

Construction aéronautique Une industrie dans la tourmente

Pour la seule année 2001, les pertes cumulées des compagnies aériennes dans le monde se chiffrent à 17 milliards d'euros. Annulations de commandes, reports de livraisons, voire disparition de compagnies : la crise a évidemment un impact considérable sur l'ensemble du secteur de la construction aéronautique. Pour les industriels, l'heure est aux économies tous azimuts.

Chez Airbus, on reste très prudent sur les chiffres des livraisons pour 2002 et 2003. En janvier dernier, Noël Forgeard, le PDG, parlait de 300 avions pour cette année, contre 325 en 2001. Mais il ajoutait aussitôt : « 2003 pourrait être le point bas avec moins de 300 livraisons. » Quant aux commandes, « elles risquent de représenter 300 à 350 unités à partager entre

Airbus et Boeing en 2002 », affirme John Leahy, le responsable commercial d'Airbus. Les commandes nettes aux deux grands avionneurs (en tenant compte des annulations) avaient déjà subi une baisse brutale en 2001, avec 546 commandes nettes contre une moyenne annuelle supérieure à 1000 sur la période 1996-2000. Mais John Leahy se veut confiant dans une reprise rapide et vigoureuse du transport aérien. Pour lui, les

conséquences du 11-Septembre ont « de nombreux points communs avec la période de la guerre du Golfe ». Or le trafic avait vite retrouvé ses niveaux d'avant la guerre.

La mesure la plus spectaculaire du plan d'action d'Airbus face à la crise est la suppression, dans ses effectifs, de 6000 « équivalents temps plein ». Il ne s'agit pas de licenciements secs, explique l'avionneur, mais d'une série de mesures plus « douces ». Elles vont de la réduction du nombre d'intérimaires au chômage partiel, en passant par des départs volontaires non remplacés et par la limitation des heures supplémentaires.

Résultat, les effectifs de la société ne devraient baisser que d'un millier pour atteindre 44 500 personnes. En outre, des mesures de mobilité interne concerneront 2500 employés à la fin de 2002. Une mobilité interne « facilitée par la nouvelle organisation d'Airbus en société intégrée », souligne Noël Forgeard.

En effet, depuis le 1^{er} mars 2001, Airbus a abandonné la structure du Groupement d'intérêt économique (GIE) pour devenir une société par actions simplifiées (SAS).

Avions d'affaires : des cadences à la baisse

Avec l'annulation en mars dernier d'une énorme commande de 122 avions d'affaires Falcon (46 fermes, 76 options), Dassault Aviation a subi de plein fouet les conséquences de la crise. La compagnie américaine United Airlines avait décidé, en 2001, de lancer Avolar, une filiale dédiée à l'aviation d'affaires.

Dans le courant de l'année, elle avait passé plusieurs commandes importantes auprès de divers constructeurs de jets d'affaires. Mais la délicate situation financière de la

►►► maison mère et la recherche infructueuse de nouveaux investisseurs ont conduit Avolar à mettre la clé sous la porte.

Pour Dassault, 2001 se solde donc par un total de 73 commandes fermes au lieu de 119. « *Ce qui en fait tout de même une bonne année* », souligne Charles Edelstenne, le PDG. Les Falcon représentent désormais les trois quarts de l'activité de la firme, le reste provenant des avions de combat. Charles Edelstenne estime que la dizaine d'avions qui devait être fabriquée pour Avolar en 2003-2004 trouvera sans difficulté d'autres acheteurs. En revanche, les cadences de production, qui devaient aug-

Vol à vue pour les « moins de cent places »

Face à la crise, les industriels doivent parfois prendre des décisions déchirantes. C'est le cas de la filiale avions régionaux du Britannique BAE Systems (ex-British Aerospace). Faute de commandes en nombre suffisant et de perspectives commerciales, le programme Avro RJX a été brutalement interrompu. Le couperet est tombé alors que l'avion, nouvelle version de l'actuelle famille Avro RJ (85-100 places), était au milieu de ses essais en vol.

Le constructeur germano-américain Fairchild-Dornier s'est déclaré en cessation de paiement le 2 avril dernier, remettant en cause la production du 328 Jet (33 sièges) et du futur 728 Jet (70-85 sièges). Ce contexte constitue peut-être une opportunité pour ATR, spécialiste européen des avions turbopropulsés de 40 à 70 sièges. « Les compagnies seront plus sensibles au facteur coût », estime Philippe Lambert à la sous-direction des Affaires économiques et financières de la DPAC. Car les « turboprops », s'ils volent moins vite que les jets de capacité similaire, sont aussi moins chers à exploiter. ■



Airbus



Snecma

menter pour Avolar, sont plutôt orientées à la baisse. De sept avions par mois aujourd'hui (un niveau record), elles devraient revenir à cinq dès l'an prochain.

Un trou d'air aussi pour les moteurs

Dans le domaine des moteurs et des équipements, Jean-Paul Béchat, PDG de Snecma, reconnaît bien volontiers que l'année 2001 a été « très agitée ». Lors de la présentation des résultats annuels de son

groupe, le 26 février dernier, il a estimé « qu'une période de croissance vient de s'achever ». De fait, la prévision de production 2002 des moteurs CFM56 (qui équipent notamment les Boeing 737 et une partie de la famille Airbus A320) a brutalement chuté, de 1050 en septembre 2001 à une fourchette de 700/750 moteurs aujourd'hui. Un chiffre représentatif : avec 25 % à 30 % du chiffre d'affaires du groupe, le CFM56 est « un bon indicateur de notre niveau d'activité », explique Jean-Paul Béchat.

