

Le nouveau Boeing 787 "Dreamliner" ridiculise "l'argument Airbus" de la propagande européiste



Les dépêches de presse nous ont appris, voici quelques jours, que le premier Boeing 787 "Dreamliner" pour l'exploitation commerciale venait d'être livré dans les usines Boeing de Seattle (État de Washington, au nord-ouest des États-Unis) à la première compagnie aérienne exploitante, la compagnie japonaise ALL NIPPON AIRWAYS.

1 - LA « **BOEING FRENCH TEAM** »

Information insuffisamment remarquée - et d'ailleurs totalement passée sous silence par l'ensemble de la classe politique française - 14 entreprises françaises, regroupées dans une « Boeing French team » ont participé de façon significative à la construction de ce nouvel appareil :

- Latécoère fournit les portes passagers du B 787(8 par avion). Rappelons au passage que Latécoère est un grand sous-traitant de l'aéronautique, traditionnellement installé à Toulouse, qui a multiplié les suppressions d'emplois en France au cours des dernières années, pour les délocaliser hors zone euro. Et cela à cause de l'euro, dont le taux de change est exagérément élevé par rapport au dollar depuis de nombreuses années [[Source](#)] .
- Messier-Bugatti réalise les roues les freins électriques du B 787.
- Labinal effectue le câblage de l'appareil, soit une centaine de kilomètres à installer par appareil.
- Thales réalise le système de conversion électrique ainsi que les divertissements à bord et les afficheurs de

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie en libérant la France de la prétendue union européenne de l'OTAN et de l'euro-vol intégrés.~~

- Zodiac fournit 100% des sièges des 55 B 787 commandés par ANA, ainsi que les systèmes de gestion des eaux et déchets et les toboggans d'évacuation.
- Dassault Systèmes a installé les logiciels Catia.
- Michelin fournit les pneumatiques
- Messier-Dowty réalise les trains d'atterrissage.
- Radiall procure les composants électroniques d'interconnexion.
- Etc.



Au total, le B 787 devrait à lui seul générer entre 600 et 800 millions de dollars de ventes par an pour les industriels français partenaires. Source : <http://www.lefigaro.fr/societes/2011/09/26/04015-20110926ARTFIG00629-b-787-dix-industriels-francais-sont-a-bord.php>

Selon Yves Galland, ancien ministre français du commerce extérieur et actuel président de Boeing France, l'ensemble des l'entreprise Boeing (et pas seulement le programme B 787) génèrerait 23.000 emplois en France, dont la moitié directs. La montée en puissance des sous-traitants français ne devrait d'ailleurs pas s'arrêter là puisque la « *Boeing French team* » devrait s'enrichir pour réunir 17 à 18 membres d'ici à 2012.

2- LA FABRICATION DES BOEING REPOSE, COMME CELLE DES AIRBUS, SUR UNE COOPÉRATION INTERNATIONALE, SANS AUCUNE LOGIQUE POLITIQUE SOUS-JACENTE

Ce que révèle ces informations, c'est donc que la fabrication du nouveau Boeing 787 "Dreamliner" - comme d'ailleurs des autres avions Boeing - obéit à la même logique industrielle que celle des Airbus.

Comme je l'explique dans certaines de mes conférences, la propagande européiste qui attribue le succès d'Airbus à la construction européenne et à l'Union européenne est en effet un énorme mensonge.

2.1.- d'une part parce qu'Airbus est une coopération internationale décidée à l'origine par des États.

Les institutions de la Communauté Économique Européenne (CEE), devenue Union Européenne (UE) avec le traité de Maastricht de 1992, n'ont jamais joué aucun rôle dans Airbus.

2.2.- d'autre part parce que de nombreuses sociétés aéronautiques non européennes jouent un rôle clé dans la fabrication des Airbus, tandis que 14 des 27 États de l'UE n'y apportent pas même un boulon.

Ainsi le super-gros porteur A 380 est d'abord un avion américain puisque la part américaine (qui comporte notamment les trains d'atterrissage et toute l'électronique embarquée) est la plus importante de toutes : elle représente 35% du total lorsque l'appareil est motorisé Pratt & Whitney.



L'A 380 EST D'ABORD UN AVION AMÉRICAIN - Ce sont des sociétés américaines qui réalisent toute l'électronique embarquée, ainsi que les trains d'atterrissage et la motorisation (pour les versions équipées de moteurs Pratt & Whitney). La part américaine de la fabrication des Airbus A 380 se monte ainsi à de 38%, faisant des États-Unis le premier pays de fabrication par ordre d'importance.

