

2070 ESUS

ESUS est la plus petite des mégacorporations françaises par sa notation, mais elle est de loin la plus omniprésente. Les réseaux de transport d'ESUS rayonnent à travers la France, l'Europe et le monde. Chaque jour, ESUS déplace des millions de personnes et de biens.

ESUS

Siège social : La Défense, Paris, France

Président du conseil d'administration : Julien de Carné

Directeur général : Peter Osborne

Statut : société anonyme AA

Actionnaires principaux :

- France (28%)

- Financière Atlantique (7%)

Filiales principales : Alstom, Chargeur, Estral, Euroair, Localis, RTP, SNCF, Trase, Urbanys

ORIGINES

La société ESUS est créée en 2036 à l'initiative du gouvernement français d'alors. Les militaires qui sont au pouvoir depuis 2029 entreprennent ce chantier économique d'envergure quelques mois avant l'élection présidentielle qui doit mettre fin à leurs agissements. L'enchaînement du Crash informatique et des Euroguerres a complètement paralysé l'industrie européenne. En regroupant Air France-KLM (devenu par la suite EuroAir) et la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer), ESUS doit permettre de relancer le réseau de transports européen. La taille du nouvel ensemble lui permet également de lever des fonds pour constituer un pôle de fret routier et maritime important (en faisant au passage la fortune de quelques personnes).

Il apparaît assez rapidement qu'un deuxième objectif, non avoué, est de donner au gouvernement et à la direction unique de ce nouveau groupe plus de moyen pour contrôler les mouvements de grèves encore fréquents dans les transports publics français. Cette stratégie prendra une nouvelle ampleur après l'obtention en 2048 de l'extraterritorialité mégacorporatiste.

La reconnaissance d'ESUS par la Cour Corporatiste découle pour une part non négligeable de la crise aztlane cette année là. Le porte-conteneurs ESUS Celsius est en train de franchir les écluses du Canal de Panama lorsque le gouvernement aztlan annonce la nationalisation des actifs corporatistes dans le pays. Le bâtiment, qui bat pavillon libanais, n'est pas concerné par la nationalisation, mais les activités de transports urbains d'ESUS dans le pays le sont. Le Celsius est abordé par des troupes aztlanes après le refus d'ESUS au même titre que les autres corporations, de se plier à la décision du gouvernement. L'emploi des termes de prise d'otages et

d'acte de piraterie par des membres du gouvernement français, et l'appareillage d'un bâtiment de la Marine Nationale en escale en Martinique, avivent les tensions alors que la Cour Corporatiste et le gouvernement Aztlan sont en pourparlers. Rétrospectivement, il semble que quelques personnes dans le gouvernement français et à la direction d'ESUS savaient parfaitement ce qu'ils faisaient. Le statut extraterritorial d'ESUS est signé en même temps que l'Accord de Véracruz qui met fin à la crise entre les autorités corporatistes et Aztlan.

La mise en place de l'extraterritorialité ne va pas être facilement faite. Le secteur des transports, chez les cheminots, les contrôleurs

aériens, les routiers, est le bastion des syndicats français. Ils veulent obtenir de la direction d'ESUS le maintien du droit du travail français dans le régime extraterritorial d'ESUS. La grève qui s'ensuit va paralyser la France pendant un mois et demi. Au delà des embouteillages de Paris, ce sont les principales voies routières, ferroviaires et aériennes d'Europe qui sont perturbées. Après que des gouvernements et des sociétés européennes aient incité la direction d'ESUS à céder, le Cour Corporatiste publie un communiqué pour soutenir ESUS et le gouvernement français et rappeler qu'elle ne tolérera pas de remises en cause des accords sur l'extraterritorialité corporatiste. Même Saeder-Krupp ressent lourdement les effets de la crise française, au point que Lofwyr s'invite dans les négociations avec les syndicats, officiellement en tant que représentant des organisations patronales. La direction d'ESUS indique pouvoir disposer du personnel nécessaire à un service minimum au travers de ses filiales étrangères, tout en maintenant ce dispositif à un strict nécessaire. L'impopularité des syndicats va toucher un nouveau fond lorsqu'un attentat à la bombe tue six contrôleurs aériens suisses travaillant pour une filiale d'ESUS qui avait repris la gestion d'une partie du trafic aérien au dessus de la France, et manque de provoquer une collision en plein ciel. La proposition d'un député de la majorité de dissoudre les syndicats en cause dans la grève recueille jusqu'à 83% d'opinion favorable chez les français.

