AIRBUS MON AMOUR
MA POULE AUX ŒUFS DE MORT

Quelques petits rappels à propos de l'armement à Toulouse, de l'aéronautique et de l'aérospatial en particulier.

- à toi pour ce que tu es -

« *Nous avons envahi l'espace avec notre fusée et pour la première fois nous avons utilisé l'espace comme pont entre deux points de la surface de la terre ; nous avons prouvé que la propulsion par fusée était utilisable pour se déplacer. A la terre, à la mer et l'air, il faut maintenant ajouter l'espace comme zone de déplacement pour les voyages du futur… Aussi longtemps que dure la guerre, notre première mission est de perfectionner rapidement la fusée afin qu'elle devienne une arme.* »

C'était le 3 octobre 1942, une déclaration de Walter Dornberger et de Wernher Von Braun, artisans scientifiques du programme de missiles de l'Allemagne, après le tir d'une première fusée emportant une charge d'une tonne d'explosif militaire.

Toute notre enfance a été bercée par le rêve de voyages en fusée vers d'autres planètes. Mais en fait, c'est surtout la guerre qui a continué sous d'autres latitudes, toujours plus sophistiquée, touchant toujours plus les populations.

Aujourd'hui, avec l'aéronautique, l'aérospatial est devenu effectivement un autre vecteur de voyages et de destructions massives. La multiplication des déplacements aéronautiques a des conséquences discutables sur notre environnement et l'armement aéronautique et aérospatial (drones, avions, missiles tactiques divers, satellites de reconnaissance et de guidage) participe de toutes les guerres. Nous sommes tous et toutes les otages des pays du club atomique, des cibles potentielles pour les fusées intercontinentales des forces de frappe nucléaires.

Loin des fronts, mais conscients de la réalité des effets morbides du capitalisme et de la société militarisée qu'il génère entre autre ; il était temps de lever un petit voile bien de chez nous pour participer au désarmement de l'économie. Pour alimenter le débat et ne pas dire demain « on ne savait pas » ; nous nous posons ouvertement une question dérangeante : C'est quoi Airbus, ce gros nounours rose dont la marque orne les maillots du Stade et dont les toulousain-es se glorifient ? Un constructeur d'avions de transport de ligne qui fournit du travail à toute une région ?

Oui, mais pas que.

Faisons l'effort de compréhension des enjeux industriels stratégiques qui se jouent dans cette région. Il est choquant, oh shocking, de voir se développer, avec trop peu de voix qui s'élèvent contre une économie locale qui renforce la guerre dans le monde. Cette économie enrichit les marchands de mort, ici le marché ne prospère plus avec le pastel ou la violette mais avec les guerres. En fait une économie de guerre permanente où même en temps de « paix », l'entretien du potentiel guerrier exige des ressources sans fin, une course aux armements qui dynamise le marché, celui de l'exportation en particulier. Explosifs, gaz de combat, armement aéronautique et spatial maintenant, tout se fourgue sur la place du Capitole.

Aujourd'hui, les principaux marchands nationaux d'armement sont présents dans la métropole toulousaine : Airbus et Safran (voir plus loin) qui installent leur nouveau quartier général, Nexter (ex Groupement industriel des armements terrestres, spécialiste des systèmes d'armes, des munitions et des équipements, l'ancienne cartoucherie), Thales (maître d'œuvre mondial dans le domaine des satellites civils et militaires)… Le Commissariat à l'énergie atomique implante un nouveau laboratoire et l'A400M utilise à sa guise les pistes de l'aéroport civil de Blagnac.

Dire « Airbus caca » à Toulouse, c'est commettre un sacrilège tant le tissu social régional est imprégné d'une représentation sans tache de l'institution ; tant abattre la vache à lait semble inimaginable pour l'esprit progressiste.

