

## Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, A. Kasmi, S. Aziri, C. De Nale, L. Deroncourt, M. Fiorenzato, E.

Malary



**Sommaire du 7 mars 2022 :**

- **SCARA : 30% D'AUGMENTATION DE LA DETTE DU COÛT SÉCURITÉ/SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE EN UN AN**
- **Avec l'arrêt des locations d'avions, la Russie menacée de perdre la moitié de sa flotte**
- **Fermeture de l'espace aérien en Ukraine : "L'Otan a refusé" pour éviter "un risque de troisième guerre mondiale", indique le président du Conseil européen**
- **NANTES-ATLANTIQUE : PLUS DE 80 DESTINATIONS EN DIRECT CET ÉTÉ**
- **Lille : Le projet d'extension de l'aéroport divise élus et riverains**
- **BRUSSELS AIRLINES : 74% DE SES CAPACITÉS ET SEUIL DE RENTABILITÉ EN 2022, RETOUR DES BÉNÉFICES EN 2023 SWISS A RÉDUIT D'UN TIERS SA PERTE D'EXPLOITATION EN 2021**
- **Le fret aérien s'est envolé en 2021**

---

## **SCARA : 30% D'AUGMENTATION DE LA DETTE DU COÛT SÉCURITÉ/SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE EN UN AN**

*air-journal.fr-06/03/2022*

Le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) dénonce une augmentation de 30% de l'avance remboursable de la taxe d'aéroport (TAP) décidée par l'Etat, et ce "sans aucune concertation préalable avec la profession".

Le déficit du budget de sécurité/sûreté aéroportuaire, qui était jusqu'à présent estimé à 550 millions d'euros, vient de passer à 700 millions d'euros, soit 30% d'augmentation, explique le SCARA. Ces 700 millions d'euros ont été avancés par l'État aux aéroports pour couvrir leur manque à gagner sur la TAP du fait de la chute de plus de 70% du trafic aérien pendant la crise sanitaire. L'Etat exige donc le remboursement, par les compagnies aériennes, de ces 700 millions d'euros, en les majorant d'intérêts financiers et de frais de gestion, sur sept ans à compter de 2024.

"L'État ponctionne toujours plus les compagnies aériennes exsangues à la sortie de la crise", dénonce le SCARA dans un communiqué. "Il s'agit donc de faire payer aux compagnies aériennes, déjà fortement touchées par la crise, un service de sécurité/sûreté qui n'a pas été rendu, sur des vols non effectués durant la période de crise sanitaire 2020-2022", ajoute le syndicat qui regroupe 50% des compagnies aériennes françaises.

Par ailleurs, pour simplifier l'administration, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a réuni au sein d'une nouvelle taxe appelée Taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) toutes les différentes taxes aux statuts hétéroclites -la Taxe d'Aéroport (TAP), qui change de nom pour devenir la T2S et qui couvre les charges de sécurité/sûreté en aéroport; la Taxe de l'Aviation Civile (TAC), qui finance une partie des dépenses de la DGAC; et la Taxe de Solidarité sur les billets d'avion (Taxe Chirac), qui finance l'organisation internationale UNITAID chargée de centraliser les achats de traitements

médicamenteux pour des pays en voie de développement et depuis 2020, les infrastructures ferroviaires françaises.

Mais pour le SCARA, "il s'agit de rendre l'affectation de ces taxes opaques et de les sanctuariser pour mieux les augmenter à l'avenir sans qu'aucun contrôle puisse être exercé par les compagnies aériennes contributrices".

## **Avec l'arrêt des locations d'avions, la Russie menacée de perdre la moitié de sa flotte**

*La Tribune -04/03/2022*

Dans moins d'un mois, les compagnies russes pourraient perdre 500 avions, dont la majorité de leurs Boeing et Airbus. Loués en grande partie auprès de sociétés européennes, ces appareils doivent être sortis du service et rapatriés au titre des sanctions contre la Russie. Un coup dur pour les compagnies russes, mais aussi pour les loueurs.

