



*e*MOTION! REPORTS.com

Automotive/Aerospace Industries Systemic Intelligence
www.emotionreports.com

Analyse de l'industrie automobile:

**Édition spéciale pour l'Université du Michigan
/Center For Automotive Research
41^{ème} séminaire en Management,
Traverse City, Michigan
7-11 août 2006**

Mise à jour, 6 août 2006 (analyse du 3 juillet 2006)

Les démarches de Kerkorian et Renault-Nissan vers GM sont teintées d'une prise de contrôle sauvage; le succès de cette manoeuvre représenterait une menace claire à la stabilité Industrielle-Économique des É.-U. et par conséquent à la sécurité nationale; l'Apparition potentielle d'une nouvelle architecture globale de l'industrie du transport



“ Il y a ceux de l'industrie et du gouvernement qui ... peuvent recommander une gamme complète de réponses. Elles incluraient la nationalisation de Ford... ”

L'émergence en force de GM, à la fois d'un point de vue financier et de gestion, détourne l'attention du camp Ghosn/Kerkorian à nouveau de GM vers Ford.

Selon nos sources internes, « la chute abrupte » de Ford, contrastant avec « l'essor vers le rétablissement de GM, » (provoqué par les médias) détournera l'attention vers Dearborn... surtout si les marchés artificiels gonflent suffisamment GM pour une certaine prise de bénéfices. La direction de Renault-Nissan trouve de plus en plus difficile d'aspirer GM, eut égard à la faiblesse de Ford, particulièrement Ford Europe."

Une stratégie sérieuse a émergé pour contourner les parts classe B de la famille Ford, rendant une main mise complète possible et réaliste. Étonnamment, Daimler-Chrysler et la Deutsche Banque font inévitablement partie de la stratégie de Ghosn pour l'acquisition de Ford. La participation de ces deux entités devrait être envisagée, pour la simple raison que cette « fusion organisationnelle » commence par Ford Europe. Et L'Europe est à la fois leur territoire et arrière-cour.

Réciproquement, VW et BMW sont encore automatiquement impliqués, en vertu du même affolement du milieu.

Selon notre analyste, « La main mise de Ford Amérique serait inévitable, ou un fait accompli » comme on l'a énoncé l'année dernière, puisqu'il n'y a aucune véritable séparation opérationnelle, de gestion, et même financière entre elle et le PRÉTENDANT. « Cette persistante réalité a existé depuis la deuxième guerre mondiale, où les opérations européennes de Ford ont continué sans interruption et sous la direction de Ford, à la différence de GM. Ce manque de cloisonnement de Ford le rend maintenant tout à fait vulnérable aux machinations de Ghosn, conçues pour acquérir un réseau de distribution du marché plus vaste que ce que possède actuellement Renault-Nissan. Ils ont un besoin, cela pourrait combler les attentes. »

La participation de DCX ne doit pas être vue comme malveillante ou prédatrice -- il y a assez de cela ailleurs pour contourner -- mais simplement une opportunité d'affaire à exploiter; compte tenu du potentiel d'être extrêmement lucrative; pour l'instant, cette architecture d'industrie demeure viable.

« Notre monde sera celui des micro-turbines, des micro-jets de William, des Quasiturbines, des hybrides, et des super condensateurs. »

« Ce qui émergera également de la fusion / symbiose de ce PRÉTENDANT, Renault-Nissan, DCX, BMW, VW est la réalisation progressive imperceptible, et écartée comme sans importance lorsque perçue, d'un changement extraordinaire dans la base technologique industrielle et de l'approvisionnement / ressource qui sera potentiellement contrôlé par le Japon et La Chine."

Qu'est-ce que cela pourrait bien être?

« L'accroissement du nombre des centrales électriques rotatives / à turbine pouvant utiliser jusqu'à un certain degré du biocarburant fera disparaître à nouveau les éléphants blancs ». L'annonce récente d'excellentes avancées dans les micro turbines par Honda et de la pression favorable de la communauté scientifique / technique sur la viabilité de la Quasiturbine des Saint-Hilaire ([Google "Quasiturbine White Paper; Quasiturbine Livre Blanc; fr.](#)), soutient puissamment cette controverse. Et, puisque les micro-turbines produisent de l'énergie une fois approvisionnées en combustible; i.e., le carburant entre, la puissance sort, les piles à combustibles deviennent discutables, tout comme les carburants fossiles. (Les systèmes hybrides, comme ceux de Toyota's [Synergy Drive](#) et [PAICE Hyperdrive](#) joueront un rôle persistant, bien que non primaire au niveau des méthodologies de propulsion des véhicules). Notre monde sera celui des micro-turbines, Williams micro- jets, Quasiturbines, et des super-condensateurs de haute-capacité.

« Un trafic de puissance / influence de ressources se produirait entre les pays producteurs de pétrole et les pays possédant le plus de terres arables, et la Chine régnant dans cette dernière catégorie. Honda a sagement conçu sa micro-turbine de manière à ce que les

Chinois ne puissent pas facilement copier sa technologie, sauf à grand frais. Ainsi, leur rôle comme fournisseur de carburant est assuré, alors que le Japon porte le chapeau de créateur, de réalisateur, d'assignataire et du maintien des opérations de fabrication du noyau des génératrices pour le monde entier. »

Selon notre évaluation, la fabrication nationale intégrée cesse d'exister dans ce scénario, avec l'Europe et les É.-U. de retour au statut pré-industriel. L'économie de consommation / service devient donc réalité. En conséquence, nous pouvons référer aux temps et aux événements non pas comme A.D. ou B.C., mais comme A.P.I. / E.P.I. (Amérique Pré-Industrielle; Europe Post-Industrielle).

Notre analyste note en outre, « Le professeur Jerry Meyers de l'université du Michigan parle « d'une dénationalisation » de l'industrie de l'auto il y a presque une décennie. Il n'était pas tout à fait sûr de la chronologie, mais c'est une vérité à énoncé, elle nous atteint maintenant. Et à moins que, des stratégies « d'anti-dénationalisation » ne soient mises en place immédiatement (dans le cadre de la politique de protection de la base industrielle) cela deviendra une réalité incontournable. Une réalité induite par un changement de paradigme aux impacts inimaginables ».

Certains concluraient correctement que la psyché industrielle collective sera défiée, bouleversée et remodelée d'une manière non observée depuis que le jet à réaction, Me-262s 540 m/h a déchiré les cieux de l'Europe et rallié les formations de bombardiers en 1945. En un instant, tous les intéressés reconnurent que le l'avion à moteur / propulseur à piston était condamné comme composant principale des flottes militaires et commerciales.

Soucis fédéraux et échos de la nationalisation

Il y a ceux dans l'industrie et le gouvernement qui réalisent qu'un tel scénario représente un résultat inévitable à moins de mise en place de réactions, et peuvent recommander une gamme complète de réponses. Celles-ci incluraient une nationalisation de Ford -- actuellement l'élément le plus vulnérable des É.-U. et de la base industrielle européenne -- exécution immédiate de Ryan-Hunter et des militaires.

