



zoom

CARGOLUX



STA 700

STA 600

STA 777

DL

DL

DL

DL

DL

DL

DL

7L

FL/EL

EL/DL

CARGOLUX

50 ans d'excellence aérienne

Voitures F1, hélicoptères, turbines, prototypes, motos GP, éléphants et autres mammifères, et même des bélugas – vous le nommez, Cargolux le transporte pour vous aux quatre coins du monde, et ceci depuis bientôt 50 ans. Voici le portrait d'une « success story » made in Luxembourg.

Lorsqu'à la fin des années 60, le ministre des Transports de l'époque, Marcel Mart, chercha à diversifier l'économie, personne n'aurait cru que quelque 50 ans plus tard, le Luxembourg accueillerait la plus grande compagnie aérienne tout-cargo d'Europe.

Cargolux est fondée le 4 mars 1970 par plusieurs partenaires : Luxair, Loftleidir Icelandic, le Salen Shipping Group et des investisseurs privés luxembourgeois. La flotte initiale est constituée d'un seul engin Canadair CL-44 et les premiers vols ont lieu en mai 1970. L'entreprise décide très rapidement d'investir dans de nouvelles machines et reçoit en octobre 1973 son premier avion-cargo à réaction, le modèle DC-8-61. Cargolux fait confiance à la nouvelle technologie et opère exclusivement une flotte à réaction depuis 1978. En 1979, on entre encore une nouvelle ère en réceptionnant un premier « Jumbo », un Boeing 747.

Sur les prochaines décennies, Cargolux est en expansion constante et possède aujourd'hui 30 machines et emploie plus de 2.000 personnes au niveau mondial.

Les principes généraux de la société restent cependant les mêmes depuis les années 1970 : ici, les clients ne sont ni des personnes privées, ni des sociétés, mais des entreprises de

transport, mandatées pour organiser le transport de marchandise à travers le monde pour leur clientèle, et faisant donc appel à Cargolux pour le réaliser. Cargolux applique deux sortes de business modèles; un modèle classique avec des contrats de longue durée, mais également des vols affrétés ("charter operation"). Dans ce contexte, la taille de Cargolux en fait une entreprise hautement réactive, sachant p.ex. s'adapter et réagir lorsque de nouvelles régions intéressantes se développent. Le réseau de Cargolux est ainsi adapté en permanence.

L'autre aspect très important pour Cargolux sont les collaborateurs, des experts dans leurs domaines, spécialement formés pour les besoins de l'entreprise. Richard Forson, président et CEO de Cargolux depuis 2012, ne cesse de répéter l'importance d'une équipe efficace : « Nos employés sont le principal caractère distinctif de Cargolux par rapport à la concurrence. » Une partie des mécaniciens est formée au Lycée Emile Metz à Dommeldange. Cette formation constitue une des filières exploitées pour le recrutement de mécaniciens agréés. Le service maintenance de Cargolux à Findel compte plus de 450 mécaniciens.

« Il reste même des mécaniciens qui ont suivi la première formation au Lycée Emile Metz, il y a quarante ans » se fé-

1970

Fondation de Cargolux Airlines International – 1 avion Canadair CL-44 en opération

1973

Cargolux reçoit son premier avion-cargo à réaction (DC-8-61)

1974

La division de maintenance de Loftleidir est intégrée à Cargolux, plus de 180 employés

1979

Cargolux reçoit son premier Jumbo (Boeing B747-200F)

1990

Cargolux fête ses 20 ans et s'offre 3 nouveaux avions Boeing 747-400

1995

Cargolux fête ses 25 ans ; la flotte de machines 747-400 est augmentée dans les prochaines années

2005

Cargolux et Boeing annoncent le développement d'une nouvelle version du 747, qui deviendra le 747-8



licite Moa Sigurdardottir, responsable de communication de Cargolux. L'apprentissage est reconnu dans tous les pays membres de EASA. Le personnel est en plus formé tout au long de sa carrière. Les pilotes profitent de deux simulateurs ultra-modernes installés au Luxembourg (pour les deux types d'avions actuellement utilisés, Boeing 747-400 et 747-8). Toute cette partie de formation peut donc se faire en interne, sans devoir faire appel à des simulateurs opérés à l'étranger. Au contraire, Cargolux est même en mesure de louer ses simulateurs à d'autres compagnies et de diversifier ainsi ses revenus.

2008

Cargolux reçoit un 16^e 747-400

2009

Ouverture du nouveau hangar Cargolux à Findel pour les services de maintenance

2009

Création de Cargolux Italia

2014

Cargolux développe une stratégie « dual-hub » avec le Luxembourg et Zhengzhou comme principaux hubs

2015

Cargolux opère 30 machines 747-400/8 et emploie plus de 2.000 personnes dans le monde

2020

Cargolux fête ses 50 ans d'existence et ouvre son nouveau siège à Findel



Les avions et l'avancée de leur technologie ont évidemment joué des rôles clé pour le développement de Cargolux. Elle est liée de près aux innovations du secteur aérien, et notamment de l'entreprise Boeing. Celle-ci deviendra un partenaire de confiance au fil du temps et l'unique fournisseur pour Cargolux. Cargolux a p.ex. joué un rôle clé dans le développement du 747-8. L'entreprise luxembourgeoise était également le premier opérateur à faire voler le -400F et le « launch customer » du 747-8F. Les priorités pour le développement du -8 étaient surtout liées à l'efficacité énergétique.

En 2020, le Luxembourg reste le principal hub de l'entreprise, où elle entretient les avions et emploie son personnel administratif ; Milan étant la « base » de Cargolux Italia. Depuis 2014, l'entreprise a également développé une stratégie de « dual-hub », en intégrant Zhengzhou en Chine comme second pilier du réseau. En Europe, Cargolux relie les principaux aéroports, dont Amsterdam, Vienne, Budapest, Saragossa, Prestwick et Stansted. L'entreprise opère également un vaste réseau de camionnage afin de relier un grand nombre d'autres aéroports européens.

L'entreprise a accéléré son développement au cours des dernières deux décennies, avec l'ouverture d'un hangar pour la maintenance en 2009, la construction d'un nouveau siège qui sera inauguré en 2020, et l'augmentation constante de sa flotte et de ses destinations. La moyenne d'âge des machines de Cargolux est de seulement 10 ans, la société peut donc être sereine sur ce point. Le monde de l'aviation étant en constante mutation, l'entreprise s'adapte à la demande du marché, y compris en termes d'avions opérés.

Que prépare l'avenir pour ce mastodonte de l'économie luxembourgeoise ? Cette année, Cargolux fête son demi-siècle d'existence et ouvrira son nouveau siège. Une épreuve attendra également les responsables luxembourgeois lorsque leur partenaire à Seattle arrêtera la construction du modèle 747. Cargolux évalue les options pour s'adapter à la demande du marché. Malgré l'arrêt de la production, les 747 continuent à opérer et restent des avions très fiables.



À PROPOS

2

simulateurs
de formation
opérés au
Luxembourg

10 ANS

d'âge
moyen pour
les avions

30

machines Boeing
ultra-modernes
747-400/8

134 T

de charge par
avion (747-8)

> 450

employés dans
la maintenance
au Luxembourg

> 600

pilotes
employés à
l'international

CARGOLUX.LU







ARTICLE
FRANK GENOT

Conseiller auprès de la FEDIL

PHOTOS
ANN SOPHIE LINDSTRÖM
CARGOLUX