

Rolls-Royce  
Boeing  
pas  
un  
1000, moteur  
787.

## AÉRONAUTIQUE I

# Moteur grippé pour Rolls-Royce

Retard de livraison chez Boeing, incertitudes sur l'alliance avec Pratt & Whitney, stratégie risquée sur les monocouloirs... Le motoriste britannique traverse une période délicate.



## Un spécialiste de la forte puissance

Chiffre d'affaires 2009 **5,5 milliards d'euros** (aéronautique civile) sur un total de 12,3 milliards

Répartition du chiffre d'affaires de Rolls-Royce par type de moteur

Moteurs de forte puissance (A330, A380, B777...) **62%**



Moteurs V2500 (A320) **13%**

Moteurs de faible puissance (jet d'affaires, avions régionaux) **25%**

SOURCE : ROLLS-ROYCE

Comme le temps s'accélère. Success story de l'industrie britannique il y a encore un an, Rolls-Royce semble accumuler les ennuis depuis quelques mois. Fin août, le motoriste était désigné par Boeing comme responsable du dernier retard de son Dreamliner 787. Rolls-Royce n'a pu assurer la disponibilité de son moteur (le Trent 1000) nécessaire au bon déroulement du programme d'essais en vol. Le britannique admet avoir connu début août un incident technique sur son site principal de Derby. Si certaines sources évoquent l'explosion d'un moteur sur le banc de test alors qu'il était soumis à des efforts extrêmes, Rolls-Royce use d'un euphémisme en parlant d'un incident avec projection de quelques débris...

Au-delà des soucis techniques, c'est la stratégie à long terme du motoriste qui pose question. Une récente prise de position a pu décontenancer ses clients. S'exprimant au salon de Farnborough en juillet dernier, Robert Nutall, son vice-président marketing, a estimé que les études d'Airbus et de Boeing sur une nouvelle motorisation de leurs appareils moyen-courriers - type A320 et B737 - n'étaient pas pertinentes sur le plan économique. Les deux aviateurs songent en effet à équiper leurs avions vedettes de réacteurs plus économiques pour répondre aux demandes des compagnies aériennes. Les concurrents de Rolls, CFM International

## Un carnet de commandes solide

Malgré ses ennuis, le motoriste profite de la reprise du secteur aéronautique. Lors du salon de Farnborough de juillet dernier, il a engrangé pour 1,7 milliard de dollars de commandes. Les moteurs Trent 700, conçus pour équiper les A330, se sont vendus comme des petits pains pour un montant total d'un milliard. De quoi booster un carnet de commandes déjà plein de 5 100 moteurs à livrer correspondant à une valeur record de 57,4 milliards d'euros.

(GE-Snecma) et Pratt & Whitney (United technologies) n'ont pas ces états d'âme et pourraient fournir les aviateurs dès 2014 voire 2013. « Notre solution apporte des gains significatifs et notamment une réduction de la consommation de 15 % par rapport aux moteurs actuels », explique François Planaud, directeur général de la division moteurs civils de Snecma (Safran). Il est vrai toutefois que le groupe de Derby a de quoi faire avec 2 400 moteurs en carnet de commandes, destinés à des gros-porteurs comme l'A380, le B787 ou l'A330. Si Airbus et Boeing optaient pour cette modernisation, Rolls-Royce se priverait d'un pan entier

du marché et non des moindres ! Le segment des moteurs pour monocouloirs représentant 250 milliards de dollars sur les vingt prochaines années.

## STRATÉGIES DIVERGENTES

Plus grave. Dans ce créneau, il est allié à Pratt & Whitney au travers de la société IAE, qui fournit le moteur V2500 à environ un A320 sur deux. Mais ce partenariat risque d'en prendre un coup. Aujourd'hui, leur stratégie diverge et Pratt & Whitney a conçu un successeur au V2500 sans y associer son partenaire. Pour ne rien arranger, Rolls-Royce a entamé en août dernier une action en justice contre ce dernier pour violation de brevets. De quoi mettre un terme à leur alliance ? Aucun des deux groupes n'y a intérêt : la base installée du V2500 est d'environ 4 000 moteurs, avec beaucoup de contrats de maintenance à la clé. « Elle est considérable et génératrice d'une activité de services non négligeable », précise Zafar Khan, analyste à la Société générale. De plus, Rolls-Royce garde quelques atouts en main. Le groupe travaille activement sur la technologie dite « open rotor ». Il s'agit d'un turboréacteur dont le fan (la grande hélice située devant), n'est pas caréné. Ce concept permettrait des économies de carburant de l'ordre de 25 %. Mais l'horizon reste lointain : l'open rotor ne sera pas opérationnel avant 2020. ■

HASSAN MEDDAH