

Les Hubs mondiaux du fret aérien

© JRF



LE HUB D'ÉMIRATES. AÉROPORT DE DUBAÏ - DR

La nouvelle donne

2010, année de reprise du fret aérien, après un effondrement généralisé en 2009, a vu l'ensemble des grands hubs internationaux afficher de fortes croissances. Parmi les vingt-et-une plates-formes mondiales dont le trafic dépasse un million de tonnes, les taux de croissance ont oscillé entre 5% et 33%, après une année 2009 qui avait vu (à deux exceptions près) les mêmes aéroports encaisser des chutes de trafic allant de 2 à 20%. Par-delà ces fluctuations liées à une conjoncture très volatile, la décennie écoulée a vu une reconfiguration de la carte des grands hubs du transport aérien. Certaines évolutions sont liées à des tendances lourdes du commerce international ; d'autres traduisent des repositionnements concurrentiels à l'intérieur de ses grandes zones.

Glissement trans-Pacifique

Entre 2000 et 2010, selon les données de l'IATA (International Air Transport Association), le niveau du trafic de fret aérien mondial a augmenté de 45%, passant de 30 millions de tonnes de marchandises acheminées à travers le globe en 2000, à 43,5 millions en 2010. Sur la même période, le trafic traité sur les 20 premiers aéroports de fret mondiaux a progressé un peu moins rapidement, avec

une augmentation de 38% de leurs trafics cumulés. Mais la part du trafic mondial traitée par ces 20 plus grands hubs, s'est maintenue au dessus de 50% à la fin comme au début de la période, confirmant leur rôle structurant.

Par contre, la composition de ce Top 20 mondial des aéroports de fret mondial a évolué, donnant de premières indications générales de poids sur l'évolution du fret international. Alors que ce Top 20 comportait en 2000, 10 aéroports des Etats-Unis, qui trai-

taient plus de 26% du trafic de fret aérien mondial, il n'en compte plus en 2010 que 7, qui voient transiter un peu plus de 17% du trafic mondial.

A l'inverse, alors que seul un des 20 premiers hubs mondiaux était chinois en 2000 (et traitait un peu moins de 4% du fret aérien mondial), ils sont 3 en 2010 (et comptent pour plus de 10% du trafic global) ; plus frappant encore, deux des trois se trouvent dans le trio de tête mondial. Le troisième nouvel entrant est, pour sa part, situé au Moyen-Orient.

Les grands gagnants



Aéroport de Pudong à Shanghai. Son trafic a plus que quadruplé en dix ans

Une poignée de grands aéroports se sont distingués par une évolution de leur trafic beaucoup plus importante que la moyenne mondiale sur la décennie écoulée. Si l'on peut parler de confirmation pour Hongkong, c'est d'irruption qu'il faut parler pour les deux autres hubs majeurs chinois, de Beijing et surtout Shanghai. Dubaï, qui fonctionne selon une logique différente (place de transbordement, alors que les chinois sont des aéroports d'hinterland), complète ce quarté des nouveaux géants incontournables sur la scène aéroportuaire du fret international.

Trois des quatre hubs mondiaux qui se distinguent par leur affirmation sur la décennie écoulée sont situés en Chine. A Hongkong, Shanghai et Beijing, ils correspondent au développement de pôles logistiques majeurs pour la desserte du sud, du centre et du nord, respectivement, de l'hyperactive Chine côtière.

Hong Kong figure de longue date dans le trio de tête des grands hubs aériens internationaux, et venait déjà au deuxième rang mondial en 2000. Avec un niveau de trafic supérieur de 85% dix ans plus tard, il a accédé à la première place mondiale

en 2010 (avec 4,168 millions de tonnes). Traitant 4,8% des marchandises transportées par avion dans le monde, contre 3,8% dix ans plus tôt, il a été porté notamment par le développement de Cathay Pacific Cargo, et s'est affirmé malgré la concurrence de ses voisins de Shenzhen et Guangzhou.

Guangzhou doit d'ailleurs être mentionné : 21^e aéroport de fret mondial, il clôturait (avec 1,144 mil-

lion de tonnes) la liste des aéroports "millionnaires" (en tonnage traité) en 2010, grâce à l'impulsion décisive donnée par l'implantation du hub régional de FedEx en 2009.

Shanghai est cependant le hub aérien dont le développement a été le plus spectaculaire sur la décennie écoulée. Entre 2000 et 2010 son trafic a été multiplié par cinq, pour le porter à la troisième place mondiale (avec 3,228 millions de tonnes). Le nouvel aéroport de Pudong, ouvert en 2002, plate-forme logistique de la région industrielle du delta du Yangtze, est devenu une escale incontournable pour tous les grands opérateurs mondiaux du fret aérien.

Beijing, qui vient au seizième rang mondial (avec 1,549 million de tonnes), a connu un développement moins spectaculaire ; mais son trafic 2010 n'en représente pas moins le double de celui de 2000. Son redimensionnement en 2008, à l'occasion de la tenue des Jeux Olympiques, lui a donné une nouvelle impulsion qui devrait conforter à terme sa position régionale.

