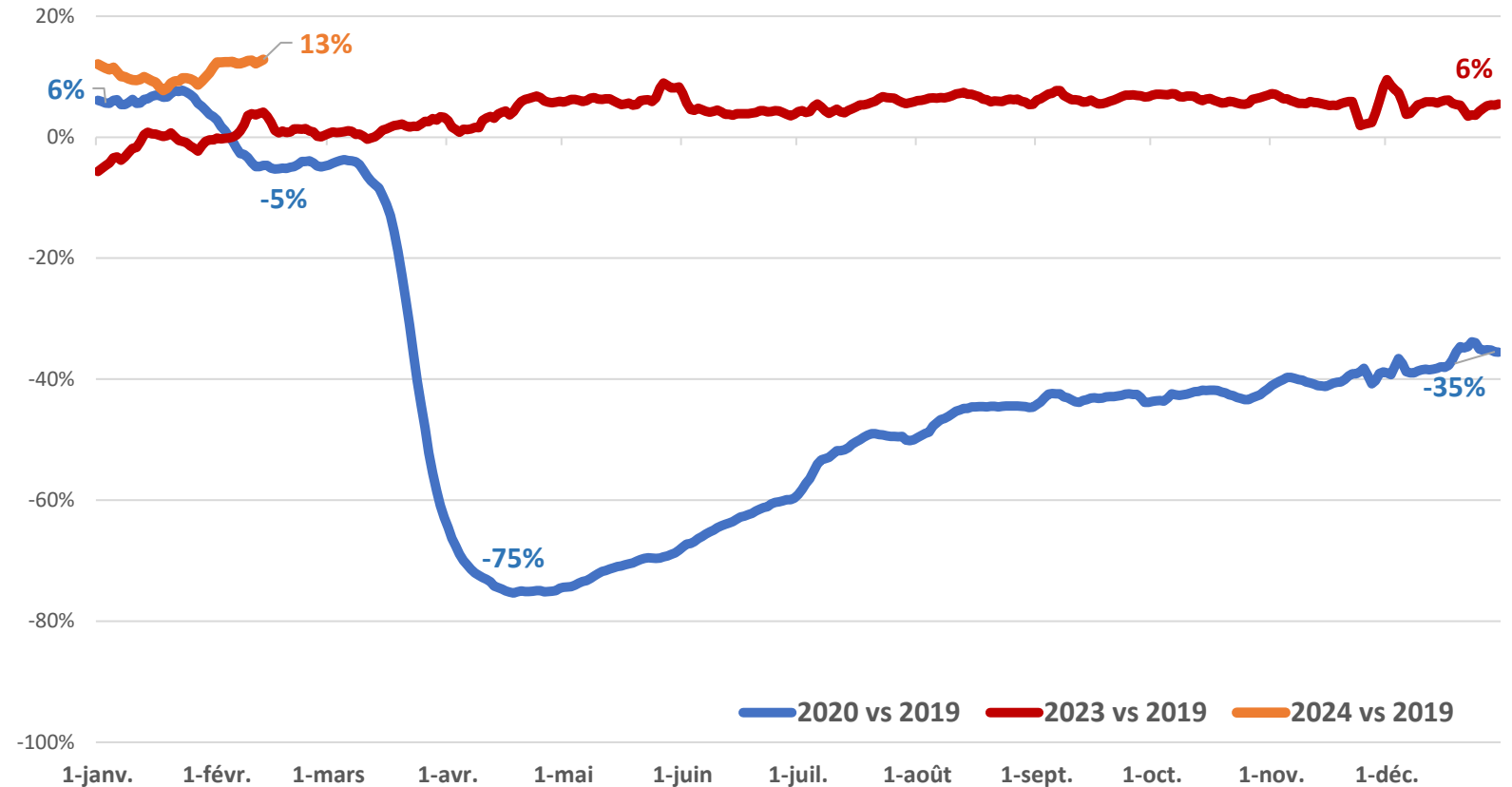




# Nombre de vols commerciaux réguliers

## Monde décembre 2023 : en moyenne +5,3% (vs 2019)

- **Le périmètre** du nombre de vols commerciaux réguliers de Flightradar comprend aussi des vols charter (non-réguliers) et des vols d'avions d'affaires. L'intérêt de Flightradar est de disposer de données mensuelles.
- **Sur l'ensemble de l'année 2023** le nombre Flightradar est supérieur de 5% au niveau 2019 ; alors que les chiffres IATA 2023 sont inférieurs de 5% à 2019.
- **Conclusion** : pour les données annuelles, les données IATA nous semblent plus robustes.
- Mais pour **déceler la tendance** au cours de l'année, nous suivons les données Flightradar.



Périmètre : Vols commerciaux de passagers + vols de fret + vols charter + quelques vols d'avions d'affaires.

Sources : Flightradar

# Activité début 2024

nombre de décollages des vols réguliers (Scheduled Operation), comparé aux années précédentes

Activité aérienne mondiale, du 1er au 28 janvier 2024, comparée aux années précédentes.

## Novembre 2023

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	1,825,639	73%	14.8%	28.2%	83.1%	-9.2%
Business Aviation	374,902	15%	2.1%	-0.5%	43.2%	15.8%
Other	216,532	9%	20.1%	48.9%	127.3%	55.7%
Cargo	77,468	3%	-7.0%	-11.3%	-5.9%	0.6%
Grand Total	2,494,541	100%	12.3%	22.7%	73.6%	-2.2%

novembre 2023 inférieur de 9% à novembre 2019

janvier 2024 identique à janvier 2019

## Janvier 2024

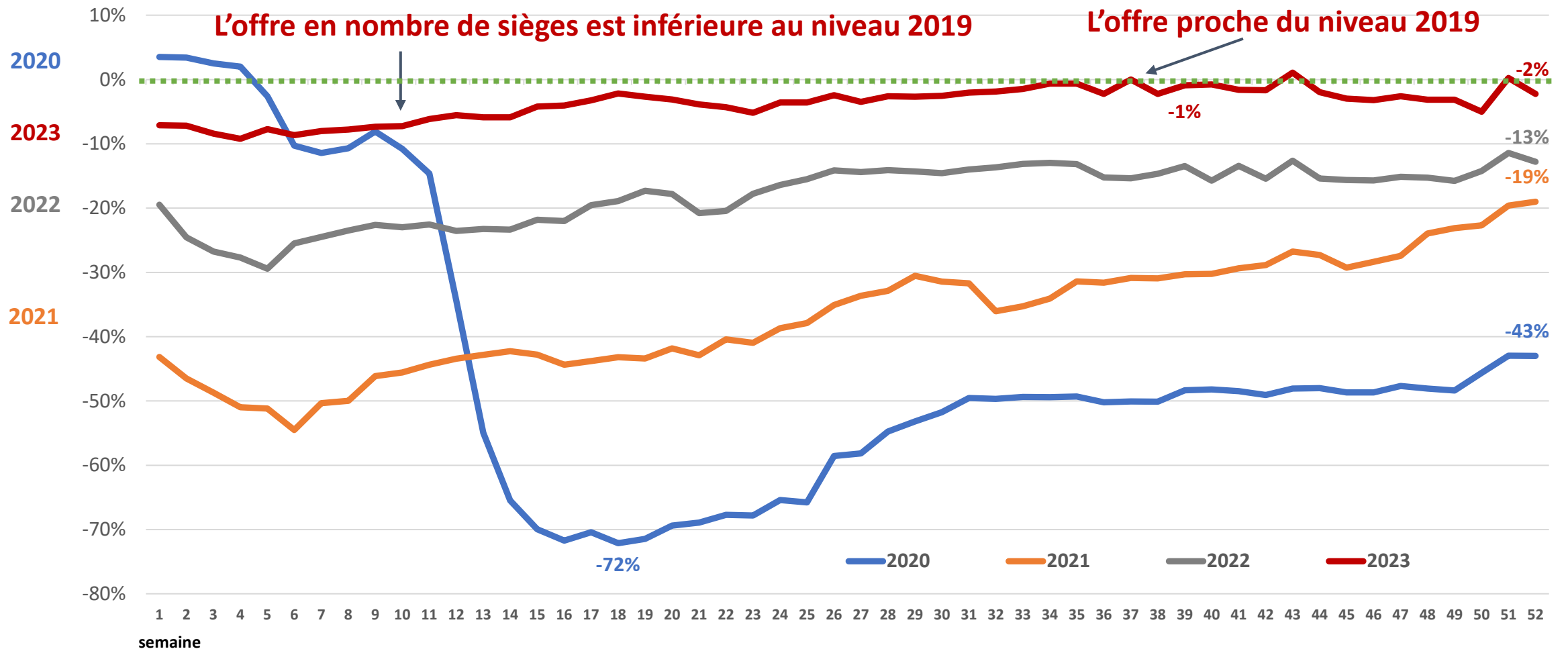
Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)	Growth vs 5 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	1,958,923	74%	8.7%	33.9%	75.9%	-10.2%	0.0%
Business Aviation	359,274	14%	-4.0%	-2.3%	26.6%	18.2%	15.6%
Other	236,824	9%	19.3%	58.5%	100.9%	61.4%	83.2%
Cargo	76,708	3%	-6.3%	-11.4%	-8.1%	1.6%	2.9%
Grand Total	2,631,729	100%	7.1%	27.3%	64.6%	-2.8%	6.4%

Wings décompose les données de Flightradar en plusieurs segments.

Début 2024, le nombre de vols réguliers des avions de ligne est revenu au niveau 2019.

