

L'ANALYSE DE BRUNO TREVIDIC

Airbus et Boeing face au risque d'une crise à retardement

Avec plus de 480 livraisons chacun prévues cette année, soit au moins autant que le record de 2008, Airbus et Boeing semblent résister étonnamment bien à la crise du transport aérien. On ne peut pourtant pas en dire autant de leurs clients, les compagnies aériennes, en passe de perdre quelque 11 milliards de dollars cette année. Les prises de commandes ont, certes, piqué du nez, avec seulement 123 commandes nettes pour Airbus, dont l'objectif de 300 commandes pour 2009 paraît très compromis. Mais le marché ne s'est pas arrêté, contrairement à ce qui s'était passé en 2001, et les pronostics de certains analystes, tablant sur une baisse de la production de 30 % à 40 %, ne se sont pas réalisés. Airbus vient seulement de ramener sa production de monocouloirs de 36 à 34 unités par mois, tandis que son rival américain prévoit de passer de 7 à 5 Boeing 777 long-courriers par mois à compter de juin 2010. On est donc loin de la Berezina annoncée pour

« Une baisse de la production d'Airbus et de Boeing interviendra d'ici un an ou deux, alors même que le transport aérien aura renoué avec la croissance. »

2009. Et 2010 ne se présente pas si mal, à en croire les deux avionneurs, qui estiment pouvoir maintenir le nombre des livraisons l'an prochain.

Ce contraste paradoxal entre la déconfiture des transporteurs et la résilience des deux principaux avionneurs a plusieurs explications. Les compagnies ont tendance à commander des avions en période de prospérité, qui leur seront livrés quelques années plus tard, une fois la croissance retombée. Par ailleurs, contrairement à l'automobile, où l'on construit les voitures avant de les vendre, les avionneurs ne lancent la fabrication de leurs appareils qu'après avoir trouvé des acheteurs, qui versent des avances. Ces derniers ne peuvent annuler leur commande au dernier moment, sous peine de perdre les sommes déjà versées. Ces contraintes, ainsi que les aides aux financements consenties par les Etats, ont permis à Boeing et à Airbus d'éviter une vague d'annulations.



Cependant, si les constructeurs ne sont pas dans la boule de feu de la crise du transport aérien, l'onde de choc de l'explosion finira bien par les atteindre. Les baisses de commandes d'aujourd'hui sont en effet les réductions de cadences de demain. De même, les reports de livraisons ont certes permis d'éviter des annulations, mais ils se traduiront tôt ou tard par du travail en moins. Pour ne pas se retrouver avec des avions sur les bras, Airbus et Boeing ont joué sur le matelas de commandes en surnombre, mais ils ont aussi replacé les appareils orphelins auprès d'autres compagnies en attente d'être livrées. Un nombre indéterminé de futures livraisons a donc

servi à compenser une partie des 117 annulations enregistrées par Boeing et Airbus depuis janvier. Par ailleurs, les compagnies aériennes ont mis au hangar plusieurs centaines d'avions de par le monde. Une partie d'entre eux reprendront les airs au fur et à mesure de la reprise du trafic, entraînant de nouveaux reports de livraisons et de commandes. Autant d'éléments qui se traduiront, selon toute vraisemblance, par une baisse de la production d'Airbus et de Boeing d'ici un an ou deux, alors même que le transport aérien aura renoué avec la croissance. Un décalage déjà observé lors des précédentes crises. Ainsi en 1990, lors de la première guerre du Golfe, alors que les vols s'étaient brutalement vidés, les livraisons de Boeing et d'Airbus avaient continué à progresser, jusqu'en 1992, avant de chuter en 1993 et de toucher le fond en 1995, pour ne repartir à la hausse qu'en 1997. En 2001, le décrochage avait été immédiat, mais le creux de la vague ne fut atteint que deux ans plus tard, en 2003 et le redécollage des livraisons n'était intervenu qu'en 2005.

Sachant qu'il faut environ dix-huit mois à Airbus et à Boeing pour ajuster leurs cadences de fabrication, l'impact de la crise actuelle pourrait donc se faire sentir, au plus tôt, fin 2010 et jusqu'en 2012. Avec à la clef de possibles sureffectifs. Les dirigeants d'Airbus en ont parfaitement conscience, qui ont multiplié les avertissements au cours de ces dernières semaines sur le thème : « Nous n'excluons pas de devoir réduire la production à l'avenir », tandis qu'en interne les discussions avec les syndicats vont bon train pour trouver les moyens d'ajuster les effectifs en douceur à une baisse d'activité.

Bruno Trévidic est journaliste au service Industrie.