

Boeing 737 MAX et Airbus A320neo, ces monstres de rentabilité

Par [Olivier James](#) - Publié le 09 décembre 2015, à 16h47

Boeing vient de dévoiler le premier 737 MAX, concurrent de l'Airbus 320neo. Deux monocouloirs qui ont introduit une rupture dans l'aéronautique, non pas technologique, mais économique.



"On s'est dit qu'il ne fallait pas réinventer la roue". Voilà résumé par une source interne la logique qui a prévalu chez Airbus dès la fin des années 2000. Pressé par le développement annoncé en 2008 du C Series de Bombardier et, surtout, imprégné par la logique de rentabilité qui s'est peu à peu imposée dans sa stratégie (véritable boussole de Tom Enders, patron d'Airbus Group), l'avionneur européen introduit en 2010 une rupture nette dans le secteur aéronautique.

Au panache d'un avion entièrement neuf loué par les ingénieurs, Airbus préfère le pragmatisme commercial d'un appareil améliorant l'existant. Le Boeing 737MAX – qui a été présenté à Renton ce mardi 8 décembre – est le fruit tardif de cette stratégie nouvelle visant à refaire du neuf avec du vieux. L'innovation dite "incrémentale" s'est imposée dans le secteur aéronautique depuis (A330neo, A380neo), malgré le retard à l'allumage de Boeing.

Le premier A320neo sera livré en décembre 2015 à Qatar Airways, quand le 737MAX doit être vendu à Southwest Airlines au troisième trimestre 2017. Difficile pour les avionneurs de résister à la tentation : ces programmes sont dix fois moins onéreux à développer qu'un programme classique dont le montant avoisine suivant les appareils les 15 milliards de dollars. Et se vendent comme des petits pains : 4443 commandes pour l'A320neo et 2955 pour le 737MAX.

Rentables, ces programmes dits « remotorisés » ? Pas pour tout le monde. "S'il s'agit d'innovation incrémentale pour les avionneurs, on peut en revanche parler de nouveaux développements complets pour les motoristes", estime Jean-Louis Dropsy, spécialiste aéronautique au sein du cabinet de conseil Argon Consulting. Le moteur Leap de CFM (joint-venture entre General Electric et Snecma du groupe Safran), qui équipera tous les 737MAX, la moitié des A320neo et l'ensemble des C919 de Comac (premier industriel à avoir opté pour ce moteur), représente une rupture nette avec son prédécesseur, le CFM56. Architecture, matériaux, performances : CFM a repensé un tout nouveau moteur. Au prix fort.

A QUAND UN AVION DE RUPTURE?

Plutôt que d'améliorer par eux-mêmes leurs appareils, en allégeant les matériaux grâce aux composites ou en redéfinissant leurs architectures, les avionneurs font avec ces versions "remotorisées" porter sur les épaules des motoristes le poids financier de ces programmes. A tel point que leurs préoccupations industrielles divergent : face aux montées en cadences constantes des avionneurs qui appliquent une recette éculée, Safran s'est vu obligé de préciser - par la voie de son nouveau patron Philippe Petitcolin - qu'il ne pouvait dépasser ses objectifs initiaux de production du tout nouveau Leap.

La stratégie des avionneurs est payante : ils se remplument à peu de frais (en particulier Airbus dont la rentabilité reste inférieure à celle de Boeing) grâce à l'optimisation d'appareils qui désormais couvrent l'ensemble de leurs gammes.

Mais elle ne pourra longtemps se suffire à elle-même. Airbus et Boeing s'attèlent déjà à des avions de rupture - qui sortiront dans 10 ans, 20 ans, 30 ans ? -, dont l'architecture sera différente des appareils d'aujourd'hui, dont les sources d'énergie seront différentes. Les premières incartades des avionneurs dans les avions électriques (EFan) et supersoniques (AS2, Hypermach...), ou bien encore l'utilisation de l'hydrogène, les essais de moteurs tels que l'open rotor et l'UHBR, sont les premières briques des révolutions à venir.

Olivier James