Dossier

Pourquoi « Airbus » ? Bref rappel historique de la marque Airbus et de son importance pour le Groupe EADS

EADS Corporate Media Relations

Airbus - Un rêve européen prend son envol

Au début des années 1960, Airbus n'est qu'un concept, une sorte de rêve social en Europe, où le transport aérien ne serait plus réservé à quelques voyageurs fortunés, mais accessible au plus grand nombre. Ce n'est que plus tard que ce concept et ce rêve se transformeront en un ambitieux projet industriel. Il est clair à ce moment-là que construire un tout nouvel avion de ligne capable de rivaliser avec les ténors américains du secteur comme Boeing, Lockheed Martin et Douglas, impliquait nécessairement une coopération européenne.

Aujourd'hui, quelque 40 ans plus tard, Airbus symbolise une brillante réussite de l'industrie européenne et se hisse régulièrement au premier rang mondial du secteur de l'aviation commerciale. Avec un carnet de commandes actuel de plus de 5000 avions à produire, soit en valeur quelque 576 milliards d'euros (à fin juin 2013), il est permis d'affirmer que le rêve des pères fondateurs d'Airbus est depuis longtemps devenu réalité.

Les origines du consortium Airbus remontent à 1962, lorsque la France et le Royaume-Uni décident de mener conjointement une étude de projet en faveur d'un biréacteur de 200 passagers. Au cours de l'étude, il s'avère que le marché plébiscite davantage un avion de 300 places. Pendant que la France et le Royaume-Uni continuent de collaborer sur ce projet, le Président français Charles de Gaulle invite le gouvernement allemand, en 1964, à prendre part à ces études.

A l'été 1965, des représentants français et allemands de l'industrie se rencontrent au Salon du Bourget pour engager des discussions préliminaires. Outre-Rhin, l'Association des industries aérospatiales (BDLI) met sur pied un groupe de travail baptisé « ARGE Airbus », composé dans un premier temps de représentants de Siebel/ATG, Dornier, Hamburger Flugzeugbau (HFB) et Messerschmitt. En France, les sociétés étatiques Sud Aviation et Nord Aviation s'associent à Bréguet pour collaborer avec des partenaires britanniques comme Hawker-Siddeley et British Aircraft Corporation (BAC) sur des études relatives à un « Aérobus », en référence à la vision de Louis Blériot en son temps.

Le premier accord de production conjointe d'un avion - en l'occurrence l'A300 - est signé par la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni le 20 juillet 1967, que l'histoire retiendra comme la date de naissance d'Airbus. Les partenaires sont Sud Aviation, Hawker-Siddeley et Deutsche Airbus GmbH (anciennement « ARGE Airbus »), cette dernière entité étant constituée des sociétés Hamburger Flugzeugbau, Vereinigte Flugtechnische Werke, Dornier, Messerschmitt, Bölkow et Siebel. Parmi les membres de l'équipe dirigeante et les pères fondateurs d'Airbus figurent des pionniers de l'aviation comme Henri Ziegler, Roger Béteille et Felix Kracht.

En avril 1969, le gouvernement britannique annonce son retrait en faisant valoir, d'une part, que le coût du projet franco-britannique Concorde dépasse de loin le devis initial et que, d'autre part, les projets américains semblent plus prometteurs.

La structure de consortium d'Airbus Industrie est officialisée le 18 décembre 1970, lorsque l'avionneur devient un Groupement d'intérêt économique (GIE) réunissant, à parts égales (50 %), la Société Nationale Industrielle Aérospatiale (SNIAS) et Deutsche Airbus GmbH. Franz-Josef Strauss est nommé Président du Conseil de surveillance, l'organe au sein duquel les stratégies sont édifiées et les grandes décisions prises sur la manière de partager et de conduire les nouveaux programmes. Des partenaires industriels espagnols et néerlandais rejoignent bientôt le GIE Airbus. Le statut légal de GIE offre aux entreprises participantes l'avantage de conserver leur indépendance économique, mais d'appartenir à un consortium commun. En 1974, l'organisation établit son siège à Toulouse.

