

# Fret Aérien Ciel couvert

AÉROPORT DE HONG KONG



Après l'embellie de 2010, le marché du fret aérien mondial a marqué le pas en début d'année 2011 et continue de se détériorer au 3ème trimestre. Et les perspectives de croissance ne sont pas encourageantes pour les mois qui viennent. Telle est la conclusion que nous pouvons tirer des statistiques de IATA et des principaux aéroports mondiaux. Bien entendu d'importantes différences existent selon les pays, les marchés émergents continuant de progresser à un rythme plus ralenti, tandis que les marchés des pays matures (notamment l'Europe Occidentale et le continent Nord Américain) déclinent. Loïc Gay, directeur du fret aérien de Schenker SA, fait le point des récentes évolutions de ce marché.

Certains signes ne trompent pas : le marché a plongé dans le rouge en Mai (-2,7%) et Juin (-0,4%).

Certaines zones géographiques tirent leur épingle du jeu telles que l'Intra Asie, l'Amérique Latine, le Moyen Orient et d'une façon moins régulière et marquée, l'Afrique. Il est à noter pour l'Amérique Latine que c'est le continent sur lequel s'est déroulée la plus significative et la plus surprenante des opérations de

rapprochement entre compagnies aériennes. La TAM (compagnie brésilienne) est en projet de fusion avec LAN, une compagnie privée chilienne reconnue de longue date pour son efficacité et ses capacités cargo. Là où le marché croît encore, les opérateurs savent investir. La nouvelle entité LATAM Airlines Group, deviendra une des plus importantes compagnies aériennes cotées au monde.



Loïc Gay, Schenker SA

# Même l'Asie est touchée

AÉROPORT DE SHANGHAI



Le trafic asiatique a reculé de 6% au 1<sup>er</sup> semestre 2011 par rapport aux six premiers mois de 2010

Cette tendance à la baisse entamée depuis le milieu de l'année 2011 fait suite à une période de stagnation depuis un an. L'embellie du début de l'année 2010, (expliquée en grande partie par des niveaux de stocks anormalement bas, donc une demande accrue en fret aérien) est désormais largement derrière nous. Même l'Asie est touchée par cette décroissance, avec des performances tout à fait inhabituelles (-6,2% en juin par rapport à 2010).

Un des trades les plus importants au monde (Asie/Europe) affiche des résultats catastrophiques (environ -30%) et ce pour tous les principaux pays Européens, Allemagne compris.

L'IATA a revu, à ce titre, ses perspectives de croissance pour l'année 2011 et nous pouvons nous attendre à une progression de 1 à 2% maximum des volumes transportés

en aérien en 2011. Ces prévisions sont assez éloignées des perspectives de croissance de plus de 5% du début d'année.

## Le High Tech et le luxe résistent

Dans ce contexte nous n'observerons pas cette année de "peak season" sur le dernier trimestre 2011. Certaines industries pourvoyeuses de fret aérien affichent des perspectives négatives,

telles que les semi-conducteurs. D'autres comme le High Tech, ne proposent que peu de nouveaux produits pour booster les volumes, à l'exception de Apple, fabuleux clin d'œil de son patron historique disparu qui ne faisait décidément rien comme les autres. Les industries du luxe continuent d'utiliser régulièrement le fret aérien, contribuant au maintien du marché, à l'export Europe notamment. Ces volumes compensent les baisses significatives des envois de produits manufacturés.

L'Allemagne fait probablement figure d'exception en Europe et le marché export a poursuivi sa croissance sur le 1<sup>er</sup> semestre (plus de 5% de croissance pour le premier marché Export Europe par rapport à une décroissance de 1,5% en Grande Bretagne et une stagnation en France).

L'industrie des produits pharmaceutiques/cosmétiques reste consommatrice de fret aérien même si la tendance est clairement à la baisse du fait du recours au fret maritime. La recherche de réduction des coûts des leaders du secteur est naturellement à l'origine de cette évolution.

20 ANS  
TERMINAL  
FRET  
AÉROPORT  
NICE CÔTE D'AZUR

**TOUT EXPORTER.  
PARTOUT DANS LE MONDE.**

Crédit photo : Thinkstock

Avec une véritable plateforme multimodale avion, camion et maritime, un réseau international de plus de 100 destinations et une connexion au cœur du réseau autoroutier Européen Est-Ouest (Italie, France et Espagne), l'Aéroport Nice Côte d'Azur a connu en 2010 l'une des plus fortes croissances mondiales en termes de trafic fret.

Rapide, flexible et sûr, l'Aéroport Nice Côte d'Azur est aujourd'hui le premier Aéroport de Province pour le fret avionné traditionnel.