Mais c'est la direction d'ESUS qui cède et accepte de retranscrire l'essentiel du droit français du travail dans les statuts internes de la corporation, et le maintien de leur représentation au conseil d'administration. Seule concession, mais

de taille, les syndicats français ne peuvent s'opposer à l'emploi de personnel aménagé de l'étranger pour assurer le service minimum. Les syndicalistes français doivent en effet composer dorénavant avec leurs homologues étrangers. Mais la grève va aussi coûter aux socialistes, qui ont pourtant tenté de maintenir leurs distances avec les syndicats, une défaite cinglante aux élections régionales de 2049 et leur marginalisation politique pour les années à venir.

TRANSPORT

Chargeur Group

Siège : Anvers, Pays-Bas

Chief Executive Officer : Olivier Garand

Le Groupe Chargeur concentre l'essentiel des activités de fret d'ESUS, excepté le fret ferroviaire européen, qui reste du domaine de la SNCF. C'est le secteur où ESUS affronte la plus forte concurrence, principalement face au scandinave Maersk et à l'alliance Wuxing-Lusiada. Avec la participation des autres branches de la mégacorporation, Chargeur a établi six hubs internationaux à Anvers, au Havre, Newhaven, Newark, en Guadeloupe et à Singapour. Le construction du dernier a bénéficié du soutien de plusieurs grands groupes japonais, pour rivaliser avec Wuxing en Asie. Chacun de ces hubs est un immense complexe, entièrement extraterritorial, qui relie les réseaux maritimes, routiers, ferroviaires, et, dans le cas d'Anvers et Newark, aériens d'ESUS (l'aéroport Anvers-ESUS sert désormais de plate-forme de déploiement unique aux services militaires de la Trase, de préférence à Roissy-Charles de Gaulle). Un grand hub Marseillais desservant la Méditerranée est prévu depuis plus de dix ans, mais les extensions nécessaires n'ont toujours pas pu être réalisés.

Euroair

Siège : Berne, Suisse

Directeur général : Philippe de Biré

Euroair est la plus grande compagnie aérienne d'Europe. Elle fait relativement peu parler d'elle. Son nom reste surtout associé au vol 329, abattu par un dragon au dessus de l'Atlantique en 2041. L'événement a été utilisé plusieurs fois pour l'image de la compagnie, la dernière en date ayant coûté sa place au directeur de la compagnie après qu'une association des familles des victimes l'ait désapprouvé. L'affaire et les errements de l'enquête ont aussi servi à ESUS pour imposer la présence de ses services aux sommets anti-terroristes après qu'elle eu obtenu l'extraterritorialité. En plus des menaces qui pèsent sur les appareils eux-mêmes, ESUS doit assurer la sécurité des aéroports gérés par les filiales de services d'Euroair, parmi lesquelles les trois aéroports de la région parisienne.

RTP

Siège : Paris, France

Directeur général : Michel Jolivet

RTP, la Régie des Transports Parisiens, opère les bus, métro et tramways de toute la région parisienne. Dans certains milieux, on l'appelle toujours RATP en insistant sur le A d'"Autonome" maintenant que le réseau du métro est entièrement extraterritorial. Au travers de RTP, ESUS est omniprésente dans Paris, et pas très loin d'être onnisciente. Elle suit plusieurs millions de voyageurs chaque jour. De plus, elle contrôle les publicités et les journaux qui sont diffusés auprès des usagers. Si ESUS assume la censure publicitaire qu'elle pratique, la censure médiatique dont ferait l'objet les journaux gratuits diffusés dans les stations est un sujet beaucoup plus sensible. Mais les journaux se refusent à relayer cette polémique auprès de leurs lecteurs...

