

## Airbus a ordonné le paiement de commissions occultes au Moyen-Orient

PAR YANN PHILIPPIN

ARTICLE PUBLIÉ LE VENDREDI 29 MARS 2019



© Reuters

Des documents secrets obtenus par Mediapart et *Der Spiegel* prouvent pour la première fois qu'Airbus a donné des ordres directs à un intermédiaire pour qu'il redistribue 9,5 millions d'euros de commissions afin de faciliter des ventes d'avions en Égypte. L'opération est dans le collimateur du parquet national financier, qui mène la grande enquête pour corruption contre l'avionneur.

C'est l'histoire d'un des contrats qui ont fait la fortune d'Airbus. En avril 2003, l'avionneur européen vend sept long-courriers à A330 à la compagnie Egyptair, l'un de ses fidèles clients au Moyen-Orient, pour 900 millions d'euros au prix catalogue. Un joli pied de nez à Boeing, qui cherchait à prendre pied en Égypte.



Les coulisses du contrat sont beaucoup moins reluisantes. Au point d'être aujourd'hui dans le viseur du parquet national financier (PNF) et du Serious Fraud Office (SFO) britannique, en charge de l'énorme enquête judiciaire pour corruption visant Airbus. Depuis près de trois ans, ils cherchent à prouver que l'avionneur aurait utilisé des intermédiaires pour verser des pots-de-vin pour faciliter des ventes d'avions civils (*lire nos enquêtes ici et là*).

Selon nos informations, les enquêteurs français ont obtenu à l'été 2017 des documents secrets sur le contrat égyptien, qui alimentent les soupçons de corruption sur l'opération.

Le PNF se refuse à tout commentaire sur le sujet. Mais les manœuvres financières d'Airbus sont confirmées par des dizaines de courriels, contrats et relevés bancaires confidentiels, obtenus par Mediapart et *Der Spiegel*, que nous avons analysés avec nos partenaires du réseau **European Investigative Collaborations (EIC)**.

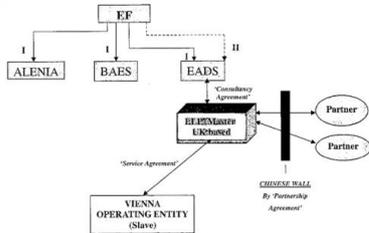


Thomas Enders (à gauche) et Louis Gallois ont coprésidé le groupe Airbus entre 2005 et 2007. Gallois est devenu le seul PDG en 2007, Enders lui a succédé en 2012. Il quittera le groupe le 10 avril. © Reuters

Ces documents sont explosifs. Ils montrent, pour la première fois, qu'un intermédiaire émirati, Abbas al-Yousef, a redistribué près de 10 millions d'euros sur ordre direct d'Airbus, sous couvert d'un contrat de « *lobbying* » destiné à faciliter la vente des avions à Egyptair. Les instructions sur les montants et les bénéficiaires de l'argent venaient du désormais célèbre département Strategy & Marketing Organization International Operations (SMO-IO), ce « *service secret* » d'Airbus qui gérait et rémunérait les intermédiaires.

L'affaire met à mal la ligne de défense d'Airbus. Officiellement, l'avionneur paie des intermédiaires exclusivement pour profiter de leur influence dans les pays pudiquement qualifiés de « *difficiles* ». Si

d'aventure, ces « *agents commerciaux* » versent des pots-de-vin, le groupe n'en sait rien et n'est pas responsable.



La « muraille de Chine » (« Chinese wall ») érigée entre Airbus et ses intermédiaires (« partners ») dans un document interne qui décrit la structure de distribution des commissions liées à la vente des chasseurs Eurofighter à l'Autriche à partir de 2003. © EIC Airbus a théorisé ce système sous le nom de « *muraille de Chine* » en 2002 lors de la vente de chasseurs Eurofighter à l'Autriche, sous la direction d'un certain Thomas Enders (*lire notre enquête ici*). Résultat : malgré la distribution de 100 millions d'euros de commissions à des dizaines de sociétés *offshore*, les procureurs allemands chargés de l'enquête n'ont pas pu prouver la corruption. L'avionneur a écopé d'une simple amende de 81 millions pour « *négligence* ».

Nos documents fissurent la « *muraille de Chine* ». Et se révèlent fort embarrassants pour la haute hiérarchie du fleuron européen de l'aéronautique, coprésidé à l'époque par le Français Louis Gallois et l'actuel patron Thomas Enders. Que savaient-ils sur les commissions occultes du contrat Egyptair ? Interrogés par l'EIC, les deux hommes, ainsi qu'Airbus, se sont refusés à tout commentaire, au motif qu'une enquête est en cours.

