

CONTRE-ENQUÊTE : COMMENT LES AMERICAINS ONT MIS LA MAIN SUR AIRBUS...

L'ENVERS DES CARTES

« *La guerre est un caméléon* ».

Carl Von Clausewitz

Aucune commande pour *Airbus* en janvier 2019, mais des annulations concernant les huit A-380 attendus par la compagnie aérienne *Quantas* et les cinq A-220 commandés par la défunte *PrivatAir*. A quelques mois du Salon du Bourget, *AIRBUS* voit son carnet de livraisons à la baisse avec 313 commandes pour l'A-380 dont 79 restent à livrer – les 53 destinés à *Emirates Airlines* risquant d'être remis en question. A Toulouse, au siège opérationnel de l'avionneur européen, les langues commencent à se délier...

« Cette contre-performance a valeur de symptôme », estime un haut cadre, « jusqu'à maintenant nous restions à parité à peu près égale avec *BOEING* alors qu'aujourd'hui nous sommes péniblement qu'aux deux tiers. Le carnet de commandes fait encore illusion, mais l'effet cargo – selon lequel les engagements pris il y a des années se concrétisent seulement maintenant – dissimule une crise beaucoup plus profonde qui correspond à une lente prise de contrôle d'*AIRBUS* par les Américains ».

UNE FAUSSE BONNE SANTE

Malgré les derniers revers rendus publics, la santé apparente d'*AIRBUS*¹ semble toujours resplendissante. Cette « fausse bonne santé » s'explique par trois raisons principales : l'absence de nouveaux programmes qui nécessitent toujours des fonds importants soulage la trésorerie ; une réduction drastique des investissements de recherche ; et une politique de couverture euro/dollar qui, avec la baisse du dollar a mécaniquement amélioré les résultats du groupe. Initiée par Louis Gallois (à la tête d'*EADS*² de 2006 à 2012), cette politique rend aujourd'hui son plein rendement.

Cela dit, cette situation ne doit pas faire illusion et les nuages noirs s'accumulent à l'horizon. Pour le segment des monocouloirs, les Chinois vont devenir des adversaires redoutables avec leur C-919. Dans celui des gros porteurs, *BOEING* conserve une indiscutable supériorité avec les 787, 777 (dont *Air France* a été la compagnie de lancement) et le 777X. Dans ce dernier segment, *AIRBUS* est à la peine avec un 380 qui ne se vend pas, un 330-néo qui n'atteint pas les objectifs fixés et un 350 très en retard sur le 787 américain. « Cette fragilité est renforcée par la quasi-exclusivité qui lie *General Electric* à *BOEING*, condamnant *AIRBUS* à équiper ses gros porteurs avec des moteurs *Rolls-Royce* beaucoup moins performants », ajoute le cadre toulousain.

Depuis plusieurs années et il y a quelques mois encore, différentes notes de la DCRI (Direction centrale du renseignement intérieur), puis de la DGSI (Direction générale de la sécurité intérieure), ont tenté d'alerter les autorités françaises au plus haut niveau sur les menées américaines. Par le biais de l'OMC³, de l'OACI⁴ et de plusieurs enquêtes financières extraterritoriales, des décideurs politiques et économiques du plus haut niveau cherchent à affaiblir *AIRBUS* dans la compétition frontale qui l'oppose à son concurrent *BOEING*.

La plupart de ces notes confidentielles (auxquelles nous avons eu accès) mettent en cause le rôle central du patron actuel d'*AIRBUS* : un certain Tom Enders⁵, surnommé « Le Cheval de Troie ».

LA CARTE AMERICAINE MAJEURE : TOM ENDERS

Fils de berger, Thomas Enders est officier de réserve de la *Bundeswehr*. Parachutiste, il occupe divers postes de conseiller et d'officier d'état-major. Assistant parlementaire au *Bundestag*, il collabore à plusieurs centres de recherche stratégique. Membre de la *CSU* (l'Union sociale de Bavière, alliée à son parti frère : l'Union chrétienne-démocrate d'Allemagne *CDU*), il est alors proche de Friedrich Merz, collaborateur du ministre allemand de la Défense Gerhard Stoltenberg. Il rejoint *DASA*⁶ en 1991, où il exerce différentes fonctions au département marketing et à la direction générale, avant de devenir responsable de la division *Defence & Security Systems*, puis membre du Comité exécutif d'*EADS* dont il dirige alors la branche armements.

