

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N ° 2299

présenté par  
M. Nogal  
-----

**ARTICLE 9****ÉTAT B****Mission « Recherche et enseignement supérieur »**

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
Formations supérieures et recherche universitaire	0	0	0	0
Vie étudiante	0	0	0	0
Recherches scientifiques et technologiques pluridisciplinaires	0	+1 000 000	0	+1 000 000
Recherche spatiale	0	0	0	0
Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	+1 000 000	0	+1 000 000	0
Recherche et enseignement supérieur en matière économique et industrielle	0	0	0	0
Recherche duale (civile et militaire)	0	0	0	0
Recherche culturelle et culture scientifique	0	0	0	0
Enseignement supérieur et recherche agricoles	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 pour la recherche technologique et au développement dans le domaine de l'aéronautique civile.

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.

L'économie de la filière est caractérisée par un fort engagement dans l'innovation grâce à l'auto-financement de la R&D et de la R&T. Ces investissements sont vitaux pour maintenir la compétitivité de la filière, d'autant que la recherche, le développement puis son intégration dans la production peuvent prendre jusqu'à dix années sur certaines parties de l'aéronef.

Ce sont ces mêmes programmes qui permettront demain la construction de l'avion vert et digital. L'impact de la crise sur les trésoreries ne se limite pas aux chaînes de production mais touche également l'ingénierie. Les financements et les co-financements de projets de R&D et de R&T sont menacés. Or, ce sont ces programmes qui permettront un retour compétitif de la filière une fois la reprise amorcée.

A l'heure où les citoyens ont des attentes fortes et exigeantes en matière de transition écologique de la filière aéronautique, concrétisées dans les propositions formulées par la Convention Citoyenne pour le Climat, il est primordial que l'Etat soutienne fortement cette transition.

Le plan de relance de la filière aéronautique s'inscrit dans cette démarche en prévoyant 1,5 milliards d'euros d'aides publiques pour soutenir la recherche et le développement dans les trois prochaines années. Le présent projet de loi de finances rectificatif prévoit 300 millions d'euros mobilisables dès 2020 par le Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC).

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 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables » au sein de la mission budgétaire « Recherche et enseignement supérieur ». Il permet l'ouverture de 166 millions d'euros en AE et 86 millions d'euros en CP de crédits de titre 6 permettant d'augmenter l'enveloppe de soutien octroyée à la recherche technologique et au développement dans le domaine de l'aéronautique civile, et visant à financer des projets nouveaux dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les aéronefs civils dont l'efficacité énergétique est accrue, en particulier en ce qui concerne la moindre consommation carbonée et la préparation de l'hybridation électrique.

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 et d'un million d'euros les crédits de paiement ouverts au sein de l'action 14 « Moyens généraux et d'appui à la recherche » du

programme n°172 « Recherches scientifiques et technologiques pluridisciplinaires » de la mission budgétaire « Recherche et enseignement supérieur ».

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>