

Les déboires d'Airbus, un risque pour notre souveraineté

EDOUARD TETREAU ([HTTPS://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/INDEX.PHP?ID=21810](https://www.lesechos.fr/journalistes/index.php?id=21810)) / Associé-gérant de Mediafin
| Le 07/11 à 16:41 | Mis à jour à 18:28

LA CHRONIQUE
DE ÉDOUARD TÉTREAU



Fabien Clairefond pour « Les Echos »

Le fleuron aérien franco-allemand est sous le coup de plusieurs enquêtes anti-corruption, et son programme militaire A400M enchaîne de coûteux retards. Or Airbus n'est pas un groupe comme les autres : il joue un rôle crucial dans la souveraineté européenne.

Qui arrêtera la dérive du groupe Airbus ? « *Dérive ? quelle dérive ?* », répondent les partisans de la normalisation d'Airbus en « world company ». Ils mettent en avant une capitalisation de 65 milliards d'euros (tout de même 7 % de la valeur de Google), un parcours boursier enviable (action quadruplée en 10 ans), un carnet de commandes de plus de 1.000 milliards d'euros, 11 milliards de trésorerie nette pour voir venir... Les

actionnaires, composés aux trois-quarts d'investisseurs de passage, sont ravis. Tom Enders, manager d'exception et aux commandes depuis le départ de Louis Gallois, n'a pas volé sa rémunération.

À LIRE AUSSI

[Corruption : Airbus face à la perspective d'un nouveau front judiciaire aux Etats-Unis \(https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030808380061-airbus-les-enquetes-pourraient-avoir-un-impact-substantiel-sur-les-resultats-2126514.php\)](https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030808380061-airbus-les-enquetes-pourraient-avoir-un-impact-substantiel-sur-les-resultats-2126514.php)

Seulement, voilà. Airbus est tout sauf une entreprise comme les autres. Signe et facteur de la reconstruction européenne à la sortie de la deuxième guerre mondiale, puis moteur de la coopération industrielle franco-allemande, Airbus est une entreprise éminemment stratégique, dont les intérêts dépassent de loin ceux, fugaces, de ses actionnaires flottants.

Données sensibles

Premier industriel européen de l'armement, et premier fournisseur du ministère français des Armées, Airbus ne fabrique pas que de jolis avions civils inoffensifs, mais aussi des avions de transport de guerre (A400M), des hélicoptères de combat, des missiles, des satellites.

Or, depuis quelques mois, des cabinets d'avocats britanniques et américains (Clifford Chance, Dechert, Hughes Hubbard & Reed) ainsi qu'une firme américaine d'intelligence économique, Forensic Risk Alliance, ont mis plus qu'un pied chez Airbus, rentrant dans les ordinateurs, plongeant dans les données les plus sensibles. Pour quelle raison ? Tom Enders a jugé dans l'intérêt de l'entreprise de révéler au Serious Fraud Office britannique et au Department of Justice américain **[une liste non détaillée d'intermédiaires dans des obtentions de contrats à l'export \(https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030757927435-airbus-navigue-dans-le-brouillard-judiciaire-2124711.php\)](https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030757927435-airbus-navigue-dans-le-brouillard-judiciaire-2124711.php)** .

À LIRE AUSSI

[Airbus navigue dans le brouillard judiciaire \(https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030757927435-airbus-navigue-dans-le-brouillard-judiciaire-2124711.php\)](https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030757927435-airbus-navigue-dans-le-brouillard-judiciaire-2124711.php)

Le groupe risque désormais une amende pouvant aller jusqu'à 30 % de son **chiffre d'affaires** (https://www.lesechos.fr/finance-marches/vernimmen/definition_chiffre-daffaires.html#xtor=SEC-3168). Soit, théoriquement, 20 milliards d'euros. En attendant, il est à craindre que certains secrets de fabrication et de commercialisation d'Airbus, comme la liste, les contacts et les besoins de ses grands clients, ont déjà passé la Manche, et l'Atlantique. Après tout, le Patriot Act américain autorise les services de sécurité américains à accéder aux données informatiques détenues par les entreprises américaines, sans autorisation préalable et sans en informer les utilisateurs. Airbus y contribue aussi en utilisant depuis juin 2017 les services de Palantir, entreprise de traitement de métadonnées en flux, financée par le fonds de la CIA, In-Q-Tel.