Cette fulgurante ascension s'explique moins par un particulier soutien allemand que par un sens aigu de l'opportunité et différentes circonstances liées à des luttes de personnes au sein de la partie française. De juin 2005 à août 2007, il devient l'un des deux co-présidents exécutifs d'*EADS* avec Noël Forgeard, puis Louis Gallois. D'août 2007 à mai 2012, on le retrouve président du groupe *AIRBUS*, filiale d'*EADS*, maison-mère dont il devient le président exécutif le 31 mai 2012.

Ayant effectué ses études en Californie (mais pas à UCLA comme l'affirme sa biographie officielle), il a été ciblé très tôt par les services américains comme gendre d'un haut dirigeant de *DAIMLER*, ne faisant pas mystère de son « atlantisme militant » et de son attachement inconditionnel aux Etats-Unis. Sa proximité avec les services américains est confirmée par un officier européen de renseignement, « alors que Tom Enders n'était que directeur de la stratégie de *DAS* – bras armé de *DAIMLER* dans l'activité défense du groupe allemand – tandis qu'*EADS* n'existait pas encore... ». La même source ajoute : « Tom Enders est devenu patron de l'activité Aéronautique et Défense de *DASA*, puis d'*EADS* à la fin des années 1990, à une époque où l'aval des autorités américaines était indispensable puisque l'armée allemande, particulièrement la *Luftwaffe*, travaillait en symbiose totale avec le Pentagone ».

LE BOARD, VALERIE MANNING ET LES AUTRES

Arrivé tout en haut de la pyramide, Tom Enders a pu constituer un « board » à sa main. A l'exception du français Denis Ranque, seuls les membres anglo-saxons ont une expérience des mondes de l'aéronautique et de la défense. Le premier – Ralph Crosby – est un ami de toujours de Tom Enders, ancien numéro deux de *NORTHROP GRUMMAN*, de facto lié aux services américains. Ancien secrétaire d'Etat à la Défense britannique, Paul Frayson en charge de l'approvisionnement, a été à l'origine de la *Defense Industrial Strategy*. Nommé au board en 2007, Sir John Parker, qui faisait partie d'une liste de quatre noms fournis par le

gouvernement britannique, se présente en privé comme « Her Majesty Government Eye inside EADS ». On ne saurait mieux dire... Français, Allemands ou espagnols, les autres membres du *board* n'ont qu'une connaissance éloignée des mondes de l'aéronautique et de la défense.

Quant à Denis Ranque (à l'époque fraîchement débarqué du directoire de *THALES*), il doit sa nomination à Tom Enders qui voulait éviter à tout prix l'indépendante Anne Lauvergeon, ancien sherpa de François Mitterrand et ex-patronne de la société nucléaire *AREVA*.

Ainsi secondé, Tom Enders a pu s'attaquer aux piliers d'*AIRBUS* en toute impunité en commençant par son mode de financement spécifique. Très lourds, les programmes aéronautiques⁷ ont toujours bénéficié de soutiens étatiques. Aux Etats-Unis, la croissance de *BOEING* n'aurait jamais été possible sans les soutiens de la *NASA* et du Pentagone. Pour leur part, les Européens ont mis en place un système extrêmement efficace dit des « avances remboursables/(RLI) », légalisés par l'*OMC*. A ce jour, tous les programmes d'*AIRBUS* ont été financés grâce à ce système d'aides étatiques. Depuis des années, Tom Enders n'a eu de cesse de combattre ces aides au motif qu'elles rendaient le groupe trop dépendant des Etats » !

Aujourd'hui, dans le conflit qui oppose *AIRBUS* à *BOEING* devant l'*OMC*, les Américains cherchent la condamnation et la suppression des avances remboursables. Sans surprise, Tom Enders a confié la défense des intérêts de son groupe à... une société américaine : *SIDELEY AUSTIN* -, le groupe *AIRBUS* risquant de devoir bientôt s'acquitter d'une amende qui pourrait lui coûter plusieurs milliards de dollars à la grande satisfaction de *BOEING*. Afin de protéger son industrie automobile, les Allemands risquent de lâcher *AIRBUS* et de renoncer aux avances remboursables à la plus grande satisfaction de Tom Enders et de ses amis américains.

