



SECAFI

GROUPE ALPHA

Newsletter n°2

**Enjeux des montées
en cadences dans
la filière aéronautique
&
Premières clés
de lecture sur l'impact
potentiel du conflit
en Ukraine dans
l'aéronautique civile**





Les prévisions de montée en cadences très agressives des avionneurs posent question

➤➤➤ Famille A320 : objectif de 64 avions par mois à l'été 2023 et réflexions avec décision à la mi-année pour monter à 70/75 par la suite

➤➤➤ B737 MAX : objectif de 31 avions par mois au printemps 2022, 40 fin 2022 et 50 fin 2023.

Un double rationnel

Gagner des parts de marché pour Airbus et défendre ses parts pour Boeing en remontant à des niveaux de production pré-crise du B737 MAX

Vendre le plus d'appareils pour financer et anticiper l'arrivée potentielle d'un avion zéro-émission en 2035/2040 qui transformerait le marché

Des montées en cadences réalistes ?

Favorable

➤➤➤ Le renouvellement de la flotte est le premier moyen pour les compagnies aériennes de réduire leurs coûts opérationnels et leurs émissions de CO₂.

➤➤➤ Le développement de l'utilisation des SAF rendra nécessaire l'utilisation des moteurs de nouvelle génération (Leap, GTF...) qui seront les seuls certifiés 100% SAF*.

➤➤➤ Les prévisions de croissance du trafic aérien restent très positives malgré la parenthèse de la crise sanitaire.

➤➤➤ Un mouvement de consolidation des sous-traitants aéronautiques est en cours et favorise la réactivité de la supply-chain.

Défavorable

➤➤➤ La chaîne de sous-traitance aéronautique manque de ressources et de compétences après avoir réduit ses effectifs pendant la crise sanitaire et fait face à de grandes difficultés de recrutement.

➤➤➤ La montée en cadences impose des investissements et une hausse des BFR** qui sont difficiles à financer pour des sous-traitants encore fragiles et qui doivent par ailleurs, pour certains, investir sur « l'avion du futur ».

➤➤➤ Les critiques montantes sur la responsabilité environnementale du transport aérien pourraient à terme mettre à mal les prévisions de croissance du trafic et donc des besoins en nouveaux avions (auto-régulation ou régulation imposée par les états).

➤➤➤ Une partie du coût de la décarbonation (achat et production de SAF, investissements R&D, renouvellement de flottes, etc.) pourrait être transférée jusqu'au client final à travers la hausse du prix des billets et, donc, infléchir la trajectoire de croissance du trafic aérien.

* SAF : Sustainable Alternative fuel (carburant d'aviation durable)