[www.nice.aeroport.fr/Professionnels/Fret](http://www.nice.aeroport.fr/Professionnels/Fret)

**AUX PORTES DU MYTHE  
DE LA CÔTE D'AZUR**



**AÉROPORTS  
DE LA CÔTE D'AZUR**

# Taux de fret en baisse



L'aéroport de Francfort a maintenu son activité dans ce contexte défavorable

Si nous comparons les évolutions de trois aéroports importants pour le fret aérien, Hongkong et Miami affichent une baisse respective de tonnage à fin Août de -5,6% et -2,3% par rapport à 2010. La tendance est moins significative pour Francfort qui maintient son activité malgré un contexte défavorable avec une légère baisse de -0,7% à fin septembre versus 2010. Ces résultats confirment la période de décroissance actuelle du marché.

## Les aéroports de fret "millionnaires" en trafic en 2010

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

Source IATA

En 2010, toutes les grandes places aéroportuaires avaient connu de belles progressions, la plupart à 2 chiffres

Forts de ce constat, l'on peut aisément imaginer que l'offre (capacité de fret offerte sur les avions cargo et passagers) est supérieure à la demande depuis le début de l'année 2011. La conséquence immédiate est la pression sur les tarifs de fret aérien qui sont globalement à la baisse ainsi que la diminution du taux de remplissage des soutes des avions. Les réactions des compagnies aériennes ne se font pas attendre et la réduction des capacités en vols tout cargo est d'ac-

tualité pour la plupart d'entre elles. Là encore, il faut savoir différencier les différents marchés géographiques en tenant compte de la capacité offerte par les compagnies aériennes (tout cargo ou soutes d'avions passagers), car certains marchés résistent mieux que d'autres. Les tarifs entre l'Asie et l'Europe ou l'Asie et les Etats-Unis atteignent des niveaux historiquement bas. Ceux de l'Export Europe résistent voire augmentent pour les vols tout cargo.

Enfin le niveau relativement élevé du kérosène est un autre élément pesant sur la rentabilité des compagnies aériennes qui a commencé à chuter depuis le 2<sup>e</sup> trimestre 2010. Pour 2010, on estime les profits cumulés des compagnies à plus de 18 Milliards de \$.

En 2011, les prévisions les plus optimistes tombent à 4 Milliards de \$ pour le secteur.

## Les enjeux environnementaux du secteur

Selon IATA, le transport aérien représente aujourd'hui 2% des émissions totales de CO<sub>2</sub>. D'après les estimations, ce chiffre passera à 3% d'ici à 2050. L'impact du CO<sub>2</sub> sur les prestations de transport quel que soit le mode utilisé est un autre facteur s'ajoutant à l'incertitude de la reprise du marché du fret aérien. Le décret mettant en œuvre cet engagement est paru au Journal Officiel (décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011). Le mode de transport par voie aérienne est celui le plus consommateur de CO<sub>2</sub> par Tonne transportée.

Les méthodes de calcul varient en fonction des opérateurs.

A titre d'exemple, DB Schenker, un des pionniers dans la démarche environnementale pour le transport des marchandises, a développé sa propre méthode de calcul d'émissions de CO<sub>2</sub>. Lorsque le transport par voie maritime consomme 14g de CO<sub>2</sub> par Tonne, le mode aérien en consomme 592g. Les chargeurs sont de plus en plus sensibles à l'impact CO<sub>2</sub> de leurs transports, qui devient un critère discriminant que nous devons savoir calculer et mesurer, auquel nous devons pouvoir remédier en proposant des solutions offrant un meilleur bilan carbone. En termes de transport aérien cela signifie par exemple pour DB Schenker la signature d'une charte avec les compagnies aériennes référencées, l'utilisation d'avions type 777-200RLF ou 747-400ERF sur les plus gros flux, la sélection de services directs et non de transbordements, la généralisation de l'e-freight... tout en respectant le bon équilibre économique.

BOEING



Les appareils de la gamme 777, répondent aux attentes de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Tel est le paradoxe de l'industrie aérienne. Aujourd'hui la conjoncture pèse lourdement sur les résultats des compagnies aériennes. Néanmoins, celles-ci doivent continuer de trouver les sources de financement pour investir et renouveler leur flotte d'appareils. Au dernier salon du Bourget en juin 2011, plus de 730 appareils ont été commandés à Airbus et 120 à Boeing. Une bonne nouvelle pour les chargeurs et les commissionnaires de transport. En effet, le remplacement des vieux appareils, notamment tout cargo type MD11, par les appareils de la gamme 777, répond bien aux attentes de réduction d'émissions CO<sub>2</sub>. ■

Loïc Gay