



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Projet Bromo de fusion des activités spatiales de Thales, Airbus et Leonardo

Question écrite n° 17526

Texte de la question

M. Édouard Bénard appelle l'attention de M. le ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'espace sur le projet de fusion Bromo. Le 23 octobre 2025, les groupes Airbus, Leonardo et Thales ont annoncé la signature d'un protocole d'accord visant à regrouper leurs principales activités spatiales au sein d'une nouvelle entreprise commune dénommée Bromo, officiellement dans le but de renforcer la souveraineté technologique de l'Union européenne dans un secteur spatial confronté à une mutation rapide, marquée par l'émergence de nouveaux concurrents internationaux et des exigences croissantes en matière de sécurité. Présenté comme une réponse européenne au réseau satellitaire Starlink de SpaceX, le projet Bromo entend regrouper, au sein d'une même société, les entités Thales Alenia Space, Thales SESO, les activités Space Systems et Space Digital d'Airbus Defense and Space, ainsi que la coentreprise Telespazio. Ce projet soulève de nombreuses questions quant à son bien-fondé. Le principal concurrent international visé par le projet Bromo, à savoir Starlink, a été construit autour d'une consolidation verticale permettant de maîtriser l'ensemble de la chaîne industrielle (équipements, assemblage, tir, opérations, vente de services), évitant ainsi les empilements de marges. À l'inverse, le projet Bromo consiste avant tout en une consolidation horizontale de fabricants d'infrastructures. Tel que présenté par les directions des différents groupes impliqués, il vise à éviter la concurrence entre les industriels européens concernés, notamment auprès des donneurs d'ordres, majoritairement institutionnels (ESA, CNES, Défense, etc.), à supprimer les doublons en recherche et développement ainsi que les infrastructures (salles blanches, moyens d'essais et d'intégration), tout en limitant les capacités de négociation de leurs sous-traitants afin d'augmenter le niveau de rentabilité des entreprises fusionnées. L'objectif financier du projet Bromo, pleinement assumé, est d'atteindre un EBIT de 14 % en huit ans, soit près du triple de la rentabilité habituelle du secteur spatial. Celui-ci repose sur une stratégie de synergie des coûts, synonyme « d'optimisation » de l'empreinte industrielle, de suppression des doublons précités, ou encore d'externalisation et de délocalisations, y compris hors d'Europe. 25 000 salariés répartis sur une trentaine de sites européens seraient directement concernés par ce projet de fusion, dont plus de 4 500 en France sur les 9 000 salariés que compte le groupe Thales. Or Thales, avec le groupe Airbus Defense and Space, a déjà supprimé 12 % de ses effectifs français, soit 1 300 emplois depuis 2024. Cette facture sociale, déjà lourde, s'est traduite par une perte de compétences et d'attractivité des métiers. Elle a été accompagnée, en 2025 chez Thales Alenia Space et Airbus Defense and Space, par une absence de revalorisation salariale, alors même que les carnets de commandes étaient pleins. Des reports de livraison ont même dû être négociés, faute de pouvoir honorer les contrats actuels, tandis que les profits étaient en hausse. Présenté comme un outil permettant d'assurer la compétitivité des entreprises européennes du secteur spatial, le projet Bromo peine à convaincre sur ce point au regard de la faiblesse des dépenses de recherche et développement des trois groupes réunis, descendues à moins de 3 % du chiffre d'affaires, soit bien en deçà de la moyenne des concurrents. Cette situation serait susceptible de s'aggraver encore avec les plans de suppressions d'emplois en œuvre ou à venir, si le projet Bromo venait à se concrétiser sous sa forme actuelle. De même, l'absence d'autres concurrents européens crédibles, notamment pour répondre aux commandes institutionnelles dans un contexte d'augmentation des dépenses, en particulier dans la défense, du fait de la fusion, n'inciterait plus le nouveau groupe à investir pour se démarquer. Cela s'est déjà produit lors de la création d'ArianeGroup, où la priorité accordée à la rentabilité de l'entreprise privatisée s'est traduite par des retards d'investissements et des pertes de compétences liés aux suppressions d'emplois (les effectifs sont passés de 12 000 à 8 000 salariés). Des choix financiers qui ont eu pour conséquence de retarder de plusieurs années l'arrivée d'Ariane 6 et de priver