Thomas Enders a endossé en 2015 le costume du « Monsieur propre », en démantelant le service SMO-IO puis en validant l'auto-dénonciation d'Airbus aux autorités. Ce qui a provoqué l'enquête judiciaire franco-britannique, puis une seconde **lancée fin 2017 par les États-Unis**. Avec des conséquences potentiellement dévastatrices pour le groupe, qui risque une amende pouvant dépasser le milliard d'euros, voire l'exclusion des marchés publics américains en cas de condamnation outre-Atlantique.

Sauf qu'Enders, surnommé « Major Tom », a été lui-même fragilisé par les affaires de corruption, et notamment la brutalité avec laquelle les enquêtes

internes ont été menées (*lire ici et là*). Il a finalement été contraint de se retirer, non sans avoir auparavant poussé tous les barons du groupe vers la sortie. Il sera remplacé le 10 avril par le Français Guillaume Faury.



L'intermédiaire émirati Abbas al-Yousef. © D.R.

À l'origine des nouveaux ennuis d'Airbus, il y a Abbas al-Yousef, 64 ans, surnommé « *Joe* ». Cet ancien pilote de chasse et colonel de l'armée de l'air des Émirats arabes unis (UAE), résidant à Dubaï, a raconté à un homme d'affaires avoir gagné ses premiers millions comme « *consultant* » pour « *les Occidentaux* » à seulement 22 ans. Dans les années 1990, il est devenu très riche en devenant l'intermédiaire privilégié dans le Golfe de la fine fleur des groupes d'armement français, comme Dassault, Thales et Nexter. Jusqu'en 2001, la corruption était légale et même déductible des impôts.

Comme l'a **révélé Mediapart**, Abbas al-Yousef a facilité en 1993 la vente par Nexter (l'ex-Giat Industries) aux Émirats de chars Leclerc, qui sèment aujourd'hui la mort au Yémen. L'intermédiaire a reçu 195 millions de dollars pour commettre « *des actes de corruption* » auprès d'« *officiels des Émirats arabes unis* » pour décrocher ce contrat à 3,2 milliards de dollars, comme l'a admis Nexter par écrit.

Abbas al-Yousef a aussi mis son savoir-faire au service d'Airbus. Selon plusieurs sources, il était en relation directe avec Jean-Paul Gut, alors tout-puissant directeur commercial du groupe, qu'il a quitté en 2007 en empochant la bagatelle de 86 millions d'euros (*lire notre enquête ici*). C'est Gut qui a créé et dirigé le

fameux service EADS International, rebaptisé ensuite SMO-IO, qui gérait le système des intermédiaires désormais au cœur des enquêtes judiciaires.



Jean-Paul Gut, ancien numéro 2 et directeur commercial d'Airbus jusqu'en 2007, a créé et dirigé le service SMO-IO (ex-EADS international), aujourd'hui au cœur des enquêtes pour corruption. © Reuters

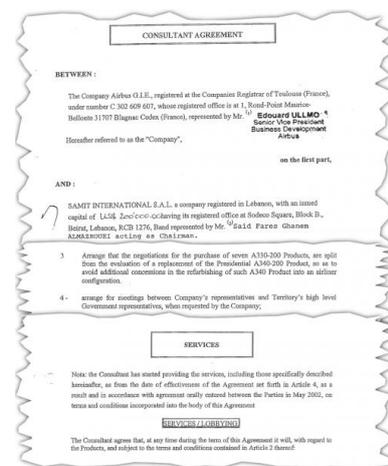
« Abbas al-Youssef a participé à la plupart des contrats majeurs entre EADS/Airbus et les Émirats, et a contribué au succès de Jean-Paul Gut au sein du groupe », assure un bon connaisseur de l'intermédiaire. Les deux hommes sont complémentaires : Gut est un intime de la famille royale du Qatar, tandis qu'Abbas al-Yousef est très proche du clan au pouvoir aux Émirats (il a été l'instructeur d'un des fils du cheikh).

Mais ces dernières années, les affaires de l'intermédiaire ont périclité. Abbas al-Yousef a notamment englouti beaucoup d'argent dans un projet pétrolier avorté au Congo. Il s'est aussi fait soutirer au moins 48 millions de dollars par un escroc togolais qui lui avait promis de lui verser une partie de la fortune du défunt président ivoirien Robert Gueï.

La gestion calamiteuse de son groupe a fini par inquiéter ses enfants. Ils ont mandaté des consultants pour auditer les sociétés du patriarche, avec lequel ils sont désormais en conflit ouvert. Outre les pertes et les dettes, ils ont découvert les relations troubles avec Airbus.

C'est donc à cause de ce conflit familial que l'avionneur est aujourd'hui en difficulté. Pour se protéger d'éventuels soupçons, le fils d'Abbas al-Yousef et son conseiller financier ont préféré témoigner spontanément auprès des magistrats du PNF et des policiers de l'OCLCIFF, l'office anticorruption de la PJ.

