

Évolution du marché : Aéronefs et engins spatiaux (CN 88) — 2015–2025

Introduction

Ce rapport analyse l'évolution des échanges extra-UE de la catégorie douanière 88 « Navigation aérienne ou spatiale » entre 2015 et 2025. Les données, consultables sur le tableau de bord général des échanges, montrent une décennie marquée par une progression significative des flux, un rééquilibrage en défaveur de l'excédent commercial et des recompositions géographiques et sectorielles profondes, amplifiées par les chocs géopolitiques et la pandémie.

1. Une croissance déséquilibrée : envol des importations et érosion de l'excédent commercial

La valeur des exportations progresse modestement, tandis que les importations bondissent de près de 50 %

Entre 2015 et 2025, la valeur des exportations de l'UE en aéronautique et spatial passe de 67,5 milliards d'euros à 75,3 milliards d'euros (+11,5 %). Les importations, elles, s'envolent de 30,3 milliards à 45,1 milliards d'euros (+48,7 %). En conséquence, l'excédent commercial se contracte de 37,2 milliards à 30,2 milliards d'euros, soit une baisse de 18,8 %. Le creux de 2020 (exportations à 45,5 milliards, importations à 24,6 milliards) a été suivi d'un rattrapage vigoureux mais asymétrique.

Indicateur (en milliards EUR)	2015	2020	2025	Variation 2015–2025
Exportations	67,52	45,50	75,27	+11,5 %
Importations	30,31	24,62	45,07	+48,7 %
Balance commerciale	37,21	20,88	30,20	–18,8 %

Source : Échanges totaux de l'UE

Les volumes exportés explosent alors que le prix moyen chute, un mouvement inverse pour les importations

Les quantités exportées bondissent de 97 610 à 146 660 unités (+50,3 %), mais le prix unitaire moyen recule de 691 088 € à 493 203 € (–28,6 %). À l'importation, les volumes diminuent de 104 056 à 82 343 unités (–20,9 %), alors que le prix moyen double presque,

passant de 291 326 € à 536 619 € (+84,2 %). Cette divergence suggère une recomposition du panier de produits : l'UE exporte davantage de pièces et de composants (moins chers unitairement) et importe des aéronefs complets ou des équipements à plus forte valeur technologique.

2. Réalignements stratégiques : nouveaux partenaires, segments émergents et opacité croissante

Les États-Unis dominant toujours, mais des partenaires comme l'Inde, la Chine (import) et la Suisse montent en puissance

Les principaux partenaires reflètent une hiérarchie mouvante. Dans les exportations, les États-Unis restent le premier client (13,9 milliards d'euros en 2025, -5,2 % depuis 2015), suivis de la Chine (8,5 milliards, -4,3 %), du Royaume-Uni (6,2 milliards, +27,6 %) et de l'Inde (4,7 milliards, +323 %). La Suisse (+58 %) et les Émirats arabes unis (-28,4 %) illustrent la variabilité régionale. Du côté des importations, les États-Unis renforcent leur position de fournisseur (24,8 milliards, +35,4 %), mais la Chine enregistre une croissance spectaculaire de 590 % (de 0,4 à 2,6 milliards), de même que le Canada (+137,7 %) et le Maroc (+194,9 %).

Partenaire	Export 2015 (Md€)	Export 2025 (Md€)	Variation	Import 2015 (Md€)	Import 2025 (Md€)	Variation
États-Unis	14,63	13,87	-5,2 %	18,29	24,76	+35,4 %
Chine	8,90	8,53	-4,3 %	0,37	2,58	+590,0 %
Royaume-Uni	4,85	6,19	+27,6 %	6,24	6,15	-1,5 %
Inde	1,11	4,70	+323,0 %	—	—	—
Canada	—	—	—	1,21	2,88	+137,7 %
Suisse	0,96	1,51	+58,0 %	—	—	—
Maroc	—	—	—	0,17	0,49	+194,9 %

L'explosion des échanges « non spécifiés » trahit la militarisation des flux

La catégorie « Pays et territoires non spécifiés pour des raisons commerciales ou militaires » connaît une progression vertigineuse. À l'exportation, elle passe de 51 millions d'euros en 2015 à 4,61 milliards en 2025 (+8 860,9 %), avec une accélération marquée à partir de 2022. Les importations suivent une trajectoire parallèle (de 68 millions à 1,93 milliard, +2 741,7 %). Cette tendance coïncide avec l'invasion de l'Ukraine et l'intensifica-

tion des livraisons de matériel de défense, rendant une partie du commerce aéronautique de plus en plus opaque.

