



NOUVELLE BRÈVE

## La clé de la résilience du fret après la pandémie : coopération, sécurité, durabilité et modernisation de l'industrie

12 octobre 2021 (Dublin) – L'Association du transport aérien international (IATA) presse l'industrie du fret aérien de continuer à collaborer au même rythme, avec le même degré de coopération que durant la pandémie de COVID-19 pour relever les défis à venir et bâtir la résilience de l'industrie. La durabilité, la modernisation et la sécurité ont été identifiées comme priorités clés de l'industrie après la pandémie. Cet appel a été lancé dans le cadre du 14<sup>e</sup> Symposium mondial du fret qui s'ouvrait aujourd'hui à Dublin.

« Le fret aérien constitue une industrie critique. La pandémie nous l'a rappelé. Durant la crise, cette industrie a été la bouée de sauvetage de la société, en livrant des fournitures médicales essentielles et des vaccins partout dans le monde et en maintenant les chaînes d'approvisionnement internationales. Pour plusieurs compagnies aériennes, le fret est devenu une source vitale de revenus lorsque les vols de passagers ont été interrompus. En 2020, l'industrie du fret aérien a généré 129 milliards \$, ce qui représentait environ le tiers de tous les revenus des compagnies aériennes, soit une augmentation de 10-15 % par rapport aux niveaux d'avant la crise. Si on se tourne vers l'avenir, les prévisions sont solides. Nous devons maintenir l'élan pris durant la crise et continuer de bâtir la résilience après la pandémie », a déclaré Brendan Sullivan, directeur mondial du fret à l'IATA.

### **Prévisions du fret aérien**

Les prévisions du fret aérien sont solides, à court comme à long terme. Les indicateurs comme le niveau des stocks et la production manufacturière sont favorables ; on prévoit une croissance de 9,5 % du commerce mondial cette année, et de 5,6 % en 2022 ; le commerce électronique maintient une croissance dans les deux chiffres ; et la demande de transport de marchandises spécialisées de haute valeur, comme les produits de santé et les vaccins sensibles à la température, augmente.



Cette année, la demande de transport de fret devrait dépasser le niveau d'avant la crise (2019) de 8 % et les revenus devraient atteindre un record de 175 milliards \$, tandis que les rendements devraient croître de 15 %. En 2022, la demande devrait excéder de 13 % le niveau d'avant la crise (2019) et les revenus devraient s'élever à 169 milliards \$, bien qu'on prévoie un déclin des rendements de 8 %.

« La hausse soudaine de la demande de transport de fret aérien et les rendements intéressants ne viennent pas sans complication. Les restrictions liées à la pandémie ont entraîné une grave congestion de la chaîne d'approvisionnement mondiale et créé des difficultés pour les équipages franchissant des frontières internationales. Les ressources et la capacité, les installations et les espaces de manutention et la logistique seront des enjeux. Cela créera des problèmes pour l'industrie, et il faut planifier en conséquence dès maintenant. Mais nous avons fait preuve de résilience durant la crise, et c'est avec la même détermination que nous allons relever ces défis », ajoute M. Sullivan.

### **Durabilité**

Il ajoute : « La durabilité constitue le permis de croître de notre industrie. Les expéditeurs sont de plus en plus sensibilisés à l'environnement et ils doivent rendre compte de leurs émissions à leurs clients. Plusieurs d'entre eux déclarent la quantité d'émissions de leurs chaînes d'approvisionnement, et ils recherchent les options de transport carboneutres. Nous devons tous satisfaire les attentes des clients qui souhaitent le plus haut niveau de durabilité. Le trajet entre la stabilisation des émissions nettes et la réduction va exiger un effort collectif. »

Lors de l'Assemblée générale annuelle de l'IATA la semaine dernière, les compagnies aériennes se sont engagées à réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050. Cet engagement s'aligne sur l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C. La stratégie est de réduire le CO<sub>2</sub> autant que possible par des solutions propres au secteur, comme les carburants d'aviation durables, les nouvelles technologies avioniques, l'amélioration des méthodes d'exploitation et des infrastructures, et la mise au point de nouvelles sources d'énergie sans émission, comme l'électricité et l'hydrogène. Toutes les émissions qui ne peuvent être éliminées à la source le seront par des moyens extérieurs à l'industrie, comme la capture et la séquestration du carbone et des mécanismes de compensation crédibles.