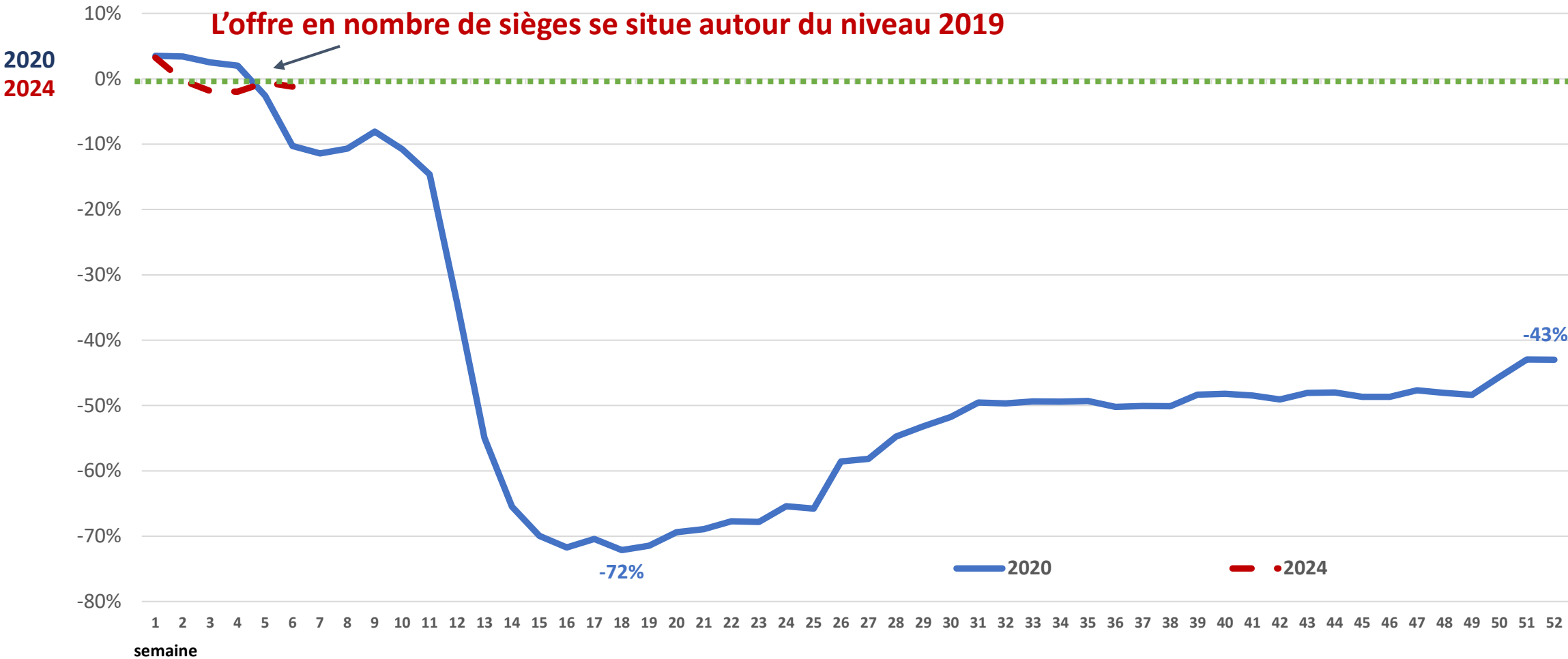
# Nombre de sièges – vols réguliers (total)

## Monde décembre 2023 : en moyenne -3% (vs 2019)



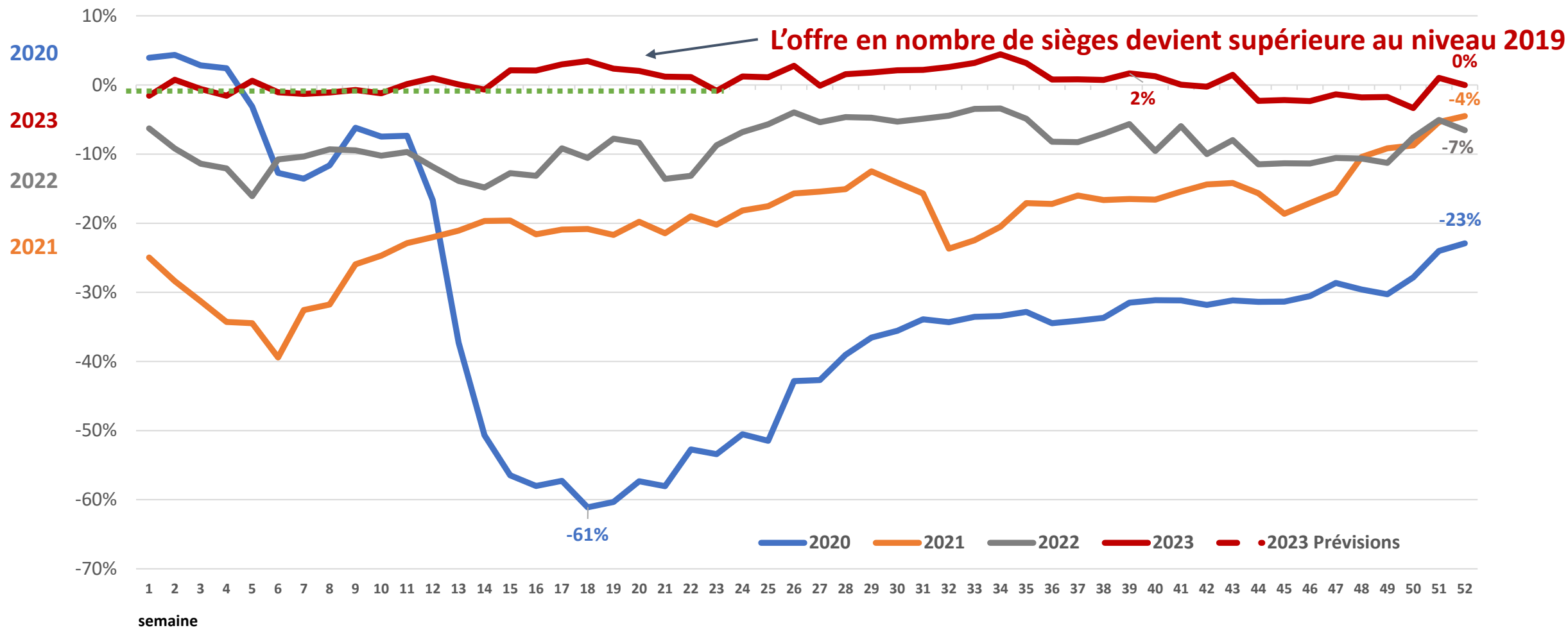
# Nombre de sièges – vols réguliers (total)

Monde début 2024 : en moyenne -0,4% (vs 2019)



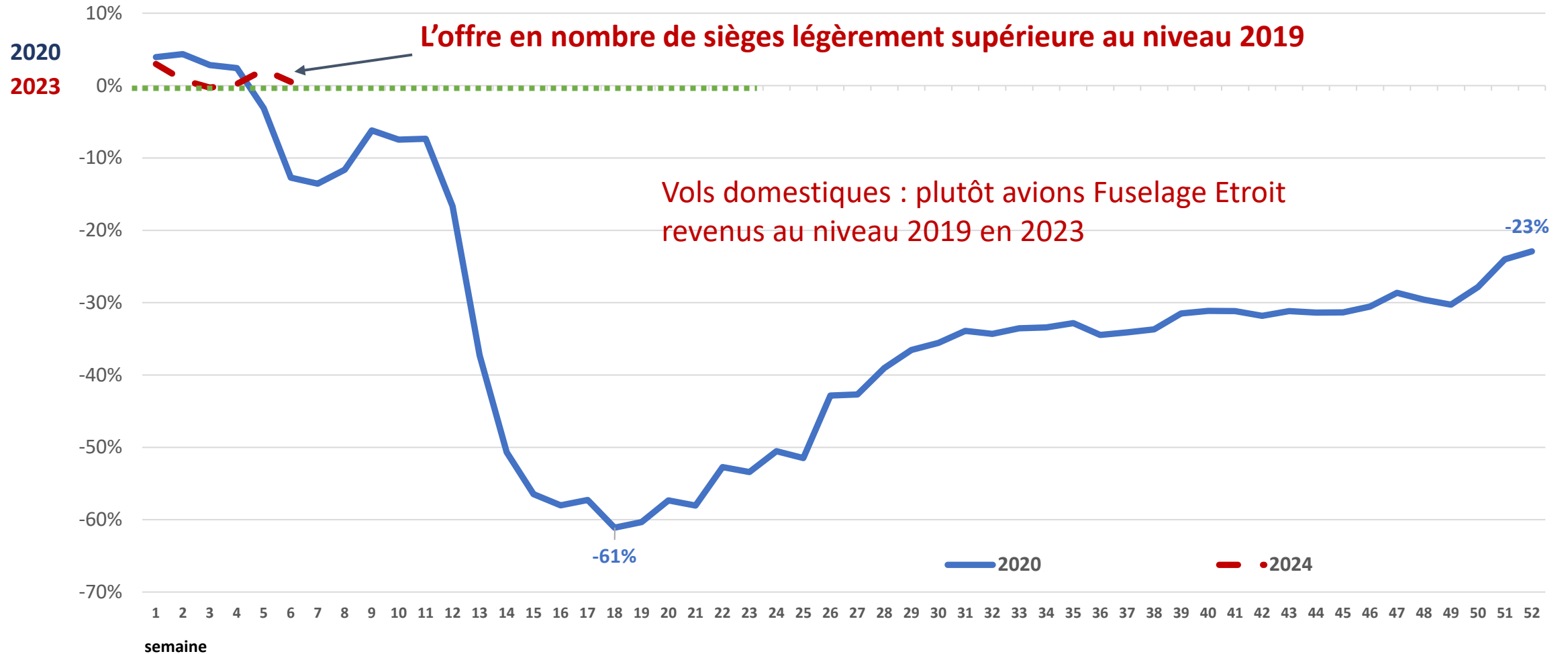
# Nombre de sièges – vols réguliers (domestique)

Monde décembre 2023 : en moyenne -1% (vs 2019)



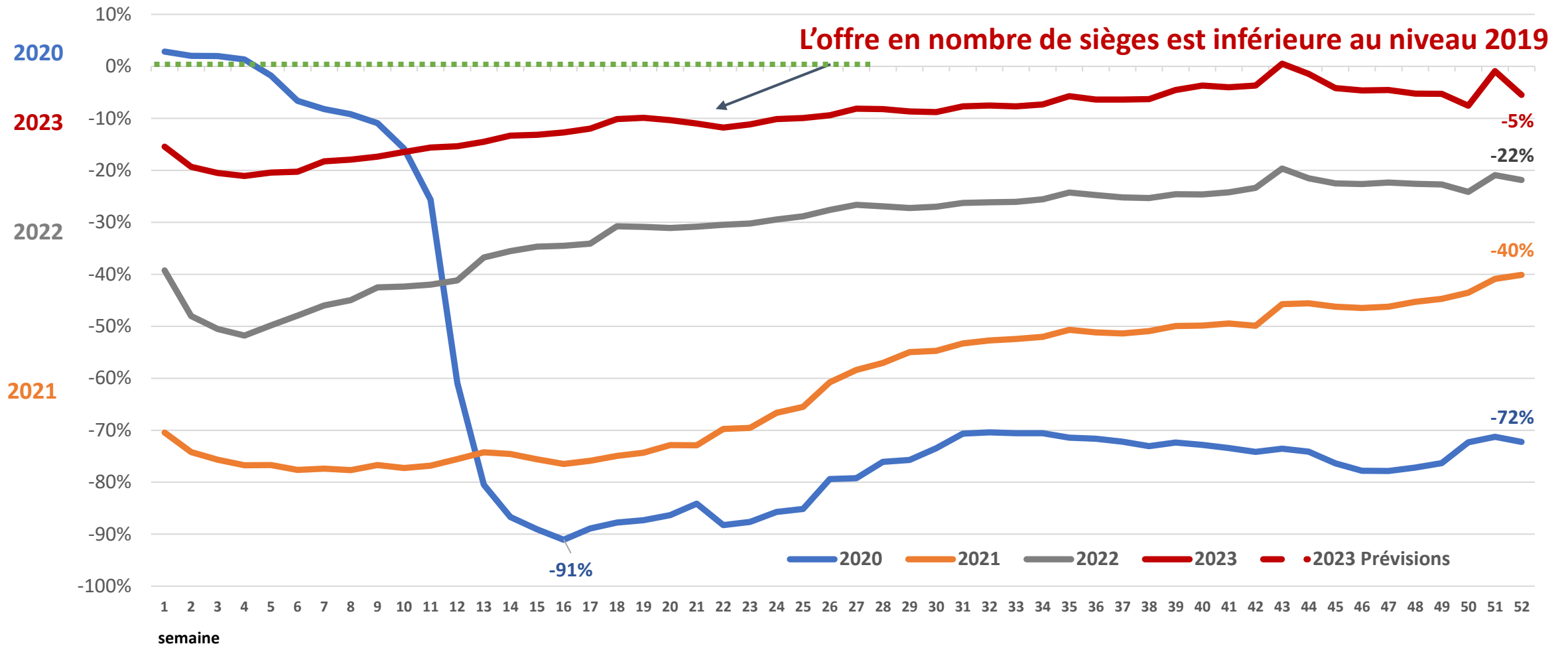
# Nombre de sièges – vols réguliers (domestique)