SNCF

Siège : Paris, France

Directeur général : Ulrich Broeck

La Société Nationale des Chemins de Fers est l'opérateur ferroviaire de référence (et pratiquement sans concurrence) en France. Elle opère aussi, en partenariat avec les opérateurs étrangers, les lignes de trains à grande vitesse qui relient Paris aux capitales d'Europe de l'ouest. L'augmentation ininterrompue du prix du kérosène ont fait du réseau de la SNCF le principal lien entre les pays européens pour les passagers (au détriment d'Euroair). Ouverte en 2046 après le plus grand chantier qu'est connu Paris, la Gare de la République à Paris, a ainsi permis la création d'une ligne unique Londres-Paris-Rome.

Urbanys

Siège : Barcelone, Espagne

Consejero Delegado : Luc de Chaurand

Urbanys est la plus importante des filiales qu'ESUS possède dans le secteur des transports en commun. Contrairement à la majorité de celles-ci, qui sont liés à un contrat dans une seule agglomération (comme la RTP), Urbanys est présent dans une centaine de grandes villes dans le monde. C'est désormais la principale vitrine d'ESUS, au détriment de la SNCF. Les bus et les tramways sont entretenus au mieux, l'activité syndicale du personnel est découragée, et une partie conséquente du budget de communication d'ESUS est dévolue à l'image de marque d'Urbanys.

INDUSTRIE

Alstom

Siège : Levallois-Peret, France

Directeur général : Patrick Méranó

Avec le rachat d'Alstom en 2045, ESUS a intégré son principal fournisseur pour ce qui concerne les transports en commun. La société

produit des bus, des trains, ainsi que des équipements électriques. Ses tentatives dans le domaine du câblage de télécommunications dans le cadre des Euroroutes ont été un demi-échec qui a nécessité un partenariat avec Siemens pour être finalement menées à bien. Alstom continue de fournir certains concurrents d'ESUS, bien qu'en certaines occasions, les délais de livraisons d'Alstom aurait joué en défaveur de ceux-ci lors de passation de marchés.

Estral

Siège : Paris, France

Directeur général : Teresa Rizzo

Les activités de construction et de travaux publics d'ESUS sont gérés par Estral. Les filiales de transports d'ESUS en sont les principales clientes : lignes électriques, voirie, voies ferrées, pistes d'aéroport, dragage portuaire, bâtiments. Estral a étendu son activité dans des régions où les transports ESUS n'étaient pas présents, en Afrique et dans les régions rurales d'Amérique du Sud. Certains de ses "chantiers du bout du monde" ont largement alimenté la communication d'ESUS. Cette politique d'expansion a aussi mis Estral en concurrence directe avec Egis Services, une filiale d'Esprit Industries.

SECURITE

ESUS dispose de deux services de sécurité. La filiale Trase est une société de services de sécurité qui agit principalement dans le convoyage de fonds et le gardiennage. Bien qu'elle soit bien plus diversifiée que cela, de l'audit de prévention des accidents à la sécurité en zones de conflit, la Trase est considérée comme le bas de gamme de la sécurité des ESUS. Les majors de la filière de formation en sécurité et maintien de l'ordre que finance la mégacorporation optent pour le haut du panier, la Surveillance Générale.

Direction de la Surveillance Générale

Bureau central :

Place de la République, Paris, France

Directeur de la surveillance générale :

Anne-Laure Vétier

ESUS s'est résolue à rétablir le nom qui n'avait jamais cessé d'être utilisé, la Direction de la Surveillance Générale, ou SUGE. Les tentatives d'inclure les termes de "protection" ou de "sécurité" dans leur nom ont été vains. Ils ont quelques autres surnoms, et excepté celui de "police des transports", ils sont tous insultants. La SUGE est chargé du maintien de l'ordre et des enquêtes judiciaires dans toutes les zones extraterritoriales d'ESUS. Autrement dit, elle reprend toutes les attributions de la police.

A Paris et en région parisienne, les aéroports, les gares, les stations de métro, les voies et les rames, les centres commerciaux attenants, et tout ce qui s'y passe, sont dans la juridiction de

la SUGE. Plus de la moitié des agressions, des trafics de stupéfiants, des tentatives de suicide, et plus des trois quarts des vols à la tire et des attentats terroristes commis dans la capitale sont traités par la SUGE. Les postes de sécurité de Châtelet, République et Gare du Nord sont réputés être les trois plus grands commissariats de France, et abritent des unités anti-émeutes, les services d'enquêtes et des blocs de détention. Son champs d'action est plus restreint dans les autres villes où elle opère. En revanche, elle intervient aussi sur tout le réseau autoroutier de la mégacorporation.

