

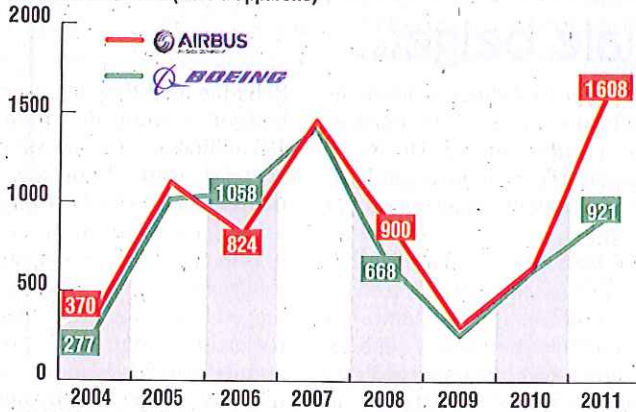
Ventes d'avions : Airbus



Si l'A320neo (en bas) a triomphé en 2011, le 737 MAX de Boeing pourrait revenir en force en 2012.

VENTES : AIRBUS PREND LE LARGE EN 2011

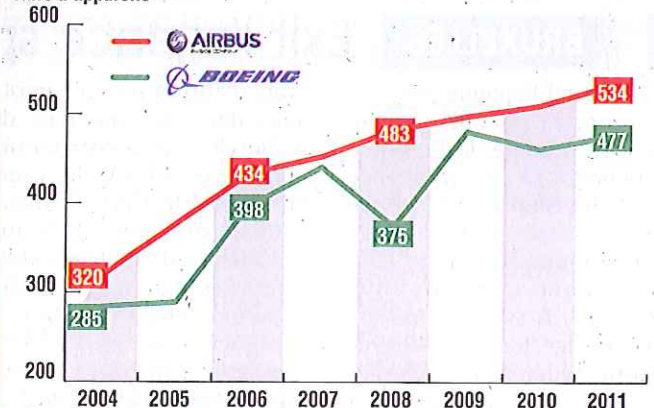
Commandes brutes (nbre d'appareils)



SOURCES : CONSTRUCTEURS - DOC. : A&C

LIVRAISONS : BOEING EST TOUJOURS DERRIÈRE

Nbre d'appareils



SOURCES : CONSTRUCTEURS - DOC. : A&C

garde la main

Grâce à l'A320neo, Airbus a raflé 64 % de parts de marché en nombre d'avions vendus en 2011. Mais le segment long-courrier reste le point faible du constructeur européen et les commandes pour le 737 MAX vont déferler en 2012.

C'est du jamais-vu dans l'histoire d'Airbus. Si le constructeur européen occupe la première place en nombre d'avions vendus depuis un certain nombre d'années, c'est bien la première fois qu'Airbus raflé autant de parts de marché face à son désormais éternel concurrent Boeing. Avec en effet 1608 commandes brutes enregistrées en 2011, battant au passage le record établi en 2007 (1458), le constructeur ne s'octroie pas moins de 64 % de parts de marché face à Boeing. Ce rapport de force se retrouve au niveau des commandes nettes, une fois prises en compte les annulations.

Festival de commandes.

Jamais l'écart n'avait été aussi important entre les deux avionneurs. Cette avance a un nom : l'Airbus A320neo. Lancée au mois de décembre 2010 (cf. A&C n° 2243), cette version remotorisée de la famille de moyen-courriers n'a pas arrêté d'accumuler les commandes tout au long de l'année 2011 avec un festival de contrats notamment

Jamais Airbus n'a eu autant d'avance sur son concurrent.

dévoilés lors du Salon du Bourget (cf. A&C nos 2271 et 2272). Ceux passés par les compagnies à bas coût IndiGo et AirAsia sont d'ailleurs dans notre classement des plus belles ventes de l'année 2011 (cf. encadré ci-contre).

Mais d'autres auraient leur place dans un classement élargi aux dix premiers : GoAir, ILFC et Republic Airways pour ne citer qu'eux. A elle seule, la famille A320neo, qui se décline sur les A319/A320/A321, a donc accumulé 1 226 ventes sur douze mois. Un nouveau record battu par Airbus. La famille A320neo a permis au constructeur européen de porter ses parts de marché à 70 % sur le segment des moyen-courriers. C'est presque le "K.-O." debout pour Boeing qui ne peut aligner que 625 ventes de 737.