Il y a évidemment un précédent historique pour ce dernier, comme cela était le cas pour le Japon en 1937. Comme l'a fait remarquer dans un commentaire du 24 juin 2004 le prof. Thomas P.M. Barnett, autrefois de l'Université navale de guerre, citant le Dr. Sheila Ronis de l'Université de Walsh à Troie, Michigan : « La guerre globale commence par des crises économiques telles que les problèmes majeurs au Japon, la surchauffe de l'économie de la Chine due à son appétit insatiable et maintenant non arrêtable pour la matière première, et à l'instabilité continue au Moyen-Orient, combinés aux incertitudes du dénouement de la guerre en Irak. En ce moment nous faisons face aux tendances macro-économiques qui surpassent et dépassent tous les efforts pour les maintenir sous contrôle. Des crises non différentes à ces dernières dans les années 30 ont directement mené à la deuxième guerre mondiale. Très semblables et très risquées ». [Dr. W. Edwards] Deming m'a un jour mentionné que les Japonais sont allés en guerre parce qu'ils ont cru que leur population était sur le point de mourir de faim. Ils avaient le dos au mur, et ils ont jugé qu'ils n'avaient aucun autre choix en raison des politiques économiques alors existantes aux É.-U..

La « guerre est souvent le résultat inévitable des forces économiques négatives sur des nations, et nous devons être conscients des difficultés affrontées simultanément par de multiples nations, maintenant, comme par le passé... »

Ce qui est clair, c'est la nécessité de regarder l'état de la situation qui prévaut, que ce soit celles des démarches de Ghosn/Kerkorian conçues pour une main mise sur GM et / ou Ford, ou la perspective d'une guerre régionale devenant globale, d'un point de vue

holistique et systémique. En effet, c'est le seul moyen par lequel les solutions viables émergeront pour l'humanité.

###

La semaine prochaine : Analyse d'une nouvelle devise, pas l'euro, mais l' « auto »...

Copyright 2006. L'utilisation pertinente par des organismes qualifiés du milieu universitaire, gouvernementale et des médias est autorisée avec mention de la source.

Les éditeurs de **eMOTION! REPORTS.com**

Lancé en 2001, eMOTION! REPORTS.com continue d'être une source et ressource pour les professionnels des secteurs universitaires, des médias, du corporatif et des gouvernements. On a également créé un environnement où les livres blancs et autres travaux savants - tel que "Crise sur Asimov : Une vision de 2085", "Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base pour un changement simultanée dans les systèmes de propulsion des véhicules", "Superbe-Mondialisme : Stratégies pour maintenir une base industrielle robuste via l'amélioration technologique, politique et des processus", "Renault/Ford ?" et "Hyperintelligence : Toyota, la CIA, le NSA, le KGB, le Mossad et...Sun Tzu" – peuvent être présentés à une audience élargie, pourtant toujours ciblée. Le site utilise un serveur dédié et géré via les Communications Seneca (www.senecom.net) une firme produisant des Voice-over IP (VoIP) avancées autant au É.-U. qu'à l'étranger.

Myron D. Stokes, éditeur

John T. Chuhran, éditeur associé

Siporin Matt, éditeur Web



*e*MOTION! REPORTS.com

Automotive/Aerospace Industries Systemic Intelligence
www.emotionreports.com

Avis aux Médias:

3 juillet 2006

Les démarches de Kerkorian et Renault-Nissan envers GM ont des traits d'OPA sauvage ; Le succès de la main mise représenterait une menace claire à la sécurité Industrielle-Économique et nationale

“ Avoir GM sous le contrôle de sociétés hors des É.-U. n'est pas la solution. Pourquoi ? Parce que beaucoup d'entités étrangères achètent des compagnies aux É.-U. non pas pour les développer, mais pour les démanteler.”

La stratégie en sécurité nationale, Dr. Sheila Ronis



Président Rick Wagoner de GM Photo : GM

Bonjour :

Il y a environ un an, nous avons présenté en anglais et en français l'analyse « *Sécurité nationale, ramifications de la base économique / industrielle par de possibles fusions Renault-Nissan / Ford et GM / Toyota. À moins d'une intervention immédiate, les E.-U. peuvent perdre le contrôle de leur base de fabrication, rejoignant ainsi la Grande-Bretagne* » avec un sentiment d'urgence.

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/R11.pdf>
[http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Renault2FrG050508\[2\].pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Renault2FrG050508[2].pdf)

À la lumière des annonces du camp de Kirk Kerkorian le vendredi 30 juin 2006 (date choisie pour coïncider avec la veille de la fin de semaine du 4 juillet aux É.-U., réduisant ainsi les occasions d'analyses et d'exposition publique) notre évaluation en la matière est simple: Peu de choses ont changé, autre qu'un décalage de cibles. Les mêmes joueurs, la même stratégie, le même impact potentiellement négatif – en profondeur - sur la stabilité industrielle-économique des É.-U..

Les principaux énoncés à se remémorer dans l'analyse 2005 étaient : 1. “Notre espoir de rendre ces discussions publiques afin de provoquer des résultats différents.” 2. “Nous espérons que toutes les parties comprennent que de tels investissements étrangers aux É.-U. attireront l'attention du Congrès. Spécifiquement le CFIUS (Committee on Foreign Investment in The United States)”. 3. « Quand la dernière compagnie de fabrication de voitures britanniques, MG Rover (Lotus et Morgan étant orientées commercial, et non sur la fabrication) ont éteint leurs lumières ce mois-ci pour ce qui restait de la compagnie après l'acquisition de ses ressources technologiques et intellectuelles par les Chinois, le pays a reculé dans le temps. En dépit des efforts iraniens de prendre le contrôle et de continuer la production en Grande-Bretagne, la propriété chinoise de l'IPR (droits de propriété intellectuelle) sur les produits clés a forcé la fin des négociations. En ce moment, à toute fin utile, l'Angleterre n'a aucune véritable base de fabrication ». 4. « General Motors et Ford sont trop importants pour la sécurité économique et nationale pour laisser leurs destins déterminés par Paris, Tokyo, Pékin, Las Vegas, ou le quartier financier de New York ».

Revenons avant le 30 juin, 2006. Après avoir échoué dans sa tentative de prendre le contrôle de Ford Motor Company – du moins en débutant par Ford Europe – grâce à la prépondérance jusqu'ici inattaquable des importantes actions classe B de la famille Ford et un apparent refroidissement dans l'attitude autrement réceptive envers lui des Fords, Ghosn a été forcé de tourner son attention vers GM. Dans son esprit, cela représentait une cible plus facile, c'est-à-dire, sans propriété familiale à satisfaire.

L'orchestration d'une urgence artificielle

Les demandes presque déraisonnables sur GM (ainsi que sur Ford) par les analystes de Wall Street dans les investissements bancaires, le doute de solvabilité et les propos des médias pour rencontrer leur responsabilité fiduciaire aux actionnaires, soit en déclarant la faillite, en déplaçant des dizaines de milliers d'emplois outremer, en étant acquis ou en affrontant une dégradation continue de l'évaluation du marché, étaient dirigés afin de créer une atmosphère d'inévitabilité pour que Wagoner et compagnie succombe aux offres subséquentes « surprises » de Kerkorian et de son équipe.

Ne vous y trompez pas, Ghosn était dans le coup, et en fait avait été en discussion avec Kerkorian (Ghosn avait été à Dearborn deux fois entre janvier et mai 2005 pour des négociations avec Ford, et une autre visite dans les 4 semaines suivantes)

sur différentes natures pendant les mois qui ont précédé ces événements du Vendredi. L'interaction proposée entre Tracinda et Renault-Nissan avec cible l'acquisition de GM devint urgente alors que Ghosn se faisait directement attaquer pour la forte diminution de performance Renault-Nissan sur le marché américain.