Depuis une semaine, les compagnies russes essuient les sanctions à répétition venues des pays occidentaux. Interdites dans les espaces aériens européen et nord-américain, privées de soutien de la part d'Airbus, de Boeing et des sociétés de maintenance telles que Lufthansa Technik, elles pourraient aussi perdre une large partie de leurs avions. Avec près de 1.000 appareils, la flotte russe est majoritairement composée d'Airbus et de Boeing en location, qui ne sont pas la propriété des compagnies aériennes mais d'organismes financiers : les loueurs, souvent désignés sous le terme anglais "lessors". Certains d'entre eux sont russes, principalement des filiales de banques, mais plusieurs acteurs occidentaux sont concernés. Au titre des sanctions, ces derniers ont désormais jusqu'au 28 mars pour résilier leurs contrats avec les compagnies russes et si possible récupérer leurs avions.

AerCap, Air Lease Corporation (ALC), SMBC Leasing and Finance, Carlyle Aviation Partners... Nombre de sociétés occidentales sont ainsi directement impliquées. Plus gros loueur au monde avec plus de 2.000 avions et 900 moteurs, la société AerCap est aussi la plus exposée en nombre d'appareils. Basée en Irlande (comme bon nombre de ses homologues), elle possède plus de 140 avions opérant au sein de compagnies russes selon le cabinet d'analyse britannique IBA, qui précise qu'une partie de cette flotte est issue du rachat de l'américain Gecas fin 2021. Selon le loueur, cela représente 5 % de ses actifs, évalués à 75 milliards de dollars fin 2021.

Toujours selon IBA, viennent ensuite ALC et SMBC avec un peu plus d'une trentaine d'appareils chacun loués en Russie, puis Carlyle, Castlake, CDB Aviation, Avolon Aerospace ou encore Aviation Capital Group (ACG), avec près d'une vingtaine d'appareils chacun. Ces loueurs apparaissent nettement moins exposés qu'AerCap, mais cela représente tout de même environ 150 avions et plusieurs milliards de dollars d'actifs cumulés. De plus, certains d'entre eux ont une part plus importante de leur portefeuille placée en Russie. C'est par exemple le cas pour Fortress Transportation and Infrastructure, à hauteur de 7 % de sa flotte d'après IBA.

Plus de 500 avions doivent sortir des flottes russes

Au total, ce sont donc plusieurs centaines d'avions qui sont amenés à cesser leurs opérations d'ici le 28 mars. Selon une autre société d'analyse, Cirium, citée par Reuters, ce sont plus de 500 avions qui sont

ainsi concernés, soit la moitié de la flotte opérant sous pavillon russe. Le coup est d'autant plus dur que cela représente la majorité des Airbus et Boeing (qui dépassent les 700 unités) en service dans le pays. Si les mesures sont appliquées, la flotte russe se réduirait alors comme peau de chagrin à environ 200 Airbus et Boeing - privés de soutien par les avionneurs - et à peu près autant d'appareils locaux, comme les Sukhoi SSJ100.

Le reste de la flotte appartient essentiellement à des loueurs russes et chinois, ainsi qu'à la société dubaïote DAE Aviation. La plupart des acteurs russes sont liés directement à des banques, aujourd'hui prises elles aussi dans la tourmente des sanctions : VTB Leasing, branche de la banque d'Etat VTB, VEB Leasing, issue de la banque de développement de Russie, PSB Leasing, rattachée à la banque privée PSB... toutes désormais exclus du système international Swift. Dans le lot, Sberbank Leasing s'en sort un peu mieux : Sberbank, sa maison-mère et principale banque du pays, s'est retirée elle-même du marché européen et échappe jusqu'ici à l'exclusion de Swift. C'est aussi le cas pour la compagnie d'Etat GTLK, qui n'est pas directement liée à une banque.