Si ces quatre grandes plates-formes chinoises ont été portées par l'extraordinaire développement de leurs hinterlands respectifs, le cinquième hub mondial à s'être affirmé sur la décennie écoulée obéit à une logique différente.

L'aéroport de **Dubaï**, qui a vu son niveau de trafic multiplié par 3,5 en dix ans, pour se classer au huitième rang mondial (avec 2,270 millions de tonnes) en 2010, a en effet été porté par son rôle de plate-forme de connexion entre Europe et Asie, et de redistribution vers le sous-continent indien et l'Afrique. Le rôle du grand opérateur local, Emirates SkyCargo, a là aussi été déterminant dans ce développement.

Leaders continentaux

A côté des "stars" de la décennie écoulée, un certain nombre de plates-formes majeures ont enregistré des évolutions qui, pour être moins spectaculaires, n'en ont pas moins été déterminantes. Elles leur ont en effet permis de conforter des positions incontournables pour la desserte des trois grandes régions du commerce international – Europe, Asie et Etats-Unis.

Les deux locomotives européennes

Paris (Roissy) s'avère, dans cette perspective de moyen-terme, être le grand gagnant sur la scène européenne. Face aux affaiblissements relatifs de Londres et Amsterdam (cf plus loin), la base d'opérations d'Air France Cargo, mais aussi de FedEx pour l'Europe, enregistre en 2010 un niveau d'activité supérieur de 50% à celui de 2000, et se classe au sixième rang mondial (avec 2,399 millions de tonnes).

Son rival traditionnel de **Francfort** est celui de ses concurrents qui a le mieux résisté, mais dans une moindre proportion. Servi par le dynamisme de Lufthansa Cargo, mais desservi

par la politique de diversification de ses hubs du transporteur national, le premier aéroport allemand enregistre un trafic 2010 supérieur de 33% à celui de 2000 (avec 2,275 millions de tonnes).



L'aéroport de Roissy. Il a profité de la quasi stagnation sur 10 ans de Londres et Amsterdam

Les aéroports de fret "millionnaires" (en trafic) en 2010

	Trafic fret 2010 en millions de tonnes (données préliminaires)	Evolution 2010/2009	Evolution 2010/2000
Hongkong	4,168	+ 23%	+ 85%
Memphis	3,917	+ 6%	+ 57%
Shanghai (Pudong)	3,228	+ 27%	+ 410%
Seoul (Incheon)	2,684	+ 16%	+ 43%
Anchorage	2,578	+ 33%	+ 43%
Paris (Roissy)	2,399	+ 17%	+ 49%
Francfort	2,275	+ 20%	+ 33%
Dubaï	2,270	+ 18%	+ 260%
Tokyo	2,167	+ 17%	+ 12%
Louisville	2,166	+ 11%	+ 42%
Singapour	1,841	+ 11%	+ 8%
Miami	1,835	+ 18%	+ 12%
Los Angeles	1,810	+ 16%	- 11%
Taipei	1,767	+ 30%	+ 46%
Londres (Heathrow)	1,551	+ 15%	+ 11%
Beijing	1,549	+ 5%	+100%
Amsterdam	1,538	+ 17%	+ 21%
Chicago	1,424	+ 30%	- 3%
New York (JFK)	1,343	+ 17%	- 26%
Bangkok	1,310	+ 25%	+ 51%
Guangzhou	1,144	+ 20%	+ 93%

Source IATA



L'aéroport d'Incheon à Séoul a conservé sa part de marché grâce à l'électronique

En Asie hors Chine, l'activité industrielle prime

Dans les autres pays d'Asie, ce sont les aéroports à l'hinterland resté dynamique qui tirent le mieux leur épingle du jeu.

Malgré une diminution de son importance comme plate-forme de redistribution régionale, l'activité de l'industrie coréenne, électronique notamment, a ainsi permis à l'aéroport de **Seoul** (Incheon) de maintenir à 3,1% la part du fret aérien mondial qu'il traite, avec un trafic 2010 (2,684 millions de tonnes) supérieur de 43% à celui de 2000.

SEOUL AIRPORT

Les mêmes données (affaiblissement du rôle de redistribution régionale, mais maintien d'une activité industrielle locale consommatrice de transport aérien) se retrouvent pour l'aéroport de **Taipei**. La plate-forme taïwanaise a enregistré en 2010 (avec 1,767 million de tonnes) un niveau de trafic supérieur de 46% à celui de 2000.

USA: les hubs d'intégrateurs tirent leur épingle du jeu

Le panorama aéroportuaire du fret aux Etats-Unis révèle par contre une situation inverse. Face à l'affaiblissement parfois spectaculaire des aéroports associés à un hinterland industriel (cf pages suivantes), ce sont les plates-formes spécialisées dans un rôle de redistribution qui ont conforté leur emprise. C'est d'abord le cas avec les hubs centraux des intégrateurs.

