

Les machines de la salle blanche sont prêtes à fonctionner. Sans imprévu de dernière minute, Airbus lancera ce lundi à Toulouse la production en série de nouveaux satellites destinés à l'orbite terrestre basse (LEO). Le groupe aérospatial franco-germano-espagnol prévoit d'y produire 16 satellites par mois. Chaque satellite, composé de 3 800 câbles, devrait être assemblé en cinq semaines. La première livraison est prévue pour la fin de l'année. Airbus souligne qu'une cadence de production plus élevée serait possible. Cependant, par égard pour ses fournisseurs, répartis de manière relativement égale entre l'Amérique du Nord et l'Europe, l'objectif de 16 satellites par mois sera initialement maintenu.

La chaîne d'assemblage final largement automatisée de Toulouse serait ainsi pleinement exploitée pendant deux ans et demi. Le client français Eutelsat a commandé 100 satellites pour 2024 et, il y a quelques semaines à peine, 340 autres, portant le total à 440. Pour la division défense et aérospatiale d'Airbus, longtemps en difficulté, cette double commande figure parmi les contrats majeurs récemment décrochés, qui ont ravi la direction de l'entreprise.

La division a décroché des commandes record d'une valeur de 17,7 milliards d'euros l'an dernier. « Elle a opéré un véritable redressement », a déclaré le directeur financier, Thomas Toepfer, en marge de la conférence de presse annuelle de la FAZ. Il n'a pas divulgué les détails de la commande d'Eutelsat, mais a clairement indiqué qu'elle était rentable. « Nous n'acceptons aucune commande non rentable », a-t-il ajouté.

La double commande d'Eutelsat, qui prévoit de moderniser sa constellation de communications OneWeb avec les nouveaux satellites Leo, revêt une importance particulière pour Airbus. Depuis l'annonce par le gouvernement allemand, en septembre, d'un investissement de 35 milliards d'euros dans la défense spatiale d'ici 2030, une véritable ruée vers l'or s'est emparée de l'industrie spatiale européenne. De nouveaux projets de plusieurs milliards d'euros sont en cours de planification, notamment pour la construction de constellations de satellites. Cela signifie qu'il n'est plus nécessaire de partir de zéro, mais plutôt, comme ici à Toulouse, de fabriquer des satellites en série. Un atout qui pourrait conférer à Airbus un avantage concurrentiel dans la course aux grands contrats.

Outre le projet de constellation européenne IRIS2 et un projet satellitaire des forces armées italiennes, l'attention se porte principalement sur le projet de constellation de communications des forces armées allemandes, SATCOMBw 4. Cette constellation devrait comporter au moins une centaine de satellites Leopard et, compte tenu de la gravité de la situation, sa mise en service est prévue dès 2029. Les Allemands estiment qu'IRIS2 tarde à se concrétiser. De plus, ils affirment que Paris et Bruxelles ont à peine pris en compte leurs besoins militaires pour cette constellation. C'est pourquoi ils développent leur propre système.

L'appel d'offres est attendu prochainement, pour un contrat estimé à dix milliards d'euros. « SATCOMBw 4 est le plus grand programme spatial allemand de tous les temps », affirme un porte-parole d'Airbus. Par conséquent, un effort considérable est déployé pour démontrer à Berlin les atouts de l'Allemagne, notamment sa production en série de drones Leo, et, implicitement, pour se démarquer de la concurrence. Outre Airbus, d'autres entreprises pourraient également participer à SATCOMBw 4, y compris [non précisé – possiblement un concurrent].



Réseau satellite dans l'usine de Toulouse : deux Oneweb Earth Trabunals sont montés sur la plateforme d'un conteneur Fradu.

Foto dpa

Finale pour le Starlink allemand

Le nouveau système satellitaire des forces armées allemandes devrait coûter jusqu'à dix milliards d'euros. Airbus met en avant son expertise et propose de construire une nouvelle usine d'assemblage final en Allemagne.

Par Niklas Záboji, Toulouse

Le contrat sera attribué à Sortium, un consortium formé par le groupe sidérurgique Rheinmetall basé à Düsseldorf et le fabricant de satellites OHB basé à Brême. Parallèlement, Rheinmetall acquiert une nouvelle usine à Airbus et OHB, deux acteurs majeurs de l'industrie aérospatiale, sont fournisseurs des forces armées allemandes depuis des décennies. Leurs satellites de communication, lancés en 2009 et 2010 sous les noms de COMSATIB 1 et 2, sont des systèmes imposants et lourds évoluant sur une orbite géostationnaire non proche de l'orbite terrestre basse. Contrairement aux satellites Leo, plus petits, ils n'ont pas été produits en série. Les deux satellites qui leur succèdent dans le cadre du programme SATCOMBw-3, pour lequel Airbus a remporté le contrat il y a deux ans, sont également destinés à assurer les communications en tant que satellites géostationnaires à une altitude d'environ 36 000 kilomètres. Les satellites de reconnaissance radar comme SAR-Lupe (désormais remplacé par SARah), tandis que les systèmes Leo orbitent de manière flexible à une altitude nettement inférieure à 1 000 kilomètres, sont des systèmes de communication performants.