Un rapatriement complexe

Cette situation est aussi lourde de conséquences pour les loueurs. Tout d'abord, ils vont devoir rompre les contrats de location et si possible exfiltrer leurs appareils. Cela dépendra avant tout de la bonne volonté des autorités et des compagnies russes. Et la fermeture du ciel européen aux vols venus de Russie pourrait encore compliquer les choses, obligeant les avions à faire une escale par un pays tiers. Pour faire un parallèle avec la maintenance, avec l'arrêt du soutien aux compagnies russes, le rapatriement des pièces détachées semble également complexe (celui-ci n'est pas exigé par les autorités européennes et américaines pour l'instant). Interrogé par La Tribune lors des résultats annuels du groupe Lufthansa, le directeur financier Remco Steenberghe a déclaré que les pièces et consommables prépositionnés en Russie restent ainsi stockés sur place pour le moment, même s'ils ne sont plus accessibles aux compagnies russes.

Si tant est qu'il récupère leurs flottes, les loueurs vont se retrouver avec des avions sur les bras au lieu de toucher des loyers. Il y a aussi la question du paiement des loyers en cours, ainsi que des réserves de maintenance que les compagnies sont censées payer pour couvrir les frais à venir pour la remise en état des appareils entre deux contrats de locations et qui peuvent s'avérer élevés. Entre l'exclusion des banques russes du système Swift et la potentielle mauvaise volonté des compagnies à s'acquitter de ces frais après s'être vues retirer leurs avions, l'addition risque d'être salée pour les loueurs.

## **Fermeture de l'espace aérien en Ukraine : "L'Otan a refusé" pour éviter "un risque de troisième guerre mondiale", indique le président du Conseil européen**

*francetvinfo.fr-06/03/2022*

Charles Michel, président du Conseil européen, était l'invité de Questions politiques ce dimanche.

"L'Otan a refusé" la demande du président ukrainien Volodymyr Zelensky de mettre en place une zone d'exclusion aérienne en Ukraine, "parce que poser cet acte-là dans les circonstances actuelles sera considéré comme un acte de guerre de l'OTAN et donc un risque de troisième guerre mondiale", affirme Charles Michel, président du Conseil européen, invité de Questions politiques dimanche 6 mars.

Vladimir Poutine a d'ores déjà averti considérer "comme une participation au conflit armé" la mise en place par tout pays d'une zone d'exclusion aérienne au-dessus de l'Ukraine. Si elle ne se plie pas à ses exigences, l'Ukraine pourrait perdre son "statut d'Etat", a-t-il menacé. Moscou réclame notamment un statut "neutre et non nucléaire" pour le pays et sa démilitarisation, ce que Kiev, qui cherche à adhérer à l'Union européenne et à l'Otan, juge inacceptable.

"L'Europe n'abandonnera pas l'Ukraine, parce que abandonner l'Ukraine, c'est abandonner les valeurs européennes." Charles Michel à franceinfo.

"Il est certain qu'on doit maintenir le canal diplomatique même si à court terme les espoirs sont limités", a-t-il poursuivi, alors qu'Emmanuel Macron doit de nouveau s'entretenir avec son homologue russe. "Une dizaine de villes principales sont assiégées ou encerclées en tout ou partie", souligne Charles Michel, qui assure que l'Union européenne "tente d'engager la Russie dans des pourparlers directs pour qu'il y ait au minimum, un peu de respect pour les questions humanitaires".

"On doit faire preuve de sang-froid, on doit être intelligent, faire preuve de fermeté." Charles Michel à franceinfo.

"C'est l'ADN de l'Union européenne, on pense que le dialogue doit toujours être possible, conclut à cet égard le président du Conseil européen. C'est en cela que le président Emmanuel Macron et d'autres sont engagés pour maintenir un fil fragile, étroit, ténu, avec de la frustration. On voit bien que jusqu'à maintenant tous les efforts n'ont pas permis d'aller jusqu'à une désescalade, n'ont pas permis de cesser les hostilités."

