

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2007)
Heft: [1]: Aviation

Artikel: Constructeurs civils et commandes militaires
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346778>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Constructeurs civils et commandes militaires

Maj EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

La fusion entre Boeing et McDonnell Douglas (MDD) est cohérente dans un objectif stratégique de se maintenir au premier rang de la recherche et de la construction aérospatiale. Cette opération était prévue pour 1995 déjà. Mais les résistances du Congrès américain et le spectre des lois anti-trusts ont reporté la décision. Il faut ainsi attendre la banqueroute de MDD pour voir se concrétiser une complexe fusion entre les deux avioneurs, aux cultures d'entreprise fort différentes. A tel point que pour ne pas heurter de sensibilités, le siège de la nouvelle Boeing ne s'installe ni à Seattle (Washington) ni à Saint Louis (Missouri), mais en territoire « neutre », à Chicago (Illinois).

La fusion s'explique par l'évolution des marchés et des commandes. Au début des années 1990, Boeing en tant qu'avionneur militaire connaît de sérieuses difficultés. Après avoir construit des milliers de bombardiers B-17, B-29, B-47, B-50 et autre B-52 pour le Strategic Air Command (SAC), les commandes se sont asséchées. D'une part, parce que ses concurrents Convair, North American/Rockwell International et Northrop ont développé une offre complémentaire puis concurrente d'avions d'attaque supersoniques (B-48, XB-70 et B-1B) puis furtifs (F-117 et B-2). D'autre part, parce qu'en raison de la hausse sensible des coûts unitaires et de la détente des années 1970, le nombre d'appareils est depuis les années 1960 en constante diminution.

MDD a connu entre 1993 (Bruxelles) et 1998 (Peggy's Cove) plusieurs incidents liés à ses longs-courriers MD-11. La part de marché de l'avionneur connaît un fort rétrécissement. Au même moment, le marché militaire bat son plein. MDD s'était en effet porté acquéreur, à la fin des années 1970, du projet YF-17 de Northrop - concurrent malheureux du F-16 de General Dynamics pour le développement d'un chasseur multirôle léger pour l'US Air Force. Le projet YF-17 est sain et en peu de temps, MDD le présente à l'US Navy avec un succès considérable.

La fusion de Boeing et MDD est donc un mariage de raison : le premier amène son capital de crédit et sa réputation ; le second apporte au ménage les financements de recherche et développement et des commandes militaires.

C'est précisément cette association qui inquiète Airbus et l'Union européenne. A tel point que la création d'EADS, à forte proportion militaire et spatiale, sans parler de la pression de développer des appareils de transport ou de ravitaillement militaires, s'expliquent pour une large part par le fait de faire jeu égal avec la compétition américaine.

A+V

