



AIR FRANCE

Le trafic mondial du fret s'enfonce dans la morosité

Il n'est pas sûr que le marché mondial du fret reprenne des couleurs en 2013, après deux années consécutives de baisse. Mais les commandes d'avions n'en souffrent pas.

Même ces "indécrottables" optimistes que sont les intégrateurs FedEx et UPS n'ont pas le moral. Lors de la présentation des résultats du quatrième trimestre 2012, T. Michael Glenn, directeur général adjoint Développement marchés et directeur général de FedEx Services, table sur une "croissance économique modérée" pour 2013. Pas plus de 2,4 % à l'échelle de la planète. Même son de cloche chez UPS, dont le président Scott Davis affiche clairement la couleur : "Nous ne tablons pas sur une économie robuste."

2013 au ralenti.

Et même, d'annoncer un premier trimestre 2013 "particulièrement plat". Or, c'est le taux de croissance de l'économie mondiale qui détermine l'activité du fret en général, et du fret aérien en

particulier. Il est vrai que deux des principales économies du monde, les Etats-Unis et l'Europe, continuent de tourner au ralenti. Ce qui a un impact direct sur

les échanges mondiaux, notamment sur les importations en provenance d'Asie-Pacifique, "l'atelier du monde", vers les deux premières.

Signe qui ne trompe pas : la diminution des volumes de fret traités par ces grandes plateformes d'Asie par lesquelles transite le trafic entre l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Europe. Selon les statistiques disponibles sur les douze derniers mois du Conseil international des aéroports (ACI), Hong Kong et Singapour sont à la baisse, et Séoul accuse un recul de plus de 4 % (cf. tableau). Shanghai et Taipei sont encore plus touchées, puisque la diminution y est supérieure à 5 %.

Et il ne s'agit que des douze premiers aéroports mondiaux en nombre de tonnes de fret traitées. Etendu aux 30 premiers, le tableau général confirme encore un

LES DIX GRANDS DU FRET INTERNATIONAL

Compagnies	Nb de tonnes kilomètres transportées (en millions)		
	2010	2011	Var.
Air France-KLM	11431	11294	-1,2 %
Cathay Pacific Airways	9587	9109	-5,0 %
Korean Air	9487	8918	-6,0 %
Emirates	7913	8132	+2,8 %
Lufthansa	7428	7668	+3,2 %
FedEx	7421	7603	+2,4 %
Singapore Airlines	7000	7118	+1,7 %
UPS	5215	5530	+6,0 %
China Airlines	6410	5411	-15,6 %
EVA Air	5166	4882	-5,5 %

SOURCE : IATA - DOC A&C



Air France-KLM a repoussé ses livraisons de Boeing 777 Fret.

peu plus la morosité ambiante. A Amsterdam, la baisse frôle les 3 %, tandis que les deux aéroports de New York (Kennedy et Newark) sont proches de la déroute avec des reculs respectifs de 6,6 % et 8 %.

Un contexte morose qui a un impact direct sur les principaux acteurs du fret de ces trois régions. Chez United

Airlines, où le fret ne représente certes que 3 % du chiffre d'affaires total, les 150 millions de dollars de recettes qui se sont évaporées entre 2011 et 2012 sur un trafic en recul de 7 % ont néanmoins cruellement manqué au résultat d'exploitation. Reste que les compagnies américaines sont peu présentes sur le marché du fret et leur exposition s'en trouve réduite d'autant. Ce qui n'est pas le cas des transporteurs asiatiques et européens, où le fret génère plus de 15 %, voire même plus de 25 % du chiffre d'affaires total.

Air France-KLM à la peine.

Air France-KLM a ainsi vu son trafic reculer de plus de 6 % l'année dernière, après une première baisse de 1,2 % en 2011. Chez Lufthansa, la hausse en "trompe-l'œil" de 2011 a vite fait la place à une dégringolade encore plus forte puisque le trafic cargo a baissé de 8 % en 2012. Chez Cargolux, le trafic est symboliquement passé sous la barre des 5 milliards de tonnes kilomètres transportées, une des unités de mesure utilisées par l'industrie pour mesurer le trafic.

