

PROJET BROMO

POINT D'ÉTAPE, APRÈS UN TRÈS BON CRU 2025

ANNONCÉ À L'AUTOMNE DERNIER, LE PROJET DE CRÉER UN SEUL GÉANT EUROPÉEN DANS LE DOMAINE DES SATELLITES AVANCE. À L'HEURE DES BILANS ANNUELS DES ENTREPRISES, COMMENT SE PORTENT LES BRANCHES SPATIALES DES ACTEURS CONCERNÉS, ET QUELLES QUESTIONS POSENT UNE TELLE FUSION ?

Si l'information circulait déjà depuis janvier 2025, voire même avant, le projet de fusionner leurs activités spatiales a été officialisé le 23 octobre dernier par la signature d'un protocole d'accord entre Airbus, Leonardo et Thales. Objectif : « créer un acteur spatial européen de premier plan », en démultipliant « la force de frappe des trois entreprises » par le regroupement de « leurs activités de production de satellites et les services associés ». Nom de code de l'opération : Bromo, en référence à un volcan de l'île de Java, en Indonésie. Échéance : 2027... « sous réserve des autorisations réglementaires nécessaires et de la réalisation des conditions préalables à la clôture de l'opération ». À partir de ce moment, la nouvelle entreprise regroupera les activités Space Systems & Space Digital Businesses, issues d'Airbus Defence and Space, la division spatiale de Leonardo (incluant surtout ses participations dans Telespazio et Thales Alenia



Satellites OneWeb de première génération installés au sommet d'un lanceur russe Soyouz.

Space), et les participations de Thales dans Thales Alenia Space (TAS), Telespazio et Thales Seso (Société européenne des systèmes optiques, fabricant de miroirs notamment pour satellites, basé à Aix-en-Provence). Soit un chiffre d'affaires annuel avoisinant les 6,5 Md€ et le regroupement d'environ 25 000 personnes à travers l'Europe. Airbus, Leonardo et Thales détiendront respectivement 35 %, 32,5 % et 32,5 % du capital de l'entreprise qui fonctionnera « sous le contrôle conjoint des trois groupes, avec une gouvernance équilibrée entre ses actionnaires ».

Pour le PDG de Thales Patrice Caine, qui présentait les

résultats 2025 de son groupe le 3 mars, il s'agit d'une annonce « très notable », comme il en existe peut-être « une par décennie dans le milieu ». Avant de préciser : « Nous avons commencé les processus de consultation sociale dans les différents pays concernés, et les choses se passent de manière tout à fait constructive ; nous avons bien sûr un certain nombre de discussions avec les autorités en charge du contrôle des concentrations, l'Union européenne et d'autres pays clés pour obtenir les autorisations *ad'hoc* ; et puis un certain nombre de travaux très techniques pour détourner les activités, pour pouvoir les rassembler, les fusionner. »

ÉTAT DE SANTÉ DES ACTEURS

Après deux années de pertes chez Airbus DS (marché des satellites géostationnaires de télécommunications en berne et problèmes de développement de la nouvelle plateforme reconfigurable OneSat obligent), l'année 2025 a vu un emballement des commandes, qui pourraient s'élever à plus de 4,5 Md€ selon les informations de *La Tribune* – un montant rarissime pour un groupe spatial européen qui ne commercialise pas de lanceur. Parmi la liste des contrats remportés figure la vente à l'opérateur omanais SCT (Space Communication Technologies)

du satcom GEO OmanSat 1, de la famille OneSat. Mais surtout, on trouve le contrat officialisé le 12 janvier dernier avec l'opérateur français Eutelsat, qui porte sur 340 nouveaux satellites pour la constellation OneWeb dédiée à la connectivité, s'ajoutant à la jolie commande de 100 satellites passée en décembre 2024 – à noter qu'il s'agit de renouveler les satellites de première génération, et pas encore de lancer la génération 2.

En 2025, la division Espace de Leonardo (qui comprend principalement les activités de Telespazio et de Thales Alenia Space, mais aussi celles de l'opérateur italien d'observation de la Terre e-Geos) a montré une « croissance solide », avec un chiffre d'affaires de 1 Md€, soit une hausse de 11 % par rapport à 2024. Cette progression a notamment été portée par une augmentation des volumes de services et les applications en aval – notamment les activités de cybersécurité liées à la constellation italienne Iride.

L'année 2024 avait également été difficile pour Thales Alenia Space, impactée comme Airbus DS par l'état du marché des télécommunications commerciales et rencontrant les mêmes difficultés à développer sa nouvelle plateforme GEO reprogrammable sur orbite, Space-Inspire (dont le premier exemplaire est désormais attendu en 2027). Les résultats de 2025 montrent un net redressement, avec un CA qui a grimpé à 2,4 Md€ (+ 6 %), dépassant les objectifs fixés un an plus tôt et permettant de dégager une légère rentabilité. Ce résultat a notamment été atteint grâce à cinq contrats d'une valeur unitaire supérieure à 100 M€ : deux satcoms GEO utilisant des plateformes « classiques » Spacebus B2, aux coûts maîtrisés et rapidement livrables aux clients (JSat 32 pour l'opérateur japonais Sky Perfect JSat et Thor 8 pour l'opérateur norvégien Space Norway), une solution « All-in-one » (tout



THALES ALÉNIA SPACE
Essai acoustique d'un satcom géostationnaire équipé de la plateforme Spacebus B2 de Thales Alenia Space.

en un) de surveillance optique et radar à forte revisite pour les besoins du Ministère de la Défense indonésien, et deux contrats européens : l'atterrisseur lunaire Argonaut et la phase de conception initiale du système Iris² et les solutions de charges utiles sécurisées associées.

