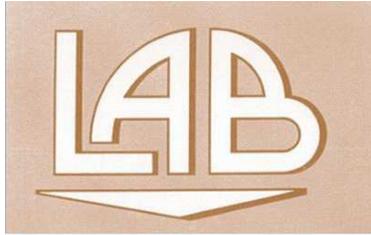


L'histoire de LABINAL à nos jours

*Texte issu du livre-anniversaire pour les 90 ans de Labinal :
« Labinal 1921-2011 » - Décembre 2011
Arrangement Malik ABABSA*

1921 : création de Labinal

Dès 1906, Jean Labinal crée, avec son associé M. Verguet, les établissements VL qui fabriquent des équipements pour limousines. Les deux associés installent leurs ateliers à Saint-Ouen, près de Paris, berceau de Labinal. En 1915, après la mort au front de son associé, Jean Labinal poursuit seul son activité. En 1921, il s'associe avec un camarade des Arts et Métiers, Gustave Bessière, pour monter une nouvelle société : les Etablissements Labinal.

Avec la guerre, l'aéronautique va évoluer. Jusqu'alors, l'énergie nécessaire aux commandes de vol et aux freins était fournie par le pilote qui activait manche et pédalier ; les équipements étaient inexistantes. Pendant la guerre, l'électricité apparaît sur les avions : elle réchauffe à la fois l'huile du moteur, le pilote et permet d'envoyer des signaux optiques.

Dans la course à la motorisation qui suit la guerre, Labinal invente un micromoteur qui se monte sur tous les vélos : l'ancêtre du Solex voit le jour. En 1923, un vélo équipé de ce système remporte le Bol d'Or, célèbre course d'endurance moto.

La société se spécialise dans la distribution du courant électrique et dans la filtration des fluides. A partir de 1926, elle fournit tous les tableaux de bord et essuie-glaces de Renault. Durant cette période, l'aéronautique prend son envol : invention du moteur à réaction et de la radionavigation, naissance de la Royal Air Force, création des premières lignes aériennes Paris-Londres, Londres-Le Caire et, en 1924, le premier tour du monde d'un avion.

Devant cette effervescence, les Etablissements Labinal créent un département aéronautique.

A la fin des années 1930, l'entreprise compte environ 700 personnes.

1930 : l'aviation devient stratégique

Pour répondre aux besoins des avionneurs (Potez, Bombardier, Caudron,...), les Etablissements Labinal conçoivent les premières génératrices électriques (machines tournantes), génératrices à courant continu et régulation électromécanique. Ils équipent aussi les tableaux de bord de sélecteurs, d'interrupteurs et de boîtes à bornes. Cependant, l'alimentation à bord reste faible et sert principalement aux postes de radio et aux radars.

A l'approche du deuxième conflit mondial, l'aviation devient stratégique. Les cadences de production s'accroissent, les avionneurs font appel à leurs fournisseurs pour installer les équipements sur site.

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

Le service Montage Extérieur voit le jour. En **1936**, le responsable du Service Extérieur, Louis Dacheux, propose une innovation à Monsieur Potez : assembler les câbles en amont et livrer des harnais prêts à être posés. En effet, jusqu'alors, les « filasses » électriques sont tirées directement sur avion. Très encombrantes, elles gênent le travail des autres corps de métier. L'avionneur hésite. Mœurs de l'époque obligent, c'est en gagnant une partie de cartes contre M. Potez que M. Dacheux emporte le marché ! Labinal poursuit son développement : en **1939**, l'entreprise emploie 1 400 personnes et est capable d'équiper à 100% le réseau électrique d'un avion.