Le segment des pièces détachées et celui des drones émergent dans les données depuis 2022

L'examen de la comparaison par segment révèle que les sous-catégories 8807 (parties de véhicules aériens et spatiaux) et 8806 (aéronefs sans pilote) ne sont déclarées qu'à partir de 2022. En 2025, les pièces (8807) représentent déjà 14,9 milliards d'euros d'exportations et 15,0 milliards d'importations. Les drones (8806) atteignent 1,4 milliard d'exportations et 1,4 milliard d'importations la même année. Ces chiffres témoignent de l'importance croissante de l'économie des pièces de rechange et des systèmes non habités, avec des prix unitaires à l'exportation très bas pour certains drones (26 859 €/unité en 2025 pour 8806), indiquant des comptages massifs de petites unités.

3. Chocs et volatilité : une décennie de turbulences commerciales

La pandémie de 2020 provoque un choc de prix à l'exportation vers le Canada et des ruptures sur d'autres marchés

L'analyse des chocs détectés met en lumière plusieurs épisodes anormaux. En 2020, le prix des exportations vers le Canada bondit de 54,2 % par rapport à la norme, alors que les volumes chutent de 30,7 %. Ce choc de rareté sur un marché représentant 2,3 % de la valeur exportée illustre les perturbations logistiques et industrielles du COVID-19.

Événement	Type de choc	Entité	Année	Variation prix/quantité	Anormalité
Import UK	Prix	Royaume-Uni	2017	+110,0 %	5,6
Export Canada	Prix	Canada	2020	+54,2 %	4,4
Export Maroc	Prix	Maroc	2017	+38,0 %	4,4
Export Japon	Prix	Japon	2017	+35,7 %	3,7
Export Russie (supply shock)	Offre	Russie	2024	−99,9 % (quantité)	2,2

Le Royaume-Uni et la Chine connaissent des chocs de prix à l'importation dès 2017–2019, annonciateurs de tensions

Le prix des importations en provenance du Royaume-Uni augmente de 110 % en 2017, année du déclenchement du Brexit, tandis que les volumes chutent fortement. La Chine subit un choc de prix de 108,9 % en 2019, suivi d'un effondrement des volumes en 2020–

2021, ce qui pourrait refléter des tensions sur les chaînes d'approvisionnement ou un déplacement vers des composants à plus forte valeur.

Une volatilité structurelle sur certains partenaires, amplifiée par les sanctions contre la Russie

Les coefficients de variation (CV) des volumes révèlent une volatilité très élevée pour les importations depuis le Canada (CV = 1,58) et le Japon (0,81), ainsi que pour les exportations vers la Suisse (CV = 2,47) et les Émirats arabes unis (0,66). Le choc d'offre le plus radical concerne les exportations vers la Russie : les quantités chutent de 99,9 % entre le niveau moyen 2015–2022 et la période 2023–2025, où elles deviennent quasi nulles. Ce tarissement est le résultat direct des sanctions consécutives à la guerre en Ukraine.

Conclusion

Sur la décennie 2015–2025, le commerce extra-UE des aéronefs et engins spatiaux affiche une santé apparente mais cache des transformations majeures. L'UE reste un exportateur net puissant, mais son excédent s'érode sous l'effet d'une croissance plus rapide des importations, devenues bien plus onéreuses. La géographie des échanges s'est recomposée autour de la montée de l'Inde, de la Chine (à l'import) et de partenaires de défense non divulgués. Le basculement statistique de 2022, avec l'apparition des pièces détachées et des drones, marque une nouvelle ère de granularité douanière, tandis que les chocs – Brexit, COVID-19, guerre en Ukraine – ont imprimé une volatilité durable et accentué la fracture militaro-civile du secteur.

Généré le 2026-07-24 à partir des données de tradedashboard.eu

Rapport généré par une machine : il accélère l'analyse humaine, quitte à parfois l'induire en erreur. Il ne peut jamais la remplacer complètement.

Si vous avez besoin de conseils à propos de la politique commerciale européenne, ou de représentation pour vos intérêts à Bruxelles, n'hésitez pas à me contacter à support@tradedashboard.eu. Vous trouverez mon CV à cette adresse.