

Le carnet de commandes d'Embraer a cru de 20 % en 2023.

# **Embraer en embuscade face au duopole Airbus-Boeing**

Rémy JUSTON-COUMAT  
2024

**Sur un marché  
marqué par une  
pénurie d'avions  
neufs, le constructeur  
brésilien voit ses  
commandes s'envoler.  
Il étudie plusieurs  
options pour lancer un  
nouvel appareil.**



À mi-course de 2024, la crise de l'offre persiste dans l'aéronautique, qui n'a pas renoué avec ses niveaux de production pré-Covid. Au premier semestre 2024, Airbus a livré 323 avions (+ 2 % par rapport à la même période de 2023). En raison des tensions au sein de son écosystème de sous-traitants, il a revu, fin juin, son objectif de livraisons 2024, à 770 appareils, contre 800 initialement. De son côté, Boeing n'a livré que 175 appareils (contre 266 un an plus tôt) au premier semestre.



**Plongé dans une profonde crise industrielle, le géant américain n'assemble qu'une vingtaine de 737 Max par mois. À cela se sont ajoutées les interventions à réaliser sur les moteurs Pratt & Whitney défectueux, équipant notamment des A320neo. Les compagnies aériennes ont dû immobiliser 670 appareils en avril dernier. Dans une récente étude, le cabinet AlixPartners ne prévoit pas de retour au niveau de livraisons pré-Covid avant 2025-2027.**

**Afin de sécuriser des créneaux de livraison, les compagnies continuent à anticiper leurs achats d'avions. Le carnet de commandes mondial a augmenté de 18 %, cumulant 15.500 avions fin 2023. Il représente neuf ans de production. Sur ce total, 8640 sont des Airbus, 6087 des Boeing et 828 des Comac chinois. Conséquence : des délais de livraison trop longs. « Il n'y a pas de créneau de livraison disponible avant 2030 pour un A320neo commandé aujourd'hui », relève Pascal Fabre, managing director chez AlixPartners**



**Un casse-tête pour les compagnies, contraintes de revoir à la baisse leur plan de croissance. Frustré, John Kirby, PDG de United Airlines, a appelé, fin juin, à la fin du duopole Airbus-Boeing sur les avions de plus de cent places. Et pour l'émergence d'un troisième acteur, citant le brésilien Embraer.**



A white Airbus A350-900 aircraft is shown in flight, banking to the right. The aircraft is positioned in the lower half of the frame, flying over a vast expanse of white, fluffy clouds. The sky above the clouds is a clear, bright blue. The aircraft's four engines are visible under the wings. The text 'Une gamme de trois avions modernisés' is overlaid on the left side of the image in a dark teal, sans-serif font.