Ghosn était lui-même en péril d'être démis et leur "réponse" à "l'invitation" de Kerkorian à participer était un acte de désespoir, sinon d'instinct de conservation.

Ce qui devrait être clair, c'est que les tentatives de Kerkorian dans la ligné Renault-Nissan de Ghosn n'est rien moins qu'une – non traditionnelle – main mise sauvage d'un composant du noyau de la base industrielle É.-U. par une entité outremer, facilitée et encouragée de l'intérieur par « une cinquième colonne »; i.e., Tracinda et des éléments de Wall Street.

La stratégie convenue par Ghosn et Kerkorian nécessite d'unir les 9.9 % d'actions de Tracinda dans GM, plus un 25 % minimum -- non 20 % -- et un maximum des 30 % d'actions minoritaires de GM. En espérant que le conseil de GM, sentant déjà la pression des banques de la compagnie et de différents actionnaires individuels serait d'accord pour céder à Renault-Nissan les 30 % qu'il demanderait d'acquérir, et lorsque ajouté au 9 % de Kerkorian, résulterait en 39.9 % des parts de GM.

Ce n'est pas la stratégie de ceux qui se fixent un simple objectif sur une cible viable, mais une pure main mise. Notamment, le plan fonctionnerait à 25 % ou à 20 %.

GM sous attaque

Il est certain que les attaques directs sur le caractère de GM, dont non le moindre a été publié par le journaliste du New York Times Tom Friedman (qui d'ailleurs a la capacité intellectuelle d'être mieux informé) peut être caractérisé comme un « ramollissement du cerveau » en préparation pour « l'invasion » par le triumvirat Kerkorian, Ghosn et divers éléments du secteur financier.

Les aspects les plus sinistres de cette éventuelle main mise ont déjà été articulés par l'analyste en Sécurité Nationale Dr. Sheila Ronis, dont le travail comme investigateur en chef sur une recherche pour le compte du congrès sur l'érosion de la base industrielle des É.-U. présidée par le congressiste Don Manzullo de l'Illinois est maintenant complétée (une copie du rapport est disponible) a noté l'année dernière que "Si Renault et Toyota prennent le contrôle de Ford et de GM, il est douteux que la majeure partie de la fabrication demeurerait aux É.-U., fabrication historiquement cruciale à la base économique. Il y a beaucoup de vérité dans l'expression « ainsi va GM et Ford, ainsi va l'économie ».

« En plus des dommages irréparables à l'infrastructure de fourniture, la suppression des activités de propriétés intellectuelles telles que la conception et la technologie adviendrait rapidement. En bref, ce pays perd ses capacités et

possibilités de produire n'importe quoi; une réalité insoutenable pour les responsables de la sécurité nationale ».

Dan Howes du Detroit News a fait écho de cette préoccupation dans son analyse du 1er juillet : « Que GM, soit piqué par les incursions globales, et Renault-Nissan, évidemment affamé d'un autre jeu audacieux, la place pour de nouveaux paris est encore ouverte ». Mais étant donné l'histoire de ces ententes, il est difficile de concevoir comment cela serait profitable pour Detroit ou pour l'indépendance de l'industrie américaine – à moins que les français et les japonais ne laissent les Américains prendre la tête.

« Consentir. Ou devons-nous dire, non ? »

L'ancien président d'American Motors et maintenant professeur à U de M, Gerald Meyers voit évidemment le retrait immédiat de la suite exécutive américaine si la transaction atteint son but: « Carlos Ghosn a la réputation d'être un Président très fort. Je ne peux l'imaginer se contenter de la banquette derrière Rick Wagoner ».

Bien que nous soyons en complet désaccord avec les énoncés du prof. Meyers – soutenant une économie orientée service / consommation; i.e., aucune capacité de production d'importance n'est nécessaire, nous sommes néanmoins d'accord avec lui sur ce qui précède, tel que démontré dans l'analyse de l'année dernière.

Le rejet absolu par Ghosn d'un partage de pouvoir avec Bill et Edsel Ford est précisément ce qui a fait échouer la fusion Renault/Ford – du moins pour le moment.

La conclusion dominante dans cette controverse courante est cependant claire: Les démarches de Kerkorian/Ghosn envers GM représentent une tentative de pure main mise par une entité étrangère, et c'est un dénouement d'affaires tout à fait inacceptable.

Comme cité dans l'analyse précédente, « Les Américains moyens ne sont pas toujours conscients qu'un état de guerre économique existe entre les É.-U., l'Europe et l'Asie. L'énoncé controversé de Sun Tzu à l'effet que « la guerre économique précède toujours » ne pourrait pas être plus pertinent, particulièrement dans un monde où des stratégies économiques prédatrices peuvent être déployées à une vitesse étonnante. Cependant, la prétention que l'affaiblissement des États-Unis par le démantèlement de son noyau industriels soit utile à leur cause pourrait être moins vrai. Cela signifie que le client numéro un pour les marchandises produites de par le monde, particulièrement en Europe et en Asie, disparaît. Peut-être pas immédiatement, mais l'impact profondément

négatif ne serait pas long à venir. Et vu les inextricables liens entre les économies globales, le monde entier, sans en douter, entre dans la récession, sinon la dépression ».

GM, Boeing Economic Impact



Boeing C17 Globemaster III Image: Boeing

Dans une conversation récente, Dr. Ronis a exploré l'environnement entourant le futur du gigantesque airlifter militaire C-17 Globemaster de GM, Ford et Boeing, comme analogues.

« Il a fallu que le congrès réalise l'inséparable, sinon la symbiose de connectivité entre la conservation du C-17 et la base industrielle de la défense (dont GM et Ford sont les composants indéniables) représenté par 702 fournisseurs dans 42 états et des milliards d'impact économique, pour qu'il prenne une mesure immédiate et louable ».

« On doit considérer GM et le Ford comme beaucoup, beaucoup plus que l'ambitieux programme C-17, avec une gigantesque emprise industrielle et économique dont la cession ou l'importante réduction dans la portée opérationnelle pourrait mettre le pays en faillite. Ainsi, le souci ne serait plus le déplacement outre mer des emplois, mais rien de moins que le choix de la sécurité nationale ».

Dans son prochain témoignage devant l'U.S. / China Economic and Security Review Commission plus tard ce mois ci à Dearborn, Ronis abordera plusieurs de ces questions relatives à l'état de la base.

« Le pays doit comprendre la nature du système d'érosion de la base industrielle militaire des É.-U. et de sa plus grande sœur, la base industrielle globale, parce qu'elles ne sont pas séparables. La vitalité continue des deux est critique à notre capacité de demeurer une Super-Puissance. Réciproquement, GM, Ford, Delphes, Northrop-Grumman, Boeing et Lockheed Martin se partagent le reste de la base industrielle ».

Ronis note de plus « qu'avoir GM sous la contrôle de sociétés non américaines n'est pas la solution. Pourquoi? Parce que beaucoup d'entités étrangères achètent des compagnies américaines non pas pour les développer, mais pour les démanteler ».

En affaires comme d'habitude

L'année dernière, nous avons exprimé la conviction que Kirk Kerkorian devenait plus conscient de la dévastation économique qui résulterait d'une « découpe et du démantèlement de GM ». En ce moment, nous doutons sérieusement que la maturité et l'expérience de travail puisse amener un changement au mode d'opération des affaires.

