

Guillaume Faury (Airbus) : « Dans le spatial, le déclassement de l'Europe est en cours »



Guillaume Faury (Airbus) a ouvert le Paris Air Forum, vendredi 13 juin 2025. (Crédits : JEG/La Tribune)

Florine Galéron

Le président exécutif d'Airbus estime que la consolidation à venir entre Airbus, Thales et Leonardo est une manière de répondre au décalage colossal dans les investissements en matière de spatial entre l'Europe et les États-Unis.

« Il faut que nous allions vite car il est urgent de créer une entreprise de taille critique dans le domaine des satellites qui puisse se bagarrer au moins à l'échelle européenne », a lancé Guillaume Faury, président exécutif d'Airbus ce vendredi en ouverture du Paris Air Forum. Comme le révélait *La Tribune* fin mars, Airbus, Thales et Leonardo ont déposé à la Commission européenne un avant-projet de consolidation pour rassembler leurs actifs dans le domaine spatial dans une société commune. « Nous sommes tous les trois très alignés », a indiqué le patron de l'avionneur européen, ajoutant que l'enjeu est désormais la vitesse de réalisation de l'opération : « Un projet de cette taille est long à mettre en œuvre en raison des autorisations à obtenir, notamment en matière d'antitrust », a expliqué le dirigeant qui

estime que cette consolidation devrait prendre deux ans à se réaliser.

Acheter localement

Pour Guillaume Faury, la fusion entre les trois géants du spatial européen est aussi une façon de répondre à la question de la souveraineté de la filière et « ne pas multiplier les investissements dans les technologies concurrentes [...] Le déclassement de l'Europe est en cours quand on voit les investissements américains, civils ou militaires, considérables », regrette le patron d'Airbus, même s'il faut s'attendre lors de la prochaine rencontre ministérielle de l'Agence spatiale européenne (ESA), organisée en fin d'année en Allemagne, à une augmentation des engagements par rapport à ceux de 2022. L'ESA avait alors annoncé un budget de 16,9 milliards d'euros, soit une augmentation de 17 % par rapport à 2019, ce qui correspond à seulement 20 % du budget de son concurrent américain, la Nasa, sur la même période.

ENTREPRISES

Guillaume Faury (Airbus) : « Dans le spatial, le déclassement de l'Europe est en cours »

Le budget militaire européen devrait lui aussi connaître une inflation. Une nécessité pour Guillaume Faury, alors que « *l'Europe des Vingt-Sept achète 8 % du volume des États-Unis en termes d'équipements de défense [...] Pour se réarmer, on devra davantage acheter localement pour moins dépendre de notre allié américain pour les approvisionnements d'équipements de défense, à un moment où cet allié montre un certain nombre d'hésitations et tourne son regard de l'est vers l'ouest des États-Unis.* »

Au-delà des volumes plus confidentiels, l'Europe dépense « *de façon très fragmentée* », a déploré le patron d'Airbus : « *Chaque pays a tendance à vouloir acheter sa solution nationale, là où les États-Unis optent pour une solution fédérale. Il faudrait opter pour une démarche beaucoup plus coopérative et moins concurrentielle entre pays européens.* »

Perturbation des flux

En matière d'aéronautique civile, la guerre commerciale lancée par Donald Trump début avril a plongé la filière dans une grande incertitude. « *L'industrie aéronautique civile repose depuis*

1979 sur l'absence de droits de douane, ce qui a engendré un écosystème mondial très optimisé. Quand soudainement on introduit des barrières tarifaires, cela génère énormément de perturbations dans les relations commerciales et les flux », lance le dirigeant qui compte sur l'obtention d'un accord pour ramener ces droits de douane à zéro. « *Si ce n'est pas le cas, à long terme, la chaîne de fournisseurs va devoir se réorganiser en se régionalisant pour moins traverser les frontières. La supply chain sera moins optimale et les passagers vont payer plus cher leur billet* », poursuit-il.

Le retour au pouvoir de Donald Trump a aussi signé un revirement des États-Unis en matière de décarbonation. « *Cela ne facilite pas les choses d'avoir un acteur aussi important qui place ces objectifs au second plan. Les sujets sécuritaires sont tellement dominants qu'ils prennent le pas sur la durabilité* », remarque Guillaume Faury. Pour sa part, Airbus « *reste focalisé sur l'objectif de neutralité carbone en 2050* » avec notamment l'entrée en service pour la fin de la prochaine décennie d'avions qui seront capables de consommer 100 % de carburants d'aviation durable. ■