La Seconde Guerre mondiale éclate. Labinal s'installe en zone libre sur le site des abattoirs de Cantaranne, à côté de Rodez, dans l'Aveyron. Il crée la société Elma (Électromécanique de l'Aveyron). L'usine est réquisitionnée par l'occupant, qui impose aux ouvriers de réparer de petits avions Heinkel. Aucun ne sortira de l'usine ; à Toulouse, les employés de la SNCASO (Société nationale des Constructions aéronautiques du Sud-Ouest de la France) sont tout aussi patriotes : aucun des avions de transport de troupe commandés par l'Allemagne nazie ne sortira des chaînes... En **1943** et **1944**, les deux fondateurs, Jean Labinal et Gustave Bessière disparaissent. Pierre Bessière, fils de Gustave, quitte alors son poste d'ingénieur dans une grande firme automobile et prend les rênes de l'entreprise.

A la Libération, Labinal produit des pièces pour Latécoère et des accessoires pour automobile : feux rouges et voyants en verre et métal, interrupteurs rotatifs en tôle, câblage.

De l'après-guerre aux années 1970 : avion et automobile font route ensemble

Les besoins en énergie sur des aéronefs toujours plus grands augmentent : éclairage, dégivrage, chauffage, air conditionné, développement des instruments de communication, pilotage et navigation,...

En **1956**, l'entreprise met au point le premier générateur à fréquence constante 400 Hz : le vario-alternateur Labamatic. Cela permet de répondre aux besoins en alimentation constante propres aux appareils tels que les radars.



Labinal n'a pas délaissé le marché de l'automobile. En **1958**, l'entreprise fusionne avec La Précision Mécanique

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

et devient Précision Mécanique Labinal (PML).



En **1959**, PML filiale la Société Générale d'Equipements (SGE), qui possède deux sites : l'un à Vire, dans le Calvados, l'autre à Villemur-sur-Tarn, en Haute-Garonne. L'objectif est de renforcer les activités de câblage dans les domaines de l'aviation et de l'automobile. En **1960**, PML ouvre l'usine de Manuval (Manufacture industrielle du Vallon), à Marcillac, ville natale de Pierre Bessière. C'est là que sont transférées les activités conservées par PML après la cession à Bosch de son département injection et de l'usine de Rodez.



[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

Dans les **années 1960**, le site de Saint-Ouen s'agrandit. **Entre 1963 et 1966**, Labinal étudie les installations électriques des avions Fouga, Vautour Caravelle. Son savoir-faire séduit les grands constructeurs français que sont SNCASO, Sud Aviation et l'Aérospatiale. Labinal équipe leurs meilleurs avions : la Caravelle, fleuron des avions commerciaux, le Fouga qui restera **jusqu'en 1980** l'appareil de la Patrouille de France. Labinal est également sélectionné pour fabriquer les harnais du Jaguar, premier avion construit en coopération (franco-britannique).



L'entreprise ouvre un atelier de câblages électriques aéronautiques, à Villemur-sur-Tarn. Labinal compte alors 3 000 salariés.

Le site de Saint-Ouen se lance dans le câblage aéronautique pour les Mirage III et IV de Dassault Aviation. C'est le début d'une collaboration d'exception... Parallèlement, la SGE met en service l'usine de Labastide-Saint-Pierre (Tarn-et-Garonne) destinée à la fabrication de câblages pour l'automobile.

En **1971**, l'activité de Labinal couvre trois domaines : l'automobile, l'aérospatial et l'industrie, et ce sous diverses marques (Nylab, Labavia, Manulab, Virlux, Cablauto).

Labinal poursuit sa croissance : en **1973**, elle acquiert Sofrance (filtres aéronautiques) et, en **1975**, Gelbon, fabricant de câblage aéronautique et électronique. Le service montage extérieur et modifications aéronautiques prend le nom de Canalab.

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

En **1976**, le site de Saint-Ouen fabrique les cœurs électriques des Mirages F1, avions mythiques de l'armée française. Dassault Aviation fait également appel à Labinal pour travailler sur le Mercure. En **1977**, PML rachète son principal concurrent (RKG).

Les années 1980 : Labinal change d'échelle

En **1980**, Labinal lance la production de câblages pour l'Airbus A300 à Villemur.



La société fait l'acquisition de Microturbo, spécialiste de la turbine aéronautique de petite puissance, et crée un bureau d'études aéronautiques à Toulouse.