Après les finances, cet étrange patron va s'attaquer au secteur de la recherche d'*AIRBUS*. En juin 2016, il nomme un jeune startuper américain – Paul Emerenko – à la tête du secteur recherche d'*AIRBUS*. Malgré son jeune âge, le nouveau nommé est passé par la *DARPA*, l'agence de recherche du... Pentagone, ce qui pour les familiers de la branche aurait dû allumer un signal d'alerte maximale... Après avoir eu accès à tous les secrets d'*AIRBUS*, Paul Emerenko a quitté précipitamment le groupe pour rejoindre *UTC*, le géant américain de l'aéronautique.

Cela ne s'invente pas et ferait peu crédible dans les films d'espionnage les plus médiocres. Mais aux yeux de *BOEING*, le passage éclair d'Emerenko a été des plus profitables, puisque ce dernier s'est ingénié à littéralement casser tous les laboratoires d'*AIRBUS*, à pousser dehors les inventeurs de tous les grands programmes (dont Charles Champion, le père du 380), obtenant notamment la fermeture du centre de recherche de Suresnes. Les services spéciaux français estiment que de « nombreux dossiers sensibles » ont ainsi fuité vers les Etats-Unis « même si le désastre n'est pas encore directement perceptible ».

En 2009, bien avant l'arrivée de Paul Emerenko, Tom Enders impose plus discrètement au sein des équipes de recherche d'*AIRBUS*, une ancienne gradée de l'*US AIR FORCE*, Valerie Manning. Cette nomination provoque quelques réactions des services français qui ne manquent pas de lancer de nouvelles alertes, mais en vain. La charmante jeune femme s'était vu refuser par une DCRI fort méfiante son habilitation et par conséquent interdire l'accès à certains sites français de fabrication de la filière armement d'*EADS*. Malgré tout, elle est notamment chargée de superviser à Suresnes l'audit réalisé sur le transporteur militaire A-400M. La proximité de Valerie Manning avec Tom Enders et d'autres hauts cadres du groupe a trop

souvent défrayé la chronique interne d’AIRBUS pour ne pas accréditer la vraisemblance d’une confusion désastreuse du cœur et des armes...

Cerise sur le gâteau, Tom Enders a eu recours à la société PALANTIR dans le domaine des « big data » pour l’informatique d’AIRBUS. Dès 2004 PALANTIR, créé par Peter Thiel, Alex Karp et Nathan Gettings, proches du président Donald Trump, bénéficie de fonds importants de la CIA, multipliant différentes collaborations avec le renseignement, les forces armées et les services de police américains. Dernièrement PALANTIR a été associé à Cambridge-Analytica afin de collecter et d’exploiter – à leur insu – les données de millions d’abonnés au réseau numérique Facebook, lors de la campagne présidentielle américaine de 2016. Mais, ce détail n’a pas entamé la sagacité de Tom Enders...

L’audit interne lancé à son initiative personnelle sur les pratiques commerciales d’AIRBUS est confié au cabinet américain *Hughes Hubbard and Reed*. Cette dernière étape constitue, sans doute, la phase essentielle la plus grave qui a permis aux Américains de faire main basse sur le groupe européen. Supervisé par John Harrison (directeur juridique et secrétaire général du groupe), cet audit – à l’origine de la même procédure qui a conduit la société française *TECHNIP* à être racheté par un groupe américain – aura permis au cabinet *Hughes Hubbard and Reed* d’avoir accès à la totalité des informations confidentielles des réseaux commerciaux d’AIRBUS : les ordinateurs personnels de tous les cadres de ce réseau ramifié ont été saisis.

Nul besoin de sortir d’*HEC* pour savoir qu’en la matière, la confidentialité est la règle et que la confiance – vertu cardinale – a pu prendre des années, voire des dizaines d’années pour s’installer. Plusieurs cadres de l’industrie aéronautique chinoise de *COMAC* (qui ambitionne de se tailler une place prépondérante sur le marché mondial) confirment que « l’intelligence organique des réseaux commerciaux d’AIRBUS a, depuis longtemps, traversé l’Atlantique ».