Avec l'A320neo, Airbus regarnit également son carnet de commandes de moyen-courriers qui passe à 3355 unités à la fin 2011, s'offrant un écart de 1000 appareils avec le concurrent 737. Là aussi une première dans l'histoire d'Airbus qui dispose donc de près de

Le top 5 des ventes en 2011

1 - 18 Md\$, 200 Airbus A320neo pour AirAsia (Malaisie), le 23 juin.

2 - 16,2 Md\$, 180 Airbus A320, dont 150 neo, pour IndiGo (Inde), le 22 juin.

3 - 15 Md\$, 50 Boeing 777-300 ER pour Emirates (Dubai), le 16 novembre.

4 - 14,5 Md\$, 150 Boeing 737 MAX pour Southwest (Etats-Unis), le 13 décembre.

5 - 9,6 Md\$, 110 Airbus A320 dont 78 neo pour Qantas Airways (Australie), le 6 août. ■

SOURCES : CONSTRUCTEURS

59 % de parts de marché en nombre d'avions encore à livrer (cf. graphe p. 13). Mais la nette avance prise par Airbus en 2011 ne doit pas faire oublier que le 737 MAX s'est lancé à la poursuite de l'A320neo depuis le 30 août dernier.

En attendant le 737 MAX.

Officiellement lancée ce jour-là, cette version également remotorisée du 737 affichait alors près de 500 engagements d'achats. A la fin de l'année 2011, ce nombre avait dépassé le cap symbolique des 1000 auprès de quinze clients dif-



LDM



LA DIMENSION MÉCANIQUE

LDM est spécialisée dans la fabrication de pièces mécaniques de haute précision aux formes complexes, du prototype à la série.

LDM est directement associée aux donneurs d'ordres et aux technologies les plus avancées telles que le l'Aéronautique, le Spatial, l'Armement, l'Automobile, la Recherche scientifique, le Médical ...

Z.A des Poiriers - 12 rue d'Agnou - 78580 MAULE (FRANCE) - Tél. : 00.33.(0)1.34.77.05.13 - Fax : 00.33.(0)1.34.77.02.64 - www.ldmeca.com

EXCLUSIF


AIRBUS 1 328 commandes nettes en 2011

	Commandes							Livraisons			Reste à livrer	
	2011				2010			2011	Total	2010	Total	Variation sur 1 an
	Brut	Annu./conver.	Net	Total	Brut	Annu./conver.	Net					
A318	2	-5	-3	80	0	0	0	2	76	2	4	-5
A319	5	-8	-3	1500	44	-91	-47	47	1319	51	455	+225
A320	207	-108	+99	4360	327	+3	330	306	2860	297	1632	-316
A321	30	-1	-29	1020	51	+52	103	66	692	51	328	+97
A320 neo	1226	0	+1226	1256**	30	0	30	0	0	0	1256	+1226
A330-200	26	-36	-10	572	32	-43	-11	40	444	32	128	-24
A330-200 Fret	7	-20	-13	60	4	-2	2	4	9	5	51	-10
A330-300	66	6	+72	554	52	+4	56	43	384	50	170	+29
A340-500	0	-2	-2	34	2	-1	1	0	34	2	2	-2
A340-600	0	0	0	97	0	0	0	0	97	2	0	0
A350-800	0	-40	-40	118	0	-24	-24	0	0	0	118	-40
A350-900	10	8	+18	368	70	+32	102	0	0	0	368	+18
A350-1000	0	-6	-6	69	0	0	0	0	0	0	469	-6
A380	29	-10	19	253	32	0	32	26	67	18	186	-7
Total	1608	-222	1328	10341	644	-70	574	534	5982	510	5167	+1185

** Les 1256 commandes cumulées au 31 décembre 2011 pour la famille A320neo se décomposent en 26 A319neo, 1 150 A320neo et 80 A321neo

La colonne des commandes brutes est suivie par celle des annulations/conversions qui s'appuie sur le total des ventes accumulées par modèle au 31/12 de l'année précédente, auxquelles on ajoute les ventes annoncées par le constructeur sur l'ensemble de l'année suivante. L'addition de ces deux chiffres donne un total qui parfois ne correspond pas avec les chiffres annoncés par le constructeur. Annulation sur un modèle ne signifie pas forcément annulation, il peut s'agir d'une conversion pour un autre modèle.