Monde début 2024 : en moyenne +1% (vs 2019)



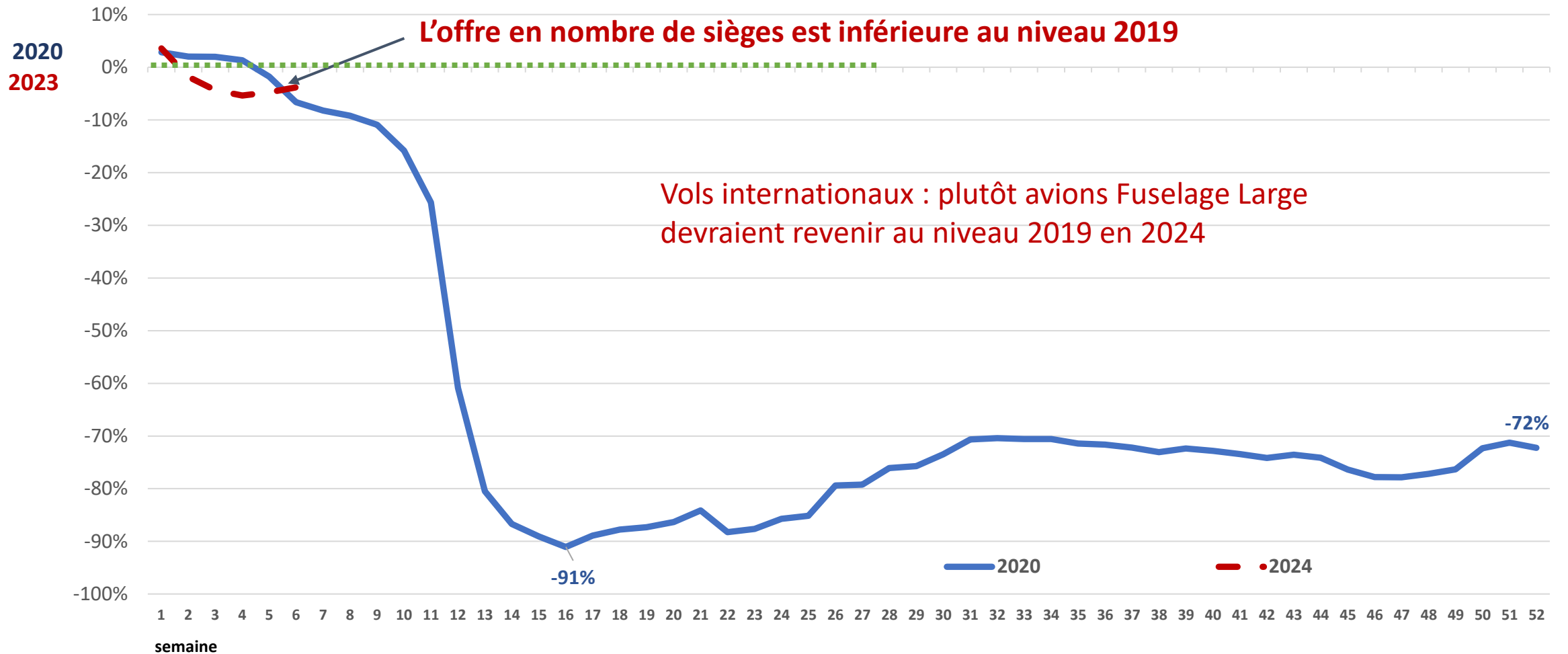
# Nombre de sièges – vols réguliers (international)

Monde décembre 2023 : en moyenne -5% (vs 2019)



# Nombre de sièges – vols réguliers (international)

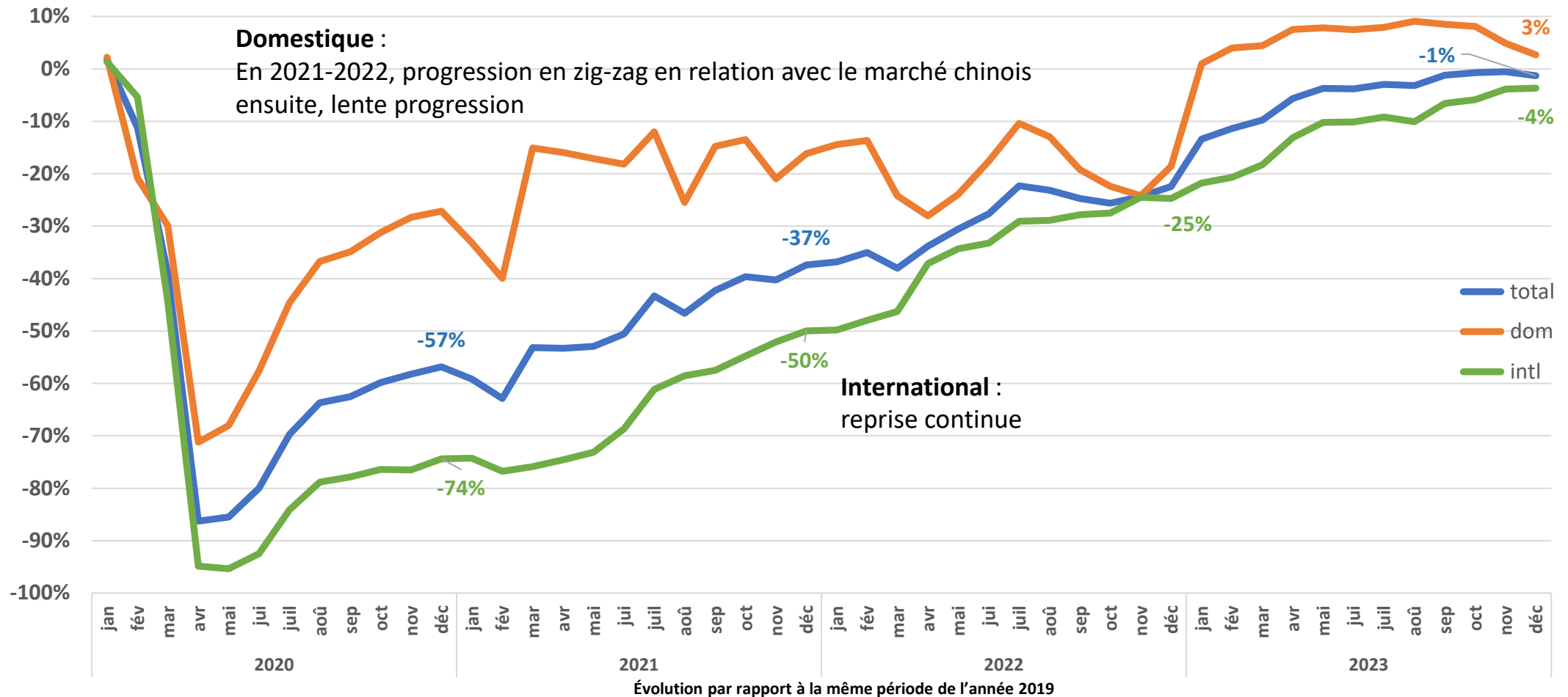
Monde début 2024 : en moyenne -3% (vs 2019)





# Évolution des capacités offertes (SKO) - Monde

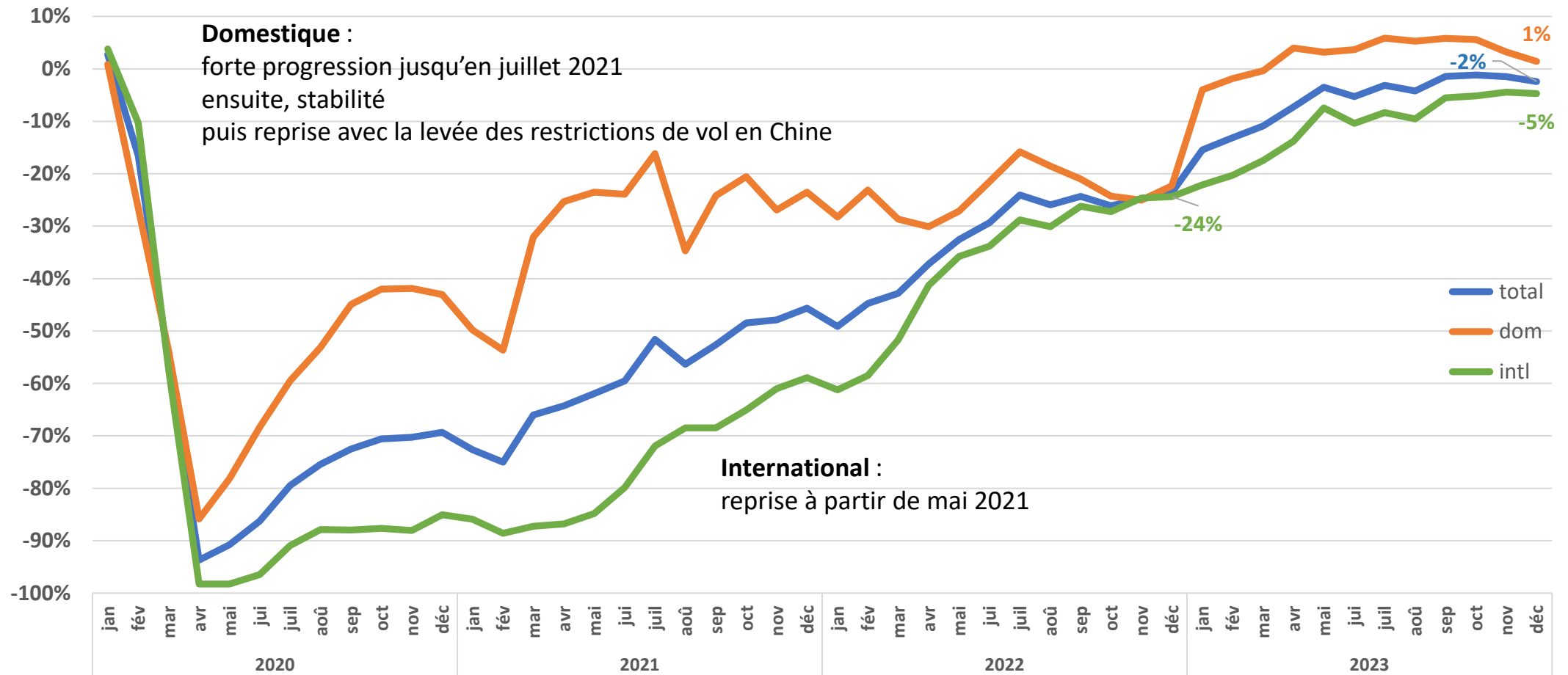
fin 2023, le nombre de Sièges Km Offerts est revenu à -1% du niveau 2019 dont trafic domestique +3%, trafic international -4%



Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

# Évolution de la demande (PKT) - Monde

le nombre de passagers Km transportés est revenu à -2% du niveau 2019 dont trafic domestique +1%, trafic international -5%



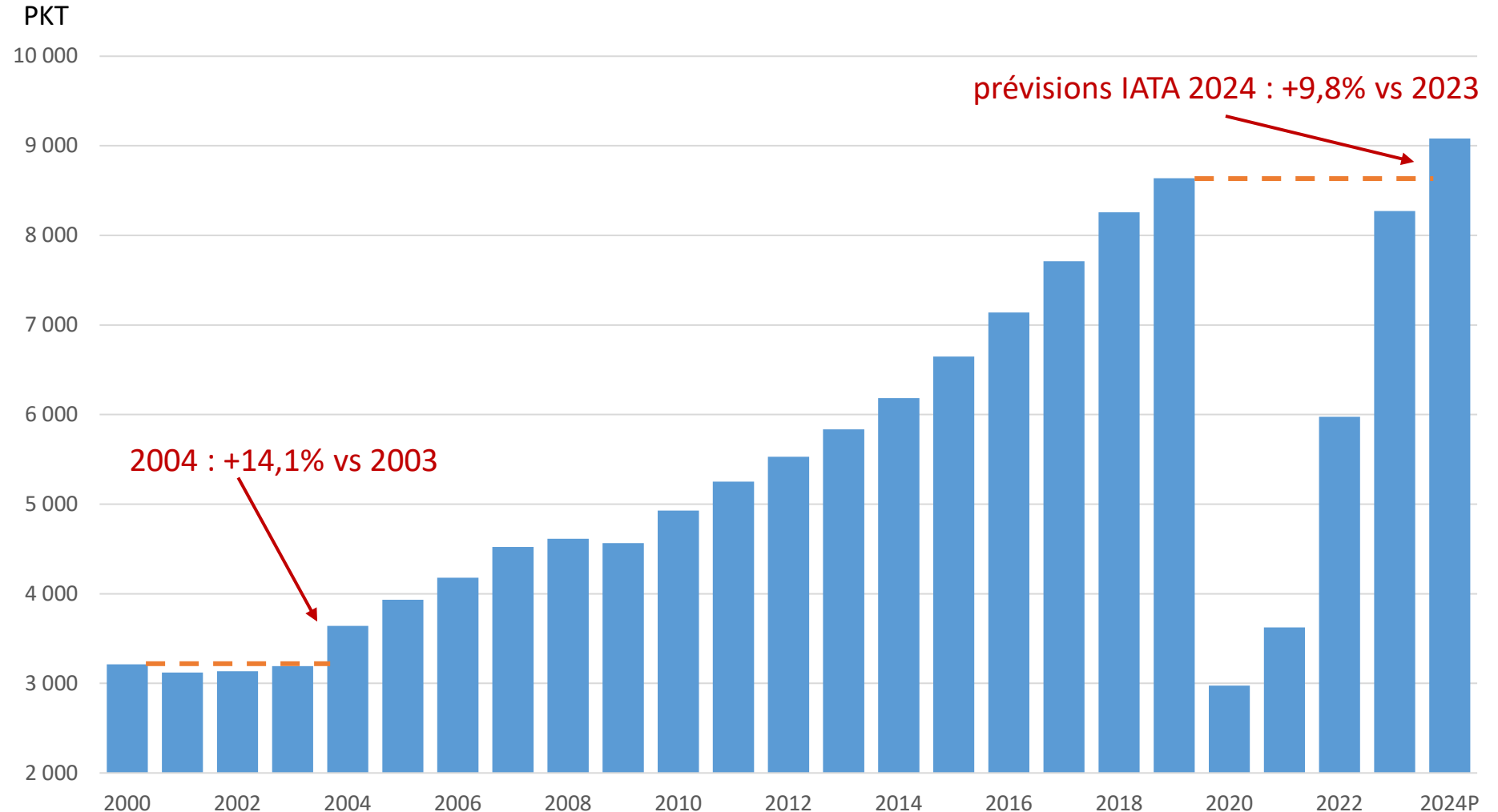
Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

Sources : ID AERO

# 2024, l'année du fort rebond ?

En 2024, une croissance du PKT à deux chiffres ?

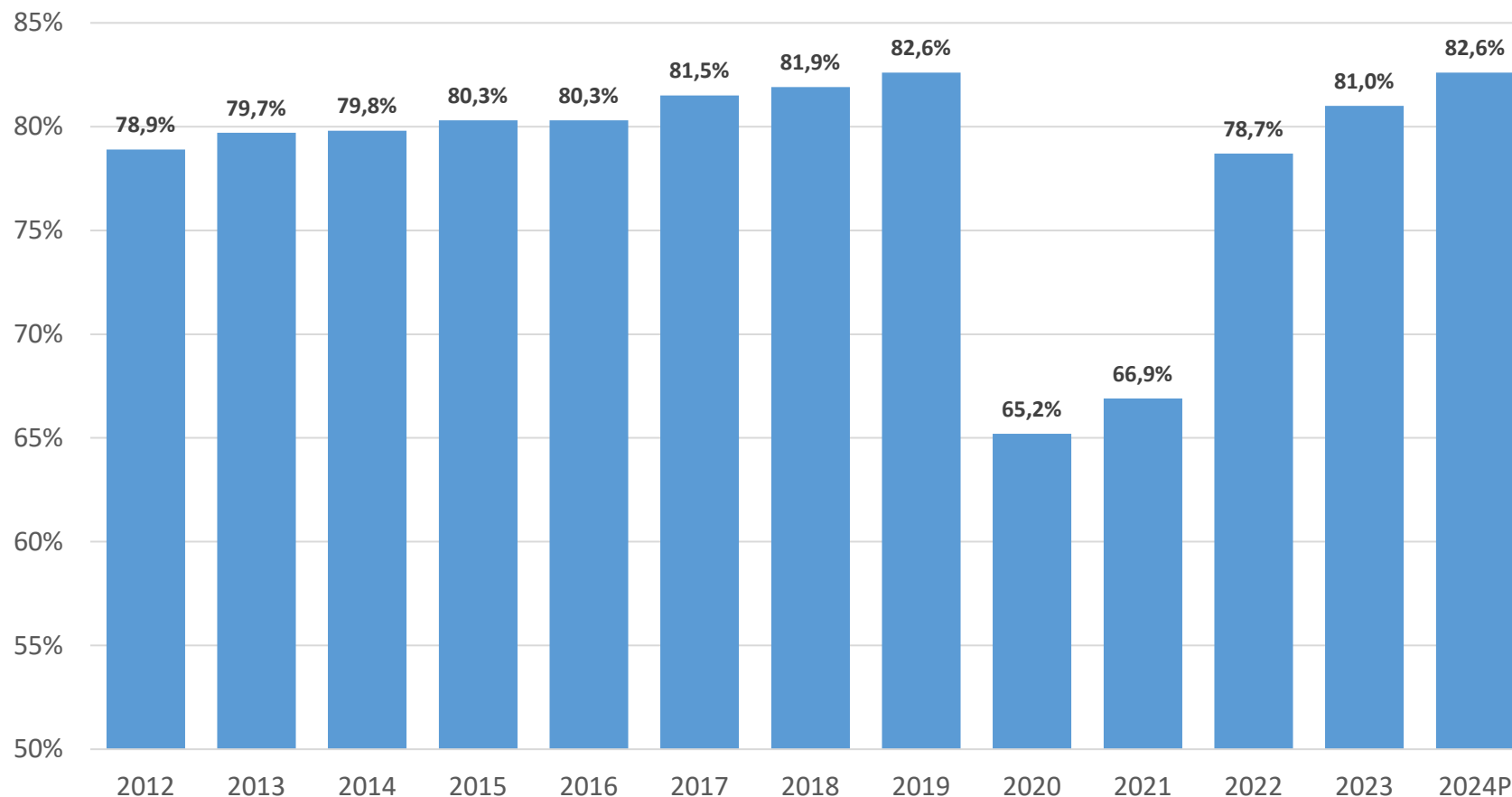
- **2004**, l'année de sortie de crise (2001-2003), dépasse le niveau pré-crise.
- Son taux de croissance est très élevé (+14,1%), quasiment l'équivalent de 3 années de croissance moyenne.
- **Si ce schéma de sortie de crise se reproduit, 2024 et 2025 devraient être des années de croissance très forte ; et 2024, avec un taux de croissance à deux chiffres.**



# Évolution du coefficient de remplissage (CR) - Monde

En 2020, plongeon du CR – puis forte remontée à partir de 2022

- CR = PKT/SKO
- En 2023, le taux d'occupation repasse au-dessus des 80%
- En 2024 (prévisions IATA), retour au niveau 2019