Dans la majorité des cas, les contrevenants sont confiés après leur arrestation à la justice française (les autres sont confiés à la Trase). Mais il n'y a pas toujours d'arrestation. La politique d'ESUS concernant l'interruption du trafic par des personnes sur les voies, particulièrement aux heures de pointe, est connue de tous.

Trase

Siège : Londres, Royaume-Uni

Chief Executive Officer : Andrew McNamara

La Trase fournit des services de surveillance, de gardiennage et de convoyage de fonds. Contrairement au personnel de la SUGE qui assure la sécurité des zones extraterritoriales d'ESUS, le personnel de Trase travaille à l'extérieur. Ils sont moins considérés et par le public et par leurs collègues, moins bien payés, et en cas de problèmes, ils ne peuvent compter sur aucun renfort avant la demi-heure. Les convoyeurs, et notamment l'unité de Marseille, constituent l'élite de la Trase, et disposent au moins d'un armement conséquent.

Au travers de ses filiales, les activités de la Trase sont bien plus étendues. Elle opère les centres de rétention des immigrés illégaux, fournit des services militaires privés en Afrique, ainsi que des services d'audit de sécurité, de formation ou d'assurances. Beaucoup de ses sociétés ont par ailleurs des partenariats privilégiés avec le groupe de sécurité Centurion. Alors que la SUGE utilise souvent la force à sa disposition, les "services" de Trase sont des adeptes des coups tordus : manipulations de dossiers, coups montés et accidents arrangés.

Localis Technologies

Siège : Sophia-Antipolis, Villebonne, France

Directeur général : Baptiste de Sécillon

Localis est une des filiales les plus discrètes d'ESUS. Elle regroupe les activités de recherche, développement, production et exploitation des applications de localisation pour toute la mégacorporation. Cela va des puces RFID marquant les conteneurs de fret ou les cartes d'abonnement au suivi par satellite des navires et de la météo. Les bases de données de Localis sont gigantesques. Si vous avez un jour été passager

d'un mode de transport géré par ESUS, vous êtes dans leurs ordinateurs, ainsi que des relevés topographiques et météorologiques, des images radars aériennes ou des statistiques d'accidents. Les seules données clients d'ESUS qui ne sont pas stockées dans les bases de Localis sont celles de sa filiale de télécommunications.

Bien sûr, un tel volume de données ne peut

pas être centralisé. Localis assure le suivi des passagers et du fret dans chaque filiale pour la durée du transport, et en cas d'incident. Le service de recherche de Localis, renforcé par des experts d'Infolio, est chargé d'exhumer des archives les données qui pourraient intéresser la SUGE, la police française, le bureau enquête-accident, ou à l'occasion, S-K Prime.

REPRESENTATION SYNDICALE

Le fonctionnement d'ESUS est indissociable de celui des syndicats. Ils ne sont ni interdits, ni contrôlés par la direction, au contraire de la majorité des corporations extraterritoriales dans le monde. Trois représentants syndicaux siègent au conseil d'administration, et les organisations syndicales gèrent le comité d'entreprise, qui a la charge de la majeure partie du budget de services offerts aux employés. Il y a plus d'une trentaine de syndicats dans les différentes branches et filiales de la mégacorporation, dans le monde entier, mais trois d'entre elles se partagent le pouvoir et les sièges au conseil d'administration : la CGT, l'ITF et Alliance. Une quatrième organisation, SUD, est en déliquescence depuis l'élimination en 2066 de la majorité de ses cadres, qui étaient sous le contrôle d'esprits-insectes fourmis établis sous la Gare du Nord.

