

# #Article - IATA prévoit que le secteur aérien va doubler d'ici 2039

## Résumé

Le secteur aérien se prépare pour la reprise de la saison estivale de 2021, qui a été fortement affecté par la pandémie avec une baisse de 112 milliards de dollars selon l'ACI. Bien que le secteur aérien mondial ne retrouvera pas son niveau d'avant la pandémie avant 2023, il est prévu que la fréquentation augmentera considérablement dans les années à venir, passant de 4,5 milliards de passagers en 2019 à près de 8,5 milliards en 2039. Les plus grandes flottes d'avions se situent actuellement en Europe et en Amérique du Nord, mais il est prévu que ce soit l'Asie et le Moyen-Orient qui domineront à l'avenir. Les avionneurs, comme Airbus et Boeing, ont ralenti la production d'avions en 2020 mais planifient de l'accélérer en 2023, avec 64 et 75 avions par mois respectivement. La tendance anti-vol, ou "flygskam", en Suède n'a eu aucun impact sur la croissance du secteur aérien, qui s'est engagé à réduire ses émissions de CO2 d'ici 2050.

## Article

<https://hospitality-on.com/fr/tourisme/iata-prevoit-que-le-secteur-aerien-va-doubler-dici-2039>

**Le secteur aérien a connu une forte baisse de son activité durant l'année 2020 avec la crise sanitaire qui a perturbé les déplacements entre différents pays et**

continents. A présent, le trafic aérien mondial commence à reprendre et IATA envisage même que celui-ci va doubler d'ici 2039.

[Previous](#)

[EuropeContinent](#)[Voir la fiche destination](#)



[Next](#)

- 1
- 2
- 3

A l'approche de la saison estivale 2021, le domaine touristique entame sa reprise et le secteur aérien est également concerné après avoir connu une baisse drastique du

nombre de passagers et donc une chute de son chiffre d'affaires estimée à 112 milliards par le Conseil international des aéroports (ACI). La crise sanitaire a ainsi fortement impacté le secteur aérien mondial qui connaissait jusque lors une ascension relativement forte mais pour le moment selon les experts du domaine, le secteur aérien mondial ne retrouvera pas son niveau d'avant crise avant 2023.

Néanmoins après cette année-là, il est envisagé que la fréquentation va presque doubler, passant alors de 4,5 milliards de passagers en 2019 à près de 8,5 milliards en 2039. Ce qui représente pourtant un milliard de moins de passagers que prévu par l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien) avant le début de la pandémie. Actuellement les plus vastes flottes d'avions se situent en Europe et en Amérique du Nord cependant cela risque de changer dans les décennies à venir puisqu'une hausse dans les économies en développement d'Asie et du Moyen Orient est attendue.

L'avion n'est utilisé que par 1% de la population mondiale, par la simple augmentation démographique et le fait que les gens deviennent plus riches, il y aura une demande de transport aérien et donc une demande d'avions.

Marc Ivaldi, directeur d'études à l'Ecole des hautes études en sciences sociales (EHESS)

Ainsi les avionneurs qui ont fortement ralenti la production d'avions en 2020 en raison de la baisse d'activité des compagnies aériennes, se remettent en ordre de marche. Airbus a donc annoncé vouloir accélérer la cadence en produisant 64 mono-couloirs A320 par mois en 2023 et envisage également de construire jusqu'à 75 appareils mensuels d'ici à 2025. Quant à Boeing, il anticipe un besoin de 43 110 avions neufs d'ici à 2039, majoritairement des moyen-courriers, ainsi qu'un quasi-doublement de la flotte mondiale à cet horizon. Selon les estimations, l'Asie devrait représenter 40% de cette demande.

Ce phénomène contredit la tendance du *flygskam* (honte de prendre l'avion), originaire de Suède, qui a pour but de dénoncer l'impact du transport aérien sur le réchauffement climatique, ce dernier étant à l'origine de 2 à 3% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>. En 2019, le trafic aérien a bel et bien décrié en Suède cependant il a fortement augmenté dans le reste de l'Europe, en effet, il n'y a jamais eu autant de vols comptabilisés que cette année-là selon l'organisme européen de surveillance du trafic aérien Eurocontrol.

Selon Marc Ivaldi, « Le flygskam n'a strictement aucun impact » puisque les personnes qui prennent plusieurs fois l'avion dans une année sont rares, la majorité des touristes voyage en avion une fois par an pour rejoindre une destination relativement lointaine. De plus, le secteur aérien s'est engagé sur la voie du développement durable avec l'ambition de diviser par deux d'ici à 2050 ses émissions par rapport à 2005. Cet engagement est aussi d'ordre économique puisque les compagnies sont incitées à moderniser leurs flottes avec des avions plus rentables qui consomment moins de carburant et qui sont donc moins polluants. Ainsi, la crise sanitaire aura simplement servi d'accélérateur à cette transition écologique.