EXCLUSIF


BOEING 794 commandes nettes en 2011

	Commandes							Livraisons			Reste à livrer	
	2011				2010			2011	Total	2010	Total	Variation sur 1 an
	Brut	Annu./conver.	Net	Total	Brut	Annu./conver.	Net					
737-700	65	-169	-104	1551	52	-33	19	51	1216	52	335	-155
737-800	266	+97	363	3997	415	+25	440	297	2429	326	1568	+66
737-900ER	144	-9	135	417	41	-12	29	24	106	19	311	+217
737 MAX	150	0	150	150	0	0	0	0	0	0	150	+150
767-300ER	11	0	11	580	1	0	1	15	559	7	21	-4
767-300F	27	0	27	111	2	0	2	5	64	5	47	+22
777-200ER	0	-1	-1	428	0	-6	-6	0	415	3	13	-1
777-200LR	0	+1	1	57	4	-4	0	6	54	9	3	-5
777 Fret	48	0	48	127	2	-1	1	15	53	22	74	+33
777-300ER	154	-2	152	603	60	-19	41	52	313	40	290	+100
787-8	6	-64	-58	555	29	-72	-43	3	3	0	552	-61
787-9	39	+32	71	305	8	+31	39	0	0	0	305	+71
747-8	3	0	3	36	1	0	1	0	0	0	36	+3
747-8 Fret	4	-8	-4	70	0	-2	-2	9	9	0	61	-13
Total	917	123	794	8987	615	93	522	477	5.221	483	3766	+423


KOLLY PRECISION


La solution pour vos usinages de précision et vos assemblages mécaniques.

74300 CLUSES - Tél. : 04 50 89 80 12

Mail : Kollyprecision@wanadoo.fr

www.kollyprecision.fr

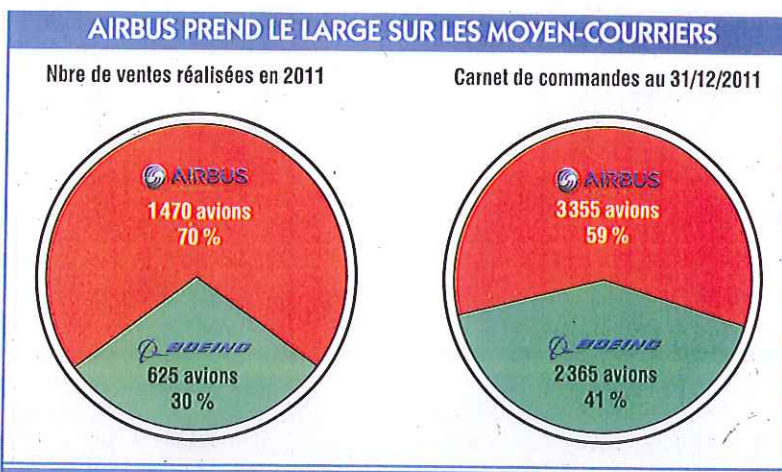
Certifié EN 9100

férents, selon Boeing. Si Southwest Airlines est la seule à s'être fermement engagée, d'autres clients sont connus : le loueur Aviation Capital Group et la compagnie indonésienne à bas coût Lion Air.

Le premier s'est engagé sur 35 exemplaires, tandis que la seconde a signé une lettre d'intention sur 201 Boeing 737 MAX en novembre 2011 (cf. A&C n° 2289). Un exemplaire de plus que la commande d'AirAsia pour l'A320neo. Tout est dans le symbole et pas seulement entre constructeurs, mais aussi entre transporteurs. D'autant que Lion Air et AirAsia se sont engagées dans une lutte féroce pour occuper le marché indonésien qui offre de belles perspectives de croissance avec une population de 246 millions d'habitants et une géographie qui se

L'année 2012 placée sous le signe de MAX ?

SOURCE : CONSTRUCTEURS - DOC. : A&C



prête merveilleusement au transport aérien. Sans oublier American Airlines, qui n'a pas encore confirmé sa commande annoncée en juillet pour 100 exemplaires, ni d'ailleurs celle passée simultanément auprès

d'Airbus pour 130 A320neo. Entre-temps, la compagnie s'est placée sous la protection du Chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites avec quelques changements à sa tête. Ce qui ne devrait pas remettre en cause les intentions d'American Airlines auprès des deux constructeurs. Sauf coup de théâtre. Une chose est sûre, Boeing a "sécurisé" les 100 Boeing 737-800 également annoncés ce jour-là.

Airbus a livré le 7 000^e appareil sorti de ses chaînes le 12 décembre 2011. Un A321 destiné à US Airways.