Il ne s'agit pas ici de cibler un ennemi particulier pour l'attaquer, ou sans rire, de tenter de culpabiliser les travailleurs-es du complexe militaro-industriel local. Ce petit travail se veut seulement un apport de connaissances pour enrichir la conscience collective et renforcer le refus généralisé de ce système.

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 XIXe 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 Flugzeughau 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

du ministère français de la défense, la deuxième entreprise européenne avec plus de 14 milliards d'euros de chiffre d'affaires (20 milliards en comptant MBDA), 45 000 employé-es. Quatre pôles en France : à Elancourt près de Paris (1 700 employé-es en cybersécurité et radiocommunication), aux Mureaux près de Paris, à St-Médard près de Bordeaux (3 000 sur les produits de l'espace et les missiles balistiques), et à Toulouse 26 000 personnes (études, fuselage et cabine, ailes et liaisons moteur, assemblage, satellites...).

Airbus Defence Space and Security se divise en plusieurs sociétés spécialisées en armement.

Military Aircraft : Anciennement Airbus military. C'est maintenant l'entité qui gère l'ensemble des avions militaires dont l'A400M. Une activité qui génère 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires dont 1,5 pour le soutien à la flotte. A noter qu'Airbus détient 46 % des parts de Dassault et donc de l'avion Rafale.

Spacesystems : C'est l'entité qui gère les satellites et les lanceurs. Une activité qui génère 4,5 milliards d'euro de chiffre d'affaires. Le groupe est associé à Safran dans Airbus Safran launchers (ASL) pour le projet d'Ariane 6 (environ 3 milliards d'euros de budget en 2014) commandé par l'Agence Spatiale Européenne.

On peut citer comme satellites militaires connus : Elisa, Cerise et Clémentine pour le renseignement électromagnétique (programme ROEM Elint et CERES en suivant), Artémis pour le programme de Liaison optique par laser aéroporté (LOLA) pour la Direction générale de l'armement, Athéna-Fidus pour les communications militaires géostationnaires, Hélios 1 et 2, satellites d'observation et en suivant ceux plus puissants du programme MUSIS, Galiléo pour la surveillance de l'espace, Spot image… et bien d'autres. Les fusées Ariane (Airbus est actionnaire à 74 % d'Ariane Espace), Véga et Soyouz ont participé à la mise en orbite de la plupart de ces satellites (Pérusalt pour le ministère de la défense péruvien par exemple). Les lancements se font à partir de la base du Centre national d'études spatiales à Kourou en Guyane.

Communication, intelligence et security : CIS est le pôle cybersécurité et radiocommunication.

Electronics : regroupe les activités liées à la fabrication de composants et de systèmes électroniques.

MBDA (Ground based air defence) : Airbus détient 37 % des parts de ce fabriquant de missiles (Exocet, M51).

Aérolia : Airbus détient 100 % des parts de ce spécialiste des aérostuctures.

La pouponnière d'explosifs
Safran

Des moulins à poudre du roi Louis XIV en passant par la poudrerie et la Société nationale des poudres et explosifs (la SNPE créée en 1971, succède au Service des poudres de l'armée) pour en arriver aujourd'hui à l'usine Héraclès du groupe Safran, trois cents ans de production de mort illustrent en grande partie l'histoire de l'économie toulousaine.

Le nitrate d'ammonium (synthétisé par l'usine AZF à partir de 1927) est la base des explosifs utilisés ce dernier siècle. C'est aussi un composant des propulseurs des fusées et des missiles : les propergols au perchlorate d'ammonium fabriqués par la SNPE. C'est un engrais qui a pleinement pollué les sols et les nappes phréatiques.

Jusqu'en 2005, la SNPE, entreprise duale, se compose de quatre pôles de production : les spécialités chimiques à l'usine de Bergerac Nitrocellulose ; la chimie fine à l'usine Isochem de Toulouse ; les explosifs civils au sein de Nobel France ; les activités purement militaires sont regroupées, pour les poudres et les explosifs au sein de la société Eurenco, pour la propulsion au sein de la Société matériaux énergétiques (SNPE/SME à Toulouse) et des sociétés Roxel, Pyroalliance, Régulus et Europropulsion.