Cet audit s’est prolongé par la saisine volontaire (encouragée encore par Tom Enders) du *Serious Fraud Office britannique*, quant à des présomptions de violation des lois anticorruption pour l’obtention de plusieurs des commandes du groupe. Compte-tenu des liens politiques et administratifs entre Londres et Washington, il apparaît assez clairement que cette initiative est à l’origine d’un nouveau coup porté à AIRBUS.

En effet, le groupe européen est sous le coup d’une nouvelle procédure judiciaire lancée, cette fois-ci, par le parquet américain, le redouté *Department of Justice (DoJ)*, le bras armé des Etats-Unis dans la poursuite – sur leur territoire et à l’étranger – des sociétés et entreprises jugées dangereuses pour les intérêts américains. Les sociétés françaises *TECHNIP*, *TOTAL*, *ALCATEL*, *Société Générale* et *ALSTOM* figurent à son tableau de chasse, condamnées dernièrement à des amendes colossales ayant atteint plusieurs centaines de millions d’euros, et dans certains cas plusieurs milliards !

L’EXTRATERRITORIALITE DU DROIT AMERICAIN

Conformément à ses méthodes sournoises, le Doj a attendu plusieurs mois avant de signifier à AIRBUS la teneur de procédures engagées officiellement fin 2017. En fait, le directory d’AIRBUS n’a été saisi formellement que fin 2018. Mais désormais, les cadres du groupe qui voyagent outre-Atlantique peuvent se voir saisis par les autorités américaines leurs ordinateurs portables et leurs téléphones. « Les acteurs de la période 2009 – 2013, sur laquelle se penchent les enquêteurs, sont particulièrement ciblés. Les cadres dirigeants les plus emblématiques sont partis, soit volontairement, soit poussés vers la sortie avec de copieuses

indemnités. Citons par exemple Marwan Lahoud, ex-directeur de la stratégie et de l'international, Fabrice Brégier, le numéro deux du groupe, John Leahy, l'historique directeur commercial et son adjoint Kiran Rao... »⁸.

Toujours présidé par Denis Ranque, le conseil d'administration a été partiellement renouvelé, mais il existe une longue liste d'hommes et de femmes de l'ombre licenciés sans bruit ». L'un des partants le déplore : « en gérant lui-même cette épuration avec l'aide de ses soutiens anglo-saxons, notre patron Tom Enders et quelques-uns de ses acolytes sont persuadés d'avoir sauvé leur tête, tout en sachant pertinemment qu'ils coulaient le groupe au profit de *BOEING* ». Malgré toutes ses combinaisons, Tom Enders devra quitter son poste en avril prochain. Le 7 octobre 2017, il expliquait dans l'hebdomadaire *Der Spiegel* qu'il n'avait réellement saisi l'ampleur de la débâcle qu'après le lancement d'un audit interne à partir de ... 2014 !

Comme à leur habitude lorsqu'elles s'en prennent à des intérêts étrangers, les autorités américaines déploient une stratégie double : attaquer l'intérieur de la cible comme *AIRBUS*, en privilégiant les finances, la recherche et les réseaux commerciaux ; avant de lancer des procédures judiciaires conformes à un droit américain qui prétend rédiger la planète entière.

Il y a quelques années, *TOTAL*, *SIEMENS*, *PPR*, *ALCATEL* et *Bolloré* parmi tant d'autres ont ainsi fait les frais de cette stratégie d'extra-territorialité du droit américain, savamment déconstruit par le politologue Hervé Juvin⁹. En 2015, *BNP Paribas*, *ALSTOM* et le *Crédit Agricole* passent à la casserole. En 2016, ce fut au tour de *SANOFI* et *AIRBUS*. Demain, *Mercedes*, *Renault*, *NAVAL GROUP*, *VINCI*, *SAFRAN*, *VEOLIA* seront sommés de répondre aux convocations de la justice américaine !