À QUI PROFITE LE CRIME ?

Quand le projet Bromo a commencé à faire du bruit, aussi bien Airbus DS que TAS se trouvaient en situation délicate, souffrant en particulier d'un marché des télécommunications structurellement divisé par deux par rapport aux « belles » années 2010. Plusieurs observateurs s'accordaient cependant à penser que c'est davantage Airbus qui souhaitait se débarrasser du « fardeau » Space Systems, pas assez performant, et que ce serait surtout Leonardo (qui détient TAS à 33 %) qui profiterait de la fusion. Malgré les excellents résultats des branches spatiales d'Airbus DS et TAS en 2025, l'analyse demeure, certains considérant que chaque partie fait tout pour rendre la mariée plus belle. Un ancien ingénieur de chez TAS confie à *Air & Cosmos* : « Dans tous les cas, je constate que les activités spatiales sont des activités complexes, assez éloignées du cœur de métier ou du modèle économique des maisons-mères (les avions chez Airbus, la défense chez Thales), et finalement peu lucratives. Partout, ce sont les satellites de télécoms qui posent

problème en général, et les satellites GEO en particulier. De plus, la rivalité franco-italienne dans le domaine des satellites est une réalité. Mais je crois toujours que Bromo est surtout une bonne opération pour les Italiens. Là où je ne comprends pas la logique du regroupement, c'est que nous allons mélanger des sociétés qui conçoivent les mêmes produits... et qui rencontrent les mêmes problématiques ; nous allons nous retrouver avec des salles AIT [assemblage, intégration et tests] dans tous les sens ! Pour le client final, c'est une perte de compétitivité et un levier de négociation sur les coûts en moins, pour un marché qui s'effrite... »

VIGILANCE DES SYNDICATS

À l'annonce officielle du projet, les syndicats ont évidemment réagi, saluant généralement l'objectif final mais se montrant attentifs à ce qu'une telle fusion ne soit pas synonyme de licenciements. Ainsi, la CFE-CGC chez Airbus reconnaissait que l'ambition est bien de « mettre un terme à la concurrence fratricide que se livrent les deux sociétés [Airbus DS et TAS], d'éviter la duplication (et donc la dispersion) des budgets d'investissement et de R&D (des États, de l'ESA, du Cnes, du DLR, de l'ASI, de l'armée de l'Air et de l'Espace, etc.), et de donner à la nouvelle entreprise une taille bien supérieure à celle de chacune des deux sociétés actuelles isolées, afin d'être plus à même de résister à la concurrence extra-européenne ». Mais

le syndicat des cadres et de l'encadrement (comme les autres) d'appeler à la plus grande vigilance : « Airbus DS et TAS réalisant le même type d'activités et le même type de produits, les « doublons » de postes et de compétences entre les deux sociétés sont nombreux et la fusion entraînera très certainement un nombre de suppressions de postes important. La CFE-CGC revendique que les groupes Airbus, Thales et Leonardo s'engagent sur un traitement social exemplaire, interdisant tout départ contraint des salariés impactés, et s'engagent sur l'avenir et la pérennité des sites actuels. » À savoir en France, essentiellement Cannes (où est implanté TAS) et Toulouse (où se trouvent Airbus DS et TAS). Le ton est encore plus vindicatif à la CGT Airbus après l'annonce des résultats du groupe : « Il faut stopper la casse sociale dans le spatial. Avec la fusion Bromo, les projets de fermeture de sites et le risque de suppression de plusieurs milliers d'emplois s'ajoutent aux externalisations et délocalisations déjà annoncées. » Pour Patrice Caine : « Si dans dix ans nous voulons que cette industrie spatiale européenne soit suffisamment équipée pour pouvoir être des compétiteurs crédibles face à des acteurs hyper-puissants que vous trouvez d'ores et déjà aux États-Unis et demain en Chine [...], c'est maintenant qu'il faut s'en préoccuper. » Et de rappeler qu'au moment de la création d'Airbus, la question n'était pas la survie à l'année N+1 des quatre avionneurs de l'époque, mais plutôt 25 ans plus tard. « Ce projet a permis la mise en place d'un avionneur de rang mondial, voire le premier avionneur mondial. Ce qui ne serait certainement pas le cas si on avait gardé les quatre avionneurs. » Reste maintenant à voir si la Commission adhère et ce que les autres industriels européens vont réclamer en contrepartie...

■ Pierre-François Mouriaux