Le 1<sup>er</sup> avril 2003, Airbus a donc vendu sept A330 à Egyptair. En juillet, l'avionneur signe un contrat de « services et de lobbying » avec la société libanaise Samit International au sujet de ce marché égyptien, ce qui est pour le moins suspect. Pourquoi faire appel à un intermédiaire trois mois après que la vente a été conclue ? Officiellement, c'est parce que le contrat avec Samit ne ferait que formaliser un « accord oral » conclu en mai 2002 à Paris (notre document ci-dessous).



Le contrat de « lobbying » signé en 2003 entre Airbus et la société libanaise Samit. © EIC

Samit appartient officiellement à un certain Saïf al-Mazrouei, un vieil ami d'Abbas al-Yousef. Nos documents montrent qu'il était en réalité un prête-nom, les opérations de Samit étant contrôlées par Abbas al-Yousef et son administrateur de sociétés suisse, Alexander Breuer.

Le contrat a été signé par al-Mazrouei et le directeur commercial d'Airbus Edouard Ullmo, bras droit de Jean-Paul Gut au sein du service SMO-IO. Samit s'engage à organiser des rencontres avec « plusieurs membres importants du gouvernement » égyptien afin de faciliter la vente des sept A330 et de monocouloirs A320, moyennant une commission de 1,5 %.

**Des commissions offshore pour « créer un environnement politique favorable »**

Airbus et Samit signent un nouveau contrat en février 2006. Cette fois, il s'agit de vendre des avions à Air Cairo, filiale d'Egypt Air, dont six appareils de la famille A320. Samit devra créer « un environnement



lettres immatriculée à Curaçao et détenue à 100 % par l'avionneur, à travers un cabinet d'avocats suisse servant lui aussi de prête-nom.

Une autre société de conversion, Eolia, immatriculée à Malte, a aussi été financée en secret par Airbus. Selon un ancien cadre, Eolia devait transformer des vieux Boeing 747 en avions-cargos afin d'ouvrir le marché au gros porteur A380. Airbus l'aurait caché pour ne pas attirer l'attention de son concurrent.

Mais en 2006, Eolia achète, avec l'argent d'Airbus, 26 % d'Avinco à Abbas al-Yousef pour 19,4 millions d'euros – un prix fort généreux au vu de la valeur du groupe. « *Je pense que ce rachat d'actions était tout simplement un moyen de payer al-Yousef, ça faisait partie des systèmes mis en place pour rémunérer les agents discrètement* », confie un ancien du SMO.

Lors d'une réunion le 11 décembre 2006 avec son gestionnaire suisse, l'intermédiaire émirati dit que l'argent sera utilisé pour des « *investissements au Moyen-Orient, en particulier dans la conversion d'avions (principalement AB)* ». Après « *discussions avec Airbus* », l'intermédiaire penche pour Oman ou le Qatar.



L'intermédiaire émirati Abbas al-Yousef, alias « Joe ». © EIC

Sauf que les fonds n'ont apparemment jamais servi à des activités aéronautiques. Le 4 janvier 2007, al-Yousef reçoit les 19,4 millions issus d'Airbus. Le 12 janvier, il transfère 16 millions à l'une de ses sociétés au Panama. Laquelle vire immédiatement la même somme à Malana Holding, la société libanaise qui avait déjà reçu 3 millions de Samit un mois plus tôt.

Malana appartient à un banquier français longtemps installé en Suisse, condamné pour blanchiment au début des années 2000 dans l'un des volets de l'affaire Elf. Il est désormais résident au Liban.

Contacté par Mediapart, il explique avoir prêté de l'argent à Abbas al-Yousef, et que les 16 millions correspondent au remboursement de cette dette. Il précise que Malana est une holding patrimoniale qui gère exclusivement sa fortune familiale, et que cet argent n'a jamais été reversé à des tiers. Il ajoute qu'il n'a aucun lien ni avec Airbus, ni avec ses campagnes commerciales, et qu'il ignorait à l'époque qu'al-Yousef était l'un des agents de l'avionneur.

En 2007, Marwan Lahoud succède à Jean-Paul Gut comme numéro 2 d'Airbus en charge du commerce et de la stratégie, et renouvelle les dirigeants du SMO-IO. Jean-Claude Cadudal, le responsable des montages financiers et du paiement des intermédiaires, a été remplacé par Olivier Brun, aujourd'hui sous enquête dans plusieurs affaires de corruption présumée visant Airbus.