[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

Sous la bannière Labinal Aero & Defense Systems (LADS), elle ouvre des filiales aux États-Unis, en Allemagne et en Grande-Bretagne. La collaboration avec Dassault Aviation bat son plein : en **1985**, Labinal équipe le dernier-né des avions d'affaires, le Falcon 900, et en **1986**, le nouveau démonstrateur Rafale A.



En **1987**, Labinal devient actionnaire à 45% de la société Turbomeca fondée par Joseph Szydowski. En **1989**, la famille Szydowski prend le contrôle du groupe Labinal en échange du reste des actions de Turbomeca. Sonia Meton, née Szydowski, assure la présidence de l'entreprise. Le Groupe acquiert également les divisions Connecteurs Cinch et Moteurs Globe de TRW.



[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

L'appel d'offre sur l'Airbus A320 est remporté en **1988** ; Labinal positionne PML comme un expert capable de gérer les nombreuses modifications de définition et les aléas d'un démarrage de programme.

PML est retenue en **1989** pour le premier marché de sous-traitance globale des câblages Airbus France. PML devient Labinal et installe son nouveau siège à Montigny-le-Bretonneux, dans les Yvelines (France). Cette même année, Technofan (fournisseur de ventilation) est intégré aux activités Equipements aéronautiques de Labinal.



1991 est marquée par la sélection de Labinal par Dassault pour le câblage électrique du Falcon 2000.



Labinal œuvre parallèlement sur le programme Rafale et pour la première fois, les bureaux d'études travaillent

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

sur une maquette numérique. Le groupe Labinal fait l'acquisition de la filiale Erca de Caso et crée Comecad, en y apportant son activité d'ingénierie. Erca est présent sur deux sites : Vichy et Blagnac. Les activités d'ingénierie de Labinal se développent rapidement.



En **1997**, le bureau d'études travaille sur son premier programme sur maquette numérique pour les Airbus A340-500 et A340-600.

Dans l'automobile, l'entreprise profite d'un double levier de croissance. D'un côté, l'achat des activités câblage des principaux constructeurs européens (Renault, Fiat et PSA), de l'autre la multiplication en équipements des véhicules qui impose des circuits électriques sophistiqués.

A partir de 1995 : l'aventure mondiale

En **1995**, la politique d'implantation aux Etats-Unis connaît un premier succès : Labinal est retenu par Mac Donnell Douglas pour les câblages électriques du MD95 (qui deviendra ensuite le Boeing B717).



[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

Labinal s'impose également dans l'automobile. Derrière les grands, PSA, Renault et Michelin, Labinal a pris sa place aux côtés de Valeo, Delphi Automotive, Bertrand Faure, Plastic Omnium ou Robert Bosch.

Labinal fait une nouvelle fois un choix stratégique. Airbus Allemagne souhaite externaliser son activité de câblage. L'avionneur, qui vend en dollars, encourage ses fournisseurs à produire en zone dollars pour limiter le risque de change. Labinal propose alors de produire à la fois en France et au Mexique. Une fois l'appel d'offre remporté il rachètera son concurrent mexicain Aerotec en **1998** qui deviendra Labinal Chihuahua.



Cette année clef, Labinal remporte son premier contrat avec Boeing, il porte sur les câblages du Boeing 767. Cette même année, est inauguré son premier site industriel aux Etats-Unis : Pryor dans l'Oklahoma est choisi pour être le site pionnier de Labinal à partir duquel la société va développer toute une filière aux Etats-Unis. En **2003**, elle gagne l'appel d'offres sur le Boeing 787 pour l'intégralité des câblages. Cet avion en composite représente un véritable défi pour les équipes : elles doivent régler les problèmes liés à l'accroche des harnais sur la structure et à la conductivité. Avec le programme 787, les activités d'études d'ingénierie et le site d'Everett, situé près de Seattle et des chaînes d'assemblage final de l'avion, prennent leur essor ; Labinal rachète le site Boeing de Corinth au Texas, spécialisé dans le câblage.

