

AÉRONAUTIQUE L'avionneur se heurte à des problèmes de fabrication

Boeing retarde de six mois la livraison de son 787 Dreamliner

NEW YORK CORRESPONDANT



Boeing a annoncé, mercredi 10 octobre, le retard de six à sept mois de la livraison de ses premiers avions 787 Dreamliner, son long courrier de " nouvelle génération ". Largement fabriqué avec des matériaux composites, il est présenté comme plus léger, moins bruyant et plus économe en carburant que les appareils actuels.

Le premier devait être livré à la compagnie japonaise All Nippon Airways (ANA) en mai 2008. Il ne le sera pas avant " fin novembre ou décembre ", a déclaré le PDG de Boeing, Jim McNerney. Mais seules 15 des 48 compagnies ayant passé commande seront affectées par ces retards, a-t-il ajouté. A ce jour, 710 Dreamliner ont été commandés. Les trois principaux preneurs d'ordres sont l'américain ILFC, une société de location d'avions (74 avions), ANA (50) et l'australien Qantas (48). Les deux derniers entendent demander des compensations. M. McNerney estime pouvoir " livrer 109 Boeing 787 en 2009 ", un montant proche du nombre initialement prévu (112). Il a affirmé que cela n'aurait " pas de conséquences " financières pour son groupe. L'action Boeing a cependant perdu 2,73 % mercredi à Wall Street.

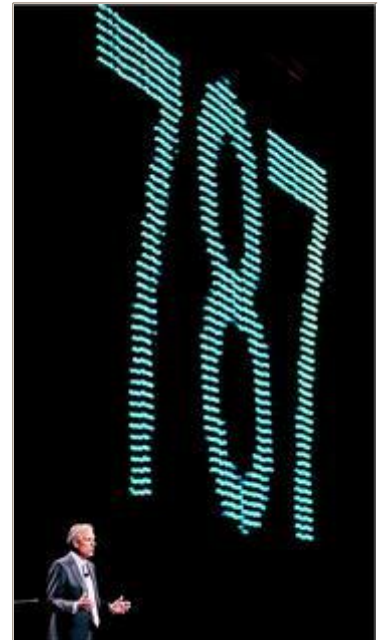
Cette annonce a suscité des inquiétudes aux Etats-Unis. Lorsque, le 5 septembre, le patron de la division aviation civile de Boeing, Scott Carson, avait annoncé que, en dépit d'un report de deux mois du premier test en vol du Dreamliner, la firme maintenait inchangées ses dates de livraison, les spécialistes avaient réagi par une boutade : si Boeing y parvient, ce sera l'équivalent d'un *hole in one* au golf (placer la balle dans le trou en un seul coup), avaient-ils commenté.

CRAINTE DE REPORTS EN CASCADE

Il a suffi d'un mois pour qu'on apprenne qu'il n'y parviendrait pas. Prévu pour la fin août, le premier vol d'essai est reporté à mars ou avril prochain. Beaucoup se demandent désormais si, au lieu d'un *hole in one*, Boeing ne va pas faire un *bogey* (un nombre de coups supérieur à la norme du parcours), autrement dit un report, à terme, supérieur à ce qui est aujourd'hui annoncé.

L'argument invoqué pour expliquer le retard ne rassure pas les analystes. L'avionneur évoque des " problèmes d'approvisionnement par les sous-traitants " et la " non-disponibilité de pièces détachées ". Déjà, lors de l'annonce du retard du premier vol, M. Carson avait mis en cause la sous-traitance, en particulier les fabricants chargés de fournir les logiciels de vol. Boeing est confronté à de nombreux problèmes avec ses sous-traitants. La firme a dû envoyer des centaines d'ingénieurs en Italie, au Japon et en Israël, pour les aider à répondre aux commandes.

Le " modèle Boeing ", qui a permis à la firme américaine de reprendre la première place mondiale à Airbus, consiste à se recentrer sur ses métiers de base - ceux de concepteur et d'assembleur d'avions -, en sous-traitant



Le patron de Boeing, Jim McNerney, en juillet, sur le site d'assemblage du 787 Dreamliner à Everett, près de Seattle, dans l'Etat de Washington (nord-ouest des Etats-Unis). ROBERT SORBO/REUTERS

CHRONOLOGIE

26 AVRIL 2004 :

Boeing lance la fabrication d'un biracteur long-courrier, de 200 à 300 places, après la première commande de 50 appareils par la compagnie japonaise ANA qui les recevra à partir de 2008

8 JUILLET 2007 :

présentation du 1er modèle. La date coïncide avec son nom dans le calendrier américain, le mois étant placé en premier (7-8-7). Boeing n'avait pas conçu de nouvel avion depuis le 777, treize ans auparavant.

5 SEPTEMBRE :

le 1er vol d'essai est repoussé à l'automne " entre mi-novembre et mi-décembre ". Le calendrier des livraisons est maintenu.

[-] fermer

le plus possible la fabrication des pièces. Pour le 787, ce principe a été poussé au maximum, puisque 70 % des composants de l'appareil sont fabriqués chez 43 sous-traitants. Le 5 septembre, M. Carson avait aussi invoqué des *"problèmes d'assemblage"* de la structure même de l'appareil. Ils ont été confirmés mercredi. En faisant porter la responsabilité de ces problèmes sur les sous-traitants, Boeing prend un risque : celui de remettre en question sa stratégie industrielle.

Pour tenir les délais de livraison en 2009, le planning prévoyait d'avoir terminé le montage de base de 47 avions au moment du premier test en vol. Le report du délai de fabrication indique que cet objectif ne sera pas tenu. Dès lors, la crainte est celle d'un report en cascade des livraisons.

" Tout dépendra, juge un ancien directeur général du site de fabrication du moteur General Electrics-Snecma à Cincinnati (Ohio), des tests en vol. " " A ce jour, Boeing n'a qualifié aucun de ses systèmes, en particulier les nouvelles structures en matériaux composites. " Pour valider sa certification, le Dreamliner devra effectuer 1 300 heures de vol et 3 700 de manoeuvres au sol. Si la firme rencontre alors des problèmes techniques, le report des livraisons pourrait atteindre deux ans... comme Airbus avec le A380 !

Sylvain Cypel

© Le Monde

 **article précédent**

Les jeunes médecins inquiets des...

article suivant ►

Chez Chrysler, la direction et l'UAW...