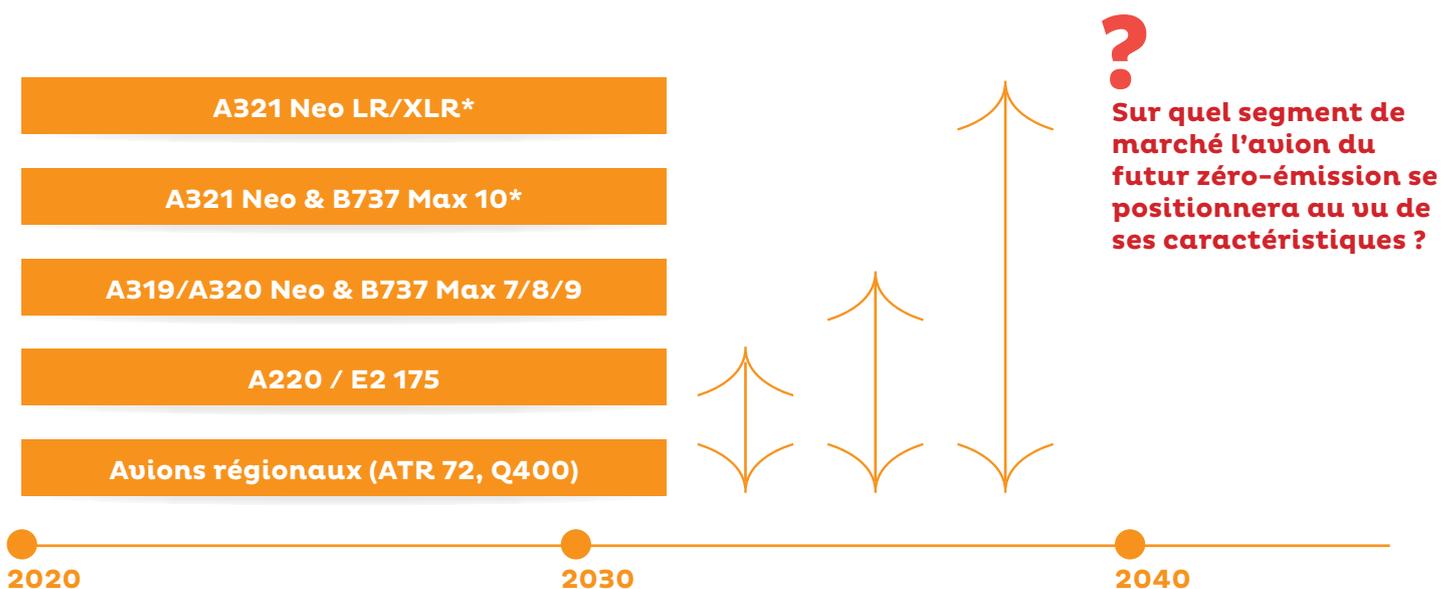
** BFR : Besoin en Fonds de Roulement



Les obstacles aux montées en cadences impulsées par les avionneurs ne semblent pas insurmontables aujourd'hui alors que les gouvernements soutiennent fortement la filière et que les critiques sur la responsabilité environnementale semblent encore trop marginales et concentrées dans certains pays (notamment européens) pour entraîner un ralentissement notable et durable de la croissance du trafic aérien.

Une variable majeure : quel segment de marché pour l'avion du futur ?