Corinth devient le siège de Labinal aux Etats-Unis. Les nouveaux contrats pour Boeing puis les nouveaux clients, Bell, Lockheed, Sikorsky, Hawker assurent son expansion jusqu'à ce jour. **2001** marque l'arrivée de Labinal au Maroc. Airbus et Boeing s'affrontent pour le renouvellement de la flotte de Royal Air Maroc, compagnie qui fait référence sur le continent africain. Boeing remporte le contrat. Pour développer une filière aéronautique dans le royaume, la RAM et le gouvernement marocain exigent qu'une partie des équipements de l'avion soient produits au Maroc. Boeing choisit Labinal comme fournisseur pour le câblage. Ce sera la création de MATIS Aerospace, Joint-ventures avec une participation égale de Labinal, Boeing et Royal Air Maroc.

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.



Quatre ans plus tard Labinal acquiert la société GESPAC Intégration, spécialisée dans le câblage (aéronautique, automobile et ferroviaire). Labinal recentre l'entité sur l'aéronautique et ouvre ainsi sa deuxième usine au Maroc. En **2006**, une nouvelle usine est construite à Ain Atiq et inaugurée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Le Maroc aura, dès lors, une place de choix dans l'organisation industrielle de Labinal.

A partir de **2002**, Labinal participe à l'aventure de l'Airbus A380. Cet avion gigantesque embarque plus de 500 kilomètres de câbles et 80% des harnais sont fabriqués par Labinal.



[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

Dans la phase d'industrialisation qui commence en **2003**, les sites Labinal à travers le monde seront sollicités sur ce projet.



Labinal est sélectionné par Airbus France pour les études, le développement, l'industrialisation, la fabrication et le test des harnais électriques pour la pointe avant et le poste de pilotage de l'avion militaire de transport A400M.

En **2005**, Dassault Falcon Jet Corp. sélectionne Labinal pour l'industrialisation, la production, l'installation et le support après-vente des harnais électriques commerciaux du Falcon F7X. Déjà présent sur tout le reste de la famille Falcon, Labinal ouvre un établissement à Little Rock, aux Etats- Unis, au plus près de la chaîne de Dassault, qui prend en charge l'aménagement intérieur de ses Falcon. Au fil du temps, les systèmes électriques se sont complexifiés et Labinal est devenu un maître d'œuvre du système d'interconnexion. Il crée avec le Groupe IGE-XAO en **2006** EHMS, Electrical Harness Manufacturing Software. Cette suite de logiciels permet de gérer le cycle de vie des systèmes de câblage et d'assurer la gestion de configuration. Inauguration officielle de la nouvelle usine Labinal Maroc (Aïn Atiq) en présence de Sa Majesté le Roi du Maroc Mohammed VI.



[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

En **2007**, Labinal ouvre un centre de support chez Hawker Beechcraft à Wichita, Kansas, aux États-Unis. Elle inaugure un nouveau bureau d'études à Chihuahua, au Mexique.



En **2008**, Labinal déménage son siège social à Blagnac, près de Toulouse, au cœur de la région aéronautique française et près de ses centres opérationnels.



En **2009**, Sikorsky choisit pour la première fois Labinal pour la production des harnais électriques sur le

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

programme hélicoptère UH-60M/MH-60R. Embraer fait également confiance à Labinal sur le Phenom 100.



2010 : un nouveau tournant

En **2010**, Labinal crée une filiale dédiée à l'ingénierie et aux études : Safran Engineering Services, regroupement des équipes ingénierie de Labinal et de Teuchos (3 000 personnes). Cette société propose son expertise dans quatre domaines : les systèmes électriques, les aérostructures, l'avionique, les systèmes embarqués et les systèmes mécaniques.

La même année, Labinal fait l'acquisition de Harvard Custom Manufacturing (HCM). Située à Salisbury, dans le Maryland (Etats-Unis), l'entreprise développe ses activités sur les programmes militaires aux Etats-Unis. Parallèlement, Labinal est choisi pour lancer le programme A350, nouveau-né de la gamme Airbus.