Matelas plus fin.

"Nous avons toujours confiance et nous espérons que la nouvelle équipe permettra à American Airlines de redécoller", a déclaré Tom Enders, président d'Airbus, lors de la présentation des vœux à la presse du groupe EADS à Hambourg, le 16 janvier dernier. Par conséquent, l'A320neo n'a pas encore dit son dernier mot en 2012. Outre la commande à confirmer d'American Airlines, deux autres clients doivent encore transformer leurs engagements d'achats en contrats fermes pour de l'A320neo : la compagnie AviancaTaca et le loueur

STACEM

www.stacem.com

Fondé en 1983 STACEM est un acteur incontournable dans le domaine des petites et moyennes séries en caoutchouc (NFL 17106).

Maîtrisant la conception de ses formules de mélanges, STACEM est spécialisé dans le moulage, le négoce technique et la vente de joints toriques, pièces moulées (avec ou sans inserts) sur plan, joints découpés, joints usinés dans les secteurs aéronautique, armement et industriel.

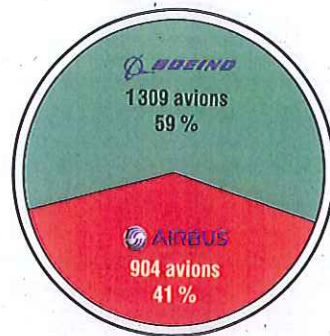
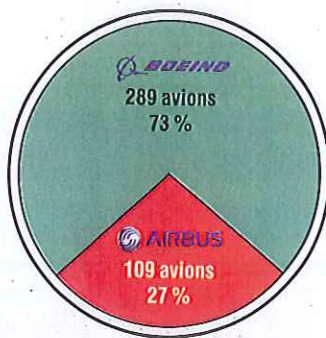
STACEM - ZI de Kerovel - 56390 Grand-Champ - Tél. : 02 97 66 75 97 - Fax : 02 97 66 40 16



BOEING DOMINE TOUJOURS DANS LES LONG-COURRIERS

Nbre de ventes réalisées en 2011

Carnet de commandes au 31/12/2011



SOURCE : CONSTRUCTEURS - DOC. : A&C

Air Lease Corp pour respectivement 33 et 36 exemplaires.

Ce qui donne déjà un potentiel de 200 autres ventes pour l'A320neo en 2012. De même, d'autres nouvelles commandes ne sont pas à exclure au cours de cette année. Il est clair cependant que le "matelas" de l'A320neo est beaucoup plus fin que celui du 737 MAX au point que Boeing n'hésite pas à claironner que l'année 2012 sera "placée sous le signe du 737 MAX". Les hommes de Seattle doivent être assez sûrs d'eux pour se permettre de le faire car ce n'est pas le genre de la maison.

La crise, quelle crise ?

Cet afflux de commandes pour ces deux versions remotorisées de moyen-courrier a de quoi surprendre alors qu'un ralentissement économique commence à poindre le bout

de son nez, comme le montre depuis un certain temps un trafic mondial de fret orienté à la baisse, tandis que celui de passagers commence à donner des signes d'essoufflement. Il y a deux explications à cela. D'abord, les livraisons de ces avions ne débiteront qu'à partir de 2015 pour l'A320neo et 2017 pour le 737 MAX. Le marché a donc largement le temps de se reprendre et de retrouver le chemin de la croissance d'ici là.

De même, les compagnies aériennes ont compris que les vrais successeurs des A320 et 737 ne seront pas disponibles avant 2025, voire même 2030. Elles achètent donc des "créneaux de livraison" à l'avance afin d'occuper le plus rapidement possible le terrain. D'autant que la plus grosse partie du financement d'avions se prépare quelques mois avant la livraison

L'Airbus A350 traverse à son tour une période de vaches maigres.

de l'avion. Du coup, les deux constructeurs ont retrouvé les niveaux de vente d'avant la crise : plus de 2100 au global en 2011, pas loin du record établi en 2007 qui était de 2761.

Le 777 occupe le terrain.

Airbus en a donc profité le plus en 2011. Mais Boeing pourrait prendre sa revanche avec les long-courriers. Le constructeur américain a souffert sur le segment du moyen-courrier, mais il garde son avance sur celui des gros-porteurs. Une fois de plus Boeing a en effet vendu plus d'avions qu'Airbus sur le segment des appareils de 250 à 350 sièges. Le constructeur européen n'a totalisé que 109 ventes en 2011 contre 289 pour Boeing, qui s'octroie ainsi 73 % de parts de marché (cf. graphe ci-contre).