Si cette main mise proposée de GM va de l'avant, le résultat immédiat sera exactement le même que celui qui a transpiré au lendemain de la prétendue fusion de « égal à égal » entre Daimler-Benz et Chrysler. C'est-à-dire, des milliers d'emplois irremplaçables du noyau de fabrication consignés au royaume de l'anti-matière.

Le conseil d'administration de GM et Rick Wagoner se trouvent maintenant à un point tournant dans l'histoire où leurs décisions peuvent ou bien lancer une inversion vraiment nécessaire de l'érosion de base industrielle ou l'accélérer vers un état irréversible. Si cette dernière situation se produisait, le pays s'éloignerait de jour en jour de l'autonomie économique et de la viabilité vers un état plus traditionnellement décrit en tant que tiers monde. En effet, un état rencontrant dorénavant les critères décrits par le Dr. Thomas P.M. Barnett comme les scénarios du « noyau » et de la « brèche » dans son livre à succès au New York Times: « La Nouvelle Carte du Pentagone: Guerre et Paix au 21^{ème} Siècle ».

Ils doivent agir, et agir maintenant, pour le bien du pays... ou le Congrès imposera de nouvelles règles dont personne ne veut.

#

*Rapport préparé par le personnel et les consultants de eMOTION! REPORTS.com
L'utilisation pertinente par des organismes qualifiés du milieu universitaire,
gouvernemental et des médias est autorisée avec la mention de la source.*

Copyright 2006, tous droits réservés

eMOTION! REPORTS.com (www.emotionreports.com) est un site de recherche et d'analyse des industries auto motives/aérospatiales qui cible les professionnels des secteurs universitaires, des médias, du corporatif et des gouvernements. On a également créé un environnement où les livres blancs et autres travaux savants peuvent être présentés à une audience élargie, pourtant toujours ciblée, incluant le récent "Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base pour un changement simultanée dans les systèmes de propulsion des véhicules", et "Crise sur Asimov : Une vision de 2085", "Le site utilise un serveur dédié et géré par les Communications Seneca (www.senecacom.net) une firme de télécommunications spécialisée dans les Voice-over IP (VoIP) avancées autant aux É.-U. qu'à l'étranger.

Myron D. Stokes, éditeur; John T. Chuhran, éditeur associé; Siporin Matt, éditeur Web

*e***MOTION! REPORTS.com** Analyses complémentaires:

The Japanese Exodus: Japan Firms Quietly Leaving China; GM Facilities At Risk

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Japan_Exodus_English12505.pdf

U.S. Business and Industry Council: An Organization Worth Joining; State of GM, Ford and Suppliers Confirms Economic War A Palpable, Pervasive, Reality

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/USBIC_ER_Analysis_42906.pdf

Boeing Going?

http://www.emotionreports.com/briefing_room/boeinggone.html

Aerospace Giant In Fight of Its Life

http://www.emotionreports.com/Sonic_Cruiser/sonic_cruiser.htm

Lessons From Toyota: A Global Grand Strategy For Boeing

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/LESSONS_FROM_TOYOTA_BOEING.pdf

Super-Globalism: Strategies For Maintaining A Robust Industrial Base Through

Technological, Policy and Process Improvement

[http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Super4\[1\].pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Super4[1].pdf)

The Stonecipher Departure

http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Stonecipher_Departure3905.pdf

Military Transformation Through Analytical Process: The Inter-University Seminar on Armed Forces and Society -- An Interdisciplinary Approach

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/sius1.pdf>

Book Review: The Core and The Gap: A Review of Thomas Barnett's The Pentagon's New Map: War and Peace in The Twenty-First Century

[http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/barnettreview3-19-04\(2\).pdf](http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/barnettreview3-19-04(2).pdf)

Crisis on Asimov: A Vision of 2085

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/Asimovalltogether6904.pdf>

Boeing Supersonic Transport Program 1962-71

<http://www.emotionreports.com/downloads/pdfs/boeing.pdf>



Curriculum Vitae, Sheila R. Ronis, Ph.D

Consultant, eMOTION! REPORTS.com



Dr. Sheila R. Ronis est présidente d'University Group, Inc., une société de conseil en gestion, et réservoir de réflexion se spécialisant dans la gestion stratégique, la perspective, la sécurité nationale et les politiques publiques. Elle est aussi directrice des programmes de MBA/MSN à l'université de Walsh. Elle a précédemment enseigné « les stratégies de gestion et la politique commerciale », « Direction de Firme globale » et les « aboutissants de la globalisation » dans les programmes du MBA aux Université Mercy de Detroit et d'Oakland. Elle est très impliquée à l'Université Industrielle des forces armées (ICAF,) à l'Université de la Défense Nationale à Washington, D.C. et participe à leur exercice annuel de stratégie en sécurité nationale. En juin 200, elle a présidé à ICAF dans le cadre de la série d'évènements de sécurité nationale de l'armée Eisenhower, « L'état de la base industrielle É.-U. : implications de la sécurité nationale dans un monde de globalisation». Son B.S. est en physique et mathématique. Ses M.A. et Ph.D. sont en comportement organisationnel et en théorie des systèmes sociaux généraux de l'Université d'état d'Ohio.

Dr. Ronis a fondé et dirigé l'Institut pour des services d'affaires et de Communauté à l'Université de Detroit pour aider l'industrie américaine de l'automobile à devenir globalement concurrentielle, en offrant des systèmes et des principes de gestion stratégiques à l'industrie.

En joignant l'Université de Detroit depuis l'Ameritech Publishing, Inc., où elle était une planificatrice stratégique, elle a travaillé chez AT&T et Michigan Bell avant cela, aidant la société pendant ses années de désinvestissement. Avant d'occuper ses fonctions chez Bell System, Dr. Ronis a dirigé un programme national d'énergie pour l'Administration de recherche et de développement en matière d'énergie

(ERDA - maintenant le ministère de l'énergie des É.-U.), à Oak ridge , Tennessee et Washington, D.C. Lorsque associée administrative à l'Université d'État de l'Ohio, elle a présidé le Comité législatif d'affaires, agissant en tant qu'officier de liaison législative entre le sénat d'Université, l'Assemblée générale de l'Ohio, l'Office du gouverneur et le Conseil des régents de l'Ohio. Dr. Ronis a commencé sa carrière chez North American Rockwell à Columbus, Ohio.

Dr. Ronis a travaillé avec beaucoup d'organismes; public, privé, grand, petit, lucratif et sans but lucratif. Ceux-ci incluent: La Corporation General Motors, Ford Motor Company, le département de la défense, le ministère de l'énergie, le consortium fédéral de laboratoires pour le transfert de technologies, l'Institut Américain de la paix, USAID, Ameritech, USCAR, la Commission de commerce Inter-États, l'Institut pour les études stratégiques nationales à l'Université de la défense nationale, la Fondation Nationale des Sciences, et le Conseil d'état de la République Populaire de Chine.

Dr. Ronis a commencé à oeuvrer avec l'industrie automobile américaine en 1985. Cela inclut Ford Motor Company ainsi que plusieurs fournisseurs de véhicules moteur. En 1988, elle a commencé à travailler pour le groupe Cadillac de General Motors pour aider à la mise au point de l'Allanté deux ans après le début de la production. Elle s'est alors impliquée dans le projet de Cadillac 2000 au nom de l'ingénieur en chef de Cadillac, M. Robert L. Dorn. En 1993, Dr. Ronis a aidé à rafraîchir la fonction d'intelligence chez General Motors. De 1994 à 1996, le Groupe Université Inc. est devenu un fournisseur captif de General Motors, oeuvrant sur un certain nombre de fonctions corporatives. Depuis cette époque, Dr. Ronis a continué à travailler pour GM sur un plusieurs projets. En 2000, Dr. Ronis a été invité à aider Ford Motor Company à améliorer sa fonction d'intelligence corporative, et ses processus de vision stratégiques.

