

ENTREPRISE AÉRONAUTIQUE

## Commandes en série, livraisons en hausse... Le (discret) come-back de Boeing



Sous le pilotage efficace de son PDG Kelly Ortberg, le géant américain montre des signes de redressement indéniables, avec plus de commandes qu'Airbus depuis le début de l'année et des livraisons en hausse. Retour en grâce durable ou feu de paille ?

 ARTICLE RÉSERVÉ AUX ABONNÉS



VINCENT LAMIGEON · 8 SEPTEMBRE 2025 À 14H30 · ⌚ LECTURE 4 MIN

**C'**est un redécollage, resté un peu sous les radars, mais qui prend un peu plus d'ampleur chaque jour. Trois mois après le dramatique crash d'un 787 d'Air India le 12 juin (260 morts), sur lequel l'enquête est toujours en cours, Boeing multiplie les signes de rebond. Côté commandes, la moisson 2025 est déjà massive : le canadien Westjet a officialisé le 3 septembre un contrat de 67 avions (60 737MAX 10 et 7 long-courriers 787-9). La veille, le loueur irlandais Macquarie signalait pour une trentaine de 737 MAX 8. Fin juin, c'était Korean Air qui signalait un méga-contrat de 103 appareils, dont 20 777-9, 25 787-10, 50 737 MAX 10 et 8

777-8 cargos, quelques jours après la commande record de Qatar Airways de 160 long-courriers (130 787 et 30 777-9), plus 50 en option.

Fort de ces bons résultats commerciaux, Boeing devançait largement Airbus en termes de commandes à fin juillet, avec 699 commandes depuis le début de l'année contre 600 à l'avionneur européen. *« Le rebond se solidifie chaque mois, les commandes en sont la preuve, pointe Addison Schonland, cofondateur du cabinet américain AirInsight. Ce qui est intéressant, ce n'est pas seulement le volume, mais aussi la qualité des clients. Boeing est définitivement en meilleure forme qu'il y a un an. On est sorti du chaos de l'ère Calhoun [ex-PDG du groupe ; NDLR]. »*

## Fermeture des « usines fantômes »

Le rebond est également sensible sur le segment des livraisons. Boeing a atteint la cadence de 38 appareils 737 MAX produits par mois, le plafond fixé par la FAA (Federal Aviation Administration) après les multiples crises de qualité qui ont ébranlé le groupe. Le géant américain discute désormais avec le régulateur pour passer à 42 MAX assemblés mois, nouvelle étape vers l'objectif de 57 avions mensuels que s'est fixé l'avionneur. Signe éloquent de la sortie de crise : les « usines fantômes » qui avaient stocké jusqu'à 450 appareils 737 MAX victimes de problèmes de qualité ont été fermées fin août, notamment la plus emblématique, à Moses Lake (Washington).

Même Richard Aboulafia, directeur général du cabinet AeroDynamic Advisory, critique impitoyable de Boeing depuis des années, reconnaît le chemin parcouru. *« La nouvelle direction commence à obtenir des résultats impressionnants, assure-t-il à*

*Challenges. La hausse de la production du 737 MAX est frappante, mais le redressement le plus remarquable concerne en fait le secteur de la défense, avec la victoire du F-47 [futur chasseur de 6ème génération qui sera produit par Boeing, préféré à Lockheed Martin], et plusieurs trimestres financiers sans pertes, une première depuis de nombreuses années. »*

Ce rebond, Boeing le doit largement à son nouveau PDG Kelly Ortberg, nommé en août 2024. En un an de mandat, le nouveau boss s'est employé à remettre sur pied le géant américain. Première décision symbolique : il a installé son bureau à Seattle, au plus près des usines, plutôt qu'au siège de Arlington (Virginie), près de Washington. « *Il s'est concentré sur les fondamentaux, avec la qualité en premier objectif, et en fixant six indicateurs de performance clés mesurés quotidiennement, explique Ernest Arvai, président du cabinet AirInsight. Il a réussi à mettre la main-d'œuvre et la direction sur la même longueur d'onde, au moins pour un temps. »*

## **Airbus, leader solide**

Reste à voir si ce retour en grâce sera durable. Le crash du 787 d'Air India, qui a contraint Boeing à faire profil bas au salon du Bourget, a jeté un doute en juin dernier. S'il faut rester très prudent, les investigations suivant leur cours, les derniers éléments de l'enquête semblent mettre en cause l'équipage plus que l'avion. Selon les éléments dévoilés mi-juillet par le Wall Street Journal, les deux interrupteurs de l'alimentation en kérosène auraient été coupés par les pilotes, sans qu'un problème technique n'ait été détecté. « *L'accent est désormais mis sur la compagnie aérienne, la direction et les pilotes, Boeing et GE sont mis hors de cause »*,

estime même Addison Schonland. Le Bureau indien d'enquête (AAIB) avait réagi à la thèse avancée par *le Wall Street Journal*, la qualifiant d' « *irresponsable* » et basée sur des « *éléments tronqués et non vérifiés* ».

Airbus doit-il s'inquiéter du retour de Boeing ? Le leadership mondial de l'avionneur européen, numéro un sur les livraisons depuis 2019, ne semble pas menacé à court terme. Boeing pourrait terminer l'année autour de 500-540 livraisons, quand Airbus en prévoit 820. Certes, l'objectif du groupe européen semble très ambitieux : le groupe n'a livré que 434 avions en huit mois, ce qui nécessite d'approcher les 100 avions livrés par mois sur les derniers mois de l'année. Mais Airbus ne devrait guère avoir de mal à devancer Boeing, probablement d'au moins 200 à 250 avions.

Le carnet de commandes du géant européen apparaît également mieux garni que celui de son rival, avec 8.728 avions à livrer contre 6.572 à Boeing. Seul le segment, très rémunérateur, des long-courriers reste dominé par Boeing, avec 61 % de part de marché contre 39 % à Airbus.

La rédaction vous conseille



**Cs** Droits de douane : pourquoi Airbus semble moins menacé que Boeing

9 AVRIL 2025 ■ VINCENT LAMIGEON



**Cs** 6,17 milliards de pertes, grève... la descente aux enfers de Boeing continue

24 OCTOBRE 2024 ■ CHALLENGES.FR



**Cs** A un 19 MAJ



**BOEING AIRBUS**

## Newsletters

Recevez chaque jour le meilleur de l'information.

INSCRIVEZ-VOUS



### NOS LIENS UTILES

- Nous contacter
- Besoin d'aide ?
- Gérer votre abonnement
- Gestion des Cookies
- Publicité
- Résilier votre abonnement

### A PROPOS

- Qui sommes-nous ?
- Nous rejoindre

### LIRE CHALLENGES

- S'abonner
- Consulter le magazine
- Nos archives
- Nos newsletters
- Nos podcasts
- Nos événements & vidéos

### LES APPLICATIONS MOBILES



Les sites du groupe



Sciences et Avenir



La Recherche



L'Histoire



Mentions légales | Charte de modération | CGV /CGU | Confidentialité | Copyright | Politique des Cookies | Plan du site