



COMMUNIQUÉ

N° : 04

2019 : La pire année pour le fret depuis 2009

5 février 2020 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques sur les marchés mondiaux de fret aérien pour l'ensemble de l'année 2019, qui indiquent que la demande, mesurée en tonnes-kilomètres de marchandises transportées (FTK), a diminué de 3,3 % par rapport à 2018, tandis que la capacité (AFTK) augmentait de 2,1 %. Les volumes de fret ont diminué pour la première fois depuis 2012, et les résultats sont les plus faibles depuis la crise financière mondiale de 2009 (alors que la contraction des marchés de fret était de 9,7 %).

Au mois de décembre, les volumes de fret ont diminué de 2,7 % en glissement annuel, alors que la capacité augmentait de 2,8 %.

Les résultats du fret aérien en 2019 ont été affectés par la faible croissance de 0,9 % du commerce mondial. Cette contre-performance est aussi attribuable en particulier au ralentissement de la croissance du PIB dans les économies à forte composante manufacturière. La perte de confiance des entreprises et des consommateurs et la chute des commandes d'exportations ont aussi contribué aux difficultés du fret aérien.

Des indices laissent entrevoir un rétablissement de la confiance et des commandes en 2020. Il est toutefois trop tôt pour prévoir quels seront les effets à long terme des restrictions associées à la lutte contre l'épidémie de coronavirus.

« Les tensions commerciales sont la cause première de la pire année pour le fret aérien depuis la crise financière mondiale de 2009. Bien que cet aspect s'améliore, cette bonne nouvelle n'apporte guère de soulagement puisque nous sommes en territoire inconnu quant à l'impact éventuel du coronavirus sur l'économie mondiale. Avec toutes les restrictions mises en place, il y aura certainement des conséquences sur la croissance économique. Et assurément, 2020 sera encore une année difficile pour l'industrie du fret aérien », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Détail des marchés de fret aérien – Décembre 2019

Part mondiale ¹	Décembre 2019 (% en glissement annuel)			
	FTK	AFTK	FLF (pt de %) ²	FLF (niveau) ³

Marché total	100,0 %	-2,7 %	2,8 %	-2,7 %	46,7 %
Afrique	1,8 %	10,3 %	10,0 %	0,1 %	36,8 %
Asie-Pacifique	34,6 %	-3,5 %	2,8 %	-3,4 %	51,9 %
Europe	23,7 %	-1,1 %	4,9 %	-3,2 %	53,0 %
Amérique latine	2,8 %	-5,3 %	-3,1 %	-0,7 %	30,0 %
Moyen-Orient	13,0 %	-3,4 %	1,9 %	-2,6 %	47,0 %
Amérique du Nord	24,2 %	-3,4 %	2,1 %	-2,2 %	39,5 %

¹ % des FTK de l'industrie en 2019 ² Variation en glissement annuel du coefficient de charge

³ Niveau du coefficient de charge

Note : le taux de croissance total et les taux régionaux sont basés sur un échantillonnage constant des compagnies aériennes combinant les données obtenues et des estimations pour les observations manquantes. Le trafic est compté selon la région d'enregistrement du transporteur, et ne doit pas être considéré comme étant le trafic régional. Les statistiques historiques sont sujettes à révision.

Résultats régionaux

Tous les marchés, sauf l'Afrique, ont subi un déclin des volumes en 2019, et les transporteurs d'Asie-Pacifique conservent la plus grande part des FTK, soit 34,6 %. Les parts de marché du fret aérien ont augmenté modestement chez les transporteurs d'Amérique du Nord et d'Europe, s'établissant à 24,2 % et 23,7 % respectivement. Les parts de marché des transporteurs du Moyen-Orient se sont maintenues, à 13 %. L'Afrique et l'Amérique latine ont vu leurs parts de marché augmenter légèrement pour s'établir à 1,8 % et 2,8 % respectivement.