"Volodymyr Zelensky [le président ukrainien] m'a dit que si on ne pouvait pas mettre en place une zone d'interdiction aérienne au-dessus de l'Ukraine, il fallait au minimum livrer des armes. Cela montre que quand on est confronté à l'essentiel, l'Europe peut parfois agir vite et fort." La facilité de paix qui donne la possibilité de livrer des armes "n'avait jamais été utilisée" avant cela. "L'Europe doit développer plus de capacités stratégiques, d'autonomie, d'indépendance, c'est cette idée d'être moins dépendants pour que l'Union européenne prenne plus et mieux son destin en main." Ces questions seront évoquées lors du sommet de Versailles les 10 et 11 mars prochain.

## **NANTES-ATLANTIQUE : PLUS DE 80 DESTINATIONS EN DIRECT CET ÉTÉ**

*Air-journal.fr-06/03/2022*

L'aéroport Nantes-Atlantique présente son programme de la saison printemps-été 2022, d'avril à octobre, incluant 88 destinations (+16% par rapport à 2021) accessibles en vol direct dans 25 pays. L'offre estivale s'étoffe de 12 nouvelles destinations : Brindisi (Volotea), Budapest (Transavia), Dakar (Transavia), Francfort (Lufthansa), Izmir (Sun Express), Oujda (Transavia), Mykonos (Volotea), Podgorica (Air Montenegro), Reykjavik-Keflavik (Transavia), Southampton (Eastern Airways), Zakynthos (Volotea), Zurich (Swiss).

Pour le long courrier, les passagers pourront bénéficier des nombreuses connexions grâce aux hubs internationaux (Amsterdam, Francfort, Madrid, Paris CDG et Zurich) desservies au départ de Nantes-Atlantique et des facilités de voyage proposées par les alliances (Star Alliance, Skyteam, Oneworld), comme la possibilité de panacher les vols. Par exemple, les passagers pourront se rendre en Asie ou en

Amérique du Nord, via Zurich (SWISS) à l'aller et Francfort (Lufthansa) au retour, ou l'inverse, les compagnies SWISS et Lufthansa appartenant toutes deux à Star Alliance.

Le bassin méditerranéen bénéficie toujours d'une offre importante avec pas moins de :

-13 destinations vers l'Espagne continentale (Alicante, Barcelone, Madrid, Malaga, Séville et Valence), les Îles Baléares (Ibiza, Minorque, Palma de Majorque) et les Canaries (Fuerteventura, Lanzarote, Las Palmas, Tenerife)

-8 destinations vers la Grèce continentale (Athènes), et l'archipel du Dodécanèse (Kos, Rhodes), la Crète (Héraklion), les Îles Ioniennes (Corfou, Zakyntos), les Cyclades (Mykonos, Santorin)

-11 destinations vers l'Italie (Bari, Brindisi, Milan, Naples, Pise, Rome, Venise), la Sardaigne (Cagliari, Olbia) et la Sicile (Catane, Palerme).

Six nouvelles compagnies aériennes débuteront leurs opérations à Nantes-Atlantique à partir d'avril 2022 : Air Montenegro, Corsair, Eastern Airways, Sky Express, Sun Express et Swiss, portant ainsi à 21 le total de compagnies régulières opérant à l'aéroport nantais (géré par VINCI Airports).

## **Lille : Le projet d'extension de l'aéroport divise élus et riverains**

*20minutes.fr-06/03/2022*

TRANSPORTS Un projet de modernisation de l'aéroport, proche de la saturation en termes de trafic, est dans les cartons. Mais le sujet divise élus et riverains.

A Lille les avions divisent de plus en plus. Treizième aéroport de France en termes de trafic, l'équipement nordiste aimerait augmenter sa capacité d'accueil. En janvier 2020, l'arrivée de nouveaux gestionnaires a fait naître un projet d'extension de 50 % et de rénovation de l'aéroport de Lille-Lesquin, jugé proche de la saturation en termes de trafic.

Il était alors question de doubler le nombre de voyageurs d'ici à 2040, en passant de 2 à 4 millions par an. Si la crise du Covid a mis du plomb dans l'aile du projet, la modernisation est toujours sur la table et le dossier continue d'avancer sur le terrain administratif. La preuve, l'enquête publique, nécessaire avant tout démarrage des travaux, s'est terminée le 1er mars. Et si plusieurs élus défendent ce projet pour des raisons économiques, les opposants, de plus en plus nombreux, dénoncent une aberration écologique.