Memphis, base principale de FedEx, même s'il a concédé la première place mondiale à Hongkong

en 2010, n'en affiche pas moins un niveau de trafic (3,917 millions de tonnes) supérieur de 57% à celui de 2000. De 4% il y a dix ans, la part du fret aérien mondial traitée sur l'aéroport du Tennessee est passée à 4,5% en 2010.

Le hub central d'UPS, **Louisville** (Kentucky), affiche pour sa part en 2010 un trafic (2,166 millions de tonnes) de 42% supérieur à son niveau de 2000. Enfin, **Anchorage** en Alaska, plate-forme de croisement des flux internationaux par excellence,



Le hub de FedEx à Memphis. Grâce à l'intégrateur, l'aéroport maintient sa croissance

est au bout de dix ans 43% au-dessus de son niveau d'activité de 2000, et au cinquième rang mondial (avec 2,578 millions de tonnes).

INSPECTION FRET & CONTENEURS

HTDS
Hi-Tech Detection Systems

- **Technologies**
Rayons X, Gamma, Neutron
- **Supports**
Portique (Mobile ou fixe), véhicule ou tunnel.

Des solutions et un service sur mesure

LE RÉFLEXE SÛRETÉ
des professionnels de l'aéroportuaire

Société HTDS - Tel : +33 (0)1 64 86 28 28 - Fax : +33 (0)1 69 07 69 54 Mail : info@htds.fr - Web : www.htds.fr

Décélérations régionales

Reculs spectaculaires

Le hub de British Airways à Londres. Le trafic de la place britannique a en fait reculé de 2000 à 2009



LONDON HEATHROW AIRPORT

Les trois grandes régions du commerce international ont également vu des évolutions à l'inverse de celles évoquées dans le chapitre précédent. Les hubs concernés, s'ils sont restés en croissance, ont nettement décéléré sur la décennie écoulée, pour des raisons diverses.

Sur la scène européenne, les déclinés relatifs les plus marqués sont ceux d'**Amsterdam** et de **Londres**. La plate-forme néerlandaise affiche en 2010 un trafic (1,538 millions de tonnes) qui est de 20% seulement supérieur à celui de 2000 ; et le grand hub britannique (avec 1,551 million de tonnes) n'a progressé que de 11% par rapport à son niveau d'activité dix ans plus tôt. Le déplacement relatif des flux les plus importants, des liaisons Europe-Amérique vers les liaisons Europe-Asie, a pesé sur cette évolution.

En Asie, deux configurations différentes se rencontrent. Le déclin relatif de **Tokyo**, dont le trafic en 2010 (2,167 millions de tonnes) n'est que 12% au-dessus de celui enregistré en 2000, est imputable au faible dynamisme de son hinterland industriel.

Celui de **Singapour**, dont le niveau d'activité en 2010 (1,841 million de tonnes) n'est que 8% au-dessus de celui enregistré dix ans plus tôt, est imputable à la perte de son caractère incontournable de hub régional pour l'Asie du Sud-Est.

La même explication vaut, aux Etats-Unis, pour l'aéroport de **Miami**, auquel le développement des aéroports d'Amérique du Sud a ôté une partie de sa fonction de plate-forme de redistribution vers cette zone.

Son trafic 2010 (1,835 million de tonnes) ne se situe que 12% au-dessus du niveau enregistré en 2000.

En face de l'hyperdynamisme des grands hubs chinois, un élément tout aussi spectaculaire dans l'évolution du paysage du fret aéroportuaire mondial entre 2000 et 2010, consiste dans le repli des grands aéroports américains, hors plates-formes des intégrateurs.

Les principaux aéroports américains présentent, non plus seulement une détérioration de leur position relative, mais surtout un net recul de leur activité entre le début et la fin de la décennie.

Les deux grands hubs des côtes Est et Ouest des Etats-Unis ont notamment enregistré un déclin spectaculaire de leur activité cargo.

Troisième aéroport mondial pour le fret en 2000, **Los Angeles** a dégringolé à la treizième place en 2010. Son trafic (1,810 million de tonnes) est inférieur de 11% à son niveau de 2000. Alors que 3,5% du fret mondial était traité sur le

grand aéroport de Californie il y a dix ans, ce n'est plus le cas que de 2% aujourd'hui.

L'évolution de l'activité cargo de l'aéroport de **New York (JFK)** est encore plus spectaculaire.

En 2010 la principale plate-forme de la côte Est a enregistré un niveau de trafic (1,343 million de tonnes) inférieur de 24% à celui qu'elle enregistrait en 2000. Elle a glissé sur la même période de la sixième à la dix-neuvième place parmi les hubs mondiaux du fret aérien. ■

Jean-François Dufour

Agence Linéol - 03 20 41 40 76

i way
TO CUSTOMS

Le plus sûr chemin pour vos déclarations douanières

VIA CONEX

ICS
IMPORT CONTROL SYSTEM

EMCS
EXCISE MOVEMENT CONTROL SYSTEM

ZEN
LA VALEUR D'UN ECRIT

DELTA PASS
ELECTRONIC CUSTOMS

www.conex.net

CONEX
i-way TO CUSTOMS