

Voler, le rêve de l'homme

L'industrie aéronautique et spatiale est le principal moteur économique dans la région de Toulouse. Comme l'atteste par exemple [Aéroscoopia](#), le musée de l'Aviation, les habitants s'identifient à cette industrie mythique. Airbus est le cœur d'un écosystème constitué d'entreprises, d'administrations publiques, d'universités et d'instituts de recherche. Le groupe compte plus de 134 000 salariés dont 48 000 en France et 28 000 dans la région de Toulouse. En Allemagne, 46 000 personnes travaillent pour Airbus. Le site de fabrication d'avions civils à proximité de l'aéroport de Blagnac est considéré comme la plus grande usine de France.

Un lieu lié à l'histoire de l'aviation

L'histoire de Toulouse et de l'aviation est très ancienne. Pendant la Première Guerre mondiale, la construction d'avions (entre autres des Salmson et des Dewoitine), loin des fronts, connaît un boom. Par la suite, entre les deux guerres, la ville devient la plaque tournante de l'Aéropostale, la poste aérienne vers le Maghreb, l'Afrique subsaharienne et l'Amérique du Sud, qui sera rebaptisée Air France en 1933. Le pilote le plus célèbre est Antoine de Saint-Exupéry, l'auteur du *Petit Prince*. Pendant la Seconde Guerre mondiale, Toulouse connaît un sombre épisode de l'Histoire : à partir de 1940, il faut produire pour l'économie de guerre allemande. En 1942, l'occupant nazi emmène ouvriers spécialisés, machines et matériels en Allemagne. Après la guerre, les entreprises françaises recruteront des ingénieurs allemands.

Airbus – un projet européen

Après la Seconde Guerre mondiale se développe une industrie aéronautique et spatiale concurrentielle dans le cadre européen : on se répartit les coûts de développement et on baisse les coûts de production grâce aux commandes groupées et à un plus grand nombre d'exemplaires fabriqués. Après les premières coopérations dans le domaine de l'armement (par ex. Transall), on décide de construire l'Airbus, un concurrent européen au Boeing américain pour l'aviation civile.

Airbus n'est pas seulement un projet franco-allemand mais les deux pays s'y taillent la part du lion. Dès 1967, la France, l'Allemagne et la Grande-Bretagne s'étaient déclarées prêtes à coopérer. Après le retrait des Britanniques, c'est l'Espagne qui participe à la création du consortium en 1970. En 1978, les Britanniques rejoignent le projet. Airbus maîtrise les compétences techniques, les services de vente et d'après-vente : l'A300B (premier vol en 1972) est un succès commercial parce qu'il correspond aux besoins des compagnies d'aviation. La famille des A320 (premier vol en 1987) et l'actuel A320neo contribuent à la continuation de ces succès et deviennent des best-sellers tandis que cesse en 2021 la production du très gros porteur qu'est l'A380 (premier vol en 2005).

Un groupe international et une utilité nationale

Le groupe actuel est le résultat d'un processus continu de concentrations. Lors du sommet franco-allemand de 1999 à Toulouse est décidée la fusion des partenaires allemand, français et espagnol qui forment l'EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) (source 2). Le consortium se transforme en un groupe aux structures de management modernes. Depuis sa privatisation, le groupe Airbus est une compagnie multinationale cotée en Bourse mais reste un objet politique. La France détient 10,89 % et exerce ses droits d'actionnaire en coordination avec l'Allemagne et certains Bundesländer qui détiennent 10,87 % et l'Espagne qui détient 4,1 %. Les trois États

disposent d'une minorité de blocage. Enfin, la visite d'un site Airbus est fréquente lors des sommets franco-allemands.

En plus des avions de transport civils, d'autres fabrications ont vu le jour : l'Eurofighter, le Tigre, un hélicoptère de combat, l'A400M qui est un avion de transport militaire ainsi qu'un nouvel avion de chasse, dit le SCAF (système de combat aérien du futur). Ces projets comptent parmi les plus importantes coopérations franco-allemande et européenne en matière d'armement auxquelles participe Airbus. Tous les partenaires tentent de préserver sur le sol national emplois, profits et savoir-faire en matière de développement et de production.

La multiplicité des sites rend la fabrication compliquée. Ils sont reliés par un réseau de voies de transport (eau, terre et air). Au sein du réseau de transport aérien Airbus Skylink, ce sont les Super Guppies qui transportaient le fuselage et autres pièces, aujourd'hui c'est le Beluga XL qui assume cette tâche.

Compréhension franco-allemande à l'américaine

Les conflits interculturels ont représenté un défi au cours des premières décennies, mais rapidement ont été mises au point des formes efficaces de coopération. La langue des échanges franco-allemands a certes été l'anglais américain, utilisé dans l'industrie aéronautique (source 1). Tout a été entrepris à Toulouse pour renforcer l'intégration des équipes : école allemande (1973), International School (1999), pubs anglais et même une navette entre Toulouse et Hambourg.

Il n'empêche que la mixité reste limitée aux équipes chargées du management, du développement et de la technique. À Blagnac, la centrale de l'aviation civile, un tiers des 5200 hommes et femmes salariés vient de 20 pays différents, dont 420 managers allemands, autant de Britanniques et 250 ingénieurs allemands. 150 cadres français travaillent en Allemagne. Dans la production et l'assemblage, sur les sites de Toulouse, Nantes, Saint-Nazaire, Hambourg-Finkenwerder etc., les salariés allemands et français restent en général entre eux.

Pour aller plus loin

Deschaux-Beaume, Delphine, « Armement/Rüstung », in : Isabelle Guinaudeau, Astrid Kufer, Christophe Premat (dir.), *Dictionnaire des relations franco-allemandes*, Pessac, 2009, p. 27-30.

Deschaux-Beaume, Delphine, « EADS », in : Isabelle Guinaudeau, Astrid Kufer, Christophe Premat (dir.), *Dictionnaire des relations franco-allemandes*, Pessac, 2009, p. 85-86.

Jalabert, Guy, *Toulouse, l'avion et la ville*, Toulouse, 2009.

Pailler, Jean-Marie, Thomas, Annie, Thomas, Jack, *Petite histoire de Toulouse*, Pau, 2017.

Picq, Jean, *Les ailes de l'Europe*, Paris, 1990.

Teedoldi, Michel, *Un pacte avec le diable. Quand la France recrutait des scientifiques nazis*, Paris, 2023.

Ziegler, Bernard, *Les Cow-boys d'Airbus*, Toulouse, 2008.