

# L'aérospatial civil : de la rupture Covid-19 à la transition en attente

Autor(en): **Martel, Daniel Stanislaus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2021)**

Heft [1]: **Numéro Thématique 1**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-977742>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



## Aviation

### L'aérospatial civil – de la rupture Covid-19 à la transition en attente

**Daniel Stanislaus Martel**

Directeur de la publication de *Point de Mire*

L'année 2020 est une année perdue pour les voyageurs, les compagnies aériennes et les fournisseurs d'aéronefs. L'année en cours pourra, pour l'instant, être considérée comme celle de la reprise et du retour à la normale, celle-ci étant cadencée par quatre tendances.

Le nombre de voyageurs croîtra toujours à l'échelle de la planète. Dans les marchés saturés dont l'Europe le taux de croissance pourrait décélérer, toutefois « l'effet train » restera marginal.

La pression sur les compagnies aériennes perdurera car de plus en plus de passagers délaissent les cabines chères au bénéfice de la classe économique.

La rivalité entre Airbus et Boeing continuera. Les barrières d'entrée au marché resteront élevées et ni les Chinois ni les Russes ne les franchiront sitôt.

Depuis plus d'une décennie, les livraisons ont connu une hausse constante. Quant aux commandes, elles ont fluctué selon la conjoncture (Graphique). L'impact du

Commandes et livraisons Airbus et Boeing. Source. DSM basé sur [www.airbus.com](http://www.airbus.com), [www.boeing.com](http://www.boeing.com) et [www.seekingalpha.com](http://www.seekingalpha.com)



Covid sur les deux chiffres démarque l'année 2020 des autres. Les experts s'attendent toutefois à un retour aux taux d'avant.

### Boeing : De la fin de la vision au déclin industriel

Traditionnellement, la construction aérospatiale a été pilotée par des ingénieurs qui poursuivent des objectifs à long terme. Depuis les années 1990, les *managers* et les financiers motivés par les profits immédiats et maximisés pour les actionnaires ont pris les rênes. Par la suite, les coupes dans les effectifs et la diminution de la recherche se sont suivies. Tous les nouveaux projets, à l'exception de celui du Boeing 777 avaient été temporairement arrêtés après 1990. L'avion à cellule étroite, le Boeing 737 de 1966, avait, dans les années 1980, été modernisé. En 1993, quand un successeur aurait été préférable, Boeing décidait d'améliorer le même design une deuxième fois, afin de minimiser les dépenses. Or, la gamme Boeing 737 NG était inférieure à son concurrent d'Airbus, le A320. Une troisième refonte, justifiée par l'investissement limité, donnait naissance à la série Boeing 737 *Max* après 2011. Après deux accidents, l'autorité de certification américaine a retiré le certificat de navigabilité en 2019. Les livraisons et ventes de Boeing se sont par la suite effondrées en 2019. En 2021, l'appareil était recertifié.

Le gros-porteur Boeing 787, lancé en 2003 pour contrer l'Airbus A380, était à la pointe du progrès et s'est avéré un succès commercial. Or, il souffre jusqu'à ce jour de déficits de fabrication. Le même est actuellement le cas du Boeing 777X également, un dérivé du Boeing 777, lancé en 2011 pour contrer l'Airbus A350XWB. Les licenciements massifs des professionnels les plus expérimentés sont à l'origine de ces difficultés selon les experts.

### Airbus : A son tour victime des efforts d'économie à tout prix

Airbus se porte mieux, notamment en raison de l'influence des gouvernements et sa transition plus tardive vers le dogme du « tout financier » de ses *managers*. La version retravaillée du *bestseller* Airbus A320, l'A320neo, a récolté des milliers de commandes dès 2011. En 2018, le gros porteur A330 a été extrapolé en l'A330neo. Pour des raisons conjoncturelles ce modèle n'a pas encore rencontré le succès escompté.

L'A350XWB, la réponse de 2006 au Boeing 787, était confronté à des limites budgétaires dès le début. Le modèle ne maximise pas les sauts technologiques qui auraient pu le transformer en un concurrent imbattable du Boeing 787 et du B777X. Ses ventes restent pour l'instant derrière les attentes.

Airbus a nonobstant su renforcer sa position par l'acquisition du programme CSeries de Bombardier sous la désignation d'A220 en 2018. Le géant A380, quant à lui, a été abandonné, notamment dû au fait que les réacteurs n'étaient pas optimisés pour ce modèle, une décision encore liée à la compression des dépenses. L'appareil était donc sous-optimal et d'ailleurs difficile à remplir. Tout comme Boeing, Airbus a été touché par des annulations et un recul des commandes en 2020.

### Des ruptures pour après-demain ?

Quel sera l'avenir des constructeurs aéronautiques ? Dans l'immédiat, c'est difficile à prédire car personne ne sait comment la situation sanitaire évoluera en 2021. Le débat climatique et écologique détermine d'ores et déjà l'agenda.

Tous les fournisseurs auront de nombreux obstacles à surmonter pour retrouver leur place dans un monde différent et pour l'instant insaisissable. Se rajoutent les mutations engendrées par la Quatrième révolution industrielle par la dématérialisation des processus, le *Big Data* ou l'intelligence artificielle pour n'en mentionner que quelques exemples.

Les biofuels, les batteries et l'hydrogène paraissent naturellement prometteurs, tout comme les nouveaux matériaux recyclables et les configurations géométriques différentes des futurs avions. Or, comment ces appareils s'inséreront-ils dans les infrastructures et les chaînes d'approvisionnement actuelles ? Voici quelques-unes des questions à aborder dès maintenant par les constructeurs, les compagnies aériennes et d'autres acteurs.

D.S. M.

