Brussels Airlines

Le fret a fait fort

La compagnie aérienne belge Brussels Airlines, membre du groupe Lufthansa, a essuyé des pertes substantielles en 2011. Le secteur fret a en revanche connu un développement réjouissant. La délimitation des compétences respectives au sein du groupe LH et de nouvelles lignes, surtout vers l'Afrique, mais aussi vers New York, devraient donner, avec l'horaire d'été, une nouvelle impulsion à la croissance.

Le responsable cargo de Brussels Airlines ne peut cacher sa fierté: «Nous avons dépassé le budget prévu de presque 5 M. d'EUR», déclare Herman Hoornaert. Le budget 2011 prévoyait pour en effet pour la division fret un chiffre d'affaires de 45 M. d'EUR. En bout de course, le CA a atteint 49,6 M. d'EUR.

Le résultat est d'autant plus remarquable que les conditions se sont nettement détériorées. Le principal frein a été la guerre civile en Côte-d'Ivoire qui a empêché pendant plusieurs semaines d'assurer les rotations entre Bruxelles et Abidjan. Cette compagnie belge membre du groupe allemand Lufthansa a pu effectuer un seul vol en avril dernier à destination de cette métropole ouest-africaine. A ce problème est venue s'ajouter la brusque résiliation par le gouvernement sénégalais d'un accord de trafic avec la Belgique. Brussels Airlines n'était plus autorisée à effectuer les vols triangulaires assurés jusque là entre Bruxelles, Dakar et d'autres destinations ouest-africaines. Un cas évident de violations d'accords internationaux. «En quelques jours, nous avons dû réorganiser complètement notre réseau de lignes dans cette région et créer de toutes nouvelles bases, par exemple en Gambie», explique le manager. Le nouveau décret sénégalais autorisant uniquement des trafics de point à point entre Bruxelles et Dakar, la ligne belge utilise nouvellement sur cette ligne des A330-200 plus petits au lieu des A330-300. Cela a permis de limiter les effets de la baisse des transports de poisson de mer. Rappelons que Dakar est la plus grande plaque tournante ouest-africaine pour le transbordement de fruits de mer.

Photo: Brussels Airlines

En juin, Brussels Airlines ouvrira un service transatlantique (New York-JFK) en A330. Le successeur de Sabena desservira alors pour la première fois l'Amérique du Nord en trafic régulier.

18 destinations au sud du Sahara

Brussels Airlines dessert au total 18 destinations dans la région subsaharienne auxquelles s'ajoutent des liaisons vers Agadir et Marrakech (Maroc). «Notre taux de remplissage moyen s'élève à 92%», précise Herman Hoornaert. Son département gagne de l'argent surtout sur les lignes du nord vers le sud, étant donné que sur ces lignes le mix produits est correct, c'est-à-dire qu'en plus du fret standard les avions transportent également des marchandises telles que des biens de valeur, pièces de machines, composants pour l'industrie automobile, produits pharmaceutiques ou produits express. Un graphique concernant le résultat réalisé en 2011 montre une courbe croissante des recettes tout au long de l'année. Les transports de fret de l'Afrique vers l'Europe se traduisent en revanche par une ligne plate. «Lors des vols retour, nous acheminons surtout des fleurs, fruits et légumes, c'est-à-dire des marchandises périssables pour lesquelles les taux sont plus ou moins constants», ajoute le manager.

Les vols qui seront lancés le 1er juin de/vers New York (JFK) devraient donner un coup de fouet aux activités, estime-t-il. Ces vols passagers seront offerts chaque jour en A330 ayant une capacité d'environ 15 t de fret par vol. Jusqu'ici American Airlines, United/Continental ou l'indienne Jet Airways opéraient sur cette route transatlantique et Brussels Airlines avait conclu des accords bilatéraux avec elles. «A l'avenir, nous pourrons acheminer les marchandises de A à Z à bord de nos propres appareils, ce qui devrait avoir un effet réjouissant sur les recettes», espère H. Hoornaert. A son avis, il existe un gros potentiel en particulier pour les envois en transit en provenance des USA et à destination de l'Afrique «que nous n'avons, jusqu'à présent, pas pu reprendre d'autres compagnies aériennes avant l'aéroport de Bruxelles.» Pour effectuer les vols avec les USA, les Belges vont d'ailleurs prendre en leasing un A330 supplémentaire, en l'occurrence leur septième avion long-courrier de cette série d'Airbus.