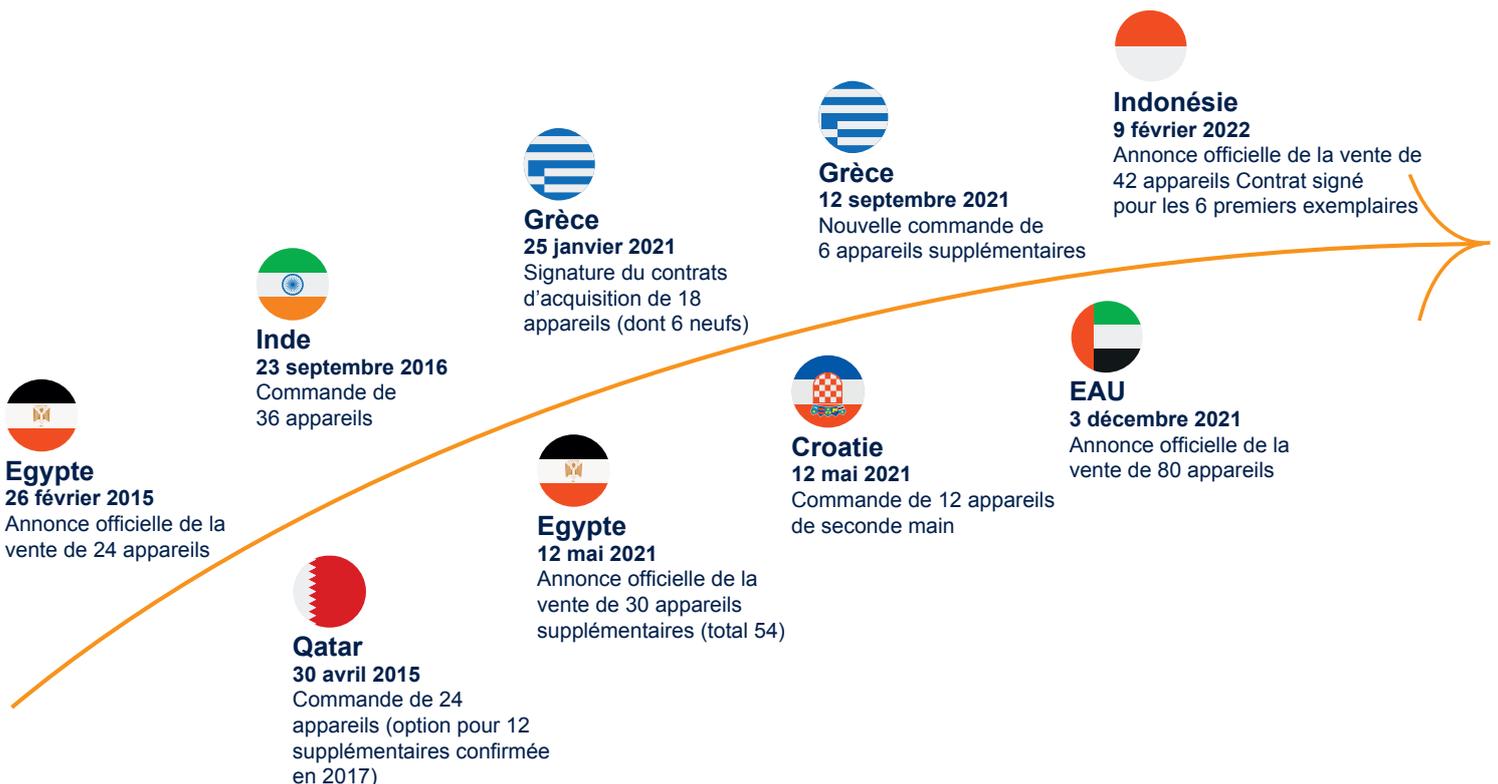
L'avion zéro-émission du futur pourrait avoir un impact sur les cadences de production des avions qu'il concurrencera, dès début 2030, les compagnies aériennes pouvant préférer temporiser les commandes et livraisons d'avions de la génération actuelle pour bénéficier d'une rupture technologique majeure.



*Le B737 Max 10 et l'A321 XLR sont en cours de certification



La chaîne de sous-traitance du Rafale devra également faire face à une montée en cadence importante suite à la dynamique des commandes de Rafale à l'export



» La cadence de production du Rafale devrait passer de **2 à 4 appareils par mois à l'horizon 2024 et demeure un défi pour nombre d'entreprises impliquées dans ce programme.**

» Malgré l'échec des contrats en Suisse et en Finlande, **de nouveaux appels d'offres sont attendus dans les prochains mois** : Qatar (36), Malaisie (24), Inde (110+, dont plus de 30 en version Marine).

» Sur la majorité de ces appels d'offres, le Rafale est en compétition avec l'Eurofighter et le F/A-18 Super Hornet et, désormais, le F35 lorsque l'État acquéreur souhaite rester dans la sphère de défense stratégique américaine et bénéficier de sa protection (et de la capacité nucléaire pour certains pays membres de l'OTAN).



Les impacts potentiels du conflit en Ukraine sur le secteur de l'aéronautique

Premières clés de lecture

L'exposition des industriels et des opérateurs aux marchés russes, ukrainiens et biélorusses est limitée :

- » En 2019, la part de ces 3 pays ne représentait que 3% du nombre total de voyageurs aériens.
- » Airbus et Boeing n'ont en carnet de commandes que 110 avions à livrer en Russie, Biélorussie et Ukraine, soit moins de 1% de leur carnet de commande total :
 - 1,5% pour Boeing
 - 0,4% pour Airbus
- » 800 avions Airbus et Boeing sont en service dans les flottes de ces trois pays, soit 3,2% de leur flotte mondiale, dont plus d'1/3 sont la propriété de loueurs :
 - 3,4% pour Boeing
 - 3,0% pour Airbus

L'impact direct sur l'activité des opérateurs et industriels de l'aéronautique (transport, construction et MRO) est donc limité à court et moyen terme.