« C'est totalement aberrant »

« Que ce soit pour des questions de nuisances sonores ou de qualité de l'air, ce projet climaticide est incompatible avec les enjeux planétaires et locaux », dénonce Stéphane Baly, conseiller communautaire écologiste à la Métropole Européenne de Lille (MEL).

« L'avion est le mode de transport le plus polluant, le plus inégalitaire et le moins nécessaire surtout à Lille où la plupart des vols (essentiellement intérieurs) pourraient être faits en train. C'est totalement aberrant, ce n'est ni pertinent économiquement ni viable sur le long terme », s'alarme Charlène Fleury, membre du collectif NADA (Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille).

La MEL ne fait pas débat

Si tout le monde s'accorde à dire que des travaux de mise aux normes de sécurité de l'aéroport sont indispensables, nombreux sont ceux qui dénoncent une extension déguisée derrière le terme de

modernisation. Nuisances sonores plus importantes, agrandissement des pistes, doublement du trafic, augmentation de la pollution atmosphérique, les griefs sont nombreux. D'ailleurs la grande majorité des villes directement concernées se sont prononcées contre ce projet.

Mais pas de quoi faire vaciller la MEL, propriétaire d'un tiers des infrastructures aéroportuaires, ni la région, qui détient les deux autres tiers, au sein du SMALIM (Syndicat Mixte des Aéroports de Lille-Lesquin et de Merville). Le 25 février dernier, la métropole a d'ailleurs donné un avis favorable au projet même s'il est émaillé de quelques réserves comme l'instauration d'un couvre-feu de 23h à 7h.

Damien Castelain pour le projet à la MEL contre dans sa ville

Mais plutôt que d'en débattre en assemblée plénière avec les 188 élus de la MEL, Damien Castelain, président de l'institution, a préféré trancher au sein d'un bureau exécutif de 35 élus dans laquelle il bénéficie d'une large majorité et où les débats ne sont pas rendus publics. « Il a préféré protéger sa majorité à la métropole que de protéger les métropolitains. Ils se sont planqués. La façon dont ça s'est passé est absolument scandaleuse. C'est un déni de démocratie », critique Stéphane Baly.

Surtout que la majorité est divisée sur ce projet à l'image d'Alain Bernard, premier vice-président de la MEL et maire de Bouvines, qui a voté contre l'extension. Même chose pour... Damien Castelain qui a voté pour la modernisation en tant que président de la MEL mais qui s'est prononcé contre trois jours plus tard en tant que maire de Péronne-en-Mélantois.

Une attitude un brin schizophrénique dont l'écu, qui n'a pas répondu à nos sollicitations, a essayé de se justifier dans les colonnes de la Voix du Nord. « Je représente 95 communes, dont certaines sont favorables au développement de l'aéroport, tout comme le monde économique », a expliqué le président de la MEL.

Une action en justice pour faire annuler le projet

Un art du consensus qui ne convient pas les riverains opposés au projet. « On a l'impression qu'il y a un verrouillage qui est fait au niveau de la MEL et de la région. Ce projet va avancer à marche forcée au mépris de la population et de l'intérêt général. C'est triste de voir que le débat démocratique a été confisqué sur ce coup-là. Les habitants de la MEL méritaient mieux que ça. Ça prouve bien que les personnes qui défendent ce projet sont sur la défensive », déplore Charlène Fleury qui ne compte pas s'arrêter là.

Le collectif NADA a déjà annoncé qu'il attaquerait le projet en justice dès que le préfet aura signé le permis de construire. L'objectif fixé est clair : l'annulation pure et simple de la modernisation de l'aéroport. La bataille juridique ne fait que commencer.

## **BRUSSELS AIRLINES : 74% DE SES CAPACITÉS ET SEUIL DE RENTABILITÉ EN 2022, RETOUR DES BÉNÉFICES EN 2023**

*Air-journal.fr-06/03/2022*

Brussels Airlines augmentera progressivement sa capacité pour atteindre 80% de ses niveaux de 2019 d'ici juillet. Pour l'ensemble de l'année 2022, elle prévoit d'opérer 74% de ses niveaux de capacité de 2019.