La CGT, Confédération Générale du Travail, est le syndicat historique de secteur des transports français. Elle a intégré des fédérations étrangères, qui suivent plus ou moins le goût de la grève de leurs camarades français. L'ITF, La Fédération Internationale des Travailleurs du Transport, s'est précisément érigé contre la main-mise française sur les activités syndicales au sein d'ESUS. C'est généralement l'ITF qui fait pencher la balance en direction des syndicats ou de la direction. Les affrontements, parfois très violents, avec la CGT, ne sont pas rares. Le syndicat Alliance, qui est à l'origine un syndicat policier et qui a ouvert ses rangs aux personnels de la SUGE et de la Trase, se tient la majeure partie du temps à l'écart des conflits syndicaux qui ne la concernent pas directement. Néanmoins, le contrôle des manifestations de personnel est systématiquement confié à des unités de Centurion venues de l'extérieur, plutôt qu'aux unités anti-émeute de la SUGE. Ces manifestations, que la direction tolère, se tiennent souvent en sit-in dans les halls de gare, depuis que les autorités françaises refusent d'autoriser sur le territoire des manifestations qui concernent le domaine extraterritorial d'ESUS. Par ailleurs, la gêne occasionnée par les grèves est atténuée par l'emploi systématique de travailleurs amenés de l'étranger par charters pour assurer le service minimum, qu'il s'agisse de contrôleurs aériens malais ou de chauffeurs de bus ghanéens.

DIRIGEANTS

Julien de Carné

Le poste de président du conseil d'administration d'ESUS revient de fait au candidat choisi par le gouvernement français, en tant que principal actionnaire. Avec Carné, c'est avant tout un très proche de la famille de Rohan qui a été nommé, alors que le président Paladines semblait incapable de s'accorder sur un autre choix avec la majorité parlementaire emmenée par Nicolas de Rochefort. Carné a été économe de son influence et de ses pouvoirs au cours de ses mandats, et cherchant avant tout à ne pas laisser de prise à une attaque. Proche de la limite d'âge, il pourrait prendre prochainement sa retraite, et compte pour le premier véritablement pesé de tout son poids dans le choix de son successeur.

Peter Osborne

L'homme à la tête d'ESUS est un globe-trotter invétéré. Il est le fils d'un marchand d'art international, Martin Osborne, qui avait bâti une fortune conséquente après l'Éveil et installé sa famille à Paris à la fin des années 2020, après l'ar-

rivée au pouvoir de Lord Marchmont et le retrait de l'Union Européenne du Royaume-Uni. Peter Osborne a acquis ses entrées dans les cercles du pouvoir parisien en étudiant à Polytechnique et aux Ponts et Chaussées (par ailleurs, son frère Daniel, diplômé de l'École Normale Supérieure, est directeur de la recherche d'Evo Synthetech). Spécialiste des projets transnationaux, il voyage continuellement à travers le monde depuis plus de trente ans, à l'image de son père, quand ses collègues préfèrent les réunions matricielles. Il a cultivé cette image d'infatigable voyageur pour s'imposer à la tête d'ESUS et promouvoir l'image de la compagnie. Les employés du groupe ont une estime certaine pour ce patron qui passe son temps dans le cockpit des avions et les locomotives des trains. Le récit de son retour à Paris lors du crash de 2064, alors qu'il était en visite sur un chantier d'autoroute en Argentine, publié dans un roman, lui a valu de devenir l'une des personnalités les plus appréciées des Français. Une popularité qui commence à agacer certains des aristocrates les plus chauvins.

Anne-Laure Vétier

Avant de devenir le "deuxième flic de France" comme les médias surnomment le chef de la SUGE, Anne-Laure Vétier a grimpé tous les échelons de sa direction, en ayant commencé comme simple agent. Elle a également travaillé à Interpol et au cabinet de Jean de Nagy-Bocsa au ministère de l'intérieur. Elle a d'ailleurs recruté des runners pour le compte de celui-ci à de nombreuses reprises, ainsi qu'à certains de ses postes précédents au sein de la SUGE. Ce qui ne l'empêche pas de mener à la tête de la direction une politique de chasse aux sorcières envers tous les cadres qui emploieraient des runners sans son autorisation expresse. A l'origine de cette posture, le meurtre en 2069 de trois agents de la SUGE par des runners qui possédaient des accréditations pour entrer dans les zones réservés au personnel du métro. A l'époque, l'affaire avait été utilisé contre Vétier par ses rivaux.