Trafic aérien : impact modéré

Au-delà d'une exposition directe modérée, le conflit en Ukraine pourrait avoir un impact sur l'aéronautique civile de manière indirecte :

- La fermeture de l'espace aérien russe oblige les compagnies aériennes asiatiques et européennes à modifier leurs plans de vol. Ces modifications entraînent des allongements de temps de vols d'1 à 2h et une consommation de carburant accrue alors que le prix du kérozène est en forte hausse.
 - » **Hausse des prix des billets, baisse du trafic**
- De même, la confiance des voyageurs pourrait être impactée fortement alors que le trafic reprenait progressivement après les deux années de crise sanitaire. Le trafic international vers l'Europe (occidentale comme orientale) et le trafic intra-européen risquent de souffrir de la perception de tensions géopolitiques par les voyageurs.
 - » **Baisse du trafic**
- Le conflit en Ukraine entraîne une révision à la baisse des perspectives de croissance économique et alimente la tendance inflationniste qui grignote le pouvoir d'achat des consommateurs.
 - » **Baisse du trafic**

Airbus et Boeing pourraient être incités à ralentir les montées en cadences ou a minima à repousser les décisions sur de nouvelles hausses de cadence à la fin de l'année 2022.



Prix des matières : impact fort en cas de conflit durable

Pétrole

(+50% depuis le 1^{er} Janvier)

Le kérozène représente de 20 à 30% des coûts opérationnels d'une compagnie aérienne et souvent plus de 30% pour une low cost. Les compagnies aériennes sont généralement partiellement couvertes face à une hausse des prix (couverture financière et achats en amont) mais seraient fortement impactées par une hausse durable :

- Baisse du trafic aérien en cas de répercussion progressive de la hausse des coûts sur le prix des billets.
- Baisse du trafic aérien en cas de restrictions sur l'utilisation du pétrole si des pénuries apparaissent.
- Baisse des résultats financiers des compagnies aériennes alors que certaines ne se sont toujours pas remises du choc Covid et report des investissements dans le renouvellement des flottes.

Autres matières : Titane, Nickel

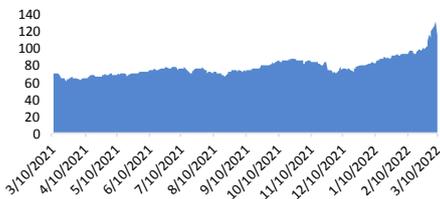
Titane (+260% depuis le 1^{er} Janvier)
Nickel (+13 % depuis le 1^{er} Janvier)

La Russie est le premier producteur mondial de titane et fournit près de 50% du titane de l'industrie aéronautique européenne. Elle assure également près de 10% de la production mondiale de nickel. Les matières premières et approvisionnement constituent le deuxième poste de dépense des équipementiers industriels. Les industriels disposent de stocks pour sécuriser à court/moyen-terme leurs approvisionnements, mais à long-terme, les impacts pourraient être importants :

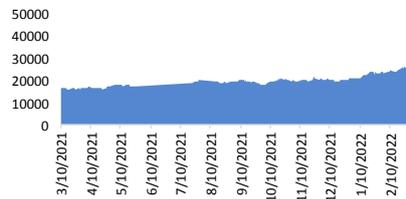
- Hausse du prix des approvisionnements.
- Pénuries directes sur certaines matières, notamment en cas d'embargo russe sur les ventes de Titane.

Remise en question des montées en cadence pour les industriels et hausse des coûts de production.

