

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 2298

présenté par  
M. Nogal  
-----

**ARTICLE 9****ÉTAT B**

Mission « Économie »

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

*(en euros)*

Programmes	Autorisations d'engagement suppl. ouvertes	Autorisations d'engagement annulées	Crédits de paiement suppl. ouverts	Crédits de paiement annulés
Développement des entreprises et régulations	+1 000 000	0	+1 000 000	0
Plan France Très haut débit	0	+1 000 000	0	+1 000 000
Statistiques et études économiques	0	0	0	0
Stratégie économique et fiscale	0	0	0	0
<b>TOTAUX</b>	+1 000 000	+1 000 000	+1 000 000	+1 000 000
<b>SOLDE</b>	0		0	

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à mobiliser 1 million d'euros supplémentaires pour les fonds de consolidation et de modernisation de la chaîne d'approvisionnement de la filière aéronautique.

---

Le présent projet de loi de finances rectificatif concrétise les aides financières d'urgence annoncées par le gouvernement dans le cadre du plan de relance de la filière aéronautique.

La crise sanitaire a causé l'arrêt brutal du trafic aérien. Les liaisons aériennes, intérieures et internationales, ont chuté de plus de 90%. L'économie du transport aérien, qui représente environ 900 milliards d'euros, estime à environ 300 milliards les pertes financières en raison de la crise. La prévision de retour à la normale du trafic aérien en 2022 de l'IATA (scénario en V) a été aggravée à 2023 pour le trafic moyen-courrier et 2025 pour le long-courrier.

Les compagnies aériennes connaissent des difficultés graves de trésorerie qui ont pour effet, avec les mauvaises perspectives de reprise d'activité, de menacer les emplois. Lufthansa et British Airways ont ainsi respectivement annoncé la suppression de 22 000 et 12 000 emplois, alors qu'Air France élabore avec les syndicats du personnel un plan de départ volontaire avec des incitations financières de 8 000 à 10 000 salariés d'ici 2022.

La perturbation majeure de l'économie des compagnies aériennes a frappé de plein fouet la filière aéronautique civile dont le trafic aérien représentait 78% de son chiffre d'affaire en 2018. Plusieurs usines ont dû temporairement fermer, avec un arrêt quasi-total des activités de production du fait de stocks importants. En réaction, Airbus a annoncé réduire ses cadences de production de 30%. Ce sont donc tous les sous-traitants de rang 1 (équipementiers, systémiers, fabricants d'aérostructures, motoristes), de rang 2 (fournisseurs de pièces et matières premières) et plus loin dans la chaîne, qui subissent le souffle de la déflagration sur la filière.

Les caractéristiques économiques propres à la filière, comparées à d'autres filières industrielles comme l'automobile, laissent penser que les conséquences attendues seront durables et profondes sur toute la chaîne de la filière. Cette dernière se caractérise en effet par des cycles longs de production et des besoins en fonds de roulement (BFR) élevés.

Localisée dans plusieurs régions avec une polarisation dans la région Occitanie, la filière aéronautique française possède aujourd'hui un savoir-faire d'excellence unique au monde, qui est le moteur de l'économie locale d'une majeure partie du sud de l'hexagone. Ce sont des territoires entiers dans tout l'Hexagone qui risquent aujourd'hui d'être durablement sinistrés par la crise sanitaire. S'ajoute à cela un nombre élevé d'emplois à forte valeur ajoutée et aux compétences uniques menacés de suppressions. La filière compte en effet 200 000 emplois directs et presque autant d'emplois indirects. Les conséquences sociales pourraient être dramatiques pour de nombreux travailleurs.

L'excellence de la filière aéronautique française est aujourd'hui mondialement reconnue. Avec les Etats-Unis, la France est parmi les deux pays capables de produire un avion de A à Z. Ce savoir-faire démontre avec force le caractère hautement stratégique de notre filière pour la France mais aussi pour l'Europe.

Afin de soutenir notre filière industrielle aéronautique, le gouvernement a décidé de participer, par l'intermédiaire de Bpifrance, au fonds de consolidation de la chaîne d'approvisionnement d'un milliard d'euros et de créer un fonds de modernisation des entreprises. Ces fonds sont indispensables pour permettre aux entreprises de traverser la crise mais également de rendre plus compétitive et moderne la chaîne d'approvisionnement de la filière en favorisant le développement

de PME en ETI. Les fonds visent également à assurer la sécurité économique et la souveraineté industrielle de la chaîne d'approvisionnement française.

L'amendement vise donc à :

\_ Augmenter d'un million d'euros les autorisations d'engagement et d'un million d'euros les crédits de paiement du programme 134 « Développement des entreprises et régulation » au sein de la mission budgétaire « Economie ». Il vise le soutien, à hauteur de 101 millions d'euros en AE et 51 millions d'euros en CP, des projets de diversification, de modernisation et d'amélioration de la performance environnementale des procédés de production des PME et ETI de la filière de l'aéronautique civile ;

En outre, pour assurer la recevabilité financière de cet amendement, il est nécessaire de le gager. Par conséquent, l'amendement :

\_ Réduit d'un million d'euros les autorisations d'engagement ouvertes et d'un million d'euros les crédits de paiement au sein de l'action 01 « Réseaux d'initiative publique » du programme n°343 « Plan France Très Haut Débit » de la mission budgétaire « Economie »

Cet amendement met en œuvre une des propositions de la contribution au plan de relance de la filière aéronautique remis au gouvernement. Il est accessible ici :

<https://issuu.com/mickaelnogal/docs/rapportnogal-relanceaero>