

# CSeries : Bombardier dit avoir les moyens de continuer



La CSeries sera déclinée en deux versions de 100 à 150 places, le CS100 et CS300.

PHOTO FOURNIE PAR BOMBARDIER

Agence France-Presse  
PARIS

En dépit de l'échec de ses pourparlers avec Airbus, le Canadien Bombardier assure avoir les moyens de poursuivre le programme de son avion de nouvelle génération CSeries, tout en maintenant la porte ouverte à une possible alliance industrielle.

«Bombardier est pleinement engagé (dans le programme) CSeries et nous avons les ressources financières en place pour soutenir le programme», a assuré Marianella de la Barrera, porte-parole du groupe.

Une communication à contre-courant alors que les analystes et le marché s'interrogeaient sur le sens à donner à ces discussions, et ce qu'ils révélaient de la capacité de l'avionneur canadien à mener à bien son programme phare.

Les coûts de développement de l'avion de type «monocouloir», le premier de conception entièrement nouvelle que l'industrie ait vue depuis plus de 25 ans, ont presque doublé depuis le lancement du programme en 2008, à 5,4 milliards \$US, au point de sérieusement mettre à mal la structure financière et la dette de Bombardier.

L'avion, décliné en deux versions de 100 à 150 places, le CS100 et CS300, doit recevoir sa certification d'ici à la fin de l'année et entrer en service commercial à la mi-2016, soit avec plus de deux ans de retard sur l'échéancier initial, auprès de la compagnie de lancement Swiss, une filiale de Lufthansa.

Autant dire que le pari commercial du CSeries n'est pas encore tenu, malgré les 243 commandes fermes et 360 lettres d'intention d'achat et options enregistrées à ce jour.

«Sur le papier, Bombardier a de quoi inquiéter ses concurrents», explique à l'AFP Philippe Moine, expert aéronautique. «C'est le seul moyen-courrier entièrement nouveau, avec des performances annoncées meilleures que les versions remotorisées» des moyen-courriers concurrents.

Mais, souligne-t-il, le seuil de rentabilité est passé de 300 à 800 appareils, alors que Bombardier s'est donné pour un objectif d'assembler 120 avions par an.

Au sein du groupe canadien, on promet de nouvelles commandes avec la certification et l'entrée en service commercial du CSeries, et on souligne les efforts pour réduire les coûts et améliorer les marges du groupe. Ceux-ci se sont traduits par des changements à la tête du groupe, mais aussi 6500 suppressions de postes depuis la fin de 2013.

Quant aux discussions avec Airbus, loin d'être une initiative désespérée, elles entraînent dans la stratégie de rationalisation mise en oeuvre par la nouvelle direction, selon une source proche du dossier.

«Bien sûr que Bombardier a les moyens de parachever le programme CSeries», a déclaré cette source à l'AFP. «Ce n'est pas un 'ça passe ou ça casse', où Bombardier allait chez Airbus en dernier ressort», ajoute-t-elle en soulignant que les discussions ont duré plusieurs mois.

**La CSeries va «changer la donne»**

Le nouveau PDG, Alain Bellemare, avait indiqué dès son arrivée en février sa volonté d'examiner toutes les options pour la division aéronautique de Bombardier.

Le groupe a réitéré cette intention après la fin des discussions avec Airbus: «Bombardier continuera à explorer différentes initiatives, incluant une participation potentielle à la consolidation de l'industrie», a-t-il fait savoir.

Pour Bombardier, l'analyse est simple: le CSeries va «changer la donne» grâce à ses performances et dispose d'un fort potentiel commercial, à même de capter une bonne part des 4000 à 5000 jets de 100 à 150 places qui seront livrés dans le monde d'ici 2034.

Pour Airbus, un rapprochement aurait été une «belle occasion de renouveler sa gamme sur le segment des 100 à 150 places» à moindre coût, estime Jean-Louis Dropsy, spécialiste de l'aérien au cabinet Argon Consulting.

Cela «aurait permis à Airbus de conserver un pied dans ce marché», ajoute-t-il, alors que ce segment ne représente plus son cœur de marché. Celui-ci s'est déplacé vers les appareils de capacité supérieure, les A320 et A321 (93 % des livraisons de monocouloirs en 2014, contre 53 % en 2006).

Et de rappeler que l'équivalent d'Airbus, l'A319, est entré en service en 1996, et a été produit à 1450 exemplaires, avec un pic de 120 livraisons en 2005, soit l'objectif que s'est donné Bombardier.

Quant au Canadien, il aurait profité des tarifs avantageux auxquels a accès Airbus auprès de ses fournisseurs compte tenu de sa taille, mais également de la force de vente et marketing de l'avionneur européen.

© La Presse, Itée. Tous droits réservés.