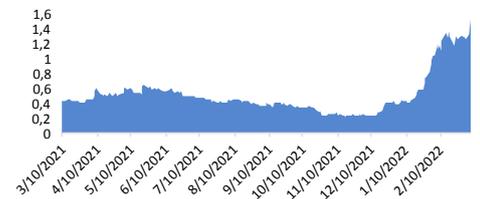
Evolution du prix du baril de Brent sur 1 an (USD)



Evolution du cours du nickel sur 1 an (USD)



Evolution du cours du Titane sur 1 an (CAD)



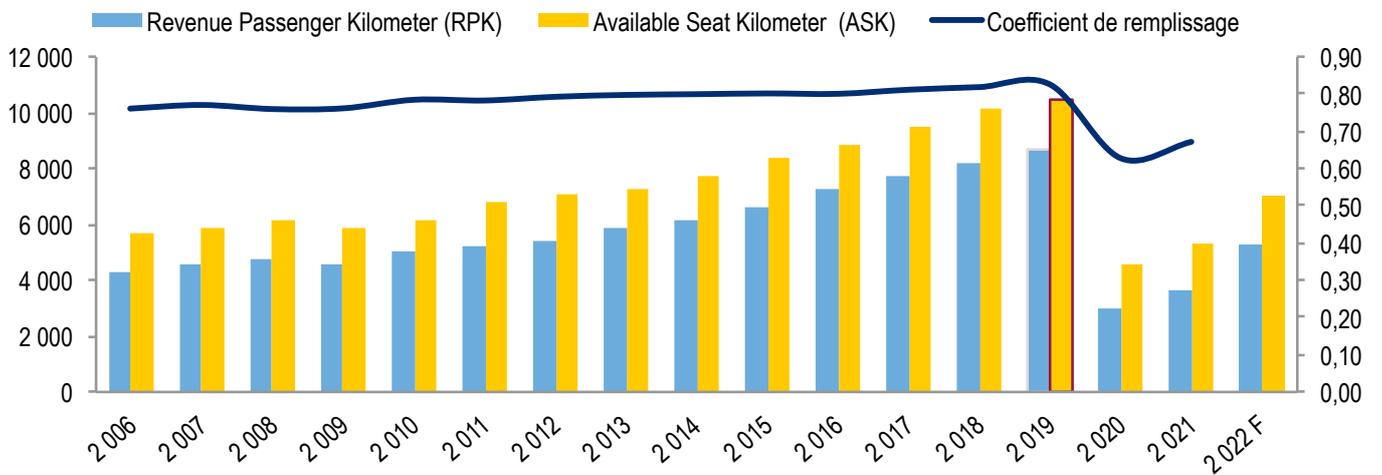




Les indicateurs sectoriels

Actualisé à Décembre 2021

Traffic, capacité et remplissage (IATA,ICAO)



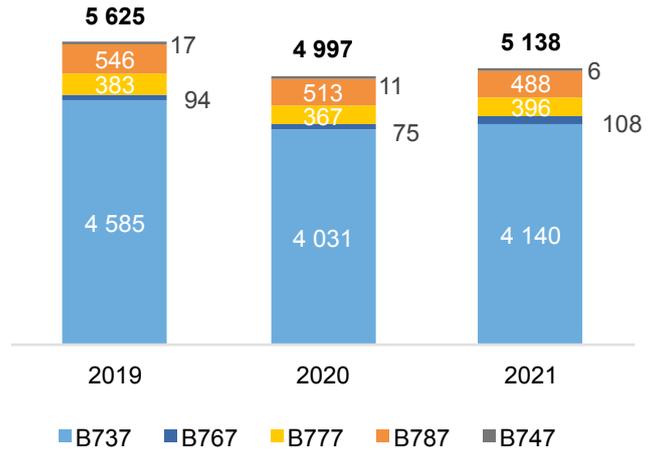
Carnet de commandes Airbus

(nbr d'avions)