# Une gamme de trois avions modernisés

Rémy JUSTON-COUMAT  
2024

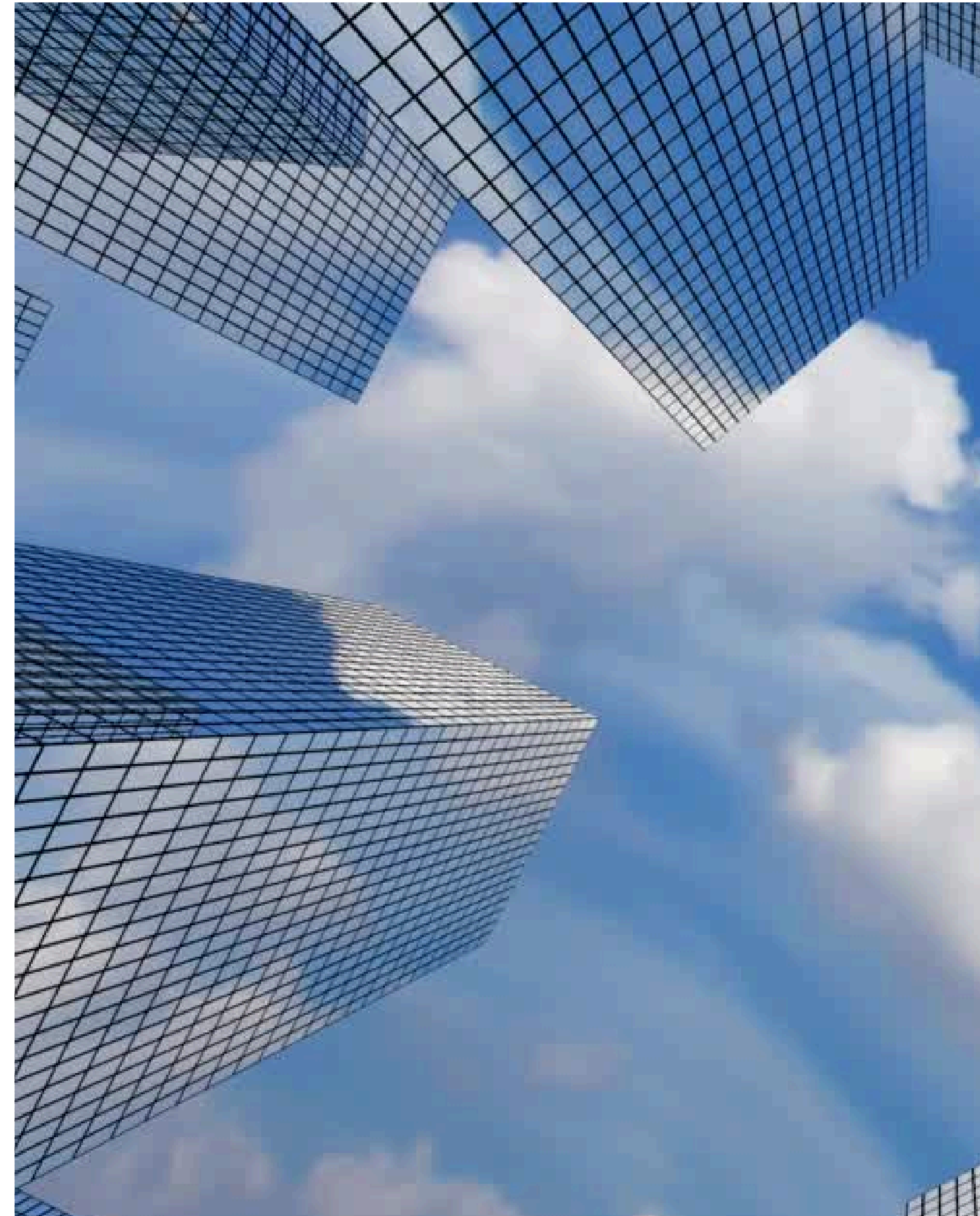
**Comac n'est en effet pas une alternative. Il n'a pas encore certifié son C919 hors de Chine. Au printemps, il a réactivé une demande (gelée pendant la crise sanitaire) de certification auprès de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (Easa), dont des experts sont attendus en Chine courant juillet. Pékin espère obtenir le précieux sésame d'ici à 2025 ou 2026. L'Easa a douché cet espoir, « l'avion étant trop nouveau (bien qu'il intègre des technologies occidentales, NDLR) pour savoir si ce sera facile ou difficile » de le certifier aussi vite.**



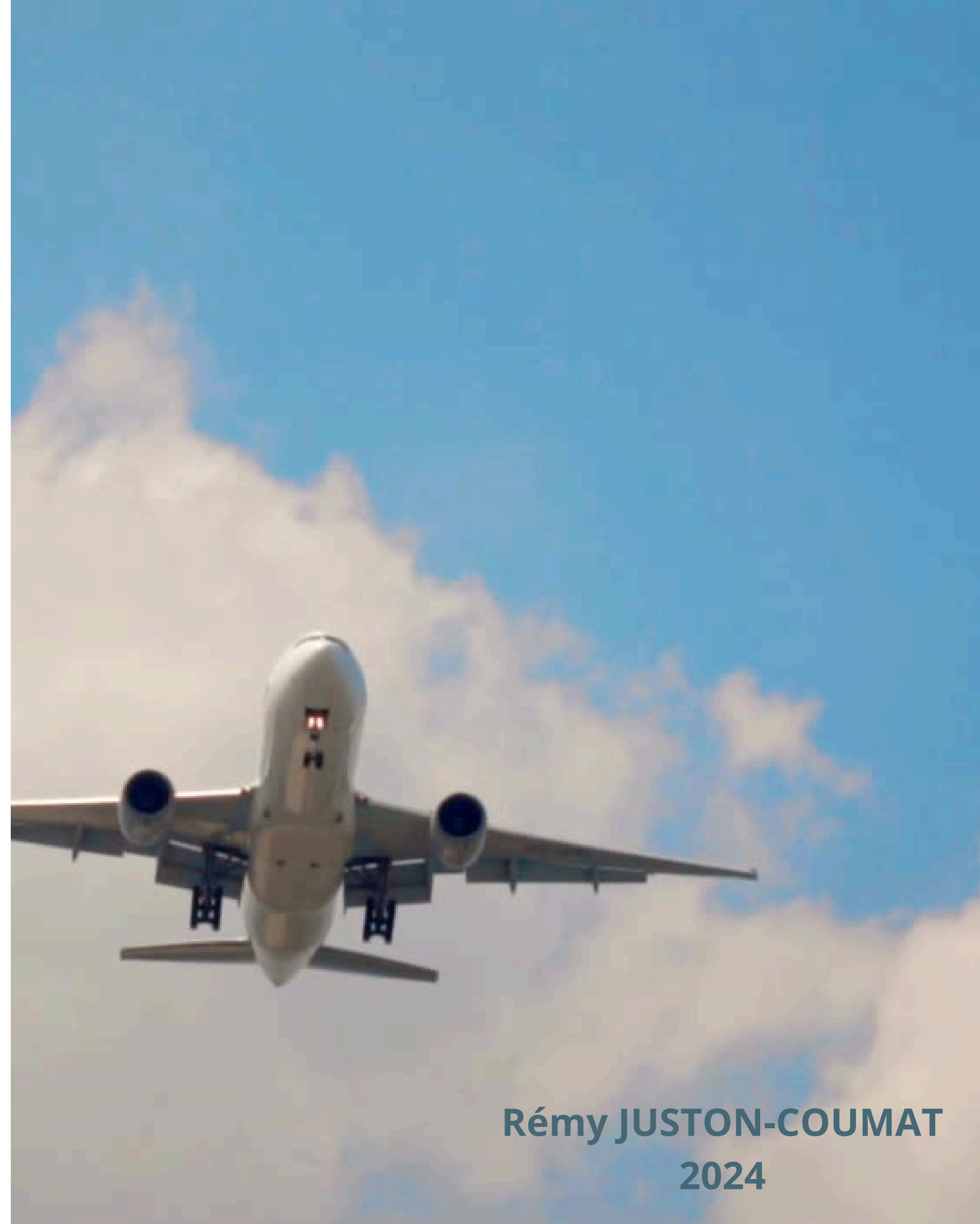
**Enfin, les cadences de production du C919 sont faibles : un exemplaire livré en 2022, trois en 2023, plus de dix en 2024 et 150 prévus en 2028.**



