

Boeing n'en finit pas de décrocher

Cerné par les enquêtes des autorités américaines, l'avionneur voit ses défaillances sécuritaires et industrielles éclater au grand jour. Même dans le spatial, rien ne va plus. Mais son PDG ne partira que fin 2024.



Le calice jusqu'à la lie. Déjà mis sous étroite surveillance depuis janvier par la FAA (Federal Aviation Administration), après la perte en vol d'une porte de 737 Max sur un vol Alaska Airlines, Boeing poursuit sa sidérante descente aux enfers. Cette fois, c'est son long-courrier 787 Dreamliner qui est visé. Quelques jours avant l'assemblée générale prévue le 17 mai, le régulateur américain de l'aérien a annoncé, le 6 mai, le lancement d'une enquête pour vérifier si le géant a bien

effectué des inspections obligatoires sur la jonction des ailes au fuselage de son best-seller. Alertée par Boeing lui-même, l'agence craint que des salariés aient « *pu falsifier les documents liés à l'avion* », en indiquant comme effectuées des tâches jamais réalisées. Selon *The Wall Street Journal*, ce sont 450 des quelque 1 100 Dreamliner en service qui seraient concernés par le problème.

Cette enquête est un nouveau coup dur pour le géant américain, qui tombe de Charybde en Scylla depuis

le début de l'année. Les audits de la FAA sur les procédures de qualité au sein de Boeing, lancés en janvier, avaient déjà mis au jour des manquements multiples au sein de l'usine Boeing de Renton, près de Seattle, et du site de Wichita (Kansas) du sous-traitant Spirit, qui assemble les fuselages du Max. Sur ce dernier site, le régulateur a même découvert que les salariés employaient des cartes magnétiques d'hôtel pour vérifier des joints de portes, et du savon liquide comme lubrifiant... « *La nouvelle enquête sur les 787 symbolise*

Salaire en apesanteur pour un patron hors-sol

Même à distance, en vidéoconférence, l'assemblée générale de Boeing promet d'être houleuse le 17 mai. Notamment à l'heure de voter la rémunération du PDG, David Calhoun, au titre de l'exercice 2023, prévue à 32,8 millions de dollars, dont 30 millions sous forme d'attribution d'actions, en hausse de 45%. « *Injustifiable* », a fustigé

l'influente agence de conseil de vote International Shareholder Services. Car les actionnaires, eux, sont au pain sec : l'avionneur ne verse plus de dividendes depuis 2020 et son cours de Bourse a reculé de 30% cette année. Nommé en urgence en 2020, Calhoun a pris les manettes après deux crashes du 737 Max. Ce financier, alors administrateur de Boeing depuis dix ans,

devait rétablir la confiance auprès du régulateur, des compagnies, des marchés, de l'opinion. Mais les déboires se sont multipliés, le patron ne parvenant pas à resserrer l'organisation industrielle. Résultat : les pertes se sont enchaînées – 23,5 milliards de dollars en cumulé – et Calhoun a annoncé démissionner à la fin de l'année. Pas de quoi lui valoir une augmentation. **G. M.**



David Calhoun. La rémunération du PDG devrait bondir de 45%, à 32,8 millions de dollars.

A. Schwartz/Nurphoto/AFP



Juliette Michel/AFP

la faillite du système de sécurité chez Boeing, estime Ernest Arvai, président du cabinet de conseil américain AirInsight. Cette pratique de faux certificats dite pencil whipping, dangereuse et illégale, était dénoncée depuis des années par des lanceurs d'alerte. »

Vaisseau ruineux

Les nouvelles ne sont guère meilleures au sein de la branche spatiale. Le premier vol habité de la capsule Starliner, qui devait envoyer deux astronautes de la Nasa vers la Station spatiale internationale le 6 mai, a été reporté au 17 mai au plus tôt, après la découverte d'un problème technique sur le lanceur Atlas 5... conçu par Boeing en partenariat avec Lockheed Martin. L'occasion rêvée pour Elon Musk de dégommer le vaisseau de son concurrent, dont les surcoûts atteignent déjà 1,4 milliard de dollars. « Bien que Boeing ait obtenu 4,2 milliards pour développer sa capsule, contre 2,6 milliards pour SpaceX, ce dernier a terminé quatre ans plus tôt », raillait le milliardaire sur X (ex-Twitter).

Usine de Boeing 787 Dreamliner, en Caroline du Sud, en mai 2023.

Le régulateur américain de l'aérien enquête sur le best-seller de l'avionneur, après la découverte de manquements multiples à la sécurité sur les sites de production.



Joel Kowsky/Nasa/AFP

Lanceur spatial Atlas 5, à Cap Canaveral, le 4 mai. L'envoi du vol habité Starliner a dû être retardé, suscitant les moqueries du patron de SpaceX, Elon Musk.

Le mastodonte américain, qui a brûlé 4 milliards de dollars de cash sur le seul premier trimestre, apparaît désormais comme un géant aux abois, mis sous quasi-tutelle par la FAA, raillé par le grand public, étrillé par ses clients importants. Les patrons des compagnies United, American, Southwest et Alaska avaient même demandé, courant mars, une rencontre avec le board de Boeing, sans la présence du PDG David Calhoun, pour exprimer leur colère. Le conseil a finalement acté, le 25 mars, le départ du PDG à la fin de l'année, et la mise à la retraite du directeur de l'avion commercial, Stan Deal, avec effet immédiat.

L'avionneur centenaire doit également encaisser les révélations de 32 lanceurs d'alerte, qui se déchaînent contre leur ancien employeur. « A moins qu'une action soit menée, chaque personne montant à bord d'un Boeing est à risque », assénait Ed Pierson, ancien du programme 737 Max, devant la commission d'enquête du Sénat américain sur Boeing, le 17 avril. L'ancien responsable qualité Sam Salehpour enfonçait le clou, assurant avoir fait remonter à sa hiérarchie « de sérieuses inquiétudes concernant la sécurité du 787 et du 777 ». « J'ai été mis à l'écart, on m'a dit de la fermer, j'ai reçu des menaces physiques », jurait-il aux sénateurs.

Les derniers mois de mandat de David Calhoun s'annoncent donc comme un véritable calvaire. « Calhoun aurait dû partir il y a longtemps, je ne comprends pas pourquoi le conseil d'administration le laisse en place, lance Richard Aboulafia, directeur du cabinet de conseil américain AeroDynamic Advisory. Ça devient embarrassant. » Si une chasse de tête est en cours pour trouver un successeur, deux des favoris, le PDG de General Electric, Larry Culp, et l'ex-PDG de Collins Aerospace David Gitlin, ont déjà fait savoir qu'ils n'étaient pas intéressés par le poste.

Redressement lointain

La mission du futur taulier s'annonce, de fait, gigantesque. « Il a fallu deux décennies pour que Boeing se délabre à ce point, il en faudra au moins une pour qu'il s'en relève », juge Ernest Arvai. Richard Aboulafia appelle à un retour du siège social, aujourd'hui à Arlington (Virginie), vers Seattle, au plus près des usines, et au lancement d'un nouvel avion, qui permettrait de répondre à la domination sans partage du best-seller A321neo d'Airbus. Un investissement massif (de 10 à 15 milliards de dollars) qui n'aurait guère posé de problème si Boeing n'avait consacré 59 milliards de dollars en dix ans à ses actionnaires.

Vincent Lamigeon