Le 21 octobre 2014, une réunion secrète au sujet d'Avinco réunit Brun et Alexander Breuer, le gestionnaire suisse d'al-Yousef, au siège d'Airbus France à Paris. Selon un compte-rendu écrit, Brun a évoqué à cette occasion le fait « *qu'Airbus pourrait solliciter les services d'al-Yousef en lien avec le Koweït* » et la possibilité que l'intermédiaire redevienne « *actif* » dans des « *pays difficiles* » du Moyen-Orient – ceux où il est nécessaire d'influencer les décideurs, dans le jargon d'Airbus. Le document précise qu'al-Yousef « *a été en contact* » à ce sujet avec « *Jean-Pierre* » Talamoni, le directeur du SMO-IO.

Deux sources internes ont assuré à Mediapart qu'Airbus n'a finalement jamais refait appel à Abbas al-Yousef. Olivier Brun indique que « *le groupe Airbus et SMO n'ont jamais eu de relation contractuelle directe ou indirecte avec M. al-Youssef* » depuis son arrivée. Un autre ancien du SMO précise

qu'al-Youssef n'a plus été employé après avoir refusé de se soumettre au nouveau test de conformité qui a été imposé en 2007 aux intermédiaires.



Thomas Enders, le PDG allemand d'Airbus, cédera son siège le 10 avril au Français Guillaume Faury. © Reuters

Contacté par l'EIC, Abbas al-Yousef n'a pas donné suite. Nous avons pu parler avec l'un de ses avocats fin 2017: « Lorsque j'ai appelé M. al-Yousef pour lui faire part de vos questions, il m'a dit : "Surtout ne lui donne pas mon numéro de téléphone!", nous avait-il raconté. [Abbas al-Yousef] ne nie pas qu'il y a un sujet, mais il m'a dit que vous devez vous adresser à Airbus pour toute question sur cette affaire. »

Les dirigeants d'Airbus en poste au moment des faits se murent eux aussi dans le silence. Les responsables du service SMO-IO jusqu'en 2007, Jean Paul Gut, Edouard Ullmo et Jean-Claude Cadudal, n'ont pas donné suite ou ont refusé de nous répondre. *Idem* pour les co-PDG de l'époque, Louis Gallois et Thomas Enders.

En septembre 2014, Enders, devenu seul patron du groupe, a coupé tous les paiements aux « agents commerciaux ». Mais il a échoué à laisser à son successeur une entreprise débarrassée des affaires de corruption. Il espérait conclure une transaction pénale sans condamnation avec les parquets financiers français et britanniques avant son départ. Mais l'enquête est d'une telle ampleur qu'elle prend plus de temps que prévu. Selon plusieurs sources internes à Airbus, elle ne sera terminée au mieux qu'à la fin de l'année.

## Boîte noire



Cette enquête s'appuie sur des documents obtenus par Mediapart et l'hebdomadaire allemand *Der Spiegel*, qui les ont analysés avec nos partenaires du réseau **European Investigative Collaborations (EIC)**, en particulier la cellule enquête du groupe suisse Tamedia (*Tribune de Genève/Tages Anzeiger*) et la Radio télévision suisse (RTS). L'EIC a notamment publié les enquêtes sur les **armes de la terreur**, les *Football Leaks*, les *Malta Files* ou les noirs secrets de la **Cour pénale internationale**.

Nous avons adressé une longue série de questions à tous les protagonistes des faits relatés dans cet article. Un porte-parole d'Airbus nous a indiqué que le groupe et son patron Thomas Enders « ne commentent pas l'enquête en cours ». « Je vous confirme que je ne souhaite pas m'exprimer sur l'enquête en cours concernant Airbus », nous a aussi répondu l'ancien PDG Louis Gallois.

Un proche de Jean-Paul Gut, l'ex-numéro 2 et directeur commercial d'Airbus, nous a fait savoir qu'il « s'est donné pour règle de ne pas répondre aux sollicitations concernant une entreprise qu'il a quittée depuis plus de douze ans ». Ses collaborateurs de l'époque au sein du service SMO-IO (qui s'appelait alors EADS international), Edouard Ullmo et Jean-Claude Cadudal, n'ont pas donné suite à nos sollicitations.

Le successeur de Jean-Paul Gut en 2007, Marwan Lahoud, et son bras droit et ex-chef du SMO-IO, Jean-Pierre Talamoni, n'ont pas donné suite à nos sollicitations. Olivier Brun, ex-responsable des montages et paiements au SMO-IO, nous a envoyé de courtes réponses par SMS.

Abbas al-Yousef n'a pas donné suite à nos questions. Son gestionnaire suisse Alexander Breuer n'est pas en mesure de nous répondre pour cause de maladie, nous a indiqué le cabinet suisse Quadris, où il travaillait à l'époque des faits.

Nous ne sommes pas parvenus à joindre Saif al-Mazrouei, l'actionnaire officiel de la société Samit, qui avait signé les contrats de lobbying avec Airbus.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Directeur éditorial** : François Bonnet

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.