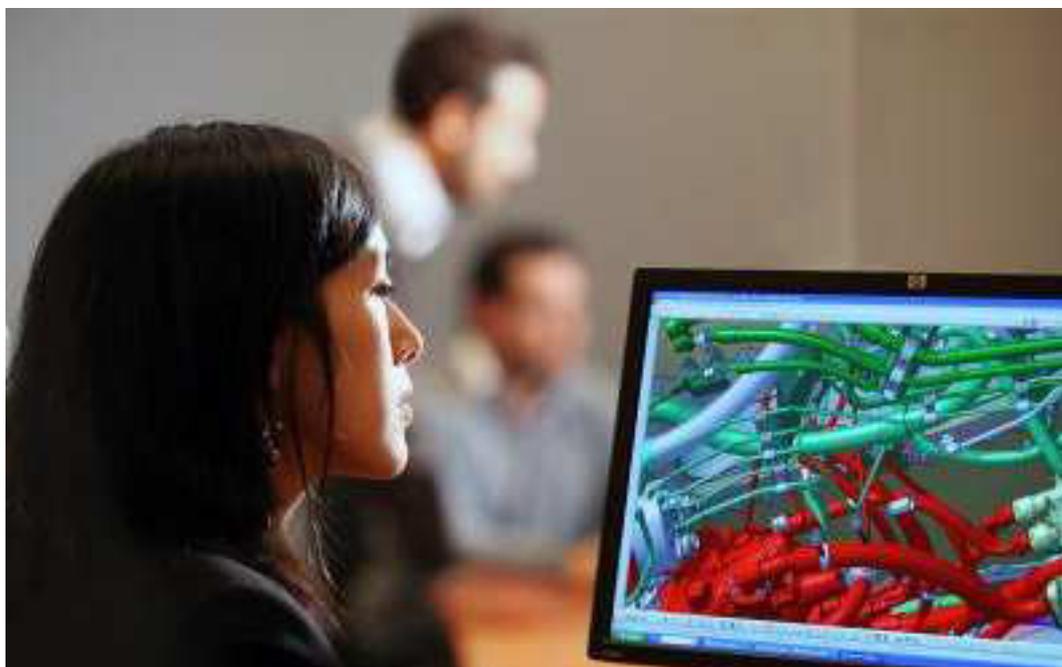


En **2011**, Labinal relève un nouveau défi : l'Asie. Lors du Salon aéronautique du Bourget, Labinal et Shanghai Aircraft Manufacturing Co., Ltd. (SAMC), filiale de Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC), annoncent que leur Joint-venture Shanghai SAIFEI Aviation EWIS Manufacturing Co., Ltd. (fournira le système

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

de câblage électrique du nouvel avion chinois le C919. La Chine et la zone Asie-Pacifique seront les nouveaux défis de Labinal.



En **2012**, Labinal et COMAC créent SAIFEI, joint venture détenue à 51 % par COMAC et à 49 % par Labinal.



[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.

Labinal, une grande famille

L'année 2000 marque le rachat de Labinal par le groupe Snecma. En 2005, Snecma et Sagem donnent naissance au groupe Safran. Labinal intègre le Groupe.

En 2014, Labinal devient Labinal Power Systems, suite au rapprochement des activités électriques de Safran (Labinal, Safran Engineering Services, Safran Power et Technofan). Fin 2014, Labinal Power Systems change de statut juridique et devient une S.A.S.



En 2016, à l'occasion du changement de dénominations sociales des sociétés du Groupe Safran, Labinal devient Safran Electrical & Power.

Safran Electrical & Power, un leader mondial des systèmes électriques aéronautiques

[Tapez un texte]

Ce document et les informations qu'il contient sont la propriété de SAFRAN Electrical & Power et ne peuvent être copiés ou transmis à une tierce partie sans un accord écrit préalable de SAFRAN Electrical & Power.