



## La ville rose, un nid de va-t-en-guerre

Éloignée des fronts, relativement sûre pour les militaires, la ville de Toulouse a accueilli ces deux derniers siècles une recherche et une industrie dites stratégiques. Elle a rapidement regroupé un pôle important de scientifiques travaillant dans des organismes tous aussi prestigieux que le Centre national d’études spatiales, le Centre national de la recherche scientifique, le Centre spatial de Toulouse, l’Office national d’études et de recherches aérospatiales, le Centre européen de recherche et de formation avancée en calcul scientifique et bien sûr un Institut national polytechnique… Aujourd’hui un pôle de recherche et d’enseignement supérieur, des classes préparatoires, des écoles d’ingénieurs (28 000 employé-es de la recherche publique et 18 000 dans le privé en Midi-Pyrénées, un budget de plus de 3 milliards d’euros par an)… Certains laboratoires sont spécialisés en armement, mais tous sont au moins impliqués de près ou de loin dans l’étude de systèmes d’armes. Non, allez, pas tous, beaucoup.

La métropole s’est bâtie, au fil des dernières guerres, sur des piliers industriels présentés comme majeurs pour la prospérité et la sécurité de la nation : les explosifs, les explosifs propulseurs (propergols), les avions, les missiles et leurs charges explosives, les fusées et les satellites. Aujourd’hui, la région abrite aussi un pôle de nouvelles technologies, nano et bio technologies de synthèse, technologies de l’information et de la communication, neurotechnologies… Elles ont des applications duales, elles sont utilisées pour une production industrielle dans des domaines dits civils (le médical bien sûr…) et d'autres ouvertement militaires.

La Base industrielle et technologique de défense française (BITD) se compose au total en France de 4 000 entreprises stratégiques et de 40 000 fournisseurs.

Les entreprises de l’aéronautique et du spatial (un salarié sur deux à Toulouse) qui s’épanouissent le plus sont celles de grosse taille qui exportent et qui font 25 % ou plus de militaire (rapport INSEE 2013 sur l’économie en Midi-Pyrénées). Airbus et Safran en particulier. Tentons une brève escapade dans la vie de ces deux monstres du savoir-faire militaire.

### Les avions, les missiles, la bombe, les fusées, les satellites Airbus - EADS - Airbus group

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l’aéronautique militaire et civile prend son envol industriel. La région toulousaine participe en grande partie à ce décollage avec les usines Ader, Dewoitine, Latécoère, Breguet, la Société nationale des constructions aéronautiques du Midi… Ces usines d’aviation comme les autres en France (Bloch, Blériot, Société aéronautique du Sud-ouest, Lioret et Olivier, Potez, Romano…) sont privées, elles seront en partie nationalisées par le gouvernement du Front populaire en 1936. La Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO) et la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est (SNCASE) regrouperont alors les principales sociétés françaises d’armement aéronautique dans le Sud de la France. Pendant la Deuxième guerre mondiale, l’industrie d’armement française a produit pour l’armée allemande ; à Toulouse, Dewoitine, Breguet, la poudrerie, la cartoucherie… n’ont pas cessé leurs activités.

**Les vecteurs de l’arme atomique**

En 1945, le Commissariat à l’énergie atomique entreprend l’étude de la bombe française. En 1959, la Société pour l’étude et la réalisation d’engins balistiques (missiles, fusées et lanceurs), la SEREB est créée. Son capital est réparti entre des organismes publics (Nord Aviation, Sud Aviation, la Société nationale d’étude et de construction de moteurs d’aviation (SNECMA), l’Office national d’études et de recherches aérospatiales (ONERA), la Société d’études de la propulsion à réaction (SEPR) et des entreprises, Matra, Dassault…). L’état est majoritaire. La SEREB sera dans les faits la nouvelle direction technique de l’état capable de prendre en charge la conception de lanceurs de satellites et de missiles balistiques porteurs de bombes atomiques.

Les infrastructures de la SEREB seront regroupées dans la région bordelaise, en particulier pour les explosifs propulseurs, les propergols, à la SNPE de Saint-Médard-en-Jalles. La SEREB intégrera Airbus en 1970.

