



Le 26 novembre 1965, la fusée Diamant, propulsée par des moteurs conçus à Saint-Médard-en-Jalles (33), envoie le premier satellite français dans l'espace. L'hélicoptère H160, équipé du dernier moteur de Safran, fabriqué à Bordes (64). Les chaînes de fabrication du Rafale, chez Dassault, à Mérignac (33). AFP ET « S O »

Immersion dans l'épopée de l'aérospatiale dans la région

PATRIMOINE Une historienne et un économiste racontent comment la Nouvelle-Aquitaine est devenue la 3^e région française dans la fabrication d'avions, de missiles, de lanceurs spatiaux dans un livre passionnant, qui nous fait voyager du début du XX^e siècle à nos jours

Nicolas César
n.cesar@sudouest.fr

Pour quelles raisons la première école au monde de pilotage d'aéronefs est-elle née à Pau, en janvier 1909 ? Comment la métropole bordelaise s'est-elle spécialisée dans la fabrication des boosters des lanceurs Ariane et l'assemblage de Rafale ou encore de Falcon ? Savez-vous qu'en 1965, lorsque la France a envoyé son premier satellite, Astérix, dans l'espace, la fusée Diamant était propulsée par des moteurs conçus à Saint-Médard-en-Jalles, en Gironde ?

Aujourd'hui, l'aérospatiale pèse lourd en Nouvelle-Aquitaine : 6 milliards d'euros de chiffre d'affaires. C'est un écosystème de 900 établissements générant 50 000 emplois industriels directs et près de 20 000 dans la Défense. Mais son histoire, riche en rebondissements, est méconnue du grand public.

Rééquilibrages territoriaux

En 352 pages, Laetitia Maison-Soulard, historienne au service du patrimoine et de l'inventaire de la Région Nouvelle-Aquitaine et Vincent Frigant, professeur d'économie à l'université de Bordeaux retracent cette aventure industrielle, mais aussi avant tout humaine, qui a commencé il y a plus d'un siècle, à Pau. Ils nous font découvrir aussi bien les figures de cette épopée, l'architecture si singulière de ces usines, rarement ouvertes au public, que les « jeux » politiques qui ont contribué à l'implantation de sites, de centres d'excellence.

Ainsi, en 1959, « Jacques Chaban-Delmas, fervent défenseur de la dissuasion nucléaire, alors maire de Bordeaux et président de l'Assemblée nationale, a eu un rôle déterminant dans le choix du ministère de la Défense de créer un pôle de propulsion à propulseur solide (le carburant des lanceurs, NDLR) dans la poudrerie de Saint-Médard-en-Jalles. Puis ensuite dans l'installation du centre d'essais de missiles au

sol dans cette même ville », dévoile l'historienne.

La région a aussi pleinement profité, en 1963, de la création de la Datar (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire) et de sa volonté de rééquilibrer le poids des industries (très présentes alors dans le Nord-Est) sur l'ensemble de l'Hexagone. « Il y a eu des décentralisations « forcées », par exemple pour Snecma, dont le patron de l'époque ne

« L'ex-Turbomeca a été fortement incité à choisir Tarnos, afin de palier la fermeture des Forges de l'Adour »

lui aussi, fortement incité à choisir Tarnos, dans les Landes, pour créer une nouvelle unité, afin de palier la fermeture des Forges de l'Adour, en 1965. À coups de subventions publiques, la Datar amenait les industriels à s'installer sur certaines zones. Ce qui explique que l'aérospatiale, aujourd'hui, irrigue toute la région, de Châtellerauld (86) à Biarritz (64).

Des savoir-faire utilisés

Ces informations sont le fruit d'un intense travail de recherches pendant cinq ans et de 60 visites d'entreprises. « Les premières implantations d'usines dans la région sont souvent liées à un facteur géographique et à la guerre. L'Aquitaine était loin de l'Est et de la frontière allemande », souligne Laetitia Maison-Soulard.

C'est ce qui a poussé Marcel Bloch à créer l'usine Bordeaux-Aéronautique à Talence, destinée à la fabrication en série des fuselages avant des avions MB 175. Aujourd'hui, Dassault Aviation compte quatre sites en Nouvelle-Aqui-

voit pas l'intérêt de quitter Paris. On lui a fait comprendre qu'il ne pourrait pas s'agrandir dans la capitale », relate Laetitia Maison-Soulard.

Le Béarnais Safran Helicopter Engines (ex-Turbomeca) a été,



Des femmes travaillant sur des éléments en bois d'aéronefs en 1917 au sein de l'atelier d'Edmond de Marçay à Bordeaux. © COLL. PART. RENÉ LEMAIRE

taine et emploie 3 000 personnes, réparties entre Mérignac (33), Martignas-sur-Jalle (33), Poitiers (86) et Biarritz (64). « Il y avait ici des savoir-faire dans le domaine du bois (les premiers avions étaient en bois, NDLR), de l'automobile (usine Motobloc à Bordeaux Bastide notamment, NDLR... », renchérit-elle.

Pour autant, le développement de l'aérospatiale n'a pas été linéaire. Mais le secteur a su s'adapter, survivre à deux guerres mondiales, entre autres. Dans les années 1990, par exemple, le spatial français a été profondément « secoué ».

Une crise à passer

Un regard dans le rétroviseur d'autant plus instructif que la filière tra-

verse aujourd'hui l'une des plus graves crises de son histoire. Elle est fragilisée sur le plan financier par l'impact de la pandémie et stigmatisée par une partie de l'opinion publique, qui lui reproche d'être une industrie trop polluante.

« Tout l'enjeu demain est de réussir la transition énergétique et de montrer que nous avons des savoir-faire différenciants par rapport aux pays low-cost, comme la fabrication additive (impression 3D, NDLR) », souligne l'économiste Vincent Frigant.

À ses yeux, la clé est « de préserver au mieux les machines, le capital humain et d'innover. C'est ce qui a fait la différence dans le passé. Dans les années 1990, dans l'aéronauti-

que, les sous-traitants ont créé de nouvelles fonctions comme la prospection commerciale ou le service ingénierie », met-il en avant.

En cette période délicate, Alain Rousset, le président de Nouvelle-Aquitaine rappelle, en préface du livre, le slogan du Landais Potez : « Nous avons l'innovation en héritage. » Une formule qui convient, selon lui, à l'histoire de l'aérospatiale dans la région et est signe d'espoir pour l'avenir.

« L'industrie aérospatiale en Nouvelle-Aquitaine : un siècle d'histoire et de patrimoine », de Laetitia Maison-Soulard et Vincent Frigant. éd. le Festin, collection Cahiers du Patrimoine, 352p., 33€.