**Dans ce contexte, « Embraer a une carte à jouer, en particulier sur le segment des A220, A319 et 737 Max 7, les plus petits avions court et moyen-courriers d'Airbus et de Boeing. Le brésilien a un immense avantage sur ces derniers : il peut livrer en moins de deux ans », développe Marc Durance, associé au cabinet Indefi. Le manque chronique d'avions « peut inciter les compagnies à repenser leur stratégie pour être livrées plus rapidement », abonde Rémy Bonnery, associé au cabinet Archery Strategy Consulting.**



**La branche aviation commerciale du constructeur brésilien, qui produit aussi des jets d'affaires et des appareils militaires, compte une gamme de trois avions modernes, remotorisés et certifiés partout dans le monde. Les nouveaux 175-E2, mis en service en 2021, 195-E2, arrivé en 2019, et 190-E2 (2018) ont des coûts d'exploitation compétitifs et consomment 17 % de moins de kérosène que leurs anciennes versions.**



**« Il y a une forte hausse de la demande pour nos avions », a récemment confirmé Francisco Gomes Neto, PDG d'Embraer. En témoigne la hausse de 20 % du carnet de commandes, à 11,1 milliards de dollars en 2023. Ou encore le contrat géant signé, en mars, par American Airlines, une Major américaine, pour 90 175-E2, assorti d'une option sur 43 avions supplémentaires.**