## **Modernisation**

« La pandémie a accéléré la numérisation dans certains domaines, alors que les processus sans contact ont été mis en place pour réduire le risque de transmission de la COVID-19. Nous devons profiter de cet élan non seulement pour susciter des améliorations de l'efficacité opérationnelle, mais aussi pour répondre aux besoins de nos clients. Les plus importants domaines de croissance sont le commerce électronique transfrontalier et la manutention des marchandises spéciales, comme les produits sensibles au temps et à la température. Les clients veulent savoir où sont leurs produits et dans quelles conditions ils se trouvent à tout moment durant le transport. Cela exige la numérisation et des données », explique M. Sullivan.

L'IATA a souligné trois projets importants pour faire progresser la numérisation de l'industrie, en faisant état des progrès de chacun :

- Le connaissement électronique est maintenant implanté à 75 % et ce taux devrait atteindre 100 % d'ici la fin de 2022.
- La vision ONE Record de l'IATA, qui permet à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de travailler de concert à partir d'un seul ensemble de données normalisées et échangeables, est mise à l'essai dans 17 projets pilotes avec la participation de 145 compagnies aériennes et de 3 autorités douanières.
- La norme de messagerie Cargo XML de l'IATA est maintenant acceptée par un nombre croissant d'autorités douanières.

« Le connaissement électronique, ONE Record et Cargo XML sont des projets importants pour l'industrie. Et ils nous font avancer dans la bonne direction. C'est une bonne chose. Mais nous devons continuer à travailler au même rythme que durant la crise de la COVID-19 », soutient M. Sullivan.

## **Sécurité**

La sécurité a été soulignée comme priorité de l'industrie, en particulier pour ce qui concerne le transport des piles au lithium.

« La demande de piles au lithium continue d'augmenter, en même temps que le risque d'incendie relié à ces piles. Notre principale préoccupation concerne les accidents causés par des expéditeurs voyous qui font de fausses déclarations sur les envois. Mais l'incident survenu sur l'aire de trafic de l'aéroport international de Hong Kong plus tôt cette année nous rappelle l'ampleur du problème.



L'enquête a révélé que le chargement et la manutention étaient conformes à la réglementation et que l'envoi avait été correctement déclaré », explique M. Sullivan.

L'IATA demande ce qui suit :

- Que les autorités de réglementation (AESA et FAA) accélèrent la mise au point d'une norme de test qui pourra être utilisée pour démontrer que les housses de palettisations anti-feu et les contenants ignifuges peuvent résister à un incendie de piles au lithium.
- Que les autorités gouvernementales interviennent et s'acquittent de leurs responsabilités face aux producteurs et exportateurs voyous de piles au lithium.
- Que l'industrie intervienne pour étendre la collecte de données d'incidents et mettre au point des méthodes de partage de ces données pour soutenir les processus d'évaluation des risques des compagnies aériennes.

### **Facilitation du commerce**

« Les frictions s'accroissent dans le monde. Et il y a d'importants problèmes politiques, comme le protectionnisme et l'inégalité vaccinale, qui mettront du temps à se résoudre. Mais nous avons négocié des traités qui exigent la ratification, comme l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), qui porte sur les affaires et le commerce. Malgré les tensions politiques, nous encourageons les pays à respecter ces accords », conclut M. Sullivan.

Actuellement, 154 pays ont ratifié l'Accord, ce qui représente 94 % des effectifs de l'OMC. Les gouvernements qui n'ont pas encore ratifié l'Accord sont instamment priés de le faire, et les pays signataires devraient le mettre en pratique dès que possible. Le coût de l'inaction est élevé. La mise en œuvre intégrale augmenterait le commerce mondial de 100 milliards \$ par année et réduirait les coûts des échanges à l'échelle mondiale de 14 % en moyenne.

[Lire l'allocution de Brendan Sullivan](#)

**- IATA -**

[Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec :](#)

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

Notes aux rédacteurs :



- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez nous suivre sur la page <http://twitter.com/iata> pour prendre connaissance des annonces, des positions politiques et d'autres renseignements utiles.