Nathan Lemelin

La direction de la communication et des relations publiques d'ESUS possède un poids au moins aussi important que celle de la surveillance générale. ESUS et chacune des branches du groupe lancent de nouvelles campagnes publicitaires en permanence. Nathan Lemelin a pris la tête de la direction à seulement 35 ans, après avoir fait entrer Yohann de Kervelec à l'Élysée. Au delà de l'affrontement entre les deux candidats, ça a été l'affrontement et la victoire de Lemelin contre Henri Adler, le gourou des publicistes français, qui avait repris du service 30 ans après avoir "fait" Antoine d'Orléans.

Mais les performances de Lemelin en tant que directeur de la communication aurait été plutôt décevante du point de vue d'Osborne. Il lui serait reproché un goût certain pour les soirées mondaines avec les vedettes, les politiciens, l'aristocratie et les journalistes, et une addiction à la drogue qui aurait déjà nécessité deux interventions d'Anne-Laure Vétier auprès de la police française.

Erwan et Charles de Rohan

Erwan de Rohan-Chabot, duc de Rohan, prince de Léon, comte de Porhoët et de Lorges, marquis de Blain et La Garnache, baron de Mouchamps, seigneur de Héric et de Fresnay, fait parti à 71 ans des personnalités les plus influentes de France, au même titre qu'Antoine d'Orléans ou Alexandre de Rochefort. Il contrôle 7% du capital d'ESUS au travers de la Financière Atlantique, ce qui en fait le deuxième actionnaire après l'état.

Avec plusieurs de ses membres ayant siégé au Parlement, la famille de Rohan jouissait d'abord d'une influence politique certaine en Bretagne. Alain de Rohan, le père d'Erwan, est

devenu l'un des hommes d'affaires les plus puissants de France, en prenant les rênes du groupe Wendel. Il a été le principal maître d'œuvre de la fusion Ixis-Dexia-Axa qui a donné naissance au groupe Index-Axa. On lui prête également une lourde part de responsabilités dans certains scandales politico-financiers des années 2020. De l'avis de certains, c'est Alain de Rohan qui a voulu la création d'ESUS pour remplacer son jouet cassé après la quasi-faillite d'Index-Axa en 2029 et la montée de la famille d'Orléans au capital.

Erwan a pris la tête de la famille à la mort de son père en 2055. Tous reconnaissent en lui un successeur à la hauteur de son père, mais il se montre moins agressif dans les affaires. Son frère aîné, Josselin, est mort pendant les Euroguerres. Si son père avait été relativement peu affecté par cet événement, on attribue à Erwan une rancune amère à l'endroit d'Alexandre de Rochefort, qui commandait à l'époque le régiment où servait son frère.

Bien qu'Erwan et son épouse soient humains, leurs sept enfants, nés entre 2028 et 2039, sont tous des elfes. Les deux aînés, Michel et Charles, ont mené une carrière politique au Conseil de Bretagne et assistaient leur père dans ses affaires. C'était surtout Charles, ingénieur en construction navale de formation, qui s'occupait des dossiers relatifs à ESUS, et notamment des projets de rapprochement avec Index-Axa. Son assassinat par le groupe terroriste Section 89, en même temps que sa sœur Agnès, lors d'une réception à Saint Nazaire, a ébranlé la famille. Si Erwan reste aux commandes, la mort de Charles a fait de son frère Michel l'héritier incontesté (pour l'instant).

Étienne Charet

Le premier conseil des ministres d'un nouveau gouvernement, quelque soit le résultat des élections, est immanquablement suivi du même ballet. Le mercredi après-midi, le patron d'Esprit Industries est reçu par le ministre des affaires étrangères puis par le ministre de la défense, et celui d'ESUS par le secrétaire d'état aux transports. Puis, le jeudi midi, le ministre de l'économie et des finances déjeune avec les patrons d'Esprit, ESUS, Renault-Fiat et Barytech.

La gestion des parts de l'état dans le capital d'ESUS sont du ressort du ministre de l'économie, mais le rôle du secrétaire d'état aux transports est déterminant. L'essentiel de son travail est de faire accepter à la direction d'ESUS les régulations gouvernementales et une ouverture minimal du marché des transports à la concurrence. Dans ce rôle, Etienne Charet, qui a été député de la Saône et adjoint au maire de Lyon avant d'entrer au gouvernement, n'a ni l'envergure politique, ni assez de soutien de la part du président Kervelec pour être efficace. Les diri-

geants d'ESUS le traitent jusqu'ici comme une nuisance mineure, et le tiennent à l'écart des affaires.