Jusqu'à présent, les États européens commandaient principalement des géosatellites à l'industrie à des fins militaires. Le recours à Leo constitue un phénomène nouveau. Ce développement est impulsé par la guerre en Ukraine, où les systèmes terrestres sont mis à rude épreuve et où la constellation Starlink Leo d'Elon Musk démontre les avantages militaires des satellites en orbite terrestre basse. Leur latence, c'est-à-dire le temps de transmission des paquets de données, est inférieure à celle des satellites géostationnaires. Cela garantit une meilleure communication pour les forces armées et un contrôle plus précis des drones. OneWeb avait déjà commencé à construire une constellation Leo pour les communications spatiales peu avant Starlink, début 2019. Cependant, la start-up américaine a rapidement fait faillite en raison de difficultés financières. Après avoir été sauvée par les gouvernements britannique et indien, Bharti

Le groupe a fusionné Oneweb en 2023 avec Eutelsat, un fournisseur qui s'était auparavant spécialisé dans les géosatellites pour des applications commerciales telles que la diffusion de télévision et de radio. Avec environ 650 satellites en orbite, la constellation OneWeb est actuellement loin d'égaler la puissance de Starlink, qui compte désormais plus de 9 000 satellites. Pour autant, Eutelsat ne baisse pas les bras. L'entreprise se concentre sur les clients interentreprises (B2B) grâce à sa combinaison de satellites géostationnaires et lévigaphiques, tandis que Starlink cible également une large clientèle privée et bénéficie d'un soutien croissant de la part de Paris. Soucieux de promouvoir des alternatives européennes à Starlink pour des raisons de souveraineté, le gouvernement français est devenu l'an dernier le principal actionnaire d'Eutelsat avec environ 30 % des parts et a autorisé en décembre une augmentation de capital de plus de 1,5 milliard d'euros. Grâce à cette levée de fonds, l'entreprise a pu commander 340 satellites OneWeb supplémentaires auprès d'Airbus. Le temps presse, car la durée de vie de ces satellites, pour la plupart lancés au début des années 1920, n'est que d'environ sept ans. Du point de vue d'Airbus, cette nouvelle usine de production à grande échelle représente également une étape importante pour la souveraineté européenne. Contexte : l'entreprise a déjà produit les dix premiers satellites de la première génération OneWeb en 2017 dans la même salle blanche de Toulouse où la production en série doit débuter ce lundi. Cependant, les plus de 600 satellites OneWeb restants ont ensuite été assemblés par Airbus en Floride. Pour cette nouvelle commande importante d'Eutelsat, les équipements ont été rapatriés en Europe, tandis que le site floridien sera désormais exclusivement dédié à la production pour l'armée américaine. Des éléments laissent également penser qu'il pourrait convenir à la nouvelle constellation SATCOMBw4 des forces armées allemandes.

Airbus fait preuve de flexibilité quant au lieu de production, sachant qu'une fabrication à Toulouse réduirait probablement ses chances de remporter des contrats. « Airbus est prêt à mettre en place une nouvelle ligne d'assemblage final pour les satellites Leo en Allemagne », a déclaré Wolfgang Dürr, responsable des activités spatiales institutionnelles au sein de la division défense et spatiale d'Airbus, basée en Allemagne, au journal F.A.Z. Et, concernant la mise en service prévue de SATCOMBw 4 en 2029, il a ajouté : « Le temps est un facteur important, et nous pouvons réagir rapidement. » Le transfert prévu de l'activité satellite dans une coentreprise avec les concurrents Thales (France) et Leonardo (Italie) ne devrait pas changer le fait qu'elle est perçue de manière critique par certains acteurs politiques allemands, car la nouvelle société sera basée à Toulouse et des suppressions d'emplois sont attendues sur les sites allemands d'Airbus. Dix craintes. « Quel que soit ce projet, nous répondons aux besoins nationaux et maintiendrons un solide ancrage national à l'avenir », a affirmé M. Dürr, directeur chez Airbus. « Notre offre pour SATCOMBw 4 garantit que la majeure partie de la valeur ajoutée restera en Allemagne », a-t-il déclaré. Pour SATCOMBw 3, ce pourcentage dépassait les deux tiers. Les synergies et les économies d'échelle résultant de la fusion avec Thales et Leonardo devraient provenir principalement de plateformes satellitaires partagées, comparables aux plateformes de production de l'industrie automobile. Plus le volume de production est élevé, plus le coût unitaire est faible, selon l'entreprise. L'examen antitrust de la fusion à Bruxelles est en cours. Airbus emploie actuellement environ 9 000 personnes dans le secteur spatial, dont près de 3 600 en Allemagne.