Les transporteurs d'Asie-Pacifique ont enregistré en décembre une chute de la demande de 3,5 % par rapport à la même période l'année précédente. La capacité a augmenté de 2,8 %. Pour l'ensemble de 2019, les volumes ont diminué de 5,7 % – la plus forte diminution parmi toutes les régions – alors que la capacité augmentait de 1,1 %. Comme il s'agit de la principale région manufacturière du monde, les tensions commerciales internationales et le ralentissement de la croissance mondiale ont eu des impacts importants sur les volumes régionaux de fret aérien en 2019. À l'intérieur de l'Asie, les FTK ont été particulièrement affectés (en baisse de 8 % en glissement annuel).

Les transporteurs d'Amérique du Nord ont vu leurs volumes de fret diminuer de 3,4 % en décembre, tandis que la capacité augmentait de 2,1 %. Pour l'ensemble de 2019, les volumes de fret de la région ont diminué de 1,5 %, contre une augmentation de capacité de 1,6 %. Les tensions commerciales et le ralentissement de l'activité économique américaine dans la dernière partie de l'année sont à l'origine du déclin. La chute de 5,6 % en glissement annuel des volumes internationaux en décembre constituait la pire statistique de croissance de la région depuis le début de 2016.

Les transporteurs d'Europe ont enregistré en décembre une diminution du trafic de fret de 1,1 % en glissement annuel, contre une augmentation de capacité de 4,9 %. Le déclin de décembre était typique de la performance de 2019, alors que les volumes ont diminué de 1,8 % tandis que la capacité augmentait de 3,4 %. L'activité réduite, notamment de l'économie

intensément manufacturière d'Allemagne, combinée à l'incertitude du Brexit, a contribué aux résultats de 2019, les plus faibles depuis 2012 en termes de volumes de fret.

Les transporteurs du Moyen-Orient ont vu leurs volumes de fret diminuer de 3,4 % en décembre, en glissement annuel, tandis que la capacité augmentait de seulement 1,9 %, soit la plus faible augmentation parmi les régions. Ces chiffres ont contribué au déclin annuel de la demande de 4,8 % en 2019 – le deuxième plus important déclin du taux de croissance parmi toutes les régions. L'augmentation annuelle de capacité était de seulement 0,7 %. La perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales et la faiblesse du commerce mondial, ajoutées aux restructurations des compagnies aériennes de la région, ont été les principaux facteurs de ces faibles résultats du fret.

Les compagnies aériennes d'Amérique latine ont subi en décembre la plus importante chute de la demande parmi toutes les régions, soit 5,3 %. La région était aussi la seule à afficher une réduction de la capacité (-3,1 %). Bien qu'elle obtienne les deuxièmes meilleurs résultats pour l'ensemble de 2019, avec un déclin des volumes de seulement 0,4 %, l'agitation sociale et les difficultés économiques dans plusieurs pays clés de la région ont entraîné les plus faibles résultats en termes de FTK internationaux depuis 2015. L'augmentation annuelle de capacité était de 4,7 %.

Les transporteurs d'Afrique ont enregistré une hausse de la demande de fret de 10,3 % en décembre 2019, par rapport à la même période en 2018. Cela transparaît dans les bons résultats pour l'ensemble de 2019, qui indiquent une augmentation des volumes de fret de 7,4 %. La capacité a augmenté en décembre de 10 % et pour l'ensemble de 2019, l'augmentation est de 13,3 %. Tout au long de l'année, les volumes de fret aérien ont été soutenus par la forte croissance de la capacité et les liens d'investissement avec l'Asie.

– IATA –

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

Communications corporatives
Tél. : +41 22 770 2967
Courriel : 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.
- Explication des mesures :
 - FTK : tonnes-kilomètres de marchandises – mesure du trafic réel de marchandises.
 - AFTK : tonnes-kilomètres de marchandises disponibles – mesure de la capacité totale du fret.
 - FLF : coefficient de charge du fret, soit le pourcentage de l'AFTK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien régulier international et intérieur des transporteurs membres et non membres de l'IATA.
- Les parts du marché total de fret aérien, exprimées en FTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 34,6 % ; Amérique du Nord, 24,2 % ; Europe, 23,7 % ; Moyen-Orient, 13,0 % ; Amérique latine, 2,8 % ; Afrique, 1,8 %.