



L'évolution du transport de fret maritime et aérien

Selon la dernière étude du Forum international des transports auprès de l'OCDE, la quantité de fret acheminée dans le monde triplerait d'ici à 2050. Bien que les volumes transportés continuent de croître de manière soutenue, l'industrie des transports de marchandises peine à se relever du choc brutal de la crise financière de 2008. Cette dernière avait provoqué un effondrement de la demande, partant des volumes de marchandises transportés dans le monde.

La crise du transport tarde à prendre fin

La voie maritime est à la base du transport de fret car elle véhicule environ 85 % du volume ainsi que la majeure partie de la valeur des marchandises transportées. Ce secteur représente près de 1,4 million d'emplois et une flotte de plus de 50 000 navires de commerce à l'échelle mondiale, dont 41 % de vraquiers, 38 % de pétroliers, et 14 % de porte-conteneurs. La faillite du septième armateur au monde, le coréen *Hanjin Shipping*, a illustré la fragilité du secteur. Cette faillite fut exceptionnelle, mais 11 des 12 plus grands armateurs du secteur ont eu des résultats nets négatifs en 2016 à cause d'une flotte mondiale en surcapacité ou de l'essoufflement des échanges mondiaux. Nombre de sociétés ont vendu des actifs et supprimé des emplois pour rester à flot. Cependant, le trafic portuaire, qui a déjà franchi le cap symbolique des 10 milliards de tonnes de marchandises transportées en 2014, pourrait, d'après certaines projections¹, presque quadrupler d'ici 2050. De plus, ce secteur en pleine restructuration (de nombreuses fusion-acquisitions se sont produites ces dernières années) qui pesait 1 500 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2012, pourrait atteindre 2 000 milliards d'euros en 2020.

Le transport de fret aérien a aussi été très durement touché en 2008, et a souffert des efforts du secteur maritime devenu plus fiable, plus écologique et moins cher. En 2009, les sociétés aériennes avaient enregistré plus de 4,6 milliards de dollars de pertes d'après l'Association internationale du transport aérien (*IATA*). Néanmoins, leur activité particulière, rapide mais onéreuse, leur a permis de maintenir un chiffre d'affaires d'environ 50 milliards en 2016². Le secteur représente près de 1 % du volume mais environ 35 % de la valeur de frets transportés, car il achemine des produits à haute valeur ajoutée³, très sensibles ou périssables, pour lesquels la voie aérienne est la plus adaptée. Alors qu'avant 2008 l'activité de ce domaine croissait de 6 % par an en moyenne, il n'augmente aujourd'hui que de 1 % par an. Toutefois, les dirigeants du secteur sont optimistes car la reprise semble enclenchée structurellement depuis 2013.

Innovation et écologie

Le secteur maritime est responsable de 80 % des émissions de CO² dans le transport et de 3 % des émissions de CO² dans le monde. Bien qu'il soit un des modes de transport les moins polluant, il est poussé à devenir plus écologique grâce à la construction de navires intelligents, avec des technologies de l'information embarquées à bord, et économe en énergie avec des nouveaux modes de propulsion comme le gaz naturel liquéfié. De nombreux projets voient le jour pour utiliser les énergies renouvelables présentes en mer (l'éolien, solaire). C'est le cas du navire *Vinskip* de l'entreprise norvégienne *Lade AS* qui avance que ce dernier consommerait 60 % de carburant et rejeterait 80 % de CO² de moins que les navires actuels. Paradoxalement, ce secteur pourrait bénéficier de l'ouverture de nouvelles routes maritimes en Arctique, du fait du réchauffement climatique⁴.

Des innovations témoignent du dynamisme retrouvé du transport aérien. Le dirigeable gagne en crédibilité comme moyen d'acheminer du fret sur des lieux dépourvus d'infrastructures. La société française *Hybrid Air Freighters* a signé une intention d'achat avec *Lockheed Martin* pour 12 aéronefs de type *LMH-1* qui sont capables de porter 21 tonnes de charge utile. Cet accord, signé lors du Salon Aéronautique du Bourget de 2017, s'élève à 500 millions de dollars. En France, la société *Voliris* a créé le *NATAC* (*Navette aérienne de transport automatique de conteneur*), un appareil capable de transporter 30 tonnes de matériel. D'une envergure de 15 mètres, il s'agit du plus petit dirigeable au monde.

Les secteurs aérien et maritime du transport de fret restent en concurrence mais proposent des offres et des services bien distincts (prix, quantité, rapidité d'acheminement). Comme le transport de marchandises est étroitement lié à la croissance des échanges internationaux, il est directement influencé par les tendances économiques mondiales comme le retour de la production à proximité du point de vente, du protectionnisme, de l'accroissement des exportations des pays émergents ou encore de leur forte demande en matières premières. Enfin, la marge volume/valeur, que se partagent majoritairement les deux secteurs, devrait continuer à évoluer de manière stable dans les décennies à venir.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.

1 Forum international des transports 2012.

2 *IATA*.

3 Des estimations donnent 127 dollars de valeur moyenne d'un kilo de fret aérien, contre 1,10 dollars pour le fret maritime.

4 Pour en savoir plus, voir note du CERPA « *l'Arctique : une réserve de ressources naturelles et un potentiel économique considérables* ».