Les avions légers résistent au choc

« **P**as de crise chez nous », résume Philippe de Segovia, porte-parole de Socata, une filiale d'EADS spécialiste notamment des avions légers. De fait, avec 63 livraisons de monomoteurs TB GT en 2001 et 75 prévues en 2002, la nouvelle génération continue de bien se vendre. « *Nous n'avons pas senti d'effet du 11-Septembre ni du ralentissement économique* », souligne Philippe de Segovia qui précise que les deux marchés du TB GT, pilotes privés et écoles de pilotage, se portent bien. ■

De son côté, le carnet de commandes de l'ensemble du groupe Snecma apparaît relativement stable, à 9,2 milliards d'euros contre 9,4 en 2000, mais demeure fragile : « *Les compagnies aériennes n'auront sans doute pas les ressources financières pour accepter la livraison de tous les avions qu'elles ont commandés* », souligne le PDG.

Pour autant, Snecma fait de la préparation de son avenir une de ses priorités, en réaffirmant « le maintien de l'effort de recherche et de développement technologique ».

En 2001, le budget de recherche et développement (R & D) a représenté 15 % du chiffre d'affaires, contre 14,4 % en 2000 et 14,3 % en 1999. Dans l'industrie aéronautique, beaucoup considèrent comme vital de ne pas faire varier l'effort consacré à la R & D en fonction de la conjoncture. Il est fréquent pour un constructeur de concevoir un nouvel avion ou un nouvel équipement en temps de crise, afin d'être prêt pour la prochaine période de vaches grasses. « *Nous ne*

stoppons pas la préparation des nouveaux produits », confirme Noël Forgeard pour Airbus.

Un redémarrage en quatre temps... mais à quand le premier ?

« *Nous attendons tous des signes de reprise au second semestre 2002* », indique Jean-Paul Béchat qui, s'il ne veut pas se livrer à l'exercice risqué du pronostic, explique qu'il faudra encore, pour tout le secteur de la construction aéronautique, patienter le temps d'un déphasage « *de dix-huit à vingt-quatre mois : l'économie doit tout d'abord redémarrer. Les passagers du trafic aérien se font alors plus nombreux. Puis les compagnies*

d'utilisation des avions. L'industriel prévoit donc un recul de 10 % de son chiffre d'affaires en 2002. « *Nous devrions supporter ce recul sans dommage* », témoigne Jean-Paul Béchat qui assure que le groupe a pris les mesures qui s'imposent à travers le « pilotage » de ses effectifs. « *Nous allons nous efforcer, dans les conditions les plus socialement acceptables possible, de les alléger* », précise-t-il. Autres actions engagées : la diminution des frais généraux, la recherche d'économies sur les achats ou encore l'ajustement de la sous-traitance et de l'externalisation. Quant aux investissements de capacité, « *nous pouvons les reporter afin de gérer*

au mieux ceux qui engendrent des gains de productivité ».

Les affaires tournent pour les voilures tournantes

Comparée au reste de l'aéronautique, l'industrie des hélicoptères est un havre de prospérité. Quelque 495 hélicoptères civils ont été livrés dans le monde en 2001, prolongeant une hausse ininterrompue des livraisons depuis quatre ans. Sur ce total, 280 (soit 57 %) étaient des appareils de l'Européen Eurocopter. « *2001 a été une excellente année pour nous* », se félicitent les responsables de la filiale « voilures tournantes » du groupe EADS. Pour Eurocopter, « *l'impact des événements du 11-Septembre a été limité* ». Dans le domaine civil, l'effet sur les ventes est même positif sur le marché parapublic (forces de police, protection civile, douanes, etc.). Le travail aérien et les vols touristiques ont, eux, été négativement affectés par le 11-Septembre. « *D'ici à la mi-2002, ces activités devraient revenir à la normale et nous projetons une légère hausse du marché* », annonce Eurocopter. ■

Thierry Dubois

(1) Maintenance et réparation d'équipements aéronautiques.

Deux questions à Philippe Lambert, chef du bureau des affaires économiques de la DPAC



D. Basso

« **Les compagnies aériennes n'auront sans doute pas les ressources financières pour accepter la livraison de tous les avions qu'elles ont commandés.** »

Est-ce le 11-Septembre à lui seul qui a tout déclenché ?

Un ralentissement s'est fait sentir dans l'activité du transport aérien

dès le début de 2001, mais les mois suivants sont restés excellents pour l'industrie européenne, notamment avec de nombreuses commandes pour Airbus au Salon du Bourget. Les attentats du 11-Septembre ont eu un impact considérable sur les compagnies aériennes, et les répercussions sur la construction aéronautique ont été immédiates.

Ils ont amplifié et accéléré le ralentissement qui s'était amorcé au niveau mondial en début d'année.

La crise va-t-elle durer ?

A long terme, les perspectives de croissance restent bonnes ; le problème se situe plutôt sur le court et le moyen termes. La preuve en est que le programme d'Airbus géant A380 n'a jamais été remis en cause après le 11-Septembre : il a même reçu 37 commandes après cette date. De plus, des signes annonciateurs d'une reprise en Europe et aux Etats-Unis apparaissent. Les analystes prévoient cependant que la reprise dans l'industrie aéronautique civile n'interviendra qu'en 2004-2005. ■