Des chiffres en ligne avec ceux de l'Association du transport aérien international (IATA) qui donnent une baisse

L'Asie est la plus touchée

LES AÉROPORTS LES PLUS EXPOSÉS SOUFFRENT LOGIQUEMENT

Aéroports	Trafic de fret sur 12 derniers mois ⁽¹⁾	Variation
Memphis	4013558	+ 3,1 %
Hong Kong	4005425	- 0,2 %
Shanghai	2953394	- 5,6 %
Anchorage	2532203	- 0,6 %
Séoul	2456959	- 4,4 %
Dubai	2246614	+ 2,9 %
Louisville	2175008	+ 0,6 %
Francfort	2064544	- 8,1 %
Tokyo	2001115	+ 2,8 %
Paris	1974860	- 7,1 %
Miami	1910392	+ 4,2 %
Singapour	1863596	- 0,9 %

(1) En tonnes, au 31 octobre 2012

de 2,9 % du trafic en 2012 pour l'ensemble des transporteurs européens, qui ont d'ailleurs considérablement réduit leurs capacités. Réagissant plus tardivement qu'Air France, Lufthansa a été contrainte de "sabrer" de 8 % son offre en 2012 et, sur les neuf premiers

mois, le résultat d'exploitation ne s'élevait plus qu'à 66 millions d'euros, contre 173 millions, un an plus tôt.

Mais, les plus touchées sont les compagnies asiatiques. Toujours selon l'IATA, leur trafic global a reculé de plus de 5 % en 2012 après une baisse de près de 5 % en 2011. Une forte baisse d'activité qui pèse sur les résultats des transporteurs de cette partie du monde. Cathay Pacific Airways, qui a déjà vu son trafic de fret reculer de 7 % et ses recettes fondre de plus de 10 % au premier semestre 2012, a de fortes chances de finir tout juste à l'équilibre. Le fret génère en effet un quart de son activité totale.

Le Golfe n'est plus immunisé.

Seul le Moyen-Orient semble épargné pour l'instant. Mais, il n'est pas immunisé et le sera d'autant moins au fur et à mesure que les réseaux de ses compagnies, notamment celles des pays du Golfe, seront mondiaux. Signe qui ne trompe pas : le trafic de fret de l'aéroport de Dubai n'a progressé que de 2,9 % sur les douze derniers mois. On est loin des croissances à deux chiffres du passé.

Yann Cochenec

Les ventes d'avions-cargos subissent une baisse relative

Preuve de la morosité qui affecte le marché mondial du fret depuis deux ans, les ventes d'avions-cargos ont connu un net ralentissement en 2012. Airbus et Boeing auront vendu 26 appareils l'année dernière, contre 86 en 2011. Un fléchissement qui affecte plus Boeing, davantage présent sur ce marché avec une gamme de produits plus large. Le constructeur américain vend, en effet, trois modèles d'avions-cargos – les 767, 777 et 747-8 –, alors qu'Airbus ne propose que l'A330-200.

Mais, ce ralentissement d'une année sur l'autre est à relativiser car l'année 2011 était hors normes pour le constructeur américain, qui avait vendu pas moins de

79 avions-cargos. En 2010, Boeing en avait vendu 14 et pas un seul en 2009. Il faut remonter à 2007 pour retrouver une année aussi exceptionnelle. Boeing avait alors vendu 70 avions-cargos.

De son côté, l'A330 Fret continue à se vendre cahin-caha, au rythme moyen de cinq exemplaires par an. Le 767-300 Fret tient toujours solidement son marché. Notamment chez les intégrateurs FedEx et UPS qui en ont commandé 73 exemplaires au cours des cinq dernières années. Et si l'A330 Fret engrange quelques contrats, ces derniers ne doivent pas faire oublier les 28 annulations et la disparition de trois clients (MatlinPatterson, Guggenheim Aviation, Flyington Freighters). ■