Une dizaine de sociétés japonaises, mais aussi des sociétés sud-coréennes, turques, australiennes, mexicaines, singapouriennes, canadiennes, etc. contribuent aussi à la fabrication de l'A 380 tandis qu'aucune entreprise hongroise, bulgare, slovaque, chypriote, slovène, roumaine, etc. n'y intervient.

[pullquote align="left"]14 des 27 États de l'Union européenne ne mettent pas même un rivet sur les avions Airbus. En revanche, de nombreuses sociétés américaines, japonaises, canadiennes, chinoises, australiennes, sud-coréennes, mexicaines, etc. participent à la fabrication des Airbus.[/pullquote]

2.3. enfin parce que, LOIN DE FAVORISER L'AÉRONAUTIQUE EN EUROPE, LA CONSTRUCTION EUROPÉENNE POUSSE AU CONTRAIRE À SA DISPARITION !

Le taux de change externe de l'euro est trop élevé. Du coup Airbus délocalise sa production dans les pays hors zone euro, et notamment en Chine. Le premier Airbus A-320 entièrement fabriqué en Chine (dans l'usine de TIANJIN) a été livré à la compagnie chinoise Sichuan Airlines le 23 juin 2009.

À la fin de 2011, la montée en cadence de cette usine aura permis à la Chine de fabriquer 48 Airbus, soit près d'un par semaine. **À ce rythme, que restera-t-il de l'industrie aéronautique en Europe dans dix ans ?**



Le premier Airbus A-320 entièrement fabriqué en Chine (dans l'usine de TIANJIN) a été livré à la compagnie chinoise Sichuan Airlines le 23 juin 2009.

3 - LA PROPAGANDE EUROPÉISTE DÉMASQUÉE : LES SUCCÈS CONSTANTS DES COOPÉRATIONS INTERNATIONALES ET LES ÉCHECS SYSTÉMATIQUES DE L'INTÉGRATION SUPRANATIONALE

L'identité de logique industrielle qui préside à la fabrication des Boeing et des Airbus permet de démasquer l'un des mensonges les plus fréquemment utilisés par **la propagande européiste, qui confond délibérément deux concepts totalement différents : la COOPÉRATION INTERNATIONALE d'une part et l'INTÉGRATION SUPRANATIONALE d'autre part.** Pour démasquer les mensonges des européistes, il faut donc bien faire la différence entre les deux :

3.1. la COOPÉRATION INTERNATIONALE

La coopération internationale repose essentiellement sur un intérêt commun et limité, quel que soit le sujet (industriel, économique, culturel, diplomatique, militaire, etc.). **Le principe de base de la coopération internationale est le pragmatisme : on coopère parce l'on en éprouve le besoin objectif.**

Dans la coopération internationale, les États ou les entreprises peuvent être en Europe mais aussi hors d'Europe. Tous ces acteurs (États ou entreprises) décident de coopérer au cas par cas sur un sujet précis et limité, qui est conforme à leurs intérêts nationaux ou à leurs intérêts d'entreprises.

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie en libérant la France de la prétendue union européenne de l'OTAN et de l'euro~~
Ils sont tous bien d'accord sur le même projet limité. Ils ont donc tous le même intérêt à ce que le projet réussisse.

Les exemples de coopération internationale sont innombrables. On pourra citer notamment : Airbus, la fusée Ariane (comme pour Airbus, de nombreux pays de l'UE n'en font pas partie tandis que des pays hors UE y participent : Canada, Norvège, etc.) , le Tunnel sous la Manche, la coopération nucléaire franco-chinoise, la fusion Air France-KLM, la fusion Renault-NISSAN, etc.

Comme le montrent ces exemples - parmi des milliers d'autres - **LA COOPÉRATION INTERNATIONALE MARCHE PRESQUE TOUJOURS, justement parce qu'il s'agit de coopérations limitées à un objectif précis sur lequel tout le monde est d'accord d'emblée et a donc intérêt à la réussite.**

3.2. - L'INTÉGRATION SUPRANATIONALE

À la différence de la coopération internationale, l'intégration supranationale ne repose pas sur le pragmatisme mais sur l'idéologie. Ainsi, l'intégration supranationale ne répond pas à un besoin objectivement ressenti mais répond à une directive politique.