Une banque européenne vient de décider de clore toutes ses opérations dans 18 pays et a mis sous surveillance ses activités dans 12 autres. Deux banques françaises considèrent qu'il est judicieux de réduire au minimum leurs relations avec une quarantaine de pays, dont plusieurs pays d'Afrique francophone, d'Asie ou d'Amérique latine ; leurs contrôleurs américains pourraient y trouver à redire. Les entreprises françaises qui veulent travailler avec ces pays sont priées de passer par les banques américaines. Plusieurs centaines de sous-traitants d'une entreprise industrielle européenne majeure ont fait l'objet d'enquêtes de la justice américaine et se sont vus contraintes de remettre tous les documents commerciaux et techniques relatifs à leurs relations avec leurs clients.

Sur le site du DoJ, qui la tient scrupuleusement à jour, la liste des procédures engagées contre des entreprises non américaines s'allonge. Et le bras armé du procureur américain frappe désormais à peu près partout dans le monde, dès lors que le dollar, un serveur américain, une puce électronique ou un satellite de télécommunication, lui donne matière à poursuivre, fondant sa compétence universelle.

Hervé Juvin : « l'application extraterritoriale du droit américain a détruit des entreprises françaises (*ALCATEL* et *ALSTOM* notamment), elle a permis d'extorquer des milliards d'euros à des entreprises européennes. Elle s'apprête à attaquer *SANOFI*, *AIRBUS*, *SAFRAN* et bien d'autres. Elle a pour prétexte la lutte anti-corruption, le respect des embargos américains, le combat anti-terroriste, pour objectif affiché l'efficacité économique, la moralisation des affaires, l'établissement des conditions d'une concurrence libre, ouverte et équitable partout dans le monde. Tout cela à l'appui d'un impérialisme juridique grandissant, tout cela au bénéfice de l'intérêt national américain. L'extraterritorialité du droit américain se

propage à la faveur de l'abandon du droit international, de la faiblesse du régalién et de la négation de la puissance de mise en Europe. Elle constitue un élément majeur de la stratégie de « Global Constraint » – « contrainte globale » – qui renouvelle la stratégie de l'empire américain ».

La brutalité du procureur américain, la dureté des inculpations et des sanctions, les campagnes d'intimidation résultent moins des textes que de l'extrême résolution avec laquelle ils sont mobilisés au service, moins d'intérêts particuliers, que d'une vision du monde. Le droit américain reflète une conception de l'ordre social fondé sur la concurrence darwinienne pour la survie qui élimine les plus faibles, sur un modèle scientifique et néo-rationaliste en vertu duquel la technique et la croissance résoudre tous les problèmes posés par la technique et la croissance. Ce modèle est totalement opposé au modèle républicain de solidarité et de mutualité qui emprunte le meilleur de ses principes aux systèmes de régulation complexes des organismes vivants¹⁰.

Ce dispositif à prétention universel s'accompagne d'un affichage moral, toujours précédé de campagnes de presse appuyées par des fondations et des ONGs mobilisées dans un but de légitimation. Le premier effet des poursuites et des sanctions américaines contre les banques suisses, accusées de favoriser l'évasion fiscale, est que les banques suisses conseillent désormais à leurs clients de déposer leurs fonds aux Etats-Unis, d'ouvrir des sociétés au Delaware ou au Nevada, aujourd'hui parmi les premiers des paradis fiscaux du monde. Quant aux récalcitrants, ils se verront attaqués par la presse et les ONGs. Dernièrement, le quotidien *Le Monde* nous a servi un étrange scoop accusant le cimentier *LAFARGE* d'entretenir des complicités avec des groupes jihadistes... Il n'a pas fallu attendre 48 heures pour voir surgir les chevaliers blancs de plusieurs ONGs lançant pétitions et autres actions à l'encontre du cimentier !

Ces opérations sont le fait de diverses officines, disposant pour certaines de moyens étendus, pour la plupart d'une influence fondée sur le présupposé naïf que tout est mieux chez les autres, pour quelques-unes du projet explicite de soumission de la France aux intérêts étrangers. Au nom de l'éthique des affaires ou de la bonne gouvernance, des associations, des médias, des groupes exercent une pression plus ou moins directe sur les entreprises françaises pour qu'elles se conforment aux pratiques et aux intérêts américains ou à ceux de leurs alliés – combien de séminaires, de sessions de formation dans ce but ! – et, d'abord, pour qu'elles financent elles-mêmes des actions qui leurs sont contraires ! Ces officines donnent une nouvelle ampleur au trafic de réputation et d'influence.

