

Le point de vue de
LAURENCE NARDON

Publié par *Les Echos* le 9 novembre 2001.

Boeing , le vol vers le spatial et le militaire

Les événements du 11 septembre ont entraîné une baisse de fréquentation sans précédent des avions de ligne. Les compagnies aériennes américaines répondent actuellement à une demande réduite de 15 % à 25 % par rapport à la situation habituelle. Elles prévoient en conséquence de retirer entre 750 et 1.000 avions de leurs flottes d'ici à la fin de l'année. Le Congrès américain n'est pas resté inactif devant ces difficultés, décidant 5 milliards de dollars d'aide immédiate en faveur des compagnies aériennes et 10 milliards en prêts garantis. Les constructeurs aéronautiques n'en sont pas moins confrontés à de fortes difficultés, dues à une brusque chute des commandes d'avions. Boeing, pour sa part, a annoncé fin septembre un plan social de très vaste ampleur. La compagnie aéronautique prévoit la suppression de 20.000 à 30.000 emplois dans sa division d'aviation commerciale d'ici à fin 2002. Elle a également fait savoir qu'elle allait réduire de 20 % sa production d'avions civils. Une partie de cette restructuration était prévisible depuis plusieurs mois, en raison du ralentissement général de la croissance du secteur aérien commercial. Pour Boeing, le secteur de l'aéronautique civile représente jusqu'à présent la moitié de ses effectifs (95.000 employés sur 198.000) et 60 % d'un revenu de 51,3 milliards de dollars en 2000. La firme de Chicago souhaite maintenant réduire sa part d'aéronautique civile et développer ses autres secteurs d'activité. Cette évolution se trouve précipitée et fortement aggravée par les événements du 11 septembre. Dans ce contexte, le « bail out » fédéral peut apparaître comme une aide indirecte inattendue pour accomplir cette restructuration.

Les frappes sur l'Afghanistan ont fait entrer les Etats-Unis dans une phase de riposte militaire aux événements du 11 septembre. Cela renforce la probabilité d'une augmentation du budget militaire américain pour l'année prochaine. A l'heure actuelle, le Congrès envisage une augmentation du budget du département d'Etat de la Défense de 18 milliards de dollars, qui viendraient s'ajouter au budget actuellement fixé à 320 milliards. Mais ce montant pourrait être revu à la hausse au fur et à mesure du processus législatif.

Ces fonds supplémentaires garantiraient le maintien des principaux programmes d'armement poursuivis par les industriels comme Boeing. Le pôle militaire de Boeing représente aujourd'hui un quart de son chiffre d'affaires, mais sa part devrait augmenter. En compétition avec Eurofighter, EADS et l'équipe Alenia Aerospazio-BAE Systems, Boeing répond actuellement, par exemple, à une commande de la Corée du Sud qui projette d'acquérir pour 4 milliards de dollars d'avions de combat. Boeing cherche aussi à développer ses activités spatiales, qui ne représentent encore que 15 % de ses revenus. La firme propose plusieurs types de satellites sur le marché commercial, ainsi que des lancements à partir des fusées Delta et du système Sea Launch. Elle travaille également sur contrat avec les instances fédérales.

Ainsi, Boeing Space Systems devrait bénéficier du renforcement du budget militaire. La filiale participera sans aucun doute à la fabrication de la composante spatiale du futur système de défense antimissile et des futurs systèmes spatiaux de reconnaissance. Le département de la Défense lui octroie également d'autres types de financement : le constructeur américain vient d'inaugurer à Cap Canaveral, en Floride, ses installations dédiées au nouveau lanceur lourd Delta IV. Celles-ci sont en partie financées par l'armée de l'air américaine, dans le cadre du programme Evolved Expendable Launch Vehicle.

Par ailleurs, Boeing continuera à recevoir d'importants contrats de la Nasa, notamment pour sa participation à la station spatiale internationale et au programme de navette spatiale. Malgré les rumeurs entendues récemment, il semble que le budget de l'agence spatiale ne devrait pas pâtir des conséquences budgétaires des événements actuels. Si l'on évoque un tassement de son budget de 2 % ou 3 %, celui-ci n'interviendrait que pour l'année budgétaire 2003. La firme américaine se prépare donc à réagir aux difficultés présentes de l'aéronautique civile en accroissant ses activités de production de matériel militaire et spatial. Le budget fédéral pour 2002 viendra soutenir cette démarche.

La situation pour les firmes aérospatiales européennes semble, elle aussi, délicate. Les difficultés du secteur aérien, déjà traduites en Europe par la disparition de Swissair, heurtent de plein fouet la firme européenne Airbus, dont la flotte est pourtant plus récente que celle de ses équivalents américains. Les autorités françaises et européennes ont fini par réagir. Le 24 septembre, les ministres des Finances de l'Union autorisaient l'octroi d'indemnités d'urgence pour les compagnies aériennes. Le 15 octobre, le ministre des Transports français, Jean-Claude Gayssot, annonçait une aide gouvernementale de 150 millions d'euros pour les compagnies aériennes, qui pourrait être doublée grâce à une augmentation des taxes d'aéroport.

Ces aides, quoique limitées par rapport au « bail out » américain, seront bienvenues pour le deuxième avionneur mondial. Mais les efforts des Européens ne doivent pas s'arrêter là. En 2000, la filiale Airbus représentait 60 % du revenu de la firme EADS, soit 14 milliards sur 24 milliards d'euros. Les activités militaires et spatiales d'EADS doivent, elles aussi, être fortement développées dans les années à venir, si cette firme veut rester au premier rang sur le marché international. Comme on a pu l'observer lors des opérations récentes en Yougoslavie, c'est aussi de l'état d'avancement de nos technologies que dépend l'intégration des forces européennes dans le cadre des opérations militaires organisées avec les Etats-Unis. Au-delà de toute considération politique, les forces françaises ne feront partie des opérations américano-britanniques en Afghanistan que si elles peuvent offrir du matériel militaire suffisamment avancé et interopérable. Les Européens doivent se mobiliser pour rester des partenaires stratégiques indispensables aux côtés des Etats-Unis. Cette observation est également valable dans le domaine spatial. Les efforts concertés des pouvoirs publics et des entreprises ont permis à l'Europe de devenir une puissance spatiale avec laquelle il faut compter, notamment sur le plan commercial. Aujourd'hui, il faut poursuivre nos efforts pour ne pas être distancés sur des marchés très compétitifs, mais peut-être aussi pour accéder à une indépendance dans le secteur des applications militaires.

La conférence ministérielle de l'ESA, qui a lieu mi-novembre à Edimbourg, sera l'occasion d'exprimer la volonté des Européens de rester des acteurs prééminents dans le domaine spatial. D'importantes décisions programmatiques et budgétaires doivent y être prises concernant notamment le lanceur Ariane - et la question du financement du site de lancement européen de Kourou - et le développement de systèmes de navigation et d'observation indépendants. Le contexte actuel doit nous amener à porter plus d'attention au maintien de la puissance européenne dans les domaines de haute technologie.