

août 2024

Doit-on souhaiter la fin du duopole Airbus-Boeing ?

Face aux difficultés que rencontrent Airbus et Boeing à livrer des avions neufs est posée avec acuité la question de la pérennité de l'activité aérienne. Ce malaise est de plus en plus perceptible chez un certain nombre de compagnies aériennes et de loueurs d'avions. Ces retards contribuent à mettre à mal la stratégie de développement et leurs perspectives de rentabilité.

Le constructeur américain a vu sa production de 737 Max être placée sous la quasi tutelle de la FAA, et ses cadences de production sévèrement réduites. De son côté, Airbus, confronté à de sérieux problèmes d'approvisionnement de sa *supply chain*, que ce soit dans les aérostructures, les équipements cabines etc. a des difficultés à cadencer sa production. Avec plus de 8500 avions en carnet de commande à la fin mai 2024, Airbus n'a plus de créneaux de ventes disponibles avant 2030. Le succès commercial et sa difficulté à produire contribuent à créer un véritable engorgement qui ne peut être que préjudiciable à l'activité aérienne.

Cet état de fait pourrait à terme faciliter l'arrivée de nouveaux entrants dans un premier temps sur certains segments. Comme EMBRAER ou COMAC. On peut dès à présent se poser légitimement la question concernant le duopole Airbus-Boeing: ne serait-il pas devenu finalement un monopole ?

Loïc TRIBOT LA SPIERE
Délégué Général CEPS