



## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

N° : 34

# Pénurie immédiate et grave de capacité du fret aérien

**28 avril 2020 (Genève)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses données sur le fret aérien en mars, qui indiquent une grave pénurie de capacité.

- La demande mondiale, mesurée en tonnes-kilomètres de chargement (CTK), a diminué de 15,2 % en mars, comparativement à l'année précédente (-15,8 % pour les marchés internationaux).
- La capacité mondiale, mesurée en tonnes-kilomètres de chargement offertes (ACTK), a diminué de 22,7 % en mars, en glissement annuel (-24,6 % pour les marchés internationaux).
- Les marchés internationaux représentent 87 % du trafic de fret aérien. La capacité de soute du fret international a diminué de 43,7 % en mars, comparativement à l'année précédente. Cette réduction a été en partie compensée par l'augmentation de capacité de 6,2 % obtenue par l'utilisation accrue d'avions-cargos, y compris l'utilisation d'aéronefs de passagers inutilisés pour des voyages tout cargo.

« Actuellement, nous n'avons pas suffisamment de capacité pour répondre à la demande résiduelle de transport de fret. Les volumes de fret ont chuté de plus de 15 % en mars, comparativement à l'année précédente. Mais la capacité a diminué de près de 23 %. L'écart doit être comblé rapidement parce que des fournitures essentielles doivent être acheminées là où les besoins sont impérieux durant la crise. Alors que la plupart des avions de passagers sont cloués au sol, les compagnies aériennes s'efforcent de répondre à la demande en ajoutant des services d'avions de fret, notamment en adaptant des aéronefs de passagers pour s'en servir pour des vols tout cargo. Mais la mise en place de ces opérations spéciales se bute à des obstacles bureaucratiques. Les gouvernements doivent réduire les formalités administratives nécessaires pour approuver les vols spéciaux et assurer le travail sûr et efficace des équipages », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

On voit encore trop d'exemples de retard dans l'obtention des permis de nolisement, trop peu d'exemptions concernant les tests de COVID-19 chez les équipages de fret, et des infrastructures terrestres inadéquates à destination, en provenance et dans l'environnement des aéroports. Pour être efficace, le fret aérien doit pouvoir circuler de façon efficace tout au long de la chaîne d'approvisionnement. L'IATA presse les gouvernements de :

- réduire les formalités administratives imposées aux opérations d'affrètement ;
- exempter les équipages de fret des règles de quarantaine applicables à la population en général ; et
- faire en sorte qu'il y ait suffisamment de personnel et d'installations pour traiter efficacement le fret.

### **Lente reprise**

Bien qu'il y ait une pénurie de capacité dans l'immédiat, l'effondrement de l'économie devrait réduire encore davantage les volumes de fret.

Les analyses à court terme indiquent que l'activité manufacturière mondiale s'est encore contractée en mars, alors que le confinement imposé par les gouvernements a provoqué perturbations généralisées. Après le brusque déclin observé en février, qui s'avérait pire que celui de la crise financière mondiale, l'indice mondial

des directeurs d'achat du secteur manufacturier (PMI) s'est légèrement amélioré en mars, tout en demeurant en territoire de contraction. Cette amélioration est attribuable à la stabilisation du PMI chinois ; si toutefois on exclut les résultats chinois, l'indice mondial est descendu à son plus bas niveau depuis mai 2009.

Si on examine les perspectives pour le reste de 2020, les prévisions de l'Organisation mondiale du commerce comportent peu d'indices d'une rapide reprise. Selon le scénario optimiste, il y aurait une diminution de 13 % du commerce en 2020, alors que le scénario pessimiste annonce une chute de 32 % du commerce. Cela affectera grandement les perspectives du fret aérien.

Toutefois, un secteur de la demande augmente rapidement. Le volume des envois pharmaceutiques est le double de ce qu'il était l'année précédente. Cela exclut les envois d'équipements médicaux.

« La pénurie de capacité sera malheureusement un problème temporaire. La récession va probablement frapper le fret aérien autant que le reste de l'économie. Pour maintenir le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement et répondre à la demande qui subsistera, les compagnies aériennes doivent être financièrement viables. Il demeure urgent d'aider financièrement les compagnies aériennes, par tous les moyens possibles », ajoute M. de Juniac.