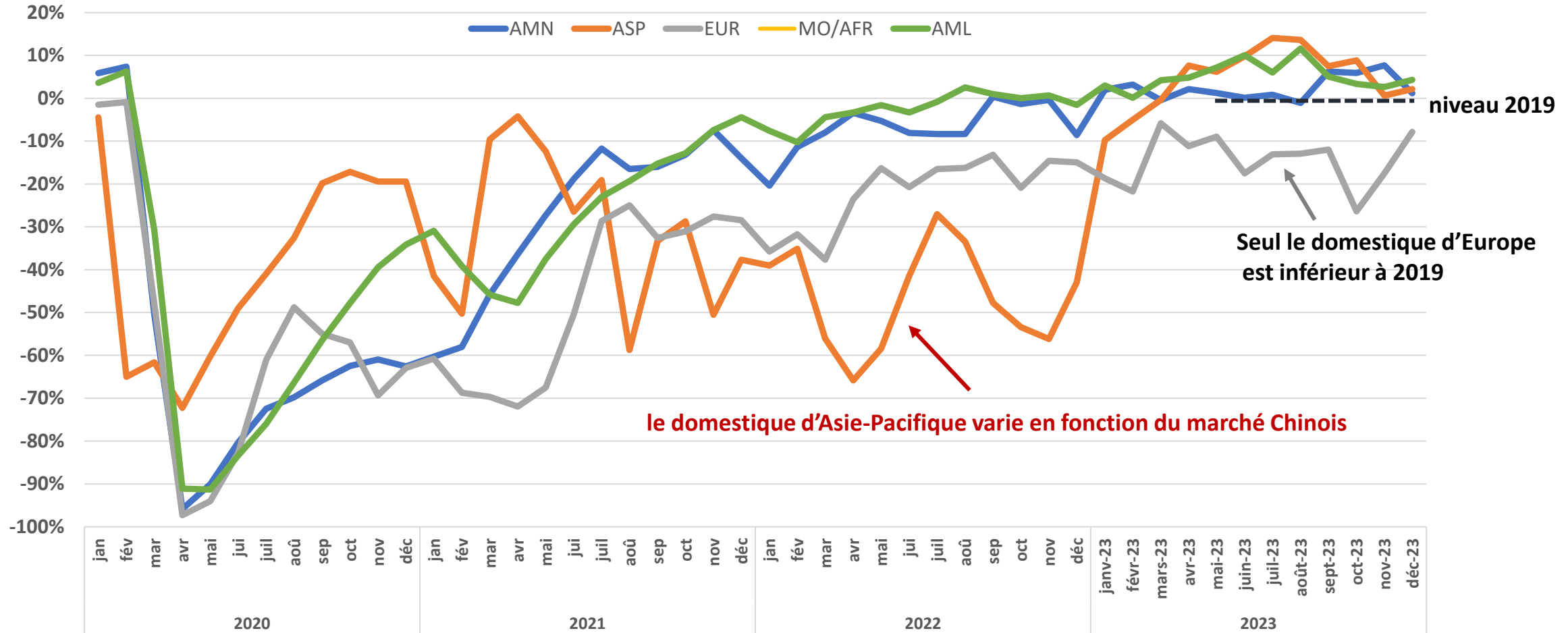


# **Trafic aérien par zones géographiques**



# Évolution de la demande par zones (PKT domestique) vs 2019

fin 2023, les PKT domestique d'Amérique du Nord, d'Amérique Latine et d'Asie-Pacifique dépassent le niveau 2019

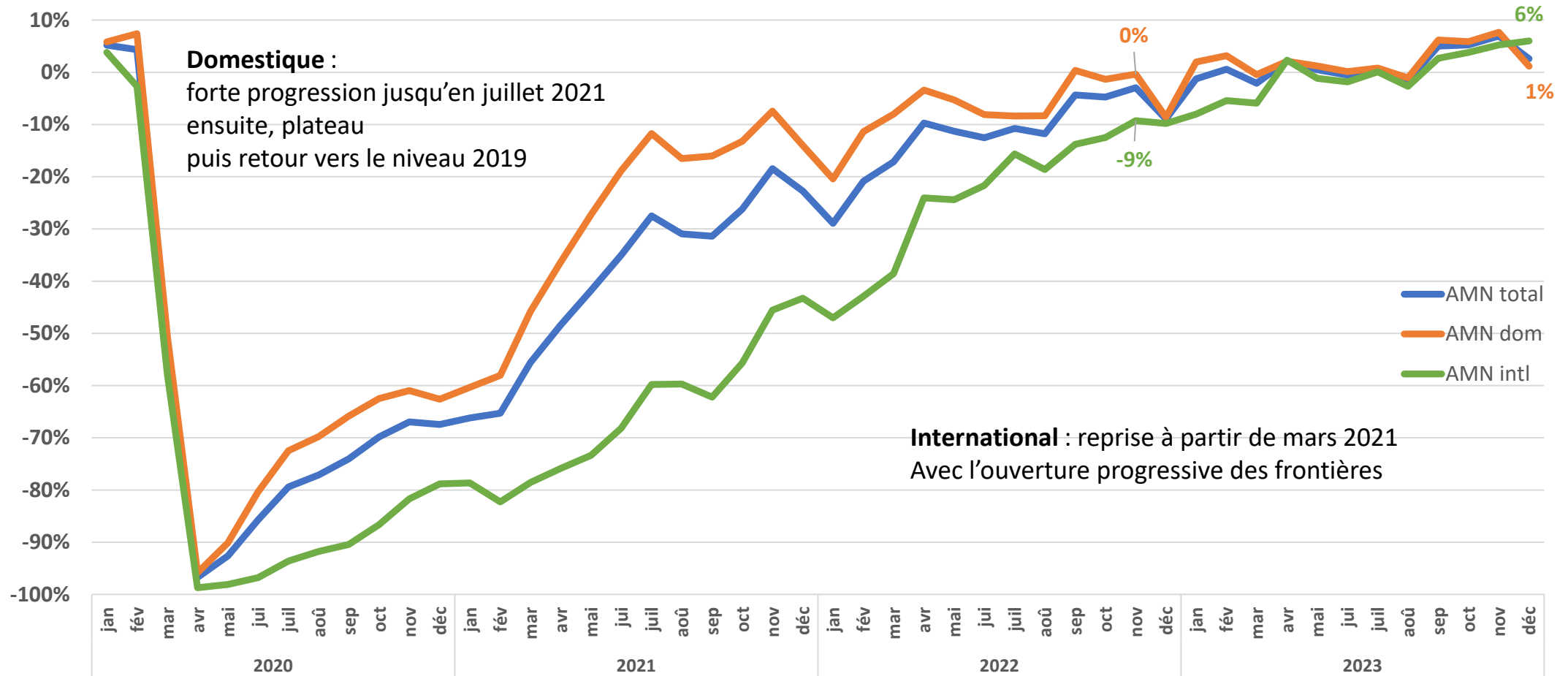






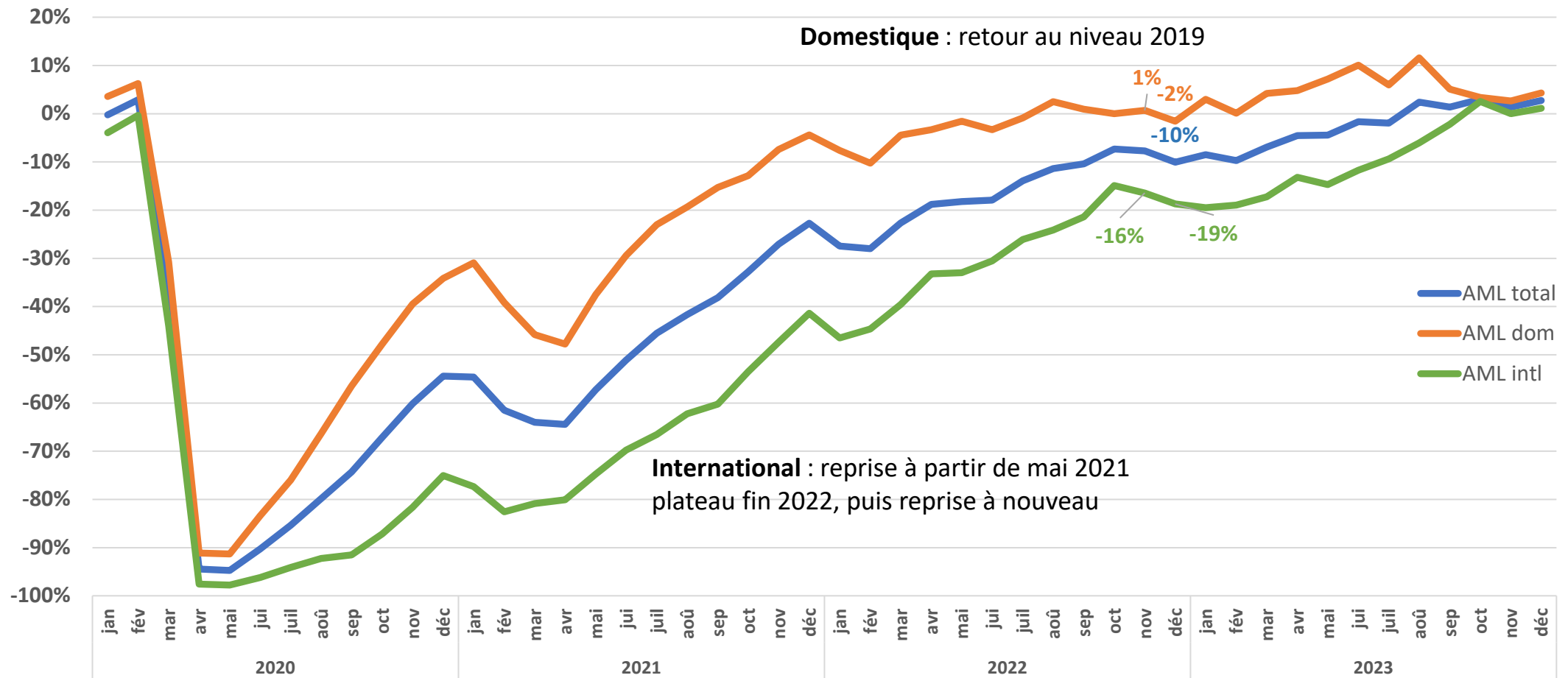
# AMN - évolution de la demande (PKT) vs 2019

fin 2023 le nombre de PKT supérieur au niveau 2019



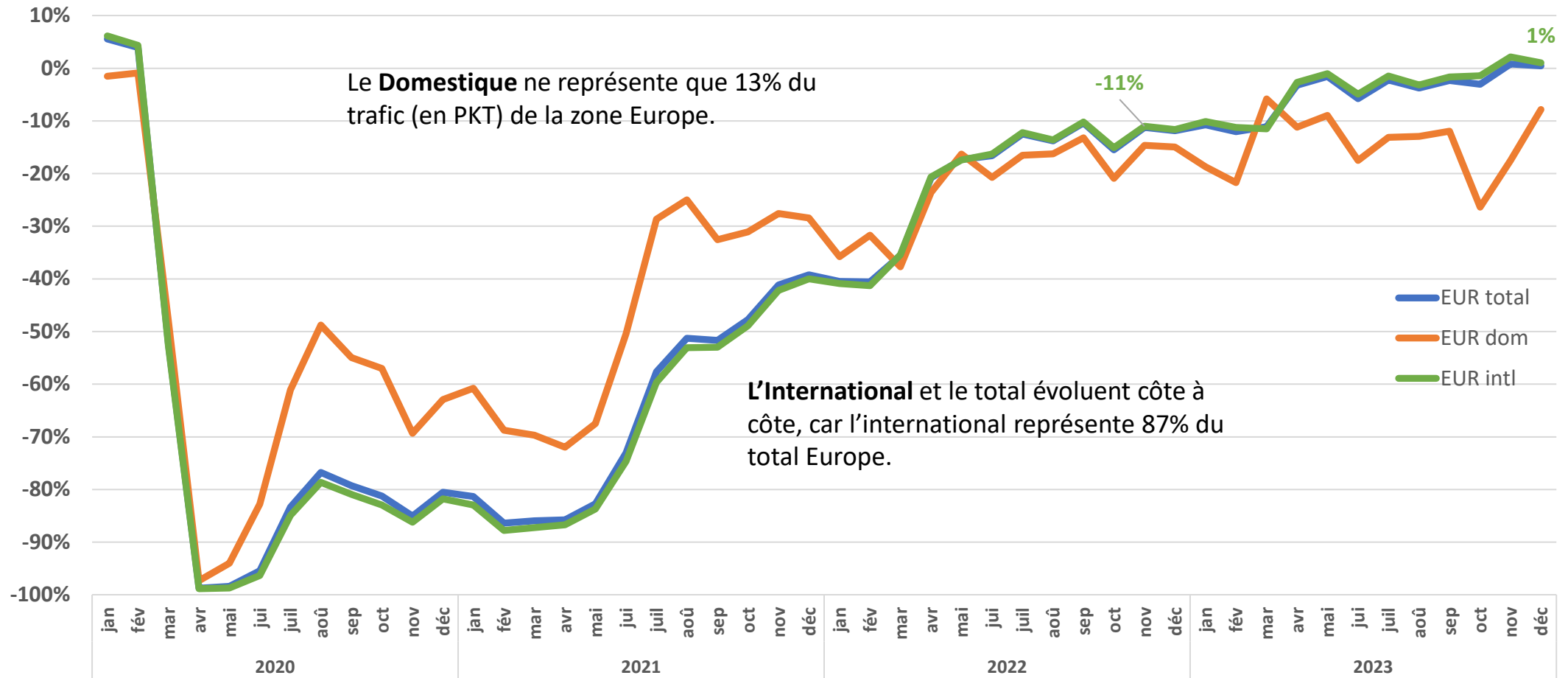
# AML - évolution de la demande (PKT) vs 2019