Julie de Chatillon

Julie de Chatillon est la vice-présidente de Barytech. Le groupe d'ingénierie et de BTP qu'elle dirige est l'un des piliers de l'empire Saeder-Krupp. Elle siège au conseil d'administration d'ESUS, dont Barytech est un actionnaire minoritaire. Au sein du conseil, elle représente Lofwyr, mais ne possède aucun véritable pouvoir par elle-même. C'est toujours Jean-Claude Priault, le représentant de Saeder-Krupp à la Cour Corporatiste, qui dirige la manœuvre dans les allées du pouvoir à Paris.

Olivier Garand

Le patron du groupe Chargeur depuis vingt ans est indéboulonnable. Ses collaborateurs le décrivent comme une bête de travail, dotée d'une mémoire phénoménale même pour quelqu'un possédant par ailleurs des implants neuraux du dernier cri. Il suit plusieurs fois par jour toutes les cargaisons importantes de Chargeur dans le monde entier. Les employés de Chargeur ont pris l'habitude que leur patron appelle directement par liaisons satellites le chauffeur d'un camion qui dévie de son itinéraire en Australie ou le chef d'équipe des docks de Lagos qui n'aurait pas respecté l'ordre de priorité des déchargements. La rumeur prétend que Lofwyr exige d'être informé personnellement par Garand et seulement lui du statut des cargaisons prioritaires que sa corporation confie à ESUS, et qu'il lui aurait offert des ponts d'or pour rejoindre Saeder-Krupp Prime.

Philippe de Biré

Philippe de Biré a été nommé au poste de directeur général d'Euroair en remplacement de Nathalie Pilquet. Sa prédecesseure a été contrainte de démissionner après des propos controversés. Biré est un gestionnaire qui a fait sa carrière au sein de la direction centrale d'ESUS. Il serait le poulain de la famille d'Orléans, dont il est notoirement proche, pour prendre plus tard la succession de Carné ou d'Osborne. Il n'y a pas pour autant eu de résistance à sa nomination à la tête de la compagnie

aérienne, notamment de la part des Rohan. En revanche, ses relations avec Anne-Laure Vétier sont devenues difficiles depuis qu'il la court-circuite systématiquement pour travailler avec Andrew McNamara de la Trase sur les mesures antiterroristes d'Euroair.

Ulrich Broeck

En nommant le directeur de la division Nord-Europe d'Urbanys à la tête de la SNCF, Osborne a provoqué l'ire de la CGT. Ulrich Broeck est le premier étranger à diriger la Société Nationale des Chemins de Fer française (certains syndicalistes n'ont pas hésité à préciser "depuis la Seconde Guerre Mondiale"). Broeck a été un des principaux architectes des succès d'Urbanys. Le poste de directeur général de la SNCF était un cadeau empoisonné qui a libéré le poste de directeur général d'Urbanys, que convoitait par ailleurs Broeck, pour Luc de Chaurand. Après quelques tentatives infructueuses, Broeck a abandonné à son adjoint Patrick Talain de gérer la gestion de l'entreprise avec les syndicats, et se concentre sur les questions de politique des transports au niveau européen.

Andrew McNamara

ESUS a débauché Andrew McNamara aux UCAS chez Knight Errant pour prendre la tête de Trase. Certains voient en lui le futur homme fort d'ESUS. La direction d'ESUS a confié à la branche d'audit de la Trase la vérification de toutes les procédures de sécurité du groupe, sous la responsabilité directe de McNamara. Il possède une capacité d'action qui excède celle de la SUGE. Contrairement au directeur de la surveillance générale, qui doit agir avec le budget qu'on lui alloue, la Trase a ses propres rentrées d'argent par ses activités commerciales. Ensuite, la Trase a aussi une culture du coup bas peu ou pas présente au sein de la SUGE, a fortiori depuis qu'Anne-Laure Vétier a lancé son opération main propre. Pour l'instant, McNamara est aux ordres d'Osborne et de Carné. Charles de Rohan aurait essuyé un refus poli mais ferme quand il a essayé de traiter d'affaires en dehors du cadre du conseil d'administration, ce qui n'empêche pas tout le monde d'espérer mettre l'américain de son côté.