Dr. Ronis a commencé à œuvrer au sein de la communauté sur la sécurité nationale pendant les années de désinvestissement de Bell System où elle a participé aux décisions reliées à la sécurité de l'infrastructure de télécommunication nationale.

Pendant plus d'une décennie, Dr. Ronis a travaillé directement avec le Ministère américain de la défense et la communauté de sécurité nationale. Sa première tâche fut d'enseigner « la grande » stratégie telle que perçue dans le milieu des affaires, au corps enseignant de gestion de l'Université de l'Armée de Guerre à Carlisle, Pennsylvanie. Elle a été également impliquée dans le développement du premier colloque sur le commandement stratégique à l'Université de l'Armée de Guerre sous la direction du Major Général Paul G. Cerjan. En 1993, Dr. Ronis a débuté pour l'Université de la défense Nationale (NDU) à Washington, D.C. Elle a joué un rôle en apportant sa connaissance de l'industrie du transport à l'Université Industrielle des forces armées (ICAF) et NDU, et siège actuellement au conseil d'administration de NDU comme vice-président.

En 1996, Dr. Ronis a été invitée à écrire sur la “sécurité nationale et les théories de Dr. Deming” par l’Institut W. Edwards Deming. Le papier a été lu par le Général John M. Shalikashvili, Président des chefs du personnel et a été largement distribué dans tout le Pentagone comme exemple d'application de la pensée des systèmes stratégiques en matière de sécurité nationale. Chez DoD, Dr. Ronis a œuvré avec les forces spéciales d'opérations de l'Armée de l'Air à la base aérienne de Robins et à la base aérienne de Wright Patterson, et au commandement de chars et d'armements de l'Armée des É.-U. (TACOM). Elle a été invitée à écrire un “livre blanc” sur la nécessité de définir et maintenir un noyau de compétences au ministère de la défense, et l'effet des sous-contrats. Au Pentagone, elle a supporté des projets à l'Office pour le Secrétaire de la Défense sur les perspectives pour le ministère, et a participé au travail d'un atelier de réforme de la défense. Ses tâches pour le secrétaire de la défense incluait la rédaction d'une définition opérationnelle de la révolution dans les affaires qui a été utilisée pour soutenir la Révolution dans des affaires militaires pour la Quadrennial Defense Review en 1997. En outre, elle était chef d'équipe d'une section de « l'équipe rouge » qui commentait la vision commune 2010 pour le personnel, J-7. Ces dernières années, elle a également soutenu le travail de la Commission Hart-Rudman sur la Sécurité nationale des É.-U. pour le 21^{ème} siècle.

Dr. Ronis a également représenté des éléments économiques et de transport de la sécurité nationale, soutenant la proposition originale pour créer USCAR, le consortium des États-Unis pour la recherche sur les véhicules moteur, et son initiative principale, l'Association pour une nouvelle génération de véhicules. En outre, elle a aidé le Consortium fédéral de laboratoire pour le transfert de technologie (FLC) avec un programme-cadre et une vision de l'avenir. Son travail avec FLC inclut un article sur la façon dont les laboratoires nationaux et les chercheurs scientifiques peuvent se conformer à la Loi gouvernementale sur les performances de résultats d'exécution (GPRA).

Connue en tant que stratège de systèmes de sécurité, Dr. Ronis est l'auteur de 163 papiers. Son papier pour le Pentagone intitulé « Economic Security is National Security: A Discussion of Issues Surrounding the Global U.S. Corporation » suggère une méthode pour repenser la politique de la base industrielle. Son article présenté à l'Université américaine de la guerre « Perspectives pour le 21^{ème} siècle : Un processus de sécurité nationale » souligne la façon dont l'activité inter-agence peut produire une stratégie plus holistique pour la base industrielle des É.-U.. Son document « Modeler le 21^{ème} Siècle » présenté à une conférence de l'Armée à l'Institut Walker des Études Internationales, examine les nouveaux rôles que le ministère de la Défense devrait jouer dans l'après guerre froide. Récemment, elle a participé au travail de l'Office des industries stratégiques et de la sécurité du Ministère du commerce, avec une étude sur U.S. Army's Theater Support Vessel publié en décembre 2003. Elle a récemment terminé une étude avec DOC sur l'Air Force C-17.

Dr. Ronis a également publié le scénario « Crise sur Asimov » dans *Automotive Industries Magazine*, et le *Financial Times Automotive World*, à Londres, jetant un

regard stratégique futuriste sur le domaine du transport en 2085, utilisant un processus de perspective du Ministère de la défense. En outre, le Dr. Ronis a travaillé avec le défunt Dr. W. Edwards Deming incluant la co-rédaction de « Préparer Cadillac pour le 21ème siècle : Systèmes et pensée stratégique ». Dr. Ronis est vice-présidente du National Defense University Foundation. Elle est l'ancienne vice-présidente de l'Association d'élèves de l'Université d'Ohio. Elle est un ancien membre du conseil et membre à vie du club économique de Detroit. Elle est membre à vie de l'Association industrielle de la défense nationale (NDIA), et de l'Association de l'Armée des É.-U.. Elle est également membre perpétuel de la société d'honneur Phi Kappa Phi. Dr. Ronis est fréquemment invitée à la station affiliée NBC à Detroit et plusieurs autres Télévisions et programmes radio de nouvelles de la région de Détroit. Elle a écrit dans *National Defense* et édité des articles en ligne de temps à autre à www.emotionreports.com. Son livre, *Timelines into the Future: Strategic Visioning Methods for Government, Industry and Other Organizations* sera publié par Les Presses Universitaires début 2007. Ses articles les plus récents incluent, « Transformational Recapitalization: Rethinking USAF Aircraft Procurement Philosophies » publié dans *Defense AT&L* en novembre 2004, et « Erosion of the Industrial Base and its Issues of National Security: A Systems Approach to Congressional Action » présentée à la conférence de l'Association Industrielle de la Défense Nationale en novembre 2005, et à la conférence Perspectives 2006 de l'Institut de Tissus Industriels des É.-U. en avril. Son étude récente des implications de l'érosion de la base industrielle des É.-U. sur la sécurité, pour le comité petites entreprises de la chambres des représentants des É.-U. est paru en mai 2006.