Des compétences clairement définies

Le manager fret évalue de façon positive la coopération entre les compagnies aériennes réunies sous le toit du groupe Lufthansa. Ces airlines ont mis en place une répartition claire du travail dans le cadre de laquelle chacune se concentre sur des secteurs de trafic spécifiques. Objectif: éviter les vols parallèles. Dans la pratique, cela signifie qu'à la fin de l'horaire d'hiver Swiss va se retirer du Cameroun et céder les routes vers Douala et Yaoundé à Brussels Airlines. «A part Nairobi et Luanda, il n'y aura alors plus de doublons entre notre compagnie, LH

Photos: Heiner Siegmund

Geert Sciot, porte-parole de Brussels Airlines (à g.), a confirmé que la division fret pilotée par **Herman Hoornaert** n'était aucunement responsable des résultats financiers décevants de 2011.

et Swiss», souligne H. Hoornaert. Sur un autre plan, le porte-parole de la compagnie, Geert Sciot, annonce le début d'activité de Korongo Airlines dans la ville de Lubumbashi (sud du Congo). Brussels Airlines en détient une participation de 50,5% et le groupe mixte belgo-canadien Groupe George Forrest 49,5%. La nouvelle ligne «décollera» en avril avec deux Avro-Jets mis à disposition par sa société mère belge et un B737-300. Les pilotes viennent également de Brussels Airlines. «Au cours de stages très complets, qui ont eu lieu à Bruxelles, nous avons préparé le personnel au sol de Lubumbashi aux activités aériennes», précise G. Sciot. Sa compagnie dispose d'ailleurs de son propre hangar et de son propre service de maintenance d'avions à Lubumbashi. «Nous comptons travailler selon les standards de l'Oaci, c'est-à-dire que nous insisterons sur tout ce qui touche à la sécurité de notre filiale Korongo», révèle G. Sciot.

Nouveau hub dans le sud de l'Afrique

En plus de la ligne principale Lubumbashi–Kinshasa, le nouveau venu va offrir des vols réguliers vers trois autres villes congolaises ainsi que vers Johannesburg. Grâce à la mise en réseau, Kinshasa devient donc une plaque tournante pour Brussels Airlines. C'est également valable pour le transfert de fret. La petite flotte de Korongo n'a certes qu'une capacité limitée en soute, mais «nous nous ouvrons ainsi l'accès au sud du Congo et donc aussi à la Zambie voisine», précise le manager fret H. Hoornaert. Il s'agit là d'une option intéressante en particulier pour le transport de produits pharmaceutiques, de médicaments et de biens de valeur.

En ce qui concerne le bilan 2011, Brussels Airlines annonce un résultat décevant malgré la bonne tenue du fret. L'*ITJ* a appris que la perte totale de l'airline serait d'approximativement 80 M. d'EUR. Les chiffres officiels seront publiés lors de la conférence de presse bilan en avril ou mai. Le porte-parole du carrier ne confirme pas le montant de la perte, mais évoque des «coûts extraordinaires» en 2011. C'est ainsi que les cabines des avions ont été modernisées pour 30 M. d'EUR et que Sabena Technics (y compris 80 collaborateurs) a été reprise sur l'aéroport de Bruxelles. Cela permet à la compagnie d'assurer elle-même la maintenance de la flotte sauf le grand check C. S'y ajoute que le prix du kérosène a grimpé en flèche en 2011.

Heiner Siegmund

www.brusselsairlines.com

GLS Netherlands a été certifiée OEA

GLS Netherlands, une société affiliée à GLS General Logistics Systems BV basée à Amsterdam, vient de décrocher le certificat OEA «simplifications douanières». Le prestataire de services logistiques, fret et colis est donc reconnu par les autorités douanières en qualité d'opérateur économique agréé (OEA), c'est-à-dire comme prestataire particulièrement fiable dans le transport international de marchandises.

«Tout notre système repose sur la fiabilité», explique Milo Kars, general manager de GLS Netherlands. «Pouvoir en apporter la preuve est très important car de plus en plus de clients demandent une chaîne d'approvisionnement certifiée de bout en bout.» La certification OEA est particulièrement exigeante en ce qui concerne l'exploitation et ses différents processus, la solvabilité et le respect des réglementations douanières. Chez GLS, les processus commerciaux sont désormais saisis de façon précise, contrôlés et sécurisés de A à Z. GLS dispose d'un réseau dense composé de sites bien reliés entre eux et dont les activités commerciales s'appuient sur des TI modernes. *ah*

www.gls-netherlands.com

Photo: GLS Netherlands

Les envois de GLS Netherlands sont désormais dédouanés plus rapidement.

Our people are just as easy to reach as our ports

Discover it yourself. Call +31 115 647 400
www.zeelandseaports.com

driven by dedication

zeeland seaports