On ne coopère pas parce l'on en éprouve le besoin objectif, mais parce que des instances politiques l'exigent. De façon complètement irréaliste, l'idéologie fait prévaloir la géographie sur les intérêts. Elle postule que, parce qu'ils sont contigus géographiquement, les États ou leurs entreprises doivent coopérer, et ainsi de proche en proche, de l'Algarve portugaise jusqu'à la Laponie finlandaise.

Dans l'intégration supranationale, les États ou les entreprises sont donc forcément ceux de l'Union européenne, parce que le dogme l'exige. Les États s'obligent à coopérer sur tous les sujets, même les plus vastes et même ceux où leurs intérêts nationaux sont les plus opposés.

Du coup, et à la différence capitale de la coopération internationale, les acteurs ne sont pas d'accord sur le même projet. Ils se disputent sans cesse pour tenter de préserver leurs intérêts nationaux ou leurs intérêts d'entreprises. Comme ils sont tous peu ou prou obligés de consentir des pertes ou des désagréments, l'atmosphère entre ces acteurs sommés de coopérer contre leur volonté intime ne cesse de s'aigrir.

Les exemples de l'intégration supranationale de la construction européenne abondent se soldent TOUS des drames ou des échecs cinglants : l'attitude de l'UE vis-à-vis de la politique commerciale à l'OMC, la position vis-à-vis des délocalisations vers les pays de l'est, la position vis-à-vis des OGM, le taux de change de l'euro, la politique de la BCE, le plan de sauvetage des banques en Grèce, la politique budgétaire de l'UE, l'intervention militaire en Irak, les relations avec les États-Unis, etc., etc.

Comme le montrent ces exemples - parmi des centaines d'autres - **L'INTÉGRATION SUPRANATIONALE NE MARCHE PRESQUE JAMAIS, justement parce qu'il s'agit de coopérations forcées, globales et tous azimuts, où personne n'est d'accord d'emblée et où personne n'a donc intérêt à la réussite.**



LE SUMMUM DU MENSONGE DE LA PROPAGANDE EUROPÉISTE - Affiche du Parti fédéraliste européen (parti politique français) appelant à voter OUI au référendum de 2005 sur la Constitution européenne. Comme beaucoup de responsables européistes de l'UMP, du PS ou d'ailleurs, ce parti a voulu faire croire aux Français que c'était grâce à la construction européenne et à l'UE que l'on devait l'A 380. C'est un mensonge multiforme : 1) les institutions européennes n'ont jamais joué aucun rôle dans AIRBUS ; 2) une minorité d'États de l'UE participent à la construction des AIRBUS ; 3) la première part dans la fabrication de l'A 380 est la part américaine ; 4) enfin, le taux de change de l'euro - qui découle bien, lui, de la construction européenne est en train de pousser à la délocalisation hors d'Europe de toute l'industrie aéronautique française.

CONCLUSION

Tout cela prouve 3 choses, que j'explique d'ailleurs depuis longtemps dans mes conférences :

1°) le jeu des alliances industrielles mondiales vide complètement de sens la propagande européiste.

Les propagandistes de l'Union européenne nous assurent depuis des décennies que l'Europe serait « *indispensable* » car « *elle seule* » nous permettrait de bâtir « *des champions industriels de taille mondiale* ». L'exemple Airbus et Boeing (et bien d'autres !) prouve que cet argument est totalement faux.

2°) lorsque la France sera sortie de l'UE, il n'y aura aucune raison pour que ses entreprises industrielles ne puissent plus continuer à travailler dans le cadre des accords internationaux déjà noués (avec des pays européens comme avec des pays non européens).

Les propagandistes de l'UE qui nous assurent que sortir de l'UE provoquerait un cataclysme industriel se payent la tête des Français en tablant sur leur crédulité.

3°) Seule l'UPR a une vision lucide et un programme réaliste puisque nous proposons aux Français de sortir de l'Union européenne, tout en leur proposant aussi de multiplier les coopérations internationales sans les limiter au périmètre absurde de l'UE.

Cela figure en toutes lettres en dernière page de [notre Charte Fondatrice du 25 mars 2007](#) : « L'UPR entend

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie en libérant la France de la prétendue union européenne de l'OTAN et de l'euro~~
promouvoir les coopérations internationales de toute nature avec tous les États de la planète, sans procéder à une quelconque distinction, moralement et éthiquement suspecte, en fonction de leur appartenance ou non au continent européen. L'UPR rappelle à ce propos que les définitions des continents sont de pures conventions géographiques, qui ne correspondent nullement aux affinités et aux échanges entre les États du globe. ».

François ASSELINEAU