Notons que le succès d'Airbus n'aurait peut-être pas été le même sans l'importance, à l'époque, des activités de défense des entreprises cofondatrices, tant en Allemagne qu'en France. Grâce à ces solides fondations, érigées au plus fort de la Guerre froide, ces entreprises européennes possèdent alors la puissance financière nécessaire pour bâtir un secteur commercial qui devra toutefois encore faire ses preuves sur le marché.

L'intégration complète d'Airbus n'intervient pas avant le tournant du siècle. Lors d'une conférence de presse organisée le 23 juin 2000, les partenaires d'Airbus - plus tard EADS et BAE Systems - annoncent la fusion de leurs activités au sein d'une entreprise intégrée désignée Airbus S.A.S. (Société par actions simplifiée), d'ici la fin février 2001, et détenue à 80 % par EADS et 20 % par BAE Systems. Ce n'est que quelques années plus tard, en septembre 2006, qu'EADS rachètera les 20 % détenus par BAE Systems dans le capital d'Airbus, qui devient alors une filiale à 100 % d'EADS.

En conclusion, au cours de ces 50 dernières années, Airbus a été au centre de l'industrie aérospatiale européenne et de sa base de connaissance. Cette enseigne universellement connue est par conséquent la mieux placée aujourd'hui pour représenter demain la plus grande entreprise aérospatiale du continent.

La marque Airbus

En 1969, Deutsche Airbus charge Knut Marsen de créer la marque et le logo d'Airbus. Sa représentation circulaire est par la suite retenue comme l'élément fondamental de l'identité visuelle d'Airbus Industrie, lorsque l'entreprise devient officiellement un Groupement d'intérêt économique (GIE) en décembre 1970. L'année suivante, la marque Airbus est déposée et enregistrée sous le nom de Deutsche Airbus GmbH à Munich. Aujourd'hui, Airbus Operations GmbH à Hambourg, le successeur renommé de Deutsche Airbus, est le propriétaire de cette marque. Airbus Operations GmbH est une filiale allemande d'Airbus S.A.S. à Toulouse. La libre utilisation de la marque au sein du Groupe Airbus est autorisée en vertu d'accords de licence.

Renommer EADS en Airbus

EADS a évolué au fil des années ; sa marque aussi. Depuis 13 ans, le Groupe a fonctionné sous une multitude d'enseignes, certaines bénéficiant d'une grande notoriété auprès du public (Airbus, Eurocopter), d'autres moins (Astrium, Cassidian). Cinq marques - Airbus, Astrium, Cassidian, EADS et Eurocopter - créent un conglomérat complexe, qui est difficile à comprendre et à suivre.

Par contraste, la visibilité de la marque Airbus s'est considérablement renforcée au cours de ces dernières années, selon des études marketing publiées. De plus, par rapport à Airbus, EADS est relativement méconnu en dehors de l'Europe, ce qui ne favorise pas les ambitions d'internationalisation du Groupe. Les études montrent qu'EADS est surtout connu dans ses pays domestiques. Pour continuer son effort d'internationalisation, le Groupe doit surmonter son manque patent d'identité d'entreprise. La marque « Airbus » répond précisément à ce besoin, grâce à un nom auréolé de prestige auprès du grand public.

De plus, Airbus est une marque qui fonctionne à la fois dans le secteur civil et militaire. Avec la promotion de l'avion de transport militaire A400M et du ravitailleur multirôle A330 MRTT sous l'enseigne d'Airbus Military, l'entreprise s'est forgé une solide réputation dans le domaine de la défense.

Le fait de renommer EADS en Airbus est un signal fort de changement et d'intégration en faveur d'un Groupe à l'identité commune. Pour une entreprise

désormais mature, ce changement de nom intervient au bon moment pour porter EADS vers de nouveaux cieux. Il soutient en outre les efforts de la Direction pour normaliser le Groupe, en droite ligne de la nouvelle gouvernance d'entreprise qui est entrée en vigueur en avril 2013.