###

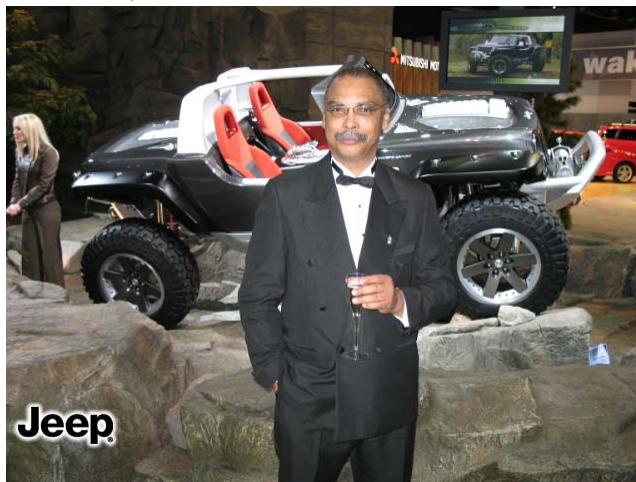


Boeing C-17 Globemaster III, Le plus versatile Airlifter du monde Image: Boeing



Backgrounder, Myron D. Stokes

Éditeur, eMOTION! REPORTS.com



eMOTION! REPORTS.com Éditeur Myron D. Stokes œuvre en tant que journaliste d'industrie avec spécialité en affaires et technologie a été éditée par une panoplie de médias majeurs, incluant *Detroit News*, *Changing Times Magazine*, *Auto Week* et des publications corporatives. Au cours des ans, il a fourni à des sociétés et à des groupes de médias importants des analyses « de fond » qui ont aidé à modeler l'orientation de certaines des plus significatives nouvelles et stratégies industrielles.

Après avoir élaboré une stratégie pour augmenter la couverture industrielle du *Magazine Newsweek* en novembre 1991, il a travaillé en qualité de correspondant aux industries et de journaliste d'enquête. Ses reportages incluent des évaluations détaillées du « bouleversement » chez GM, les très publicisées accusations d'espionnage industriel contre l'ancien directeur de l'approvisionnement de GM, Dr. Ignacio Lopez; les risques d'affaires en Chine; la viabilité des véhicules électriques centrée sur la technologie avancée des batteries dans les secteurs privé et militaire (*Newsweek International edition*); les difficultés d'alors du Japon face à l'industrie de l'auto et le retour des trois grands (*Newsweek Japan*).

Ces dernières années, il a couvert certaines des histoires les plus reconnues dans le secteur des véhicules, de l'aérospatial et d'intérêt général. Ceux-ci incluent la tentative de main mise de Kirk Kerkorian sur Chrysler; la polémique du camion GM C/K; le conflit commercial É.-U. / Japon (*Newsweek Japan*) qui a nécessité l'intervention significative du Secrétaire du commerce d'alors, Ron Brown; le

développement de donnée météorologiques par mauvais temps pour la une de *Newsweek* (4/95) sur la sécurité des lignes aériennes; l'analyse d'enquête sur la connivence possible entre les gouvernements en guerre du Président Alijah Izetbegovich de la Bosnie et du Président Slobodan Milosevic de la Serbie, de pair avec le dévoilement d'un plan de relance du nettoyage ethnique avant le massacre de Srebrenica (6/95); et l'explosion dans la ville d'Oklahoma.

Sa capacité de rapporter et d'analyser en détails et avec exactitude des questions de substance lui a valu, ainsi qu'au précédent chef du Bureau principal de *Newsweek* Frank Washington, la première place du convoité *trophée de la roue d'or internationale du Club de presse de Detroit pour le journalisme automobile* en 1995. Ce concours, jugé par des professeurs de l'école de journalisme de l'Université du Nébraska, a attiré la participation de 110 journalistes de cinq pays. *Business Week* a pris la seconde place. Stokes a également eu le privilège de diriger le bureau chef de *Newsweek* à Détroit.

Stokes a presque terminé la recherche pour son nouveau livre sur l'analyse approfondie des sévères phénomènes météo et leur impact sur les opérations de vol depuis l'aube de l'aviation. En fait, le livre fournira la base de recherche d'un nouveau phénomène, le *Vortex d'air transparent*. Feu le Dr. Theodore Fujita de l'Université de Chicago, longtemps connu pour son travail sur les intempéries destructives et auteur de la description du *downburst* ainsi que l'échelle d'intensité des tornades qui porte son nom, et le défunt Dr. Thomas Donahue du département de l'Université des sciences atmosphériques et océaniques du Michigan (membre de l'équipe de scientifiques rassemblés à Woods Hole en 1973 pour concevoir les systèmes intégrés pour la navette spatiale) ont apporté la perspicacité et des connaissances inestimables à cette entreprise. Le titre actuel est *Ciel turbulent*.

Le livre contiendra de nouvelles informations sur plusieurs désastres aériens que des perturbations atmosphériques sévères ont pu provoquer. Parmi ces derniers, les plus remarquables sont Delta 191, Northwest 255, AA 593, U.S. Air 1066, Air Alaska and *Challenger*.

Il est également à noter que la poursuite de ce projet a fait germer le sujet dans l'industrie du divertissement qui a réalisé trois films: *Twister*, *White Squall* et *Turbulence*.

LE CORPORATIF

La fonction corporative inclut 10 années (1972 à 1982) avec Bethlehem Steel où, en plus des responsabilités logistiques des ventes, débouchés et du transport, il faisait partie de *Automotive Project Team (APT)*. Ce groupe a fonctionné comme liaison entre l'industrie des véhicules et de la sidérurgique pour proposer la fourniture de matériaux à la mise au point de prototypes. Ceux-ci incluent les aciers faiblement alliés à haute résistance (HSLA) pour une industrie forcée au régime par la crise de l'énergie au début des années 1970, et des aciers plus résistants à la corrosion

comme galvanisés et galvalume pour satisfaire le souci grandissant de qualité du consommateur.

Son expérience à Bethlehem inclut en outre la coordination des agents de lobbyistes basés sur la colline du Capitole et des démarcheurs, ce qui a conduit à l'approbation de \$ 2.01 milliards de prêt garantie par l'administration Reagan (*Wall Street Journal*, 8.6.81) pour le Beulah, l'usine de gazéification de charbon d'ANR au Dakota du Nord.

AGENCE

Stokes faisait partie d'une équipe principale de l'Agence *Maritz* basée en Afrique du Sud, responsable de redéfinir le matériel de formation de ventes de Ford (1990 à 1991). Les tâches incluaient sa rédaction de vidéo de formation pour le Crown Victoria 1991 et la Mercury Marquis, ainsi que le développement vidéo du lancement / formation de la Capri 1991. Il était également comédien dans la vidéo de formation de la Merkur Scorpion 1990.

eMOTION! MAGAZINE, eMOTION! REPORTS.com

En 1997, Stokes annonce le développement d'un nouveau magazine *eMOTION!* Une première mondiale, soit une publication multilingue, globale, sur les véhicules et l'aérospatiale. Une preuve de concept a été lancée en deux phases entre avril et juillet 1999 avec une distribution approchant le million -- sans précédent dans cette industrie. Et pour promouvoir la marque *eMOTION!* il a établi une série de rassemblements informels en décembre 2000, pour discuter des questions de haute importance et d'importation avec des professionnels invités provenant des quatre secteurs : universitaire, médias, corporatif et gouvernemental.

Le succès de ces rassemblements a mené à l'établissement début 2001 de *eMOTION! REPORTS*, un site Web de recherche et d'analyse de l'industrie des véhicules / aérospatial (www.emotionreports.com) ciblant les individus, dont les participants à ces réunions informelles. Le site fournit également un nouveau véhicule de présentation de livres blancs et de toute autre recherche savante à un auditoire élargi, pourtant très ciblée.

La réponse à cette nouvelle approche a été excellente dû à la présentation d'analyses de fond sur des thèmes critiques dans les deux secteurs industriels. Les difficultés de Daimler Chrysler et le déménagement du siège social de Boeing de Seattle font partie des sujets abordés. En plus, les lecteurs / cybernautes peuvent télécharger un document extraordinaire de 100 pages décrivant le développement du transport supersonique chez Boeing, avec présentation d'un nouveau point de vue sur l'incident du EP-3E.