A Toulouse, l'Office national de l'industrie de l'azote (ONIA) fabrique le deutérium tiré de l'hydrogène qui entre dans la composition de l'eau lourde utilisée pour la régulation des réacteurs nucléaires.

En 1965, la Direction des applications militaires (DAM) du Commissariat à l’énergie atomique (CEA) ouvre le Centre d’études scientifiques et techniques d’Aquitaine (CESTA) au Barp. Ce centre est dévolu aux bombes nucléaires destinées aux missiles balistiques.

La totalité de l’équipement industriel nécessaire à la réalisation de la force de dissuasion française est en place dans le Sud de la France.

**Une industrie de défense européenne**

La collaboration industrielle entre des états européens et de grandes entreprises aéronautiques européennes a repris de plus belle après la guerre. En 1957, Nord Aviation et les entreprises allemandes Weser et Hamburger Flugzeugbau créent l’entité Transport Allianz pour fabriquer l’avion de transport de troupes Transalt C160.

En 1962, Sud Aviation et le groupe anglais British Aircraft Corporation s’unissent pour fabriquer le Concorde supersonique dont les études alimentent celles de l’avion de chasse Mirage F1 et vice versa.

En 1965, l'entreprises anglaise Hawker Siddeley, les françaises, Breguet et Nord groups (HBN), et l'allemande Arbeitsgemeinschaft Airbus s’associent pour un projet d’avion de transport civil, l’A300. En 1977, le groupe anglais British Aerospace absorbe Hawker Siddeley et rejoint l'entreprise française, la Société nationale industrielle aérospatiale, la SNIAS, pour fabriquer des avions civils A300 et militaires comme les ravitailleurs A310, A330 MRTT.

**Les grandes restructurations aérospatiales**

Les premières grosses fusions d’entreprises ont commencé quelques années après la guerre. En 1957, Sud Aviation regroupe la SNCASO, la SNCASE, et Nord Aviation unit les trois sociétés nationalisées au nord de la France. Le complexe militaro/industriel mondial s'est lui particulièrement restructuré vers la fin des années 1990 en de grands groupes comme Lockheed Martin et Boeing aux USA. En France, en 1999, Airbus Aérospatiale et Matra (fabricant de missiles, détenu par Lagardère jusqu'en 3013) fusionnent dans Airbus SAS. L’état français est l’actionnaire majoritaire avec 48 % des parts.

**Le cas de BAE Systems en Grande-Bretagne**

Le groupe British Aerospace est présent dans Airbus/Aérospatiale depuis 1977. En 1997, il achète Marconi electronic systems (Lagardère) et fonde BAE Systems. En 2006, BAE Systems revend ses parts dans Airbus à EADS. Le groupe britannique fait alors bande à part et ne s’associe plus que ponctuellement aux projets européens. Aujourd’hui, BAE Systems est classé dans les trois premiers groupes mondiaux d’armement avec environ 30 milliards de dollars de chiffre d’affaires.

**La naissance d'Airbus**

Airbus est le nom usuel donné pour la première fois en 1959 par la société anglaise Hawker Siddeley à un premier grand avion de transport civil. En 1970, le groupement d’intérêt économique Airbus Industrie est créé par les gouvernements français et allemand. La Société nationale industrielle aérospatiale, la SNIAS, regroupe alors la SEREB, Sud Aviation, Nord Aviation, les entreprises allemandes, Deutsche aerospace, Messerschmitt et Fokker, puis l’entreprise espagnole CASA en 1971.

En 1978, la SNIAS prend le nom d’Airbus Aérospatiale.

En 1999, Airbus military filiale d’Airbus/Aérospatiale et de CASA est créée pour fabriquer l’avion de transport de troupe A400M.

**European Aeronautic Defence and Spacecompany (EADS)**

En 2000, le groupe européen EADS est créé par les états français (Airbus/Aérospatiale/Matra), allemand (Deutsche aerospace-DASA-Daimler/Chrysler Aerospace), espagnol (CASA) et les entreprises italienne Finmeccanica et suédoise Saab. Le groupe devient le principal fournisseur de la base industrielle et technologique de défense européenne.