## Résultats des marchés régionaux

### Détail des marchés de fret aérien – Mars 2020

	Part mondiale <sup>1</sup>	Mars 2020 (% en glissement annuel)			
		CTK	ACTK	CLF (pt de %) <sup>2</sup>	CLF (niveau) <sup>3</sup>
<b>International</b>	<b>86,8 %</b>	-15,8 %	-24,6 %	6,5 %	62,0 %
Afrique	1,8 %	-1,2 %	-8,2 %	3,0 %	42,8 %
Asie-Pacifique	30,4 %	-15,9 %	-27,8 %	10,3 %	72,6 %
Europe	23,3 %	-18,8 %	-27,6 %	7,1 %	65,1 %
Amérique latine	2,3 %	-19,3 %	-37,6 %	12,4 %	54,5 %
Moyen-Orient	13,0 %	-14,1 %	-20,4 %	3,9 %	53,5 %
Amérique du Nord	16,0 %	-13,3 %	-19,0 %	3,5 %	54,3 %

<sup>1</sup> % des FTK de l'industrie en 2019

<sup>2</sup> Variation en glissement annuel du coefficient de charge

<sup>3</sup> Niveau du coefficient de charge

**Les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique** ont enregistré une baisse de 15,9 % du transport de fret international en mars 2020, comparativement à la même période l'an dernier. En chiffres désaisonnalisés, la demande de transport de fret a diminué de 3,0 % par rapport à février 2020, jusqu'à des niveaux qu'on n'avait pas observés depuis le troisième trimestre de 2013. La capacité internationale a diminué de 27,8 %.

**Les transporteurs d'Amérique du Nord** signalent un déclin de la demande internationale de 13,3 % en mars, en glissement annuel, ce qui représente un rythme de contraction de plus du double de ce qu'on observait en février (-6,1 %). Les volumes de fret dans les corridors commerciaux entre l'Europe et l'Amérique du Nord ont été les plus affectés en mars (en baisse de 22 % en glissement annuel). La capacité internationale a diminué de 19 %.

**Les transporteurs d'Europe** affichent une chute de 18,8 % des volumes de fret international en mars, en glissement annuel, soit beaucoup plus qu'en février (-5,2 %). La demande intra-Europe a diminué de 32,6 % en glissement annuel, en raison des fermetures généralisées dans le secteur manufacturier de la région. Les grands marchés Europe–Amérique du Nord et Europe–Asie ont aussi connu des déclin substantiels au cours du mois. La capacité internationale a diminué de 27,6 %.

**Les transporteurs du Moyen-Orient** ont enregistré une baisse de 14,1 % en glissement annuel, après une croissance de 4,3 % en février. Parmi les routes à destination et en provenance du Moyen-Orient, les voies commerciales considérables avec l'Europe et l'Asie ont enregistré des baisses de l'ordre de 20 % en mars, tandis que le marché plus restreint de l'Afrique a connu un déclin d'environ 30 %. La capacité internationale a diminué de 20,4 %.

**Les transporteurs d'Amérique latine** affichent la plus forte baisse, soit un déclin de 19,3 % de la demande internationale, en glissement annuel. Il s'agit d'une dégradation importante si on compare à la baisse de 0,5 % enregistrée en février. Les déclinés sont généralisés, mais les plus importants ont été observés en Amérique centrale et du Sud, où les volumes étaient en baisse d'environ 35 % en glissement annuel. La capacité internationale a diminué de 37,6 %.

**Les transporteurs d'Afrique** ont été moins affectés par les perturbations de mars. La croissance annuelle des CTK internationaux a diminué de 1,2 %, après les résultats positifs de janvier et de février. Le marché Afrique-Asie était le seul à afficher une croissance en mars, alors que les volumes étaient en hausse de près de 10 % en glissement annuel. La capacité internationale a diminué de 8,2 %.

[Consultez les résultats du fret aérien pour mars \(PDF\)](#)

[Consultez le rapport prospectif du fret aérien relatif à la COVID-19](#)

[Lisez l'allocution d'Alexandre de Juniac](#)

**- 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 :**

- Veuillez noter que depuis janvier 2020, nous avons précisé la terminologie de l'industrie et des séries régionales, passant de « fret » à « chargement ». Les paramètres correspondants FTK (remplacé par CTK), AFTK (remplacé par ACTK) et FLF (remplacé par CLF) sont modifiés pour mieux refléter le fait que les séries représentent le chargement (marchandises et courrier réunis) plutôt que simplement les marchandises. Les séries de données elles-mêmes ne sont pas modifiées. Les données des compagnies aériennes individuelles conservent le paramètre FTK.
- 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 :
  - CTK : tonnes-kilomètres de chargement – mesure du trafic réel.
  - ACTK : tonnes-kilomètres de chargement offertes – mesure de la capacité totale de chargement.
  - CLF : coefficient de charge, soit le pourcentage des ACTK 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 CTK, sont réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 34,5 % ; Europe, 23,6 % ; Amérique du Nord, 24,3 % ; Moyen-Orient, 13,0 % ; Amérique latine, 2,8 % ; Afrique, 1,8 %.