

> CORRIGÉ

Doc. 1

Malgré la concurrence des constructeurs canadiens, brésiliens, chinois et russes, les deux géants de l'aéronautique terminent 2011 sur de nouveaux records. La guerre des prix n'est pas pour demain.

C'est un pays magique dont la crise semble avoir perdu l'adresse. Où Airbus peut se permettre d'annoncer 4 000 embauches en 2012, dont 50 % en France. Où l'avionneur européen va allègrement battre le record historique de commandes décrochées en 2011. [...]

Le duopole, malgré les projets du canadien Bombardier (gamme CSeries), du chinois Comac (C919) ou du russe OAK (Irkut MS-21), semble donc totalement hors d'atteinte des nouveaux entrants, à court et moyen terme. [...] Une vraie guerre des prix est improbable Airbus et Boeing vont donc pouvoir continuer leur rugueux tête-à-tête un bout de temps. Un duopole plutôt confortable, où personne n'a intérêt à une guerre des prix qui ruinerait les marges des deux côtés. [...]

www.challenges.fr/entreprise/20111214.CHA8350/airbus-boeing-un-duopole-intouchable.html

Doc. 2

Les commandes d'Airbus ont écrasé celles de Boeing

Nombre de commandes par constructeur et principaux appareils



Le constructeur européen a pulvérisé tous les records en annonçant en quatre jours 730 commandes nouvelles pour 72,2 milliards de dollars. Soit un peu plus de 50 milliards d'euros. [...]

Comment expliquer une telle percée commerciale ? [...] Par les atouts de l'avion en termes de crédibilité et de fiabilité ainsi que de consommation de carburant, devenue l'obsession des compagnies. Le kérosène représente 30 % de leurs coûts. Elles veulent absolument réduire cette facture. Or, le NEO promet, grâce à ces nouveaux moteurs, une économie de carburant de 15 % par rapport à un A320 classique et de 30 % par rapport à un B757. Les compagnies ne s'y trompent pas et se décident vite. Elles veulent être livrées le plus tôt possible. Airbus a même dû avancer de six mois la date de la première livraison à octobre 2015. [...] Le triomphe d'Airbus a éclipsé le grand rival Boeing. L'avionneur américain a, il est vrai, déclaré un bilan commercial bien plus modeste avec un total de 142 commandes pour plus de 22 milliards de dollars. [...]

www.lefigaro.fr/societes/2011/06/23/04015-20110623ARTFIG00728-l-airbus-a320-neo-superstar-du-bourget.php

Doc. 3

La flotte mondiale ne devrait pas moins que doubler d'ici 2030

La demande de transport aérien dans les pays émergents et le nécessaire renouvellement des flottes occidentales laisse entrevoir de fortes perspectives de croissance pour l'industrie aéronautique. Les avionneurs et leurs sous-traitants font cependant face à des défis de taille, contraints de produire plus vert et moins cher dans un contexte hautement concurrentiel.

En 2010, 6,5 millions de passagers en moyenne ont pris l'avion chaque jour dans le monde. Un chiffre qui, selon les analystes du secteur aérien, pourrait plus que doubler d'ici 2020 à 2030. [...]

« La Chine, l'Inde et leur croissance à deux chiffres sont d'énormes moteurs qui tirent la demande vers le haut sur tous les types d'appareils » confirme Christian Scherer, directeur de la stratégie et des programmes futurs d'Airbus.

Mais la croissance mondiale n'explique pas tout. « S'il faut produire des avions neufs, c'est aussi pour remplacer ceux qui arrivent en fin de vie après une trentaine d'années de service », explique Olivier Zarrouati président du GEAD (Groupe des équipements aéronautiques et de défense). [...] Avec un leit-motiv : « Fabriquer des avions moins chers pour permettre aux compagnies de tirer les prix des billets vers le bas. » [...]