Lors d'une conférence de presse jeudi pour présenter le bilan annuel 2021, sa directrice financière Nina

Öwerdieck (CFO) a dit s'attendre à des réservations «solides» pour cet été. Les pilotes de la compagnie s'y préparent en retournant au régime à temps plein deux ans plus tôt que prévu. Anticipant la reprise, Brussels Airlines a annoncé précédemment qu'elle embauchait 288 personnes dans tous les départements de la compagnie.

Brussels Airlines a réceptionné en novembre dernier un neuvième long-courrier Airbus A330. Grâce à cette capacité supplémentaire, elle va redémarrer cette année ses vols vers Ouagadougou, au Burkina Faso, et Conakry, en Guinée, et augmenter les fréquences de ses routes en Afrique de l'Ouest. Egalement, deux monocouloirs (un A319 et un A320) viendront renforcer ses opérations estivales. L'année 2022 devrait également permettre d'atteindre le seuil de rentabilité (break even), après deux années de lourdes pertes, a indiqué Nina Öwerdieck. «Cela ne sera pas facile au vu des coûts du carburant élevés, de l'inflation et de la taxe sur l'aviation qui est prévue en Belgique. Mais nous avons désormais des bases solides.»

La filiale belge de Lufthansa table sur un retour des bénéfices en 2023, L'objectif d'une marge bénéficiaire de 8% devrait être atteint en 2024. Elle a l'intention de commencer à rembourser l'aide publique de 290 millions d'euros à partir de 2023.

«Nous voyons des signaux clairs que cette crise touche lentement mais sûrement à sa fin. Le segment des loisirs sur le marché s'est redressé plus rapidement que prévu initialement, et nous constatons également une augmentation lente mais régulière de la demande de voyages d'affaires. D'ici 2024, nous devrions retrouver le niveau de 2019 s'agissant de la demande dans le segment des voyages d'affaires. C'est définitivement le bon moment pour augmenter notre part de marché et confirmer une fois de plus notre position de transporteur national en Belgique», a résumé son PDG, Peter Gerber.

## **SWISS A RÉDUIT D'UN TIERS SA PERTE D'EXPLOITATION EN 2021**

*Air-journal.fr-06/03/2022*

Pour son exercice fiscal 2021, Swiss International Air Lines (SWISS, filiale de Lufthansa) est parvenue à réduire sensiblement sa perte d'exploitation par rapport à l'année précédente grâce à la transformation engagée, à d'importantes mesures de réduction des coûts et à la forte demande de fret. S'élevant à 427,7 millions de francs suisses, cette perte d'exploitation est inférieure d'environ un tiers à celle de l'année précédente à 653,8 millions de francs suisses. Le résultat opérationnel a progressé de 13,7% à 2,1 milliards de francs suisses, avec une nette amélioration au quatrième trimestre, qui a permis de dégager un flux de trésorerie positif.

En 2021, SWISS a transporté près de 6 millions de passagers, soit 22,6% de plus qu'en 2020, et opéré plus de 56 000 vols, une progression de 17,3% par rapport à l'exercice précédent. La demande s'est redressée l'été dernier, tandis que l'activité fret reste dynamique. Pour 2022, elle compte renforcer ses capacités pour atteindre 80% du niveau de 2019 et «stabiliser le plan de vol», a indiqué son directeur général Dieter Vranckx.

Au niveau des liquidités, SWISS a utilisé 85% du crédit de 1,5 milliard accordé par la Confédération dans le cadre de la pandémie. La compagnie a réduit ce montant en fin d'année. En 2022, elle entend réaliser un flux de trésorerie positif. Les restructurations doivent permettre d'économiser 500 millions de



francs par an, selon son directeur financier Markus Binkert.