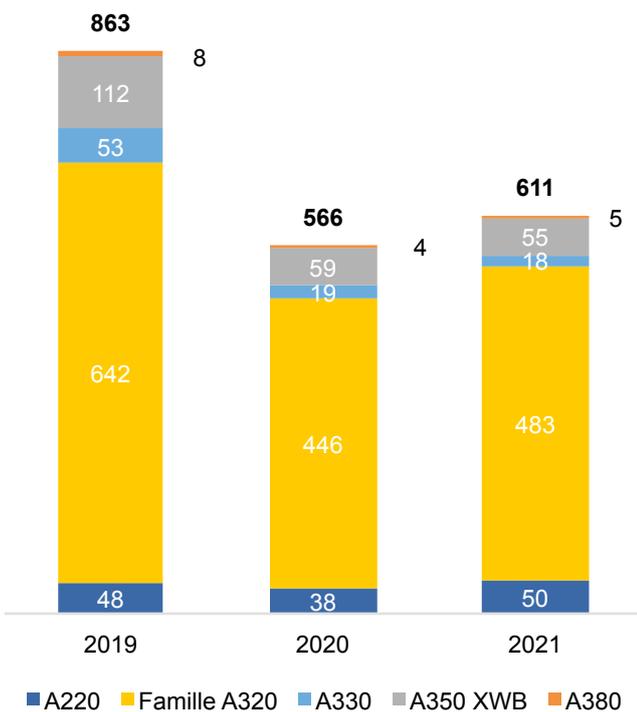
Carnet de commandes Boeing

(nbr d'avions)



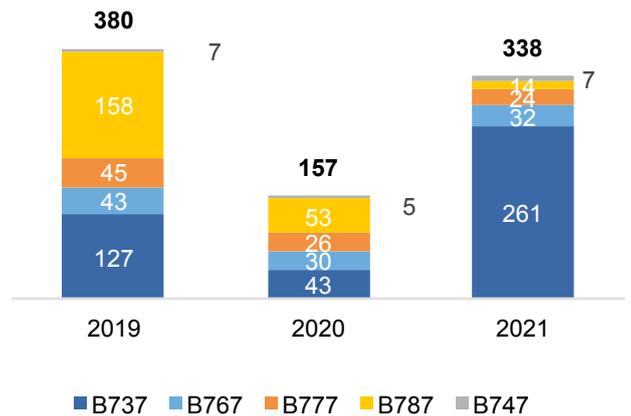
Livraisons Airbus

(nbr d'avions)

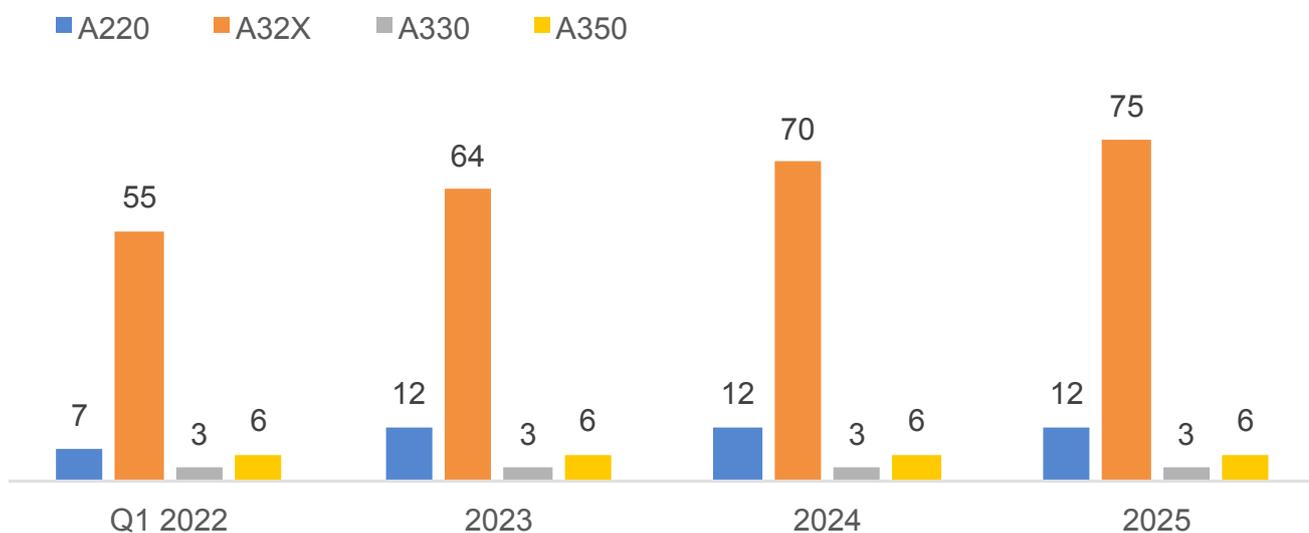


Livraisons Boeing

(nbr d'avions)