Les acteurs de l'aéronautique civil doivent en plus faire face à un univers de plus en plus concurrentiel, [...] reconnaît Christian Scherer, évoquant la Chine, l'Inde, le Japon, la Russie ou encore le Brésil. « Ce qui différencie les nouveaux entrants de notre entreprise lorsqu'elle est arrivée sur le marché, c'est qu'ils n'amènent rien de neuf. Ils utilisent les mêmes technologies que nous, avec beaucoup moins d'expérience. »

« D'ici la fin de la décennie, les Chinois seront compétitifs », assure cependant Thierry Voiriot, qui soulève la question de la localisation des activités : « Airbus ne peut pas conserver 80 % de sa production là où il ne vend que 20 % de ses avions. » L'avionneur le reconnaît : « S'il y a une forte croissance en Inde, il faut qu'Airbus ait une identité indienne en devenant aussi un acteur local », estime Christian Scherer. [...]

Pour les constructeurs, le défi consiste avant tout à répondre aux nouvelles exigences des compagnies. [...] Par mesure d'économie, les compagnies entendent aussi rogner sur les temps d'embarquement et de débarquement. « Des innovations sont actuellement en évaluation pour proposer aux compagnies de meilleurs rythmes de rotation de leurs appareils. Le développement de nouveaux coffres à bagages permet notamment d'optimiser l'utilisation des soutes et de diminuer la logistique associée », explique Olivier Zarrouati.

Mais le principal souci des constructeurs reste bien de produire des avions plus économes en carburant. À l'horizon 2020, le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) a fixé pour objectifs une baisse de 50 % des émissions de CO₂ et de 80 % de celles d'oxydes d'azote. [...]

www.lenouveleconomiste.fr/lesdossiers/industrie-aeronautique-marche-astronautique-13157/

> Analyser (11 points)

1 Caractériser la structure du marché mondial des avionneurs. (3 points)

Offre : c'est un marché oligopolistique, il n'y a que quelques grands groupes capables de produire des avions pour le monde entier : Airbus et Boeing sont les deux concurrents principaux (duopole). Cependant c'est un marché de plus en plus concurrentiel avec l'arrivée de producteurs Chinois, Russes...

Demande : les acheteurs sont les compagnies aériennes du monde entier.

Prix : élevés avec de fortes marges pour Airbus et Boeing.

2 Présentez les raisons de l'évolution de la demande. (5 points)

Évolution de la demande	Raisons
La demande augmente.	Le nombre de passagers augmente, il devrait doubler d'ici 2020 à 2030. Notamment à cause du développement de la Chine et de l'Inde qui tire la demande. Il faut également remplacer les avions qui arrivent en fin de vie.
Les compagnies aériennes veulent des avions moins chers.	Pour baisser le prix des billets.
Et qui consomment moins.	Pour baisser le prix des billets et respecter les objectifs en matière d'émissions de CO ₂ et d'oxydes d'azote.
Elles veulent des acteurs locaux.	Pour s'adapter aux besoins de la demande, réparer les avions plus facilement...
Elles veulent des innovations.	Pour rogner les temps d'embarquement et de débarquement, pour augmenter le rythme de rotation de leurs appareils et ainsi assurer plus de vols pour satisfaire les clients et faire plus de profit.

3 À partir du graphique, comparez la situation des deux géants de l'aéronautique globalement, puis par catégories d'avions commandés. (3 points)

Globalement : les commandes Airbus sont presque 6,5 fois plus importantes que celles de Boeing.

Par catégories : c'est clairement le nouveau « NEO » qui propulse les ventes (35 fois plus de commandes que son concurrent américain : 771 commandes contre 21 pour Boeing). Par contre, l'avantage reste chez Boeing concernant les commandes de gros porteurs (A380 contre B737 qui totalise 800 commandes) : 6,5 fois plus de commandes chez Boeing que chez Airbus.

> Argumenter (9 points)

- 4 Dans un paragraphe argumenté, présentez les éléments qui permettent à Airbus de se démarquer de ses concurrents ainsi que l'intérêt pour Airbus de se démarquer.

Les éléments de différenciation : L'innovation est le principal atout d'Airbus. Les moteurs du nouvel avion « NEO » sont plus économes en carburants (30 % moins gourmands que leur concurrent américain), et les cadences de production ont été également accrues.

Vis-à-vis des nouveaux entrants, Airbus a l'expérience et bénéficie d'une bonne image.

L'intérêt de se différencier, c'est d'éviter la guerre des prix, donc des prix qui restent élevés et de fortes marges. Les commandes augmentent... ..