En 2009, la Military transport aircraft division de EADS, à l’occasion du lancement du programme de l’A400M, est intégrée à Airbus military (plus d’un millier d’avions de guerre livrés depuis sa création).

En 2010, Cassidian regroupe les activités défense et sécurité de EADS. A Toulouse l’usine est spécialisée dans les tests des systèmes embarqués, missiles, drones, avion de combat européen Eurofighter.

En 2014, EADS adopte le nom de sa filiale la plus connue : Airbus group.

#### Airbus group

C'est le premier groupe européen de défense. Son chiffre d’affaires était de 60 milliards d’euros en 2014. Les actionnaires sont (2015) : l’état français (10,9 %), l’état allemand (via la banque publique KfW, 10,9 %), l’état espagnol (4,1 %), un fonds d’actions flottantes et sept fonds d’investissement, anglais, suisses et nord-américains à hauteur de 1 à 3% chacun.

De nombreuses banques françaises et internationales publiques et privées (Caylon, Crédit agricole, Axa, Citibank, Deutsche bank, Dexia HSBC, Royal bank of Scotland, Société générale, BNP Paribas…) participent à grands coups de milliards de prêts à tous les projets industriels du groupe. En 2014, Airbus group a racheté la banque bavaroise Salzburg München. Le groupe est présent en Allemagne, en Espagne, en Grande-Bretagne, en Chine, au Brésil, à Singapour, en Inde, aux USA, en Russie, en Pologne… Il compte environ 140 000 employé-es dans le monde, 16 000 en Grande-Bretagne, 54 000 en France (soit 37 % du total), 26 000 en Midi-Pyrénées dont 4 500 au siège social et 11 500 sur les chaînes d’assemblage de la gamme A300 de Toulouse/Blagnac. Le groupe fait travailler 9 300 sous-traitants industriels français pour une enveloppe de 12 milliards d’euros. La région Midi-Pyrénées est le plus gros site de production du groupe et le siège de la direction générale doit y être transféré prochainement.

Airbus Innovation Work est l’entité recherche du groupe. Un réseau de 800 chercheurs répartis sur une dizaine de sites dans le monde, principalement à Suresnes près de Paris, à Ottobrunn près de Munich, mais aussi en Espagne, en Russie, en Chine, en Inde, et une soixantaine de personnes à Toulouse (étude de l’A400M).

**Les missiles et leur guidage par satellite**

Airbus group détient 100 % des parts d'Astrium, la première entreprise européenne de satellites civils et militaires avec notamment sa filiale Paradigm secure communication au Royaume-Uni. Astrium est né en 2001 de la fusion de Matra Marconi espace avec la division spatiale de l'entreprise allemande DASA et l'entreprise l'anglaise BAE Systems (qui revendra ses parts en 2003). Airbus group détient aussi 50 % des parts de l'entreprise Ground based air defense (MBDA), le plus grand missilier en Europe né de la fusion en 2001 de EADS, Finmeccanica et BAE Systems.

##### Airbus group se répartit en trois pôles de compétence.

**Airbus SAS :** Avec un chiffre d’affaires de 42 milliards d’euros en 2014, la société est le géant européen constructeur d’avions civils (plus de la moitié de ceux produits dans le monde).

Les usines sont implantées à Toulouse (la plus grosse, dont le siège social), à Saint-Nazaire, à Nantes, à Suresnes et dans le monde entier. Le carnet de commandes d'avions en 2015 est de 1 500 avions civils et de plus de 200 avions militaires (163 A400M, 30 CN235 et C295, 13 A330 MRTT).

**Airbus helicopters**

C’est l’ancienne entreprise Eurocopter spécialiste des hélicoptères civils et militaires. Ce pôle fait 6,5 milliards d’euros de chiffre d’affaires en 2014. Il compte 9 000 employé-es à Marignane près de Marseille, 750 employé-es à la Courneuve et à Dugny près de Paris et 5 600 à Donauworth en Allemagne.

**Airbus Defence Space and Security**

C’est l’association de trois entreprises présentes dans Toulouse : Astrium et Cassidian (l'ancien pole défense de EADS) pour les satellites et les missiles et Airbus military pour les avions militaires. C’est aussi le plus gros fournisseur