

Février 2026

Note sur les enjeux de la filière hélicoptère : Aviation civile et Souveraineté défense

L'industrie Aéronautique, Espace, Défense représente une filière stratégique pour l'économie française, principale source d'exportation dans un commerce extérieur national déficitaire, riche de ses 210 000 salariés, très qualifiés.

Le Groupe Airbus, composé de ces 3 branches, traverse des situations particulières et bien différentes à travers chacune d'entre elles.

Après la récession liée à la pandémie, soutenue alors par l'Etat grâce à des dispositifs comme les PGE(prêt garanti par l'Etat) et l'APLD (activité partielle de longue durée), la filière aéronautique est à nouveau en croissance et on ne peut que s'en féliciter. Pour autant, elle a devant elle de nombreux enjeux, de nombreux défis, comme rarement elle en a connu, avec des conséquences potentielles sur les emplois.

Enjeux à :

- Court terme, affronter les défaillances financières, faire face aux augmentations des cadences de production pour remplacer des aéronefs trop consommateurs ou besoins d'équipement pour la défense et nos armées, assurer les recrutements nécessaires, supporter les plans de compétitivité toujours plus exigeants, les pressions de la concurrence,
- Moyen terme, investir pour, se décarboner, se transformer, se digitaliser,
- Long terme, pousser plus loin la décarbonation, l'innovation en conservant son leadership.

La filière Aéronautique civile

L'importance de sa structuration, son organisation autour du GIFAS, son fonctionnement paritaire au sein du Comité Stratégique de Filière, sont d'un intérêt majeur.

A ce titre, la CFE-CGC, impliquée dans le Comité Stratégique de Filière Aéronautique, souhaite que cette instance soit réactivée, de même qu'en amont le Conseil National à l'industrie afin de continuer à y agir comme un acteur à part entière.

La supply chain

Le soutien de l'Etat, du GIFAS, des investisseurs, des maîtres d'œuvre aux PMEs / TPEs de la filière pour faire face à l'évolution de leur environnement, à la transition impérative vers la durabilité écologique, aux mutations technologiques, est ESSENTIEL et URGENT !

En effet, ce n'est pas un manque de vision ou de volonté qu'auront des chefs d'entreprises de ces TPE pour se focaliser sur un programme comme « Aero Excellence » ou pour accéder aux exigences environnementales, mais d'autres priorités que sont et seront :

- L'augmentation des investissements pour accompagner les montées en cadence,
- La baisse des coûts pour améliorer la compétitivité,
- La conjoncture économique,

limitant ainsi leurs investissements vers plus de modernisation, plus de numérique, plus de robotisation, plus de décarbonation.



Rêver, créer, agir ensemble

Avec le risque que, très vite, certaines de ces entreprises disparaissent et pas forcément des TPE/PME. Leur liquidation judiciaire pourrait alors compromettre l'équilibre de la chaîne d'approvisionnement.

Face aux échéances de remboursement des PGE, de nouveaux outils, dispositifs financiers doivent être trouvés car il n'est pas certain que les "prêts d'amorçage ou besoins d'urgence en fonds de roulement ou avances remboursables de consolidation financière", à la disposition des Régions, soient suffisants.

Recherche, innovation, décarbonation

Le relèvement du budget 2025 de près de 1,6 Md€ en faveur des aides à la décarbonation de l'industrie, la mise en place de mesures incitatives pour soutenir la recherche et le développement dans les motorisations ou l'essor d'une filière française de carburants alternatifs décarbonés sont et seront toujours bien plus constructifs qu'une taxation à outrance ou de nouvelles réglementations.

Le plan d'investissement France 2030 doit poursuivre ses ambitions, plan indispensable en faveur de l'investissement, l'innovation et la réindustrialisation.

Les projets de recherche doivent associer, aux côtés des grands groupes, un plus large panel de PME et ETI.

Une industrie stratégique comme l'industrie aéronautique ne peut pas être dépendante de fournisseurs à risques d'autant plus dans un contexte géopolitique incertain (pour ne citer que la Chine).

Les donneurs d'ordre doivent soutenir la filière européenne et privilégier la résilience de la chaîne de valeur plutôt que des fournisseurs bas coûts.

La défense, une filière dans l'expectative

La Loi de Programmation Militaire, lorsqu'elle a été votée en 2023, prévoyait un budget défense de l'ordre de 2% du PIB à l'horizon 2025, dans la moyenne européenne.