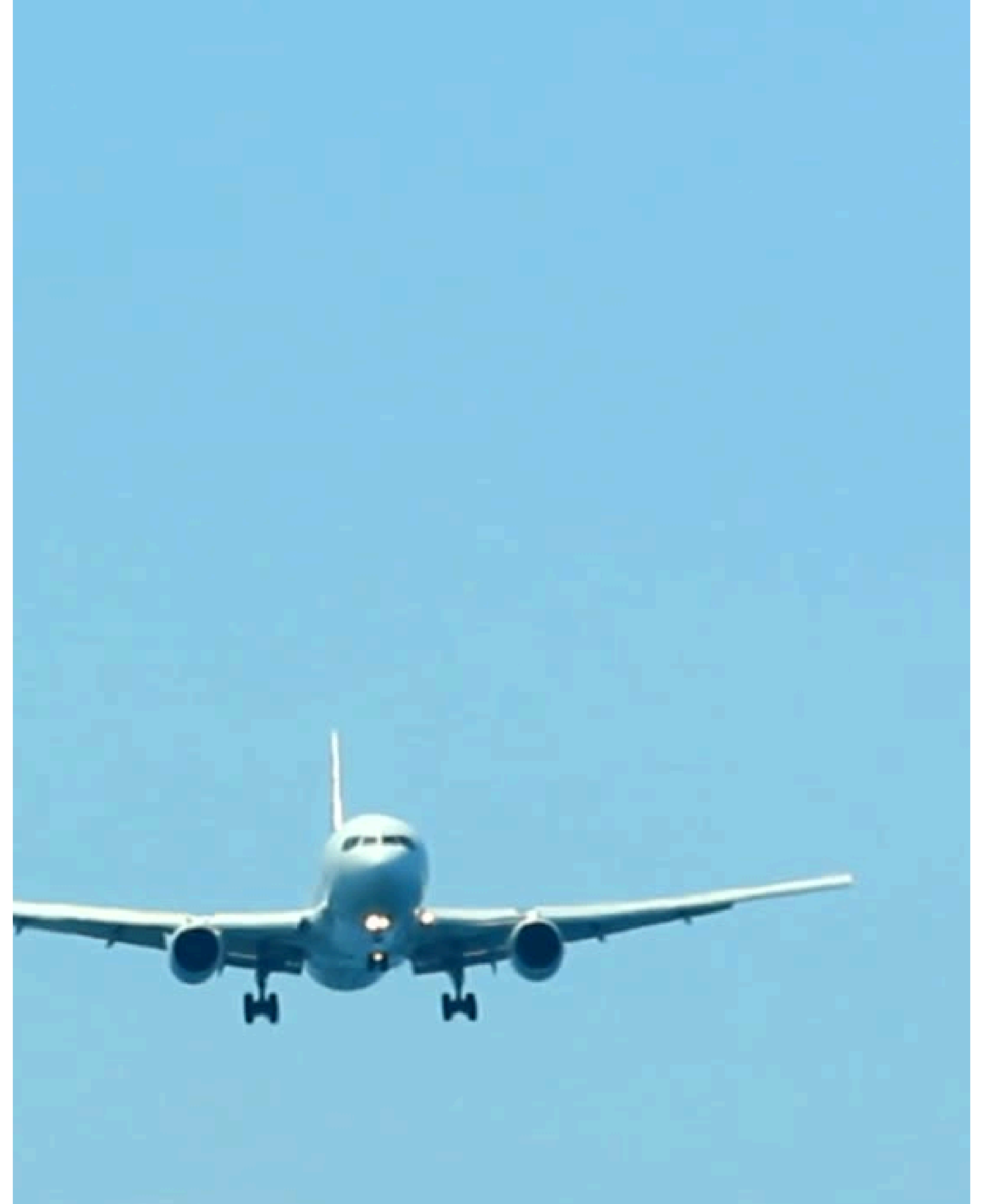


# Numéro un mondial des jets régionaux



Rémy JUSTON-COUMAT  
2024

**Embraer réussit à augmenter ses cadences, malgré les tensions au sein de la supply chain. Cette année, il prévoit de livrer entre 197 à 215 avions, dont entre 72 à 80 jets régionaux, contre 64 en 2023. Ce qui reste un volume modeste comparé à celui d'Airbus. En outre, s'il est numéro un mondial des jets régionaux, le brésilien ne répond qu'à une partie de la demande en moyen-courriers. Pour devenir une alternative plus puissante à Airbus et Boeing, il devrait rallonger son 195-E2 ou lancer un nouvel avion.**



**« Il n'est pas sûr que cela soit possible sans intervenir sur le fuselage et sans nouveau moteur : le 195-E2 est déjà une version rallongée du 190-E », relève Marc Durance. « Embraer a la capacité technique de lancer un nouvel avion. Mais il n'a pas le capital pour cela. Il lui faudrait investir 5 milliards à 10 milliards, c'est risqué pour un constructeur qui pèse 5,2 milliards de chiffre d'affaires », estime Pascal Fabre. D'autant qu'Embraer vient de renouer avec les profits (10 % de marge) en 2023, après trois ans de pertes.**

**Rémy JUSTON-COUMAT**  
**2024**



**Le groupe s'est relevé après l'abandon, en 2020, du projet d'alliance avec Boeing. Confronté à une double crise (Covid et Max, après deux crashes meurtriers), le géant américain a renoncé à racheter la division jets commerciaux, pour 4 milliards. Comac avait, alors, en vain tenté de convaincre Brasilia de lui faire une place au capital d'Embraer, contre un investissement de 1 milliard.**



Embraer envisage plusieurs options, notamment des partenariats avec des pays tels que l'Inde, qui ont des ambitions dans l'aéronautique civile. Une décision pourrait être prise en 2025. Si le brésilien se lance, son nouvel avion ne sera pas mis en service avant 2030, au mieux. Les compagnies devront donc ronger leurs freins encore un long moment avant de voir la fin du duopole Airbus-Boeing...

