

Boeing, le pentagone et le budget américain

Le contrat mirifique de location / achat d'avions ravitailleurs par le pentagone à Boeing que certains avaient qualifié de « Boeing marshall plan » est en train de tourner au cauchemar pour la firme de Chicago.

Le géant américain a d'abord du licencié Mike Sears le directeur financier et Darleen Druyun, responsable de la division systèmes de défense et missiles. Cette dernière était au centre de l'affaire puisque, responsable des achats de l'armée de l'air américaine, elle est fortement soupçonnée d'avoir transmis à Boeing le détail des offres d'Airbus dans l'appel d'offre pour les avions ravitailleurs, permettant ainsi à la firme américaine d'ajuster au mieux ses propositions et d'obtenir le contrat.¹ Cette part du feu n'a pas été suffisante et c'est finalement le PDG du groupe, Phil Condit, qui a brutalement démissionné.² Il est remplacé par Harry Stonecipher, ancien vice-président du groupe à la retraite depuis 2002. Le choix n'est pas sans importance car Stonecipher est aussi l'ancien PDG de McDonnell Douglas qui a négocié la fusion de son groupe avec Boeing (une transaction de 16. Milliards de dollars). Avec cette fusion, Stonecipher était entré dans le groupe Boeing et avait notamment mené une réduction des effectifs de la division avions civils pour orienter le groupe plus fortement vers les activités militaires, à l'instar de ce que faisait McDonnell Douglas.

Cette évolution se lit clairement dans l'évolution comparée des résultats des activités civiles et militaires :

	Chiffre d'affaires total (milliards de dollars)	Chiffre d'affaires civil (milliards de dollars)	Chiffre d'affaires militaire (milliards de dollars)
1993	25,4	20,3	5,1
2002	54,1	28,7	25,4
Evolution 2002/1993 en %	+ 113 %	+ 41 %	+ 401 %

¹ AFP 25 novembre 2003

² AFP 1^{er} décembre 2003

De plus Stonecipher était particulièrement virulent contre Airbus : au moment où la proposition de fusion General Electric / Honeywell était examinée par la commission européenne (qui rendra finalement un avis négatif), stonecipher n'hésitait pas à manier la menace :

*Ce ne sont pas les compagnies aériennes qui s'opposent à la fusion, c'est Airbus. Si la commission bloque ce projet, il se pourrait qu'il y ait des difficultés dans le domaine commercial.*³

C'est dire que son retour à la tête de Boeing doit être considéré comme un durcissement de la direction de l'avionneur qui a subi dans la dernière période des revers significatifs : d'abord, sur ce contrat d'avions ravitailleurs, le pentagone a lancé une enquête, dont Donald Rumsfeld n'exclut pas qu'elle puisse se conclure par une suspension du contrat,⁴ qui avait déjà été réduit de 26 à 18 milliards de dollars.⁵ Ensuite, le groupe de Chicago est l'objet d'une plainte de son concurrent Lockheed-martin pour irrégularité dans l'attribution d'un important contrat de l'US Air Force.⁶ L'éventualité d'une fusion avec le groupe britannique BAE Systems évoquée en début d'année 2003 ne s'est pas concrétisée.⁷

Mais surtout, les projets de Boeing ont subi des échecs : quand EADS a lancé son programme d'avion gros porteur AXXX (devenu A380) la firme américaine a d'abord annoncé le lancement de versions allongés du Boeing 747, conçues pour être en concurrence directe avec l'A380. mais le 747 allongé n'a rencontré aucun succès. Boeing a alors mis en avant le projet de sonic cruiser, un appareil quasi supersonique dont le concept a été un fiasco ; le groupe a provisionné 1,2 milliards de dollars au premier trimestre 2003 et son chiffre d'affaires pour l'année devrait être en recul de plus de 10% par rapport à celui de 2002.⁸ Aujourd'hui la firme de Chicago revient à Seattle, son ancien siège pour annoncer le lancement du 7E7, « dreamliner », « avion de rêve » long-courrier, censé redonner la main au constructeur américain qui en 2003

³ voir *le monde* du 17/18 juin 2001

⁴ AFP 26 novembre 2003

⁵ AFP 23 octobre 2003

⁶ AFP 10 juin 2003

⁷ AFP 9 juin 2003

⁸ AFP 10 avril 2003.

pour la première fois livrera moins d'avions (275) que son concurrent européen (300). Le programme 7E7 devrait permettre au constructeur US de bénéficier d'environ 3,2 milliards de dollars de subventions.⁹ De plus une part importante (un tiers) du programme ayant été confié à des firmes japonaises, celles-ci sont en mesure de profiter de conditions d'aides étatiques nippones particulièrement favorables. Néanmoins, pour le moment le 7E7 n'est encore qu'à l'état d'ébauche

Dans ce contexte, l'orientation donnée à Boeing est de se tourner plus nettement vers les productions militaires. L'augmentation du budget américain constitue évidemment un facteur favorable en ce sens et même si certaines des décisions de la structure administrative américaine font pression sur le groupe de Chicago, il est fort probable que des décisions bienvenues de commandes l'aideront à passer ce cap difficile.

Jean-paul Hébert

⁹ La tribune 17 décembre 2003