

Spirit monte à bord de l'Airbus A350

Véronique Guillermand

14/05/2008 | Mise à jour : 14:49 | Commentaires 9

DR

Candidat malheureux à la reprise de sites de l'avionneur en Europe, le groupe américain est sélectionné pour le prochain programme phare.



L'américain Spirit est de retour sur le Vieux Continent. Et de belle façon. Airbus a en effet sélectionné ce spécialiste des composites pour participer à son futur programme phare, le long courrier A 350 XWB. L'équipementier va prendre en charge la réalisation d'une partie du fuselage de l'avion (la section 15 pour les spécialistes) que jusqu'à présent Airbus fabriquait en Europe. L'avionneur doit rendre publique sa décision de façon imminente.

Devenu la bête noire des syndicats en France et en Allemagne, Spirit, détenu par le canadien Onet, avait été écarté de la liste des repreneurs potentiels des sites européens d'Airbus en décembre dernier. Depuis, l'avionneur a été contraint de renoncer à Méaulte et Saint-Nazaire Ville au français Latécoère, dont la surface financière était juste pour une telle opération. Airbus a aussi renoncé à céder les usines de Varel Nordenham et Augsburg à l'allemand MT Aerospace. Contrairement à Spirit, les candidats européens n'étaient guère expérimentés en matière de composites.

L'américain naît en 2005 lorsque le fonds Onet boucle le rachat pour 1,5 milliard de dollars de deux sites mis en vente par Boeing, à Wichita au Kansas et à McAlester et Tulsa en Oklahoma avec leurs 6 400 salariés. Un an plus tard, Spirit franchit l'Atlantique en rachetant deux usines mises en vente par le britannique BAE Systems. Aujourd'hui, le groupe coté à Wall Street, qui emploie 12 000 salariés, entre chez Airbus en montant à bord d'un programme emblématique à double titre. C'est avec l'A 350 XWB qu'Airbus va roder son nouveau modèle, qui repose sur le partage des risques financiers et industriels avec de grands partenaires. C'est avec lui aussi qu'Airbus va effectuer le grand saut technologique dans l'ère des composites l'avion en comptera plus de 50 %, à l'instar de Boeing avec son B 787, programme dans lequel Spirit est également engagé.

L'américain avait un argument de taille pour convaincre Airbus : la fabrication aux États-Unis. L'avionneur cherche en effet à réduire les coûts en euro de l'avion. Cette partie de l'appareil était auparavant promise à l'Europe. L'offre de l'équipementier américain a été préférée à celles portées par l'italien Alenia et le néerlandais Stork Fokker.

Airbus, qui va investir 10 milliards d'euros pour l'A 350 XWB, a également déjà confié 5 % du programme à l'industrie chinoise et compte aussi sur des partenaires en Russie.

Conserver les productions sophistiquées en Europe

Airbus démontre que, malgré l'échec des négociations pour la reprise de cinq usines, il tient pour le moment le calendrier prévu de l'A 350 XWB. Toutes les parties doivent être attribuées d'ici à la fin de l'année. À ce stade, Thales a été retenu pour réaliser l'ensemble du cockpit, 82 % des fournisseurs de systèmes ont été choisis. Quant aux aérostructures (les grandes pièces métalliques qui, une fois assemblées, constituent le fuselage de l'avion), elles sont essentiellement fabriquées dans les usines qu'Airbus conserve finalement en les filialisant. Le constructeur va investir à la place de Latécoère et de MT Aerospace afin que ses sites passent du métallique au composite. L'équipementier français reste partenaire du programme.

Le choix de Spirit préfigure ce que sera l'ambition de « Power 8 Plus », les mesures additionnelles au plan actuel qui entreront en vigueur à partir de 2010. Airbus veut réaliser une part plus importante de ses achats en dollars et travailler avec des équipementiers installés en zones dollar et à bas coûts. Cela, de façon plus systématique qu'aujourd'hui. Airbus va profiter de l'importante montée en cadence de tous ces programmes les carnets de commandes sont archipeints pour l'A 320 et l'A 330 pour transférer hors zone euro les surplus de production. Il ne s'agit pas pour autant d'installer de nouvelles chaînes d'assemblage hors d'Europe, après la Chine et les États-Unis, mais plutôt des productions intermédiaires ainsi que des pièces basiques. Ce qui permettra à Airbus d'investir et de conserver en Europe les productions à plus forte valeur ajoutée.

À Méaulte par exemple, l'idée est de développer des ateliers composites de nouvelle génération et de former les salariés à cette nouvelle technologie, mais de transférer la fabrication des pièces primaires en zone à bas coût, comme en Tunisie ou au Maroc.

LIRE AUSSI

» [A380](#) : Air France, Qantas, Emirates devront patienter trois mois de plus

» [EADS revient dans le vert](#)