fin 2023, les PKT sont revenus au niveau 2019



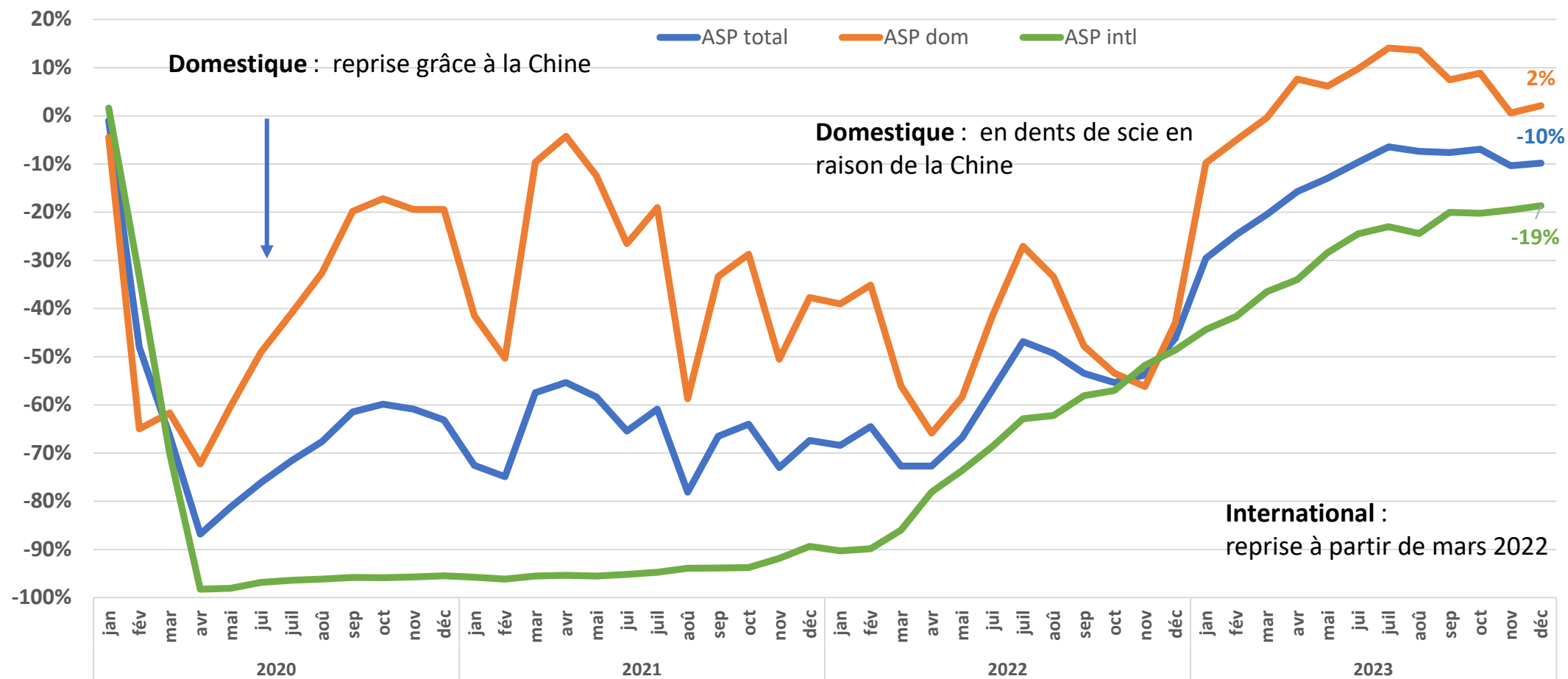
# EUR - évolution de la demande (PKT) vs 2019

## fin 2023, les PKT au niveau 2019



# ASP - évolution de la demande (PKT) vs 2019

fin 2023, le nombre de PKT est encore à -10% du niveau 2019

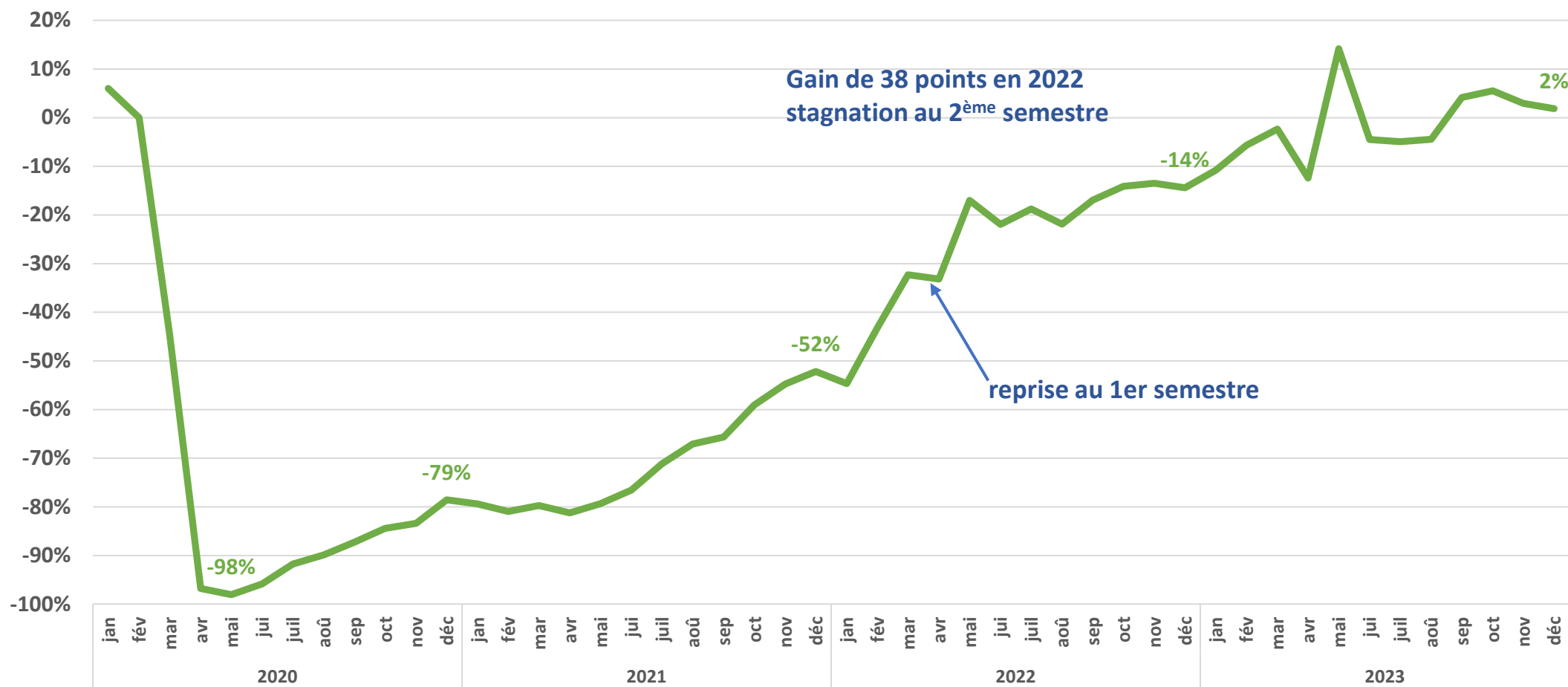


Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

Sources : ID AERO

# MO/AFR - évolution de la demande (PKT intl) vs 2019

fin 2023 le nombre de PKT (international) est au niveau 2019



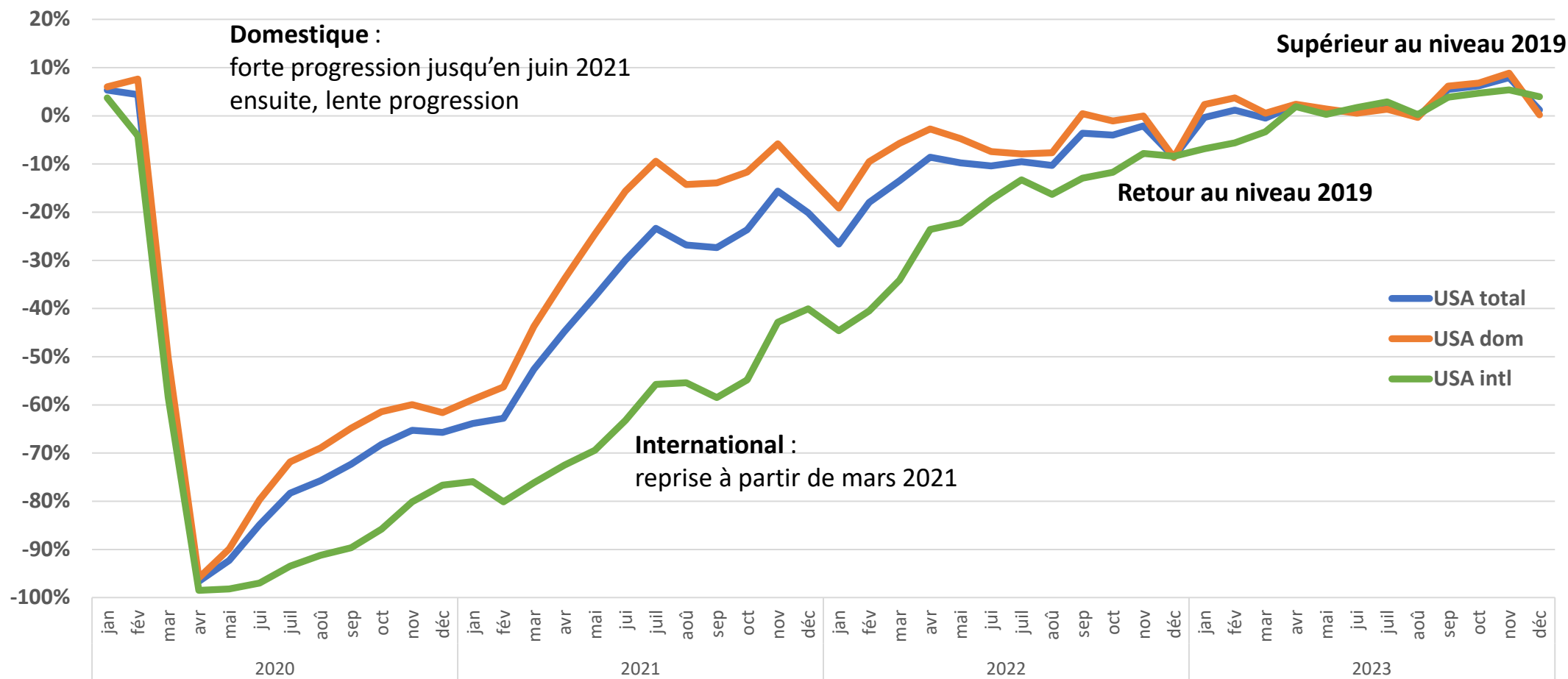
Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