Afin de s'adapter suite à la pandémie de coronavirus, SWISS avait lancé en 2021 un programme de restructuration prévoyant de réduire la flotte de 15% et de supprimer 1700 postes de travail -dont les deux tiers par le biais de mesures librement consenties et de départs naturels. «Nous sommes en bonne voie pour adapter l'entreprise au nouveau contexte d'ici à 2023 et pour rétablir la rentabilité de Swiss», a résumé son directeur général.

## Le fret aérien s'est envolé en 2021

*lantenne.com-04/03/2022*

Le fret aérien mondial est entré dans une nouvelle dynamique, selon l'association du transport aérien international. En 2021, son trafic a progressé de près de 20 %. L'Amérique du Nord, le Moyen-Orient et l'Afrique sont les régions où la croissance est la plus forte.

Pour IATA, le fret aérien a connu une année exceptionnelle en 2021. Son trafic mondial, mesuré en tonnes-kilomètres, a augmenté de 18,7 %. Mieux, il a progressé de 6,9 % par rapport à 2019 et "a retrouvé son niveau d'avant Covid", affirme son directeur général Willie Walsh.

La rentabilité des vols cargos s'est également améliorée l'an passé grâce à de meilleurs taux de remplissage. IATA souligne en effet que, malgré l'augmentation de la demande, les capacités mises sur le marché ont diminué de 10,9 %.

"Le fret aérien est devenu une source vitale de revenus pour les compagnies aériennes"

"Le fret aérien est devenu une source vitale de revenus et de rendements pour de nombreuses compagnies face au marasme qui persiste dans le passager". Les chiffres du cargo auraient pu être meilleurs toutefois, selon Willie Walsh : "La croissance a été perturbée par les pénuries de main d'œuvre et les contraintes constatées sur les chaînes d'approvisionnement mondiales".

Amérique du Nord, moteur de la reprise

L'analyse par région faite par IATA montre que la croissance du fret aérien est portée par l'Amérique du Nord. Par rapport à 2019, son trafic s'est développé de 19,8 %. Cette zone géographique est aussi la seule à avoir augmenté ses capacités sur les deux dernières années (+ 4 %).

Avec des progressions de l'ordre de 10 %, le Moyen-Orient et l'Afrique participent aussi à la reprise du fret aérien mondial. L'Europe enregistre de son côté une hausse de 3,7 % par rapport à 2019 tandis que la zone Asie-Pacifique est stable (+ 0,2 %). Dans ce bilan, l'Amérique latine se distingue avec une chute de plus de 15 %.

Le ciel pourrait s'assombrir

En Europe, les chiffres de IATA sont confirmés par ceux d'ACI, l'association mondiale des aéroports. Selon elle, le trafic fret de ses membres a progressé de 21,8 % en 2021 et de 7,7 % comparé à 2019. Pour 2022, leurs prévisions sont optimistes pour le cargo. "Les conditions économiques laissent présager une année solide", déclare Willie Walsh. Pour justifier cette position, il cite "le développement du commerce et le faible niveau des stocks mondiaux. La compétitivité du fret aérien s'est en outre améliorée par rapport au transport maritime".

Plusieurs facteurs pourraient remettre en question sa prévision. À commencer par les conséquences voire l'extension à l'Europe du conflit en Ukraine. Le directeur général de IATA évoque aussi une possible

résurgence du Covid-19 qui "maintiendrait des tensions sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et la main d'œuvre".



PROGEXA

*Des experts au service exclusif  
des représentants du personnel*

70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris

[accueil@progexa.fr](mailto:accueil@progexa.fr)

01 53 38 92 10

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978 modifiée et au Règlement général sur la protection des données, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition et de limitation du traitement relatif aux données personnelles qui vous concernent, ainsi que du droit à la portabilité des données. Vous pouvez exercer ces droits par email à l'adresse suivante [rgpd.accueil@progexa.fr](mailto:rgpd.accueil@progexa.fr) ou en envoyant un courrier postal à l'adresse suivante : Progexa, 70 rue d'Hautpoul 75019 Paris.

Si vous ne souhaitez plus recevoir nos communications, [suivez ce lien](#)