

LE POINT DE VUE DU GERANT

MARS 2019

Avec le crash récent d'un B737 Max8, le secteur aérien est entré en zone de turbulence. Les boîtes noires n'ont à ce stade pas encore été analysées et il est donc prématuré de tirer une conclusion sur la cause du crash. Toutefois, la similitude avec le crash de Lion Air d'octobre dernier a poussé de nombreux pays à fermer leur espace aérien au nouveau monocouloir de Boeing.

Les autorités de régulation semblent craindre que les deux accidents soient dûs à un dysfonctionnement des logiciels de l'autopilote qui aurait pour effet de faire piquer l'avion. Le B737 Max est en effet équipé de moteurs plus volumineux que la génération précédente. De ce fait, les réacteurs ont été placés un peu plus en avant de l'aile, ce qui a pour conséquence de modifier la stabilité de l'appareil. Afin de corriger ce problème de stabilité, les nouveaux Boeing ont été équipés de logiciels d'autopilote et ce sont précisément ces derniers qui attirent les premiers soupçons.

Avec plus de 10000 appareils vendus depuis sa mise en service en 1968, le Boeing 737 est l'avion le plus vendu de l'histoire. Le Boeing 737 Max est la quatrième génération de l'appareil. L'avionneur pensait initialement remplacer le 737 par un avion avec une conception et un design s'inspirant du B787 Dreamliner. Toutefois, Airbus arrivant avec un A320 Neo doté d'une meilleure efficacité en terme de consommation de carburant, Boeing préféra lui aussi la solution d'une simple évolution du design basée sur de nouveaux réacteurs, le LEAP de Safran. En théorie, la consommation de carburant par siège du B737 MAX est 14% inférieure à la précédente génération de B737 et est également inférieure à l'A320 Neo.

Avec un carnet d'ordre de plus de 5000 appareils, le B737 Max est l'avion qui doit soutenir la croissance future de Boeing. Boeing en avait du reste bénéficié et a dépassé Airbus en nombre de commandes au titre de 2018. A mars 2019, Boeing a livré 371 appareils de sa nouvelle génération. Avec 34 appareils, Southwest Airlines est la compagnie opérant le plus de B737 MAX mais par pays, c'est la Chine qui est le premier acquéreur avec 97 appareils devant les USA (72) et le Canada (40). La décision des autorités Chinoises de clouer au sol les B737 Max8 jusqu'à nouvel ordre est donc significative. Il est donc probable que Boeing doive stopper des livraisons en plus de payer des pénalités aux compagnies qui voient leurs avions interdits de vol.

En termes financiers, Boeing venait juste de passer les 100 milliards de dollars de CA en 2018, dont 60 milliards sur le segment des avions commerciaux. On estime qu'environ 50% du CA des avions commerciaux est lié aux programmes sur le B737, ce qui correspond à 30% du CA total de Boeing. Mais le B737 étant un avion bénéficiant de gros volumes et d'une durée de vie de programme longue, il est estimé que cet avion a des marges nettement supérieures aux autres programmes. Il constitue donc une part significative des profits du segment commercial, qui lui-même représente deux tiers des profits du groupe. Coté fournisseurs, Safran a indiqué qu'il n'était pas impacté à ce stade par l'interdiction de vol de l'avion. Pour Boeing comme pour ses fournisseurs, tout dépendra en fait du temps requis pour résoudre le problème et obtenir d'éventuelles nouvelles certifications.

Si à court terme l'impact devrait donc être douloureux pour Boeing et quelques fournisseurs, il faut garder en tête que sur long terme ce genre d'incident est surmontable, et se souvenir que la famille d'A320 d'Airbus avait également débuté sa carrière sur des accidents meurtriers avant de devenir un succès majeur. L'autre élément à prendre en compte est que le secteur des avionneurs reste encore pour quelques temps un duopole entre Airbus et Boeing et qu'il est bienvenu pour Boeing que ces problèmes se produisent alors que le Comac chinois n'est pas encore opérationnel.

GÉRANT
David DEHACHE