Sources : ID AERO

# Trafic aérien par pays

# USA - évolution de la demande (PKT) vs 2019

Fin 2023, le nombre de PKT dépasse le niveau 2019

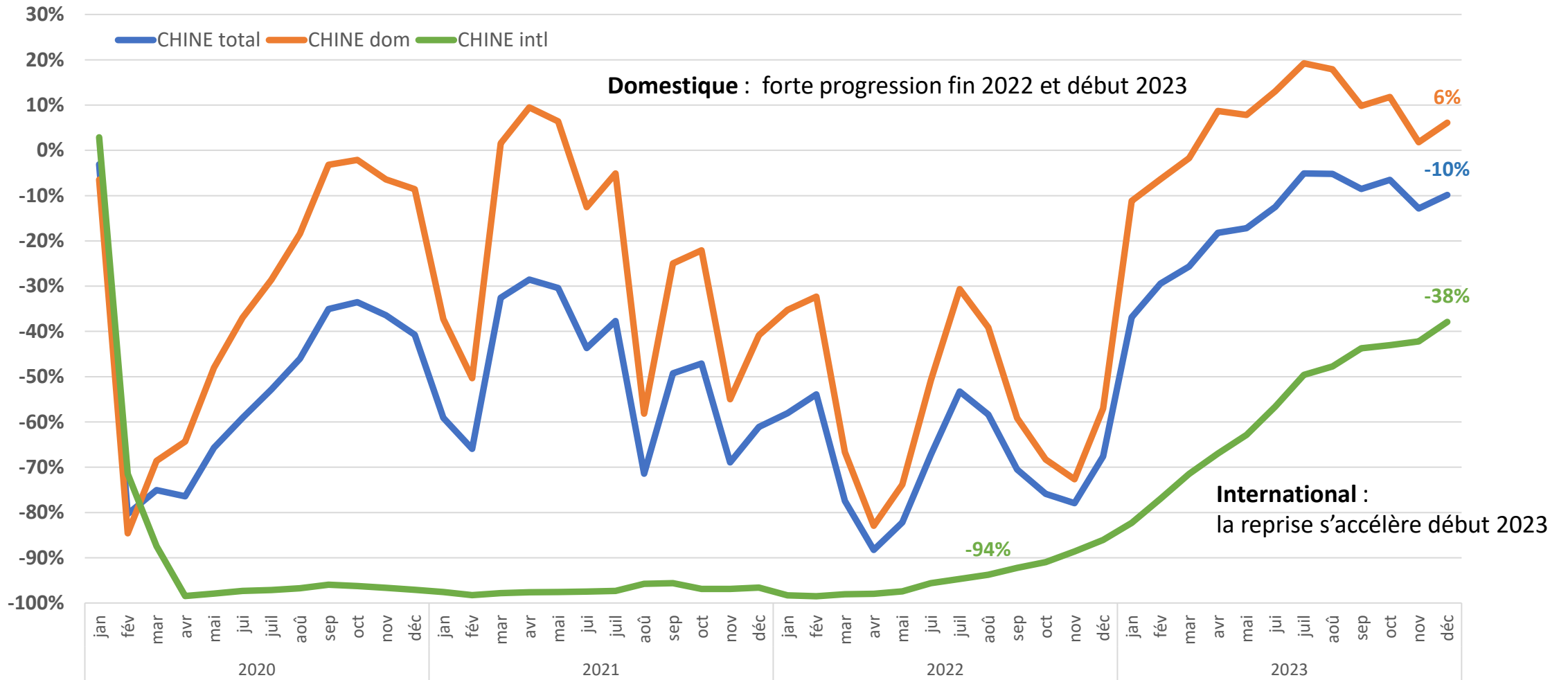


Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

Sources : ID AERO

# Chine - évolution de la demande (PKT) vs 2019

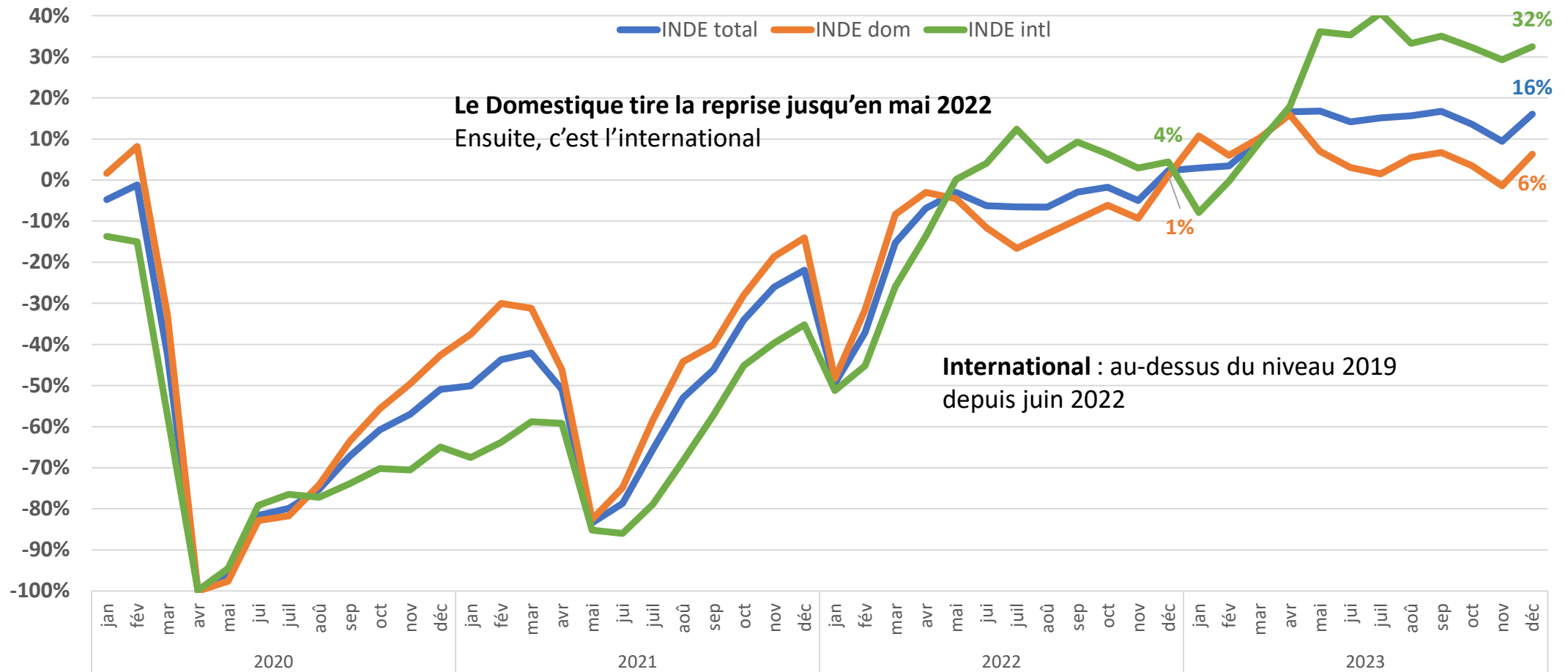
## Forte reprise des PKT après la fin de la politique zéro Covid