En juin 2003, dans un effort de collaboration avec des collègues universitaires et de recherches, il a présenté via *eMOTION! REPORTS.com* l'analyse « *Super-Globalism* TM : *Strategies For Maintaining a Robust Industrial Base Through*

Technological, Policy and Process Improvement » qui jette un regard sévère sur l'état de la base industrielle du pays, le cœur de ses composants, et leur capacité à réussir contre la concurrence mondiale. Cette analyse a bénéficiée d'une présentation mondiale par divers médias, incluant *Dun & Bradstreet's Hoover's Online*, *The Auto-Channel*, *Firstrade*, *IEE* et le réseau multilingue basé en Chine, *World News Network*. Il a également charpenté la discussion d'un papier publié par *Japan Auto Parts Industry Association* (JAPIA).

Il a eu le privilège de travailler avec un groupe de scientifiques canadiens sur le développement et la présentation d'un livre blanc portant sur la technologie moteur « *Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base pour un changement simultanée de paradigme dans les systèmes de propulsion de véhicule* » qui a dernièrement été le sujet abordé par des groupes de discussions scientifiques autour du monde. Le papier a été présenté à une équipe internationale de scientifiques et d'ingénieurs au Global PowerTrain Congress à Dearborn, Michigan en 2004, et a été dédié à son père, le scientifique et inventeur Rufus Stokes, honoré par la DOE en tant que pionnier en énergie.

RECONNAISSANCES

Le ministère du commerce des Etats-Unis lui a émis un certificat d'appréciation pour son aide en accueillant des cadres fournisseurs de véhicules russes pendant une mission aux É.-U en juin 1999.

Suites aux événements du 11 septembre, Stokes a eu le privilège de travailler avec une équipe de scientifiques chargés de concevoir une stratégie pour améliorer les méthodes d'intervention de secours dans les gratte-ciel du pays, au niveau municipal, des états ou du fédéral. Cette stratégie, connue sous le nom IN-SERT (Skyscraper Emergency Response Team) a été présentée aux experts en matière de réponse secours, incluant deux représentants de FEMA, dans les 30 jours suivant le désastre. L'IN-SERT a montré qu'un plus grand nombre de personnes emprisonnées aux étages supérieurs à l'impact du WTC, auraient pu être sauvés.

Actuellement, outre ses fonctions d'éditeur, avec l'aide efficace de l'éditeur associé John T. Chuhuran et l'éditeur Web Matthew Siporin, il est impliqué dans la préservation de la base industrielle et la réduction des vulnérabilités de la chaîne globales d'approvisionnements.

Stokes est un expert en matière d'histoire d'aviation militaire avec de vifs intérêts dans le développement des armements navals sur une période de 500 ans. Il a également participé à la restauration des avions B-17G et B-25.

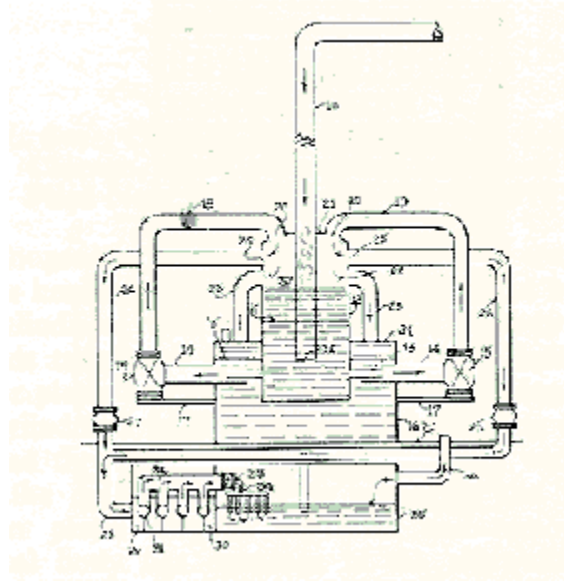


Schéma qui a accompagné la demande au bureau des brevets des É.-U. pour « l'épurateur d'échappement » du scientifique / inventeur Rufus Stokes en 1967. Le ministère de l'énergie a choisi de l'inclure dans sa liste de « pionniers en énergie » avec nul autre que Newton, Tesla, Einstein, Curie, Oppenheimer, Edison et Ford.

###

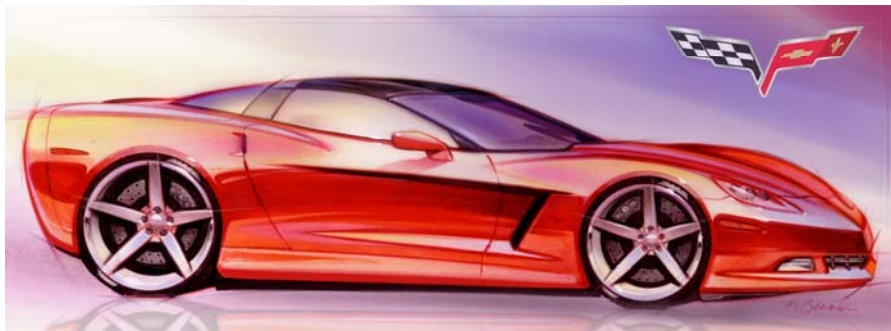


Backgrounder, John T. Chuhran

Associate Publisher, eMOTION! REPORTS.com

John T. Chuhran a commenté les véhicules sport comme journaliste pendant plus d'un quart de siècle. De 1992-94 il a été directeur, relations avec les médias et premier porte-parole pour *Championship Auto Racing Teams, Inc. (CART)*, le corps dirigeant de la *Série mondiale de voitures PPG Indy*. Pendant plus de deux décennies il a été écrivain sportif et rédacteur pour des médias tels que *The Philadelphia Bulletin*, *Gannett Westchester (NY) Newspapers*, *the Bridgewater (NJ) Courier-News*, *the Associated Press*, *United Press International*, *BBC Radio* and *the Reuters News Service*. Il a été directeur des communications (produit), superviseur des équipes de presse, spécialiste en information de presse chez Mercedes-Benz pour l'Amérique du Nord, où il était responsable de toutes les activités auto-sportives et de sports professionnels de la compagnie.

Il a également été le professionnel média senior dans une firme de relations d'investisseurs de New York où il a optimisé la promotion médiatique pour plusieurs compagnies qui ont lancé des actions IPOs et des offres secondaires. Concurrément, il était également le directeur de fait responsable de toutes les activités de relations avec les médias de la Professional Sports Car Racing Series (maintenant connue sous le nom d'IMSA), alors qu'Andrew Evans en était propriétaire. Actuellement, M. Chuhran dirige les centres de presse de plusieurs pistes de courses NASCAR pendant les événements de fins de semaine, et il maintient des relations extrêmement privilégiées avec les médias de motorsports. Il continue également à écrire comme éditeur collaborateur pour des réseaux d'autos sportives comme Star Magazine (de Mercedes-Benz).