Alors que l'A350 connaît à son tour une période de "vaches maigres" avec une seule commande pour dix exemplaires et de nombreuses annulations dont six A350-1000 par Etihad Airways, le Boeing 787 a enregistré de nouvelles commandes (45 en 2011) après une traversée du désert due aux retards persistants dans l'industrialisation du programme. De même, le 777 continue d'occuper pleinement son marché avec plus de 150 commandes dont celle d'Emirates pour 50 exemplaires. Et cela devrait se poursuivre puisque le programme A350 a pris du retard à son tour.



Materials Testing Laboratory

Contact

Tél : +33 1 34 40 32 88 - Email : labo.info@fr.bureauveritas.com

(*) Détail des essais accrédités et qualifiés sur demande

L'expérience et le savoir faire de Bureau Veritas Laboratoires pour les essais sur les matériaux métalliques et composites, déjà agréés par AIRBUS (*), sont aujourd'hui reconnus par l'accréditation PRI Nadcap (*) : analyses chimiques, essais mécaniques, métallographie et dureté.



BUREAU VERITAS

Move Forward with Confidence*

Boeing a enfin livré son tout premier 787
à All Nippon Airways le 26 septembre 2011.



Le constructeur européen vend moins de gros-porteurs que son concurrent. Ce qui explique d'ailleurs que les parts de marché d'Airbus perdent dix points face à Boeing en valeur des commandes enregistrées pour s'établir à 56 % : 140,5 Md\$ pour le premier mais 117,9 Md\$ pour le second, avec pratiquement deux fois moins d'avions vendus. Un gros-porteur se vend en effet deux fois plus cher, sinon trois plus cher dans certains cas. D'où la prudence de John Leahy, directeur commercial d'Airbus, qui préfère anticiper le renversement des forces en 2012 en indiquant que les "parts de marché d'Airbus seront de 50 % et plus sur l'ensemble des années 2011 et 2012".

Vers une pause en 2012.

Un marché qui devrait en plus connaître une pause en 2012. Tom Enders table sur un potentiel de

600 à 650 ventes sur l'ensemble de cette année. "Surtout n'oubliez pas que 2011 a été une année exceptionnelle. Il sera difficile de recommencer en 2012", souligne-t-il. La priorité est désormais de réussir la montée en cadence de la pro-

duction pour la porter à 42 unités pour la famille A320 d'ici à la fin de cette année. Vendre des avions c'est bien, pouvoir les livrer dans les temps avec toute la fiabilité requise, c'est encore mieux.

A Hambourg, Yann Cochenec

Rencontrez-nous
au Stand 5N57
Industrie Paris 2012

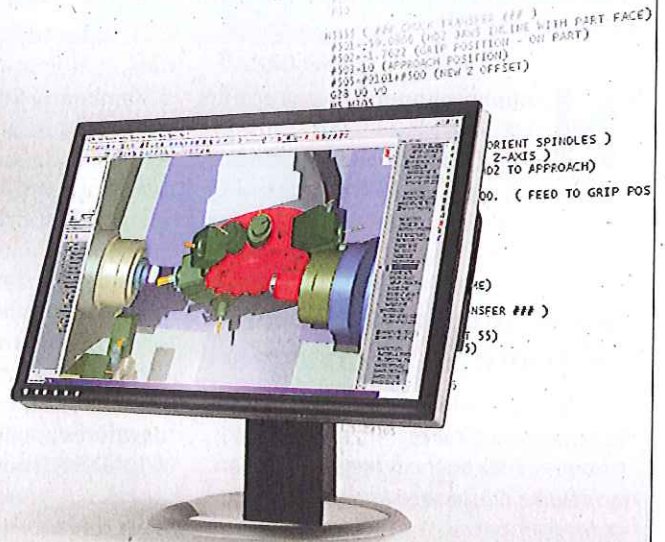


NCSIMUL
CNC machining simulation

Optimisez vos machines CN avec notre solution de simulation d'usinage

- ✓ **SECURISEZ** vos machines-outils CN
- ✓ **GAGNEZ** du temps sur l'usinage
- ✓ **GEREZ** votre parc outils
- ✓ **REDUISEZ** le temps de mise au point de vos programmes CN

www.ncsimul.com



SPRING Technologies - Email: sales@springplm.com - Tel: 01 43 60 25 23

 **SPRING Technologies**