



---

# **Analyse stratégique des Sociétés de Fret Aérien Civil Traditionnelles à l'aide du modèle des 5 forces de Porter**

---

**Nicolas Holvoet - Florian Barbarin - Abdelkader Beldjilali**

Le 22 mai 2017

# Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Modèle de Porter</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Analyse de marché</b>	<b>3</b>
3.1	Définition du marché . . . . .	3
3.2	Description des produits concernés . . . . .	3
3.3	Problème de la non bi-directionnalité . . . . .	4
3.4	Typologie du mode de transport du fret . . . . .	4
<b>4</b>	<b>Rôle de l'ATM dans la stratégie des acteurs du fret aérien</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Rôle de l'ATM dans le futur par rapport aux stratégies des acteurs</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>Conclusion et perspectives</b>	<b>5</b>

# 1 Introduction

Le transport aérien de fret s'est développé à partir de 1911 où un premier vol a consisté à livrer 15 kg de courrier entre deux villes asiatiques distantes de 10 km sur une biplan Sommer. Depuis, le trafic a légèrement augmenté pour atteindre en 2014, 51 millions de tonnes pour une valeur de US\$6.8 trillions [B17]. Aujourd'hui, le fret aérien joue un rôle majeur dans l'économie et le développement international.

La présente étude vise à effectuer une analyse de marché suivant le modèle des 5 forces de Porter, suivie d'une étude du rôle de l'Air Traffic Management (ATM) dans la stratégie des acteurs du secteur. Pour terminer, on s'interrogera sur l'évolution future du rôle de l'ATM au regard de ces stratégies.

## 2 Modèle de Porter

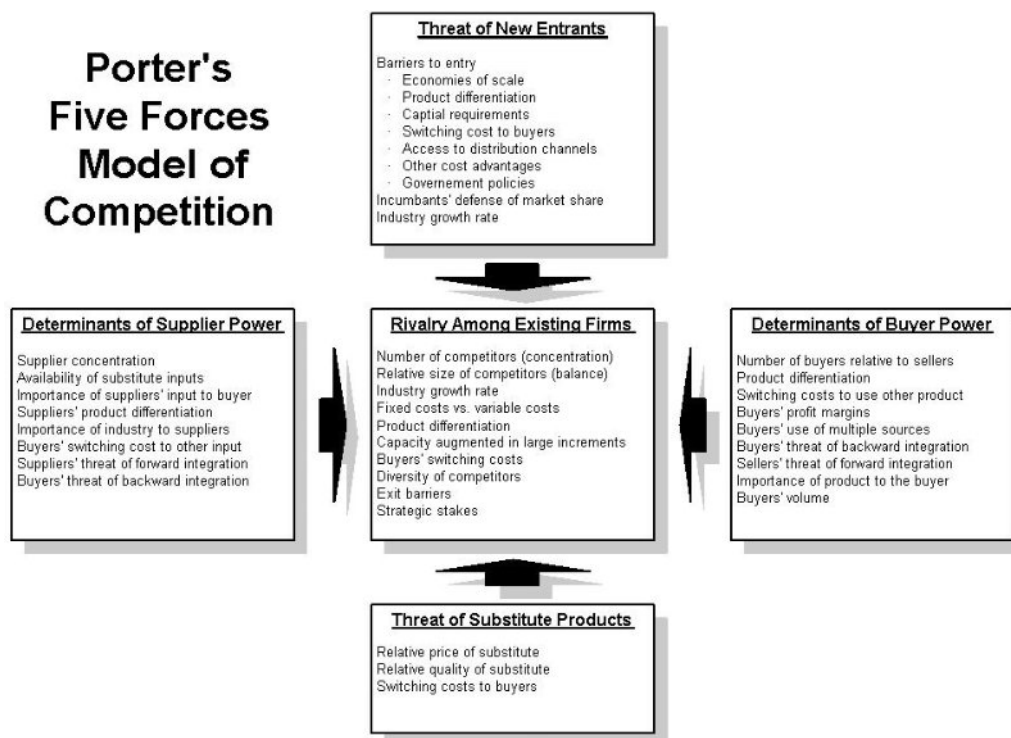


FIGURE 1 – Modèle de Porter

## 3 Analyse de marché

### 3.1 Définition du marché

Cette étude porte sur les sociétés de Fret Aérien Civil Traditionnelles (FACT) qui gèrent leur propre flotte aérienne pour le transport de biens. Ce qui exclus le fret militaire ainsi que les logisticiens, entreprises de fret "virtuelles", qui font du point à point et louent des charters ou achètent des emplacements aux compagnies de fret traditionnelles. Les compagnies virtuelles constituent donc à la fois des clients pour le Fret Aérien Civil Traditionnel (FACT) qui permet à ces dernières d'optimiser le remplissage de leurs avions-cargo, mais aussi une forme de concurrence puisque le fret transporté au nom du logisticien est "perdu" pour tous les transporteurs classiques, y compris celui qui assure réellement le service.

### 3.2 Description des produits concernés

Pour évaluer la concurrence, il convient d'étudier en premier lieu, le type de produits transportés. En effet, le pétrole ou le gaz, ne sont pas en général, transportés par avions ; sur ces matières premières, le fret aérien ne concurrence pas les secteurs maritimes, fluviaux, routiers ou par oléoduc/gazoduc.

Le fret aérien, pour être compétitif, concerne donc les produits à haut rapport valeur sur poids ou à forte contrainte temporelle :

- Electronique,
- Produits périssables : fleurs, fruits,
- Animaux,
- Produits urgents ou à finalités humanitaires.

### **3.3 Problème de la non bi-directionnalité**

Pb pour rentabiliser le retour contrairement au transport passager. solution : route multisecteur avec passage par plusieurs aéroports mais solution non viable pour les produits périssables.

### **3.4 Typologie du mode de transport du fret**

1. avions cargo dédiés
  2. transport en soute dans avions passagers
  3. avion cargo combinés i.e. avions configurés de manière permanente pour le transport de fret et de PAX.
  4. avions reconfigurable rapidement pour les deux types de transport  
type avions très variable
1. gros porteur B747-8F rayon d'action : 8000km 140 tonnes de fret
  2. avions spécialisés : Beluga Airbus A300 reconverti.
  3. petit porteur : twin turboprop Cessna super cargomaster 1700km 1.8 tonnes

## **4 Rôle de l'ATM dans la stratégie des acteurs du fret aérien**

## **5 Rôle de l'ATM dans le futur par rapport aux stratégies des acteurs**

## 6 Conclusion et perspectives

## Bibliographie

- [BI17] Lucy Budd and Stephen Ison. The role of dedicated freighter aircraft in the provision of global airfreight services. *Journal of Air Transport Management*, 61(C) :34–40, 2017.

Ce rapport propose une analyse stratégique du fret aérien suivant le modèle de Porter.