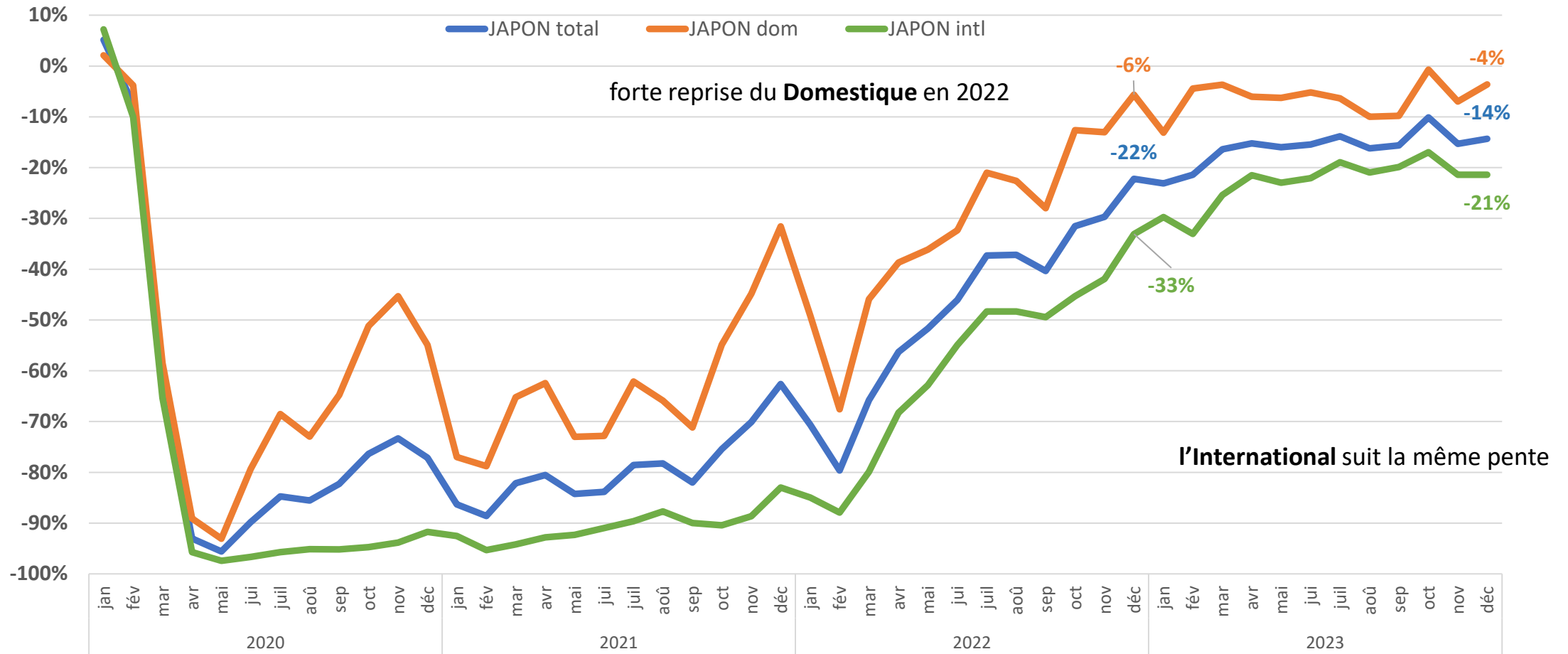
# Inde - évolution des PKT vs 2019

fin 2023, les PKT dépassent largement le niveau 2019



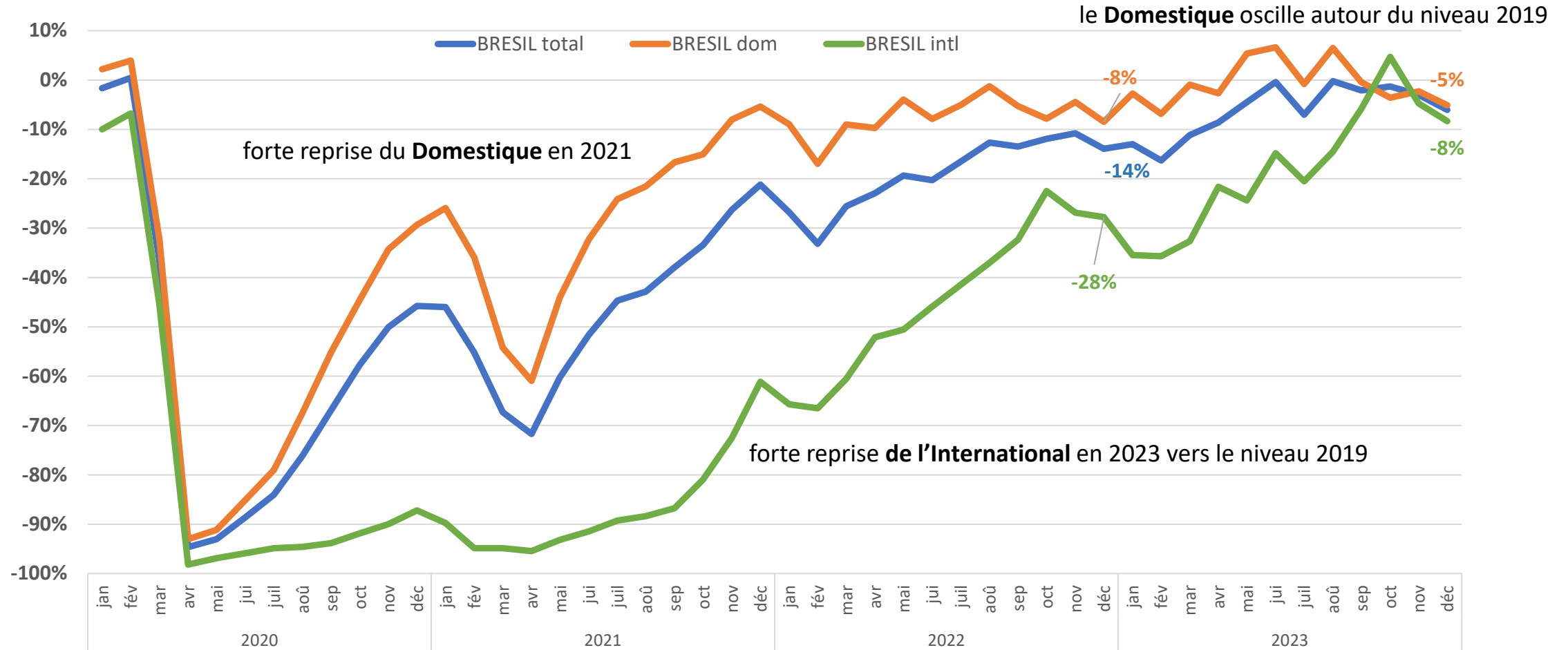
# Japon - évolution des PKT vs 2019

## fin 2023, le trafic toujours inférieur au niveau 2019



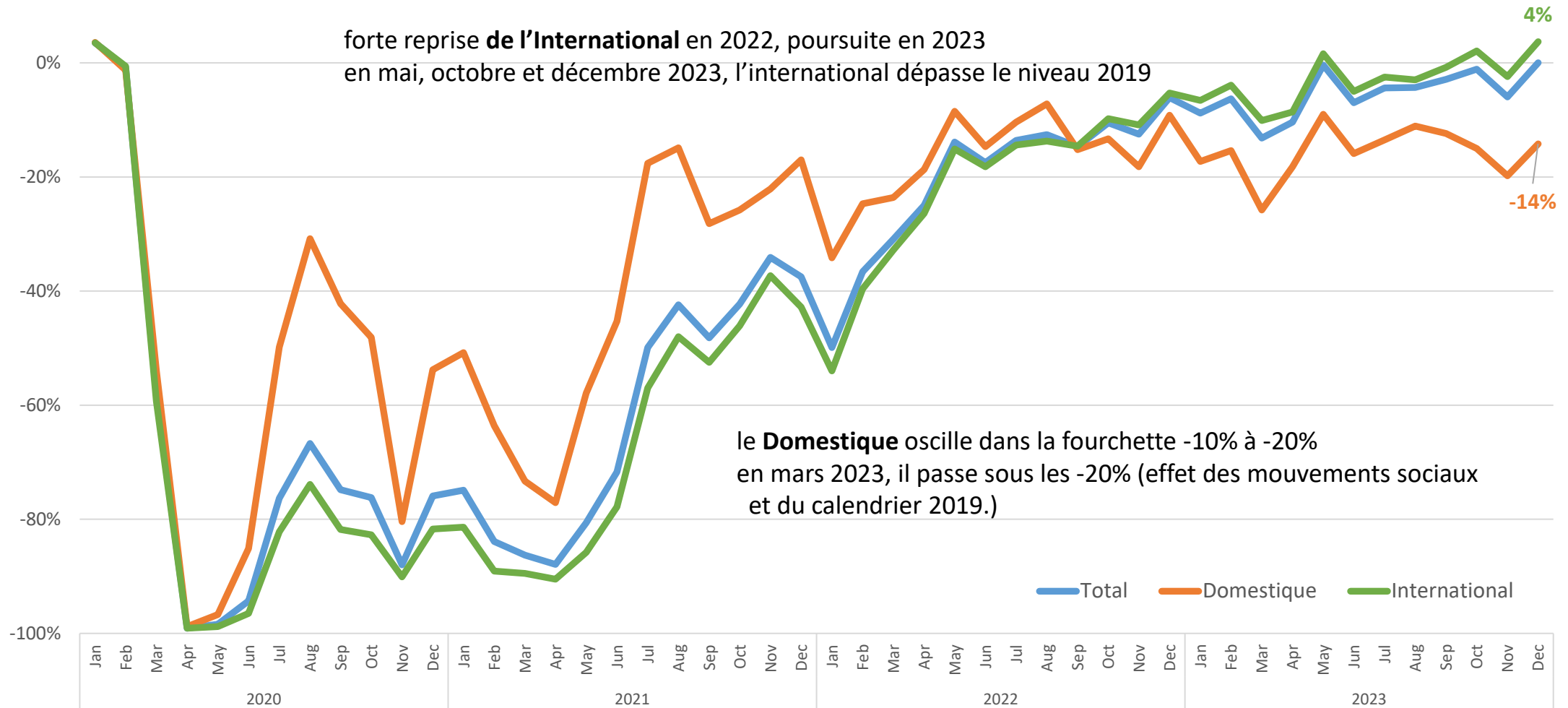
# Brésil - évolution des PKT vs 2019

## en 2023, le trafic retrouve le niveau 2019



# France - évolution des Pax vs 2019

fin 2023, le trafic international dépasse le niveau 2019



Évolution par rapport à la même période de l'année 2019

Sources : DGAC

# Parts de marché mondial PKT en 2019

	Parts marché mondial	Domestique	International
<b>Nombre de Passagers Km Transportés</b>			
Amérique Latine	5,1%	6,6%	4,2%
Amérique du Nord	22,2%	39,6%	12,0%
Asie-Pacifique	34,7%	42,6%	30,2%
Europe	26,8%	9,3%	37,0%
Moyen Orient-Afrique	11,2%	2,0%	16,6%
Monde	100,0%	100,0%	100,0%
Monde	100,0%	63,1%	36,9%

Importance du marché domestique  
en ASP et en AMN

Importance du marché international en  
Europe et en ASP

# Définitions et Sources

## Sources

**Trafic aérien** : Flightradar, OAG, Eurocontrol, TSA, BTS, OACI, IATA, CAAC, compagnies aériennes, DGAC, ID AERO

**Flotte avions** : avionneurs, AeroTransport Data Bank, ID AERO

## Définitions

**SKO** : sièges Km offerts

**PKT** : passagers Km transportés

**Offre** : nombre de vols, nombre de sièges, nombre de sièges-kilomètres

**Demande** : nombre de passagers, nombre de passagers kilomètres

**AMN** : Amérique du Nord ; **AML** : Amérique Latine ; **ASP** : Asie-Pacifique

**EUR** : Europe ; **MO/AFR** : Moyen Orient-Afrique

# Informations légales

Les fichiers « **Tableau de Bord** » et tous les éléments présents dans ces fichiers (informations, données, marques, représentations graphiques, etc.), sont la propriété exclusive d'**ID AERO** en tant qu'œuvre d'auteur ou en tant que base de données.

Les contenus et services des différents abonnements proposés par **ID AERO** sont accessibles uniquement pendant la durée de l'abonnement.

Toute représentation ou reproduction totale ou partielle de ces fichiers par quelque procédé que ce soit, est interdite et constituerait une contrefaçon sanctionnée par le Code de la propriété intellectuelle.

Les destinataires et/ou les abonnés de ces fichiers s'engagent à réserver les données à leurs seuls usages et garantissent la confidentialité de ces données, qui ne sont en aucun cas cédées ou rendues accessibles à aucune entité tierce.

La reproduction par un destinataire et/ou abonné de ces fichiers et exclusivement sous forme d'extrait se fera avec la mention expresse du **copyright ID AERO** en tant que source, sans modification des données et en dehors de toute utilisation commerciale. Toute autre reproduction des fichiers et notamment par une entité tierce devra se faire avec l'autorisation expresse préalable et écrite d'**ID AERO**.

Les informations fournies et contenues dans les fichiers le sont à titre informatif. **ID AERO** ne saurait garantir l'exactitude, la complétude, l'actualité des informations.

**ID AERO** met tout en œuvre pour offrir aux destinataires ou abonnés des informations et/ou outils disponibles et vérifiés, mais ne saurait être tenu pour responsable des erreurs ou omissions, d'une absence de disponibilité des informations. En conséquence, l'utilisateur reconnaît utiliser ces informations sous sa responsabilité exclusive.

© Copyright ID AERO 2024 - Tous droits réservés - Reproduction interdite sans autorisation