Intérêt général

Or, on soutiendra ici que non seulement l'époque, mais aussi l'exécutif français ont changé. Ce qui était acceptable hier - un certain esprit de démission, une lâcheté brouillonne, une primauté aux intérêts personnels sur l'intérêt général, une crainte et fascination de l'Amérique - ne l'est plus aujourd'hui. La réaction se joue précisément autour d'Airbus. Que faire ?

À LIRE AUSSI

[Airbus et son président ébranlés par les « affaires » \(https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030677457464-airbus-et-son-president-ebranles-par-les-affaires-2120401.php\)](https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030677457464-airbus-et-son-president-ebranles-par-les-affaires-2120401.php)

D'abord, ce que les Anglo-saxons appellent le « tit-for-tat » : un prêté pour un rendu. En attendant un Patriot Act à la française, l'arsenal juridique français existe pour déployer une extraterritorialité de notre droit, là où les personnes physiques et morales françaises sont lésées (articles 113-7 et 113-8 du code pénal). Chez Airbus, on souligne le **recours** (https://www.lesechos.fr/finance-marches/vernimmen/definition_recours.html#xtor=SEC-3168) systématique des concurrents mondiaux, en particulier britanniques et américains, aux pratiques visées par les lois anticorruption. La seule différence étant visiblement une différence d'échelle : dans ce domaine, les Européens verraient moins grand que leurs concurrents anglo-saxons.

Pour équilibrer le dialogue à venir, il est grand temps que le parquet national financier ouvre des enquêtes équivalentes concernant Boeing, British Aerospace, Lockheed Martin, Northrop Grumman, General Dynamics ou Raytheon, pour commencer par les acteurs les

plus significatifs. Des enquêtes, et des moyens d'investigation et de sanction appropriés. La justice française, depuis peu, commence enfin à faire peur, en termes d'amendes prononcées - 1,1 milliard d'euros de caution dans l'affaire de fraude fiscale d'UBS.

Autonomie stratégique

Ensuite, les premiers actionnaires d'Airbus, à savoir les Etats allemand, espagnol et français, doivent, d'une manière ou d'une autre, reprendre le manche d'une affaire qu'ils ont laissé partir à la dérive. A l'évidence, le **conseil d'administration** (https://www.lesechos.fr/finance-marches/vernimmen/definition_conseil-dadministration-ou-de-surveillance-et-direction.html#xtor=SEC-3168) d'Airbus, **qui soutient unanimement Tom Enders** (<https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/030700558132-corruption-le-conseil-dadministration-dairbus-sort-du-bois-2121817.php>), n'a pas joué son rôle de garant des intérêts des Etats-actionnaires. Les scandales des enquêtes pour corruption ont éclipsé celui, plus grave à bien des égards, de l'A400M. Retards, dépassements de budgets, incapacité à délivrer. Le coût, en termes d'opérabilité et d'autonomie stratégique pour les armées françaises devant systématiquement recourir à des locations de matériels américains équivalents pour l'envoi de troupes, est incalculable. Le même scandale pointe avec les retards et la faible disponibilité des hélicoptères NH90 pour la marine française.

La reprise en main d'Airbus par les Etats européens ne peut pas être un acte isolé, de panache. Mais bien le début d'une nouvelle politique : celle qui consiste à redonner aux Etats et aux entreprises stratégiques européennes les moyens de leur autonomie, en particulier par rapport aux puissances étrangères, alliés américains et britanniques inclus. Dans le monde d'hier comme dans celui qui vient, ceux qui auront abdiqué leur souveraineté - numérique, économique, militaire - seront vassalisés. La France d'Emmanuel Macron et l'Allemagne d'Angela Merkel peuvent avoir ensemble une autre ambition, et un autre management, pour Airbus comme pour l'Union Européenne.

Edouard Tetreau *est associé gérant de Mediafin.*