La LPM 2024-2030 a été revue à la hausse (413 Md€ contre 235 sur la période 2019-2025) mais la trajectoire budgétaire reste aléatoire. Une fois déduits les 30 Md€ d'inflation et les 10% consacrés à la dissuasion nucléaire, cette LPM passe en dessous de la moyenne européenne et des 2%, valeur cible pour l'armement conventionnel.

Face à un besoin de montée en cadence et au passage à une économie de guerre demandée par le chef de l'Etat, cette filière a plus que jamais **besoin d'anticipation, de budget et de commandes sur le long terme**, en particulier pour sa supply chain qui peine déjà à soutenir les cadences de l'activité civile.

La question sur la capacité de production renvoie à celle de la dépendance de la France et plus globalement de l'Europe.

Depuis le début de la guerre en Ukraine, 78% des équipements de défense achetés par l'Europe, l'ont été en dehors de l'Europe, majoritairement aux Etats Unis, Corée du Sud et Turquie.

L'Europe de la défense reste morcelée, chaque pays voulant assurer sa souveraineté et donc développer ses propres équipements, conduisant, à titre d'exemple, au Rafale français en concurrence avec le Gripen suédois ou l'Eurofighter européen.



Rêver, créer, agir ensemble

10-12 avenue de la Marne
92120 Montrouge - contact@sntaa.fr



Souveraineté industrielle dans l'Aéronautique

L'emploi français dans le domaine de l'Aéronautique Espace Défense est un atout :

- De compétence
- De maillage industriel
- De balance commerciale
- D'autonomie stratégique.

Airbus est souvent pris à titre d'exemple grâce à la réussite de son regroupement européen, il y a 50 ans, pour faire émerger un constructeur et une activité, l'aviation commerciale, devenue leader mondial.

Le même principe a été retenu il y a plus de 30 ans pour créer Eurocopter aujourd'hui Airbus Helicopters.

D'autre part, il n'y aura pas d'industrie sans salariés dans ses usines.

Les jeunes formés aux métiers de l'industrie doivent demain travailler dans nos bureaux d'études, nos sites de production. Or une grande partie de ces jeunes formés à ces métiers ne restent pas. Il y a donc là, à la fois, un défaut d'attractivité mais aussi de maintien des compétences dans la filière. L'industrie ne fait plus rêver : l'industrie dans l'emploi ne représente plus que 9% vs, 22% en 1973. Airbus et ses lycées professionnels représentent un modèle en la matière, de même que le travail réalisé avec l'UIMM dans le cadre des CFAIs.

Airbus Helicopters est un joyau français, grâce à son excellence technologique.

Sans un engagement financier clair de l'État, nous risquons de voir nos compétences s'étioler face à des concurrents subventionnés. Ce n'est pas une dépense, c'est un investissement pour la France.

Concernant plus particulièrement l'avenir de la filière hélicoptère et le site de Marignane, troisième site industriel de France et premier site de la région Sud. Il est indispensable de :

1. Garantir la Souveraineté par l'Investissement : nous demandons à l'État de cofinancer la modernisation de nos lignes de production (Usine 4.0). Pour rester le leader mondial, l'excellence industrielle ne peut reposer sur les seules épaules du groupe. L'État doit être le partenaire de la pérennisation et de la modernisation de nos sites historiques, notamment à Marignane.
2. Accélérer la Transition Écologique : le développement de l'hélicoptère décarboné est une course mondiale. La CFE-CGC souhaite un renforcement des crédits de R&D pour les motorisations hybrides et l'utilisation des carburants durables (SAF). Innover, c'est protéger nos emplois de demain.
3. Soutenir le Capital Humain : il n'y a pas d'industrie sans ingénieurs ni techniciens ni ouvriers qualifiés. Nous attendons du gouvernement des mesures concrètes pour soutenir la formation aux nouveaux métiers et des incitations permettant de maintenir un niveau de rémunération attractif face à la concurrence internationale.



Rêver, créer, agir ensemble

10-12 avenue de la Marne
92120 Montrouge - contact@sntcaa.fr



- Il est impératif d'accélérer le désenclavement du site d'Airbus Helicopters à Marignane par l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires. Cet investissement est stratégique pour fluidifier la logistique industrielle et renforcer l'attractivité internationale de ce pôle aéronautique majeur.



Rêver, créer, agir ensemble

10-12 avenue de la Marne
92120 Montrouge - contact@sntaa.fr