Corvette C6 Dessin de concept Image: General Motors



Backgrounder, Matthew Siporin

Web Editor, eMOTION! REPORTS.com

Éditeur Web et spécialiste senior en réseau de Seneca Communications (www.senecacom.net) Matt Siporin est, disons-le, l'impulsion de eMOTION! REPORTS.com, où il a été responsable du site pratiquement depuis le début; comblant le vide laissé par notre cher collègue John Pluenneke, Jr. qui a choisi de poursuivre ses études universitaires. (Note : *John a grandi à l'étranger, fils d'un des plus réputé journaliste d'affaires au monde, ce qui lui permet d'offrir une perspicacité unique dans la structure et les flux de données requis par ER depuis 2001.*)

Un diplômé de l'Université technique d'état du Texas après une formation à l'Institut des arts de Californie, Matt a la responsabilité de contrôler, de présenter et de maintenir la quantité considérable de données techniques, industrielles et institutionnelles nous parvenant à un rythme presque accablant. Néanmoins, les lecteurs / cybernautes notent que les analyses d'ER et les images sont présentées d'une façon logique et facilement assimilable, ce qui sert bien un site livrant aux industries des véhicules / aérospatiales des recherches et analyses à auditoires cibles de professionnels dans les secteurs universitaires, médias, corporations et de gouvernements.

Ses possibilités techniques permettent une disposition appropriée des données peu importe leur complexité; extrêmement important quand on considère que ER a également comme mission de créer un environnement où les livres blancs comme « *Crise sur Asimov : Une vision de l'an 2085* », « *L'infrastructure d'hydrogène* » et « *Parallèle Quantique : La Quasiturbine Saint-Hilaire comme base de changement simultanée de paradigme dans des systèmes de propulsion de véhicule* », sont diffusés à un public élargi, pourtant toujours très ciblé.

Un fervent d'aviation, on trouve souvent le clan Siporin en juillet à Osh Kosh, la Fête aérienne américaine au Wisconsin.

###



Boeing B-29 Superfortress Image: USAAF

Thomas P.M. Barnett :: Weblog

~ a future worth creating

[Home](#) | [The Pentagon's New Map](#) | [Barnett Consulting](#) | [IMATNews](#) |

[Send me email](#)



« June 13, 2004 - June 19, 2004 | [Main](#) | June 27, 2004 - July 03, 2004 »

"Reviewing the reviews" examiné dans la publicité en ligne

Échéance: au-dessus du garage à Portsmouth RI, 24 juin 2004 eMotion! Reports.com, une publication en ligne consacrée à « l'intelligence systémique de l'industries des véhicules / aérospatiales » vient d'émettre un avis aux médias sur ses nouveaux envois. L'un d'eux sera une critique de ma critique de mon livre, apparemment retiré de ce site. Voici le texte d'avis aux médias, écrit par l'éditeur, Myron D. Stokes :

Bonjour :

Que nous l'aimions ou pas, le monde est en effet, en guerre. Évidemment, pas guerre dans le sens traditionnel - c'est asymétrique - mais guerre quand même. Selon ma collègue Dr. Sheila Ronis, stratège de sécurité nationale, « La guerre globale commence par des crises économiques telles que les problèmes majeurs au Japon, la surchauffe de l'économie en Chine due à son appétit insatiable et maintenant non arrêtable pour la matière première, et l'instabilité continue au Moyen-Orient, combiné avec l'incertitude des résultats de la guerre en Irak. Nous faisons face aux tendances macro-économiques qui vont surpasser et dépasser tous les efforts pour les maintenir en échec. Des crises non différentes de celles des années 30 ont directement mené à la deuxième guerre mondiale. Très semblable et très risqué ». [Dr. W. Edwards] Deming m'a raconté que les Japonais étaient allés en guerre parce qu'ils ont cru que leur population était sur le point de mourir de faim. Ils avaient le dos au mur, et ils ont jugé qu'ils

n'avaient aucun autre choix en regard des politiques économiques existantes aux USA.

« La guerre est souvent la conséquence inévitable des forces économiques négatives sur des nations, et nous devons être conscients des difficultés qu'affrontent les différentes nations simultanément, maintenant, tout comme dans le passé ». Nous voyons en temps réel la viabilité des scénarios de « noyau » et de « brèche » postulé par le Dr. Barnett dans son livre « La nouvelle carte du Pentagone ». D'ailleurs, les chinois voient la tarte globale comme jeu à somme nulle; leur succès est une perte pour les É.-U. dans chaque catégorie de l'existence de la nation. Cependant, si la globalisation est correctement contrôlée, la tarte peut grossir. Si on ne contrôle pas, c'est alors que la base industrielle pourrait s'effondrer. Inversement, l'ennemi n'est pas la globalisation, mais plutôt, le manque de contrôle.

« L'affirmation, « ainsi va l'économie, ainsi va le pouvoir militaire » est axiomatique. Un non-aligné dirait que nous sommes au point de bascule et à moins de stratégies claires et efficaces à très court terme favorable à la conservation de la base industrielle des É.-U. représentée par GM, Ford, Boeing, Lockheed Martin, Northrop-Grumman, General Dynamics, Delphi et d'autres composants centraux, la stabilité relative se désagrègera suivi de l'effondrement possible de l'économie des É.-U. ».

La prochaine analyse « La désintégration de l'économie orientée vers l'exportation du Japon » examinera ce thème, en plus des initiatives émergentes du Congrès destinées à questionner l'érosion de la base industrielle des É.-U..

En attendant, nous présentons trois caractéristiques qui sont appropriées à notre époque : « Transformation militaire par le processus analytique ». Un examen par les pairs du compte rendu du Séminaire interuniversitaires donné tard l'année dernière à Chicago, qui a réuni certains des principaux

scientifiques mondiaux, universitaires, sociologues militaires, dirigeants militaires actifs et retraités, et cadres d'industrie pour discuter de l'impact géoéconomique de la guerre asymétrique du 21ème siècle ; « [Reviewing the Reviews](#) », un bref regard sur d'autres analyses de médias, incluant le Businessweek et le Wall Street Journal, du Dr. Thomas P.M. Barnett « La nouvelle carte du Pentagone : Guerre et paix au 21ème siècle » suivant [notre propre critique du 24 mars](#) « [The Core and Gap](#) » et pour finir, une présentation de

« Crise sur Asimov : Une vision de 2085 » un regard sur le transport futur dérivé de l'application du processus de « perspective » du ministère de la défense, et qui agit en tant que prélude à la publication prochaine aux University Press of America du livre du Dr. Ronis « Crise sur Asimov : Vision stratégique pour les gouvernements, l'industrie et d'autres organismes » (titre révisé). « Asimov » honore également l'ouverture du nouveau Musée de la Science Fiction et temple de la renommée à Seattle ; le cerveau et co-fondateur de Microsoft et pionnier en vol spatial du secteur privé Paul Allen et d'autres visionnaires remarquables.

Un exemple intéressant de la façon dont la version blogue-central du livre génère ici sur ce site des discussions au delà du processus normal de critique. (nôtres en italiques) Rapporté par Thomas P.M. Barnett à 12:38 PM

Note de l'éditeur : Le Dr. Thomas P.M. Barnett, un ancien professeur au Naval War College, est reconnu mondialement en tant que spécialiste militaire des théories sociologiques et stratégiques. Son livre « The Pentagon's New Map: War and Peace in the 21st Century » est un succès de vente NewTimes et a mérité une reconnaissance internationale. En fait, on considère maintenant indispensable la lecture de cet ouvrage dans le cercle gouvernemental et militaro/industriel. Son modèle courant « Blueprint For Action: A Future Worth Creating » (G.P. Putnam and Sons) est une suite à sa réputation de clairvoyance en matière stratégique.

Nous sommes heureux et honorés qu'il ait vu la pertinence de nous inclure dans son commentaire. – M.D. Stokes