En 2011, le groupe Safran rachète la SNPE et ses filiales Roxel et Régulus.
En 2012, la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation (SNECMA propulseurs solides) fusionne avec la SNPE/SME pour fonder la société Héraclès au sein du groupe Safran.

Safran est un équipementier pour l'industrie aéronautique et spatiale civile et militaire issu de la fusion en 2005 de la SNECMA et de la Société d'applications générales d'électricité et de mécanique (Sagem). C'est un spécialiste des moteurs d'hélicoptères et d'avions civils et militaires (Rafale), des systèmes de navigation, de la biométrie aussi… Le groupe emploie près de 70 000 personnes dans le monde (60% en France) pour un chiffre d'affaires de 15 milliards d'euros en 2015. L'état français est toujours majoritaire avec 27 % des actions.

Aujourd'hui le groupe se répartit en trois branches : les équipements aéronautiques, la défense et la sécurité, le spatial et la propulsion.
Héraclès/Safran fabrique à Toulouse l'explosif propulseur des fusées duales comme Ariane, des divers missiles tactiques et des missiles stratégiques de la force de frappe.
On peut se référer aux divers plans de prévention des risques, ORSEC, PPI, PPRT de l'usine pour apprécier les quantités et la dangerosité des produits fabriqués, stockés et utilisés sur le site toulousain (l'hydrazine et la chromite de cuivre par exemple). L'exploitant est transparent, les riverain-es averti-es.

Des sites d'Airbus et de ses grosses filiales en Midi-Pyrénées

- Airbus France - 316 route Bayonne 31300, 4 avenue Didier Daurat, ? rue Franc Joseph Strauss, 1 rond-point Maurice Bellonte, avenue Lucien Servanty 31700 Blagnac, 35 avenue Jean Monnet 31770 Toulouse
- Airbus Innovation Work - 18 rue Marius Terce 31025 Toulouse
- Airbus DS GEO SA (bureau études et environnement) - 5 rue des satellites 31030 Toulouse
- Airbus staff Council - 8 rue Georges Lequiem 31700 Blagnac
- Airbus defence and space - 31 rue des cosmonautes ZI du Palais 31400 Toulouse
- Airbus military - 4 avenue Didier Daurat 31700 Blagnac
- Airbus Comité d'entreprise (Airbusoperation Toulouse) - 316 route Bayonne 31300 Toulouse
- Airbus complexe sportif - 20 chemin de Garric 31200 Toulouse
- Dassault - 2bis rue Marcel Doret 31700 Blagnac
- Astrium - 31 rue des cosmonautes ZI du Palays 31400 Toulouse
- Cassidian - 5 avenue Guynemer 31772 Colomiers, 254 voie de l'occitane 31670 Labège
- Cimpa engenierie (Sopra/Stéria) - 4 avenue Didier Daurat 31700 Blagnac
- Aerolia - 13 rue Marie Louise Dissart 31027 Toulouse
- Sogerma - 29 avenue Clément Ader 31772 Colomiers

D'autres sites des principaux marchands d'armement à Toulouse
- Safran - Victoria center II 31300 Toulouse
- Héraclès - 18 chemin de la loge 31400 Toulouse
- Nexter - 6 rue Claude Marie Perroud 31100 Toulouse
- Thales - 4 rue Marcel Doret 31701 Blagnac, 105 avenue du général Eisenhower 31037 Toulouse

Fait à Toulouse en automne 2015.
Pour plus d'informations sur la production d'armement
dans la région toulousaine, on peut lire l'ouvrage
Toulouse nécropole – spécialités locales pour désastre global.
Il est déposé dans certaines librairies ou téléchargeable sur Internet.