A coup d'indicateur biaisés, de classements tendancieux, d'enquêtes bricolées, elles accréditent des procédures et des méthodes de gestion étrangères à la culture européenne des affaires, comme « la bonne gouvernance », « la mise en conformité », « les administrateurs indépendants », etc. L'ensemble revêt une certaine puissance en raison des relais que constituent cabinets d'avocats américains, auditeurs et comptables anglo-américains, banques d'affaires et fonds d'investissements, qui ont intérêt à agir, à produire de la norme, à relayer et manipuler certaines méthodes comptables.

Ainsi par conformisme, sinon par colonialisme intellectuel, combien de sociétés françaises comme *AIRBUS* ont-elles sciemment introduite le loup dans leur propre bergerie ? Combien d'entreprises françaises et européennes ont-elles confié des audits et autres analyses opérationnelles et stratégiques à des sociétés d'audit anglo-saxonnes ? Lorsqu'on sait, par exemple, que le plan « Vision-2030 » – censé diversifier et moderniser l'économie

saoudienne – a été concocté par la société *McKinsey*... nous voilà rassuré et grandement assuré que les princes wahhabites ne financeront plus l’Islam radical dans le monde !

Alors que faire ? Travailler à se protéger de la « justice américaine » et à se décrocher du dollar. Les outils disponibles sont déjà là : ne plus travailler qu’avec les marchés de cotation des matières premières hors dollar, tels que la Chine en a ouvert en novembre 2015 (le premier portant sur l’or) ; refuser d’avoir affaire avec tout prestataire de services hébergé aux Etats-Unis, filiale d’une entreprise américaine, ou relevant d’une manière ou d’une autre de la justice américaine ; exiger que la totalité des données de l’entreprise soit traitée, hébergée et préservée dans des centres informatiques localisés en France ; imposer une autre monnaie que le dollar pour toute transaction internationale (comme l’impose l’Iran pour son pétrole et son gaz) ; éliminer de ses appels d’offre toute banque, toute institution financière américaine, ou filiale d’un établissement américain ; ne communiquer aucune information, ne diffuser aucune opinion, d’une organisation, ONG, association, Fondation ou institution internationale, sous la dépendance de financements américains¹¹.

EN ATTENDANT LA VICTOIRE FINALE DE *BOEING*

Contrairement à Tom Enders – qui a bien rempli sa mission au bénéfice de ses amis américains et dont le départ est annoncé pour avril 2019 – Denis Ranque, actuel président du conseil d’administration d’*AIRBUS*, sera maintenu jusqu’en avril 2020, afin de poursuivre jusqu’au bout les enquêtes judiciaires engagées contre le groupe. Paris et Berlin qui contrôlent chacun 11% du capital d’*AIRBUS* vont, malgré tout continuer à se partager les deux plus hauts postes du groupe. Actuel directeur de la branche « avions civils », le Français Guillaume Faury remplacera vraisemblablement Tom Enders. En 2020, un Allemand remplacera Denis Ranque. Berlin pousse fortement la candidature de René Obermann membre du conseil d’administration d’*AIRBUS* depuis avril 2018. Aujourd’hui, ce brave homme est directeur et associé du fonds d’investissement américain *Warburg-Pincus*. L’*American Circus* va pouvoir continuer... Assurément, le travail de Tom Enders pourra ainsi se conclure dans les meilleures conditions afin d’assurer une victoire totale et durable de *BOEING* sur son concurrent européen historique.

