

Airbus des satellites peut-il résister à SpaceX ? (Un)

Titre(s) : Airbus des satellites peut-il résister à SpaceX ? (Un) [[périodique]]

Ensemble : Alternatives économiques 467

Editeur, producteur : 01/02/26

Description matérielle : pp.56-59

ISSN : 0247-3739

Note sur la description matérielle : 4

Résumé ou extrait : Le projet Bromo vise à créer un " Airbus des satellites " en fusionnant les activités de construction de satellites d'Airbus, Thales et Leonardo, formant une holding de 25 000 salariés en Europe et générant un chiffre d'affaires de 6 milliards d'euros. Cette initiative répond à la domination croissante de SpaceX, qui a bouleversé l'industrie spatiale mondiale, notamment avec le déploiement de la mégaconstellation Starlink. Entre 1957 et la fin des années 2010, seulement 10 000 satellites avaient été lancés dans l'espace, mais Starlink, lancé en 2018, a atteint ce chiffre en sept ans, avec l'objectif affiché par Elon Musk de dépasser 40 000 satellites. Le nombre de satellites mis en orbite chaque année est passé d'environ 90 dans les années 1970-2010 à plus de 1 000 en 2020 et 4 000 en 2025, principalement grâce aux mégaconstellations destinées à fournir un accès Internet haut débit partout sur la planète. Outre Starlink, Amazon prévoit de déployer plus de 3 000 satellites avec son projet Leo, tandis que la Chine développe deux constellations, Qianfan et Guo Wang. L'Europe, de son côté, dispose de OneWeb (Eutelsat), dont l'État français détiendra près de 30 % du capital fin 2025, et prépare le lancement d'Iris2, une constellation de 300 satellites confiée pour douze ans à un consortium privé européen. Le marché des satellites évolue : les industriels européens étaient spécialisés dans les gros satellites géostationnaires (environ 36 000 km d'altitude), mais la demande se déplace vers de petits satellites en orbite basse (quelques centaines de kilomètres), plus adaptés à l'Internet satellitaire. Le marché du géostationnaire est en déclin, la prise de commandes de satellites géostationnaires commerciaux étant passée de 130 tonnes en 2013 à moins de 50 tonnes par an depuis 2021. Les revenus des activités satellites d'Airbus Defence and Space (ADS) et Thales Alenia Space (TAS) sont en baisse, avec des plans sociaux récents. Le chiffre d'affaires de la section Space System d'Airbus Defence and Space est passé de 2,8 milliards d'euros en 2019 à 2,3 milliards en 2023, tandis que la filiale française de Thales Alenia Space a cumulé 100 millions d'euros de pertes entre 2019 et 2023. En 2025, SpaceX a réalisé plus de 160 lancements, contre seulement 4 pour Ariane, alors qu'Ariane était auparavant leader mondial. Les activités spatiales d'Airbus emploient 12 000 personnes en Europe, dont 6 000 en France, pour un chiffre d'affaires de plus de 2 milliards d'euros. Thales Alenia Space compte 8 600 salariés, dont plus de la moitié en France, pour un chiffre d'affaires similaire. L'industrie spatiale française totalise plus de 70 000 emplois. Le projet Bromo vise à unir les forces des industriels européens pour réaliser des économies d'échelle, réduire les coûts unitaires et accroître les investissements en recherche et développement. Cela implique la suppression de doublons, mais les syndicats demandent la pérennité des sites et l'absence de départs contraints, comme lors des précédents plans sociaux d'Airbus. Certains, comme Thomas Meynadier (CGT Thales), craignent la

création d'un quasi-monopole au détriment des PME et des budgets publics, tandis que d'autres, comme Jean-Pierre Darnis, estiment que la consolidation est nécessaire pour rivaliser avec les grandes puissances qui s'appuient sur des monopoles nationaux. La nouvelle entité resterait toutefois deux à trois fois plus petite que SpaceX, qui bénéficie d'une intégration verticale (conception, fabrication, lancement et commercialisation), alors que Bromo ne regrouperait que des fabricants de satellites (consolidation horizontale). De plus, la croissance du marché spatial hors Starlink est limitée, car SpaceX est à la fois son propre client et fournisseur. Certains experts, comme Arnaud Saint-Martin, critiquent le modèle SpaceX, jugé non durable et low cost, avec des satellites de faible qualité et à durée de vie courte, ce qui augmente le risque de syndrome de Kessler (cascade de collisions et prolifération de débris rendant l'espace inutilisable). Ils plaident pour une approche européenne axée sur la qualité, la durabilité et les besoins réels (défense, science), avec moins de satellites mais mieux conçus. Les budgets spatiaux européens sont en hausse : l'Allemagne a annoncé 35 milliards d'euros de dépenses dans le spatial, soit le double du niveau précédent, et l'Agence spatiale européenne (ESA) a adopté un budget record de 22 milliards d'euros pour 2026-2028 (+32 %), l'Allemagne étant le principal contributeur (23 %). Cependant, les dépenses européennes restent six fois inférieures à celles des États-Unis, et l'Europe avance de façon dispersée, l'Allemagne étant notamment réticente au projet Iris2, doté de 10 milliards d'euros, qu'elle juge trop favorable à la France.

Sujet - Nom commun : Satellites artificiels -- Lancement -- Europe
Industrie spatiale -- Europe