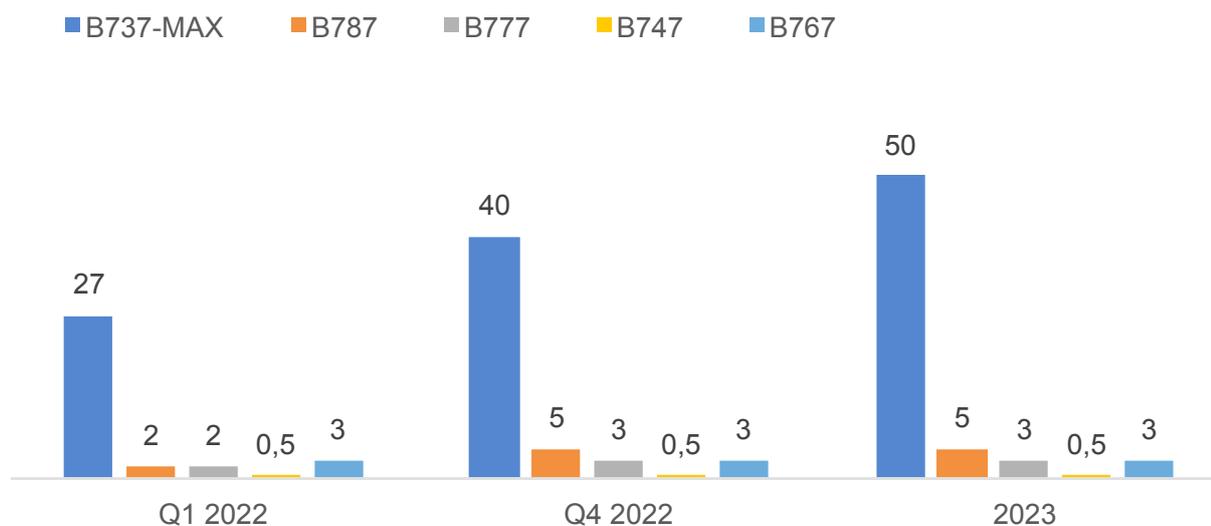


Cadences prévisionnelles mensuelles Airbus



Décision définitive attendue mi-année 2022 ou fin 2022

Cadences prévisionnelles mensuelles Boeing





Evelyne Couderc

+33 (0)6 75 73 39 55
evelyne.couderc@secafi.com

Mauricette Fraty

+33 (0)6 37 61 54 03
mauricette.fraty@secafi.com

Bertrand Hermans

+33 (0)6 86 35 25 55
Bertrand.hermans@secafi.com

Florian Saffroy

+33 (0)6 43 53 79 73
florian.saffroy@secafi.com

Matthieu Stucky

+33 (0)6 45 52 05 63
Matthieu.stucky@secafi.com

Et l'équipe Secteur Aéronautique de SECAFI

À VOS CÔTÉS

Nous sommes aux côtés des instances représentatives du personnel pour comprendre, puis aider à formuler des avis et alimenter le débat sur des choix alternatifs. Veille économique, notes sectorielles et métiers ainsi que benchmark des stratégies des acteurs enrichissent nos diagnostics.

Nos équipes pluridisciplinaires vous accompagnent au quotidien, au travers de 3 axes fondateurs :

- Diagnostic et conseil en matière économique, sociale et financière,
- Veille, anticipation et conduite du changement dans le cadre des mutations,
- Prévention des risques et amélioration des conditions de travail.