Hervé Juin de conclure : « pourquoi ne pas utiliser *WeChat*, entièrement chinois, plutôt que les sites de relations américains ? Pourquoi ne pas prévenir tous les utilisateurs de *Cloud Computing* et autres *Big Data*, comme de progiciels américains, que le nouveau pouvoir américain utilise, les prestataires de services pour acquérir toutes données utiles de la part des utilisateurs naïfs ? Pourquoi ne pas tenir en alerte toutes les entreprises contre le recours à des logiciels américains qui comportent tous les algorithmes pour suivre, déceler, dénoncer les opérations non-conformes à l’intérêt national américain ? Après, c’est trop tard. Quand l’entreprise emploie, laisse pénétrer ses fonctions vitales, laisse les prestataires américains la conseiller, auditer ses comptes, assister ses politiques commerciales, gérer ses flux de factures ou de capitaux, c’en est fini de son indépendance stratégique. Quand elle accepte de subordonner ses relations internationales au regard des Etats-Unis ou de leurs alliés, c’est fini. Il faut organiser la grande séparation d’avec l’occupation américaine, il faut faire tomber le nouveau mur qui nous aliène. Qu’il passe dans nos têtes plus que dans la rue, qu’il se compose de droit, de finance, d’audit et de conformité, ne le rend que plus présent. Il s’insinue partout, il nous coupe de nos traditions, de notre histoire, il nous rend insensible à notre intérêt propre, et voilà que la France ne peut même plus préférer les Français, l’Europe préférer les Européens ! Nous avons le monde devant nous. Il vaut tellement plus que l’illusion de l’alliance américaine ! »

En définitive, l'histoire d'*AIRBUS* est emblématique. Plus que d'autres, elle nous oblige à regarder la réalité en face. Au nom de la lutte contre la corruption, au nom du combat légitime contre les pratiques abusives, c'est la lutte contre la diversité humaine et contre la liberté des peuples à décider de leurs lois et de leurs principes qui s'impose et se généralise. C'est une colonisation américaine d'un nouveau type – soft et smart colonisation – qui s'affirme au fur et à mesure que la croissance signifie moins apporter une utilité augmentée que l'obsession de tuer ses concurrents par tous les moyens.

Après la mise à mort d'*AIRBUS*, pourra-t-on encore prétendre que les Américains sont encore nos « amis » ? A voir...

Bonne lecture donc et, à la semaine prochaine.

Richard Labévière

11 mars 2019

¹ En 2017, le géant de l'aéronautique pèse 66,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires et compte 129 500 salariés.

² *AIRBUS* est un groupe industriel européen du secteur aéronautique et spatial civil et militaire. Créé en 2000 avec le nom d'*European Aeronautic Defence and Space company (EADS)* et détenu par Lagardère et Daimler, il résulte d'une concentration de la quasi-totalité des constructeurs français, allemands et espagnols.

³ OMC : créée le 1^{er} janvier 1995, l'Organisation mondiale du commerce est une organisation internationale qui s'occupe des règles régissant le commerce international entre les pays

⁴ OACI : l'Organisation de l'aviation civile internationale est une organisation internationale qui dépend des Nations unies. Son rôle est de participer à l'élaboration des normes qui permettent la standardisation du transport aéronautique international. Son siège social est situé à Montréal.

⁵ Président d'*AIRBUS* de 2007 à 2012, il succède le 31 mai 2012, au français Louis Gallois comme président exécutif d'Airbus Group, maison mère de l'avionneur européen.

⁶ *DASA* est l'un des acronymes éphémères des sociétés qui succédèrent au groupe aéronautique allemand Messerschmitt devenu MBB, après sa reprise et son élargissement par le groupe Daimler-Benz, avant la fusion avec Aérospatiale Matra qui mena à la création de *EADS*.

⁷ Le coût moyen d'un programme nouveau est de l'ordre de 15 milliards d'euros.

⁸ *Le Monde*, 21 décembre 2018.

⁹ Hervé Juvin : *La guerre du droit pénal américain aura-t-elle lieu ? Cap sur le nouveau système de corruption mondialisé*. Editions de l'Observatoire *EUROGROUP-CONSULTING*, mai 2016.

¹⁰ Dominique Dron : *Pour une régulation éco-sytémique de la finance ?* Annales des Mines, février 2015.

Note pour l'Institut Veblen, octobre 2015. Disponible sur : http://www.veblen-institute.org/IMG/pdf/pour_une_regulation_ecosystemique.pdf

¹¹ Xavier Raufer : « La face noire de la mondialisation », in *Le Nouvel Economiste*, 10 février 2016.