

Le salon du Bourget

Le salon du Bourget demeure un grand rendez-vous du milieu aéronautique international et attire aussi un large public pour cette exposition des dernières « nouveautés », car vis-à-vis des machines volantes, beaucoup conserve encore un regard chargé de naïve (dans le bon sens du terme) admiration.

Le public – du moins sa partie la plus avertie – ne pourra cependant pas admirer les progrès israéliens dans ses outils volants, astucieux et létaux, pour faire vivre son *droit à se défendre* même en mode préventif, sempiternelle justification de son rôle militaire pour assurer la domination de l'impérialisme états-uniens et outil pour poursuivre la politique de colonisation de remplacement par le génocide et l'expulsion des palestiniens. Par une subite pudeur, le gouvernement français a décidé de cacher ces missiles qu'il ne saurait voir et a provoqué ainsi un bel imbroglio diplomatique avec Israël.

Si le stand d'Israël subit une censure bien hypocrite, les opposants à ce salon en grande partie militaro-commercial sont, quant à eux, empêchés d'exprimer leur réprobation. Le parquet a ouvert une information judiciaire pour « *participation à une association de malfaiteurs en vue de commettre le délit d'entrave à la circulation d'un aéronef* »¹. D'après ce que l'on peut comprendre de l'action envisagée, il s'agissait d'un lâcher de ballons gonflés à l'hélium et sans doute marqués par quelques slogans indignés. Bref, de quoi gâcher la fête.

La France est un pays pacifique et selon l'adage « *si vis pacem, para bellum* »², aide le monde entier à le rester (pacifique) en lui proposant des avions propres à mener efficacement une guerre aérienne. Dans ce genre d'affaires, il est difficile de déterminer qui use de qui : les gouvernements de leurs avionneurs pour nouer des liens d'amitiés entre les peuples et se faire des alliés ou les avionneurs pour faire de bonnes affaires du moment que les ristournes accordées aux clients discutailleurs soient remboursés par des fonds publics.

Avec les tensions internationales au sein du système impérialiste, dont les guerres en Ukraine et au Moyen-Orient sont des témoins, et la volonté, en particulier des Européens, de se doter d'une armée puissante, en tout cas, susceptible de faire réfléchir à deux fois un agresseur potentiel, il est vrai que les marchands de canons en général et les fabricants d'armes aériennes (avions, missile et autres drones) sont à la fête. Comme toujours, la commande publique est une manne pour ce secteur. Il serait cependant antipatriotique d'opposer aux fastueux plans de réarmement français³, les quelque 40 milliards d'€ que le gouvernement cherche pour boucler son budget. La réunion de l'OTAN à la Haye qui acte un minimum de 3,5% pour les dépenses militaires sous l'injonction des États-Unis va évidemment encore accroître l'appétit des fabricants d'armes !

Mais le salon du Bourget n'est pas seulement réservé à Mars. Boeing et Airbus s'y livrent une concurrence acharnée, l'outsider chinois reste pour l'instant en retrait. Il est curieux que ce quasi-duopole mondial ne suscite pas une vague d'indignation contre ce capitalisme monopolistique, un vrai cas d'école en l'occurrence. Dans le désert industriel français, l'oasis de la construction aéronautique met du baume au cœur même s'il ne s'agit pas d'une oasis exclusivement française. Né d'une volonté politique de plusieurs États (et hors de toute influence des structures de l'Union européenne), Airbus se présente comme une réussite exemplaire. Pour autant, l'union des forces n'empêche pas l'émergence de tensions entre partenaires comme pour la localisation des usines d'assemblage (Toulouse et Hambourg). Quoiqu'il en soit, le succès d'Airbus repose aussi sur l'existence d'un marché captif, en l'occurrence les compagnies aériennes européennes.

Boeing dispose également d'un marché captif nord-américain et pour ses produits militaires, en plus, l'État américain ne regarde pas à la dépense. Pour l'aviation civile, la situation est certes préoccupante après des catastrophes dans lesquelles la fiabilité des appareils a été mis en question. Il semblerait que le contrôle qualité de l'avionneur américain mériterait un contrôle qualité tant cette phase paraît défaillante. La Federal Aviation Administration s'en préoccupe et avait même bloqué la livraison des B737-900 après de graves accidents en vols commerciaux.

Mais quel que soit les péripéties techniques ou financières que traversent les entreprises aéronautiques militaires ou civiles (les deux pour Boeing et Airbus), elles peuvent compter sur la bénévolence des États. Si la marine fut

l'arme de prédilection des impérialismes au tournant du XX^e siècle, aujourd'hui, et l'actualité récente nous le démontre amplement, l'aviation parfait l'arsenal impérialiste.

Un dernier mot : Alberto Santos-Dumont, l'aviateur pionnier brésilien, qui voyait dans l'aviation un vecteur de paix et de rapprochement des peuples, frappé par la maladie, traumatisé par l'usage de l'aviation pour bombarder une manifestation pacifique dans son pays, se suicida. Alberto Santos-Dumont n'aurait guère goûté au spectacle du Bourget.

1 <https://www.ouest-france.fr/societe/faits-divers/quatre-personnes-mises-en-examen-dans-lenquete-sur-un-projet-daction-contre-le-salon-du-bourget->

2 Si tu veux la paix prépare la guerre

3 La France et l'Espagne, par exemple, anticipent leurs commandes d'avions de transport militaire (A400M) pour pérenniser la production.