

Seul un siège par vol rapporte de l'argent à Brussels Airlines



L'ECHO - 29 Aug. 2019
Pagina 3

La compagnie aérienne belge veut réduire ses coûts de 8 à 12% pour enfin dégager une rentabilité satisfaisante.

Ces dernières semaines, le personnel de Brussels Airlines a transmis à la direction pas moins de 728 propositions d'amélioration. Elles vont de la politique relative aux bagages à main à l'organisation du catering en passant par la reconfiguration du réseau: dans tous les domaines, les pilotes et le personnel de cabine ne manquent pas d'idées pour faire remonter leur compagnie aérienne vers des cieux plus rentables.

La direction a lancé cet appel aux suggestions après que le propriétaire de la compagnie, le groupe allemand Lufthansa, a opéré, à la fin juin, un virage stratégique aussi radical que bienvenu pour le personnel belge: l'arrêt de l'intégration de Brussels Airlines dans l'entité low-cost du groupe, Eurowings, qui est lourdement déficitaire. En échange, Brussels Airlines a reçu pour mission de se rapprocher de l'entité "premium" du groupe, qui réunit Lufthansa, Swiss et Austrian Airlines, en mettant en oeuvre un plan de transformation, baptisé entre-temps "Reboot".

Un seul siège rentable

Lufthansa enjoint ainsi sa filiale belge à améliorer sensiblement ses performances. L'an dernier, la compagnie aérienne n'a dégagé un bénéfice en moyenne que pour un siège vendu par avion. Un document interne, que notre rédaction a pu consulter, indique que l'entreprise belge doit atteindre une marge bénéficiaire (ebit) de 8% à l'horizon 2022 pour disposer des moyens nécessaires au financement de ses projets. "Le renouvellement de la flotte, que nous avons obtenu ces dernières années, a été payé intégralement par Lufthansa, ce qui n'est évidemment pas tenable à terme", souligne le document. "Nous devons pouvoir le réaliser nous-mêmes!"

La CEO de Brussels Airlines, Christina Foerster, veut réduire les coûts de 8 à 12% au cours des prochaines années. Ce pourcentage sera sans doute supérieur compte tenu de l'inflation et des indexations attendues, alors que le rendement par siège devrait rester stable, voire diminuer. Une hausse des prix du kérosène pourrait également contraindre la compagnie à prendre des mesures additionnelles. Si le coût du carburant - qui est le plus gros poste de dépenses de la compagnie - augmente de 10%, les autres charges doivent diminuer de 3%, selon les calculs de la direction.

Le document ne mentionne pas d'économies concrètes. Mais Christina Foerster avait déjà déclaré précédemment que le fonctionnement interne devait être plus performant, par exemple du côté des services administratifs. Eddy Van de Voorde (Université d'Anvers), un économiste spécialiste du transport, ne prévoit cependant aucune perte d'emploi. "En augmentant la productivité et en réduisant les charges, l'entreprise peut continuer à croître avec des effectifs constants", fait-il observer.

Afrique

Les adaptations à venir pourraient concerner également le réseau. Brussels Airlines enregistre surtout du bénéfice sur ses vols vers l'Afrique. Elle éprouve beaucoup de difficultés à rentabiliser ses autres vols. Ainsi, en 2018, l'entreprise a arrêté ses vols directs vers la ville indienne de Bombay, un an et demi à peine après avoir lancé la ligne, et a réalloué les capacités ainsi libérées vers les destinations africaines. La compagnie pourrait faire aussi une croix sur New York, une ligne qualifiée d'"intense" par Christina Foerster.

En se fixant un objectif de 8% de marge bénéficiaire en 2022, la CEO se montre très ambitieuse. La marge ebit moyenne dans le secteur aérien européen s'élève à 6%. Lufthansa et sa filiale premium Swiss affichent cependant des marges nettement supérieures, à 11 et 12%. Pour sa part, Aer Lingus, la filiale irlandaise du groupe autour de British Airways (IAG), a réussi à doper sa marge (jusqu'à 15%) en transformant complètement son business model et sa marque au cours de ces dernières années.

Une performance inédite

Atteindre une marge de 8%, soit 120 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 1,5 milliard, serait une performance inédite pour Brussels Airlines. La compagnie qui a décollé sur les vestiges de la Sabena en faillite enregistre depuis des années des bénéfices très modestes (voir le graphique). En 2018, la compagnie n'a réussi à dégager quelques millions de bénéfices qu'en comptabilisant l'indemnité de l'assurance consécutive aux attentats à Zaventem, le 22 mars 2016.

Cette année, l'entreprise a déjà encaissé quelques coups durs. À la fin mars, les actions du personnel du contrôleur aérien skeyes ont fait subir à Brussels Airlines un manque à gagner de quatre millions d'euros. Les problèmes du système des bagages à Brussels Airport, qui ont bloqué cet été des milliers de valises à l'aéroport, ont eux aussi entraîné une perte financière de 1,5 à 2 millions d'euros pour la compagnie.

Ce mercredi, la porte-parole de Brussels Airlines ne souhaitait pas réagir à nos informations. La compagnie aérienne communiquera ses nouveaux plans au quatrième trimestre. En interne, l'ambiance est, semble-t-il, euphorique. Le document se clôture en effet en ces termes: "YES WE CAN!".

Brussels Airlines

2002 Fondée en 2002, détenue entièrement par Lufthansa depuis la fin 2016.

4.000 Nombre de collaborateurs.

10 millions Nombre de voyageurs en 2018.

48 Nombre d'avions dans la flotte.

1,52 milliard € Chiffre d'affaires.

7,6 millions € Bénéfice d'exploitation.

12 millions € Bénéfice net.

LUKAS VANACKER

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden