

## **Airbus s'attaque au 737 de Boeing**

La conception d'un nouvel avion commercial nécessite d'énormes investissements financiers et des années d'ingéniosité, et le succès n'est pas garanti, comme en témoigne l'éphémère Airbus A380. De tels échecs – le jet à deux étages n'a jamais récupéré ses 20 milliards de dollars de coûts de développement avant d'être abandonné en 2019 – expliquent pourquoi l'industrie aérospatiale préfère aujourd'hui modifier, étirer et reconfigurer les modèles existants à une fraction du coût, plutôt que de faire le grand saut avec un tout nouvel avion de ligne.

Cette approche à moindre risque a fait de la famille Airbus A320neo, avec ses nouveaux moteurs économes en carburant, l'avion le plus vendu du secteur, et le modèle allongé A321 est devenu un succès auprès des clients à la recherche d'un avion un peu plus grand, mais sans la consommation de carburant d'un gros porteur. Aujourd'hui, Airbus SE semble prêt à appliquer cette stratégie à son petit A220, un modèle qu'il a repris il y a quelques années lorsque la société canadienne Bombardier Inc. a été contrainte de vendre son projet de prestige en difficulté.

Mais cette fois, le grand rival Boeing Co. n'a pas de solution de repli, ce qui l'expose de manière inhabituelle dans un duopole qui, pendant des décennies, a prospéré grâce à la surenchère. Accablé par une dette de 57 milliards de dollars et les retombées persistantes de deux crashes de son modèle 737 Max, l'avionneur américain a récemment admis qu'il ne concevrait pas de nouvel appareil cette décennie. Cette incapacité à réagir cèdera un terrain vital à Airbus, alors que l'entreprise européenne s'apprête à écraser son concurrent américain par le haut et par le bas, sur le segment de marché qui génère la plupart des bénéfices du secteur : les avions de ligne monocouloirs.

Guillaume Faury, directeur général d'Airbus, a déclaré le mois dernier qu'il s'agissait de savoir quand, et non pas si, l'entreprise allait de l'avant avec l'A220-500. L'avion pourrait potentiellement avoir un rayon d'action plus court que la variante 737 Max 8 de Boeing, mais il aurait également la capacité de transporter presque le même nombre de passagers, avec un nouveau design et une meilleure économie de carburant.

Si Airbus poursuit son programme – un pari risqué, car le nouvel avion pourrait également voler des marchés à ses anciens et rentables A320 à fuselage étroit – la décision risque de déplacer encore plus vers l'Europe la domination du marché lucratif des jets court-courriers.

« L'A321 a gagné une part de marché importante, et Boeing n'a pas vraiment de produit qui le concurrence directement », déclare Lindsey Webster, vice-président senior des évaluations d'actifs chez le consultant mba Aviation. « L'A220-500 offrirait à Airbus un autre moyen de se développer », ajoute-t-elle, estimant qu'un avion conçu à partir de zéro est « intrinsèquement plus efficace » qu'un modèle reconfiguré.

Le succès d'Airbus dans le secteur des avions à fuselage étroit est en partie lié à deux accidents mortels qui ont entraîné l'immobilisation pendant 20 mois du dernier 737 de Boeing. Mais plus important encore, le constructeur européen a été en mesure de faire évoluer ses jets de la série A320 vers une taille et une autonomie que le Max ne peut tout simplement pas égaler.

Dans le même temps, les compagnies aériennes ont réclamé des avions monocouloirs capables de transporter plus de personnes sur de plus longues distances, à tel point que l'A321neo, qui compte jusqu'à 244 places, ainsi que ses variantes à long rayon d'action, représentent désormais le modèle le plus populaire de la gamme Airbus.

Alors que les compagnies aériennes cessent de commander la dernière génération de l'A320 de base, vieux de 35 ans, qui peut accueillir 180 personnes et qui était autrefois le best-seller d'Airbus, le constructeur aéronautique a l'occasion de proposer une alternative de taille moyenne à fuselage étroit – un rôle que l'A220 allongé pourrait remplir.

