

Fret aérien : le 2^e souffle du tout-cargo



La conjoncture porteuse du milieu des années 2000 avait soutenu l'apparition d'une vague de nouvelles compagnies aériennes tout cargo positionnées sur les trafics intercontinentaux. Mais le retournement brutal intervenu en 2008-2009 a radicalement changé la donne. S'il a été fatal à un certain nombre de ces nouveaux venus, mais aussi à des acteurs installés de plus longue date, il a par contre vu s'affirmer l'emprise sur ce créneau de quelques grands acteurs, dont le « club » s'est cependant élargi.

Les perspectives qui avaient soutenu l'apparition d'une dizaine de nouvelles compagnies tout cargo intercontinentales entre 2004 et 2007, ont été douchées par les effondrements de plus de 10% du trafic, et de plus de 25% des revenus, qui ont été enregistrés par le fret aérien mondial sur 2008-2009.

A la période des créations a immédiatement succédé celle des faillites, avec au moins quatre cas concernant des opérateurs intercontinentaux sur ces deux années fatidiques.

Les victimes de la crise



La compagnie belge Cargo B, lancée fin 2007 n'a opéré que quelques mois

tés sur son hub de Brescia n'a pas permis de couvrir les coûts d'opération de ses quatre B747 cargo, qui se sont retrouvés retirés du marché.

La compagnie belge Cargo B, lancée fin 2007, n'aura pour sa part opéré que quelques mois.

Malgré son positionnement, ici, sur un hub porteur à Bruxelles, son orientation vers les marchés africain et sud-américain n'a pas suffi à générer une activité suffisante, et a mené à l'arrêt des vols de ses 3 B747F en juillet 2009.

Trajectoires interrompues

Ces compagnies fragiles parce que débutantes, n'ont cependant pas été les seules victimes de la crise, qui a également fait disparaître des acteurs installés de bien plus longue date dans le paysage du tout cargo aérien.

L'affaiblissement des trafics entre l'Afrique et l'Europe a ainsi également été fatal à la com-

pagnie britannique MK Airlines, spécialiste de ce créneau, et dont la flotte de huit B747 cargo s'est trouvée sous-utilisée. Après l'arrêt de ses opérations en 2009, sa faillite a été prononcée en avril 2010.

Malgré un positionnement plus diversifié, l'américaine Gemini Air Cargo, qui opérait une douzaine de MD11 et DC10 cargo sur l'ensemble des grandes liaisons intercontinentales, a quant à elle cessé de voler dès l'été 2008. Un plan de relance envisagé en 2009, n'a pu être activé.

A côté de ces victimes de la crise, la focalisation sur des marchés spécifiques a cependant permis à certains des nouveaux opérateurs apparus au milieu des années 2000 de résister au retournement conjoncturel.



L'affaiblissement des trafics entre l'Afrique et l'Europe a également été fatal à la compagnie britannique MK Airlines

Décollages avortés

Une partie de ces accidents a concerné certains de ces nouveaux venus qui étaient apparus immédiatement avant la crise, et dont les ambitions n'ont pas résisté aux effets de celle-ci.

La compagnie italienne Ocean Airlines, qui avait commencé à opérer fin 2004, s'est ainsi retrouvée en faillite en avril 2008. Malgré son positionnement sur des liaisons porteuses avec l'Asie et le Moyen-Orient, l'insuffisance des trafics cap-



Flexibility by Cargolux

In air cargo, non-standard consignments have become the norm. Whether it's heavy, off-size or highly sensitive, you need an airline that will welcome the challenge. A uniform fleet of 747-400F with nose door, temperature control and main deck space as standard. A worldwide network and the capacity to operate charters to the remotest locations.

Cargolux is known for going out of its way to keep a forwarder's promise. A flexibility that benefits your customers.

Cargolux.
Cargo First.

www.cargolux.com



cargolux



Cargolux Airlines International S.A.

Area Management, Europe, Middle East & Africa
Tel: +352 4211 3925 - Fax: +352 4211 3692
E-mail: sales@cargolux.com, resalux@cargolux.com

Cargolux Contacts in France

Cargolux Paris
Tel: +33 (1) 4184 0505
E-mail: cdg@cargolux.com

Cargolux Strasbourg
Tel: +33 (3) 8859 9300
E-mail: sxb@cargolux.com

Cargolux Lyon
Tel: +33 (4) 7222 8121
E-mail: lys@cargolux.com

Cargolux Marseille
Tel: +33 (4) 4246 7080
E-mail: mrs@cargolux.com

Les résistants et les vainqueurs



Jade Cargo International filiale, de Lufthansa Cargo et de Shenzhen Airlines, opère ses 6 appareils de la Chine à l'Europe

Un premier groupe est constitué par les nouvelles compagnies cargo nées de la combinaison du savoir-faire de grands opérateurs internationaux et de partenaires locaux, qui avaient été créées pour capter la croissance associée au marché chinois, seule grande économie restée en croissance à travers la crise globale.

