Le salon du Bourget 2019 est un salon des anniversaires. On célèbre en effet en 2019, parmi d’autres, biens sûr, les 100 ans du premier salon entièrement consacré à la « Locomotion Aérienne », mais également les 50 ans de la première Marche sur la Lune, du premier vol du Concorde, du premier vol du Boeing B747, et les 40 ans du premier tir de la fusée européenne Ariane. Ainsi, le paysage apparait souriant.

Pourtant il risque d’y avoir des ombres au tableau. La traditionnelle compétition entre les deux géants mondiaux de la construction aéronautique, Airbus et Boeing, est entachée par les misères rencontrées par le moyen courrier américain, le B737 Max, impliqué dans deux catastrophes, et qui représente à lui seul un part majeure du chiffre d’affaires du constructeur.

Aucun avion n’est livré depuis le mois d’avril. Les quelques 400 appareils en service en mars sont cloués au sol, et les chaines de montage produisent 42 appareils par mois qui sont directement stockés ça et là. Tout cela ayant un coût élevé, et représentant une perte de recettes mensuelles supérieure à 1 milliard de dollars. Les administrations de l’Aviation Civile mondiales vont se montrer pointilleuses après le « raté » de la certification précipitée de cet avion pour faire face aux Airbus Neo.

Les derniers bruits qui circulent ne parlent pas de remise en service des appareils aux logiciels modifiés avant la fin de l’année. Mais cette correction logicielle ne supprime pas le problème de fond de cet avion ancien et une nouvelle fois re-motorisé. Avion devenu mal centré et instable. Elle en supprimera peut être les effets, ce qui est un minimum. Boeing, qui possède une forte trésorerie devrait pouvoir supporter l’épreuve, au moins sur le plan financier. Et sous réserve que ses clients ne se détournent pas. Mais comment imaginer le flot de commandes auquel on assiste chaque deux ans lors du Salon pour ses monocouloirs dans un tel contexte.

Ainsi Airbus, même si le marché reste porteur, (*on parle toutefois d’un début de tassement*) se devra d’être plus discret sur ses performances commerciales. Ses chaines de production tournent à plein et le constructeur européen ne peut en rien répondre immédiatement à des demandes urgentes. Boeing cherchera à combler ce travers de son image par des présentations diverses pour montrer que pendant les travaux, la vente continue. Un superbe B787 Dreamliner d’Air Tahiti Nui (*qui a abandonné ses Airbus A340*) sera présenté en vol, ainsi que pour la première fois un KC-46, le nouveau ravitailleur en vol de l’US Air Force (*Issu du B767 qui a remporté la compétition contre l’A330 MRTT*).

Mais ce salon affiche 2381 exposants, 140 avions présents au sol, et plus d’une quinzaine en vol. L’A400M européen sera l’une des vedettes des présentations comme l’E390 brésilien qui est l’avion militaire du constructeur Embraer. Nul doute que si la météo est bonne, les 300 et quelque mille visiteurs seront là, y compris les jeunes autour de l’Avion des Métiers. Car ne l’oublions pas, l’industrie aérospatiale recrute, et ne trouve pas tous les collaborateurs dont elle a besoin. C’est aussi ça la crise !

Michel Polacco