L'Europe de lanceurs, la rendant dépendante de SpaceX pour son accès à l'espace, alors qu'elle était auparavant *leader* sur le marché commercial des lanceurs. Selon Euroconsult, société d'analyse et de conseil spécialisée sur le marché des satellites et du spatial, le segment commercial des satellites géostationnaires, qui était en moyenne de 12 satellites par an sur la période 2013-2022, s'établirait à 14 satellites par an sur la période 2023-2032, avec 80 % de ces satellites géostationnaires de type SDS (satellites reconfigurables en vol par logiciel). À ce jour, seules deux sociétés au monde vendent ce type de satellites : Thales Alenia Space et Airbus Defense and Space. La fusion des activités spatiales de ces deux sociétés créerait une situation de monopole privé préjudiciable aux opérateurs de satellites privés et institutionnels, la nouvelle entité ayant vraisemblablement la volonté d'augmenter ses marges. Cette situation de monopole sur les satellites SDS pourrait amener les opérateurs européens à recourir à la concurrence internationale, notamment américaine, ou favoriser l'émergence de nouveaux concurrents européens portés par les commandes publiques de leur Gouvernement, comme le Gouvernement allemand s'y emploie déjà avec les sociétés OHB-System et Rheinmetall, associées à Vantor. Loin de renforcer les capacités industrielles du secteur spatial européen, le projet Bromo, tel qu'il est défini, porte en lui une réduction des capacités d'intervention des pouvoirs publics, en particulier de l'État français, dans la définition des orientations stratégiques de la nouvelle entité, susceptible de porter atteinte à la souveraineté industrielle, militaire et technologique de la France. Actuellement, l'État français est le premier actionnaire du groupe Thales, avec 36 % des droits de vote, ce qui lui permet d'influer sur la politique industrielle spatiale en cohérence avec ses besoins, notamment ceux de la défense fixés par la loi de programmation militaire, ou encore ceux du centre de commandement de l'espace récemment créé. Si l'État français détient également 11 % du capital d'Airbus SE, la fusion des activités spatiales des trois groupes concernés diluerait la participation de l'État français à une dizaine de pour cent des droits de vote au sein de la nouvelle entité. De fait, le Gouvernement français ne serait plus en capacité d'orienter la politique spatiale de la nouvelle société, perdant ainsi un levier essentiel pour assurer la souveraineté de sa défense. De même, la question de la stabilité de l'actionnariat de la nouvelle entité se pose avec une particulière acuité : que se passera-t-il si l'un des trois actionnaires initiaux décidait, dans quelques années, de se retirer et de vendre une partie ou l'intégralité de ses parts, notamment au profit d'un groupe extra-européen, exposant ainsi des capacités industrielles et technologiques essentielles, contraires aux intérêts stratégiques du pays ? Si ce projet, essentiellement capitalistique, devait aboutir, il apparaît essentiel que l'État français puisse s'assurer de disposer d'un mécanisme de type action spécifique ou d'un dispositif juridique apparenté, permettant au Gouvernement de s'opposer à une décision qui porterait atteinte aux intérêts stratégiques du pays, tels que des technologies critiques, des évolutions de sites industriels ou des modifications du capital de la nouvelle entité. De même, il conviendrait de s'assurer que les représentants élus des salariés disposent d'une représentation avec un droit de vote au conseil d'administration de la nouvelle entité, pour porter la parole de ceux qui construisent les satellites. Il apparaît également primordial à M. le député de conserver les règles de retour géographique, qui prévalent actuellement dans les marchés publics du secteur spatial européen. Celles-ci assurent aux différents États participants des emplois en fonction de leurs engagements au sein des projets qu'ils financent. En effet, la suppression de cette règle menacerait directement les plus petits sites à travers l'Europe. Les députés communistes, comme les organisations syndicales des entreprises françaises du secteur spatial, considèrent qu'une autre voie est possible : celle de la coopération et de la planification stratégiques autour d'entreprises et d'agences publiques fortes, à l'instar de ce qui a prévalu au lancement des premières coopérations spatiales européennes. Des coopérations qui font primer la recherche et la satisfaction des besoins des populations sur la course aux surprofits, laquelle tend au développement d'activités écologiquement et humainement irresponsables (tourisme spatial, projets de data centers déployés en orbite terrestre etc.). Les activités spatiales engagent, à de nombreux égards, la souveraineté du pays. Aussi, l'État doit conserver la capacité d'impulser, d'orienter et de protéger les intérêts stratégiques de la France. Par conséquent, il lui demande de bien vouloir lui communiquer la position du Gouvernement français sur le projet de fusion Bromo ainsi que les dispositions qu'il entend prendre pour préserver les intérêts supérieurs de l'État au sein de ce secteur d'activité hautement stratégique.

Données clés

Auteur : [M. Édouard Bénard](#)

Circonscription : Seine-Maritime (3^e circonscription) - Gauche Démocrate et Républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17526

Rubrique : Espace et politique spatiale

Ministère interrogé : [Enseignement supérieur, recherche et espace](#)

Ministère attributaire : [Enseignement supérieur, recherche et espace](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 août 2026](#), page 7261