Les quatre compagnies de ce type apparues juste avant la crise ont en effet survécu à celle-ci - avec cependant des résultats contrastés.

La plus importante, Jade Cargo International, dans laquelle Lufthansa Cargo est partie prenante aux côtés du chinois Shenzhen Airlines, opère aujourd'hui ses six B747F sur des liaisons entre ses hubs qui couvrent l'ensemble du marché chinois (Shenzhen au sud, Shanghai à l'est, Tianjin au nord et Chengdu à l'ouest) et l'Asie, le Moyen Orient et l'Europe (Amsterdam, Francfort, Istanbul et Vienne). GreatWall Airlines, qui déploie trois B747 cargo entre Shanghai et Tianjin et l'Asie, les Etats-Unis et l'Europe (Amsterdam et Manchester), présente pour sa part suffisamment d'intérêt pour que China Eastern, l'une des trois « majors » du transport aérien chinois, ait acquis la majorité de son capital début 2010 (s'associant ainsi à Singapore Airlines, autre actionnaire de référence de la compagnie).

Par contre, Yangze River Express, qui déploie quatre B747F au départ de Shanghai vers les Etats-Unis et l'Europe (Prague et Luxembourg), a enregistré des résultats décevants, qui ont amené le retrait de son capital de la taiwanaise China Airlines en août dernier, ouvrant une période d'incertitude sur son avenir. Et Grand Star Cargo International, dans laquelle est impliquée Korean Air, a vu son développement limité au déploiement d'un unique B747, qui opère notamment entre Tianjin, Shanghai et Francfort.

Dans une autre catégorie, on trouve au moins une compagnie qui a traversé la crise sur un marché

pourtant très affecté par la crise, mais où la disparition de ses concurrents a libéré d'importantes parts du marché subsistant. L'italienne Cargo Italia, créée en 2005, a en effet été relancée en 2009 après la disparition de sa concurrente Ocean Airlines et de l'activité cargo d'Alitalia. Elle opère aujourd'hui trois MD11F au départ de Milan.

Majors renforcés ...

Parallèlement à ces résistances de nouveaux opérateurs spécialisés sur des créneaux géographiques, la crise a vu s'affirmer l'emprise des quelques



grands opérateurs tout cargo à dimension globale. Ces opérateurs n'ont assurément pas été épargnés par la crise. Le premier d'entre eux, l'européen Cargolux, a ainsi vu son trafic (mesuré en tkt) s'effondrer de plus de 25% en 2009 (après une année 2008 où il s'était distingué en restant en forte croissance). Mais il a démontré sa capacité à rebondir dès la sortie de crise, et à préparer les lendemains de celle-ci.

Cette réalité se traduit notamment dans le fait que Cargolux sera le client de lancement du B747-8 cargo, appelé à devenir la nouvelle référence en termes de gros porteur de fret aérien (avec une capacité d'emport de 140 tonnes, au lieu de 110 tonnes pour les 747 de génération précédente). Si les premières livraisons ont été reportées à la mi-2011 à cause de problèmes techniques rencontrés par Boeing, ce sont treize

de ces nouveaux appareils qui doivent intégrer la flotte de Cargolux dans les années à venir.

Et la même approche se retrouve chez les deux autres grands opérateurs tout cargo de dimension globale. Les douze B747-8F commandés par l'américain Atlas Air, et les quatorze commandés par le japonais Nippon Cargo, font que ce trio qui domine le paysage du tout cargo mondial (hors intégrateurs) cumule plus de la moitié du total des commandes enregistrées pour le nouveau freighter de Boeing.

... et nouveaux venus

Une autre donnée associée à l'évolution du segment tout cargo, consiste cependant dans le fait que, si une poignée de « majors » continuent à le dominer, ils vont devoir se faire à l'irruption de nouveaux venus dans leur cercle.

La sortie de crise a en effet vu s'affirmer un quatrième grand du fret aérien tout cargo global avec le russe Air Bridge Cargo. Positionné, autour de son hub moscovite, sur les liaisons avec l'Europe et les Etats-Unis aussi bien que l'Asie, celui-ci a porté sa flotte de sept à dix B747 cargo au deuxième semestre 2010. Et on le retrouve lui aussi parmi les commanditaires du 747-8F, avec cinq exemplaires.

Un dernier cas particulier est enfin constitué par la compagnie Aerologic, qui a commencé à opérer en 2009, et qui aligne huit B777 cargo. Lancée par Lufthansa et DHL, ses vols sont réservés à ces deux actionnaires, et visent à assurer les surcroûts de capacité nécessaires notamment aux opérations de l'intégrateur, qui ne dispose pas d'une flotte en propre comparable à celle de ses deux grands concurrents FedEx et UPS. Cette création constitue ainsi un dernier élément de la réorganisation accélérée du créneau tout cargo qu'a imposé la crise. ■

Jean-François Dufour