Un tel avion entrerait en concurrence directe avec le 737 Max 8, le seul avion à succès de Boeing dans la catégorie des monocouloirs, après que la demande ait repris de plus belle lorsque les autorités réglementaires américaines ont mis fin à la suspension de l'appareil en novembre 2020. Ce redémarrage des ventes a permis à Boeing de l'emporter sur Airbus l'année dernière dans la compétition pour le plus grand nombre de commandes d'avions.

Bombardier a développé l'A220 en deux tailles, pouvant accueillir 130 et 160 personnes, mais avait vanté une version plus grande -500 en cherchant à s'attaquer à la fois au 737 et à l'A320. Ce défi a finalement échoué en raison des ressources limitées de l'entreprise canadienne et d'un dépassement de coût de 2 milliards de dollars, plutôt qu'en raison des défauts de l'avion lui-même.

Connu sous le nom de C-Series sous le contrôle de Bombardier, l'A220 est doté d'ailes en matériaux composites et de moteurs à faible consommation de Pratt & Whitney, et il est populaire pour sa cabine aérée, ses grandes fenêtres et ses faibles niveaux de bruit. Des transporteurs tels que Delta Airlines, JetBlue Airways et Air France-KLM ont commandé près de 800 de ces jets. La version A220-500 porterait probablement la capacité de l'avion à 175 sièges.

« Nous n'avons pas besoin de cet avion aujourd'hui, mais nous pensons qu'il aura beaucoup de sens lorsque la famille A320 sera passée davantage à l'A321 », a déclaré Faury. « Nous créons une sorte d'espace à l'extrémité inférieure de la famille A320 qui peut légitimement être occupé par l'A220-500. »

L'avionneur américain, déjà lourdement endetté, aurait besoin de 15 milliards de dollars supplémentaires, voire plus, pour financer une conception propre, ce qui l'obligerait à vendre des actions, ce que Calhoun a également exclu. Au lieu de cela, Boeing attendra probablement qu'un moteur révolutionnaire ou une autre avancée technologique offre une garantie pour stimuler les ventes.

Dans l'intervalle, l'A220-500 pourrait conférer à Airbus un avantage de 13 % en termes d'efficacité par rapport au Max 8 sur une base par siège, selon Addison Schonland, analyste chez AirInsight Group. Il s'agit d'une économie considérable à un moment où les prix du carburant restent élevés et où les compagnies aériennes sont sous pression pour réduire les émissions.

Bien que M. Faury et le directeur commercial d'Airbus, Christian Scherer, vantent les mérites d'un A220 allongé, l'avion présenterait néanmoins des risques pour la société. Un engagement à

construire l'A220-500 pourrait non seulement étouffer les ventes du 737 mais aussi cannibaliser le propre A320 de base d'Airbus, dont le prix est supérieur de 20 millions de dollars à celui du plus grand A220 actuel.

Airbus souhaite que l'A220-500 soit un succès commercial, bien sûr, mais il doit assurer une transition en douceur. Rendre l'A320 obsolète trop rapidement aurait pour effet de réduire les recettes, de laisser les lignes de production de l'avion sans travail suffisant et de réduire la valeur de la flotte existante. « L'A320 est une poule aux œufs d'or, et la compagnie court le risque de se déplacer elle-même ainsi que Boeing », déclare Seth Seifman, analyste chez JPMorgan. « Ils veulent une bonne analyse de rentabilité pour l'A220-500 en soi plutôt que de faire du tort à Boeing. »

Tout cela signifie qu'Airbus pourrait ne pas s'engager sur le nouvel avion avant quelques années, tout en faisant comprendre qu'il est tout proche, déclare Richard Aboulafia, directeur général du cabinet de consultants AeroDynamic Advisory, qui voit dans les discounters, y compris Southwest Airlines Co.

« Parler maintenant est parfait », dit M. Aboulafia. « Vous voulez que les compagnies aériennes fassent leur planification de flotte en pensant à l'A220. C'est le Max 8 avec un rayon d'action plus court et une meilleure économie, plus léger, plus mince et avec un moteur vraiment excellent. »

<https://www.bloomberg.com/europe> 20/12/2022.